



Bureau de la sécurité
des transports
du Canada

Transportation
Safety Board
of Canada



Présentation à la CTLA 2014 Déraillement de Lac-Mégantic

Faye Ackermans

Membre, Bureau de la sécurité des transports du
Canada

Halifax (N.-É.), 26 septembre 2014

Canada

Aperçu

- À propos du BST
- Que s'est-il passé cette nuit-là?
- Recommandations du BST
- Qu'est-ce qui a besoin de changer?
- Conclusions



À propos du BST

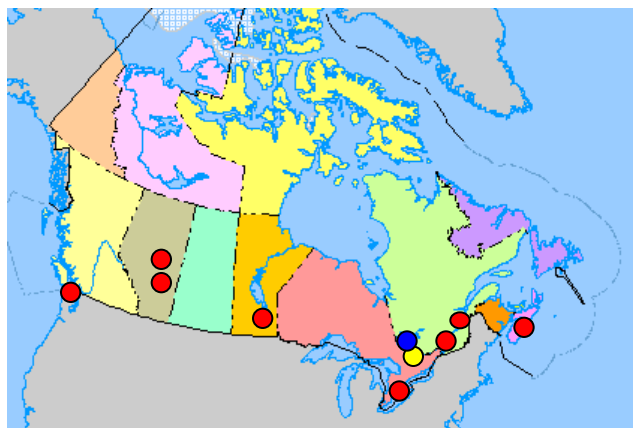
Mission : Améliorer la sécurité des transports dans les domaines de la marine, des pipelines, du rail et de l'aviation qui sont sous la responsabilité du gouvernement fédéral :

- en menant des enquêtes indépendantes;
- en cernant les lacunes de sécurité;
- en déterminant les causes ainsi que les facteurs contributifs;
- en faisant des recommandations;
- en publiant nos rapports.



Bureaux du BST

- L'Administration centrale se trouve à Gatineau (Québec).
- Le Laboratoire d'ingénierie est situé à Ottawa (Ontario).
- Des bureaux régionaux sont implantés à la grandeur du pays pour permettre aux enquêteurs d'atteindre rapidement les lieux d'un accident :



- Vancouver (Colombie-Britannique)
- Calgary (Alberta)
- Edmonton (Alberta)
- Winnipeg (Manitoba)
- Toronto (Ontario)
- Montréal (Québec)
- Québec (Québec)
- Halifax (Nouvelle-Écosse)

