



Pour publication immédiate : 12/1/2016

GOUVERNEUR ANDREW M. CUOMO

LE GOUVERNEUR CUOMO ANNONCE LE DERNIER TOUR D'INSPECTIONS FERROVAIRES

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

Le Gouverneur Cuomo a annoncé aujourd'hui qu'un autre tour d'inspections des wagons-citernes et des voies servant au transport du pétrole brut a été couronné de succès, visant à améliorer la sécurité publique et à réduire les dangers potentiels associés au transport du pétrole brut dans l'État de New York. Les équipes d'inspection ont examiné 756 wagons-citernes de pétrole brut, environ 239 milles de voie ferrée et 51 aiguillages. Les équipes d'État et fédérales ont au total découvert et corrigé trois défauts majeurs et 66 défauts non majeurs.

« En exigeant des transporteurs de pétrole brut qu'ils se conforment aux normes les plus strictes de l'État de New York, nous priorisons la sécurité publique et réduisons les risques d'accidents mortels, **a déclaré le Gouverneur Cuomo**. Nous continuerons à travailler avec nos partenaires fédéraux pour nous assurer que tous les défauts soient immédiatement corrigés, et que le système ferroviaire de New York reste le plus sécuritaire au pays. »

Des équipes d'inspection du Département des transports de l'État de New York et de l'Administration fédérale des voies ferrées ont procédé aux inspections des trains porteurs de pétrole à la gare de triage Selkirk de Selkirk (comté d'Albany) et à la gare de triage Frontier de Buffalo (comté d'Érié), des propriétés de CSX Corporation, ainsi qu'à la gare de triage Kenwood à Albany (comté d'Albany), une propriété du Canadian Pacific.

Les inspections ont porté principalement sur les voies, le matériel utilisé sur les voies et l'équipement de sécurité mécanique des wagons-citernes, dont les roues et les freins. Les équipes ont également procédé à des inspections des matériaux dangereux afin de s'assurer que tout l'équipement soit conforme aux réglementations, y compris les valves, les fermetures de valves et les affiches indiquant les cargaisons transportées. Ils ont vérifié les dates des inspections des wagons-citernes et des tests de pression.

Les inspecteurs ont examiné la voie principale de la CP entre Albany (comté d'Albany) et Ballston Lake (comté de Saratoga), entre Ballston Lake et Fort Edward (comté de Washington), entre Whitehall (comté de Washington) et Willsboro (comté d'Essex) et entre Willsboro et la frontière canadienne. Ils ont inspecté la voie principale de CSX entrant Alden (comté d'Érié) et North Chili (comté de Monroe). Ils ont également examiné la voie à la gare de triage Frontier de CSX à Buffalo.

Lors de ces inspections, deux types de défauts ont été 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. Les défauts de rails non critiques doivent être réparés dans les 30 jours, tandis que 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, Matthew Driscoll, a déclaré : « La sécurité publique est notre plus grande priorité, et nous sommes heureux de nous joindre à l'Administration fédérale des voies ferrées sous la direction du Gouverneur Cuomo pour nous assurer que nos wagons et voies soient conformes aux normes de sécurité les plus élevées qui soient. Il est essentiel que l'infrastructure utilisée pour le transport du pétrole brut dans l'État de New York soit maintenue en bon état et que tout problème de sécurité soit rapidement trouvé et résolu. »

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 12 347 wagons (dont 10 339 wagons-citernes de pétrole brut) et 4155 milles de voie, découvert 1565 défauts et donné 20 contraventions associées à des matières dangereuses.

Résultats des inspections de wagons-citernes

Kenwood – À la gare de triage Kenwood d'Albany, les inspecteurs d'équipement ferroviaire du Département des transports ont examiné 110 wagons-citernes de pétrole brut et trouvé huit défauts non critiques, dont des sabots de frein usés ou brisés et une roue écaillée.

Selkirk – À la gare de triage Selkirk de Selkirk, les inspecteurs de matériaux dangereux du Département des transports ont examiné 218 wagons-citernes de pétrole brut sans trouver aucun défaut.

Frontier – À la gare de triage Frontier de Buffalo, les inspecteurs d'équipement ferroviaire du Département des transports et de l'Administration fédérale des voies ferrées ont examiné 221 wagons-citernes de pétrole brut et ont trouvé 16 défauts non critiques, incluant des sabots de frein usés ou cassés, des freins à air en mauvais état de fonctionnement, des leviers de coupleurs défaillants, un axe de mâchoire manquant

sur un coupleur, une échelle latérale obstruée, une échelle latérale où il n'y avait pas l'espace requis et des rallonges de rambarde mal fixées. Les inspecteurs de matériaux dangereux du Département des transports et de l'Administration fédérale des voies ferrées ont examiné 207 wagons-citernes de pétrole brut et ont trouvé deux défauts non critiques, dont des sabots de frein usés ou manquants et une affiche de matériaux dangereux endommagée.

