



Bureau de la sécurité
des transports
du Canada

Transportation
Safety Board
of Canada



RAPPORT D'ENQUÊTE SUR LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE R26Q0001

COLLISION ET DÉRAILLEMENT DE TRAIN EN VOIE PRINCIPALE

VIA Rail Canada Inc.
Train de voyageurs VIA 14
Point milliaire 11,73, subdivision de Montmagny de la
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
Saint-Alexandre-de-Kamouraska (Québec)
12 janvier 2026

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a enquêté sur cet événement dans le but de promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau n'est pas habilité à attribuer ni à déterminer les responsabilités civiles ou pénales. **Le présent rapport n'est pas créé pour être utilisé dans le contexte d'une procédure judiciaire, disciplinaire ou autre.** Reportez-vous aux Conditions d'utilisation à la fin du rapport. Les pronoms et les titres de poste masculins peuvent être utilisés pour désigner tous les genres afin de respecter la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* (L.C. 1989, ch. 3).

L'événement

Le 12 janvier 2026, le train de voyageurs VIA 14 de VIA Rail Canada Inc. (VIA), transportant 114 passagers entre Montréal (Québec) et Halifax (Nouvelle-Écosse), roulait vers l'est sur la voie principale de la subdivision de Montmagny de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN), près de Saint-Alexandre-de-Kamouraska (Québec) (figure 1).

Figure 1. Carte du lieu de l'événement (Source : d-maps.com, avec annotations du BST)



Le train était composé de 2 locomotives situées à l'avant et de 19 voitures-voyageurs. Il pesait 931 tonnes¹ et mesurait 1622 pieds. L'équipe d'exploitation du train se composait de 2 mécaniciens de locomotive qualifiés — un mécanicien de locomotive aux commandes et un mécanicien de locomotive responsable. Dix employés se trouvaient aussi à bord du train afin d'assurer le service aux passagers.

Vers 1 h 26², au point millaire 11,92, alors que le train se déplaçait à environ 60 mi/h, le mécanicien de locomotive aux commandes a aperçu 2 camions semi-remorques qui obstruaient partiellement la voie ferrée et a effectué un serrage d'urgence des freins du train. Alors que la vitesse avait diminué à 40 mi/h, la locomotive menante (VIA 6435) est entrée en collision avec les camions semi-remorques qui étaient stationnés sur un terrain adjacent à la voie ferrée et dont les parties arrière empiétaient sur la voie principale (figure 2).

¹ Dans le présent rapport, « tonne » désigne une tonne courte, soit 2000 livres ou 907 kg.

² Toutes les heures sont exprimées en heure normale de l'Est.

Figure 2. Vue vers l'est à partir de la locomotive menante avant la collision (Source : VIA Rail Canada Inc.)



À la suite de la collision, les 2 locomotives et les 4 premières voitures-voyageurs ont déraillé et sont restées debout. Le train s'est immobilisé environ 500 pieds plus loin, juste avant d'atteindre un passage à niveau public³. Il n'y a eu aucun blessé, ni à bord du train ni à bord des camions semi-remorques. La voie ferrée a été endommagée sur une distance d'environ 500 pieds. Les réservoirs de carburant des 2 locomotives ont été perforés, ce qui a entraîné un déversement d'environ 10 220 litres de carburant diesel.

Au moment de l'événement, la température était de -5°C , le ciel était couvert et il neigeait. La voie ferrée était couverte d'une mince couche de neige.

