



RÉÉVALUATION DE LA RÉPONSE À LA RECOMMANDATION R94-03 DU BST

Arrimage des bagages

Contexte

Le 9 septembre 1991, alors qu'il roulait en direction sud à environ 45 mi/h, le train 122 de l'Ontario Northland Railway (ONR) a accidentellement quitté la voie principale pour emprunter un aiguillage laissé ouvert au point milliaire 225,8 de la subdivision Newmarket. Le train a heurté la locomotive d'une manœuvre de triage du Canadien National (CN), laquelle était immobilisée sur un triangle de virage à 257 pieds de la voie principale, en attendant le passage d'un train de voyageurs.

Recommandation R94-03 du BST (mars 1994)

Le Bureau a déterminé que, sous le choc de la collision, des bagages se trouvant dans les porte-bagages ont heurté des voyageurs, leur causant des blessures. Les porte-bagages ne comportaient aucun dispositif d'arrimage. Afin de réduire les risques de blessures aux voyageurs que pourraient causer des bagages non arrimés dans une situation d'urgence, le Bureau a recommandé que :

Le ministre des Transports de l'Ontario veille à ce que les voitures de la Ontario Northland Railway soient dotées de dispositifs convenables pour retenir les bagages dans les porte-bagages ou casiers à bagages.

Recommandation R94-03 du BST

Réponse du ministère des Transports de l'Ontario (mai et juillet 1994)

En mai 1994, le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) a envoyé une réponse indiquant que le MTO n'avait pas de commentaires sur la recommandation. Le 15 juillet 1994, dans une réponse subséquente, le MTO a indiqué qu'il n'avait aucune responsabilité vis-à-vis l'ONR puisqu'il était régi par sa propre loi et devait être exploité en vertu de la réglementation fédérale.

Réponse de Transports Canada à la recommandation R94-03 (août 1994)

Dans sa réponse en date du 17 août 1994, Transports Canada (TC) a dit qu'il jugeait très utile que TC donne également suite à ces recommandations. Le ministre a noté que les recommandations n'étaient adressées qu'à la province d'Ontario, même si l'accident est survenu sur une voie du CN, ce qui le fait relever de la compétence du gouvernement fédéral. TC a été informé qu'on avait retiré du service tout le matériel du genre de celui qui avait été en cause dans l'accident. Le matériel qui l'a remplacé est équipé de porte-bagages fermés qui devraient bien retenir les bagages.

Évaluation par le BST de la réponse à la recommandation R94-03 (janvier 1995)

Les porte-bagage fermés devraient éviter que les bagages ne tombent si le matériel n'est pas en cause dans un déraillement ou une collision. Par contre, puisque ce porte-bagages n'assurera pas un arrimage dans l'éventualité d'un déraillement ou d'une collision, le Bureau estime qu'une **attention non satisfaisante** a été accordée à la lacune.

Réponse de Transports Canada à la recommandation R94-03 (septembre 1997)

Le Bureau a reçu le *Règlement relatif à l'inspection et à la sécurité des voitures voyageurs* approuvé par TC. La partie III, règle 27.1, stipule : « Les porte-bagages et les cases à bagages lourds des voitures neuves ou remises à neuf doivent être du type clos ou munis de dispositifs de retenue. »

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation R94-03 (décembre 1997)

Le nouveau règlement exige que des dispositifs de retenue soient appliqués aux cases à bagages de type clos. Toutefois, il est encore trop tôt pour évaluer comment l'industrie réagira. Par conséquent, la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation 94-03 (décembre 2005)

La mise à jour de TC a indiqué que le matériel voyageurs de l'ONR a des porte-bagages fermés qui devraient bien retenir les bagages. Toutefois, le BST a identifié des systèmes de porte-bagages semblables au porte-bagages utilisé à bord des nouvelles voitures voyageurs de l'ONR qui étaient inefficaces lors d'un déraillement ou d'une collision. Sans moyen de s'assurer que les bagages ne tomberont pas des porte-bagages, les risques de blessures aux voyageurs et aux membres des équipes persistent et, par conséquent, le Bureau estime qu'une **attention non satisfaisante** a été accordée à la lacune.

Réponse de Transports Canada à la recommandation R94-03 (octobre 2006)

TC a informé le BST qu'au cours des prochains mois, des représentants du ministère discuteront avec des représentants de l'ONR afin de clarifier les attentes de TC que l'exploitation de l'ONR sur les chemins de fer de réglementation fédérale répondent aux exigences du *Règlement relatif à l'inspection et à la sécurité des voitures voyageurs* relativement à l'arrimage des bagages dans les porte-bagages. TC a indiqué qu'il tiendrait le Bureau au courant des résultats de ces discussions.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation R94-03 (octobre 2006)

Étant donné que TC a fait part de son initiative pour traiter de la question auprès de l'ONR à court terme et que les résultats n'ont pas encore été mis en œuvre, le Bureau estime maintenant que la réponse dénote une intention satisfaisante.

