



RÉÉVALUATION DE LA RÉPONSE À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE R01-06 – R99T0298

NORMES RELATIVES AU TRACÉ EN PLAN DES ABORDS ROUTIERS DES PASSAGES À NIVEAU PRIVÉS ET DES PASSAGES À NIVEAU DE FERME

Introduction

Le 23 novembre 1999 vers 18 h 45, heure normale de l'Est, le train de marchandises M-321-21-22 du Canadien National (CN), qui roule vers l'ouest sur la voie principale nord, heurte la remorque d'un tracteur à semi-remorque abandonné à un passage à niveau de ferme situé au point milliaire 292,59 de la subdivision Kingston du CN, près de Bowmanville (Ontario). Le tracteur et la remorque sont entraînés vers l'ouest sur une distance d'environ 2000 pieds. À environ 800 pieds à l'ouest du passage à niveau, des pièces en métal de la remorque se coincent sous les roues de la locomotive de tête, ce qui entraîne le déraillement des 2 locomotives et des 10 wagons qui les suivent. Le tracteur reste relié à la remorque et prend feu.

Le service local des incendies parvient à éteindre l'incendie. Trois des wagons de marchandises qui ont déraillé contiennent un résidu de gaz de pétrole liquéfié (GPL) et 5 autres sont chargés de butadiène.

Tout juste avant que le train de marchandises s'immobilise après avoir déraillé, le train de voyageurs no 68 de VIA Rail (VIA 68), roulant en direction est sur la voie principale sud, heurte le tracteur du tracteur à semi-remorque que la locomotive de tête du train de marchandises pousse devant elle, arrache le tracteur de sa remorque et le pousse vers l'est sur une distance d'environ 700 pieds. Des pièces du tracteur se coincent sous les roues de la locomotive de VIA et font dérailler la locomotive ainsi que les cinq voitures qui suivent. L'accident cause des blessures mineures à 6 employés de VIA, dont 4 employés des services de bord, et à 5 voyageurs.

Le Bureau a conclu son enquête et a publié le rapport R99T0298 le 19 octobre 2001.

Recommandation R01-06 (19 octobre 2001)

L'enquête a démontré que l'absence de critères de conception concernant la géométrie des passages à niveau peut mener à des accidents. Comme il n'existe pas de normes au sujet du tracé en plan des abords routiers des passages à niveau privés et des passages à niveau de ferme qui se trouvent à l'extérieur des emprises ferroviaires, il y a lieu de croire que le public voyageur, les équipes des trains et les usagers des passages à niveau en question sont exposés inutilement à des risques. Par conséquent, le Bureau recommande que :

Le nouveau règlement du ministère des Transports comprend des normes relatives au tracé en plan des abords routiers des passages à niveau privés et des passages à niveau de ferme.

R01-06

Réponse de Transports Canada (24 janvier 2002)

Transports Canada (TC) a affirmé que la Loi sur la sécurité ferroviaire prévoit que tous les passages à niveau doivent être construits en fonction de principes d'ingénierie bien établis et que les travaux soient effectués sous la responsabilité d'un ingénieur.

TC souscrit à l'exigence d'inclure des normes relatives au tracé en plan, et le projet de règlement sur les passages à niveau sera modifié afin de tenir compte des exigences du tracé en plan des abords des passages à niveau privés et des passages à niveau de ferme.

Le projet de règlement comprend déjà un certain nombre de normes de conception qui amélioreront grandement la sécurité près des passages à niveau de ferme. Ce règlement prévoit que les nouveaux passages à niveau seront construits en fonction des caractéristiques particulières des véhicules qui utiliseront le passage à niveau donné (p. ex. équipement de ferme, camions lourds). De plus, il faudra que la largeur des voies de circulation et des épaulements à hauteur des passages à niveau ne soit pas inférieure à celle des abords routiers, pour que les véhicules puissent traverser rapidement. L'angle de l'intersection sera également réglementé afin de s'assurer que les lignes de visibilité sont appropriées.

Évaluation du Bureau (janvier 2002)

Vu l'intention de modifier le projet de règlement sur les passages à niveau de façon à tenir compte des exigences relatives au tracé en plan des abords routiers des passages à niveau privés et des passages à niveau de ferme, la réponse de TC a été évaluée comme dénotant une « **intention satisfaisante** ».

Réponse de Transports Canada (28 juillet 2006)

TC a confirmé de nouveau qu'il souscrit à la nécessité de prévoir, dans le projet de règlement sur les passages à niveau, des normes relatives au tracé en plan des abords routiers des passages à niveau privés et des passages à niveau de ferme.

TC a aussi précisé qu'il prépare un résumé de l'étude d'impact de la réglementation.

Réévaluation du Bureau (25 août 2006)

Comme un résumé de l'étude d'impact de la réglementation est en voie de préparation et qu'il est expressément prévu de modifier le projet de règlement sur les passages à niveau pour tenir compte des exigences relatives aux passages à niveau privés et des passages à niveau de ferme, l'évaluation dénote toujours une « **intention satisfaisante** ».

Autre réponse de Transports Canada (janvier 2010)

TC a annoncé qu'un groupe à l'interne travaille à temps plein sur le nouveau projet de règlement sur les passages à niveau. Le projet de règlement proposé ainsi que le manuel des

normes techniques (RTD10) qui l'accompagne ont été modifiés afin de régler certaines questions techniques. Le manuel RTD10 existant contient les normes relatives au tracé en plan et a été publié sur le site Web de TC pour qu'il puisse être consulté par l'industrie ferroviaire.

Réévaluation du Bureau (janvier 2010)

Le manuel des normes techniques RTD10 de TC comprend les normes relatives au tracé en plan et est inclus dans le projet de règlement sur les passages à niveau. Le manuel RTD10 a été publié sur le site Web de TC pour être utilisé par l'industrie ferroviaire à titre de la norme acceptée.

Toutefois, le nouveau règlement sur les passages à niveau, qui comprendra les normes de la RTD10, n'a pas encore été publié dans la Gazette du Canada. Alors, la réévaluation de la réponse à la recommandation R01-06 dénote toujours une « **intention satisfaisante** ».

Autre réponse à la recommandation R01-06 (décembre 2010)

Le BST a reçu la confirmation que le CN, le CFCP et VIA appliquent les normes du manuel RTD10.

Réévaluation du Bureau (février 2011)

Étant donné que TC a publié des normes relatives au tracé en plan qui peuvent être consultées par l'industrie ferroviaire, et qu'on a pu vérifier que les normes sont appliquées par les 3 plus

grands chemins de fer du Canada, on considère qu'un niveau de sécurité équivalent a été atteint.

Par conséquent, le Bureau réévalue la réponse à la recommandation R01-06 et détermine qu'elle est « **entièrement satisfaisante** »

Suivi exercé par le BST

Le présent dossier est maintenant « **fermé** ».