



Liste de surveillance – Rail

Transport de liquides inflammables par rail

L'augmentation du transport de liquides inflammables – comme le pétrole brut – par rail à la grandeur de l'Amérique du Nord a fait apparaître des risques qu'il convient d'atténuer par des mesures efficaces.

Contexte

Au cours des dernières années, le transport de pétrole brut et d'éthanol par rail à l'échelle de l'Amérique du Nord a connu une augmentation exponentielle. Selon l'Association des chemins de fer du Canada, la quantité de produits pétroliers transportée par des compagnies ferroviaires canadiennes de catégorie 1 est passée de 500 wagons complets en 2009 à 160 000 wagons complets en 2013. Aux États-Unis, les chargements de pétrole brut ont augmenté, passant de 10 800 wagons complets en 2009 à environ 400 000 en 2013¹. On prévoit que le nombre de chargements de pétrole brut continuera d'augmenter.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) craint, étant donné la vulnérabilité des wagons-citernes utilisés pour transporter de tels produits, que les méthodes d'exploitation actuelles des compagnies ferroviaires ne permettent pas d'atténuer efficacement le risque que représente le transport de grandes quantités de liquides inflammables par rail. Les organismes de réglementation fédéraux du Canada et des États-Unis surveillent activement la situation et ont entrepris de modifier les règles et règlements, mais la nouvelle réglementation n'est pas encore entrée en vigueur.

Le déraillement de Lac-Mégantic en juillet 2013 et d'autres déraillements qui sont survenus récemment (à Plaster Rock, au Nouveau-Brunswick; et à Clair, en Saskatchewan)² ont démontré que la population, les biens et l'environnement sont exposés à un risque important en cas de déraillement de trains transportant de grandes quantités de liquides inflammables.

Dans le cadre de son enquête sur l'accident de Lac-Mégantic³, le BST a demandé la planification stratégique des itinéraires et une exploitation plus sécuritaire de tous les trains transportant des marchandises dangereuses au Canada. Le BST tient à ce que les chemins de fer choisissent soigneusement les itinéraires servant à transporter le pétrole brut et d'autres marchandises

dangereuses et qu'ils s'assurent que l'exploitation de trains sur ces itinéraires se fait en toute sécurité⁴.

La vulnérabilité des wagons-citernes de catégorie 111 est connue depuis des années⁵. Le Bureau a demandé des normes plus rigoureuses pour tous les wagons-citernes de catégorie 111⁶, et non seulement pour les nouveaux, afin de réduire la probabilité de déversement de produit en cas d'accident. À Lac-Mégantic, les enquêteurs ont découvert que, même à vitesse réduite, les wagons-citernes de catégorie 111 non protégés s'étaient rompus et avaient déversé du pétrole brut, qui a alimenté l'incendie. Par conséquent, jusqu'à l'établissement d'une norme plus rigoureuse comprenant une protection renforcée pour les wagons-citernes en Amérique du Nord, le risque persistera.

De plus, ces nouveaux risques doivent être traités comme étant un enjeu de transport d'envergure nord-américaine, puisque les produits sont transportés de part et d'autre de la frontière par les exploitants ferroviaires. Un certain nombre d'enquêtes du National Transportation Safety Board sur des accidents aux États-Unis ont, elles aussi, fait ressortir la vulnérabilité des wagons-citernes de catégorie 111⁷.

Solution

Les compagnies ferroviaires doivent procéder à la planification et à l'analyse des itinéraires, et effectuer des évaluations des risques pour veiller à ce que les mesures de contrôle des risques soient efficaces.

De plus, les liquides inflammables doivent être transportés dans des wagons-citernes plus robustes afin de réduire la probabilité de déversement de marchandises dangereuses en cas d'accident.

¹ Sources : Association des chemins de fer du Canada et Association of American Railroads

² Enquêtes ferroviaires du BST R14M0002 et R14W0256

³ Rapport d'enquête ferroviaire du BST R13D0054

⁴ Recommandation du BST R14-02 (intention satisfaisante)

⁵ Recommandation du BST R07-04 (en partie satisfaisante)

⁶ Recommandation du BST R14-01 (en partie satisfaisante)

⁷ New Brighton (Pennsylvanie) [octobre 2006]; Cherry Valley (Illinois) [juin 2009]; Tiskilwa (Illinois) [octobre 2011]; Columbus (Ohio) [juillet 2012]; Casselton (Dakota du Nord) [décembre 2013]