

# COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS



Mémoire déposé par Convoi-citoyen  
dans le cadre des audiences tenues à Lac-Mégantic le 3 juin 2016

---

Rédaction Nicole Jetté, participante à titre d'invitée de la Coalition des citoyens et organismes engagés pour la sécurité ferroviaire.

## Table des matières

1. Préambule .....	3
2. Introduction .....	4
3. Capture réglementaire, SGS et déréglementation .....	5
4. Positions des syndiqués .....	7
5. «En toute sécurité» commentaires .....	11
6. Conclusion .....	14
7. Annexes .....	15

# 1. PRÉAMBULE

Chers membres du Comité;

Convoi-citoyen est d'abord un groupe maskoutain qui s'oppose à la production et au transport des pétroles non-conventionnels. De façon plus spécifique nous nous opposons au transport ferroviaire de ces pétroles, nous préoccupons des conditions dans lesquelles ils circulent et de l'encadrement législatif dans lequel ils le font.

Nous sommes aujourd'hui à Lac-Mégantic dans une démarche d'appui aux revendications de la Coalition des citoyens et organismes engagés pour la sécurité ferroviaire. Avec eux nous demandons au gouvernement :

- De prendre immédiatement la décision de construire une voie de contournement et d'enclencher tous les mécanismes afin qu'elle se réalise très rapidement;
- De mettre en place une commission d'enquête chargée de faire toute la lumière sur les événements du 6 juillet 2013 afin de cibler de façon précise les responsabilités et les mesures qui auraient pu éviter le drame;
- De mettre en place une réglementation efficace pour protéger la sécurité des populations.

TROIS ANS C'EST TROP LONG DÉJÀ!

Alors que le train (encore chargé de produits pétroliers et de matières dangereuses) continue de traverser le cœur de la ville, les méganticois se remettent difficilement des tragiques conséquences humaines et sociales engendrées par la tragédie. La population continue de vivre avec la peur au ventre tandis que le tissu social s'effrite et que les coûts de santé explosent à leur tour. Pour ces raisons et à cause de la configuration géographique très particulière du lieu, de la présence de deux cours d'eau importants et de la proximité de 1,263 résidences et bâtiments,<sup>(1.1)</sup> la situation à Lac-Mégantic est unique en son genre et la voie ferrée qui la traverse doit rapidement être déplacée.

**Les citoyens de Lac-Mégantic agissent EN NOTRE NOM à tous lorsqu'ils réclament le droit de vivre en sécurité et d'être traités avec dignité et respect.**

C'est ce que réclament également les citoyens de toutes les municipalités du Québec qui sont de plus en plus inquiets devant l'augmentation de produits dangereux qui traversent leurs villes et villages, l'augmentation du nombre de déraillements et de trains qui partent à la dérive.<sup>(1.2)</sup> La réalisation possible du projet de port pétrolier à Belledune n'a rien pour les rassurer avec les 240 wagons supplémentaires de pétrole brut qu'il prévoit mettre sur les rails chaque jour (sans compter les possibles retours de diluants).<sup>(1.3)</sup>

## RÉFÉRENCES SECTION 1

- (1.1) Lettre de la Coalition des citoyens OESF à M. Trudeau 17 mai 2016 <https://fr.scribd.com/doc/313143135/Lettre-de-la-Coalition-des-citoyens-OESF-a-M-Trudeau-17-mai-2016-pdf>
- (1.2) Le Globe and Mail rapporte qu'en 2015, 42 incidents sont survenus au cours desquels des trains, wagons ou équipement qui n'étaient pas attachés se sont mis à rouler hors contrôle sur les rails <http://www.rythmefm.com/outaouais/actualite/nouvelles/3-ans-apres-megantic-encore-plus-d-incidentes...-778061.html>
- (1.3) Voir annexe 2

## 2. INTRODUCTION

**«Les habitants de Lac-Mégantic ont été victimes d'un régime réglementaire qui a échoué de façon catastrophique. Ils ne devraient pas être davantage tourmentés par un système qui continue de leur cacher la vérité sur ce qui s'est réellement passé et sur les personnes responsables, une étape cruciale dans la prévention d'un autre accident semblable.» - Bruce Campbell <sup>(2.1)</sup>**

Denis Dufresne, dans un article du 5 mai souligne également le fait qu'une enquête publique est plus que jamais nécessaire :<sup>(2.2)</sup> «Ottawa semble vouloir **se détacher de toute responsabilité** alors que beaucoup de questions demeurent sans réponse (...) Le Bureau de la sécurité des transports (BST) du Canada a démontré à l'issue de son enquête que **Transports Canada avait failli à sa responsabilité** de superviser adéquatement la sécurité du secteur ferroviaire, notamment l'application et le respect des «Systèmes de gestion de la sécurité» (SGS) par les entreprises. L'organisme fédéral affirmait également que Transports Canada n'avait pas assuré le suivi qui s'imposait devant les lacunes de sécurité qui se répétaient à la MMA (...) **Malgré les blâmes sévères du BST et du Vérificateur général, il n'y a jamais eu de suite quant à la responsabilité de Transports Canada et à la mise en cause des politiques de déréglementation.**»

Une telle catastrophe ne doit plus se reproduire mais malheureusement nous constatons que rien n'a vraiment changé, que les trains continuent de dérailler et que la déréglementation et le Système de sécurité ferroviaire continuent de protéger les compagnies au détriment de la sécurité des citoyens.

