



Built to Lead

Pour publication immédiate : 20/09/2016

GOUVERNEUR ANDREW M. CUOMO

LE GOUVERNEUR CUOMO ANNONCE LE PLUS RÉCENT TOUR DES INSPECTIONS FERROVAIRES

***Des défauts de wagons-citernes de pétrole brut et de voies
ont été décelés et corrigés dans l'ensemble de l'État de New York***

Le Gouverneur Andrew M. Cuomo a annoncé aujourd'hui la réalisation réussie d'un autre tour d'inspections ciblées de wagons-citernes de pétrole brut et de voies, visant à améliorer la sécurité publique et à réduire les dangers potentiels associés au transport de pétrole brut dans l'ensemble de l'État de New York. Les équipes d'inspection ont examiné 109 wagons-citernes de pétrole brut, environ 196 miles de voies et 72 aiguillages. En tout, les équipes fédérales et d'État ont découvert et corrigé trois défauts critiques et 41 défauts non critiques.

« La protection de la sécurité publique représente notre plus grande priorité, et en décelant et réparant les défauts des wagons-citernes de pétrole brut et des voies ferrées, nous nous efforçons d'éviter les risques et de prévenir les accidents », **a déclaré le Gouverneur Cuomo.** « Nous continuons à soumettre le transport du pétrole brut à la norme la plus stricte possible afin d'assurer un réseau ferroviaire plus sûr pour l'ensemble de New York. »

Les équipes d'inspection du Département des transports de l'État de New York (New York State Department of Transportation) et l'Administration fédérale des voies ferrées (Federal Railroad Administration) ont procédé à des inspections des wagons-citernes de pétrole brut à la gare de triage Frontier (Frontier Rail Yard) de la Société CSX à Buffalo, dans le comté d'Érié. Les inspecteurs ont également examiné la ligne principale de la CSX entre Selkirk (Comté d'Albany) et Schenectady ; entre Rome et Oneida (toutes les deux dans le Comté d'Oneida) ; entre Hamburg et Cheektowaga (toutes les deux dans le Comté d'Érié) ; et entre Blasdell (Comté d'Érié) et Ripley (Comté de Chautauqua). Les inspecteurs ont également évalué l'aiguillage de la CSX à Haverstraw (Comté de Rockland). La voie principale de Canadien Pacifique (Canadian Pacific) a été examinée entre Albany et Clifton Park (Comté de Saratoga) ; et entre Willsboro (Comté d'Essex) et Whitehall (Comté de Washington).

Les inspections ont porté principalement sur les voies, le matériel utilisé pour les voies et l'équipement de sécurité mécanique des wagons-citernes, dont les roues, les freins et les attelages.

Lors de ces inspections, deux types de défauts sont identifiés : critiques et non critiques. Les défauts critiques permettent d'identifier d'importants problèmes de maintenance qui doivent être résolus immédiatement, sans qu'ils n'indiquent nécessairement des lacunes au niveau de la sécurité. Tous les défauts non critiques

doivent être réparés dans les 30 jours. Tous les défauts des wagons-citernes doivent être réparés avant que le train ne quitte la gare de triage. Si cela n'est pas possible, le wagon concerné doit être retiré du train dans l'attente d'être réparé.

Le Commissaire du Département des transports de l'État de New York (New York State Department of Transportation), Matthew J. Driscoll, a déclaré : « Le Gouverneur Cuomo a assumé un rôle de leader national pour améliorer la sécurité ferroviaire et préserver la sécurité de New York. Nous avons hâte de poursuivre notre partenariat avec le gouvernement fédéral afin de maintenir la sécurité et de réduire les risques liés au transport du pétrole brut volatil dans l'ensemble de l'État de New York. »

Depuis que le Gouverneur Cuomo a lancé cette campagne d'inspections ciblées en février 2014, le Département des transports et ses partenaires fédéraux ont inspecté 13 120 wagons (dont 11 112 wagons-citernes de pétrole brut) et 5 087 miles de voies, découvert 1 736 défauts et donné 23 contraventions associées à des matières dangereuses.

