



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

# **LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE ET LES IMPACTS DES OPÉRATIONS DES CHEMINS DE FERS SUR LES COMMUNAUTÉS ENVIRONNANTES DANS LESQUELLES ILS OPÈRENT**

**Rapport du Comité permanent des transports, de  
l'infrastructure et des collectivités**

**Peter Schiefke, président**

**MAI 2022  
44<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION**

---

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

#### **PERMISSION DU PRÉSIDENT**

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante : [www.noscommunes.ca](http://www.noscommunes.ca)

**LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE ET LES IMPACTS  
DES OPÉRATIONS DES CHEMINS DE FERS SUR  
LES COMMUNAUTÉS ENVIRONNANTES DANS  
LESQUELLES ILS OPÈRENT**

**Rapport du Comité permanent  
des transports, de l'infrastructure et des  
collectivités**

**Le président  
Peter Schiefke**

**MAI 2022**

**44<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION**

## **AVIS AU LECTEUR**

### **Rapports de comités présentés à la Chambre des communes**

C'est en déposant un rapport à la Chambre des communes qu'un comité rend publiques ses conclusions et recommandations sur un sujet particulier. Les rapports de fond portant sur une question particulière contiennent un sommaire des témoignages entendus, les recommandations formulées par le comité et les motifs à l'appui de ces recommandations.

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

## **PRÉSIDENT**

Peter Schiefke

## **VICE-PRÉSIDENTS**

Melissa Lantsman

Xavier Barsalou-Duval

## **MEMBRES**

Taylor Bachrach

Vance Badawey

George Chahal

Terry Dowdall

Angelo Iacono

Matt Jeneroux

Annie Koutrakis

Dan Muys

Churence Rogers

## **AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ**

Jaime Battiste

Luc Desilets

Marilyn Gladu

Doug Shipley

## **GREFFIER DU COMITÉ**

Michael MacPherson

**BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT**

**Services d'information, d'éducation et de recherche parlementaires**

Dana Fan, analyste

Geneviève Gosselin, analyste

Alexandre Lafrenière, analyste

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

**43<sup>e</sup> LÉGISLATURE – 2<sup>e</sup> SESSION**

## **PRÉSIDENT**

Vance Badawey

## **VICE-PRÉSIDENTS**

Stephanie Kusie

Xavier Barsalou-Duval

## **MEMBRES**

Taylor Bachrach

Fayçal El-Khoury

Angelo Iacono

Helena Jaczek

Michael Kram

Soraya Martinez Ferrada

Churence Rogers

Doug Shipley

Gerald Soroka

## **AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ**

Luc Berthold

Francis Scarpaleggia

Sameer Zuberi

## **GREFFIER DU COMITÉ**

Michael MacPherson

## **BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT**

### **Services d'information, d'éducation et de recherche parlementaires**

Geneviève Gosselin, analyste

Alexandre Lafrenière, analyste



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

a l'honneur de présenter son

## **CINQUIÈME RAPPORT**

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié la sécurité ferroviaire et a convenu de faire rapport de ce qui suit :



## TABLE DES MATIÈRES

---

UNE NOTE DE LA PART DES MEMBRES.....	1
SOMMAIRE .....	3
LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	5
LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE ET LES IMPACTS DES OPÉRATIONS DES CHEMINS DE FERS SUR LES COMMUNAUTÉS ENVIRONNANTES DANS LESQUELLES ILS OPÈRENT .....	13
Introduction.....	13
Surveillance réglementaire.....	15
Systèmes de gestion de la sécurité .....	15
Évaluation des risques .....	17
Services de police des chemins de fer .....	18
Transport de marchandises dangereuses.....	19
Wagons-citernes DOT-111 et accident de Lac-Mégantic .....	20
Plans d'intervention d'urgence .....	21
Impact sur les collectivités.....	21
Passages à niveau .....	23
Conditions de travail .....	24
Conclusion .....	25
ANNEXE A LISTE DES TÉMOINS.....	27
ANNEXE B LISTE DES TÉMOINS .....	29
ANNEXE C LISTE DES MÉMOIRES.....	31
ANNEXE D LISTE DES MÉMOIRES .....	33
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT .....	35



## **UNE NOTE DE LA PART DES MEMBRES**

---

Les membres du Comité prennent note du décès de Dawn Remington, qui a fourni un témoignage pour cette étude, et expriment leurs plus sincères condoléances à sa famille et à ses proches, ainsi que leur reconnaissance pour sa contribution significative à cette étude.



## SOMMAIRE

---

Le Canada a l'un des plus grands réseaux ferroviaires du monde, et le volume de marchandises transportées par train est en hausse. Même si certaines améliorations ont été apportées à la suite de la catastrophe de Lac-Mégantic, de nombreux Canadiens craignent que l'augmentation du trafic ferroviaire entraîne une hausse du nombre d'accidents dans le secteur.

En mars 2021, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (le Comité) a entrepris une étude de l'audit de suivi de la vérificatrice générale du Canada sur la sécurité ferroviaire. Le présent rapport fait suite à la décision du Comité d'élargir la portée de son étude.

La vérificatrice générale du Canada et le Bureau de la sécurité des transports du Canada se sont exprimés sur les recommandations qu'ils ont présentées à Transports Canada et qui restent en suspens, particulièrement celles qui portent sur la surveillance réglementaire et les systèmes de gestion de la sécurité (SGS).

Les témoins ont aussi parlé au Comité de la relation difficile qui existe entre les compagnies de chemin de fer et les municipalités et propriétés avoisinantes, de même que les communautés autochtones, qui sont traversées par des trains de marchandises. Les passages à niveau suscitent des préoccupations importantes à cet égard.

Le Comité a également pris connaissance de certaines questions liées aux conditions de travail des employés du secteur ferroviaire et de recommandations destinées à améliorer la gestion de la fatigue dans l'industrie du transport ferroviaire.



## LISTE DES RECOMMANDATIONS

---

*À l'issue de leurs délibérations, les comités peuvent faire des recommandations à la Chambre des communes ou au gouvernement et les inclure dans leurs rapports. Les recommandations relatives à la présente étude se trouvent énumérées ci-après.*

### **Gestion de la fatigue**

#### **Recommandation 1**

**Que Transports Canada, en se fondant sur les données scientifiques les plus récentes et en consultation avec les représentants syndicaux et les autres intervenants, améliore la réglementation en matière de gestion de la fatigue chez les opérateurs du secteur ferroviaire et exige des compagnies ferroviaires qu'elles fassent mieux en la matière.**

### **Assurer des horaires de travail prévisibles aux travailleurs du secteur ferroviaire**

#### **Recommandation 2**

**Que Transports Canada, en consultation avec les représentants syndicaux et autres parties prenantes, élabore des structures législatives et/ou réglementaires afin d'assurer aux travailleurs du secteur ferroviaire des horaires de travail prévisibles qui s'appuient sur des pratiques exemplaires en gestion de la fatigue.**

### **Examiner l'impact des déplacements haut le pied sur les périodes maximales de service**

#### **Recommandation 3**

**Que Transports Canada, en consultation avec les représentants des travailleurs, étudie les plans de gestion de la fatigue du CN et du CP afin d'examiner l'impact des déplacements haut le pied sur les périodes maximales de service et d'exiger que des préavis soient donnés aux employés relativement aux horaires de travail.**

