



427, avenue Laurier, 14<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

10 mars 2021

Your file Votre référence

*Voir la liste ci-jointe*

Our file Notre référence  
SGDDI 17291829 /  
MO 21-01 et MO 21-02

Madame, Monsieur,

Transports Canada et l'industrie ferroviaire canadienne collaborent depuis très longtemps à l'amélioration de la sécurité pour les employés et les Canadiens vivant dans des municipalités situées à proximité des activités ferroviaires. Depuis quelques années, leurs efforts communs portent aussi sur l'enjeu des mouvements incontrôlés afin d'apporter des modifications importantes au *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada*, notamment la révision de la règle 112 sur l'immobilisation des trains et l'ajout de la nouvelle règle 66 sur l'immobilisation des trains en pente raide ou en terrain montagneux. De plus, l'industrie s'affaire à élaborer une nouvelle règle afin de tenir compte des risques pour la sécurité des employés qui prennent part aux activités de manœuvre et de réduire la fréquence des mouvements incontrôlés qui surviennent durant les manœuvres.

Malgré les progrès qu'ils ont accomplis ensemble à l'égard de cet enjeu, les mouvements incontrôlés suscitent encore de graves préoccupations en matière de sécurité. Dans sa dernière liste de surveillance, le Bureau de la sécurité des transports (BST) a fait ressortir l'importance historique de ces incidents et de leurs conséquences potentielles pour les employés et les collectivités. Il a réitéré ses préoccupations quant au nombre de mouvements incontrôlés, en soulignant que le nombre affiche une tendance à la hausse depuis 2015 et que le plus grand nombre a été enregistré tout récemment en 2019, avec 78 événements.

Le besoin d'agir à l'égard des mouvements incontrôlés est devenu d'autant plus urgent depuis quelques semaines. À titre d'exemple, le 1<sup>er</sup> février 2021, un accident mettant en cause un train de Goderich-Exeter Railway est survenu à la gare de triage Goderich. Selon les renseignements disponibles à ce jour, l'accident s'est produit lorsque le mécanicien a quitté la cabine de locomotive pour manœuvrer un dérailleur après avoir immobilisé le mouvement. Ce faisant, le frein automatique s'est desserré et le train est parti à la dérive sur une distance de plus de 8 400 pieds, atteignant une vitesse maximale de 29 mi/h. Le train s'est uniquement arrêté lorsque deux locomotives et cinq wagons chargés ont déraillé après avoir heurté une structure et deux véhicules automobiles. Heureusement, l'accident n'a causé ni blessure ni décès.

La cause apparente de cet accident ressemble beaucoup à celle d'un événement qui s'est produit le 29 novembre 2016, lorsqu'un train du Canadien Pacifique a roulé à la dérive hors d'une voie d'évitement et est entré en collision avec un train garé sur la voie principale, près d'Estevan, en Saskatchewan. L'enquête R16W0242, que le BST a menée sur cet événement, a révélé qu'alors que les deux membres de l'équipe du train s'étaient arrêtés sur la voie d'évitement et qu'ils étaient au sol pour inspecter un train à son passage en direction nord, le mécanicien de locomotive a quitté sa position au sol pour retourner dans

la cabine de locomotive. Une fois dans la cabine, le mécanicien de locomotive a involontairement déplacé la poignée du frein automatique à la position de desserrage et le train s'est mis en mouvement. Le train a poursuivi sa route à une vitesse inférieure à 1 mi/h jusqu'à ce que la locomotive heurte le côté du train circulant en direction nord, qui s'était immobilisé sur la voie principale.

Compte tenu des circonstances semblables de ces deux accidents, des risques pour la sécurité que posent les mouvements incontrôlés, et dans le but d'assurer la sécurité ferroviaire, je vous transmets ci-joint deux arrêtés ministériels pour votre intervention afin de prévenir d'autres événements de cette nature.