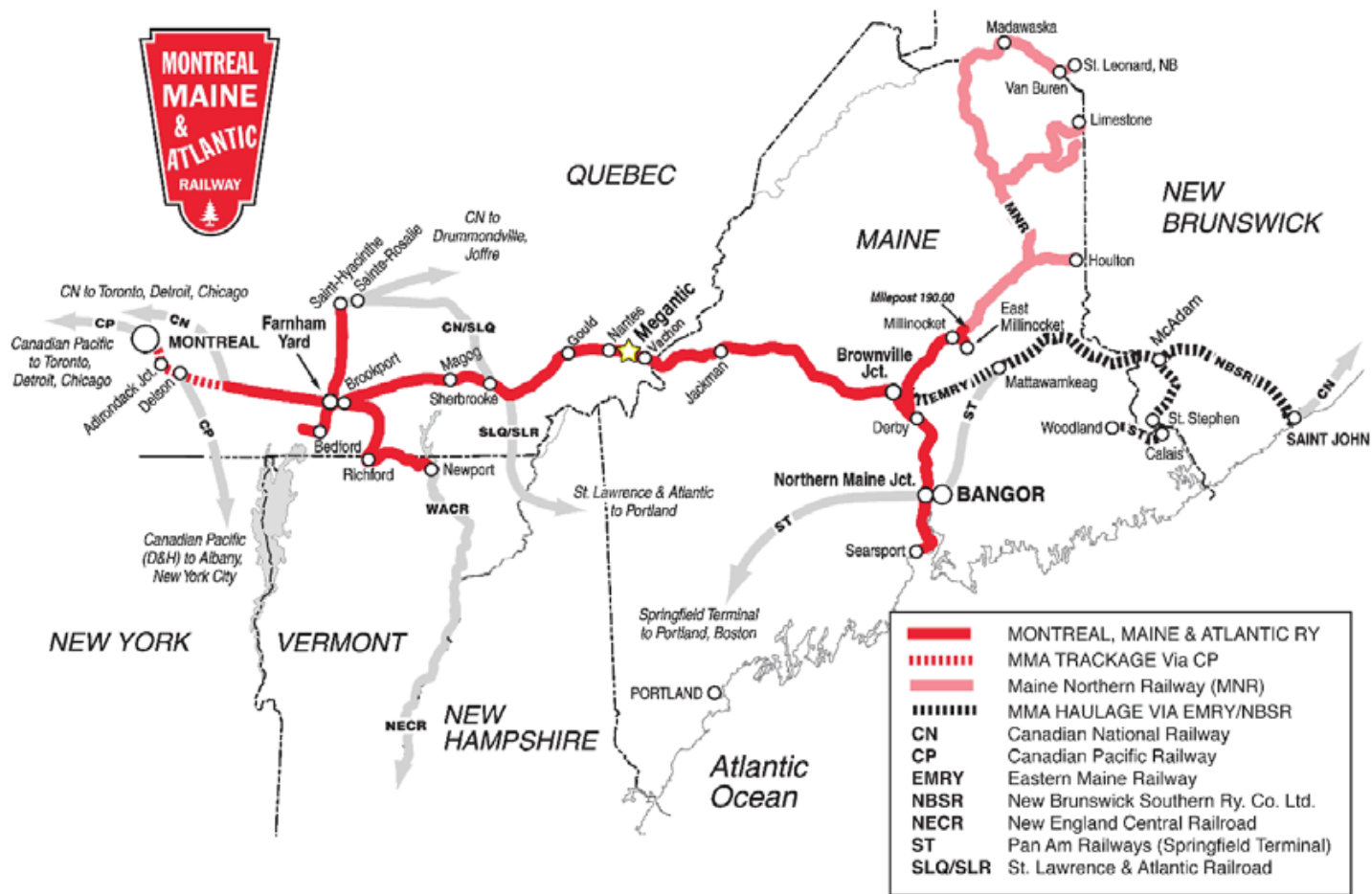


L'accident



Territoire de la MMA

MONTREAL, MAINE & ATLANTIC RAILWAY LTD.



