



RÉÉVALUATION DE LA RÉPONSE À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE R06-02 – R05T0030

SUPERVISION DES OPÉRATIONS DE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION FERROVIAIRE

Introduction

Le 17 février 2005, vers 15 h 15, heure normale de l'Est, le train de marchandises Q-106-41-15 du Canadien National (CN), qui roulait vers l'est dans la subdivision Kingston du CN, a heurté 2 piétons au passage à niveau public de la rue Bartholomew (point milliaire 124,88) à Brockville (Ontario). Un des piétons a été blessé mortellement et l'autre a subi des blessures graves. Les 2 piétons ont emprunté la voie du train qui roulait vers l'est après le passage d'un train se dirigeant vers l'ouest.

Recommandation R06-02 (janvier 2006)

Depuis 1996, Transports Canada (TC) a effectué d'importantes recherches sur la sécurité des piétons aux passages à niveau. Des efforts ont été déployés pour déterminer l'étendue du problème lié à l'approche d'un deuxième train, et pour développer une technologie précise et économique qui permet d'assurer la sécurité des piétons aux passages à niveau. TC a entrepris des travaux relatifs à la sécurité des piétons dans des localités comme Kingston et Cobourg (Ontario), et le long des lignes de chemin de fer pour le service de banlieue dans la région de Montréal (Québec) et à Chilliwack (Colombie-Britannique).

Malgré ces efforts, le programme actuel n'a pas permis d'accorder une attention suffisante à la communication, à la promotion et à la mise en œuvre de solutions, comme l'affectation de brigadiers et l'installation de barrières pour piétons, qui connaissent déjà un certain succès. Les recherches actuellement menées par TC portent presque exclusivement sur la création et la mise en place d'un système économique permettant de signaler l'approche d'un deuxième train, en excluant d'autres solutions qui ont déjà été apportées dans certaines régions du Canada. À l'exception des milieux ayant participé directement aux recherches, on n'a pas fait part des recherches menées par TC sur l'emplacement des passages à niveau présentant un risque d'accident lié à l'approche d'un deuxième train et du degré de sensibilisation des collectivités touchées. Jusqu'à maintenant, les mesures correctives n'ont pas entraîné une réduction quantifiable du nombre de piétons blessés ou tués aux passages à niveau.

.../2

Par conséquent, le Bureau recommande que :

Le ministère des Transports évalue les risques pour les piétons à tous les passages à niveau de voies principales à voies multiples, rende publique son évaluation et mette en œuvre un programme, en collaboration avec les intervenants, visant à réduire les risques d'accidents de piétons liés à l'approche d'un deuxième train.

R06-02

Réponse de Transports Canada (novembre 2006)

Transports Canada, ayant examiné soigneusement et minutieusement la recommandation du BST, n'est pas d'accord avec la recommandation telle qu'énoncée. La recommandation est très générale, sans statistiques ou tendances sérieuses pour l'appuyer, et elle ne justifie donc pas l'effort visant à effectuer des évaluations de la sécurité à tous les passages à niveau de voies principales à voies multiples situés au Canada dans le but d'évaluer les risques pour les piétons.

Le Ministère est d'avis que, compte tenu de toutes les études effectuées et de toutes les améliorations apportées pour accroître la sécurité des piétons, l'évaluation de tous les passages à niveau de voies principales à voies multiples du Canada ne serait pas une activité productive. Le Ministère a déployé des efforts importants depuis 1995, contrairement à l'opinion exprimée par le BST dans son rapport et dans d'autres forums. Des améliorations majeures ont été apportées à beaucoup d'endroits afin d'accroître la sécurité des piétons, comme l'installation de barrières pour piétons, de demi-barrières disposées en chicane, de clôtures de canalisation, de feux Marcher/ Arrêter, et de dispositifs de signalisation. TC a dépensé environ 2 millions de dollars pour certains de ces projets par le biais de son programme d'amélioration des passages à niveau.

Au cours de 2006, les inspecteurs de la Sécurité ferroviaire de TC des régions de l'Ontario et du Québec ont communiqué avec plusieurs municipalités, et ils ont examiné les passages à niveau de voies principales à voies multiples afin d'évaluer les installations visant à assurer la sécurité des piétons. La région de l'Ontario a également facilité l'évaluation de tous les passages à niveau dans la ville de London, en Ontario, y compris l'évaluation des installations visant à assurer la sécurité des piétons.

