



RÉÉVALUATION DE LA RÉPONSE À LA RECOMMANDATION R91-01 DU BST

Règlements relatifs aux clôtures

Contexte

Le 24 mai 1990, vers 21 h, heure avancée de l'Est, le train de marchandises facultatif no 1841 est du Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP), qui roulait à une vitesse de 30 mi/h, a heurté et blessé gravement un piéton sur un pont ferroviaire situé au point milliaire 2,4 de la subdivision Ellwood du CFCP, dans les limites du campus de l'Université Carleton à Ottawa (Ontario).

Le piéton avait essayé de traverser la rivière Rideau sur un pont réservé exclusivement au trafic ferroviaire, sans tenir compte des signaux d'interdiction. Les sentiers bien marqués qui se dessinent sur les emprises du chemin de fer témoignent de la régularité à laquelle elles sont empruntées par les gens près du campus de l'Université Carleton. L'enquête a révélé que les 2 clôtures de chaîne n'empêchent nullement l'accès à ces emprises. En outre, des enquêtes faisant suite à plusieurs autres accidents du même genre survenus au Canada ont indiqué qu'il existe fréquemment des sentiers traversant les emprises des chemins de fer et que les gens ne tiennent guère compte des clôtures ou des panneaux d'avertissement.

Le Bureau a conclu son enquête et a publié le rapport R90H0524 le 21 février 1992.

Recommandation R91-01 du BST (février 1992)

Le Bureau s'inquiète de la fréquence et de la gravité des accidents comportant des intrusions sur les emprises des chemins de fer. Les accidents comportant des intrusions sont la deuxième cause en importance d'accidents mortels sur les chemins de fer. Par conséquent le Bureau recommande que :

Transports Canada établisse des normes minimales concernant le type et l'emplacement des clôtures nécessaires le long des emprises des chemins de fer près des ponts ferroviaires et à tout autre endroit où de fréquentes incursions de piétons sont connues.

Recommandation R91-01 du BST

Réponse de Transports Canada à la recommandation R91-01 (mai 1992)

Transports Canada (TC) a indiqué qu'une vaste consultation auprès des compagnies ferroviaires, des municipalités, des propriétaires de terrain et du grand public sera nécessaire avant que des normes légales puissent être fixées. TC a aussi indiqué que ses agents de la sécurité ferroviaire surveilleront la situation et prendront les mesures nécessaires pour régler les problèmes repérés.

Évaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation R91-01 (juin 1992)

La réponse de TC n'indique pas que des mesures préventives seront prises pour empêcher les intrusions sur la propriété des chemins de fer aux nombreux endroits où le problème est connu. Par conséquent, le Bureau estime qu'une **attention non satisfaisante** a été accordée à la lacune.

Réponse de Transports Canada à la recommandation R91-01 (juillet 2006)

TC a présenté une mise à jour sur la sécurité ferroviaire indiquant qu'un problème important a été soulevé par le plus récent projet de réglementation : la question de savoir si la Loi sur la sécurité ferroviaire confère des pouvoirs à TC en ce qui concerne le contrôle de l'accès aux propriétés des chemins de fer. En février 2005, cette question juridique a été réglée. En conséquence, le Groupe de travail s'est réuni à nouveau à l'automne 2005, puis au printemps 2006. TC a indiqué qu'il reste quelques questions à régler au sujet des éléments justifiant de demander une évaluation de la sécurité ou un examen de la sécurité à effectuer par les compagnies de chemin de fer et les propriétaires de terrain. Le Groupe de travail doit régler ces questions avant d'achever la rédaction du projet de réglementation et du résumé de l'étude d'impact de la réglementation.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation R91-01 (août 2006)

TC a réglé la question juridique concernant son pouvoir. En outre, le Groupe de travail a repris ses travaux en vue de régler les questions en instance.

Comme le groupe de travail de TC avance dans ses travaux, le Bureau estime que la réponse à la recommandation R91-01 dénote une intention satisfaisante.