Immobilisation du train à Nantes



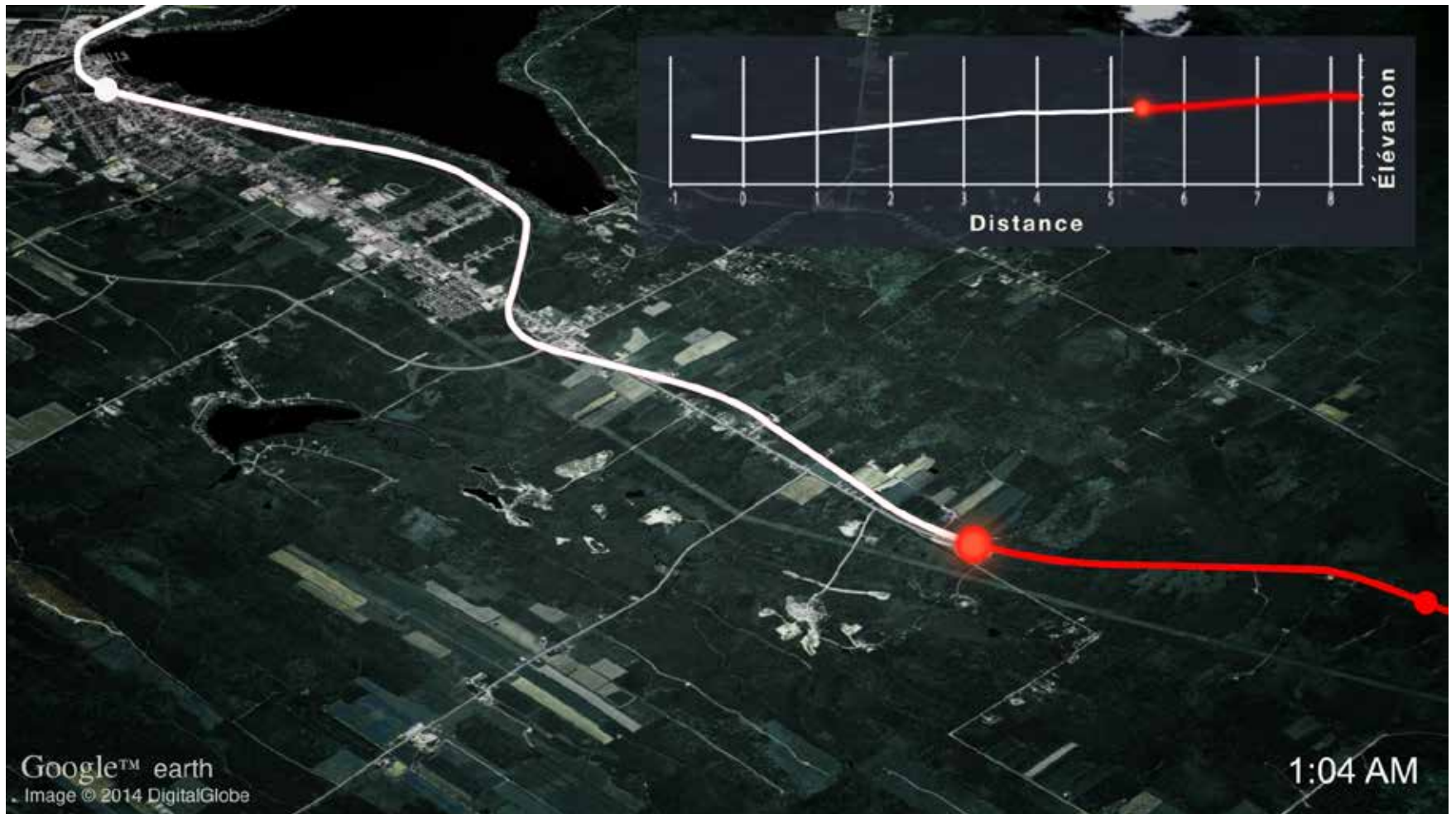
Freins



Pourquoi le train est-il parti à la dérive?



