

Mémoire présenté au

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes du Canada dans le cadre de son étude sur la sécurité ferroviaire

Date : 8 février 2022

Préparé par :

M. Chris Apps

Directeur, Service des terres et des ressources

Première Nation de Kitselas

Le mémoire a pour but de fournir un complément d'information sur différents problèmes qui se sont posés à la Première Nation de Kitselas sur le plan de la sécurité ferroviaire, des consultations et du risque. Bien qu'elle ne s'oppose pas d'emblée au développement industriel, notre Nation s'attend à ce que les changements qui y sont associés répondent aux aspirations et aux besoins de la collectivité. Les changements apportés au paysage naturel et à la composition de la communauté par les activités industrielles doivent, en définitive, être soupesés au regard de différents facteurs. Il est donc indispensable de diffuser l'information pertinente, afin que ces impacts puissent être évalués, pour être ensuite atténués ou évités.

Manque d'information et devoir de vigilance

Il a été extraordinairement difficile d'obtenir de l'information et une hiérarchie claire des responsabilités. Pour permettre à la Nation Kitselas et aux autres Nations d'examiner et de comprendre les nombreux effets du développement sur leur territoire, les organismes de réglementation et les sociétés ferroviaires doivent mieux s'acquitter de leur responsabilité de recueillir et de communiquer les données avec transparence. Par exemple, il est possible d'obtenir des données discrètes sur le trafic, mais pas de renseignements précis comme le volume du trafic sur une ligne donnée. Une collectivité ou une municipalité peut avoir accès à de l'information sur les marchandises dangereuses visées par l'Ordre 36, mais cette information ne permet pas de prévoir le véritable volume de trafic au fil du temps. Les changements dans la structure du trafic ont un impact important, comme l'a montré notre évaluation du risque.

Plus encore que les données brutes, la distribution des responsabilités en cas de déraillement ou d'une autre catastrophe est extrêmement floue. Nous croyons savoir que Transports Canada (TC) est chargé de l'application de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*; mais qui est responsable des interventions d'urgence ou de la prévention et du nettoyage des déversements? Il existe de nombreuses zones grises dans les responsabilités des différentes parties : la municipalité, Transports Canada, CANUTEC, la province, les sociétés ferroviaires et l'expéditeur. Ces questions visent à définir « qui doit intervenir », et les réponses sont relativement simples. Ce que nous voulons savoir est « qui est responsable? » Pour la Nation Kitselas et d'autres Nations dépendantes du fleuve Skeena, la question est de savoir qui serait responsable en cas d'incident comme celui de la rivière Cheakamus, en 2005. Le Canadien National (CN) a déclaré qu'en définitive, la responsabilité incomberait à l'expéditeur des marchandises.

Un dialogue franc sur cette question doit être entrepris avec les collectivités visées de tout le Canada. Il n’y a pas de lignes de vue claires, mais seulement, semble-t-il, des politiques judiciaires prises en réponse aux catastrophes.

Consultation et intégration des composantes ferroviaires dans l’évaluation environnementale

La consultation sur les questions ferroviaires a été extrêmement limitée, en particulier en ce qui concerne les impacts de l’augmentation du trafic du fait de la création ou de l’agrandissement de projets industriels ou des évaluations subséquentes des itinéraires clés, qui découlent dudit accroissement de trafic.

En 2019, TC a indiqué à la Nation Kitselas que le CN l’avait avisé qu’il intensifierait le transport de marchandises dangereuses et que ce couloir allait vraisemblablement devenir un itinéraire clé. Par conséquent, le CN s’est préparé à effectuer son évaluation du risque au deuxième trimestre de 2020. Nous avons été informés que ce serait un bon moment pour nous d’exposer nos préoccupations en matière de protection et de sécurité, sur le portail accessible sur le site Web public du CN. On nous a indiqué que ce portail était l’outil de consultation prévu pour satisfaire aux exigences du *Règlement relatif aux trains et aux itinéraires clés*. TC nous a aussi indiqué que la société « doit indiquer comment les risques en question ont été atténués, dans une communication, par exemple [TRADUCTION] ». On nous a précisé que les évaluations du risque préparées par les sociétés ferroviaires ne sont pas des documents publics et que, bien que le Ministère examine périodiquement l’évaluation du risque menée par le CN en application du *Règlement*, l’évaluation appartient au CN. On nous a dit de nous rendre au portail et de rédiger un texte à coller dans le champ approprié. Nous avons ensuite constaté que le champ n’acceptait pas plus de 512 caractères, les espaces compris. Mon personnel et moi-même avons donc rédigé une lettre réduite à quatre phrases. Vous trouverez plus bas une capture d’écran du formulaire et un exemplaire de la lettre. Le CN ne nous a pas répondu et n’a pas communiqué avec nous pour discuter des itinéraires clés.