Réponse de Transports Canada à la recommandation R94-03 (février 2008)

TC a informé le BST qu'étant donné les risques faibles, le faible nombre d'accidents graves mettant en cause l'ONR et les questions juridictionnelles, TC ne fera pas de suivi et qu'il estime que le dossier de cette recommandation est fermé.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation R94-03 (mars 2008)

Compte tenu que TC a indiqué qu'il hésitait à régler la question de sécurité auprès de l'ONR à court terme et qu'il avait changé son intention de régler la question, le Bureau estime maintenant qu'une attention non satisfaisante a été accordée à la lacune.

Réponse de Transports Canada à la recommandation R94-03 (13 mai 2008)

L'ONR a indiqué qu'il était en train d'embaucher un consultant pour étudier la flotte de voitures et les besoins futurs de la compagnie, c'est-à-dire devraient-ils remettre à neuf le matériel existant ou acheter du nouveau matériel. L'étude comprendra un examen des dispositifs de sécurité. L'ONR a indiqué que tout nouveau matériel neuf ou remis à neuf répondra aux exigences du Règlement relatif à l'inspection et à la sécurité des voitures voyageurs. Les cases à bagages seront équipées de dispositifs de retenue, conformément à l'article 27 du règlement. Selon la Sécurité ferroviaire de TC, une bordure sur la case ne serait pas considérée comme un dispositif de retenue, mais un filet le serait.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation R94-03 (mai 2008)

L'ONR a pris des mesures positives qui, si elles sont mises en œuvre, élimineront la lacune de sécurité. TC a indiqué qu'il ne pourrait régler la lacune de sécurité auprès de l'ONR. Par conséquent, le Bureau estime encore qu'une attention non satisfaisante a été accordée à la lacune.

Réponse de Transports Canada à la recommandation R94-03 (novembre 2009)

TC n'a aucune juridiction sur l'ONR puisque l'ONR n'est pas une compagnie ferroviaire de compétence fédérale. Toutefois, l'ONR répond volontairement à la Loi sur la sécurité ferroviaire et ses règlements, règles et normes connexes. Le Règlement relatif à l'inspection et à la sécurité des voitures voyageurs exige que les porte-bagages des voitures neuves ou remises à neuf soient être du type clos ou munis de dispositifs de retenue. En outre, TC ciblera la compagnie hôte (c'est-à-dire quand l'ONR roule sur les voies du CN ou de la Nipissing Central). Le CN et la Nipissing Central sont au courant des exigences et, si l'ONR exploite du matériel non conforme sur les voies de réglementation fédérale, les mesures qui s'imposent seront prises.

Réponse de la Ontario Northland Railway à la recommandation R94-03 (juin 2010)

L'ONR possède 37 voitures voyageurs dont la plupart sont en service à l'heure actuelle. L'ONR a indiqué que les cases à bagages des voitures utilisées pour le service de réglementation fédérale ont une bordure servant de dispositif de retenue. Aucune voiture de l'ONR n'a de case à bagages fermé ou ayant un filet et l'ONR a indiqué qu'il n'a pas l'intention de modifier les voitures ayant un filet pour l'instant. Les chefs de train de l'ONR avisent les voyageurs de ne

pas placer d'articles lourds dans les porte-bagages et les chefs de train surveillent la conformité avec cette instruction.

Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation R94-03 (septembre 2010)

Étant donné que TC a indiqué que la question sera surveillée lorsque l'ONR roulera sur des chemins de fer de réglementation fédérale, le Bureau estime maintenant qu'une attention en partie satisfaisante a été accordée à la lacune.

Réponse de la Ontario Northland Railway à la recommandation R94-03 (juillet 2016)

L'Ontario Northland Railway (ONR) n'exploite plus de trains de voyageurs sur les voies de réglementation fédérale.

Réévaluation par le BST de la réponse de la Ontario Northland Railway à la recommandation R94-03 (mars 2017)

L'Ontario Northland Railway (ONR) n'exploite plus de trains de voyageurs sur les voies de réglementation fédérale.

L'ONR n'utilise plus, depuis le milieu des années 1990, les modèles de voitures voyageurs impliqués dans la première collision. Ces voitures ont été remplacées par des voitures dotées de porte-bagages fermés. Ces porte-bagages ont une bordure sur la case, mais pas de filet. Les chefs de train de l'ONR informent les voyageurs de ne pas placer d'articles lourds dans les porte-bagages et surveillent la conformité avec cette instruction. Les voitures de rechange sont utilisées depuis environ 20 ans et aucun événement important lié à la retenue des bagages n'a été signalé.

L'ONR a de plus indiqué que tout matériel neuf ou remis à neuf répondra aux exigences du *Règlement relatif à l'inspection et à la sécurité des voitures voyageurs*, y compris à celles de l'article 27 qui porte sur les dispositifs de retenue des bagages.

Puisque l'ONR n'utilise plus les voitures initiales, que les voitures plus récentes sont dotées de porte-bagages fermés améliorés et que les chefs de train de l'ONR vérifient que les articles lourds ne sont pas rangés dans les porte-bagages, le risque résiduel est atténué de façon appropriée.

En conséquence, la réponse à la recommandation est considérée comme **entièrement satisfaisante**.

Le présent dossier de lacune est **clos**.