



*Gabriel Ste-Marie*

Député fédéral  
Joliette

Le 22 septembre 2017

**Objet : Dépôt d'un mémoire dans le cadre de la consultation sur la sécurité ferroviaire**

Madame Monsieur,

Dans le cadre de l'examen 2017-2018 de la Loi sur la sécurité ferroviaire, il me fait plaisir de vous transmettre ce mémoire. Vous y trouverez les grandes préoccupations portées par de nombreux intervenants du Québec depuis la tragédie de Lac-Mégantic et d'autres qui concernent plus spécifiquement les plus petites communautés urbaines. Nous espérons sincèrement que vous saurez tenir compte de ces observations dans le cadre de votre mandat.

Je vous prie de croire, Madame Monsieur, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'G. Ste-Marie', with a long horizontal line extending to the right.

Gabriel Ste-Marie,

Député fédéral de Joliette

La tragédie de Lac-Mégantic nous a révélé deux grandes choses.

Premièrement, la nature du transport ferroviaire a beaucoup changé ces dernières années.

Entre 2011 et 2014, le nombre de wagons remplis de mazout et de pétrole brut a presque triplé, passant de 68 000 à 187 000. Après deux années où la production albertaine et les livraisons par train ont diminué, suivant la baisse des cours du brut, le transport ferroviaire de pétrole repart en forte hausse en 2017 et l'Association canadienne des producteurs de pétrole prévoit que cette tendance va se maintenir.

Jusqu'au 6 juillet 2013, bien peu de gens avaient entendu parler de trains-bloc ou de wagons DOT-111. Bien peu de gens savaient que ces trains noirs transportaient du pétrole ultraléger explosif ou du bitume ultralourd irrécupérable lorsqu'il coule au fond des rivières. 47 morts plus tard, plus personne n'ignore le danger que représentent ces trains lorsqu'ils circulent dans des zones densément peuplées.

L'époque où les trains transportaient essentiellement du minerai, des billes de bois, du grain ou des conteneurs est révolue. Il faut en prendre acte.

Deuxièmement, le cadre légal et réglementaire actuel n'est pas adapté à cette hausse vertigineuse du transport de produits dangereux.

Au fil de son enquête sur la tragédie de Lac-Mégantic, le Bureau de la sécurité des transports a révélé plusieurs manquements graves, tant chez la compagnie de chemin de fer que chez Transport Canada :

- voies décrépites;
- wagons fragiles inadaptés au transport de brut et qui auraient dû être retirés de la circulation depuis longtemps;
- informations déficientes sur ce que ces wagons contenaient, rendant très difficile le travail des services d'urgence;
- manque de coordination avec les autorités locales;
- inspections trop rares;
- manque d'inspecteurs;

---

### *Ottawa*

Édifice de la Confédération  
Bureau 512, 229 Wellington  
Télec. : 613-995-2818  
gabriel.ste-marie@parl.gc.ca

### *Circonscription*

436, St-Viateur, Joliette  
Québec, J6E 3B2  
Tél. : 450-752-1940  
Sans frais : 1-800-265-1940  
Télec. : 450-752-1719



*Gabriel Ste-Marie*

Député fédéral  
Joliette

- absence de suivi;
- trop grande confiance en la capacité du transporteur de se discipliner lui-même.

Au cœur du problème, il y a l'architecture même de toute la loi et le régime d'autoréglementation qu'elle prévoit. La protection de la population est la responsabilité première de l'État. Elle ne peut pas être déléguée à une entreprise privée, qui se trouve en conflit d'intérêts parce qu'elle a avantage à diminuer ses coûts pour augmenter ses profits.

Il n'appartient pas à une entreprise privée de proposer les procédures de sécurité auxquelles elle devrait être soumise, ni de vérifier si elle s'y conforme. Il faut revoir la loi de fond en comble de manière à faire en sorte que le gouvernement prenne en main ce qu'il n'aurait jamais dû déléguer.

Malheureusement, rien n'indique que c'est la direction vers laquelle le gouvernement se dirige. Même s'il a mis en œuvre les recommandations les plus urgentes du BST, il faut reconnaître qu'il n'a pas fait davantage que le minimum. Alors que prendre en main la sécurité ferroviaire nécessiterait de nombreuses embauches et une multiplication des inspections, les plans ministériels indiquent le contraire.

Même si seulement 270 employés de Transports Canada sont actuellement affectés à la sécurité ferroviaire dans tout le Canada, le gouvernement prévoit diminuer ce nombre du quart en deux ans, les faisant passer à 209 employés en 2019-2020. Même chose pour les employés chargés d'encadrer le transport des matières dangereuses, que le gouvernement prévoit couper de moitié en deux ans, les faisant passer de 286 à 147. Pourtant, tant le taux d'accident ferroviaire que le taux d'accident impliquant des matières dangereuses ont augmenté de près de 20% ces trois dernières années.

