



RÉÉVALUATION DE LA RÉPONSE À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE R96-14 - R95D0055

PROTECTION POUR LES PIÉTONS

Introduction

Le 20 avril 1995, vers 11 h 35, heure avancée de l'Est, le train de marchandises no 395 du Canadien National (CN), qui roulait vers l'ouest dans la subdivision Kingston du CN, a heurté 2 piétons au passage à niveau public de la rue Park (point milliaire 125,15) à Brockville (Ontario). Les 2 piétons ont été mortellement blessés.

Le Bureau a déterminé que les 2 piétons ont traversé la voie devant le train qui roulait vers l'ouest pendant qu'ils fixaient leur attention sur le passage du train qui roulait vers l'est. L'absence de dispositifs limitant l'accès des piétons aux voies ferrées et l'absence d'un autre signal visuel et sonore lorsqu'un autre train s'engageait dans le circuit de voie ont contribué à l'accident.

Malgré tous les dispositifs de signalisation et d'avertissement déjà obligatoires aux passages à niveau à voies multiples, les piétons des zones peuplées risquent encore de mal interpréter les indices existants, en supposant à tort que le chemin sera libre après le passage du train qu'ils aperçoivent.

Le Bureau a conclu son enquête et a publié le rapport R95D0055 le 3 décembre 1996.

Recommandation R96-14 (3 décembre 1996)

Au vu des faits entourant cet événement, le Bureau recommande que :

Le ministère des Transports, en collaboration avec les compagnies ferroviaires et les administrations provinciales et locales, mette sur pied en priorité un programme visant à améliorer les systèmes de protection pour les piétons aux passages à niveau de voies principales à voies multiples qui, dans les zones peuplées, justifient une attention immédiate.

R96-14

Réponse de Transports Canada (11 février 1997)

Transports Canada (TC) souscrit à l'intention de la recommandation du Bureau. TC a indiqué qu'il avait entrepris des études sur les technologies servant à avertir les piétons de l'approche d'un deuxième train à un passage à niveau, qu'il consultait le CN à ce sujet et qu'il avait lancé des travaux afin de repérer les passages à niveau situés dans une zone peuplée où la circulation piétonne est importante. TC a répertorié 6 passages à niveau où des décès attribuables à un deuxième train sont survenus depuis 1988, et s'emploie à préciser les circonstances reliées à

chacun de ces accidents afin de déterminer quels passages à niveau répondent aux critères mentionnés dans la recommandation du Bureau.

TC a aussi indiqué qu'il remettrait au Bureau, en 1997, une copie du rapport préliminaire sur les dispositifs d'avertissement des piétons de l'approche d'un deuxième train.

Évaluation du Bureau (19 mars 1997)

La réponse est considérée comme dénotant une « **intention satisfaisante** ».

Autre réponse de Transports Canada (juillet 2006)

TC a communiqué la mise à jour suivante :

Le Bureau a formulé sa recommandation à la suite de l'enquête portant sur un seul accident. Sa recommandation a une très grande portée sans être étayée par des statistiques ou une analyse des tendances, et d'importantes questions se posent. En particulier, il faut se demander quelle est l'incidence des accidents avec des piétons mettant en cause un deuxième train, quelles solutions efficaces peuvent être mises en œuvre et si la dépense est justifiée.

L'enquête menée par le Ministère indique que les accidents avec des piétons mettant en cause un deuxième train sont rares. En outre, la plupart des passages à niveau à voies multiples se trouvant dans des secteurs peuplés sont déjà dotés de dispositifs d'avertissement automatiques conçus de façon à avertir convenablement les automobilistes et les piétons pourvu qu'ils soient attentifs aux feux clignotants, aux barrières et aux signaux sonores.

Le Ministère a examiné tous les accidents connus avec des piétons entre 1988 et 1998 pour repérer les accidents mettant en cause un deuxième train. Une analyse approfondie des rapports de police et du coroner indique de nombreux cas où les utilisateurs de la chaussée ne respectent pas les avertissements :

une personne qui est sortie de l'automobile dans laquelle elle prenait place, consommation d'alcool, piétons ou cyclistes passant sous une barrière abaissée ou la contournant, suicide, endroit ne répondant manifestement pas aux critères justifiant une attention immédiate, franchissement en diagonale au milieu de la chaussée, course avec le train.

Le projet concernant un système actif avertissant de l'approche d'un deuxième train a été terminé en 2005. Le modèle de risque proposé doit encore être évalué. Un pictogramme de panneau d'avertissement de l'approche d'un deuxième train a été mis au point, et une proposition est en voie de préparation en vue d'une présentation à la réunion technique de l'automne 2006 de l'Association des transports du Canada.