Réponse de Transports Canada à la recommandation R91-01 (juin 2010)

TC a fait savoir que la rédaction du projet de règlement (version 19) est terminée. TC travaille maintenant sur les exigences réglementaires internes. Il prévoit que le projet de règlement sera publié dans la Gazette du Canada au cours de l'exercice 2011-2012.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation R91-01 (juin 2010)

Étant donné que le Groupe de travail de TC continue de faire progresser le processus de rédaction du projet de règlement, le Bureau estime que la réponse dénote toujours une intention satisfaisante.

Réponse de Transports Canada à la recommandation R91-01 (décembre 2010)

Le Règlement sur la limitation de l'accès aux emprises de chemin de fer a été rédigé, et TC prévoit qu'il sera publié dans la Gazette du Canada au cours de l'exercice 2011-2012.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation R91-01 (février 2011)

TC prévoit que le projet de règlement sera publié dans la Gazette du Canada au cours de l'exercice 2011-2012. Par conséquent, le Bureau réévalue la réponse à la recommandation R91-01 et estime qu'elle dénote toujours une intention satisfaisante.

Réponse de Transports Canada à la recommandation R91-01 (octobre 2011)

Les travaux relatifs au projet de règlement sur la limitation de l'accès est en suspens dans l'attente de l'issue de certaines questions juridictionnelles. Des clôtures ont été installées dans toutes les milieux urbains des emprises ferroviaires de VIA, ce qui a amélioré la sécurité des lignes de VIA. TC a investi dans deux projets de recherche et développement en matière de limitation d'accès : l'efficacité des mesures de prévention et les suicides sur les voies ferrées. Operation Lifesaver a mis à jour sa publication *Trespassing on Railway Property – A Community Problem-solving Guide*. Ce document a été un élément clé dans la résolution de certains différends relatifs à la limitation de l'accès opposant les compagnies de chemins de fer aux municipalités.

Réponse de Transports Canada à la recommandation R91-01 (janvier 2012)

Des normes concernant le genre, l'emplacement et les exigences relatives aux clôtures longeant les emprises sont incluses dans le projet de règlement la limitation de l'accès aux emprises de chemin de fer. Le projet a été élaboré par un groupe de travail mené par Transports Canada et, après un examen juridictionnel, il ne sera pas poursuivi dans sa forme actuelle. De ce projet de règlement, seule la signalisation de danger a largement été utilisée comme mesure de limitation de l'accès.

Transports Canada (TC) a réussi à mettre des mesures de contrôle d'accès en œuvre dans les situations suivantes :

- En milieu rural, adjacente aux terres agricoles avec bétail;
- En milieu urbain, dans le cadre de toute amélioration aux services aux passagers;
- Aux emplacements où l'interruption du sifflement de trains est envisagée;
- Dans le cadre de tous travaux ferroviaires nécessitant l'approbation du Ministre.

Le projet de règlement a été affiché sur le site Web de TC comme instrument législatif et non comme directive. Néanmoins, le Ministère s'affaire à élaborer un autre plan d'action qui pourrait inclure l'élaboration de lignes directrices destinées à l'industrie, en se servant des situations précitées comme point de départ.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation R91-01 (février 2012)

Transports Canada indique qu'après avoir obtenu les résultats d'un examen juridictionnel, le projet de règlement sur le contrôle d'accès ne sera pas poursuivi dans sa forme actuelle. Les efforts quoi que constants de promulgation du projet de règlement sur le contrôle d'accès, incluant les normes concernant le genre, l'emplacement et les exigences relatives aux clôtures longeant les emprises ferroviaires, ont jusqu'à présent été vains.

Par conséquent, le Bureau réévalue la réponse à la recommandation R91-01 et estime qu'elle dénote toujours une intention satisfaisante.