La Nation Kitselas comprend bien qu’en définitive, la consultation ne relève pas du CN, mais est plutôt la responsabilité de la Couronne. C’est pourquoi nous avons été très déçus d’apprendre que le projet Vopak Pacifique Canada n’a pas été désigné comme projet sujet à révision par l’ACEE. Au prix d’efforts considérables, le Bureau d’évaluation environnementale de la Colombie-Britannique s’est engagé à inclure les composantes ferroviaires dans son évaluation. Cependant, le Bureau a ensuite été avisé par TC que cette question n’était pas de sa compétence. L’augmentation considérable du trafic ferroviaire prévue dans ce projet n’a plus été prise en compte à partir de ce moment.

Les répercussions environnementales et socioéconomiques potentielles et réelles d’un volume de trafic ferroviaire accru associé à la création ou à l’agrandissement d’un projet ne sont pas évaluées ni prises en compte sous le régime des lois actuelles. D’après notre expérience, l’exclusion du trafic ferroviaire de la portée des évaluations environnementales s’explique par une faille dans les champs de compétence : les promoteurs n’ont généralement pas « la garde et le contrôle » des marchandises transportées, alors que la province doit s’en remettre à Transports Canada comme organisme de réglementation

responsable du transport ferroviaire. Cependant, les lois et les règlements appliqués par Transports Canada ne régissent que la sûreté des opérations du trafic ferroviaire, généralement sous la forme de plans d'intervention d'urgence (PIU). C'est ainsi que les effets potentiels de l'augmentation du trafic ferroviaire – bruit, collisions avec des animaux, émissions atmosphériques, entraves à l'accès, accidents et défaillances – ne sont pas pris en compte. Pour la Nation Kitselas et bien d'autres Nations que traverse ou longe la voie ferrée, cette situation représente une lacune importante de la réglementation, qu'il faut combler.

Évaluation du risque associé au transport ferroviaire et routier

En 2021, la Première Nation de Kitselas a commandé une étude documentaire sur les risques que pourraient poser les installations et le transport ferroviaires pour son peuple et son territoire traditionnel. L'étude a été réalisée par Oboni Riskope Associates Inc. (www.riskope.com) en collaboration avec Arrowsmith Gold Inc., deux cabinets-conseils de calibre mondial spécialisés respectivement en évaluation du risque et en santé et sécurité communautaires. La section ci-dessous livre un aperçu des travaux réalisés et présente des recommandations pour le Comité.

Approche : L'équipe d'évaluation a fondé son étude sur des documents publiquement accessibles et sur de la documentation fournie par la Nation Kitselas.

Les évaluations du risque portent généralement sur deux principaux aspects :

- 1) la probabilité d'un incident;
- 2) les conséquences d'un incident (maladies, blessures, décès, etc.).

Dans le cadre de l'étude, les **incidents étaient les accidents potentiellement préjudiciables pour le public** (p. ex., victimes d'accidents ferroviaires ou de la route) **ou pour l'environnement** (secteurs d'une valeur particulière pour la Nation Kitselas).

L'étude a aussi porté sur les interactions possibles entre la voie ferrée et le trafic routier, étant donné que des tronçons considérables du tracé de l'infrastructure sont adjacents à la route 16. Ce point est important, car une interaction négative entre les deux types d'infrastructure pourrait causer des accidents graves, surtout si le volume de trafic augmente.

Données incluses : Après une description du réseau de transport et du milieu environnant, l'étude a passé en revue les différents projets existants ou prévus dans la région, et estimé les besoins et les augmentations subséquents en matière de trafic ferroviaire et routier (selon les données et les renseignements disponibles). Des paramètres particuliers du réseau de transport, comme les déclivités, les ponts et les tunnels, ont été définis et cartographiés au moyen d'une base de données géoréférencées.

