



Présentation de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada à l'intention du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des Communes

**ÉTUDE DES RETARDS DE VOYAGE ET DU TRAITEMENT DES PASSAGERS
AÉRIENS ET FERROVIAIRES**

Janvier 2023

Sommaire

Au cours des Fêtes, et pendant que plusieurs Canadiens et Canadiennes voyageaient pour retrouver leur famille, des conditions météorologiques difficiles ont eu des répercussions sur l'infrastructure ferroviaire du CN, y compris en Ontario.

En raison des conditions météorologiques, la Police provinciale de l'Ontario a fermé un grand nombre de routes de campagne et d'autoroutes, notamment des sections de l'autoroute 401 à la suite d'une collision impliquant près de 100 véhicules, et l'autoroute 402 après une collision de plus de 50 véhicules. Selon Hydro-One, en date du 26 décembre, 430 000 clients étaient sans électricité et devaient être rétablis.

Le 24 décembre, vers 11 h, HE, dans ce contexte de conditions extrêmes, un train du CN a déraillé près de Grafton, en Ontario, ce qui a rendu une portion de la voie impraticable pendant 59 heures. L'un des wagons impliqués transportait des marchandises dangereuses. Même si aucune de ces marchandises n'a été rejetée dans l'environnement, ces conditions nécessitaient de nombreuses précautions. Les équipes du CN ont travaillé sans relâche pour résoudre l'interruption et ont gardé à l'esprit tout au long des travaux la période importante pendant laquelle est survenu ce déraillement et l'interruption de service qui s'en est suivi.

Offrir aux Canadiens et Canadiennes une infrastructure ferroviaire sécuritaire et fiable est d'une importance capitale pour le CN. Des équipes provenant de plusieurs endroits de l'Ontario et du Québec ont été dépêchées afin de dégager de façon sécuritaire les voies dans des conditions très difficiles. L'accès au site du déraillement et à du matériel spécialisé nécessaire pour retirer les débris a été compliqué en raison des conditions météorologiques extrêmes, des fermetures de routes, des accès routiers limités, des vents violents, de la visibilité limitée, des wagons et de la locomotive ayant déraillé qui se trouvaient à la fois à l'extrémité est et ouest d'un pont étroit avec des remblais abrupts de chaque côté de la voie et situé au-dessus d'un ruisseau, etc.

De plus, le déraillement en soi posait un problème d'ingénierie et de logistique assez complexe. Les wagons ayant déraillé étaient empêtrés dans la locomotive et dans des wagons d'un train immobilisé sur la voie parallèle, ce qui rendait très difficile de dégager les voies sans causer d'interruptions supplémentaires. Le risque que plusieurs wagons et la locomotive tombent dans le ruisseau pendant le processus était accru.

Comme toujours, le CN a maintenu la communication avec VIA Rail, son partenaire de transport voyageur, tout au long de l'incident afin de s'assurer que l'entreprise puisse planifier les trajets sécuritaires des voyageurs canadiens une fois les travaux terminés. Un service partiel a été finalement rétabli le 27 décembre et les trains de VIA Rail ont pu recommencer à circuler. Le service a été rétabli dans son entièreté le 28 décembre.

Introduction

Reconnaissant le souhait de certains députés membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des Communes d'entendre le CN à propos de sa gestion de l'interruption de service du 24 au 27 décembre suivant une tempête de neige extrême, nous croyons qu'il est important d'expliquer à mesdames et messieurs les députés le contexte et certains faits liés à l'incident. Nous espérons que l'information ci-dessous permettra aux membres du comité d'avoir une meilleure compréhension des faits.

Le CN dispose d'un réseau ferroviaire d'environ 20 000 milles de parcours couvrant le Canada et le centre des États-Unis. Ce réseau est essentiel pour l'économie, les clients et les collectivités qu'il dessert. Dans le cadre d'un engagement inébranlable à l'égard de la sécurité, nous sommes fiers du travail accompli par notre personnel composé de plus de 22 600 cheminots.