Examen des lieux

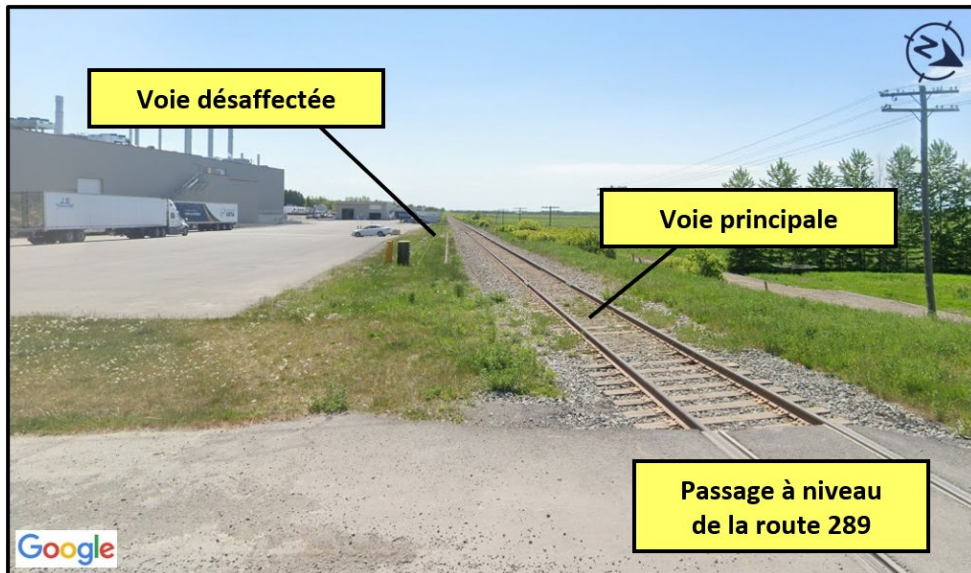
Le terrain sur lequel les camions semi-remorques étaient stationnés appartient à une entreprise de transformation animale. Ce terrain est délimité, vers le nord, par l'emprise ferroviaire appartenant au CN et, vers l'est, par la route provinciale 289.

Une ancienne section de voie ferrée désaffectée se trouvait parallèle à la voie principale dans ce secteur, et il n'y avait pas de dénivèlement du terrain entre la cour de l'entreprise et le côté sud de la voie ferrée désaffectée⁴. Par contre, la voie principale était légèrement surélevée (figure 3).

³ Le passage à niveau de la route provinciale 289.

⁴ Cette voie, dont les rails étaient partiellement enterrés, servait autrefois au transbordement direct de marchandises dans des wagons.

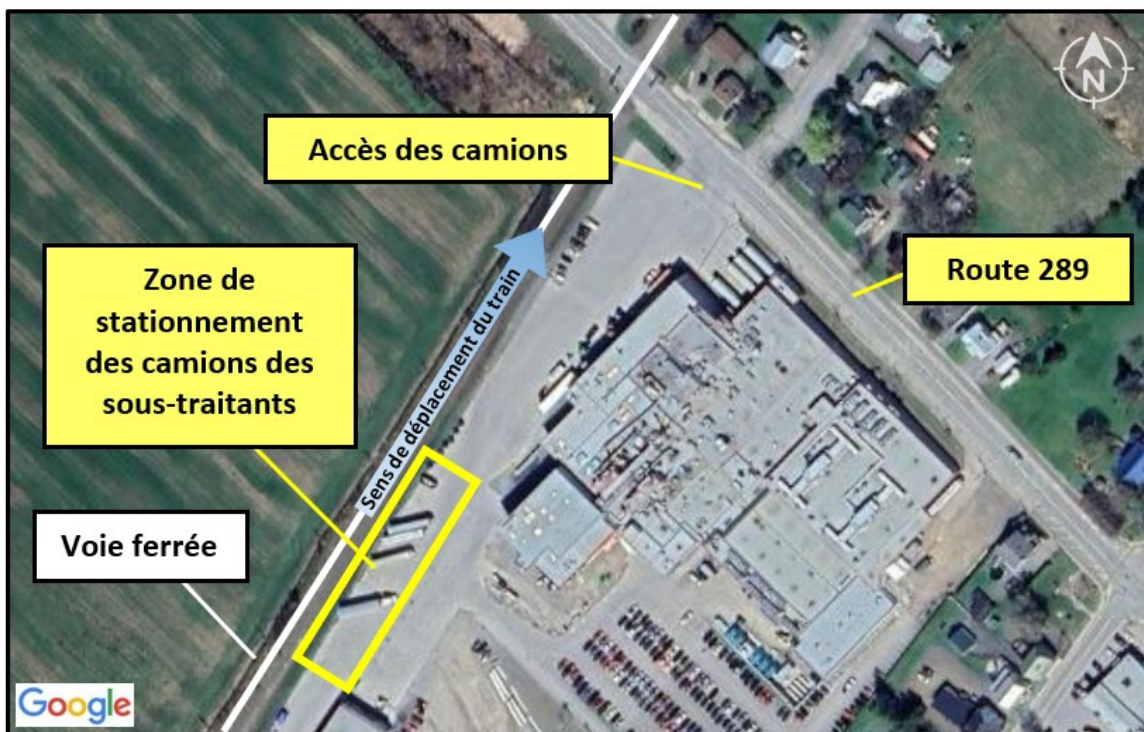
Figure 3. Vue vers l'ouest des voies ferrées longeant la cour de l'entreprise (Source : Google Maps Street View, avec annotations du BST)



