

Guernsey (Lanigan) (Saskatchewan) (2019)

Lieu : Guernsey (Saskatchewan)

Numéro de dossier : 1201-03

Numéro d'enquête BST : R19W0320

Accident

Selon le rapport du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), le 9 décembre 2019, un train-bloc de pétrole brut du Chemin de fer Canadien Pacifique (CP) circulait à destination de Stroud (Oklahoma), lorsqu'un freinage d'urgence provenant de la conduite générale du train s'est déclenché au point milliaire 48.85 près de Guernsey, en Saskatchewan. CP a confirmé que le train était composé de wagons-citernes CPC-1232 munis d'une enveloppe protectrice et de wagons-citernes TC-117R modifiés qui étaient chargés de pétrole brut UN 1267. Trente-trois wagons-citernes transportant du pétrole brut ont déraillé. Environ 20 des wagons-citernes ont déversé leur contenu. Le déraillement a causé le déversement d'environ 1,77 million de litres de pétrole, ce qui a déclenché un énorme incendie qui a brûlé pendant près de 24 heures. L'autoroute 16 a dû être fermée en raison du manque de visibilité causé par la fumée de l'incendie.

Domages

Aucun blessé ni aucune victime n'a été signalé. Dans un communiqué de presse, le CP a déclaré qu'il ne croyait pas que les cours d'eau locaux aient été touchés. Une habitante de Lanigan (Saskatchewan) a indiqué aux médias qu'il se pouvait que du pétrole se soit déversé à l'extrémité de son pré et qu'elle craignait que ses puits ne soient contaminés.

L'équipe d'intervention d'urgence du CP a travaillé à nettoyer et à rétablir les zones touchées. La compagnie de chemin de fer a indiqué qu'elle allait mettre en œuvre un plan d'assainissement du sol, d'après les résultats des tests effectués par ses spécialistes en consultation avec les autorités locales.

L'enquêteur désigné du BST soupçonne que l'accident a été causé par une rupture de rail non détectée.

Depuis ce temps, Transports Canada a émis des arrêtés ministériels donnant instruction aux compagnies de chemin de fer de renforcer les pratiques d'inspection des voies et de réduire la vitesse des trains qui transportent certaines marchandises. De plus, CP a mis en œuvre de nouvelles mesures de sécurité, y compris un système de détection en voie des ruptures de rail en territoire non signalé, une augmentation du nombre de systèmes de vérification autonome de l'état géométrique de la voie, et une amélioration de l'infrastructure de la voie dans la subdivision de Sutherland.

Mesures prises par l'administrateur

Le bureau de l'administrateur a communiqué avec le service des réclamations du CP, qui a prédit qu'il était peu probable que les dommages causés par l'incident nécessitent le recours à l'assurance du CP.

La Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées (la Caisse) a consulté les renseignements disponibles sur la base de données des enquêtes et rapports sur la sécurité du transport ferroviaire du BST. D'après les renseignements disponibles et l'ampleur des dommages causés par l'accident, il est très peu probable que la Caisse ait à intervenir pour les besoins d'indemnisation.

Situation

Le BST a fermé ce dossier et a publié son rapport le 5 octobre 2023. Ce rapport peut être consulté sur le site web du BST. Cependant, nous continuerons de surveiller cet accident jusqu'à l'expiration du délai de six ans pour faire une demande d'indemnisation à la compagnie de chemin de fer en décembre 2025.

Dossier connexe

1201-04, Guernsey (6 février 2020), très près du lieu de cet accident.