Même si nous cherchons constamment à atteindre l'excellence opérationnelle, les conditions météorologiques extrêmes présentent parfois, de manière inévitable, des défis. C'était le cas pour cet incident avec la tempête de neige violente qui s'est abattue sur la province de l'Ontario pendant plusieurs jours au cours des Fêtes. Cette tempête a causé la fermeture d'autoroutes et des centaines de milliers de foyers se sont retrouvés sans électricité. C'est dans ces conditions que le déraillement s'est produit et a causé une interruption du service sur notre ligne principale entre Toronto et Montréal.

Dans un esprit de collaboration et de transparence, nous voudrions offrir aux députés membres de ce comité un survol des défis que nous avons rencontrés et les travaux effectués par nos cheminots pour rétablir le service le plus rapidement possible dans des circonstances extraordinaires, tout en maintenant la sécurité à l'avant-plan : celles des passagers bloqués et celle des membres de nos équipes qui ont travaillé sans relâche contre les éléments, et ce, pendant des jours.

Contexte : la relation entre le CN et VIA Rail

VIA Rail, le service ferroviaire voyageur national du Canada, a été fondée en 1977 lorsque le CN (aussi une société d'État à cette époque) s'est départi de son service voyageur afin qu'il devienne une société d'État distincte. Les deux sociétés d'État ont coexisté jusqu'à ce que le CN soit privatisé en 1995 en vertu de la *Loi sur la commercialisation du CN*. Après la privatisation du CN, les deux entreprises ont poursuivi leur coopération par le biais des droits de circulation octroyés par le CN aux services voyageurs de VIA Rail.

Aujourd'hui, VIA Rail continue de fournir des services ferroviaires voyageurs interurbains à ses clients, principalement sur des voies appartenant au CN. En fait, plus de 95 % des voies utilisées par le service ferroviaire voyageur de VIA Rail figurent sur le réseau du CN, la portion restante étant sur des voies appartenant à VIA Rail ou à d'autres entreprises ferroviaires de transport de marchandises ou de services de trains voyageurs et de banlieue.

En raison de la double utilisation du réseau ferroviaire, c'est-à-dire que des trains de marchandises et de voyageurs circulent sur le même réseau, le CN et VIA Rail sont constamment en étroite communication afin de coordonner les activités. La coordination de ces échanges entre les deux entreprises ferroviaires est effectuée par le Centre de contrôle de la circulation ferroviaire (CCCF) du CN, qui gère la circulation ferroviaire sur le réseau du CN, et par le Centre de contrôle des opérations (CCO) de VIA Rail.

Présentation étape par étape des événements survenus entre les 23 et 27 décembre 2022

Les services de VIA Rail ont été grandement affectés entre les 23 et 27 décembre. Deux raisons distinctes ont causé l'interruption du service :

1. Une violente tempête de neige a perturbé des parties de la subdivision de Kingston dans la soirée du 23 décembre.
2. Un déraillement du CN est survenu à Grafton (au mille 256.1) dans la subdivision de Kingston à 11 h le 24 décembre, ce qui a coupé la circulation à cet endroit pendant 59 heures.

VIA Rail et le CN ont maintenu leurs communications pendant l'entièreté de l'interruption du service. Nous étions également en communication avec Transports Canada, ainsi qu'avec le maire local, la directrice de comté et les députés fédéral et provincial.

23 décembre – Tempête de neige

À partir de l'après-midi et de la soirée du 23 décembre jusqu'à tôt le matin du 24 décembre, une tempête hivernale majeure a causé des pannes d'électricité et des fermetures de routes dans l'est de l'Ontario. Les incidences sur l'infrastructure ferroviaire de la subdivision de Kingston comprenaient des pannes d'électricité de tous les passages à niveau publics qui sont protégés par une signalisation automatique entre Caron (mille 19.4) et Regis (mille 65.4), ce qui équivaut à une distance de 46 milles, et tous ceux se trouvant entre Brighton (mille 240.8) et Newtonville (mille 278.3), ce qui équivaut à une distance de 38 milles.

Par conséquent, tous les trains qui circulaient dans ces zones devaient arrêter pour protéger la circulation routière en activant manuellement les dispositifs de signalisation des passages à niveau publics. Aussi, plusieurs aiguillages situés à Cobourg et à Grafton ont dû être manœuvrés manuellement pour être franchis.

24 décembre – Déraillement des trains Q 12291 22 et M 30511 22 du CN.