Trajectoire du train



Lac-Mégantic

juillet 2013

Bureau de la sécurité des transports
du Canada



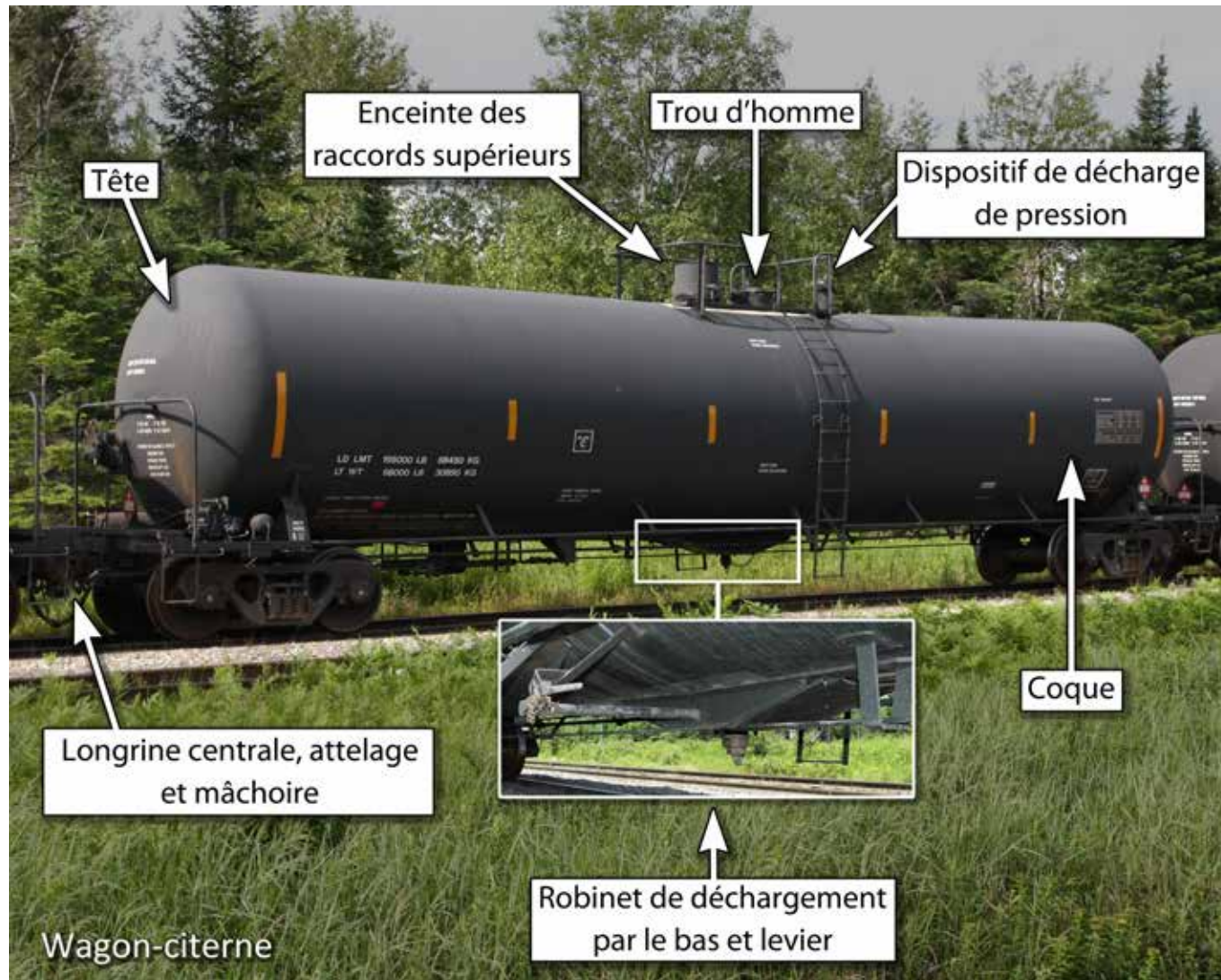
Transportation Safety Board
of Canada



Pourquoi y a-t-il eu tant de dommages?