Impacts potentiels examinés

Effets sur i) les populations, ii) l'environnement et les zones d'intérêt particulier, iii) les installations industrielles et publiques. Les effets sur les populations peuvent être directs (p. ex., accident de circulation) ou indirects (p. ex., accident d'origine industrielle influant sur le mode de vie ou la survivabilité à long terme). Une analyse des données géoréférencées permet

d'illustrer les « points chauds » potentiels créés par la combinaison des risques de catastrophes naturelles et des dangers anthropiques le long de la voie ferrée et des tracés routiers. Ces « points chauds » reflètent une concentration accrue des risques et des répercussions potentielles le long de la voie ferrée à des intervalles de 10 mètres. Les critères associés aux risques répertoriés dans l'hypothèse d'un intervalle de 10 mètres sont les suivants :

- zone couverte par une avalanche antérieure
- zone à l'intérieur d'une zone tampon de 100 mètres (?) d'un incident ferroviaire antérieur
- présence d'un pont ou d'un tunnel
- zone couverte par un feu incontrôlé antérieur
- zone de tsunami
- présence d'une déclivité de plus de 25 degrés de la voie ferrée vers le lit d'un cours d'eau.

L'étude a conclu que, si les incidents ferroviaires et les accidents routiers sont pris en compte, le risque de préjudices pour les populations approchait déjà les seuils d'acceptabilité sociale internationaux. En d'autres termes, la situation de la sécurité ferroviaire et routière en est à un point de bascule et il est donc juste d'affirmer que des gens ou le milieu environnant seront victimes d'un incident, la question n'étant plus de savoir si cela arrivera, mais bien quand cela se produira.

Recommandations

- 1) ***Inclure le risque ferroviaire et routier parmi les paramètres usuels des évaluations environnementales des projets.*** Les voies ferrées et les routes peuvent être vues comme des installations accessoires du projet et toute augmentation de la pression sur les infrastructures doit être considérée, puisque cela pose un risque direct pour la population. Sans une évaluation de ces paramètres, il sera impossible de connaître les mises à niveau et les améliorations à apporter au réseau.
- 2) **Recueillir des données complémentaires sur la circulation routière, en particulier le nombre de passages quotidiens, ainsi que des données détaillées sur le transport de marchandises dangereuses.** Ces données permettraient d'actualiser les résultats de l'étude et faciliteraient la préparation de plans d'intervention d'urgence en cas d'incident.
- 3) **Fournir une information plus transparente sur : les substances transportées à l'intérieur des zones peuplées ou qui y transitent** (sans cette information, les collectivités ne peuvent pas se préparer à des situations d'urgence); les enquêtes internes des sociétés ferroviaires; les critères déterminant la nécessité d'une enquête ou l'abaissement du seuil de ces critères – pour permettre la réalisation d'enquêtes plus approfondies et l'inclusion de plus d'incidents, d'incidents de moindre gravité, d'incidents particuliers ou évités de justesse, et la communication de ces enquêtes à l'échelle régionale; les distances minimales entre les opérations

- ferroviaires (p. ex., aires de dépôt, de stockage et d'échange) et les installations clés (p. ex., hôpitaux, écoles, etc.).
- 4) **Évaluer les capacités de préparation et d'intervention relatives aux urgences liées au transport de marchandises dangereuses dans des zones peuplées** et s'assurer que les intervenants ont accès à l'équipement et à la formation nécessaires pour mener une action efficace et sécuritaire en situation d'urgence.
 - 5) **Appuyer la création d'un programme mutuellement avantageux de sensibilisation de la population locale et de signalisation le long des chemins, aux embranchements ferroviaires et aux intersections avec la route.** Sans cette mesure, les risques vont augmenter, surtout avec l'augmentation du volume de trafic ferroviaire et routier prévue et décrite dans les documents du promoteur.
 - 6) **L'augmentation prévue du nombre d'accidents nécessiterait la mise en œuvre d'un programme de prévention mutuellement avantageux** pour les parties intéressées, notamment les populations locales, la société ferroviaire, les ministères provincial et fédéral des Transports ainsi que les villes et les Premières Nations concernées.
 - 7) **Compte tenu du manque de données précises et vérifiables, il est primordial que la situation fasse l'objet d'un suivi et de mises à jour régulières, en particulier les événements liés aux changements climatiques.** Les résultats du suivi doivent être transparents et accessibles aux dirigeants des collectivités et au personnel des interventions d'urgence.
 - 8) **Les opérations d'urgence et de sauvetage doivent être planifiées,** compte tenu des entraves que pourraient créer la fermeture de routes et de voies ferrées ou la défaillance des réseaux de télécommunications ou d'électricité.