M. Luc Berthold affirme : «La ville de Lac-Mégantic est devenue une référence quant aux mesures à adopter afin qu'aucune autre tragédie ou incident majeur ne se produise.» Nous espérons que ce soit le cas mais pour ce faire il nous apparaît essentiel de questionner les fondements même de la réglementation qui a permis qu'un tel drame ne se produise. Nous considérons en effet que la responsabilité ultime des événements du 6 juillet 2013 appartient au gouvernement qui a charge de veiller à la sécurité de la population et d'appliquer correctement les mesures de contrôle adéquats pour l'assurer. Nous saluons bien sûr les quelques mesures qui ont été mises en place depuis les événements mais elles nous apparaissent nettement insuffisantes et ne nous semblent pas adresser le fond du problème. Il est urgent de modifier l'orientation mercantile qui sous-tend la réglementation de telle sorte qu'elle puisse remplir enfin son rôle et protéger la population. Une simple opération cosmétique ne suffit pas. Il faut avoir le courage de faire un virage et de prendre des décisions qui vont de toute évidence déranger l'industrie.

Lors de son passage à Lac-Mégantic en avril, M. Garneau a remis aux citoyens la liste des mesures adoptées par le gouvernement. Il espérait ainsi rassurer la population, ce qui ne fut pas le cas. Nous reprendrons les points de ce document un peu plus loin mais déjà, nous aimerions compléter sa phrase d'ouverture car elle contient le nœud du problème : «*En vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire, les compagnies de chemin de fer sont tenues de veiller à la sécurité de leurs opérations*». Il aurait été essentiel d'ajouter : «**et Transports Canada a la responsabilité de la garantir!**»

Dans le petit mémoire que nous vous présentons ici nous aborderons donc la réglementation qui encadre la circulation des pétroles et produits dangereux sur les voies ferrées du Québec. Nous nous baserons sur le gros bon sens citoyen mais également bien sûr sur les recommandations d'experts et de syndicats directement impliqués dans la gestion quotidienne des mesures visant à encadrer la sécurité ferroviaire. Vous avez d'ailleurs eu l'occasion d'entendre certains de leurs représentants à l'audience du 11 avril dernier. Nous allons reprendre quelques-uns de leurs témoignages car ils illustrent de façon très concrète plusieurs des points que nous aimerions soumettre à votre attention mais en tout premier lieu nous allons vous référer à un texte de Bruce Campbell (chercheur invité à la faculté de droit de l'Université d'Ottawa) qui souligne ce qui nous apparaît la question fondamentale sur laquelle le gouvernement devrait se pencher : «la capture réglementaire».

## RÉFÉRENCES SECTION 2

- (2.1) Bruce Campbell 5 Mai 2016 - La capture réglementaire compromet-elle la sécurité ferroviaire dans la foulée de Lac-Mégantic <https://fr.scribd.com/doc/313895131/Bruce-Campbell-5-Mai-2016-La-capture-reglementaire-compromet-elle-la-securite-ferroviaire-dans-la-foulee-de-Lac-Megantic>
- (2.2) <http://www.lapresse.ca/la-tribune/opinions/201605/05/01-4978661-une-enquete-publique-plus-que-jamais-necessaire.php>

## 3. CAPTURE RÉGLEMENTAIRE, SGS ET DÉRÉGLEMENTATION

«Il existe des preuves considérables que la capture réglementaire du régime de réglementation ferroviaire a joué un rôle dans la catastrophe survenue à Lac-Mégantic en 2013» - Bruce Campbell

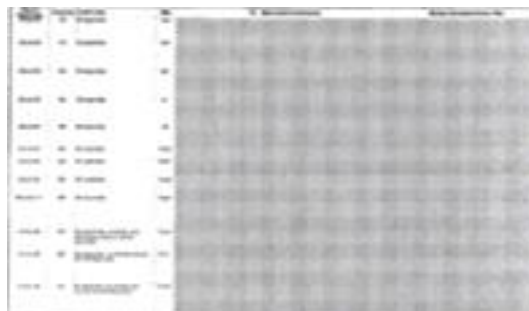
Selon M. Campbell «Il y a **capture réglementaire** lorsque les règlements sont systématiquement orientés pour profiter à l'intérêt privé de l'industrie réglementée au détriment de l'intérêt public. L'industrie est typiquement en mesure de façonner les règlements qui gouvernent ses opérations. Elle bloque ou retarde souvent les nouvelles réglementations et cherche à retirer ou à diluer celles qui sont déjà en vigueur et qu'elle estime nuisibles aux profits (...) Dans un environnement de capture réglementaire, un régime comme les SGS devient très problématique (...) en pratique, **les entreprises sont libres de se réguler elles-mêmes.**» - Bruce Campbell <sup>(3.1)</sup>

En Commission sénatoriale, M. Campbell rappelait que «le dernier rapport du vérificateur général (...) critiquait entre autres choses le processus des systèmes de gestion de sécurité, qui fait partie intégrante du régime réglementaire. Il relevait que dans une situation où les compagnies en fait s'autoréglementent, il est censé y avoir une couche supplémentaire de réglementation, mais en l'absence d'un fort mécanisme de surveillance, à savoir d'inspections sur le terrain, dans la pratique, elles s'autoréglementent, et le vérificateur général signalait qu'il y avait là un **conflit entre les intérêts public et privé.**»<sup>(3.9)</sup>

Dans un article publié par le Toronto Star <sup>(3.2)</sup> M. Campbell ajoute que le problème fondamental demeure «la réglementation qui est systématiquement orientée au bénéfice de l'intérêt privé des transporteurs aux dépens de l'intérêt public».

Coincidence? Quelques jours à peine après la sortie de cet article, le CN demandait à Ottawa de se tenir loin des règles sur les chemins de fer «de crainte que cela nuise à l'innovation et décourage l'investissement». Le chef de la direction du Canadien National, affirmait alors que les gestionnaires des chemins de fer étaient «**les mieux placés pour décider** de ce qui est requis pour assurer un service efficace.»<sup>(3.3)</sup>

Je fais un aparté ici pour mentionner qu'ayant constaté l'état de washing des rails au-dessus d'un tunnel (dont l'état nous semble très inquiétant) j'ai transmis des photos et vidéos <sup>(3.4)</sup> à la Direction générale de la sécurité ferroviaire de Transports-Canada et demandé les rapports d'inspection en vertu de la loi d'accès à l'information. Les rapports <sup>(3.5)</sup> me sont parvenus totalement caviardés.