La cour de l'entreprise est directement accessible par la route 289 et l'entrée s'y effectue librement, sans guérite de sécurité ni barrière de contrôle. Des camions de transport y circulent très fréquemment. Les conducteurs des transporteurs sous-traitants ont l'habitude de stationner leur camion en oblique dans la partie de la cour jouxtant le côté sud de la voie ferrée (figure 4).

À cet endroit, au moment de l'événement, il n'y avait pas de panneau de signalisation ni de clôture ou autre barrière physique délimitant la zone de stationnement des camions des sous-traitants.

Figure 4. Zone de stationnement habituellement utilisée par les camions des sous-traitants (Source : Google Maps, avec annotations du BST)



En raison du déversement de carburant diesel, d'importants travaux de décontamination ont été entrepris sur toute la longueur de voie ferrée endommagée⁵. Une dizaine de jours après l'événement, les sols contaminés avaient partiellement été retirés. Ces opérations se sont poursuivies par la suite et devraient être complétées à l'été 2026.

Prise en charge des passagers

Dès que les lieux ont été sécurisés, les 114 passagers du train ont été évacués par le personnel de bord de VIA ainsi que par les policiers qui sont intervenus sur place. Ils ont tous été transportés par autobus vers l'hôtel de ville de la municipalité de Saint-Alexandre-de-Kamouraska, où ils ont été pris en charge par des employés municipaux. Dans le courant de la matinée, des autobus nolisés par VIA sont arrivés sur place pour accommoder les passagers désirant revenir vers Montréal ainsi que ceux désirant poursuivre vers Halifax.

La circulation ferroviaire a pu reprendre normalement en fin de journée le mardi 13 janvier 2026, après que la voie ferrée a été reconstruite de façon temporaire par le CN et que le train de VIA a été remis sur les rails.

⁵ D'autres tronçons de voie ont dû être retirés lors des travaux de décontamination.

Renseignements sur la subdivision

La subdivision de Montmagny fait partie du corridor ferroviaire principal du CN qui relie l'est et l'ouest du Canada. La voie principale est en voie simple. VIA exploitait le train de voyageurs sur une infrastructure appartenant au CN et entretenue par celui-ci⁶. Dans le secteur de l'événement, la vitesse autorisée est de 80 mi/h pour les trains de voyageurs et de 60 mi/h pour les trains de marchandises. Au moment de l'événement, une limitation de vitesse temporaire de 60 mi/h pour les trains de voyageurs était en vigueur. Le mouvement des trains est régi par le système de commande centralisée de la circulation, conformément au *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada*, et est dirigé par un contrôleur de la circulation ferroviaire du CN posté à Edmonton (Alberta).

Renseignements sur les camions

Chacun des 2 camions semi-remorques mesurait environ 75 pieds de long et appartenait à une entreprise sous-traitante distincte basée en Ontario. Les camions, qui étaient vides, étaient arrivés séparément plus tôt dans la nuit⁷. Leur chargement était prévu pour débuter après l'ouverture de l'entreprise, vers 6 h 30. La zone de stationnement était bien éclairée, complètement déneigée, et quelques remorques de 53 pieds de longueur, sans camion tracteur, y étaient déjà stationnées. Lors de son arrivée, le 1^{er} camion s'est stationné parallèlement à la remorque située la plus à l'est. Lorsque le 2^e camion est arrivé un peu plus d'une heure plus tard, il s'est stationné de la même manière, à côté du premier camion. Il s'agissait de la 1^{ère} fois que tous ces conducteurs se rendaient à cette entreprise.