Réponse de Transports Canada à la recommandation R91-01 (janvier 2013)

Transports Canada (TC) a adopté une nouvelle approche à l'égard du Règlement sur la limitation de l'accès. L'intention de ce règlement est de limiter ou d'empêcher, par des clôtures, des panneaux et d'autres moyens, l'accès à une ligne de chemin de fer à des endroits précis, et de réglementer le contrôle ou l'interdiction de toute autre activité sur les terrains qui longent les emprises ferroviaires. On prévoit qu'il faudra de 2 à 3 ans pour que ce règlement devienne loi, et la responsabilité de contrôler l'accès aux emprises reviendra alors aux compagnies ferroviaires. TC établira de façon formelle les instructions sur la façon de traiter les intrusions dans les emprises qu'elle transmet à ses inspecteurs sur le terrain.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation R91-01 (mars 2013)

Cette recommandation date de plus de 20 ans, et durant cette période, il y a eu 1138 accidents mortels survenus à des intrus sur les voies ferrées sous réglementation fédérale. Entre 2008 et 2012, il y a eu en moyenne 50 accidents mortels survenus à des intrus par année, soit une baisse par rapport aux 59 survenus par années entre la période de 15 ans de 1993 à 2007. Le Bureau continue de craindre que le risque pour les Canadiens persiste et, qu'étant donné la lenteur du changement, il y ait d'autres accidents mortels tant que cette lacune de sécurité ne sera pas corrigée.

Plus de dix ans plus tard, Transports Canada indique qu'une nouvelle approche à l'égard du Règlement sur la limitation de l'accès aux emprises de chemin de fer s'amorce enfin. Comme la responsabilité de contrôler l'accès aux emprises sera transférée aux compagnies ferroviaires, et que TC établira de façon formelle les instructions sur la façon de traiter les intrusions dans les emprises qu'elle transmet à ses inspecteurs sur le terrain, on pourra réduire les risques associés au contrôle de l'accès.

Toutefois, étant donné le délai de 2 à 3 ans prévu avant que ce règlement devienne loi et qu'il soit entièrement mis en œuvre, le Bureau estime maintenant que la réponse à la recommandation R91-01 dénote toujours une intention satisfaisante.

Réponse de Transports Canada à la recommandation R91-01 (janvier 2014)

Transports Canada (TC) prévoit lancer, en avril 2014, une étude sur les mesures à prendre pour contrer les intrusions sur l'emprise ferroviaire. TC utilisera les résultats de cette étude pour préparer un règlement et/ou améliorer les programmes existants afin de lutter contre les intrusions sur l'emprise ferroviaire.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation R91-01 (avril 2014)

Transports Canada adopte encore une autre approche avec son étude sur les mesures à prendre pour contrer les intrusions sur l'emprise ferroviaire. Cependant, puisque cette recommandation est en suspens depuis plus de 20 ans et étant donné qu'aucun plan d'action ou échéancier n'a

été proposé pour assurer la mise en œuvre du règlement, le Bureau estime maintenant que la réponse à la recommandation R91-01 est insatisfaisante.

Réponse de Transports Canada à la recommandation R91-01 (février 2015)

Le Règlement sur les passages à niveau (RPN) a été déposé dans la Partie II de la Gazette du Canada le 17 décembre 2014, et est entré en vigueur le même jour. Les Normes sur les passages à niveau publiées par le ministère des Transports en juillet 2014 et mentionnées dans le Règlement constituent une partie intégrante du nouveau cadre réglementaire. Les articles 104 et 106(3) du RPN rendent obligatoire l'usage de barrières et de clôtures de canalisation dans le voisinage du passage à niveau pour décourager les personnes de franchir la voie ferrée ailleurs qu'au passage à niveau. Extrait du Règlement sur les passages à niveau :

Clôture de canalisation

(3) Si un système d'avertissement sans barrière est indiqué, au tableau D-1 des Normes sur les passages à niveau, comme étant exigé, une clôture de canalisation doit être installée pour empêcher les personnes de traverser la voie ferrée, sauf au passage à niveau.

Clôture de canalisation et barrière

(4) Si un système d'avertissement n'est pas indiqué, à la colonne 5 du tableau D-1 des Normes sur les passages à niveau, comme étant exigé, une clôture de canalisation et une barrière conçue pour ralentir les personnes approchant le passage à niveau et les encourager à regarder des deux côtés avant de le traverser doivent être installées.

