



RÉÉVALUATION DE LA RÉPONSE À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE R92-07 – Recommandation indépendante

INTRODUCTION

Le 18 mars 1992, après plusieurs déraillements lors desquels l'usure des pièces des bogies avait été un facteur contributif, le Bureau a déterminé que les déraillements avaient impliqué des wagons-citernes loués dont les bogies étaient compromis par une usure de pièces interdépendantes. Si ces dernières n'avaient pas toutes atteint la limite d'usure critique, elles montraient une usure combinée qui limitait la capacité d'amortissement de la suspension des bogies. L'application des protocoles existants de recouvrement de coûts, notamment les règles de l'Association of American Railroads (AAR) régissant l'inspection et la réparation des pièces de bogies usées, n'incitait pas les sociétés de transport ferroviaire à réparer les wagons-citernes loués. Par conséquent, le Bureau a recommandé que :

Le ministère des Transports coordonne les protocoles d'entente nécessaires avec l'AAR et les chemins de fer canadiens pour le recouvrement des coûts par les sociétés de transport ferroviaire qui prennent des mesures correctives pour remplacer les pièces dépassant les limites maximums d'usure combinée des pièces de bogie sur les wagons en service.

R92-07

Réponse de Transports Canada (juin 1992)

Une réponse signée par le ministre a été reçue, dans laquelle on pouvait lire que le recouvrement des coûts était une responsabilité qui incombait à l'industrie ferroviaire, et qu'il ne s'agissait pas d'un élément susceptible de contribuer à la sécurité d'exploitation des chemins de fer.

Évaluation du Bureau (août 1992)

Transports Canada ne reconnaît pas que l'absence de compensation pour les réparations courantes effectuées sur des wagons de location a des répercussions sur la sécurité. Comme Transports Canada n'a pas reconnu qu'il s'agissait d'une lacune du point de vue de la sécurité, le Bureau estime qu'une « **attention non satisfaisante** » a été accordée à la recommandation R92-07.

Renseignements supplémentaires concernant la réponse à la recommandation R92-07 (décembre 2010)

On a ajouté le sous-alinéa a(6) à la section 2 (portant sur la réparation de wagons étrangers) de la règle 1 (relative à l'entretien des wagons de marchandises) du manuel de l'AAR sur l'échange de wagons (Field Manual of the AAR Interchange Rules). Ce sous-alinéa autorise les sociétés de

transport ferroviaire à recouvrer les coûts lorsqu'elles prennent des mesures correctives pour remplacer des pièces de bogies de wagons loués dont l'usure excède les limites critiques.

(Voir l'annexe A : Field Manual of the AAR Interchange Rules [règle 1, section 2, sous-alinéa a(6)]).

Réévaluation du Bureau (février 2011)

Comme l'industrie a corrigé la lacune en ajoutant une règle destinée à faciliter le recouvrement du coût des réparations courantes effectuées sur des wagons loués par des sociétés de transport ferroviaire, le Bureau réévalue la réponse à la recommandation R92-07 et détermine qu'elle est « **entièrement satisfaisante** ».

Suivi exercé par le BST

Le dossier est maintenant « **fermé** ».

Annexe A

Field Manual of the AAR Interchange Rules (en anglais seulement)

2. Réparation de wagons étrangers

a. Tous les wagons

- (6) Les réparations courantes, décrites dans les présentes règles, qui relèvent de la responsabilité du propriétaire, peuvent être effectuées par un atelier de réparation agissant comme agent du chemin de fer, sans qu'il soit nécessaire de demander l'autorisation du propriétaire. Les réparations doivent être exécutées pendant que le wagon se trouve sur le réseau du chemin de fer d'acheminement ou dans une installation desservie par le chemin de fer d'acheminement. Le chemin de fer est responsable de la réparation du wagon. Le chemin, ou son agent responsable des réparations courantes, indiqué à l'annexe H, devra transmettre au propriétaire du wagon les données de facturation relatives aux réparations.

[Traduction]