



GREAT LAKES AND ST. LAWRENCE CITIES INITIATIVE
ALLIANCE DES VILLES DES GRANDS LACS ET DU SAINT-LAURENT

RÉSOLUTION 03 – 2015M

TRANSPORT FERROVIAIRE DE PÉTROLE ET DÉRAILLEMENTS

ATTENDU QUE le transport ferroviaire de pétrole a augmenté par un facteur de 40 au cours des 5 dernières années et qu'il se chiffre actuellement à 500 000 wagons-citernes par année;

ET ATTENDU QUE selon l'U.S. Federal Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration, le pétrole des champs pétroliers de Bakken est plus volatile et plus dangereux que d'autres types de brut, augmentant le risque d'explosion lors d'une rupture d'un wagon-citerne causée par un déraillement;

ET ATTENDU QU'UN train transportant du pétrole brut issu des champs pétroliers de Bakken a déraillé à Lac-Mégantic le 6 juillet 2013, causant 47 décès, la destruction de la moitié du centre de la ville et le déversement de 1,3 millions de barils de pétrole;

ET ATTENDU QUE malgré l'introduction de nouvelles mesures de sécurité suite à la tragédie de Lac-Mégantic, au moins 5 autres déraillements sérieux ont eu lieu au cours des 10 premières semaines de l'année 2015 par des trains transportant du pétrole des sables bitumineux albertains ou des champs pétrolifères de Bakken, à un rythme approchant un déraillement à toutes les deux semaines, à Gogama (Ontario, 14 février), Mount Carbon (Virginie-Occidentale, 18 février), Hornepayne (Ontario, 5 mars), Galena (Illinois, 5 mars) et de nouveau à Gogama (7 mars);

ET ATTENDU QUE ces déraillements ont causé des explosions, des feux, un décès, des impacts environnementaux sur l'air, les cours d'eau et les sols, des évacuations, la destruction de propriétés et la fermeture de prises d'eau potable;

ET ATTENDU QU'EN réponse au premier déraillement de Gogama, durant lequel 6 200 barils de pétrole et de distillat de pétrole ont été déversés, le Bureau de la sécurité des transports du Canada a émis un communiqué indiquant : « Une évaluation préliminaire des wagons-citernes conformes à la norme CPC-1232 en cause dans cet événement (déraillement de Gogama) montre l'insuffisance de cette norme, étant donné leur performance semblable à celle



des wagons-citernes de catégorie 111 de l'ancienne génération qui étaient en cause dans l'accident à Lac-Mégantic »;

ET ATTENDU QUE le Bureau de la sécurité des transports du Canada a constaté que le déraillement et l'explosion d'un train transportant du pétrole brut et du gaz de pétrole liquéfié sur un chemin de fer du Canadien National près de Gainford (Alberta) en 2013 a été causé par de nombreuses fractures des rails, malgré des tests réalisés sur ces mêmes rails deux mois avant l'accident;

ET ATTENDU QU'EN raison de la proximité de chemins de fer des Grands Lacs, du fleuve Saint-Laurent et de leurs affluents, la sécurité du transport de pétrole par rail doit être traitée comme une priorité afin de protéger les Grands Lacs et le Saint-Laurent et doit être traitée de manière binationale;

POUR CES MOTIFS, IL EST RÉSOLU QUE les maires membres de l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent considèrent les dommages causés par les déraillements et les dommages anticipés par de futurs accidents de transport ferroviaire de pétrole gouvernés par les normes actuelles inacceptables;

ET IL EST ÉGALEMENT RÉSOLU QUE l'Alliance demande aux gouvernements fédéraux du Canada et des États-Unis de s'entendre immédiatement sur des normes harmonisées qui adoptent les plus hauts standards de protection dans le transport ferroviaire de pétrole, y compris mais sans s'y limiter:

- a) L'accélération de l'introduction de normes de sécurité améliorées pour les nouveaux wagons-citernes et pour ceux en service;
- b) L'harmonisation complète des règles de sécurité entre les deux pays pour les wagons-citernes existants, en particulier en ce qui concerne l'élimination progressive des wagons-citernes dépassés et dangereux et l'utilisation obligatoire des freins pneumatiques à commande électronique sur tous les wagons-citernes transportant du pétrole brut;
- c) Un ajustement des limites de vitesse dans toutes les situations où il doit y avoir gestion du risque et non seulement dans les zones hautement peuplées, où les limites de vitesse font déjà partie des opérations régulières;
- d) Des inspections plus fréquentes des chemins de fer et des wagons-citernes;
- e) Des amendes élevées pour les infractions aux règlements ci-dessus;

ET IL EST ENFIN RÉSOLU QUE l'Alliance demande à ses membres d'adopter cette résolution et de l'envoyer à leurs représentants politiques, y compris le Président des États-Unis et le Premier ministre du Canada.



Résolution signée ce 17^e jour de juin 2015

A handwritten signature in black ink, appearing to read "John Dickert". The signature is written in a cursive style with a horizontal line extending to the left.

John Dickert, Président
Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent
Maire de Racine (Wisconsin)