Renseignements sur les conducteurs des camions

Chaque camion avait 2 conducteurs à son bord qui alternaient la conduite en cours de route. Les conducteurs possédaient tous un permis de conduire valide de catégorie AZ émis par le gouvernement de l'Ontario⁸. Au moment de l'événement, le conducteur du 1^{er} camion possédait 6 mois d'expérience dans la conduite de camions semi-remorques, alors que son collègue avait un peu plus de 6 ans d'expérience. Quant au second camion, le premier conducteur avait moins de 2 ans d'expérience alors que le deuxième conduisait des camions semi-remorques depuis près de 3 ans.

Lorsque le 1^{er} camion semi-remorque s'est présenté sur le site, son conducteur ne se sentait pas à l'aise d'effectuer la manœuvre de recul requise pour stationner le véhicule. Son collègue a alors pris le volant et a effectué la manœuvre, en reculant le camion et sa remorque jusqu'à ce que la partie avant du camion se situe au même niveau que la partie avant des autres remorques déjà

⁶ Les opérations ferroviaires étaient menées conformément à une entente d'accès au réseau entre VIA et le CN.

⁷ Le 1^{er} camion était arrivé un peu après minuit et le 2^e, vers 1 h 10.

⁸ Le permis de conduire AZ de l'Ontario est l'équivalent du permis de catégorie 1 de la Société de l'assurance automobile du Québec, autorisant la conduite de véhicules lourds.

présentes. Les 2 occupants du camion ont ensuite pris place dans le compartiment de repos de leur camion.

À son arrivée dans la zone de stationnement, le 2^e camion semi-remorque s'est reculé de façon parallèle au 1^{er} camion, jusqu'à ce qu'il soit au même niveau que ce dernier.

Comme dans le cas du 1^{er} camion, les occupants du 2^e camion ont eux aussi pris place dans le compartiment de repos une fois le véhicule stationné.

Dans les 2 cas, après avoir effectué les manœuvres de stationnement, aucun des occupants n'est sorti pour effectuer une tournée du camion et en vérifier le positionnement dans le stationnement. Par conséquent, ces derniers n'ont pas réalisé que la partie arrière des camions se trouvait dans l'emprise ferroviaire et empiétait sur la voie ferrée.

Autres événements d'empiétement à cet endroit

En juillet 2025, le CN avait déjà signalé à l'entreprise de transformation animale que des camions semi-remorques empiétaient sur l'emprise ferroviaire au même endroit. L'entreprise était alors intervenue en sensibilisant ses clients utilisant des transporteurs sous-traitants à la proximité de l'emprise ferroviaire par rapport au stationnement.

Autres événements similaires au Canada

Depuis 2010, le BST a répertorié 5 événements au Canada⁹ où des trains circulant sur la voie principale sont entrés en collision avec des camions semi-remorques stationnés qui empiétaient sur la voie ferrée.