Pour en justifier le fait, le CN invoque deux articles de la loi d'accès qui se réfèrent à la «nature confidentielle» et à des «renseignements dont la divulgation risquerait de causer des pertes ou profits financiers appréciables ou de nuire à sa compétitivité». La question se pose à savoir : **où se situe la priorité du gouvernement, les profits financiers du CN ou la sécurité de la population?** Transports Canada doit donner accès aux statistiques de circulation ferroviaire, aux données à l'échelle québécoise (du gouvernement fédéral) ainsi qu'aux évaluations de risques qui ont été effectuées par les compagnies ferroviaires et qui lui ont déjà été transmises <sup>(3.6)</sup> et cesser de nous transmettre des rapports caviardés. Une plainte pour un cas semblable a d'ailleurs été déposé par l'avocat de Safe Rail auprès du commissaire à l'information.

Dans le cadre de son passage à Lac-Mégantic Convoi-citoyen a soumis à M. Garneau quelques pistes de réflexion sur NOTRE COMPRÉHENSION de la sécurité ferroviaire <sup>(3.7)</sup> : «Veiller à la sécurité des populations c'est travailler en amont des équipes d'intervention d'urgence. C'est établir une réglementation beaucoup plus stricte et veiller à ce qu'elle soit appliquée. C'est prioriser la population plutôt que le profit. C'est retirer aux compagnies ferroviaires l'immunité dans laquelle elles baignent depuis les années '90 avec la déréglementation <sup>(3.8)</sup> et mettre un terme au système d'autorégulation des compagnies, qui leur permet d'échapper aux lois d'accès à l'information et sans mesures de contrôle adéquates de la part du gouvernement. Ce Système de gestion de la sécurité ferroviaire (SGS) est la faille majeure du système de sécurité ferroviaire au Canada. Le BST a d'ailleurs souvent déploré la non-divulgation des fautes que ce système favorise.

**Tout comme M. Campbell, comme le Vérificateur général et tel que souligné dans plusieurs rapports, nous considérons que le Système de gestion de la sécurité ferroviaire (SGS) (particulièrement lorsqu'il est appliqué dans le cadre d'un régime de capture réglementaire comme c'est le cas actuellement) est le noeud du problème.**

Nous invitons la Commission à y accorder la plus grande attention.

### RÉFÉRENCES SECTION 3

- (3.1) déjà cité en (2.1)
- (3.2) <http://www.thestar.com/opinion/commentary/2016/04/14/little-progress-on-rail-safety-in-wake-of-lac-megantic.html>
- (3.3) Le CN veut qu'Ottawa se tienne loin des règles sur les chemins de fer <http://ici.radio-canada.ca/breve/53507/cn-veut-qu-ottawa-se-tienne-loin-regles-sur-chemin>
- (3.4) <https://www.youtube.com/watch?v=xM5cbLznFYg>; <https://www.youtube.com/watch?v=M9DNGFuJaJA>; <https://www.youtube.com/watch?v=CcXGq0PyvRQ>; <https://www.youtube.com/watch?v=NfEnTbH9K7g>
- (3.5) Le dernier rapport est daté de mars 2011. Pourtant interrogé par un journaliste en juillet 2015 le CN affirmait que «la voie sur le tunnel est sécuritaire et en bonne condition» [https://www.youtube.com/watch?v=pQb4\\_8lw2OQ](https://www.youtube.com/watch?v=pQb4_8lw2OQ)
- (3.6) <http://www.journalexpress.ca/Actualites/2015-06-09/article-4174884/Pas-plus-de-donnees-quant-aux-risques/1>
- (3.7) Lettre de Convoi-citoyen à M. Garneau 26 Avril 2016 <https://fr.scribd.com/doc/310752971/Lettre-de-Convoi-citoyen-a-M-Garneau-26-Avril-2016>
- (3.8) Le CN qui était au bord de la faillite en 1992 déclare au TR4 2015 un bénéfice net de 941 M\$ CA. Qui en paie le prix?
- (3.9) 11 mai 2016 en audience au Comité sénatorial permanent des transports et des communications [http://www.parl.gc.ca/content/sen/committee/421/trcm/52588-f.htm?language=e&parl=42&ses=1&comm\\_id=19](http://www.parl.gc.ca/content/sen/committee/421/trcm/52588-f.htm?language=e&parl=42&ses=1&comm_id=19)

## 4. POSITIONS DES SYNDIQUÉS

**«Si le gouvernement du Canada n'arrive pas à assurer une surveillance efficace de la sécurité des transports, à quoi sert-il donc?»** - Mme Christine Collins <sup>(4.1)</sup>

Les audiences du 11 avril ont permis à votre Comité d'entendre entre autres les témoignages de M. Pierre Arseneau (Syndicat des Métallos), Don Ashley et Phil Benson (Teamsters Canada), Jerry Dias (Unifor) et de Michael Teeter et Mme Christine Collins tous deux de l'Union canadienne des employés des transports. Nous avons relevé plusieurs citations de Mme. Collins qui représente les employé.es de Transports Canada.

Comme ils et elles sont directement impliqués dans la mise en application des normes et sincèrement concernés par la sécurité de la population, nous accordons la plus grande importance à leurs témoignages et aimerions revenir sur certains des points qu'ils / elles ont soulevés.