## **Établir des normes relatives aux installations de repos**

### **Recommandation 4**

**Que Transports Canada, en consultation avec les représentants des travailleurs et autres parties prenantes, établisse des normes adéquates relatives aux installations de repos utilisées par les travailleurs du secteur ferroviaire pour assurer un repos adéquat entre les quarts de travail.**

## **Fonds de financement – études de faisabilité**

### **Recommandation 5**

**Que le gouvernement du Canada crée un fonds permettant de financer des études de faisabilité pour le réaménagement et la relocalisation de voies ferrées traversant des milieux urbains.**

## **Fonds de financement – projets de réaménagement et de relocalisation**

### **Recommandation 6**

**Que le gouvernement du Canada considère la mise en place d'un fonds permettant de financer la réalisation des projets prioritaires de réaménagement et de relocalisation de voies ferrées traversant des milieux urbains.**

## **Recommandations de la vérificatrice générale du Canada**

### **Recommandation 7**

**Que Transports Canada s'engage à se conformer entièrement et rapidement aux recommandations de la vérificatrice générale du Canada contenues dans l'Audit de suivi sur le transport des marchandises dangereuses.**

## **Examiner l'efficacité des SGS**

### **Recommandation 8**

**Que Transports Canada entreprenne un examen approfondi des systèmes de gestion de la sécurité dans le secteur du transport ferroviaire afin d'en évaluer l'efficacité dans l'amélioration des normes de sécurité.**

## Mesurer l'efficacité de Transports Canada et la conformité des compagnies de chemin de fer

### Recommandation 9

Que Transports Canada élabore une série complète d'indicateurs, comme la vérificatrice générale du Canada l'a suggéré dans son rapport, afin de mesurer l'efficacité de ses activités de surveillance de la sécurité ferroviaire et des taux de conformité des compagnies de chemin de fer, que ces indicateurs servent à évaluer chaque année les améliorations apportées à la sécurité ferroviaire, et que les résultats des évaluations fassent l'objet de rapports annuels.

## Faire le suivi des manquements à la conformité

### Recommandation 10

Que Transports Canada s'engage à faire des interventions de suivi concernant les manquements constatés à la sécurité ferroviaire afin de s'assurer que les compagnies de chemin de fer respectent les règles établies.

## Réformer la réglementation sur les SGS

### Recommandation 11

Que Transports Canada réforme la réglementation sur les systèmes de gestion de la sécurité pour s'assurer que les compagnies de chemin de fer effectuent les évaluations des risques nécessaires et traitent les dangers observés.

## Longueur des convois de trains

### Recommandation 12

Que Transports Canada revoie la réglementation limitant la longueur des convois de trains pour répondre aux problèmes de sécurité et de blocage des passages à niveau.

## Inspections sur place non annoncées

### Recommandation 13

Que Transports Canada augmente significativement son nombre d'inspections sur place non annoncées pour vérifier les activités des compagnies de chemin de fer, y compris l'état de la sécurité des voies ferrées, et que les inspections soient conduites par des inspecteurs qui sont des spécialistes en transport ferroviaire.

## Signaler les accidents et les incidents

### Recommandation 14

Que Transports Canada exige que les compagnies de chemin de fer signalent tous les accidents et incidents ferroviaires constatés par les inspecteurs et les responsables des compagnies, et que cette information soit rendue publique.

## Fournir des ressources suffisantes à Transports Canada

### Recommandation 15

Que le gouvernement du Canada veille à ce que Transports Canada dispose de ressources suffisantes pour surveiller la conformité en matière de sécurité ferroviaire, y compris au moyen de l'embauche d'inspecteurs supplémentaires.

## Enquête publique : Lac-Mégantic

### Recommandation 16

Que le gouvernement lance une enquête publique indépendante sur la tragédie de Lac-Mégantic afin de faire la lumière sur l'incident et en tirer des recommandations pour éviter qu'un incident du genre se reproduise.

## Voie de contournement de Lac-Mégantic

### Recommandation 17

Que Transports Canada s'engage à réaliser la voie de contournement de Lac-Mégantic dans les plus brefs délais et fasse preuve de transparence quant à l'avancement du dossier et aux délais de réalisation, à l'aide de consultations avec les citoyens, les propriétaires fonciers et les élus de Lac-Mégantic.

## Voie de contournement de Lac-Mégantic : vitesse maximale

### Recommandation 18

Que Transports Canada envisage d'opter pour une vitesse maximale moins élevée sur la voie de contournement de Lac-Mégantic que celle proposée par le Canadien Pacifique et que cette approche fondée sur des preuves soit présentée aux résidents de Lac-Mégantic.

## Élargir la portée des exigences relatives à la communication de renseignements aux municipalités et aux services d'urgence

### Recommandation 19

Que Transports Canada élabore des structures législatives et/ou réglementaires pour exiger que les compagnies de chemin de fer ayant des activités au Canada communiquent dans un délai approprié aux représentants municipaux appropriés et aux services d'urgence des renseignements détaillés sur le passage de marchandises dangereuses qui ne se limitent pas aux renseignements exigés actuellement par la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*.

## Supprimer un conflit d'intérêts potentiel en lien aux services de police privés

### Recommandation 20

Que le gouvernement du Canada modifie les articles 44 et 44.1 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* afin de supprimer le conflit d'intérêts potentiel concernant la compétence des services de police privés dans le cas d'enquêtes touchant leur compagnie.

## Renforcer l'application de la loi en cas de non-conformité

### Recommandation 21

Que Transports Canada renforce l'application de la loi en cas de non-conformité en imposant des amendes aux compagnies de chemin de fer qui commettent des infractions à la sécurité et en durcissant les pénalités en cas de récidives, y compris la révocation de la licence.

## Inscrire des mesures de protection des dénonciateurs dans la loi

### Recommandation 22

Que le gouvernement du Canada inscrive dans la loi des mesures adéquates de protection des dénonciateurs pour que le personnel des compagnies de chemin de fer puisse signaler les problèmes de sécurité sans avoir à craindre de l'intimidation ou des représailles.

## **Imposer des normes en matière de formation**

### **Recommandation 23**

**Que Transports Canada impose des normes adéquates concernant la formation aux interventions d'urgence le long des voies ferrées, et que cette formation porte notamment sur les interventions d'urgence en cas de déraillement ou d'incendie de wagons transportant des marchandises dangereuses.**

## **Accorder en temps opportun l'agrément définitif aux plans d'intervention d'urgence**

### **Recommandation 24**

**Que, conformément à une recommandation faite par le commissaire à l'environnement et au développement durable en 2020, Transports Canada s'affaire à finaliser l'approbation rapide des plans d'intervention d'urgence relatifs au transport de marchandises dangereuses.**

## **Améliorer la collecte des données**

### **Recommandation 25**

**Que, conformément à une recommandation faite par le commissaire à l'environnement et au développement durable en 2020, Transports Canada améliore sa collecte des données afin d'avoir des informations plus complètes sur les compagnies de chemin de fer et leur état de conformité.**

## **Entreprendre des évaluations régionales publiques des risques**

### **Recommandation 26**

**Que Transports Canada entreprenne des évaluations régionales publiques des risques afin de mesurer l'impact de l'intensification de l'activité ferroviaire sur les collectivités, les Premières Nations et l'environnement dans les régions qui ont connu une augmentation significative du transport de marchandises dangereuses.**

## **Exiger des délais d'intervention maximaux**

### **Recommandation 27**

**Que Transports Canada exige aux compagnies de chemin de fer qu'elles établissent des délais d'intervention maximaux dans le cadre de leurs plans d'intervention d'urgence relatifs au transport de marchandises dangereuses.**

## Réduire le fardeau imposé aux municipalités et aux services de pompiers volontaires

### Recommandation 28

Que Transports Canada examine des méthodes pour réduire le fardeau que les municipalités et les services de pompiers volontaires doivent supporter en cas d'intervention d'urgence lors d'un accident de train.