Le premier arrêté qui est pris en vertu de l'article 32.01 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF) enjoint à toutes les compagnies de chemin de fer et compagnies de chemin de fer locales qui sont citées de mettre en œuvre les mesures de sécurité énoncées dans celui-ci. Ces mesures visent à prévenir tout autre accident attribuable au desserrage involontaire des freins à air.

Le deuxième arrêté ministériel enjoint aux compagnies de chemin de fer et compagnies de chemin de fer locales de modifier le *Règlement relatif à l'inspection et à la sécurité des locomotives de chemin de fer* et le *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada*. Les compagnies devront notamment élaborer des normes de performance pour les locomotives équipées d'une protection contre les dérives, qui est une fonction conçue pour serrer les freins à air lorsqu'un mouvement est détecté, et apporter des modifications qui permettront de préciser les circonstances où un train est laissé sans surveillance et doit, en conséquence, être immobilisé conformément aux règlements. Ce dernier élément vise à mieux préciser la définition du matériel roulant surveillé par opposition au matériel roulant laissé sans surveillance et à apporter une meilleure certitude aux compagnies de chemin de fer et à leurs employés.

Si vous avez l'intention de faire réviser l'arrêté ministériel 21-01, vous devez déposer une requête par écrit auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada (Tribunal) au plus tard à la date indiquée dans l'arrêté.

Le Tribunal a produit un Guide des requérants que vous pouvez vous procurer auprès du greffier du Tribunal à l'adresse indiquée ci-dessous. Par ailleurs, toute requête en révision doit être déposée à :

Le greffier  
Tribunal d'appel des transports du Canada  
333, avenue Laurier Ouest, bureau 1201  
Ottawa (Ontario) K1A 0N5  
<http://www.tatc.gc.ca>

Conformément à l'article 32.3 de la LSF, ni la révision prévue à l'article 32.1, ni l'appel prévu à l'article 32.2, ni le réexamen par le ministre prévu aux paragraphes 32.1(5) ou 32.2(3) de la LSF n'ont pour effet de suspendre l'arrêté donné en vertu de l'article 32.01 de la LSF.

Pour toute question, veuillez communiquer avec M. Sean Rogers, directeur, Affaires réglementaires, par téléphone au 613-298-5597 ou par courriel à [sean.rogers@tc.gc.ca](mailto:sean.rogers@tc.gc.ca). Si vous souhaitez discuter des aspects techniques de cette question, veuillez alors communiquer avec M<sup>me</sup> Stephanie Lines, directrice, Gestion des opérations, par téléphone au 613-990-7745 ou par courriel à [stephanie.lines@tc.gc.ca](mailto:stephanie.lines@tc.gc.ca).

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, mes salutations distinguées.



Directeur général  
Sécurité ferroviaire

c. c. : M. G. Doherty, CFTC-DPEV      M<sup>me</sup> L. Cyr, CFTC-DPEV      M. L. Couture, FIOE  
M. K. Neumann, Métallos      M. T. Lundblad, Métallos      M. C. Crabtree, ATU  
M. S. Pickthall, AIMTA      M. D. Ashley, CFTC      M<sup>me</sup> L. Robillard, CFTC  
M. B. Snow, UNIFOR      M. E. Féquet, TUT

Pièces jointes

## MINISTRE DES TRANSPORTS

## ARRÊTÉ EN VERTU DE L'ARTICLE 32.01 DE LA

**LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE, CHAPITRE R-4.2, [S.R.C. 1985, CH. 32 (4<sup>E</sup> SUPPL.)]**

Considérant que l'article 32.01 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF) confère au ministre des Transports le pouvoir d'enjoindre à une compagnie, à une autorité responsable du service de voirie ou à une municipalité de mettre fin à toute activité qui pourrait compromettre la sécurité ferroviaire ou de suivre toute procédure ou d'apporter les mesures correctives précisées dans l'arrêté, y compris de construire, de modifier, d'exploiter ou d'entretenir des installations ferroviaires;