En réalité, si ces coupes se concrétisent, il y aura encore moins de personnel affecté à la sécurité ferroviaire dans deux ans qu'il n'y en avait lorsque la tragédie de Lac-Mégantic s'est produite, et ce même si tous déploreraient les lacunes de Transports Canada. C'est exactement le contraire qu'il faut faire.

- *Plutôt qu'une simple mise à jour, votre comité devrait recommander au gouvernement de proposer, d'ici deux ans, une refonte en profondeur de la Loi sur la sécurité ferroviaire, de manière à mettre fin au régime d'autoréglementation des entreprises et de faire en sorte que le gouvernement*

*se charge lui-même d'établir les plans de sécurité, de veiller à leur respect, et de se doter à l'interne des ressources humaines nécessaires pour remplir ces responsabilités.*

- *Cette refonte de la Loi devrait inclure une révision de certains éléments la Loi sur les transports au Canada, et ce même si le rapport de 2016 du comité gouvernemental ne proposait aucune mesure en ce sens.*

### **D'ici là, prendre certaines mesures immédiates.**

#### Mieux partager l'information

En matière de sécurité ferroviaire et de transport de matières dangereuses, même si c'est le gouvernement fédéral qui possède le pouvoir législatif, sa capacité à faire face aux incidents est presque nulle. Ne possédant que très peu d'infrastructures et ne livrant presque aucun service, sa présence sur le territoire est très limitée. Ce sont les collectivités locales et le gouvernement du Québec qui sont responsables de la sécurité publique et des services d'urgences.

Malheureusement, Ottawa n'exige pas des transporteurs ferroviaires qu'ils informent les municipalités des substances qui circulent sur leur territoire. Ce faisant, elles ne peuvent pas se préparer et prévoir les ressources humaines et matérielles en conséquence. Face à un incident ferroviaire impliquant des matières dangereuses, le niveau de préparation est une question de vie ou de mort.

En avril 2016, le ministre des Transports a adopté l'ordre 36, qui force les compagnies ferroviaires à informer les provinces et les municipalités des matières dangereuses qui ont transité par leur territoire l'année précédente. Cette mesure, qui ne permet pas de se préparer à l'approche d'un convoi contenant de matières dangereuses, est nettement insuffisante.

- *Conformément au vœu exprimé par les municipalités québécoises, les entreprises ferroviaires devraient être tenues d'informer les autorités locales, en temps réel, de la venue sur leur territoire de convois ferroviaires de matières dangereuses.*

#### Réduire la vitesse des trains en zone densément peuplée



*Gabriel Ste-Marie*

Député fédéral  
Joliette

La question de la vitesse des convois prend une dimension complètement différente avec la hausse vertigineuse du transport de pétrole et des risques qui y sont associés. La réglementation actuelle (le *règlement relatif aux trains et aux itinéraires clés*) vient notamment limiter la vitesse de ces trains en zone densément peuplée. Malheureusement, ces réductions de vitesse ne concernent que les régions métropolitaines de plus de 100 000 habitants dont le noyau compte 50 000 habitants. Cette règle n'est pas adaptée à la nouvelle réalité du transport ferroviaire.

Lac-Mégantic ne compte que 6 000 habitants. Aussi, c'est uniquement à cause de l'état de délabrement de la voie que les vitesses maximales y étaient limitées. Pas parce que la voie passait en plein centre-ville.

Traversée de part en part par une voie ferrée, incluant des secteurs très denses, Joliette est un centre urbain beaucoup plus peuplé que Lac-Mégantic. Pourtant, il ne serait pas couvert par les réductions de vitesse prévues au règlement.

- *La portée du Règlement relatif aux trains et aux itinéraires clés devrait être élargie et inclure une mesure de densité de la population riveraine, sans égard à la taille de la ville. À cet effet, le gouvernement fédéral devrait établir une table de travail avec le gouvernement du Québec, responsable de l'occupation et de l'aménagement du territoire.*

#### Mieux soutenir les municipalités pour leurs interventions d'urgence.

La hausse du transport ferroviaire de pétrole et de matières dangereuses augmente le risque et la complexité des interventions d'urgences réalisées par les autorités locales. Il importe donc que les intervenants soient équipés et formés en conséquence. Or, les plus petites municipalités ne disposent pas toujours des ressources, tant techniques qu'humaines ou financières, pour y faire face.

- *La Loi sur la sécurité ferroviaire devrait inclure une disposition rendant le gouvernement fédéral responsable des coûts associés à la formation et à l'amélioration du niveau de préparation des municipalités par rapport à une catastrophe ferroviaire.*