Le 24 décembre, le train Q 12291 22 (122) circulait en direction est dans la subdivision de Kingston. Alors que le train 122 circulait à l'emplacement de l'incident, la locomotive menante du train 305 (M 30511 22) et six wagons intermodaux ont déraillé avec 19 conteneurs intermodaux du train 122, dont un était un conteneur-citerne transportant des marchandises dangereuses. La cause de cet incident fait toujours l'objet d'une enquête.

À partir de 11 h le 24 décembre jusqu'à 22 h le 26 décembre, cet emplacement de la subdivision de Kingston a été impraticable. L'interruption de la ligne à cet endroit a forcé VIA Rail à annuler ses trajets Toronto-Ottawa et Toronto-Montréal.

Du 24 décembre au 27 décembre – Travaux de dégagement

Des équipes provenant de plusieurs endroits de l'Ontario et du Québec ont été dépêchées afin de dégager de façon sécuritaire les voies dans des conditions très difficiles. L'accès au site du déraillement et à du matériel spécialisé nécessaire pour retirer les débris a été compliqué en raison des conditions météorologiques extrêmes, des fermetures de routes, des accès routiers limités, des vents violents, de la visibilité limitée, des wagons et de la locomotive ayant déraillé qui se trouvaient à la fois à l'extrémité est et ouest d'un pont étroit avec des remblais abrupts de chaque côté de la voie et situé au-dessus d'un ruisseau, etc.

Les travaux de dégagement du matériel ont débuté le matin du 25 décembre, lorsque le premier matériel spécialisé et les équipes ont pu atteindre le site. Les travaux se sont poursuivis jusqu'au milieu de l'avant-midi du 26 décembre.

Des portions de la voie ont pu être reconstruites pendant la fin des travaux de dégagement du matériel. Cependant, une bonne partie des travaux d'entretien de la voie et de la signalisation ont seulement pu commencer en milieu d'avant-midi le 26 décembre après que les machines spécialisées, les wagons et la locomotive aient quitté le site.

Les travaux de reconstruction de la voie se sont poursuivis sans relâche. La priorité a été mise sur la voie principale nord dont le service a été rétabli vers 22 h le 26 décembre. Ensuite, les travaux ont continué jour et nuit pour la voie principale sud, dont le service a été rétabli vers 21 h le 27 décembre.

En raison de l'accumulation de retard causé par l'interruption de la ligne, il a été décidé que VIA Rail rétablirait un service partiel le 27 décembre en exploitant 14 trains et en redéployant son matériel.

VIA Rail a rétabli l'entièreté de son service dans la subdivision de Kingston le 28 décembre en exploitant 26 trains.

À l'avenir

Nous comprenons la frustration de voir des rassemblements des Fêtes en famille compromis ou écourtés. Nos cheminots ont affronté des conditions météorologiques extrêmes pour s'assurer que les voyageurs canadiens ne soient pas séparés de leur famille trop longtemps. Les travaux ont été effectués en assurant la sécurité de nos équipes, afin que nos membres du personnel puissent retrouver eux aussi leur famille pendant les Fêtes.

Nous croyons qu'il est important de souligner le travail acharné effectué par nos cheminots dans ces circonstances exceptionnelles. Nous voulons également reconnaître le soutien offert par les collectivités locales.

Collectivement et individuellement, nous nous efforcerons toujours d'apprendre et de nous améliorer. Chaque expérience en est une occasion. Nos cheminots ont travaillé au meilleur de leurs capacités sans compromettre la sécurité et en gardant en tête qu'il était primordial de rétablir le plus rapidement possible la circulation des trains voyageurs et de marchandises. Nous avons également communiqué régulièrement et avec le plus de détails possible. Il n'y a aucun doute que notre capacité à prédire de façon fiable le temps nécessaire pour rouvrir les voies dépendait largement de facteurs externes qui échappaient à notre contrôle. Nous avons eu à réévaluer nos estimations, ce qui a été communiqué à VIA Rail.

Dans le cadre de sa responsabilité envers les Canadiens et Canadiennes, le CN poursuivra sa collaboration avec ce comité, les gouvernements et les intervenants afin de s'assurer que la sécurité et les pratiques exemplaires sont maintenues sur le réseau ferroviaire transcanadien.