## Améliorer les relations entre les compagnies de chemin de fer ainsi que les municipalités et les collectivités autochtones

### Recommandation 29

Que les compagnies de chemin de fer améliorent leurs relations avec les municipalités, les collectivités autochtones et les propriétés avoisinantes touchées par les opérations ferroviaires, y compris les résidents touchés par les opérations ferroviaires, en établissant des forums de dialogue et de mobilisation communautaire concernant l'activité ferroviaire.

## Améliorer la réponse de l'Office des transports du Canada (OTC) aux plaintes reçues

### Recommandation 30

Le comité recommande que :

- l'Office des transports du Canada réponde aux plaintes (bruit, vibrations, odeur, etc.) en recommandant la prise de mesures applicables et exécutoires dans les quatre mois suivant la réception d'un avis officiel de plainte d'une administration locale et/ou d'une propriété avoisinante touchée par les opérations ferroviaires;
- compte tenu des plaintes reçues des propriétés avoisinantes touchées par les opérations ferroviaires et de ce qui est indiqué plus haut, les heures d'opération des compagnies de chemin de fer soient limitées de manière à interdire les opérations pendant les heures de repos, entre 23 h et 6 h. Un précédent existe déjà, comme en font foi les commentaires d'un témoin, M. Tom Oommen, de l'OTC;

*M. Tom Oommen – OTC : Un exemple serait peut-être plus clair. Il y a eu un cas, par exemple, où une gare de triage effectuait des*

*opérations de chargement et d'aiguillage tard le soir. L'office a entendu la plainte et a ordonné qu'aucune autre opération de ce genre ne se déroule la nuit. Ces opérations ne devaient avoir lieu que pendant la journée. Il s'agit d'une ordonnance exécutoire de l'office.*

- **après l'exécution d'un processus de médiation (OTC), l'OTC présente à toutes les parties concernées, dans un délai de six mois, un rapport complet assorti de recommandations; et**
- **le ministère des Transports évalue la capacité et les pouvoirs délégués de l'OTC.**

### **Éliminer complètement l'utilisation de wagons-citernes DOT-111**

#### **Recommandation 31**

**Que Transports Canada continue à éliminer complètement l'utilisation de wagons-citernes DOT111 pour le transport de tous les types de marchandises dangereuses et, si possible, examine des moyens d'accélérer le processus.**

### **Donner suite aux recommandations du BST sur le déraillement survenu près de Field (Colombie-Britannique) en 2019**

#### **Recommandation 32**

**Que Transports Canada donne suite dans les plus brefs délais aux recommandations présentées par le Bureau de la sécurité des transports dans son rapport d'enquête sur le déraillement survenu près de Field, en Colombie-Britannique, en 2019.**

### **Problèmes aux passages à niveau en région rurale**

#### **Recommandation 33**

**Que Transports Canada veuille à ce que le CN et le CP remédient aux problèmes d'infrastructure aux passages à niveau dans les régions rurales.**



# LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE ET LES IMPACTS DES OPÉRATIONS DES CHEMINS DE FERS SUR LES COMMUNAUTÉS ENVIRONNANTES DANS LESQUELLES ILS OPÈRENT

---

## INTRODUCTION

Le réseau ferroviaire du Canada, qui s'étend au total sur plus de 40 000 kilomètres, est le troisième du monde en importance<sup>1</sup>. Le transport ferroviaire de marchandises joue aussi un rôle de premier plan dans l'économie du pays<sup>2</sup>.

Huit ans après le désastre de Lac-Mégantic<sup>3</sup>, dans lequel 47 personnes ont perdu la vie, le volume de marchandises transportées par voie ferroviaire continue d'augmenter. Ceci suscite des craintes concernant une hausse possible du nombre – bien que pas nécessairement du taux – d'accidents<sup>4</sup>. Les données pour 2021 indiquent une augmentation des accidents ferroviaires (1038) et des pertes de vie dues à des accidents ferroviaires (60) par rapport à 2020, mais une diminution par rapport à la moyenne des quinquennales<sup>5</sup>. Un exemple récent spécifique est le déraillement tragique survenu près de Field, en Colombie-Britannique, qui a coûté la vie aux trois membres de l'équipe le 4 février 2019<sup>6</sup>.

C'est dans ce contexte que, le 25 février 2021, la vérificatrice générale du Canada, Mme Karen Hogan, a déposé à la Chambre des communes un rapport intitulé Rapport 5 – Audit de suivi sur la sécurité ferroviaire — Transports Canada (audit de suivi).

- 
- 1 Transports Canada, Sécurité ferroviaire au Canada.
  - 2 Bureau du vérificateur général du Canada, Rapport 5 – Audit de suivi sur la sécurité ferroviaire — Transports Canada, 2021 (BVG, *Audit de suivi*), par. 5.1-5.2.
  - 3 Bureau de la sécurité des transports du Canada, Rapport d'enquête sur la sécurité du transport ferroviaire R13D0054, 6 juillet 2013.
  - 4 BVG, *Audit de suivi*, par. 5.3.
  - 5 Bureau de la sécurité des transports du Canada, Communiqué, 25 février 2022.
  - 6 Bureau de la sécurité des transports du Canada, Enquête sur la sécurité du transport ferroviaire R19C0015, 31 mars 2022.



Le [9 mars 2021](#), le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (le Comité) a adopté la motion suivante :

Que le Comité tient au moins une réunion pour étudier la vérification du suivi de la sécurité ferroviaire, que le vérificateur général du Canada soit invité à apparaître pendant la première heure, que le ministre des Transports soit invité pour la deuxième heure et que cette réunion ait lieu au plus tard le 25 mars 2021.

Le 13 avril 2021, le Comité a tenu une réunion sur la question, au cours de laquelle il a entendu six témoins. Le [27 avril 2021](#), il a adopté la motion suivante afin de poursuivre l'étude et d'en élargir la portée :

Que, à la lumière des nombreuses catastrophes ferroviaires qui se sont produites depuis la dernière étude réalisée sur le sujet en 2016 par le Comité sur la sécurité ferroviaire et compte tenu de l'accroissement prévu du volume de marchandises dangereuses traversant certaines régions du Canada, le Comité s'engage à réaliser une étude de suivi sur la sécurité ferroviaire qui portera notamment sur le transport des marchandises dangereuses, la capacité et l'efficacité de l'intervention en cas d'urgence, ainsi que les conditions de travail des ouvriers du secteur; que l'étude cible des mesures pouvant être prises par le gouvernement fédéral pour améliorer la sécurité ferroviaire; qu'il tienne compte des impacts sur les communautés environnantes dans lesquelles ils opèrent; que les témoignages et les documents recueillis par le Comité durant son étude sur la vérification de suivi de la sécurité ferroviaire soient pris en considération dans cette étude; et que l'étude se termine en quatre réunions ou moins.