Leurs témoignages viennent d'ailleurs confirmer certains éléments que nous avons compilés lors de nos deux recherches précédentes jointes en annexe.

Systemes de gestion de la sécurité

**«Ce n'est pas avec les SGS que l'on pourra éviter des tragédies comme celle de Lac-Mégantic. La solution viendra plutôt d'une amélioration des inspections, des mesures réglementaires, des structures organisationnelles et des mécanismes de protection des dénonciateurs.»** - Christine Collins

D'ailleurs il convient de rappeler que les Systemes de gestion de la sécurité demeurent sur la liste de surveillance du BST comme «parmi les enjeux qui font courir les plus grands risques au système de transport du Canada».<sup>(4.2)</sup>

Dans son témoignage Mme Collins affirme : «Il y a en effet bien trop de moyens différents de définir les SGS et les inspections. Il ne devrait y avoir que deux termes efficaces liés à la surveillance - inspection et vérification des SGS - et des équipes distinctes d'inspecteurs et de vérificateurs pour chacune. **La définition des SGS ne peut tout simplement pas être laissée au bon vouloir d'une compagnie de chemin de fer.** Les règlements et autres définitions des SGS doivent être précis et non ambigus, et rédigés en des termes simples et faciles à comprendre.»

Elle ajoute : «Les vérifications de documents menées dans le cadre du SGS ne devraient en aucun cas remplacer les inspections directes et inopinées effectuées par des inspecteurs et des vérificateurs des SGS. Les équipes multidisciplinaires devraient inclure des inspecteurs des marchandises dangereuses lorsque les compagnies ferroviaires transportent de tels produits (...) Depuis des années, **l'UCET s'efforce de convaincre Transports Canada de séparer les inspecteurs des vérificateurs des SGS**, et de créer des équipes chargées de faire appliquer les lois pour les différents modes de transport.»

**Mme Collins se dit atterrée «de constater que le nouveau gouvernement a réduit les budgets de Transports Canada de 21 % alors que son déficit augmente de 25 milliards de dollars.»**

M. Michael Teeter explique : «En 2014-2015, le budget de Transports Canada s'élevait à 1,6 milliard de dollars; en 2016-2017, il se situait à 1,265 milliard de dollars. **Il y a eu une réduction de 339 millions de dollars dans le budget de Transports Canada sur deux ans.** Les 143 millions de dollars sur trois ans s'ajoutent à cela, mais lorsqu'on fait correspondre les chiffres, **on constate qu'il y a une réduction de 339 millions de dollars et une remise de 143 millions de dollars.** Cette dernière somme est évidemment consacrée à la sécurité ferroviaire. Nous espérons que cela permettra à Transports Canada d'embaucher un plus grand nombre d'inspecteurs, mais nous n'avons aucune garantie à l'heure actuelle. Au sein du ministère, il y a un processus de surveillance du Conseil du Trésor, et on essaie de trouver de l'argent dans tous les recoins du ministère afin de combler le **manque à gagner de 339 millions de dollars**, et c'est sans compter le gel de l'embauche.»

**« Ces compressions mettent Transports Canada dans une situation intenable en l'obligeant à réduire en conséquence ces activités pourtant essentielles aux fins de la sécurité des transports, notamment quant au nombre et au type d'inspections menées et à la quantité d'inspecteurs. »** - Christine Collins

En réponse à une question de M. Berthold, Mme Collins ajoute : **«Même si on voulait embaucher, l'argent n'est tout simplement pas là.** Même si l'ancien ministre des Transports a indiqué au ministère qu'il fallait recruter des inspecteurs, aucune somme d'argent ne nous a été versée à cet effet. Par conséquent, **Transports Canada est déficitaire pour ce qui est des salaires. Il n'est pas en mesure d'embaucher qui que ce soit pour l'instant. Il a en fait le mandat de réduire ses dépenses salariales.** On ne peut donc pas s'attendre à de nouvelles embauches, et avec tous les départs à la retraite, la situation est devenue très préoccupante. De plus, compte tenu des salaires offerts aux inspecteurs au gouvernement fédéral, Transports Canada ne peut plus concurrencer avec l'industrie.»

« Je ne peux qu'en conclure que ce gouvernement se permet de réduire le nombre d'inspections et d'inspecteurs parce qu'il est convaincu que les systèmes de gestion de la sécurité permettront à eux seuls de rectifier les anomalies. Nous savons que la compagnie de chemin de fer **MMA avait un programme de SGS**, mais que 47 personnes n'en ont pas moins malheureusement perdu la vie... » - Christine Collins

En réponse à une question, M. Benson ajoutait : «Comme je l'ai dit dans mon exposé, **la raison pour laquelle nous en sommes arrivés aux modifications de 2011, c'est parce que Transports Canada a inspecté les vérifications des SGS et a découvert que ce n'était rien de moins qu'une farce.** On y a mis un terme. Que faisons-nous aujourd'hui? Nous embauchons des vérificateurs qui vérifient les nouveaux systèmes de gestion de la sécurité et nous n'embauchons pas plus d'inspecteurs.



Dans un article publié dans le Hill Times,<sup>(4.3)</sup> Mme Collins disait :

**«Les nouvelles compressions à Transports Canada ne devraient pas entraîner des suppressions de postes d'inspecteurs et inspectrices ou d'administrateurs et administratrices de première ligne, dont la présence est fondamentale pour la sécurité des transports au Canada ».**

Elle ajoutait «Les inspecteurs et inspectrices ne cessent de nous répéter que le gouvernement veut de plus en plus qu'ils et elles « vérifient » le « Système de gestion de la sécurité » d'une société de transports plutôt que de « l'inspecter ». Ne perdons pas de vue que les vérifications sont principalement des exercices théoriques dans le cadre desquels **les inspecteurs et inspectrices ne quittent même pas leur bureau.**»

**«Nous craignons d'autres compressions de postes d'inspecteurs et inspectrices étant donné que Transports Canada s'attend à ce que ce soit les compagnies de chemins de fer ... s'inspectent elles-mêmes.»** Elle indiquait que Transports Canada doit entre autres se défaire de sa bureaucratie hiérarchisée et reprendre l'embauche d'inspecteurs et inspectrices; remettre en vigueur les inspections directes et inopinées et revenir à la séparation complète entre les fonctions d'inspection et celles de vérification du SGS.»