TC a formé un comité directeur sur le contrôle de l'accès. Le comité a créé un projet pour élaborer un outil d'évaluation du risque et des mesures de prévention, afin de contrôler l'accès à la propriété du chemin de fer. Ce projet a pour objectif de fournir une orientation relative à la mise en œuvre de mesures de prévention pour lutter contre les intrusions à l'aide d'une approche réactive et proactive. Dans le cadre de l'approche réactive, on aborde le problème des points d'intrusion connus par la mise en œuvre de mesures correctives efficaces. Dans le cadre de l'approche proactive, on cerne les points chauds d'intrusion et on évalue les risques, afin de recommander des mesures correctives appropriées et efficaces. Les organismes de réglementation, compagnies de chemins de fer, municipalités et planificateurs seront dotés d'un outil qui permet de catégoriser les points d'intrusion à risque élevé et fournit des mesures correctives appropriées et efficaces pour atténuer le risque de blessures et d'accidents mortels.

Réponse de l'Association des chemins de fer du Canada à la recommandation R91-01 (février 2015)

L'ACFC et l'industrie participent au comité directeur sur le contrôle de l'accès, qui a été formé pour guider la recherche et faire des recommandations sur la réglementation concernant la construction de clôtures.

Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation R91-01 (mars 2015)

Une norme minimale sur la nécessité d'installer des clôtures le long d'emprises ferroviaires à l'approche des passages à niveau a été incorporée dans le Règlement sur les passages à niveau.

On réduira ainsi, dans les environs des passages à niveau, le risque d'accidents impliquant des piétons non autorisés.

De plus, des lignes directrices ont été élaborées et publiées par l'ACFC et la Fédération canadienne des municipalités (FCM) en mai 2013 au sujet de l'installation de clôtures de sécurité le long de l'emprise ferroviaire. Les lignes directrices expriment la nécessité d'avoir des clôtures à mailles losangées pour les nouveaux lotissements résidentiels, et envisagent la mise en place de mesures de sécurité / sûreté accrues à proximité des parcs, sentiers, espaces ouverts, centres communautaires et écoles.

En février 2015, par l'entremise du projet de loi C-52, Transports Canada (TC) a proposé des modifications au paragraphe 24.1f) de la Loi sur la sécurité ferroviaire (LSF); ces modifications, si elles étaient adoptées, clarifieraient le pouvoir du gouverneur en conseil de faire des règlements pour empêcher l'accès à une ligne de chemin de fer.

Malgré la diminution du nombre d'accidents d'intrusion au cours des 10 dernières années, TC a créé un comité directeur sur le contrôle de l'accès. Le comité a lancé un projet de contrôle de l'accès qui met l'accent sur les zones à problème d'intrusion et sur les mesures de prévention. Bien qu'il soit trop tôt pour évaluer les conclusions de l'étude, diverses initiatives ont été mises en œuvre par TC, la FCM et l'industrie pour aider à atténuer les risques.

Par conséquent, le Bureau réévalue la réponse à la recommandation R91-01 et estime qu'elle dénote une intention satisfaisante.

Réponse de Transports Canada à la recommandation R91-01 (janvier 2016)

Transports Canada (TC) a entrepris une étude sur les mesures à prendre pour contrer les intrusions sur l'emprise ferroviaire; cette étude devait être terminée à la fin de mars 2015. TC examinera les résultats de cette étude et publiera des recommandations avant la fin du printemps 2016. Le 18 juin 2015, une série de modifications ont été apportées à la Loi sur la sécurité ferroviaire, lesquelles ont augmenté le pouvoir des inspecteurs de la sécurité ferroviaire qui peuvent dorénavant émettre un avis, ou un avis et ordre, s'ils estiment que la conduite d'une personne ou que toute chose dont la responsabilité incombe à une personne (y compris les propriétaires de terrains adjacents à des voies ferrées et les administrations routières) présente un risque ou une menace imminente pour la sécurité.

TC appuie aussi Opération Gareautrain dont le programme d'éducation et de sensibilisation est d'informer, notamment, les communautés sur les dangers que posent les intrusions.

L'article 104 et le paragraphe 106(3) du Règlement sur les passages à niveau, qui est entré en vigueur en novembre 2014, rendent obligatoire l'usage de barrières et de clôtures de canalisation dans les environs du passage à niveau pour décourager les personnes de franchir la voie ferrée ailleurs qu'au passage à niveau. Ces exigences visent les passages à niveau qui sont assujettis au paragraphe 23.1 de la Loi sur la sécurité ferroviaire qui porte sur la restriction des avertissements audibles.