Le Comité a ainsi tenu deux autres réunions sur le sujet, les 15 et 17 juin 2021, lors desquelles il a entendu 17 témoins. Il a également reçu trois mémoires.

Le Parlement ayant par la suite été dissous, le Comité a voté de continuer son étude sur la sécurité ferroviaire portant notamment sur le transport des marchandises dangereuses, la capacité et l'efficacité de l'intervention en cas d'urgence, ainsi que les conditions de travail des ouvriers du secteur; ciblant des mesures pouvant être prises par le gouvernement fédéral pour améliorer la sécurité ferroviaire, et tenant compte des impacts sur les communautés environnantes dans lesquelles opèrent les chemins de fer. À cet effet, la motion ci-dessous a été adoptée le [31 janvier 2022](#) :

Que le Comité reprenne son étude sur la sécurité ferroviaire depuis la 43<sup>e</sup> législature, que les témoignages et la documentation reçus par le comité

lors de la deuxième session de la 43<sup>e</sup> législature sur le sujet soient pris en considération par le comité à la présente session; et que l'étude se termine après deux autres réunions de témoignages.

Le Comité a tenu deux réunions sur la question, les 10 février et 3 mars 2022, et a alors entendu 11 témoins. Il a aussi reçu deux mémoires.

## **SURVEILLANCE RÉGLEMENTAIRE**

L'audit de [Mme Hogan](#) a mis en lumière deux grandes lacunes dans les activités de surveillance de Transports Canada. Selon elle, ces lacunes exigent une attention immédiate. Les deux concernent l'incapacité de Transports Canada de mesurer, d'une part, l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) des compagnies de chemin de fer et, d'autre part, l'efficacité de ses propres activités de surveillance. Comme l'a fait remarquer [Kathleen Fox](#), présidente du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), la gestion de la sécurité et la surveillance réglementaire font aussi partie des sujets de préoccupation soulevés dans la [Liste de surveillance 2020](#) du BST.

Pour ce qui est de la deuxième lacune, [Dawn Campbell](#), directrice principale au Bureau de la vérificatrice générale, a montré combien il était important pour Transports Canada de mesurer l'efficacité de ses activités de surveillance en donnant l'exemple suivant :

[S]i les taux de conformité s'améliorent, mais pas les taux d'accidents, cela pourrait indiquer que le ministère doit revenir sur place et déterminer s'il s'intéresse aux bons secteurs ou trouver quelle est la nature exacte du problème.

[Mme Hogan](#) a expliqué que les problèmes mis en lumière par son bureau ne concernent pas la collecte des données proprement dite, mais plutôt l'utilisation de ces données pour éclairer la planification axée sur les risques. [M. Brazeau](#) a dit au Comité que l'Association des chemins de fer du Canada communique constamment avec le BST et Transports Canada pour discuter de la méthodologie de collecte des données.

## **Systemes de gestion de la sécurité**

La [Liste de surveillance 2020 : Gestion de la sécurité](#) du BST définit les SGS comme des « cadres reconnus à l'échelle internationale qui permettent aux entreprises de cerner les dangers, de gérer les risques et d'améliorer la sécurité de leurs activités, idéalement avant que ne survienne un accident ». Pour sa part, [Mme Hogan](#) a décrit le SGS comme « un cadre qui permet de réfléchir en termes de sécurité ». [Mme Fox](#) a appuyé cette description; pour elle, il faut que le SGS « imprègne les activités et les mentalités ». [Elle](#) a



toutefois ajouté que la culture de sécurité est cruciale, mais qu'elle ne peut pas soutenir à elle seule un SGS efficace.

Pour sa part, [Teresa Eschuk](#), vice-présidente nationale de l'Union canadienne des employés des transports, voit dans les SGS une forme d'autoréglementation. [Bruce Campbell](#), professeur associé à la faculté des changements environnementaux et urbains de l'Université York et auteur de *The Lac-Mégantic Rail Disaster: Public Betrayal Justice Denied*, a exprimé un point de vue similaire : pour lui, le SGS est « un mécanisme permettant au gouvernement de se protéger et de jeter la responsabilité sur d'autres ». À son avis, cela s'explique par le fait que la réglementation normative a été délaissée au profit des SGS, sans que des ressources supplémentaires en matière de réglementations soient fournies. De plus, le nombre d'inspections sur place non annoncées a diminué. Selon Bruce Campbell, ces mesures ont accordé aux compagnies de chemin de fer « une marge de manœuvre accrue dans la gestion de leurs activités ».

L'audit de suivi de la vérificatrice générale et la Liste de surveillance du BST ont tous deux constaté que Transports Canada exige aux compagnies de chemin de fer qu'elles appliquent des SGS, mais que le Ministère ne mesure pas l'efficacité de ces systèmes dans l'amélioration de la sécurité ferroviaire dans les opérations quotidiennes<sup>7</sup>. L'audit de suivi comprend une liste de recommandations présentées depuis 2007 par plusieurs intervenants, dont le Comité, selon laquelle Transports Canada devrait mesurer l'efficacité des SGS<sup>8</sup>. À propos de cette liste, [Mme Hogan](#) a dit au Comité qu'elle était « découragée de voir que Transports Canada n'a pas pris de mesures en réponse à nos recommandations émises il y a huit ans ».

Les représentants de Transports Canada ont expliqué au Comité que, dans les dernières années, le Ministère s'était concentré sur la formation et la sensibilisation des compagnies de chemin de fer concernant les nouvelles règles et exigences liées aux SGS, et sur le parachèvement des audits de toutes les compagnies de chemin de fer sous réglementation fédérale exploitées au Canada, ce qui a été fait en 2020<sup>9</sup>. [Michael DeJong](#), directeur général de la Sécurité ferroviaire au ministère des Transports, a ajouté qu'un cadre de travail avait été créé pour conduire des audits de l'efficacité conformément aux recommandations de la vérificatrice générale, et que ces audits

---

7 Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (TRAN), *Témoignages*, 44<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session : [Kathleen Fox](#), présidente, Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST); [Karen Hogan](#), vérificatrice générale du Canada, Bureau du vérificateur général (BVG).

8 BVG, *Audit de suivi*, pièce 5.5.

9 TRAN, *Témoignages* : [Michael DeJong](#), directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports (ministère des Transports); [Aaron McCrorie](#), sous-ministre adjoint associé, Sécurité et sûreté, ministère des Transports (ministère des Transports).

devaient commencer en septembre 2021. [Mme Fox](#) a confirmé qu'elle savait que Transports Canada avait indiqué avoir entrepris la tenue de ces audits.