Le Ministère prend très au sérieux chaque recommandation qui est émise par le BST concernant des accidents ferroviaires sélectionnés. Néanmoins, il est également très important pour TC d'affecter ses ressources aux secteurs où le risque est le plus élevé, conformément à son analyse des questions liées à la sécurité ferroviaire.

TC doit concilier de nombreux intérêts divergents lorsqu'il détermine les mesures qu'il devrait prendre, ou qu'il doit prendre, le cas échéant, pour assurer la sécurité ferroviaire. TC continuera à travailler de manière consciencieuse avec les compagnies ferroviaires et les collectivités afin d'améliorer la sécurité des piétons et de faciliter l'évaluation de la sécurité aux passages à niveau.

Autre réponse de Transports Canada (décembre 2006)

La Sécurité ferroviaire de TC a constaté que le Bureau de la sécurité des transports (BST) a choisi de ne pas enquêter davantage sur les accidents énumérés à l'annexe A du rapport d'enquête final R05T0030.

La Sécurité ferroviaire a fourni au BST de précieux renseignements par suite de son propre examen de ces accidents. Il semblerait que le Bureau n'a pas pris compte de ces renseignements supplémentaires fournis par la Direction générale, partant du principe que la majorité de ces événements n'ont pas été validés.

TC se demande donc comment le BST peut utiliser l'annexe A pour appuyer son argument s'il considère que l'information n'a pas été validée. Il est déplorable que le BST présente quand même la liste complète comme preuve du grand nombre d'événements mettant en cause un deuxième train qui peuvent être réglés par des mesures pratiques pour aider ou protéger les piétons empruntant les trottoirs lorsque, dans 15 des 20 accidents, cette liste comprend des circonstances atténuantes comme des cyclistes qui roulent au milieu de la rue, des cas graves d'intoxication, des suicides soupçonnés, le fait d'être en arrière ou de faire le tour d'une barrière descendue et dans un emplacement rural, ce qui est clairement à l'extérieur des paramètres de la recommandation R96-14 (émise en décembre 1996) et décrite dans la base de données du BST comme des occupants d'un véhicule qui s'est arrêté à un passage à niveau, lorsqu'un des occupants est sorti du véhicule et a procédé entre les rails.

Il est aussi désolant que le BST n'a pas accepté la suggestion décrite dans la lettre du Ministère en date du 28 avril 2006, en réponse au projet de rapport du BST, d'inclure plus de statistiques de sa base de données et de fournir le nombre réel d'accidents à des piétons au Canada aux passages à niveau par la cause, l'âge et l'emplacement. Le nombre de piétons tués est demeuré relativement constant et faible depuis 1995. Le BST utilise aussi un pourcentage au lieu de chiffres réels pour représenter la proportion d'accidents, ce qui peut facilement donner des résultats trompeurs lorsque les chiffres sont très faibles; chaque décès additionnel peut représenter une hausse de 5 %. En outre, l'argument réel pour cette enquête est le nombre d'accidents mettant en cause un deuxième train et des piétons qui peut être réduit grâce à des mesures de protection et non pas tous les accidents mettant en cause des piétons.

Étant donné l'information ci-haut, TC croit que le rapport d'enquête final R05T0030 n'est pas aussi complet qu'il aurait dû l'être et qu'il manque une occasion de mieux informer et renseigner le public sur les questions liées aux piétons et les deuxièmes trains.

Évaluation du Bureau (décembre 2006)

Les 2 accidents très semblables qui sont survenus à Brockville en 1995 et en 2005 indiquent clairement qu'un problème existe, lequel n'a pas été atténué par la prise de mesures réglementaires. TC a compilé une liste de passages à niveau où des accidents mettant en cause un deuxième train pourraient survenir, mais il n'existe aucun dossier faisant état des efforts visant à identifier le volume de piétons à ces passages à niveau, ce qui est essentiel pour évaluer l'exposition des piétons aux possibilités d'un événement mettant en cause un deuxième train.