Résultats des inspections de wagons-citernes

Buffalo – À la gare de triage Frontier (Frontier Rail Yard) à Buffalo, les inspecteurs des équipements ferroviaires du Département des transports ont examiné 109 wagons-citernes de pétrole brut. Ils ont trouvé un défaut critique - à savoir un boudin de roue élevé sur un wagon - qui a été corrigé immédiatement. Ils ont également trouvé 20 défauts non critiques, dont des axes de mâchoire cassés, des leviers de dételage courbés, des patins de freins usés, un espacement inadéquat du pas de commutation d'une locomotive, une ampoule auxiliaire mal serrée et un indicateur de dessiccateur d'air contaminé.

Les wagons-citernes de pétrole brut ont également été examinés par les inspecteurs des matières dangereuses du Département des transports. Ils ont trouvé des défauts non critiques, dont des étiquettes de matières dangereuses endommagées, un support d'étiquettes de matières dangereuses manquant et une soupape du tuyau de dégagement de gaz en position ouverte.

Résultats des inspections des voies

Inspection des voies de la ligne principale de la CSX – De Selkirk à Albany – Les inspecteurs des voies du Département des transports ont examiné environ 14 miles de voies et quatre aiguillages le long de la ligne principale de la CSX entre Selkirk et Albany. Ils ont trouvé un défaut non critique, une fixation insuffisante d'un tronçon de voie.

Inspection des voies de la ligne principale de la CSX – De Rome à Oneida – Les inspecteurs des voies de l'Administration fédérale des voies ferrées ont examiné environ deux milles de voies et 15 aiguillages le long de la ligne principale de la CSX entre Rome et Oneida. Ils ont trouvé un défaut critique (une partie ébréchée de la table de roulement d'un dispositif de transition de commutation) qui a été réparé immédiatement. Ils ont également trouvé cinq défauts non critiques, dont des écrous de tiges de commutation desserrés et des écrous desserrés sur un dispositif de transition de commutation.

Inspection des voies de la ligne principale de la CSX – De Hamburg à

Cheektowaga – Les inspecteurs de l'Administration fédérale des voies ferrées ont examiné environ 25 miles de voies et quatre aiguillages le long de la ligne principale de la CSX entre Hamburg et Cheektowaga. Ils ont trouvé un défaut critique (moins de deux boulons par bout de rail à un joint de rail soudé) qui a été réparé immédiatement. Ils ont également trouvé deux défauts non critiques, dont un composant de garde-fou manquant et le non-respect de procédures écrites.

Inspection des voies de la ligne principale de la CSX – De Blasdell à Ripley – Les inspecteurs du Département des transports ont examiné environ 63 miles de voies et 36 aiguillages le long de la ligne principale de la CSX entre Blasdell et Ripley. Ils ont trouvé six défauts non critiques, dont un ballast souillé, des fixations insuffisantes sur un tronçon de voies, des écrous de tringle d'écartement lâches, des boulons desserrés à un dispositif de transition de commutation et un boulon de garde-fou desserré.

Inspection des voies de la ligne principale de la CSX – Haverstraw – Les inspecteurs de l'Administration fédérale des voies ferrées ont examiné un aiguillage le long de la ligne principale de la CSX à Haverstraw. Aucun défaut n'a été trouvé.

Inspection des voies de la ligne principale de CP – De Albany à Clifton Park – Les inspecteurs des voies du Département des transports ont examiné environ 29 miles de voies et sept aiguillages le long de la ligne principale de Canadien Pacifique entre Albany et Clifton Park. Ils ont trouvé trois défauts non critiques, dont un talon d'aiguillage non sûr et des obstructions liées à la végétation.

Inspections des voies de la ligne principale de CP – De Willsboro à Whitehall – Les inspecteurs des voies du Département des transports ont examiné environ 63 miles de voies et cinq aiguillages le long de la ligne principale de Canadien Pacifique entre Willsboro et Whitehall. Ils ont trouvé un défaut non critique, des boulons desserrés sur un dispositif de transition de commutation.