Les régions de l'Ontario et du Québec encouragent à la mise en place du panneau. Le Ministère étudie une ligne directrice visant les systèmes d'avertissement actifs ou passifs à l'intention des piétons. De nombreuses améliorations ont été apportées pour les piétons au Québec et en Ontario; elles vont au-delà de la recommandation ambiguë du Bureau.

TC considère que le dossier de la recommandation reste actif.

Réévaluation du Bureau (août 2006)

Dans sa première réponse, TC souscrivait à l'esprit de la recommandation. Cette réponse plus récente est sensiblement moins positive, contestant la lacune en cause et soutenant que la recommandation du Bureau est ambiguë. Le Ministère demande quels nouveaux dispositifs devraient être envisagés et quelle en serait la justification économique. Il affirme que les dispositifs d'avertissement actuels aux passages à niveau sont adéquats dans la plupart des cas et que de nombreuses initiatives sont en cours. Il laisse de plus entendre que nombre des accidents ne devraient pas être considérés comme mettant en cause un deuxième train compte tenu de leurs circonstances particulières.

La recommandation du Bureau était bien fondée et rédigée clairement. La lacune invoquée est systémique, et l'incidence de morts de piétons attribuables à un deuxième train, en proportion de toutes les morts à des passages à niveau, est sensiblement plus élevée en 2006 qu'elle ne l'était en 1995 au moment de l'accident en cause. Le Bureau conclut que si TC reconnaissait initialement la lacune et la nécessité de meilleurs dispositifs d'avertissement, sa réponse du 28 juillet 2006 n'indique aucune reconnaissance de la gravité de la situation.

TC n'a indiqué aucune mesure qui pallierait la lacune. Par conséquent, le Bureau estime qu'une « **attention non satisfaisante** » a été accordée à la lacune.

Suivi exercé par le BST

Le 6 septembre 2006, le Bureau a publié son rapport final sur la mort d'un piéton à un passage à niveau semblable, survenue le 17 février 2005 à Brockville. Ce rapport comprenait la recommandation R06-02 visant la lacune de sécurité persistante, et remplaçant la recommandation R96-14 du Bureau.

Le Bureau évaluera la réponse de TC à cette nouvelle recommandation. Par conséquent, le présent dossier devient « **inactif** ».

Autre réponse de Transports Canada (décembre 2010)

Sécurité ferroviaire de TC a mis au point un outil servant à évaluer les risques auxquels s'exposent les piétons aux passages à niveau. À l'aide de cet outil, les inspecteurs de la Sécurité ferroviaire de TC ont évalué tous les passages à niveau de voie principale à voies multiples du Québec, de l'Ontario et de la Colombie-Britannique, lesquels figurent à l'annexe B du rapport R05T0030 du BST. On a entrepris l'analyse des résultats et, au besoin, on prendra d'autres mesures pour atténuer les risques à certains passages à niveau. La sécurité des piétons fait partie intégrante de la documentation de TC (Guide sur la sécurité des piétons aux passages à niveau, Guide canadien d'évaluation de la sécurité des passages à niveau rail-route), et toutes les évaluations de la sécurité réalisées par les collectivités et l'industrie traitent notamment de la sécurité des piétons. Les normes du manuel RTD10 contiennent des renseignements sur la protection des piétons aux passages à niveau. Le Guide canadien d'évaluation de la sécurité des passages à niveau rail-route exige notamment l'installation de barrières en « Z » aux croisements à 2 ou à plusieurs voies où le sifflet de locomotive est interdit. À titre d'indication, depuis 2005, des projets d'amélioration de la sécurité des piétons ont été intégrés régulièrement au Programme d'amélioration des passages à niveau, financé par TC. Dans les lignes directrices de TC concernant la non-utilisation du sifflet de locomotive aux passages à niveau, on exige que

l'évaluation de la sécurité identifie les passages à niveau où la sécurité des piétons pose problème et qu'on propose des solutions à ces problèmes.

Réévaluation du Bureau (février 2011)

TC a mis en œuvre des programmes d'amélioration des systèmes de protection des piétons aux croisements de voie principale à voies multiples, et a intégré des mesures de protection des piétons au Programme d'amélioration des passages à niveau. TC a aussi établi des règles exigeant que l'on corrige tous les problèmes de sécurité des piétons avant qu'un projet d'interdiction du sifflet de locomotive soit approuvé. Par conséquent, le Bureau réévalue la réponse à la recommandation R96-14 et détermine qu'elle est « **entièrement satisfaisante** ».

Suivi exercé par le BST

Ce dossier est classé « **fermé** ».