[Mme Eschuk](#) a estimé que les SGS peuvent s'avérer utiles pour les inspecteurs si elles servent à ajouter un niveau de sécurité; ils ne peuvent toutefois pas remplacer les inspections. Selon [elle](#), les inspections aléatoires et non annoncées peuvent garantir que les compagnies de chemin de fer respectent la réglementation, tandis que « les audits ne font que révéler ce qui n'a pas fonctionné ». Mike Martin, conseiller en politiques avec l'Union canadienne des employés des transports, a ajouté que les inspecteurs devraient être spécialistes en un seul mode de transport, pour éviter « une dilution de l'expertise ». [Mme Hogan](#) a aussi recommandé de procéder à des inspections aléatoires, lesquelles feraient partie à son avis d'une plus vaste stratégie comprenant également les audits des SGS et les inspections réactives.

L'industrie a aussi exprimé son point de vue sur le sujet. [Kyle Mulligan](#), ingénieur en chef au Chemin de fer Canadien Pacifique (CP), a dit au Comité que la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et le CP utilisent tous deux de nouvelles technologies pour améliorer leurs processus d'inspection, ce qui permet de réaliser des inspections « dynamiques, sur le train en mouvement et axées sur le rendement » plutôt que les « traditionnelles inspections visuelles statiques sur les trains immobilisés ». [Tom Brown](#), vice-président adjoint sécurité au CN, a parlé quant à lui des nouvelles technologies déployées, comme le « système autonome d'inspection des voies » du CN et les « portails d'inspection automatisés » qui, de concert avec des algorithmes fondés sur des analyses prédictives, peuvent aider à améliorer la planification de l'entretien des trains et des voies ferrées.

[Bruce Campbell](#) a exprimé de sérieuses craintes concernant les défauts de rail, problème que [Robert Bellefleur](#), porte-parole de la Coalition des citoyens et organismes engagés pour la sécurité ferroviaire de Lac-Mégantic, a attribué à une usure prématurée des rails, causée par « des trains beaucoup plus longs, plus lourds et beaucoup plus rapides ».

## Évaluation des risques

Comme [M. McCrorie](#) l'a souligné au Comité, les compagnies de chemin de fer sont tenues d'évaluer les risques de leurs opérations, notamment ceux qui transportent des marchandises dangereuses. [Chris J. Apps](#), directeur du Service des terres et des ressources de Kitselas pour la Première nation de Kitselas, s'est cependant dit insatisfait du processus de consultation qui accompagne ces évaluations. Il a expliqué que la Première nation de Kitselas avait été informée qu'elle pourrait participer à l'évaluation d'un itinéraire clé, mais elle n'a finalement été autorisée qu'à présenter une soumission



contenant un maximum de 500 caractères, à laquelle elle n'a même pas eu de réponse. [M. Apps](#) a ajouté que, compte tenu de l'intensification du trafic ferroviaire, la Première nation de Kitselas jugeait nécessaire de mener sa propre évaluation de la sécurité<sup>10</sup>.

[Mme Hogan](#) a indiqué que les évaluations des risques devraient suivre une procédure standard, tout en étant adaptées à chaque région, afin de tenir compte de son « caractère unique ». En effet, il y a au Canada « différentes géographies, différentes températures, [...] s'il y a de plus grands tronçons de voies ferrées qui traversent des collectivités par opposition à des zones moins peuplées ». Dans la même veine, [Dawn Remington](#), présidente de l'organisation Friends of Morice-Bulkley, a transmis une demande au ministre des Transports faite par des administrations locales qui souhaitent « une évaluation indépendante et publique des risques liés à la circulation de matières dangereuses sur la ligne ferroviaire du nord de la Colombie-Britannique ».

## Services de police des chemins de fer

Comme le Comité l'a appris de [Lyndon Isaak](#), président de la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, l'article 44 de la [Loi sur la sécurité ferroviaire](#) prévoit la nomination d'agents de police spécialisés appelés à fournir des services sur les propriétés ferroviaires et à moins de 500 mètres de « biens que la compagnie de chemins de fer administre ou possède ou dont elle est propriétaire ». [M. Isaak](#) a fait valoir que les enquêtes sur les accidents ferroviaires menées par le service de police de la compagnie concernée constituent un conflit d'intérêts préoccupant; il a mentionné par exemple l'enquête récente sur le déraillement mortel de Field Hill, survenu près de Field, en Colombie-Britannique. [Il](#) a recommandé que l'article 44 soit modifié de façon à « restreindre ou [à] modifier la compétence et le pouvoir de ces corps de police ».

[Marc Brazeau](#), président-directeur général de l'Association des chemins de fer du Canada, s'est dit d'avis que les services de police des chemins de fer reçoivent la même formation que d'autres services de police, avec qui ils collaborent étroitement, mais qu'ils connaissent bien tout ce qui touche les chemins de fer. Il a maintenu que ces services sont capables de s'occuper plus rapidement des incidents liés aux intrusions, car ils travaillent sur place.

Pour sa part, [Mme Fox](#) a souligné la différence entre une enquête du BST et une enquête criminelle de la police. [Elle](#) a dit au Comité que le BST ne joue pas – et, à son avis, ne devrait pas jouer – de rôle dans la détermination de la responsabilité civile ou criminelle,

---

10 Première nation Kitselas ([mémoire](#)).

car il serait alors plus difficile pour les enquêteurs d'obtenir la confiance et la coopération des parties concernées et de recevoir des renseignements fiables.

## TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Plusieurs témoins<sup>11</sup> ont mentionné des données montrant une diminution encourageante du nombre d'accidents de train au Canada. [Gregory Kolz](#), directeur des Relations gouvernementales à l'Association des chemins de fer du Canada, a notamment déclaré que le réseau ferroviaire du Canada est « le plus sûr de l'Amérique du Nord et se classe dans le palmarès des réseaux les plus sûrs du monde ». Cela dit, bon nombre d'autres intervenants<sup>12</sup> ont exprimé des craintes à propos du fait que des collectivités sont traversées par des trains transportant des marchandises dangereuses. Le Comité a appris que les petites municipalités, tout particulièrement, n'ont simplement pas les ressources requises pour intervenir en cas de catastrophe ferroviaire, et qu'elles dépendent souvent de services de pompiers volontaires<sup>13</sup>.

Certains représentants municipaux ont parlé tout particulièrement au Comité du combat qu'ils menaient pour être avertis par les compagnies de chemin de fer avant que des marchandises dangereuses traversent leur collectivité. Ils ont indiqué que le processus est extrêmement complexe, et que l'avis était souvent reçu après le passage du train – dans les cas où un avis était donné<sup>14</sup>. [M. Thiessen](#) a dit que sa collectivité avait proposé au CN de présenter un manifeste de cargaison à toutes les municipalités traversées par un train pour que celles-ci puissent s'assurer que les services de pompiers, et notamment les pompiers volontaires, sont capables de repérer les problèmes potentiels à l'avance. [Il](#) a indiqué qu'il n'y avait « pas eu vraiment » de réponse du CN à la proposition.

En réponse à ces préoccupations, [M. Kolz](#) a dit au Comité que les municipalités sont en fait avisées du transport ferroviaire de marchandises dangereuses sur leur territoire pour

---

11 TRAN, *Témoignages* : [Marc Brazeau](#), président-directeur général, Association des chemins de fer du Canada (ACFC); [Fox](#) (BST), [McCrorie](#) (ministère des Transports).