Résultats des inspections de voies

Inspection de la voie ferrée principale de la Canadian Pacific – D'Albany à Ballston Lake – Les inspecteurs de l'Administration fédérale des voies ferrées ont examiné environ 37 milles de voie ferrée et deux aiguillages le long de la voie principale de la CP entre Albany et Ballston Lake et ont trouvé 18 défauts non critiques, dont des boulons et des cales lâches, l'impossibilité de bien situer/entretenir les pancartes d'urgence aux passages à niveau et l'absence de certains détails dans l'installation d'une voie permanente.

Inspection de la voie principale de la Canadian Pacific – De Ballston Lake à Fort Edward – Les inspecteurs de voies ferrées du Département des transports ont examiné environ 32 milles de voie ferrée et cinq aiguillages le long de la voie principale de la CP entre Ballston Lake et Fort Edward et ont trouvé cinq défauts critiques, lesquels ont été résolus immédiatement. On a par exemple trouvé moins de deux boulons (le minimum requis) au bout d'un rail, au joint, ainsi que la présence d'une éclisse fendue. On a également trouvé deux défauts non critiques, dont des supports de rail ajustables lâches sur un aiguillage et des boulons lâches sur un dispositif de transition d'un autre aiguillage.

Inspection de la voie principale de la Canadian Pacific – De Whitehall à Willsboro – Les inspecteurs de voie ferrée du Département des transports ont examiné environ 63 milles de voie ferrée et trois aiguillages le long de la voie principale de la CP entre Whitehall et Willsboro et ont trouvé cinq défauts non critiques, dont une pince et des boulons de rambarde lâches et l'impossibilité de bien trouver/entretenir des panneaux d'urgence aux passages à niveau.

Inspection de la voie principale de la Canadian Pacific – De Willsboro à la frontière canadienne – Les inspecteurs de voies ferrées de l'Administration fédérale des voies ferrées ont inspecté environ 53 milles de voie ferrée et six aiguillages le long de la voie principale de la CP entre Willsboro et la frontière canadienne sans trouvé aucun défaut.

Inspection des voies de CSX – D'Alden à North Chili et à la gare de triage Frontier – Les inspecteurs des voies ferrées du Département des transports ont examiné environ 49 milles de voie ferrée et 24 aiguillages le long de la voie principale de CSX entre Alden et North Chili, ainsi que trois milles à la gare de triage Frontier à Buffalo, une propriété de CSX, et ont trouvé 11 défauts non critiques, dont moins de deux boulons par joint, des supports de rail ajustables lâches et des boulons lâches.

Gare de triage Yard – Les inspecteurs de l'Administration fédérale des voies ferrées ont examiné environ deux milles de voie ferrée et 11 aiguillages à la gare de triage Frontier de Buffalo, une propriété de CSX, et ont trouvé quatre défauts non critiques, dont des boulons lâches, des clavettes manquantes et un talon d'aiguillage instable.

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.

L'an dernier, 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 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, lequel contenait 27 recommandations aux gouvernements d'État et fédéral et à l'industrie, à suivre dans le but de réduire les risques et d'améliorer la sécurité publique en matière de transport du pétrole brut.

À ce jour, les agences d'État ont commencé à mettre en œuvre les 12 recommandations du gouvernement d'État et en ont réalisé cinq. L'État de New York a plus particulièrement pris 66 mesures pour mieux préparer les intervenants locaux et de l'État dans le cas d'un incident impliquant du pétrole brut, comme détaillé dans un rapport de progrès de décembre 2014.

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 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 que soient créés huit postes au Département de la protection de l'environnement et six au Bureau du contrôle et de la protection incendie, tous dédiés à la planification, à la formation et à 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, que le pétrole reste dans l'État de New York ou soit transféré dans un autre État. Les utilisateurs finaux dans l'État seront exonérés de cette augmentation de frais, lesquels resteront à 12,25 centimes par baril.

Le Gouverneur Cuomo a également lancé le recrutement de cinq nouveaux inspecteurs

de sécurité ferroviaire du NYSDOT, ce qui a permis au NYSDOT d'accroître sa capacité 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;
- Donner des amendes aux entreprises qui ne se conforment pas aux réglementations d'État touchant aux déraillements;
- Demander aux autorités d'accélérer et de renforcer les normes de sécurité ferroviaire et d'accroître 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 www.governor.ny.gov
État de New York | Executive Chamber | press.office@exec.ny.gov | 518.474.8418