«Il faut davantage d'inspecteurs de même qu'une garantie d'investissement dans une formation pertinente pour que les inspecteurs puissent maintenir leurs compétences à niveau. **Depuis trop longtemps, les compagnies de chemin de fer tiennent pour acquis que leur pouvoir de lobbying aura toujours le dessus sur la volonté d'un inspecteur de Transports Canada, ce qui ne devrait jamais être le cas.**» - Christine Collins

BST

**«Si le gouvernement fédéral avait appliqué les recommandations formulées par le BST, le permis d'opération des convois ferroviaires avec un seul ingénieur à bord n'aurait pas été délivré à la MMA et la tragédie de Nantes et de Lac-Mégantic n'aurait pas eu lieu.»** - M. Pierre Arseneau

M. Arseneau revient plus loin en insistant : «Selon le Syndicat des Métallos, Transports Canada doit donner suite rapidement aux recommandations du BST formulées à la suite de l'accident de Lac-Mégantic. Plusieurs éléments du rapport du BST vont dans le sens des recommandations que nous avons formulées à la suite de cet événement. **Nous encourageons le gouvernement du Canada et Transports Canada à se soucier de la sécurité des populations canadiennes en tenant compte des recommandations formulées par le BST.**»

Il est à noter que le **Bureau de la sécurité des Transports déplore que sur les cinq recommandations faites dans la foulée de la tragédie de Lac Mégantic, seulement une ait été pleinement mise en application.**<sup>(4.4)</sup>

Mme Collins poursuit dans le même sens en disant : «En tant que législateurs et dirigeants gouvernementaux, vous devez de faire confiance à ces personnes (inspecteurs et enquêteurs à Transports Canada et au Bureau de la sécurité des transports du Canada) et aux gestionnaires à qui elles rendent des comptes.»

Le syndicat des Métallos se préoccupe entre autres de «l'état des rails, des wagons et des locomotives de la MMA à l'époque; l'opération des convois ferroviaires avec un seul ingénieur de train; l'identification des marchandises sur les wagons; les équipes de premiers répondants et les mesures d'urgence; ainsi que la relation entre le Bureau de la sécurité des transports et Transports Canada dans le maintien de la sécurité ferroviaire» et **recommande «que les inspections des équipements, voies ferroviaires, locomotives et wagons soient plus nombreuses et plus rigoureuses qu'à l'heure actuelle.»** - M. Pierre Arseneau

## Beltpack, fatigue et signalements

M. Dias, tout comme M. Ashley sont préoccupés par l'utilisation que l'on fait actuellement et que l'on fera de plus en plus des **systèmes de loco-commande**. **«Il faut s'employer d'abord et avant tout à détecter les risques pour pouvoir les éliminer**, plutôt qu'à mettre en oeuvre de nouvelles technologies comme le SLC ou à établir des mesures administratives qui sont censées atténuer ces risques.» - Jerry Dias

Il ajoute: «Pour nos membres travaillant dans les cabines des locomotives comme pour nos camarades des Teamsters, **c'est Transports Canada qui est responsable de la gestion de la fatigue.**»

Mme Collins dit se réjouir «de l'insertion de mesures de protection des lanceurs d'alerte dans la Loi sur la sécurité ferroviaire récemment révisée. Peut-être faudrait-il alors procéder à une rationalisation et instaurer de meilleures communications avec le public et l'industrie sur les procédures relatives aux lanceurs d'alerte, ainsi que sur les mesures de protection qu'offrent ces procédures (...) Depuis des années, l'UCET s'efforce de convaincre Transports Canada **d'adopter des mesures plus efficaces pour la protection des dénonciateurs.**»

M. Benson insiste pourtant : «il y a un élément important **dans la loi** qui indique qu'il devrait y avoir un numéro 1-800 pour permettre aux gens de formuler des plaintes directement au secteur de la sécurité ferroviaire de Transports Canada. Pourtant, **la création d'un numéro 1-800 a été confiée aux diverses sociétés ferroviaires** dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité. **Cela fait cinq ans que nous attendons cette mesure.** Nous, sur la voie ferrée, pourrions orienter les inspecteurs ferroviaires si nous avons ce numéro. On prend toujours des demi-mesures. Le syndicat et les gens que nous représentons en ont assez des demi-mesures. Comme M. Sikand l'a dit à propos de la fatigue, corrigez le problème. Cela fait 15 ans que je comparais devant vous et j'en ai assez. **Nous savons tous que c'est un problème, alors corrigez-le.**»

M. Arseneau du Syndicat des Métallos fait les recommandations suivantes : **resserrer les réglementations** canadiennes en matière de surveillance et de sécurité des convois ferroviaires de produits dangereux; qu'il y ait une **identification sur chacun des wagons** des matières dangereuses transportées et la **transmission des informations** sur ces matières aux autorités compétentes et aux premiers répondants

Ces quelques témoignages apportent quelques nuances aux «réalisations accomplies»

Il faut de toute évidence sortir du laxisme actuel. Nous attendons du gouvernement qu'il tienne compte des avis des experts et apporte rapidement les correctifs recommandés par le BST et les inspecteurs «terrain». Nous attendons également une prise de position ferme pour imposer à l'industrie des normes très strictes et bien encadrées avec obligation de s'y conformer.

