

Catastrophes ferroviaires : Quels enseignements ?

Les trois catastrophes de l'été ont relancé le débat entre les interactions humaines et les boucles de rattrapage de sécurité qui auraient pu corriger ces réactions inadéquates. Aucune sécurité n'a permis au Canada de corriger la dérive d'un convoi de produits dangereux. Aucun rattrapage à Saint Jacques de Compostelle n'a permis de freiner un train en excès de vitesse. A Brétigny, le contrôle humain n'avait décelé aucun signe de dérèglement de l'infrastructure. Trois éléments qui montrent toutes les limites. Limites de sécurités qui doivent à l'évidence encore être repoussées pour éviter les catastrophes. L'autre enseignement à tirer concerne la sécurisation de la proximité de zones urbanisées et d'installations ouvertes au public sur le réseau ferré.



Le Canada déjà, par le biais de l'Union des municipalités du Québec (UMQ), revendique auprès des instances responsables, la révision, la modernisation et le renforcement des normes qui encadrent les activités des compagnies ferroviaires et réclame des mesures de sécurité à mettre en place immédiatement pour garantir la sécurité des municipalités traversées par des voies ferrées. L'UMQ souhaite maintenant inviter les organismes et les citoyens à joindre leur voix à la sienne afin d'appuyer les demandes du monde municipal. Par ailleurs, l'UMQ prend acte des nouvelles normes annoncées depuis la catastrophe par « Transports Canada » afin d'accroître la sécurité des activités ferroviaires ainsi que la sûreté du transport ferroviaire. Pour l'UMQ, un examen en profondeur des règles et des pratiques de l'industrie de même qu'une inspection systématique et immédiate du système ferroviaire doivent être effectués. L'UMQ rappelle également l'importance du transport ferroviaire dans le développement économique des communautés et sa pertinence dans un contexte de développement durable.



En Europe, sur le réseau traditionnel, l'optimisation de configurations géographiques historiques permet de s'affranchir de lourds investissements. Sa contrepartie en est le maintien des itinéraires dans les centres villes et la traversée de gares dont les quais sont ouverts au public. Cette volonté économique révèle des contraintes. Dans le cas du transit de matières dangereuses, les convois sont obligés de traverser les zones complexes d'entrée de gare et de respecter des vitesses limitées imposées par un tracé qui remonte à la construction de voie ferrée non imaginées pour le service actuel. Sur d'autres configurations plus favorables, l'inverse se produit : Des voyageurs en attente d'un train omnibus voient passer sans arrêt sur un même quai des trains rapides. Brétigny peut dans ce cadre être franchi à 150 km/h. Des gare voyant passer des TGV sont franchies encore plus rapidement. C'est une simple ligne qui matérialise la distance sécuritaire de bordure du quai pour les voyageurs. Le trou d'air suivant le passage en vitesse d'un TGV est très significatif pour les voyageurs présents sur le quai.

A Brétigny, parmi les victimes, certaines se trouvent être des voyageurs attendant leur train sur le quai. Pourquoi des voies dédiées au passage des trains à pleine vitesse et ne marquant pas l'arrêt n'ont pas leurs quais inaccessibles au public pendant ce passage en trombe ? N'est-il pas possible de créer des voies dédiées sans quai pour les trains sans arrêt? Si non, ne pourrait-on pas installer, comme dans les aéroports, des sas sécuritaires de retenue du public accessibles aux seuls détenteurs de billets. Les travaux d'aménagement des gares tant encensés aujourd'hui concernent seulement les halls de gare alors que le modèle de quai d'embarquement date toujours de la création du chemin de fer. S'il y a un conflit horaire pourquoi ne peut-on pas limiter les trains sans arrêt à un transit à basse vitesse ?

La vitesse est aussi un élément aggravant. Il l'est d'autant plus dans des situations particulières comme l'approche d'une gare où de nombreux voyageurs se lèvent pour récupérer leurs bagages. Ce comportement, qui est l'une des causes du triste bilan de St Jacques de Compostelle, est un élément important ayant limité le bilan de Brétigny puisque les voyageurs étaient à l'exception près dans leurs sièges, le train ne s'arrêtant pas en gare. Ne serait-il pas judicieux, alors que tous les autres moyens de transports imposent une ceinture de sécurité, que cette mesure s'applique au chemin de fer? Beaucoup répondront que dans les trains de banlieue les places vendues ne sont légalement que des droits au transport qui permettent souvent de voyager debout. Est ce que l'inadaptation du service vaut, par manque d'autres propositions, couverture de l'exploitant? Une réflexion alternative serait à développer. Attention à ce que l'habitude ne nous joue pas de mauvais tour. Les bilans des dernières catastrophes interpellent et ce ne sont pas des statistiques toujours très favorables au ferroviaire qui peuvent justifier de ne pas progresser dans ces directions.