Suite à une série de catastrophes à l'extérieur de l'État impliquant le transport de pétrole brut par chemin de fer, l'État de New York a pris une série de mesures audacieuses pour améliorer la sécurité et la fiabilité de la pratique.

En 2014, à la demande du Gouverneur Cuomo, les Départements de la protection de l'environnement, des transports et de la santé de l'État de New York, ainsi que la Division de la sécurité intérieure et des services d'urgence et l'Autorité de recherche et de développement énergétiques, ont mené un examen coordonné des procédures de sécurité et de la préparation aux interventions d'urgence pour les expéditions de pétrole brut. Les agences ont publié un rapport en avril 2014, contenant 27 recommandations aux gouvernements fédéraux et d'État et à l'industrie, afin de réduire les risques et d'améliorer la sécurité publique concernant le transport de pétrole brut.

De plus, le programme d'opportunités 2015 du Gouverneur Cuomo et le budget de l'État de New York 2015-2016 incluaient de nombreuses mesures visant à empêcher les incidents potentiels impliquant du pétrole brut et à s'y préparer. Celles-ci comprennent le financement nécessaire des coûts de personnel et autres coûts de préparation associés en augmentant le plafond du Fonds sur les déversements de pétrole (Oil Spill Fund) de 25 à 40 millions de dollars, et en autorisant que près de 2,1 millions de dollars du fonds soient utilisés chaque année pour des mesures de prévention et de préparation. Ces changements soutiennent la conformité au décret 125

du Gouverneur Cuomo, qui souligne les mesures prises par l'État en vue d'améliorer la réponse et la prévention liées aux déversements de pétrole.

Il a été prévu au budget de l'État la création de huit postes au Département de la protection de l'environnement et six au Bureau du contrôle et de la protection incendie dédiés à la planification, la formation et la réponse aux déversements de pétrole. Le budget accroît également les frais pour le pétrole transporté dans l'État de New York à 13,75 cents par baril par rapport à 12,25 cents pour le pétrole importé dans l'État, et à 1,5 cent pour le pétrole transbordé, indépendamment du fait de savoir si le pétrole restera dans l'État de New York ou sera transféré dans un autre État. Les utilisateurs finaux dans l'État seront exonérés de cette augmentation des frais, qui resteront à 12,25 centimes par baril.

Le Gouverneur Cuomo a également lancé le recrutement de cinq nouveaux inspecteurs de sécurité ferroviaire du Département des transports, ce qui a permis au Département d'accroître sa capacité de réalisation d'inspections de sécurité ferroviaire dans l'ensemble de l'État.

Les autres mesures de l'État incluent notamment :

- Inciter les autorités fédérales à réviser les spécifications techniques et accélérer la suppression progressive des vieux wagons dangereux, mettre en place des normes plus strictes pour les essais de pétrole brut et revoir l'acheminement de pétrole brut afin d'assurer les itinéraires les plus appropriés ;
- Imposer des amendes aux entreprises qui ne se conforment pas aux réglementations d'État liées aux déraillements ;
- Demander aux autorités fédérales d'accélérer et de renforcer les normes de sécurité ferroviaire et d'augmenter les inspections ; et
- Augmenter le plafond du Fonds sur le pétrole brut de 25 à 40 millions de dollars, et permettre qu'un montant de 2,1 millions de dollars tiré de ce fonds chaque année soit utilisé pour des mesures de prévention et de préparation.

Les responsables des interventions d'urgence et de l'État ont participé à plus de deux douzaines d'exercices d'entraînement l'an dernier pour mieux préparer nos communautés aux catastrophes potentielles liées au pétrole brut.

###

Des informations complémentaires sont disponibles à l'adresse www.governor.ny.gov
État de New York | Chambre Exécutive | press.office@exec.ny.gov | 518.474.8418