## **RÉFÉRENCES SECTION 4**

- (4.1) 11 avril 2016 Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités <http://www.parl.gc.ca/HousePublications/Publication.aspx?Language=f&Mode=1&Parl=42&Ses=1&DocId=8175017>
- (4.2) Bruce Campbell 5 Mai 2016 - La capture réglementaire compromet-elle la sécurité ferroviaire dans la foulée de Lac-Mégantic <https://fr.scribd.com/doc/313895131/Bruce-Campbell-5-Mai-2016-La-capture-reglementaire-compromet-elle-la-securite-ferroviaire-dans-la-foulee-de-Lac-Megantic>
- (4.3) Conflit, contradiction et compressions à Transports Canada, 4 avril 2016 <http://www.ucte.ca/?p=4519&lang=fr>
- (4.4) <http://www.rythmefm.com/outaouais/actualite/nouvelles/3-ans-apres-megantic-encore-plus-d-incidents...-778061.html>

## 5. «EN TOUTE SÉCURITÉ» COMMENTAIRES

Lors de son passage à Lac-Mégantic le 26 avril 2016, M. Garneau a voulu rassurer les méganticois ...opération ratée!<sup>(5.1)</sup> Peu avant sa visite, M. Garneau disait : «Comment s'assure-t-on que les premiers répondants peuvent réagir dans le cas où il y a un déraillement avec possiblement une explosion, ou une fuite de matière dangereuse ? **C'est cela qui me préoccupe le plus.**»<sup>(5.2)</sup> Contrairement à lui ce qui nous préoccupe le plus ce sont LES CONDITIONS dans lesquelles ces matières dangereuses circulent!

Lors de l'assemblée publique tenue à l'occasion de sa visite, il a remis aux citoyens un document pour les «informer» des réalisations accomplies depuis le 6 juillet 2013. Nous en reprenons ici quelques extraits assortis de nos commentaires :

### «Sécurité ferroviaire et transport ferroviaire des marchandises dangereuses en toute sécurité»

Extraits du document <sup>(5.3)</sup> (non-disponible sur le site du Ministère)

Tel que mentionné en introduction, la phrase d'ouverture de ce document contient en elle-même tout le nœud du problème :

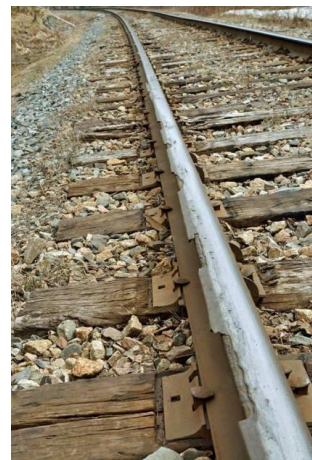
«En vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire, les compagnies de chemin de fer sont tenues de veiller à la sécurité de leurs opérations». Il aurait été essentiel d'inverser ou à tout le moins d'ajouter : «**et Transports Canada a la responsabilité de la garantir**». Le texte poursuit : «Transports Canada élabore, adopte et met en application des politiques, des lignes directrices, des règlements, des règles et des normes d'ingénierie pour **promouvoir la sécurité ferroviaire** et celle du public; **emploie des inspecteurs** de la sécurité ferroviaire et du transport des marchandises dangereuses d'expérience.»

On est mal partis!

#### TEXTE DU DOCUMENT

#### COMMENTAIRE

«Depuis le déraillement tragique survenu à Lac-Mégantic nous avons procédé à plus d'une centaine d'inspections dans la région de Lac-Mégantic (...) plus de 60 étaient liées aux chemins de fer, aux passages à niveau et aux ponceaux. La plus récente inspection, menée en mars 2016, a révélé que les chemins de fer étaient en bonne condition.»



«Nous exigeons que :

- Toute personne qui importe ou transporte du pétrole brut effectue une nouvelle analyse et classe convenablement le produit avant l'expédition (...)  
/ Mais les placards (pourtant jugés trop imprécis) n'ont toujours pas été refaits!
- Les compagnies de chemin de fer transmettent de l'information concernant le transport des marchandises dangereuses aux municipalités (...)  
/ Lorsque c'est le cas, les municipalités se plaignent que ces rapports sont «totalement incompréhensibles»!

Nous avons adopté des règles concernant :

- L'immobilisation des trains (...)  
/ Mais les nouveaux wagons en construction ne seront pas conformes aux règles des États-Unis qui exigent des freins pneumatiques à commande électronique, ce que le Canada refuse toujours d'inclure dans ses normes obligatoires.<sup>(5.5)</sup>
- Les limites de vitesse de train  
/ Mais uniquement dans les agglomérations de plus de 100,000 habitants
- L'entretien de chemin de fer  
/ Mais n'ont pas donné les ressources pour inspecter sur le terrain et appliquer des contraventions
- L'exigence voulant que les compagnies de chemin de fer évaluent les risques et prennent des mesures visant à **tenir compte des préoccupations** liées à la sécurité et à la sûreté qu'ont les municipalités et les autres ordres de gouvernements locaux.  
/ On est loin ici de mesures coercitives!

Nous avons retiré du service de transport de marchandises dangereuses les wagons-citernes DOT-111 les moins résistants aux impacts.

/ Tous les DOT-111 sont «les moins résistants». En fait il y a eu 5,000 retraits<sup>(5.6)</sup> mais 70,000 DOT-111 sont encore en service.<sup>(5.7)</sup> La mise à niveau des wagons ne sera pas complétée avant 2025 (délai que l'industrie considère par ailleurs irréaliste).<sup>(5.8)</sup>

Nous avons triplé le nombre d'inspecteurs du transport des marchandises dangereuses. Nous sommes passés de 43 à 122 postes de surveillance (inspecteurs, ingénieurs spécialisés en contenants) dans toutes les régions du Canada.