12 TRAN, *Témoignages* : [Isabelle Bleau](#), conseillère municipale, Ville de Boucherville, Comité ferroviaire de Boucherville (Boucherville); [Michel Bourdeau](#), maire, Municipalité de Terrasse-Vaudreuil (Terrasse-Vaudreuil); [Dawn Remington](#), présidente, Friends of Morice-Buckley (Friends of Morice-Buckley); [Gerry Thiessen](#), président, Regional District of Buckley-Nechako (Buckley-Nechako); [June Wolfrath](#), membre, Port Robinson Proud.

13 TRAN, *Témoignages* : [Bourdeau](#) (Terrasse-Vaudreuil); [Remington](#), (Friends of Morice-Buckley); [Thiessen](#), (Buckley-Nechako).

14 TRAN, *Témoignages* : [Bleau](#) (Boucherville); [Bourdeau](#) (Terrasse-Vaudreuil); [Benoit Turcotte](#), directeur général, Transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports (ministère des Transports).



qu'elles puissent plus facilement former du personnel et préparer des plans d'intervention en cas d'urgence. [M. Brazeau](#) a précisé que les premiers répondants peuvent s'informer sur le passage de marchandises dangereuses grâce à l'application mobile AskRail. Cependant, en raison de préoccupations en matière de sécurité liées à la confidentialité de ces informations, [il](#) a expliqué que l'application était réservée uniquement aux premiers répondants qui ont suivi une formation offerte par TRANSCAER. Cette formation est gratuite et organisée par l'Association des chemins de fer du Canada et l'Association canadienne de l'industrie de la chimie. [M. Brown](#) a aussi indiqué que, en plus d'offrir de la formation aux premiers répondants dans certains domaines, le CN conserve de l'équipement d'intervention d'urgence à différents endroits dans le cas « peu probable » d'un déraillement de marchandises dangereuses. [Il](#) a ajouté toutefois que la compagnie n'a pas de délai de réponse maximal en cas d'incident majeur impliquant des marchandises dangereuses.

## Wagons-citernes DOT-111 et accident de Lac-Mégantic

À la suite de la tragédie de Lac-Mégantic, le BST a déterminé que les wagons-citernes DOT-111 n'étaient pas assez résistants aux collisions<sup>15</sup>. [Benoit Turcotte](#), directeur général du Transport des marchandises dangereuses au ministère des Transports, a dit au Comité que le calendrier d'élimination progressive des wagons-citernes DOT-111 était fondé sur le risque et sur les volumes de marchandises dangereuses transportées. Le pétrole brut n'est plus transporté dans des wagons-citernes DOT-111 depuis 2016, et le retrait de ce type de wagon pour le transport des autres liquides inflammables entrera en vigueur d'ici 2025.

[Isabelle Bleau](#), conseillère municipale à la Ville de Boucherville et membre du Comité ferroviaire de Boucherville, a toutefois dit craindre que, tant que le processus de retrait ne sera pas terminé en 2025, « ces wagons pourraient [...] continuer de transporter du pétrole raffiné ou toute autre matière dangereuse à travers nos villes ». Elle a ajouté que « le transport de pétrole lourd et de matières dangereuses à travers nos zones urbaines densément peuplées continuera de présenter des risques ».

[M. McCrorie](#) a dit au Comité que Transports Canada avait donné suite à la plupart des recommandations présentées dans la foulée de l'accident de Lac-Mégantic, et que le Ministère continuait de travailler sur les autres. En réponse à une question sur le délai

---

15 Bureau de la sécurité des transports du Canada, [Réévaluation de la réponse à la recommandation R14-01 du BST](#).

constaté pour donner suite aux recommandations, il a indiqué que le Ministère avait établi des priorités.

Par ailleurs, Bruce Campbell s'est dit troublé qu'aucune enquête publique indépendante n'ait eu lieu dans le dossier de Lac-Mégantic. M. Bellefleur a abondé dans le même sens : pour lui, le fait qu'il n'y ait eu aucune enquête « a empêché les gens de faire leur deuil » à la suite de la tragédie, qui est « une grande plaie ouverte ». M. Campbell a ajouté que, à son avis, « le refus persistant du CP de reconnaître son rôle dans la catastrophe est inexcusable, mais pas surprenant ».

## Plans d'intervention d'urgence

M. McCrorie a signalé que Transports Canada oblige les compagnies de chemin de fer à maintenir un plan d'intervention d'urgence (PIU) « décrivant les capacités d'intervention, y compris le personnel et l'équipement spécialisés nécessaires pour intervenir en cas d'accident mettant en cause des marchandises dangereuses ». Il a dit que les PIU s'inscrivent dans le cadre de la stratégie globale de « mise en place des couches de protection » de Transports Canada, et qu'ils imposent aux compagnies « la responsabilité de mettre en place des procédures afin d'avoir la capacité d'intervenir en cas d'accident ».

M. Turcotte a observé que les PIU ne sont pas publics, mais qu'ils sont examinés dans le cadre du Programme de transport des marchandises dangereuses de Transports Canada, qui prévoit un « processus d'examen, de confirmation et de vérification très minutieux ». Par contre, Chad McPherson, ingénieur de locomotive pour la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, a expliqué au Comité que les procédures des PIU sont souvent « simplement renouvelées chaque année, sans que l'on accorde beaucoup d'attention aux exercices de simulation ou aux pratiques visant à préparer les employés et le public à une situation d'urgence qui pourrait nécessiter une évacuation ».

## IMPACT SUR LES COLLECTIVITÉS

De nombreux témoins ont parlé des interactions entre les compagnies de chemin de fer et les collectivités touchées par leurs activités. Pour Gian-Carlo Carra, conseiller municipal à la Ville de Calgary, la relation entre les deux « est fondée sur un conflit inutile ».

M. Brazeau a mentionné la collaboration avec les municipalités et les responsables du développement urbain, tandis que M. Kolz a souligné l'importance d'une approche collaborative, « mise en évidence par l'initiative sur la proximité, le fruit du partenariat



entre [l'Association des chemins de fer du Canada] et la Fédération canadienne des municipalités ». Dans la même veine, [Vince Gagner](#), directeur général de la Bluewater Association for Safety, Environment and Sustainability, a aussi parlé d'un modèle fondé sur la consultation qui est utilisé à Sarnia, en Ontario, et qui a profité de discussions avec des Premières Nations en ce qui concerne le traitement de plaintes déposées par les collectivités. Cela dit, [M. Gagner](#) a précisé que cette « approche holistique de la gestion du risque » n'est pas très répandue. [M. Apps](#) a décrit la relation entre sa collectivité et les compagnies de chemin de fer en disant que ces dernières multipliaient les « tergiversations ».

Les plaintes à l'encontre des compagnies de chemin de fer, particulièrement en ce qui a trait au bruit et aux vibrations, peuvent être déposées auprès de l'Office des transports du Canada (OTC), qui assure la tenue d'un dialogue et aide si nécessaire à trouver une solution, notamment par la médiation<sup>16</sup>. Le processus peut se conclure par une ordonnance exécutoire de l'OTC<sup>17</sup>. [Tom Oommen](#), dirigeant principal de la conformité à l'OTC, a aussi confirmé au Comité que l'OTC fait le suivi des plaintes déposées et veille à ce que la compagnie concernée respecte toute entente ou ordonnance. Si le problème persiste, Transports Canada dispose de « mécanismes d'application graduelle de la loi<sup>18</sup> ».

