

RAPPORT D'ENQUÊTE SUR ACCIDENT FERROVIAIRE

**CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE
ACCIDENT À UN PASSAGE À NIVEAU
TRAIN NUMÉRO Q-406-23
POINT MILLIAIRE 61,47, SUBDIVISION TROIS-RIVIÈRES
LOUISEVILLE (QUÉBEC)
23 SEPTEMBRE 1994**

RAPPORT NUMÉRO R94Q0048

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a enquêté sur cet accident ferroviaire dans le seul but de promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau n'est pas habilité à attribuer ni à déterminer les responsabilités civiles ou pénales.

RAPPORT D'ENQUÊTE SUR ACCIDENT FERROVIAIRE

**CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE
ACCIDENT À UN PASSAGE À NIVEAU
TRAIN NUMÉRO Q-406-23
POINT MILLIAIRE 61,47, SUBDIVISION TROIS-RIVIÈRES
LOUISEVILLE (QUÉBEC)
23 SEPTEMBRE 1994**

RAPPORT NUMÉRO R94Q0048

Résumé

Un train de marchandises du Canadien Pacifique Limitée (CP) qui roulait en direction est dans la subdivision Trois-Rivières du CP a heurté une autocaravane à Louiseville (Québec) au passage à niveau public du point milliaire 61,47. Le conducteur du véhicule a été grièvement blessé et ses deux passagers ont été mortellement blessés.

Autres renseignements factuels

À 15 h 20, heure avancée de l'Est (HAE), le train de marchandises n° Q-406-23 du CP, composé de quatre locomotives, de 11 wagons chargés et de 53 wagons vides, qui roulait en direction est, s'approchait du passage à niveau à une vitesse d'environ 47 mi/h dans une zone de 50 mi/h.

À une centaine de pieds à l'ouest du passage à niveau, l'équipe a vu une autocaravane se déplaçant vers le sud s'approcher du passage à niveau. Dès que le mécanicien a réalisé que le conducteur n'arrêtait pas, il a serré les freins d'urgence. Le train a heurté l'autocaravane qui s'est trouvée coincée sous le devant de la locomotive. Le train s'est immobilisé environ 1 530 pieds à l'est du passage à niveau. La locomotive de tête a été légèrement endommagée, la voie n'a pas été endommagée et l'autocaravane a été détruite.

Le conducteur de l'autocaravane se rendait à l'aéroport de Mirabel. Il avait dû faire un détour à Louiseville et s'éloignait de l'aéroport au moment de l'accident.

Le phare avant et les phares de fossé de la locomotive de tête étaient allumés et la cloche ainsi que le sifflet ont été activés à l'approche du passage à niveau. Les dispositifs de signalisation automatiques du passage à niveau fonctionnaient comme prévu. De plus, il y avait des panneaux de signalisation avancés au nord et au sud du passage à niveau.

Les lignes de visibilité étaient bonnes dans le secteur où l'accident est survenu. Le temps était clair, la visibilité était bonne et la température était de 20 degrés Celsius.

Analyse

Le temps était clair, les lignes de visibilité étaient bonnes, les dispositifs de signalisation automatiques du passage à niveau fonctionnaient et la cloche, le sifflet, le phare avant ainsi que les phares de fossé avaient été activés. Donc, le conducteur avait suffisamment d'information pour arrêter l'autocaravane avant de bloquer le passage à niveau. Cependant, dans ses efforts pour rejoindre l'aéroport, le conducteur peut avoir été quelque peu préoccupé par le détour à Louiseville et il n'a peut-être ni vu ni entendu les indications annonçant l'approche du train.

Conclusions

1. L'exploitation du train était conforme aux méthodes de la compagnie et aux normes de sécurité du gouvernement.
2. Les dispositifs de signalisation automatiques du passage à niveau fonctionnaient comme prévu.

3. Le conducteur de l'autocaravane n'a pas obéi aux dispositifs de signalisation automatiques ni réagi à l'approche du train et s'est engagé dans le passage à niveau juste devant le train.

Cause

Le conducteur de l'autocaravane n'a pas réagi aux avertissements visuels et sonores donnés par le train qui approchait et les dispositifs de signalisation automatiques, et n'a pas arrêté avant le passage à niveau public.

Le présent rapport met fin à l'enquête du Bureau de la sécurité des transports sur cet accident. La publication de ce rapport a été autorisée le 19 mai 1995 par le Bureau, qui est composé du Président, John W. Stants, et des membres Zita Brunet et Hugh MacNeil.