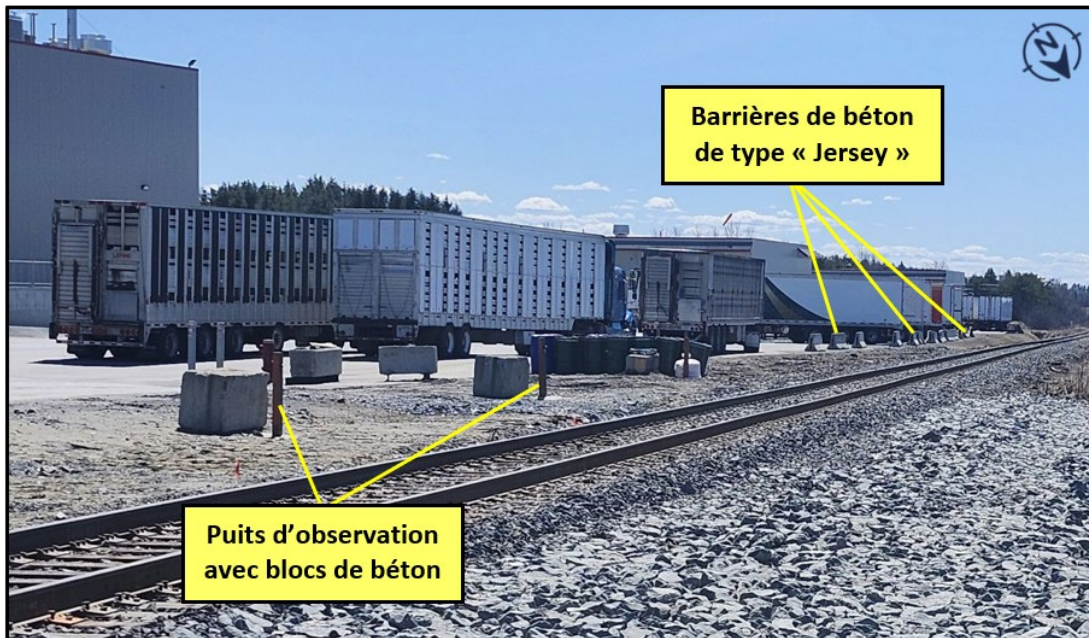
Mesures de sécurité prises

Environ 1 semaine après l'événement, l'entreprise de transformation animale a placé 14 barrières de béton de type « Jersey » dans la zone de stationnement des camions des sous-traitants, entre la cour et la voie ferrée, et y a construit un talus de neige. En date du 27 avril 2026, les barrières de béton étaient toujours en place.

Dans le cadre des travaux de décontamination des sols entrepris sur le site, 12 puits d'observation ont été mis en place de part et d'autre de la voie ferrée. Des blocs de béton ont été installés devant chacun des 6 puits situés du côté sud de la voie (figure 5).

⁹ Événements de transport ferroviaire R15E0089, R12W0060, R12C0133, R10T0198 et R10D0071 du BST.

Figure 5. Mesures de protection physique mises en place à la suite de l'événement (Source : BST)



Le 7 avril 2026, le BST a envoyé l'avis de sécurité du transport ferroviaire 01/26 à Transports Canada au sujet de l'empiètement de véhicules sur la voie ferrée et des risques de collision avec des trains. Le BST a suggéré que, compte tenu des risques encourus, Transports Canada pourrait envisager l'adoption de mesures appropriées afin de permettre l'identification des emplacements où des véhicules lourds pourraient empiéter sur l'emprise des voies principales et de veiller à ce que des mesures préventives soient mises en œuvre. Il a également suggéré que Transports Canada pourrait envisager de collaborer avec les autorités provinciales afin de renforcer la formation des conducteurs de véhicules lourds et de les sensibiliser à la reconnaissance des infrastructures ferroviaires ainsi qu'aux risques qui y sont associés.

Le 7 mai 2026, Transports Canada a répondu qu'il reconnaissait l'enjeu de sécurité soulevé par le BST concernant l'empiètement de véhicules lourds sur les emprises ferroviaires et le risque de collision qui en découle et qu'il continuera de surveiller et de gérer les risques liés à l'interface rail-route, tout en appuyant une approche nationale coordonnée qui est dirigée par l'administration centrale. Pour ce qui est de la formation et de la sensibilisation des conducteurs de véhicules lourds, Transports Canada a souligné que la formation des conducteurs relève exclusivement de la compétence des provinces et des territoires, qui sont responsables de mettre en œuvre la formation de base obligatoire ainsi que d'autres formations obligatoires préalables à l'obtention d'un permis de conduire commercial.

Messages de sécurité

Les conséquences d'une collision entre un train et des véhicules lourds empiétant sur la voie ferrée pourraient être catastrophiques, surtout lorsque des trains de voyageurs ou des trains transportant des marchandises dangereuses sont en cause.