Wagons-citernes

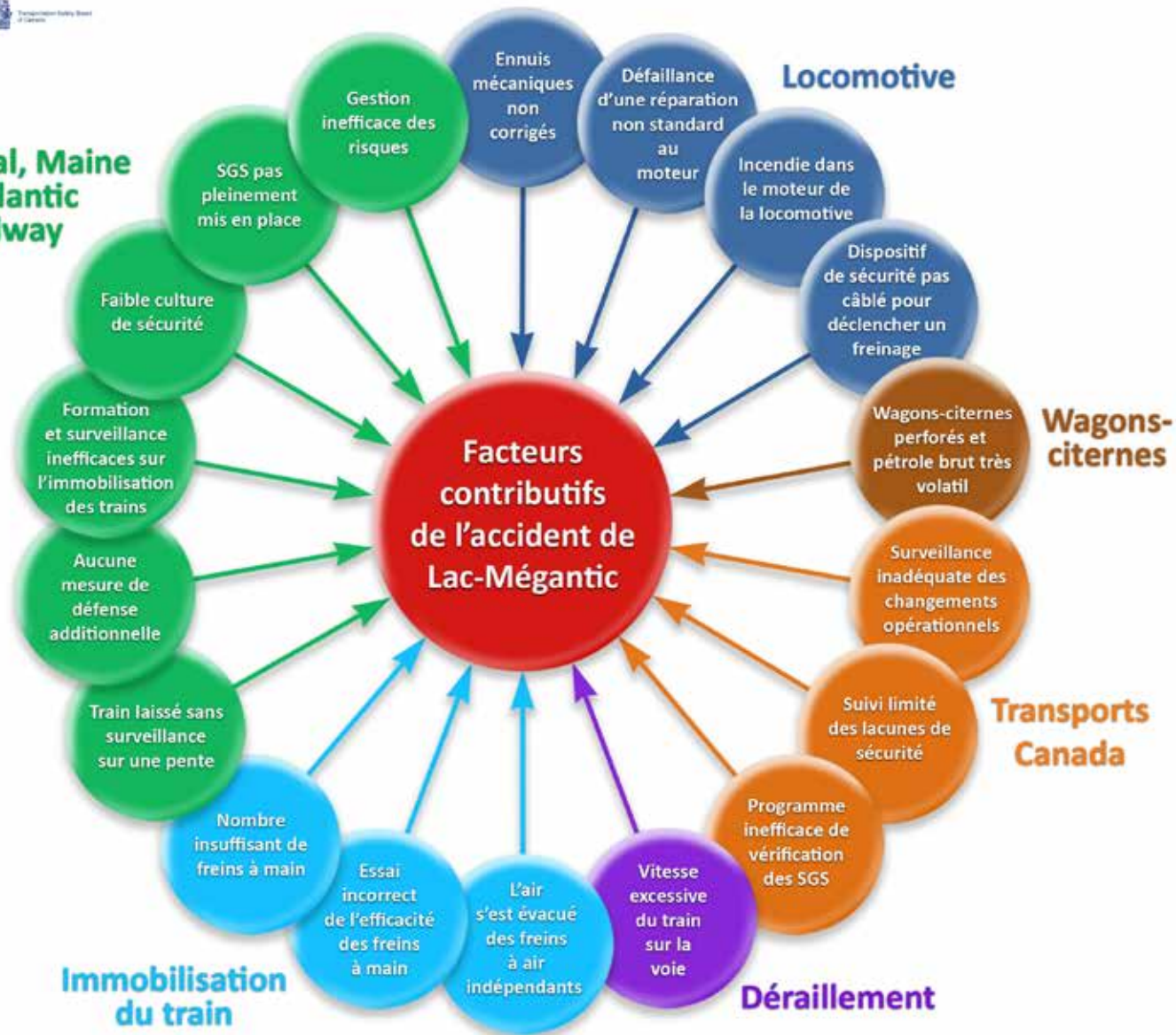


Comment cela a-t-il pu se produire?

- Qu'est-ce que le SGS?
- Culture de la sécurité à la MMA
- Surveillance par Transports Canada



Montreal, Maine & Atlantic Railway



Recommandations du BST

	Recommandation	Situation
R14-05 (Août 2014)	Transports Canada doit jouer un rôle plus actif à l'égard des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies ferroviaires, en s'assurant non seulement qu'ils existent, mais qu'ils fonctionnent et qu'ils sont efficaces.	NOUVELLE!
R14-04 (Août 2014)	Les compagnies ferroviaires canadiennes doivent mettre en place des moyens de défense physiques additionnels pour empêcher les trains de partir à la dérive.	NOUVELLE!
R14-03 (Janvier 2014)	Des plans d'intervention d'urgence doivent être élaborés lorsque de grandes quantités d'hydrocarbures liquides, comme le pétrole, sont acheminées.	Attention entièrement satisfaisante (Juin 2014)
R14-02 (Janvier 2014)	Les compagnies ferroviaires devraient procéder à la planification stratégique des itinéraires et améliorer l'exploitation de tous les trains qui transportent des marchandises dangereuses.	Attention satisfaisante (Juin 2014)
R14-01 (Janvier 2014)	Des normes de protection renforcées doivent être mises en place pour les wagons-citernes de catégorie 111.	Attention en partie satisfaisante (Juillet 2014)



« Cela ne doit plus jamais se reproduire. »

Pour empêcher un accident comme celui-ci de se reproduire, il faut les efforts concertés des parties suivantes :

- Transports Canada
- les compagnies de chemin de fer
- les expéditeurs
- les constructeurs de wagons-citernes
- les raffineries au Canada et aux États-Unis



« Qu'est-ce qui a besoin de changer? Toute la manière dont on considère le blâme. »

- Pointer du doigt n'empêchera pas le prochain accident.
- Pour les systèmes complexes, il ne suffit pas de s'en remettre seulement à une **culture axée sur les règles**.
- Ce dont on a besoin, ce sont des **défenses en profondeur**.



Conclusions

- Cet accident comptait 18 causes et facteurs contributifs.
- Les systèmes complexes exigent davantage que le seul fait de s'en remettre à la conformité aux règles; ils ont besoin de défenses en profondeur.
- Le BST continuera de surveiller la mise en application des recommandations — et de faire rapport publiquement de tout progrès réalisé.





Des questions?



Canada

