



## RÉÉVALUATION DE LA RÉPONSE À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE R00-01 - R98T0042

### INTRODUCTION

Le 1<sup>er</sup> mars 1998, vers 23 h 59, heure normale de l'Est, huit wagons du train de marchandises n° Q-107-11-28 du Canadien National, lequel était parti de Montréal et roulait vers l'ouest en direction de Toronto, ont déraillé au point milliaire 127,54 de la subdivision Kingston, près de Lyn (Ontario). Deux des wagons qui ont déraillé contenaient des marchandises dangereuses, mais il n'y a pas eu de perte de produit. Le déraillement s'est produit au moment où le train franchissait une liaison. Le matériel roulant déraillé a obstrué les deux voies principales.

Le Bureau a déterminé que le déraillement s'est produit lorsqu'une roue d'un wagon a chevauché une aiguille défectueuse. La défectuosité de cette aiguille était due à la séparation ou à l'« écaillage » de grandes sections de la surface de roulement le long de l'aiguille. L'application des méthodes existantes d'entretien et d'inspection n'a pas suscité les mesures correctives nécessaires voulues.

En tenant compte des faits entourant cet événement, le Bureau a recommandé que :

Transports Canada ou la compagnie ferroviaire effectue une évaluation des méthodes utilisées pour rapporter le résultat des inspections des branchements et des voies et pour en assurer la surveillance à l'échelle du réseau du Canadien National. (R00-01)

Une réponse a été reçue du Ministre. Nous évaluons ci-après la suite que Transports Canada a donnée à la recommandation.

### Réponse de Transports Canada à la recommandation R00-01 du BST (juillet 2000)

Les fonctionnaires du Ministère ont discuté de l'inspection des branchements avec les agents principaux de l'Ingénierie au siège social du CN afin de s'assurer que les inspecteurs, à l'échelle du réseau du CN, comprennent et prennent les mesures appropriées pour garantir la sécurité des branchements. TC a informé le BST que le CN examine actuellement sa circulaire sur les méthodes normalisées (CMN) sur l'installation, l'inspection et l'entretien des branchements (CMN 3500). L'examen vise d'abord la normalisation des pratiques entre le CN et les lignes de l'Illinois Central (IC) pour en assurer une application universelle. Rien ne laisse prévoir jusqu'à maintenant que cet examen de la CMN 3500 répondra aux préoccupations particulières du Bureau.

### **Évaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation R00-01 (septembre 2000)**

L'efficacité de la recommandation du BST ne pourra être établie qu'après la publication par le CN de la version révisée de la CMN 3500. Malgré le fait que TC ait discuté de l'inspection des branchements avec le CN afin de s'assurer qu'il comprend et prend les mesures appropriées pour garantir la sécurité des branchements, et même si le CN revoit sa CMN 3500 en vue d'en uniformiser l'application au CN et à l'Illinois Central, il n'est fait aucune mention d'une évaluation à la grandeur du réseau des procédures du point de vue de l'assurance qualité ou de la sécurité. Par conséquent, jusqu'à ce que l'évaluation soit terminée et que la CMN 3500 du CN ait été révisée, la réponse à la recommandation R00-01 est considérée comme dénotant seulement une « *intention satisfaisante* ».

### **Autre réponse de Transports Canada (mai 2004)**

Les inspecteurs du CN et de TC ont terminé l'examen des méthodes utilisées pour rapporter le résultat des inspections et pour en assurer la surveillance, et ont entrepris de les modifier en conséquence. La CMN 3500 du CN a été révisée comme suit :

59. Les pointes d'aiguille ne doivent pas, par suite de cassure ou d'écaillage, dépasser une épaisseur de plus de 5 mm (3/16 de pouce).

### **Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation R00-01 (mai 2004)**

Comme le CN et TC ont réglé la lacune de sécurité, le Bureau estime maintenant que la réponse à la recommandation R00-01 est « *entièrement satisfaisante* ».