Réponse de l'Association des chemins de fer du Canada à la recommandation R91-01 (janvier 2016)

Au cours des dernières années, le nombre d'incidents liés à des intrusions a diminué malgré la croissance urbaine à proximité des réseaux ferroviaires. Les efforts de sensibilisation, notamment les initiatives du secteur et d'Opération Gareautrain, ainsi que l'amélioration des lignes directrices sur l'utilisation des terres (p. ex., les programmes de bon voisinage et les discussions entre les municipalités et les chemins de fer) ont apporté une aide. De plus, l'examen fondé sur les risques des passages à niveau combiné à une meilleure collaboration entre les chemins de fer et les municipalités, y compris le partage volontaire des coûts, semblent avoir bien fonctionné au cours des dernières décennies, sans règlement sur l'installation de barrières et de clôtures. En matière de réglementation, l'incertitude relative au chevauchement des compétences fédérales, provinciales et municipales demeure un problème important.

L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) et les membres de l'industrie participent aux travaux du Comité directeur sur le contrôle de l'accès. L'industrie croit que la prévention des intrusions doit être l'objet d'un programme à volets multiples portant sur l'éducation, l'exécution des lois et des outils et méthodes de prévention physiques, puisque les clôtures sont rarement efficaces pour empêcher les intrusions sur les emprises ferroviaires. En misant sur cette approche et en ciblant les zones à haut risque, le CN a réduit de 50 % le nombre d'accidents liés à des intrusions au cours des 5 dernières années. VIA et le CP ont aussi obtenu de bons résultats en ciblant les zones à haut risque sur leur réseau respectif.

Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation R09-01 (mars 2016)

Transports Canada (TC) a entrepris une étude pour établir les mesures à prendre pour contrer les intrusions. TC examinera les résultats de cette étude et publiera des recommandations avant la fin du printemps 2016. TC continue aussi à appuyer Opération Gareautrain, dont le programme d'éducation et de sensibilisation est d'informer, notamment, les communautés sur les dangers que posent les intrusions.

L'ACFC et le secteur participent au Comité directeur sur le contrôle de l'accès. En l'absence de règlement sur l'installation de barrières et de clôtures, les chemins de fer et les municipalités continuent de miser sur la collaboration, y compris le partage volontaire des coûts.

Bien qu'il soit trop tôt pour évaluer les conclusions de l'étude, diverses initiatives ont été mises en œuvre par TC, la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et l'industrie pour aider à atténuer les risques.

Le Bureau estime que la réponse à la recommandation dénote une intention satisfaisante.

Réponse de Transports Canada à la recommandation R91-01 (février 2017)

La *Loi sur la sécurité ferroviaire* stipule qu'il est illégal de pénétrer illégalement sur l'emprise d'un chemin de fer ou sur tout autre ouvrage qui facilite l'exploitation d'une ligne de chemin de fer. Transports Canada collabore avec les chemins de fer, les administrations routières, les municipalités, Opération Gareautrain et d'autres intervenants, y compris des citoyens, pour sensibiliser le grand public aux dangers liés aux intrusions. Ces efforts conjoints ont manifestement porté des fruits puisque, selon les données du BST, la tendance à long

terme (5 ans) est à la baisse. Toutefois, les améliorations à court terme n'ont pas progressé (depuis 2015).

En se basant sur la tendance à long terme, TC juge que les résultats souhaités de la recommandation – la réduction des risques d'intrusion – sont atteints. En dépit de tous les efforts, il existera toujours un risque résiduel que Transports Canada ne réussira jamais à éliminer complètement puisqu'il y aura toujours des gens qui choisiront de s'introduire dans des domaines ferroviaires ou de se placer volontairement sur la route d'un train (suicides). Malgré tout, Transports Canada continuera de travailler avec d'autres partenaires pour rendre ce risque résiduel le plus faible possible.

