



## RÉÉVALUATION DE LA RÉPONSE À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE R93-03 – R90C0092

### LIBÉRATION DES LONGS RAILS SOUDÉS

#### INTRODUCTION

Le 26 juin 1990, le train de marchandises no 2-571-24 du Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) roulait à 44 mi/h lorsque 25 wagons ont déraillé au point milliaire 78,2 de la subdivision Maple Creek, près de Cardell (Saskatchewan). L'événement n'a pas fait de blessés. Le Bureau a constaté que ce déraillement avait été causé par le gauchissement de la voie découlant des efforts de dilatation dans le long rail soudé, du fait de la température ambiante extrêmement élevée. Le rail n'était pas assujéti par les traverses puisque ces dernières reposaient sur un ballast instable.

Le Bureau a conclu son enquête et a publié le rapport R90C0092 en février 1993.

#### **Recommandation R93-03 (février 1993)**

Étant donné les grands écarts de température sous lesquels les rails doivent être entretenus au Canada, il faut établir des normes strictes sur la libération des longs rails soudés pour éviter le gauchissement des rails. Le Bureau a donc recommandé que :

Le ministère des Transports s'assure que les compagnies ferroviaires sous juridiction fédérale mettent correctement en pratique les normes appropriées sur la libération des longs rails soudés.

R93-03

#### **Réponse de Transports Canada (19 août 1993)**

Transports Canada (TC) a indiqué qu'il examinait les politiques ferroviaires concernant le traitement des longs rails soudés, ainsi que la mesure dans laquelle les employés connaissent et respectent ces politiques. Lorsque cet examen sera terminé, le Bureau sera avisé des conclusions et des mesures prises, le cas échéant.

#### **Évaluation du Bureau (septembre 1993)**

La réponse ne donne pas de précisions sur l'examen prévu, les délais de sa réalisation, sa portée ou sa nature exacte. Le personnel n'a pu trouver aucune indication (auprès de TC ou de l'ACFC) de mesures prises par TC relativement à cet examen. Par conséquent, le Bureau estime qu'une « **attention non satisfaisante** » a été accordée à la lacune.

### **Autre réponse de Transports Canada (9 avril 2001)**

TC a présenté une réponse supplémentaire à la recommandation R93-03, indiquant que les nouvelles modifications à la LSF, entrées en vigueur le 1er juin 1999, prévoient la mise en place d'une réglementation exigeant que les exploitants de chemins de fer adoptent des systèmes de gestion de la sécurité.

La réglementation exigera que les nouvelles compagnies ferroviaires présentent de l'information sur leurs systèmes de gestion de la sécurité 60 jours avant le début de leurs activités. Il s'agit de confirmer à l'avance que la compagnie a élaboré et mis en œuvre un système de gestion de la sécurité répondant aux exigences de la réglementation. L'information présentée doit comprendre des indications sur les systèmes internes de surveillance et sur les règlements et règles applicables. En tout temps après la présentation de l'information, TC peut procéder à une vérification du système de gestion de la sécurité. (Pour de plus amples détails, consulter la réponse, en date du 30 mars 2000, du ministre concernant les recommandations finales du BST.) TC considère que le dossier de cette recommandation est clos.

### **Réévaluation du Bureau (décembre 2004)**

Le Bureau a effectué récemment des enquêtes dans lesquelles le contrôle des contraintes internes de longs rails soudés avait été une cause ou un facteur contributif à un événement. Comme les défauts associés aux LRS n'ont pas été palliés et que TC considère que le dossier est clos, le Bureau estime toujours qu'une « **attention non satisfaisante** » a été accordée à la lacune.

### **Réévaluation du Bureau (décembre 2005)**

Les compagnies ferroviaires ont présenté, dans le cadre de leurs systèmes de gestion de la sécurité, des normes et méthodes concernant les longs rails soudés. Comme TC n'a communiqué aucun détail sur ses activités de surveillance, le Bureau estime que la réponse dénote une « **attention en partie satisfaisante** ».

### **Autre réponse de Transports Canada (juillet 2006)**

TC a présenté une réponse supplémentaire en 2006, indiquant qu'il reconnaît que, même si les compagnies ferroviaires ont récemment actualisé leurs méthodes, le gauchissement par la chaleur demeure un problème. Aux États-Unis, la Federal Railroad Administration (FRA) a formé un groupe de travail chargé d'élaborer de nouvelles normes en matière d'inspection et d'entretien des longs rails soudés. TC participe à ces travaux et considère que le dossier de cette recommandation reste en instance.

### **Réévaluation du Bureau (août 2006)**

TC collabore avec le groupe de travail de la FRA en vue d'élaborer de nouvelles normes en matière d'inspection et d'entretien des LRS. Comme ces travaux ont débuté mais que le résultat n'en est pas connu, le Bureau estime que la réponse dénote toujours une « **attention en partie satisfaisante** ».

### **Autre réponse de Transports Canada (juin 2010)**

Le groupe de travail de la FRA, au sein duquel TC était représenté, a terminé l'élaboration des règlements CFR 213-118 et CFR 213-119. TC examine ces documents afin de déterminer si une harmonisation est réalisable.

### **Réévaluation du Bureau (août 2010)**

Les règlements CFR 213-118 et CFR 213-119 sont des textes réglementaires de la FRA, en l'occurrence un organisme des États-Unis. Étant donné que TC a amorcé son examen de la réglementation, mais qu'il ne l'a pas encore terminé, le Bureau estime encore que la réponse à la recommandation dénote une « **attention en partie satisfaisante** ».

### **Autre réponse (décembre 2010)**

TC a confirmé que le CN et le CFPC ont tous deux élaboré des normes relatives à la libération des longs rails soudés et que l'application de ces normes s'avère adéquate pour assurer la sécurité ferroviaire. Les inspecteurs de la sécurité ferroviaire de TC exercent une surveillance pour s'assurer de la conformité des 2 compagnies de chemin de fer.

### **Réévaluation du Bureau (février 2011)**

TC a confirmé que le CN et le CFPC ont tous deux élaboré des normes relatives à la libération des LRS et que l'application de ces normes s'avère adéquate pour assurer la sécurité ferroviaire. TC continue d'évaluer les résultats obtenus par le groupe de travail conjoint TC-FRA, lequel a élaboré des normes applicables aux États-Unis qui régissent l'inspection et l'entretien des LRS, afin de déterminer si une harmonisation est possible entre ces normes et le Règlement sur la sécurité ferroviaire. Le Bureau réévalue la réponse à la recommandation R93-03 et détermine qu'elle est « **entièrement satisfaisante** ».

### **Suivi exercé par le BST**

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