[M. Oommen](#) a fourni l'exemple suivant à des fins de clarification :

Il y a eu un cas, par exemple, où une gare de triage effectuait des opérations de chargement et d'aiguillage tard le soir. L'office a entendu la plainte et a ordonné qu'aucune autre opération de ce genre ne se déroule la nuit. Ces opérations ne devaient avoir lieu que pendant la journée. Il s'agit d'une ordonnance exécutoire de l'office.

[Jonathan LePera](#), membre du groupe Port Robinson Proud, est passé par le processus de règlement des différends de l'OTC, et il s'est dit mécontent de son expérience. Il a dit qu'aucun correctif n'avait été apporté après deux séances de médiation, et qu'il n'a jamais été question de confier le dossier à un niveau supérieur.

[M. Carra](#) a dit du système utilisé actuellement par les compagnies de chemin de fer et les municipalités qu'il est « axé sur les conflits », et il a proposé de créer « un nouveau cadre qui comprenne le rôle essentiel que les deux parties jouent dans la réussite l'une de l'autre ». [Michel Bourdeau](#), maire de la Municipalité de Terrasse-Vaudreuil, a convenu que le cadre législatif devrait forcer les compagnies de chemin de fer à coopérer avec les

---

16 TRAN, *Témoignages* : [Tom Oommen](#), dirigeant principal, Conformité, Office des transports du Canada (OTC).

17 TRAN, *Témoignages* : [Oommen](#) (OTC).

18 TRAN, *Témoignages* : [DeJong](#) (ministère des Transports).

municipalités, tandis que [M. Apps](#) a insisté sur l'importance de trouver l'équilibre entre les avantages qu'une collectivité tire du développement industriel et le besoin d'assurer la sécurité, vu l'augmentation du trafic ferroviaire.

[Mme Bleau](#) a indiqué au Comité que sa municipalité, Boucherville, avait demandé sa propre étude de faisabilité afin de déterminer s'il était possible de réaménager la voie ferrée pour qu'elle contourne le secteur urbain. Elle croit que le gouvernement fédéral devrait aider à payer les études de faisabilité de ce genre, une idée qu'appuie [M. Bourdeau](#).

## Passages à niveau

La question des passages à niveau a été soulevée à maintes reprises pendant l'étude. C'est une question particulièrement controversée, compte tenu surtout de la longueur des trains. [M. McPherson](#) a donné l'exemple d'un convoi qui bloque plusieurs passages à niveau en même temps à Regina, en Saskatchewan :

[U]n train d'environ 9 600 pieds, ou de 2,9 kilomètres, doit s'arrêter et orienter l'aiguillage manuellement. Ce faisant, le train occupe 11 passages à niveau. Le blocage va de la Ring Road en passant par la rue Winnipeg jusqu'au centre-ville de Regina. Bon nombre de ces passages à niveau croisent des routes principales sur lesquelles la circulation automobile est importante. Il y a également une cour d'école avec un passage pour piétons dans le secteur qui est bloqué pendant une longue période au cours de ce processus.

[Terry Ugulini](#), maire de la Ville de Thorold, et [M. Bourdeau](#) ont dit au Comité que des situations semblables se produisent dans leurs collectivités respectives, et qu'elles sont de grandes sources de stress. Selon ce qu'a indiqué [M. Bourdeau](#), les automobilistes de Terrasse-Vaudreuil doivent partir de la maison plus tôt pour éviter d'être coincés aux passages à niveau; certains, pour faire un détour, roulent rapidement dans les petites rues et ne font pas leurs arrêts. [Cliff Penn](#), membre de Port Robinson Proud, a dit craindre que le blocage des passages à niveau allonge le délai d'intervention des premiers répondants. En fait, certains témoins ont fait part des défis particuliers que posent les passages à niveau bloqués dans la petite communauté de Port Robinson, en Ontario<sup>19</sup>.

[Mme Fox](#) a confirmé que des améliorations importantes avaient été apportées aux règlements et aux normes sur les passages à niveau en 2014, et que le BST n'avait donc

---

19      TRAN, *Témoignages* : [Jonathan LePera](#), membre, Port Robinson Proud; [Cliff Penn](#), membre, Port Robinson Proud; et [Terry Ugulini](#), Maire, Ville de Thorold.



plus de recommandations en attente à ce sujet. [Elle](#) a indiqué cependant que le temps qu'un train peut occuper un passage à niveau fait présentement l'objet d'une enquête.

Par ailleurs, des témoins ont mentionné l'Opération Gareautrain, un organisme national sans but lucratif financé par Transports Canada et l'Association des chemins de fer du Canada, qui accroît la sensibilisation publique à l'égard de la sécurité ferroviaire, l'objectif étant d'empêcher les décès liés aux passages à niveau et aux « intrusions<sup>20</sup> ». [M. Bourdeau](#) n'a toutefois pas une très haute opinion du programme, qui se résume, selon lui, à un événement annuel où les « gens viennent un matin et distribuent des brochures portant sur la sécurité des voyageurs ».

## CONDITIONS DE TRAVAIL

En ce qui concerne les conditions de travail, la question qui a été soulevée le plus souvent durant l'étude est la gestion de la fatigue. Comme [Bruce Campbell](#) l'a rappelé au Comité, la fatigue liée au sommeil a été reconnue comme un facteur contributif ou de risque dans 31 enquêtes ferroviaires depuis 1994, et la gestion de la fatigue fait régulièrement partie de la Liste de surveillance du BST depuis 2016. Pour lui, il s'agit d'un « risque majeur pour la sécurité qui n'est toujours pas réglé », car les « sociétés ferroviaires continuent de s'opposer à la mise en place de pratiques de gestion de la fatigue fondées sur la science ».

En novembre 2020, soit après la publication de la Liste de surveillance 2020 du BST, de nouvelles règles relatives au temps de travail sont entrées en vigueur. Ces règles visent à régler la question de la gestion de la fatigue chez les travailleurs du secteur ferroviaire. [Mme Fox](#) a dit au Comité qu'il faudra sans doute attendre avant de pouvoir juger pleinement de l'impact des nouvelles règles, et que le BST continuera de considérer la fatigue comme « un facteur de risque causal ou contributif possible » dans les enquêtes. [M. McPherson](#) a convenu que les nouvelles règles constituent une amélioration importante, mais il a ajouté qu'il reste beaucoup de travail à faire, notamment en ce qui concerne l'exactitude de la liste d'horaire des trains. [Il](#) a expliqué que, en raison des inexactitudes dans l'horaire des trains, il arrive que des travailleurs doivent se tenir prêts pendant des heures à entrer au travail – ce qui les empêche de se reposer suffisamment – avant même de commencer leur quart de douze heures.

De son côté, [M. Isaak](#) a jugé insuffisants les projets de plans de gestion de la fatigue présentés par le CN et le CP, particulièrement en ce qui a trait à l'impact des

---

20      TRAN, *Témoignages* : [Brazeau](#) (ACFC); [Gregory Kolz](#), directeur, Relations gouvernementales, Association des chemins de fer du Canada (ACFC); [McCrorie](#) (ministère des Transports).