/ Responsables à la fois des transports routiers, aériens et ferroviaires pour tout le Canada ! Durant les dix années précédant le 6 juillet 2013 le nombre d'inspecteur était de 35. Suite aux événements de Lac-Mégantic huit inspecteurs ont été ajoutés mais la quantité de marchandises dangereuses transportées avait déjà explosée!

**156 fois plus** : Transport Canada rapporte que le nombre de wagons de pétrole circulant sur les chemins de fer au Canada est passé de 340 en 2010 à plus de 53,000 en 2012.<sup>(5.9)</sup>

**40 fois plus** : En Amérique du Nord de 2009 à 2013, le transport par trains de chargements de pétrole brut est passé de 10,800 à 400,000 wagons-citernes par année. C'est 40 fois plus, en tout juste quatre ans.<sup>(5.10)</sup> ... et on ne parle que du pétrole!

Nous avons engagé un spécialiste des mesures correctrices avec de l'expérience en matière de liquides inflammables (...) *Nous avons engagé un spécialiste des mesures correctrices avec de l'expérience en matière de liquides inflammables*

/ Même si la phrase a été répétée deux fois ça ne fait toujours qu'une seule personne... de quoi rassurer tous les canadiens!

Nous avons engagé plus d'inspecteurs de la sécurité ferroviaire. Nous sommes passés de 101 à 135 postes de surveillance afin de :

/ les 100 inspecteurs avaient 46,000 km de voie ferrée à inspecter ce qui représentait 460 km par personne. Ils n'en auront plus que 341 km <sup>(5.7)</sup>

- Procéder à des vérifications et à des inspections de sécurité ferroviaire en ce qui a trait au matériel, aux activités ferroviaires, aux chemins de fer, aux ponts et aux passages à niveau partout au pays,
- Intervenir en cas de risques pour la sécurité,
- Prendre des mesures d'application de la loi appropriées, s'il y a lieu,
- Promouvoir l'éducation et la sensibilisation en matière de sécurité ferroviaire

/... sauf que Mme Christine Collins présidente de l'UCET, dans l'article cité plus haut <sup>(5.11)</sup> rapporte que de plus en plus d'inspecteurs se plaignent de ne plus pouvoir faire les inspections terrain!

/ Transports Canada consacrera 10,9 millions de dollars à l'amélioration de plus de 400 passages à niveau «dangereux». La plupart des projets visant à remplacer les feux de signalisation par des DEL <sup>(5.12)</sup> ...même pas de clochette!

/ Le Vérificateur général du Canada déplore que le Ministère n'ait pas les ressources nécessaires pour appliquer la loi et imposer des pénalités <sup>(5.13)</sup>

/ Transports Canada accorde chaque année 300 000 \$ à Opération Gareautrain pour appuyer leurs campagnes d'éducation et de sensibilisation liées à la sécurité. <sup>(5.14)</sup> Quand j'entends le CN inviter les citoyens à sauver des vies, ça me fait sursauter! <sup>(5.15)</sup>

Nous avons créé un groupe de travail sur les interventions d'urgence visant à faire des recommandations pour améliorer le programme national de plans d'intervention d'urgence, plus particulièrement en ce qui concerne les plans d'intervention d'urgence qui portent sur les liquides inflammables.

/ «C'est cela qui me préoccupe le plus » - M. Garneau. <sup>(5.16)</sup> Les plans d'intervention d'urgence sont là d'abord pour rassurer les municipalités. Or, calmer les municipalités ne rassure en rien les citoyens et ne règle pas le problème.

**PRÉVENONS D'ABORD L'IRRÉPARABLE!**

## RÉFÉRENCES SECTION 5

- (5.1) <http://www.ledevoir.com/politique/canada/469282/lac-megantic-la-confiance-brisee-d-une-ville-eprouvee>
- (5.2) <http://www.lapresse.ca/actualites/201604/22/01-4974287-les-mesures-durgence-toujours-insuffisantes-depuis-lac-megantic-dit-garneau.php>
- (5.3) Message aux méganticois 26 avril 2016 <https://fr.scribd.com/doc/310752268/Message-aux-Meganticois-26-Avril-2016>
- (5.4) <https://convoicitoyen.wordpress.com/2015/12/20/rails-megantic/>
- (5.5) <https://convoicitoyen.wordpress.com/2015/12/20/fiches-techniques/>
- (5.6) <http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/societe/2015/03/09/006-deraillement-wagons-citernes-normes.shtml>
- (5.7) 22 mars 2015 émission Découverte épisode 3 <http://ici.radio-canada.ca/tele/decouverte/2014-2015/segments/reportage/1362/chemin-fer?isAutoPlay=1>
- (5.8) Calendrier de modernisation <https://convoicitoyen.wordpress.com/2015/12/20/fiches-techniques/>
- (5.9) <http://ici.radio-canada.ca/regions/ontario/2015/03/10/007-lien-petrole-deraillements.shtml> Ian Nash
- (5.10) <http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/special/2015/03/petrole-alberta/index.html>
- (5.11) Déjà cité en (4.3)
- (5.12) <http://www.newswire.ca/fr/news-releases/le-ministre-garneau-souligne-la-semaine-de-la-securite-ferroviaire-en-annoncant-loctroi-de-nouveaux-fonds-pour-ameliorer-les-passages-a-niveau---ameliorer-la-securite-aux-passages-a-niveau-partout-au-pays-577253511.html>
- (5.13) «Souvent aucune pénalité n'est imposée aux infractions et il n'y a pas de suivi aux recommandations des experts» Rapport du Vérificateur général du Canada, Chapitre 1 - Le transport de produits dangereux, 2011
- (5.14) <http://www.newswire.ca/fr/news-releases/le-ministre-garneau-souligne-la-semaine-de-la-securite-ferroviaire-en-annoncant-loctroi-de-nouveaux-fonds-pour-ameliorer-les-passages-a-niveau---ameliorer-la-securite-aux-passages-a-niveau-partout-au-pays-577253511.html>
- (5.15) <https://convoicitoyen.wordpress.com/2016/04/17/passages-a-niveau-dangereux/#more-2585>
- (5.16) déjà cité en (5.2)