Transports Canada pourra aussi compter sur des initiatives importantes, des règlements et des mesures législatives d'envergure qui ont été adoptés au cours des trois dernières années afin de lutter contre les intrusions, notamment :

- **Lancement du Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire** – Le ministre des Transports a annoncé, le 12 octobre 2016, le Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire (PASF), un investissement de plus de 55 millions de dollars sur 3 ans afin d'améliorer la sécurité ferroviaire au Canada. Le PASF est une vaste initiative visant à accroître la sécurité du transport par train au Canada par l'amélioration de l'infrastructure, de la technologie, de la recherche ainsi que de l'éducation et de la sensibilisation du public. Le nouveau programme repose sur trois initiatives de sécurité ferroviaire précédentes de Transports Canada, soit le Programme d'amélioration des passages à niveau, le Programme de fermeture de passages à niveau et Opération Gareautrain. Le nouveau programme est assorti d'une plus grande enveloppe de financement et la liste de bénéficiaires admissibles a été étendue, tout comme l'éventail de projets qui pourraient être financés pour accroître la sécurité ferroviaire.
 - **Bénéficiaires admissibles** : Les provinces et les territoires; les communautés, groupes et organismes autochtones; les municipalités et les gouvernements locaux et régionaux; les autorités responsables des routes et du transport en commun; les sociétés d'État (y compris VIA Rail); les organismes à but lucratif (p. ex., exploitants de chemin de fer, propriétaires de ligne(s) de chemin de fer); les organismes sans but lucratif et les personnes.
 - **Catégories de projets admissibles** : Infrastructure, technologies et recherche : amélioration de la sécurité et infrastructure, notamment par l'installation de clignotants, de sonneries, de barrières ainsi que les améliorations apportées à la chaussée et aux croisements. Mise en place d'un système de transport intelligent (STI) ou d'autres technologies novatrices. Recherches et études visant l'amélioration de la sécurité des lignes de chemin de fer, tels les passages à niveau bloqués. Fermeture de passages à niveau privés et publics.
 - **Éducation et sensibilisation** : Projets qui accroissent la sensibilisation aux dangers liés aux passages à niveau et aux intrusions; qui font la promotion des pratiques sécuritaires aux passages à niveau rail-route sur les propriétés de chemin de fer; ainsi que recherches, études et analyses qui permettent de mieux comprendre les comportements, les attitudes, ainsi que les conséquences des problèmes de sécurité près de voies ferrées.
- **Maintien de l'appui à Opération Gareautrain** – Transports Canada continue de financer Opération Gareautrain et de travailler avec cet organisme qui, depuis 35 ans, est un chef de file dans le domaine de l'éducation du public et de la sensibilisation aux dangers qui entourent les trains. Le mandat principal d'Opération Gareautrain est de

réduire le nombre d'accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions dans toutes les collectivités du Canada.

- **Nouvelles compétences législatives pour le ministère des Transports et les inspecteurs de la sécurité ferroviaire** – Des modifications à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* sont entrées en vigueur le 18 juin 2015. Certaines de ces modifications (1) accordent au ministre des Transports le pouvoir d'ordonner à une compagnie, une autorité responsable de service de la voirie ou une municipalité de mettre fin à toute activité qui pourrait compromettre la sécurité ferroviaire ou de suivre toute procédure ou d'apporter les mesures correctives nécessaires précisées dans l'arrêté, y compris de construire, de modifier, d'exploiter ou d'entretenir des installations ferroviaires; (2) permettent aux inspecteurs de la sécurité ferroviaire de prendre des mesures coercitives à l'endroit d'une municipalité, d'une administration routière ou d'une personne (notamment les propriétaires de terrains adjacents à une voie ferrée) dont les actes constituent une menace, immédiate ou non, pour la sécurité.
- **Amélioration des exigences du Règlement sur les passages à niveau** – L'article 104 et le paragraphe 106(3) du *Règlement sur les passages à niveau*, qui est entré en vigueur en novembre 2014, rendent obligatoire l'usage de barrières et de clôtures de canalisation dans les environs des passages à niveau pour décourager les personnes de franchir la voie ferrée ailleurs qu'au passage à niveau. Le *Règlement sur les passages à niveau* énonce aussi des exigences améliorées sur la sécurité aux passages à niveau. Il précise en outre qui est responsable de la sécurité aux passages à niveau ainsi que le rôle des chemins de fer et des administrations routières.
- **Lignes directrices sur le bon voisinage** – Transports Canada appuie les *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires* élaborées par la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) et continuera à encourager les parties en cause à les adopter.