Les statistiques du BST sont des résumés au sujet de piétons à risque d'événements mettant en cause un deuxième train ou de véhicules exposés aux mêmes risques. Les caractéristiques de chaque cas varient selon l'accident. Les chiffres quant aux piétons décédés sont généralement les mêmes qu'il y a 10 ans, mais la proportion du nombre total de morts aux passages à niveau augmente. Ce fait est le même dans les statistiques des É.-U. On peut constater des améliorations quant au nombre de personnes tuées à bord de véhicules, mais pas quant au nombre de piétons décédés.

Étant donné l'hésitation de TC de reconnaître que cette situation existe, le Bureau estime qu'une **attention non satisfaisante** a été accordée à la recommandation R06-01.

Autre réponse de Transports Canada (février 2008)

TC a précisé qu'il concentrerait ses efforts sur l'amélioration des passages pour piétons dans les secteurs peuplés. TC a participé à l'élaboration d'un système avertissant d'un deuxième train. Il a élaboré un panneau pour avertir les piétons de la possibilité de la présence d'un deuxième train. Ce panneau a été installé à des endroits au Québec et il est proposé de l'utiliser en Ontario. TC a créé un projet visant à élaborer des critères pour l'installation de systèmes d'avertissement pour la sécurité des piétons. TC collabore également avec la FRA, qui est en train d'examiner des normes pour la sécurité des piétons. TC a rédigé un guide sur la sécurité des piétons aux passages à niveau.

Réévaluation du Bureau (mars 2008)

TC a reconnu l'existence de la lacune de sécurité et a décrit des mesures qui, si elles sont entièrement mises en œuvre, permettront de réduire considérablement ou d'éliminer la lacune de sécurité. Toutefois, les mesures ne sont pas encore assez avancées pour réduire les risques à la sécurité des transports. Par conséquent, le Bureau estime maintenant que la réponse à la recommandation R06-02 dénote une **intention satisfaisante**.

Autre réponse de Transports Canada (janvier 2010)

La Sécurité ferroviaire de TC a mis sur pied un outil servant à évaluer les risques aux piétons aux passages à niveau. La plupart des voies principales à voies multiples ont été évaluées par les inspecteurs de la Sécurité ferroviaire de TC et les résultats sont en train d'être analysés.

Réévaluation du Bureau (janvier 2010)

TC fait des progrès à l'égard des mesures de sécurité qui pourraient réduire considérablement ou éliminer la lacune de sécurité. Toutefois, il est trop tôt pour qu'on puisse se prononcer sur l'efficacité de ces mesures. Par conséquent, le Bureau estime encore que la réponse à la recommandation R06-02 dénote une **intention satisfaisante**.

Autre réponse de Transports Canada (décembre 2010)

Les inspecteurs de la Sécurité ferroviaire de TC ont évalué tous les passages à niveau de voie principale à voies multiples du Québec, de l'Ontario et de la Colombie-Britannique, qui figurent à l'annexe B du rapport R05T0030 du BST. On a entrepris l'analyse des résultats et, au

besoin, on prendra d'autres mesures pour atténuer les risques à certains passages à niveau. La sécurité des piétons fait partie intégrante de la documentation de TC (Guide sur la sécurité des piétons aux passages à niveau, Guide canadien d'évaluation de la sécurité des passages à niveau rail-route), et toutes les évaluations de la sécurité réalisées par les collectivités et l'industrie traitent notamment de la sécurité des piétons. Des projets d'amélioration de la sécurité des piétons ont été intégrés au Programme d'amélioration des passages à niveau, financé par TC. Dans les lignes directrices de TC concernant la non-utilisation du sifflet de locomotive aux passages à niveau, on exige que l'évaluation de la sécurité permette d'identifier les passages à niveau où la sécurité des piétons pose problème et qu'on propose des solutions à ces problèmes.

Réévaluation du Bureau (février 2011)

TC a évalué tous les passages à niveau à voies multiples qui ont été identifiés dans le rapport. TC a aussi inclus les passages pour piétons au Programme d'amélioration des passages à niveau, et a exigé qu'on ait réglé tous les problèmes liés à la sécurité des piétons avant d'approuver l'interdiction du sifflet aux passages à niveau. Par conséquent, le Bureau réévalue la réponse à la recommandation R06-02 et détermine qu'elle est **entièrement satisfaisante**.

Suivi exercé par le BST

Le présent dossier est maintenant **fermé**.