Évaluation des risques pour les itinéraires clés

Nous avons éprouvé des difficultés dans le traitement de votre demande. Il est possible que vos données n'aient pas été sauvegardées.

Nom complet :	Chris Apps
Courriel :	LR.Director@kitselas.com
Nom de la compagnie :	Première Nation de Kitselas
Service :	Service des terres et des ressources
N° de téléphone :	250-922-5871
Ville :	Terrace
Province/État :	Colombie-Britannique
Message :	La Nation Kitselas connaît un développement industriel sans précédent. Des trains traversent notre communauté chaque jour. Il nous a été difficile d'obtenir du CN de l'information relative à la sécurité de notre peuple. Nous déplorons le manque d'information transparente sur la fréquence et l'horaire du trafic ferroviaire ou les mesures que nous devons prendre en cas d'incident. La présente est une expression officielle de notre souhait de participer à une évaluation des risques pour les itinéraires clés, afin de nous assurer que les risques pour nos collectivités sont bien compris et atténués en conséquence.

Je ne suis pas un robot.



Service des terres et des ressources Kitselas

2225, chemin Gitau, Terrace (C.-B.) V8G 0A9

Tél. : 778-634-3517 ♦ www.kitselas.com

Le 3 février 2020

Canadien National (CN)
Montréal (siège)
935, rue de La Gauchetière Ouest
Montréal (Québec), Canada
H3B 2M9

OBJET : Dépôt officiel d'une demande de consultation plus approfondie sur les risques pour la santé et la sécurité

La Première Nation de Kitselas est une nation autochtone du Nord-Ouest de la Colombie-Britannique, au Canada, située près de la ville de Terrace. Notre territoire traditionnel est traversé par la voie ferrée du CN reliant Prince George et Prince Rupert, et nos collectivités sont sises le long de la route 16. À plusieurs endroits, la ligne du CN traverse nos terres de réserve.

Le territoire de la Nation Kitselas connaît un développement industriel sans précédent. En mai 2019, nous avons commandé une évaluation du risque pour la santé et la sécurité communautaires associé à cette activité. Le CN s'est révélé un intervenant d'un secteur industriel où les activités sont susceptibles de poser un risque pour le peuple Kitselas, pour les raisons suivantes.

Des données de Transports Canada font état d'une augmentation de 7 % des accidents ferroviaires canadiens entre 2017 et 2018, et d'une hausse de 10 % en comparaison de la moyenne antérieure sur une période de 10 ans. Le nombre d'incendies et d'explosions le long des voies ferrées a augmenté de plus de 200 % au cours des 10 dernières années, dont 12 incidents en 2008 et 34 en 2018¹. Quelque 49 incendies et explosions sont venus s'ajouter au cours des 5 premiers mois de 2019 (entre janvier et mai)². Ces données révèlent une augmentation du transport de substances inflammables et explosives, alors que les mesures et les protocoles de sécurité n'ont peut-être pas été mis en place dans leur intégralité.

La réalité pour la Nation Kitselas est que les trains du CN traversent ses collectivités chaque jour. Il nous a été difficile d'obtenir du CN de l'information sur la sécurité et la santé de nos populations. Nous déplorons le manque d'information transparente sur le volume et la fréquence du trafic ferroviaire et les mesures que nous devons prendre en cas de déversement ou d'incident. Pour l'heure, la Nation Kitselas ne dispose pas de capacités prévisibles de préparation ou d'intervention en cas d'urgence ni d'accès à une formation spécialisée sur la gestion des déversements ou des matières dangereuses. Nos services d'urgence dans la région sont débordés par LNG Canada et le projet de gazoduc Coastal Gaslink.

Notre Nation est touchée par ce que nous considérons comme un « itinéraire clé ». La présente constitue une expression officielle de notre souhait de participer à une évaluation des risques pour les itinéraires clés, afin de nous assurer que les risques pour nos collectivités sont bien compris et atténués en conséquence.

Veuillez agréer mes salutations distinguées,

Chris Apps
Directeur, Service des terres et des ressources Kitselas
LR.Director@Kitselas.com

¹ Bureau de la sécurité des transports du Canada, Événements de transport ferroviaire en 2018. En ligne à <https://www.tsb.gc.ca/fra/stats/rail/2018/sser-ssro-2018.html>

² Bureau de la sécurité des transports du Canada, Statistiques mensuelles sur les événements ferroviaires, mai 2019. En ligne à

https://publications.gc.ca/collections/collection_2019/bst-tsb/TU2-10-2019-5-fra.pdf