## 6. CONCLUSION

Mesdames, messieurs les commissaires;

J'aimerais vous dire en conclusion que les citoyens en ont assez de se faire dire qu'ils n'y connaissent rien et qu'ils doivent faire confiance aux experts. Actuellement la seule voix qui est entendue est celle de l'industrie. Les experts y sont soumis ou sinon absents, muselés ou leurs rapports sont tablettés. Alors que cela plaise ou non, tant et aussi longtemps que les élus continueront à prendre des décisions aussi insensées que d'investir 136 millions pour construire un corridor pour trains totalement inutile <sup>(6.1)</sup> pendant que les méganticois réclament une voie de survie pour leur communauté, l'INCOMPÉTENCE CITOYENNE est essentielle!

Nous retournerons à nos occupations avec plaisir le jour où nous aurons la conviction que les inspecteurs sont sur les rails, qu'ils ont les moyens et les effectifs nécessaires pour inspecter adéquatement les rails, les wagons, les contenus et les conditions de circulation.

Nous retournerons à nos occupations le jour où nous saurons que le BST possède tous les moyens d'effectuer ses enquêtes, que ses rapports sont entendus, que les correctifs sont apportés et que les compagnies fautives sont punies.

Nous retournerons à nos occupations lorsque le Ministère aura eu le courage de légiférer, qu'il aura les ressources nécessaires pour appliquer la loi et que la planification et la mise en oeuvre des activités de vérification de la conformité pourront se dérouler efficacement;<sup>(6.2)</sup> lorsque les conducteurs de locomotive ne seront plus dans un état de fatigue chronique;<sup>(6.3)</sup> lorsque les beltpack seront abandonnés; lorsque des analyses de risques d'accidents seront effectuées dans nos communautés et que le contenu des wagons sera clairement identifié <sup>(6.4)</sup> et connu.

Nous retournerons à nos occupations lorsque l'information sera transparente, que nous serons convaincus que la sécurité ferroviaire est une priorité concrètement vérifiable et que les compagnies ferroviaires y sont totalement assujetties. D'ici là, malgré les avertissements de la police du CN (cette étrange créature publique au service du privé),<sup>(6.5)</sup> d'ici là au nom de ma conscience et du principe de nécessité je considère personnellement être en droit et en devoir de documenter l'état des rails au Québec et de dénoncer les situations qui pourraient compromettre la sécurité des populations. Le principe de protection de la vie et du bien commun prévaut sur les réglementations d'une compagnie privée. Je refuse d'être en «capture citoyenne» soumise à l'industrie.

Oui nous retournerons avec plaisir à nos occupations lorsque les trains seront moins lourds, moins longs, rouleront moins vite, prendront moins de temps à freiner et seront munis de freins pneumatiques à commande électronique; lorsque les wagons et les rails seront sécuritaires; lorsque les schistes de Bakken auront été abandonnés et que les sables bitumineux d'Alberta seront devenus le plus grand Parc National du Canada.

Alors oui... je me remettrai à la poésie et j'espère que vous en ferez autant!

## RÉFÉRENCES SECTION 6

- (6.1) <http://ici.radio-canada.ca/regions/montreal/2016/05/27/001-turcot-corridor-passagers-sous-echangeurs-136-millions.shtml>
- (6.2) «Souvent aucune pénalité n'est imposée aux infractions et il n'y a pas de suivi aux recommandations des experts» Rapport du Vérificateur général du Canada, Chapitre 1 - Le transport de produits dangereux, 2011 (également cité en 5.13)
- (6.3) <http://teamsters.ca/fr/blog/2016/04/04/video-la-fatigue-ferroviaire/>
- (6.4) Les placards de matières dangereuses sont trop imprécis actuellement. Le pétrole brut en provenance de l'Alberta (dilbit) pourrait être en droit d'être placardé comme gaz de pétrole liquéfié
- (6.5) Partie du «lot de transfert de propriété» de 1995?

## 7. ANNEXES

Le présent document comprend de nombreuses lacunes. J'ai voulu éviter certaines répétitions. En annexe nous vous proposons deux de nos recherches.

La première est à l'origine du groupe de Convoi-citoyen. Nous l'avons déposée à la municipalité de St-Hyacinthe le 20 avril 2015 dans le cadre de la semaine de sécurité ferroviaire qui faisait suite aux deux déraillements de Gogama <https://fr.scribd.com/doc/290063928/ST-HYACINTHE-Convoi-20-avril-2015>. Malgré les quelques précisions et amendements qui auraient dû être apportées par la suite (notamment en ce qui concerne une erreur dans notre affirmation que les compagnies étaient «tenues par la loi» de dévoiler le contenu des wagons de matières dangereuses et le moment où ils traverseront la municipalité) les références et recommandations citées demeurent pertinentes.

La deuxième a été préparée en mai 2015 afin d'informer les municipalités sur le projet de port pétrolier à Belledune N.B. et de leur demander de se prononcer sur le projet. <https://fr.scribd.com/doc/314102328/MUNICIPALITE-proposition-de-resolution-Belledune-docx>. À ce jour, dix-neuf municipalités, deux MRC et l'Union des municipalités du Québec l'ont adoptée, en tout ou en partie.