« déplacements haut le pied<sup>21</sup> » sur la période maximale de service et le préavis donné relativement aux horaires de travail. Il a ajouté que de nombreuses installations de repos utilisées par les chemins de fer sont « terriblement inadaptées pour offrir un repos significatif », et a recommandé que ces installations soient régies par des normes fédérales distinctes.

Il a aussi été question, pendant l'étude, de l'adoption de mesures de protection supplémentaires pour les dénonciateurs. Selon [Mme Eschuk](#), ces mesures devraient être inscrites dans la loi et défendues par un nouveau bureau indépendant. [Bruce Campbell](#) a rappelé au Comité qu'il a déjà recommandé<sup>22</sup> à Transports Canada de se pencher sur la protection accordée aux dénonciateurs afin de déterminer si le SGS offrait le cadre indiqué. À son avis, il croit que, « [m]anifestement, ce n'est pas un cadre adéquat ». En effet, il a signalé que dans un classement établi en 2021 sur l'efficacité des cadres de protection des dénonciateurs de 37 pays, le Canada était à égalité au dernier rang<sup>23</sup>.

## CONCLUSION

Au cours de son étude, le Comité a appris que des améliorations importantes avaient été apportées à la sécurité ferroviaire au Canada depuis la tragédie de Lac-Mégantic. Il est toutefois évident, selon les témoignages entendus, qu'il reste beaucoup de travail à faire, particulièrement en ce qui concerne l'évaluation de l'efficacité des SGS et des activités de surveillance de Transports Canada, ainsi que la relation entre les compagnies de chemin de fer et les municipalités et propriétés avoisinantes, de même que les communautés autochtones traversées par des trains transportant des marchandises dangereuses.

---

21 L'article 3.1 des *Règles relatives aux périodes de service et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire* définit le « déplacement haut le pied » de la manière suivante : « Transport autorisé d'un employé d'un lieu à un autre pour le compte de la compagnie de chemin de fer pendant lequel l'employé n'exploite pas de matériel ferroviaire et qui ne constitue pas du navettage. »

22 TRAN, 42<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, *Le point sur la sécurité ferroviaire*, juin 2016.

23 Dans leur rapport conjoint intitulé *Are whistleblowing laws working? A global study of whistleblower protection litigation* [EN ANGLAIS SEULEMENT], le Government Accountability Project et l'Association internationale du barreau ont conclu que « le Canada, le Liban et la Norvège ont les lois de protection des dénonciateurs les plus faibles au monde, car ils respectent un seul des 20 critères établis » (p. 10).



## ANNEXE A

# LISTE DES TÉMOINS

Le tableau ci-dessous présente les témoins qui ont comparu devant le Comité lors des réunions se rapportant au présent rapport. Les transcriptions de toutes les séances publiques reliées à ce rapport sont affichées sur la [page Web du Comité sur cette étude](#).

Organismes et individus	Date	Réunion
<b>Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports</b> Kathleen Fox, présidente André Lapointe, administrateur en chef des opérations	2022/02/10	4
<b>City of Calgary</b> Gian-Carlo Carra, conseiller municipal	2022/02/10	4
<b>Conférence ferroviaire de Teamsters Canada</b> Lyndon Isaak, président	2022/02/10	4
<b>Première nation Kitselas</b> Chris J Apps, directeur Service des terres et des ressources de Kitselas	2022/02/10	4
<b>Association des chemins de fer du Canada</b> Marc Brazeau, président-directeur général Gregory Kolz, directeur Relations gouvernementales	2022/03/03	7
<b>Bluewater Association for Safety, Environment, and Sustainability</b> Vince Gagner, directeur général	2022/03/03	7
<b>Municipalité de Terrasse-Vaudreuil</b> Michel Bourdeau, maire	2022/03/03	7
<b>Union canadienne des employés des transports</b> Teresa Eschuk, vice-présidente nationale Mike Martin, conseiller en politiques	2022/03/03	7



## ANNEXE B

# LISTE DES TÉMOINS

Le tableau ci-dessous présente les témoins qui ont comparu devant le Comité lors des réunions se rapportant au présent rapport. Les transcriptions de toutes les séances publiques reliées à ce rapport sont affichées sur la [page Web du Comité sur cette étude](#).

### 43<sup>e</sup> législature – 2<sup>e</sup> session

Organismes et individus	Date	Réunion
<b>Comité ferroviaire de Boucherville</b> François Beaulne, président Sous-comité Isabelle Bleau, conseillère municipale Ville de Boucherville	2021/06/15	38
<b>Friends of Morice-Bulkley</b> Dawn Remington, présidente	2021/06/15	38
<b>Ministère des Transports</b> Michael DeJong, directeur général Sécurité ferroviaire Aaron McCrorie, sous-ministre adjoint associé Sécurité et sûreté Benoit Turcotte, directeur général Transport des marchandises dangereuses	2021/06/15	38
<b>Office des transports du Canada</b> Tom Oommen, dirigeant principal, Conformité	2021/06/15	38
<b>Regional District of Bulkley-Nechako</b> Gerry Thiessen, président	2021/06/15	38
<b>À titre personnel</b> Bruce Campbell, professeur adjoint, Faculty of Environmental and Urban Change, York University auteur de Enquête sur la catastrophe de Lac-Mégantic: Quand les pouvoirs publics déraillent	2021/06/17	39

<b>Organismes et individus</b>	<b>Date</b>	<b>Réunion</b>
<b>Coalition des citoyens et organismes engagés pour la sécurité ferroviaire de Lac-Mégantic</b> Robert Bellefleur, porte-parole	2021/06/17	39
<b>Comité ferroviaire de Boucherville</b> François Beaulne, président Sous-comité Isabelle Bleau, conseillère municipale Ville de Boucherville	2021/06/17	39
<b>Conférence ferroviaire de Teamsters Canada</b> Chad McPherson, ingénieur de locomotive	2021/06/17	39
<b>Port Robinson Proud</b> Jonathan LePera, membre Cliff Penn, membre June Wolfrath, membre	2021/06/17	39
<b>Ville de Thorold</b> Terry Ugolini, maire	2021/06/17	39

## ANNEXE C LISTE DES MÉMOIRES

---

Ce qui suit est une liste alphabétique des organisations et des personnes qui ont présenté au Comité des mémoires reliés au présent rapport. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter la [page Web du Comité sur cette étude](#).

**Bluewater Association for Safety, Environment, and Sustainability**

**Première nation Kitselas**



## ANNEXE D

# LISTE DES MÉMOIRES

---

Ce qui suit est une liste alphabétique des organisations et des personnes qui ont présenté au Comité des mémoires reliés au présent rapport. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter la [page Web du Comité sur cette étude](#).

### **43<sup>e</sup> législature – 2<sup>e</sup> session**

**Campbell, Bruce**

**Coalition des citoyens et organismes engagés pour la sécurité ferroviaire de Lac-Mégantic**

**Comité ferroviaire de Boucherville**



# DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des *procès-verbaux* pertinents (réunions n<sup>os</sup> 4, 7, 17 et 18) de la 44<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session et (réunions n<sup>os</sup> 38 et 39) de la 43<sup>e</sup> législature, 2<sup>e</sup> session.

Respectueusement soumis,

Le président,  
Peter Schiefke