Bien que les conducteurs de véhicules lourds devraient s'assurer systématiquement que leurs véhicules soient stationnés de façon sécuritaire en tout temps, il est primordial que des mesures de protection physique efficaces soient prévues et mises en place là où cela est approprié de manière à prévenir l'empiètement de véhicules sur les voies ferrées.

Le présent rapport conclut l'enquête du Bureau de la sécurité des transports du Canada sur cet événement. Le Bureau a autorisé la publication de ce rapport le 8 juillet 2026. Le rapport a été officiellement publié le 16 juillet 2026.

Visitez le site Web du Bureau de la sécurité des transports du Canada (www.bst.gc.ca) pour obtenir de plus amples renseignements sur le BST, ses services et ses produits. Vous y trouverez également la Liste de surveillance, qui énumère les principaux enjeux de sécurité auxquels il faut remédier pour rendre le système de transport canadien encore plus sécuritaire. Dans chaque cas, le BST a constaté que les mesures prises à ce jour sont inadéquates, et que le secteur et les organismes de réglementation doivent adopter d'autres mesures concrètes pour éliminer ces risques.

À PROPOS DE CE RAPPORT D'ENQUÊTE

Ce rapport est le résultat d'une enquête sur un événement de catégorie 4. Pour de plus amples renseignements, se référer à la Politique de classification des événements au www.bst.gc.ca.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a enquêté sur cet événement dans le but de promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau n'est pas habilité à attribuer ni à déterminer les responsabilités civiles ou pénales.

CONDITIONS D'UTILISATION

Utilisation dans le cadre d'une procédure judiciaire, disciplinaire ou autre

La *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* stipule que :

- 7(3) Les conclusions du Bureau ne peuvent s'interpréter comme attribuant ou déterminant les responsabilités civiles ou pénales.
- 7(4) Les conclusions du Bureau ne lient pas les parties à une procédure judiciaire, disciplinaire ou autre.

Par conséquent, les enquêtes du BST et les rapports qui en découlent ne sont pas créés pour être utilisés dans le contexte d'une procédure judiciaire, disciplinaire ou autre.

Avisez le BST par écrit si le présent rapport d'enquête est utilisé ou pourrait être utilisé dans le cadre d'une telle procédure.

Reproduction non commerciale

À moins d'avis contraire, vous pouvez reproduire le présent rapport d'enquête en totalité ou en partie à des fins non commerciales, dans un format quelconque, sans frais ni autre permission, à condition :

- de faire preuve de diligence raisonnable quant à la précision du contenu reproduit;
- de préciser le titre complet du contenu reproduit, ainsi que de stipuler que le Bureau de la sécurité des transports du Canada est l'auteur;
- de préciser qu'il s'agit d'une reproduction de la version disponible au [URL où le document original se trouve].

Reproduction commerciale

À moins d'avis contraire, il est interdit de reproduire le contenu du présent rapport d'enquête, en totalité ou en partie, à des fins de diffusion commerciale sans avoir obtenu au préalable la permission écrite du BST.

Contenu faisant l'objet du droit d'auteur d'une tierce partie

Une partie du contenu du présent rapport d'enquête (notamment les images pour lesquelles une source autre que le BST est citée) fait l'objet du droit d'auteur d'une tierce partie et est protégée par la *Loi sur le droit d'auteur* et des ententes internationales. Pour des renseignements sur la propriété et les restrictions en matière des droits d'auteurs, veuillez communiquer avec le BST.

Citation

Bureau de la sécurité des transports du Canada, *Rapport d'enquête sur la sécurité du transport ferroviaire R26Q0001* (publié le 16 juillet 2026).

Bureau de la sécurité des transports du Canada
200, promenade du Portage, 4^e étage
Gatineau QC K1A 1K8
819-994-3741 ; 1-800-387-3557
www.bst.gc.ca
communications@bst.gc.ca

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par le Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2026

Rapport d'enquête sur la sécurité du transport ferroviaire R26Q0001

N° de cat. TU3-11/26-0001F-PDF

ISBN 978-0-662-40521-4

Le présent rapport se trouve sur le site Web du Bureau de la sécurité des transports du Canada à l'adresse www.bst.gc.ca

This report is also available in English.