Compte tenu des renseignements ci-dessus, Transports Canada ne se penchera pas davantage sur cette recommandation du BST telle qu'elle est présentée. Le BST pourrait envisager de revoir cette recommandation en tenant compte des mesures indiquées ci-dessus et en misant davantage sur le risque résiduel, ou de retirer cette recommandation.

Enfin, Transports Canada a demandé, et récemment reçu, une étude indépendante sur des mesures viables à prendre pour contrer les intrusions sur l'emprise ferroviaire. Le document technique intitulé « Outil d'évaluation du risque et des mesures correctives pour contrôler l'accès aux propriétés » n'a pas donné les résultats escomptés et Transports Canada n'explorera plus cette avenue.

Réponse de l'Association des chemins de fer du Canada à la recommandation R91-01 (mars 2017)

L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) et le secteur participent aux travaux du Comité directeur sur le contrôle de l'accès. Le secteur croit que la prévention des intrusions doit être l'objet d'un programme à volets multiples portant sur l'éducation, l'exécution des lois ainsi que les outils/moyens de défense physiques puisque les clôtures sont rarement efficaces pour empêcher les intrusions sur les emprises ferroviaires.

Les efforts de sensibilisation accrus, notamment les initiatives du secteur et d'Opération Gareautrain, ainsi que l'amélioration des lignes directrices sur l'utilisation des terres (p. ex., les

programmes de bon voisinage et les discussions entre les municipalités et les chemins de fer) ont porté des fruits. De plus, l'examen fondé sur les risques des passages à niveau combiné à une meilleure collaboration entre les chemins de fer et les municipalités, y compris le partage volontaire des coûts, semble avoir été efficace au cours des dernières décennies, sans règlement sur l'installation de barrières et de clôtures.

Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation R91-01 (mars 2017)

Le Bureau convient que la collaboration de Transports Canada avec les chemins de fer, les administrations routières, les municipalités, Opération Gareautrain et d'autres intervenants a eu des résultats positifs et que la tendance à long terme (depuis 2007) des intrusions est à la baisse. Toutefois, après un plafonnement à environ 55 incidents par an entre 2013 et 2015, le nombre d'incidents liés à des intrusions a augmenté (69) en 2016.

Transports Canada a demandé une étude indépendante sur des mesures viables à prendre pour contrer les intrusions sur l'emprise ferroviaire. Toutefois, l'étude n'a pas donné les résultats escomptés en raison du nombre insuffisant de données pour créer un modèle de prévision. L'étude comprenait un examen de la documentation sur les connaissances actuelles concernant les intrusions sur le domaine ferroviaire, y compris les initiatives en place et prévues de territoires au Canada, aux États-Unis, en Australie et au Royaume-Uni.

Le Bureau comprend qu'il existera toujours un risque résiduel qui ne pourra pas être complètement éliminé. Il est heureux d'avoir la confirmation que Transports Canada continuera de travailler avec d'autres partenaires pour rendre ce risque résiduel le plus faible possible. Au cours des 3 dernières années, Transports Canada a mis en œuvre certaines initiatives, y compris des mesures législatives et réglementaires, pour améliorer la sécurité ferroviaire en général. Ces initiatives ont eu des résultats positifs et continueront à contribuer à la réduction du risque résiduel lié aux intrusions. Puisque Transports Canada n'a pas l'intention de continuer à l'élaborer des normes relatives à l'installation de barrières et de clôtures le long de l'emprise ferroviaire, le Bureau réévalue la réponse à la recommandation et estime qu'elle est **en partie satisfaisante**.

Suivi exercé par le BST

Étant donné que la tendance à long terme des événements liés aux intrusions est à la baisse et que des initiatives ont été mises en œuvre pour atténuer les risques résiduels permanents, le présent dossier de lacune est **clos**.