Considérant que le 1<sup>er</sup> février 2021, un train de Goderich-Exeter Railway, après avoir été immobilisé dans une pente de 2,5 à 3 % au moyen du frein automatique et du frein indépendant, a commencé à se déplacer et est parti à la dérive sur une distance de 8 400 pieds en atteignant une vitesse maximale de 29 mi/h et a heurté une structure et deux véhicules automobiles;

Considérant qu'un accident attribuable à une cause semblable s'est produit le 29 novembre 2016 lorsqu'un train du Canadien Pacifique a roulé à la dérive hors d'une voie d'évitement et est entré en collision avec un train garé sur la voie principale, près d'Estevan, en Saskatchewan;

Considérant que dans les deux cas, les freins à air semblent avoir été desserrés par inadvertance;

Par conséquent, je suis d'avis qu'il est nécessaire dans l'intérêt de la sécurité ferroviaire de prendre le présent arrêté, au titre de l'article 32.01 de la LSF, afin d'exiger que les compagnies de chemin de fer et les compagnies de chemin de fer locales dont le nom apparaît à l'annexe du présent arrêté respectent les procédures énoncées ci-après.

Si vous avez l'intention de faire réviser le présent arrêté, vous devez déposer une requête par écrit auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada, au plus tard le 9 avril 2021, le cachet de la poste faisant foi.

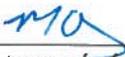
Conformément à l'article 32.3 de la LSF, ni la révision prévue à l'article 32.1, ni l'appel prévu à l'article 32.2, ni le réexamen par le ministre prévu aux paragraphes 32.1(5) ou 32.2(3) de la LSF n'ont pour effet de suspendre l'arrêté donné en vertu de l'article 32.01 de la LSF.

**Arrêté pris en vertu de l'article 32.01 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* pour prévenir les accidents causés par le desserrage involontaire des freins à air**

1. Toute compagnie dont le nom apparaît à l'annexe du présent arrêté doit s'assurer, afin que le mouvement demeure immobile, que le mécanicien de locomotive effectue ce qui suit avant de quitter la cabine de locomotive de commande :
  - a. serre à fond le frein indépendant des locomotives;
  - b. retire l'inverseur de la locomotive; et
  - c. serre le frein automatique, s'il y a lieu.

2. Lorsque la température est égale ou inférieure à zéro degré Celsius, une locomotive qui n'est pas dotée d'une fonction de ralenti accéléré est exemptée de l'exigence prévue à l'alinéa 1(b).
3. La compagnie doit s'assurer que, si le frein automatique est serré, le mécanicien de locomotive confirme visuellement ce qui suit dès qu'il s'éloigne du pupitre de conduite :
  - a. le manomètre n'indique pas le desserrage potentiel des freins à air; et
  - b. la poignée du frein automatique demeure dans la position « serrage à fond ».
4. La compagnie doit s'assurer que le mécanicien de locomotive informe un autre employé des mesures prises qui sont décrites aux articles 1, 2 et 3.
5. La compagnie doit déterminer tous les emplacements où elle interdit au mécanicien de locomotive de quitter la cabine de locomotive pour effectuer des tâches, ou toutes les conditions dans lesquelles cela est interdit, et elle doit en informer les employés. En outre, elle doit s'assurer que le mécanicien de locomotive ne quitte pas la cabine lorsque l'interdiction s'applique.

Le présent arrêté entre en vigueur le 10 mars 2021, et il demeurera en vigueur jusqu'à ce que le ministre approuve les modifications apportées au *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada*, comme l'explique l'arrêté ministériel 21-02.

  
\_\_\_\_\_  
Directeur général, Sécurité ferroviaire

10 mars 2021

\_\_\_\_\_  
Date

9961526 Canada Limited  
Algoma Steel Inc.  
Battle River Railway NGC Inc.  
Big Sky Railway Corp.  
BioPower Sustainable Energy Corporation  
BNSF Railway Company  
Boundary Trail Railway Company, Inc.  
Cando Rail Services Ltd.  
Canfor Pulp Ltd. – Northwood Division  
Cape Breton & Central Nova Scotia Railway Ltd.  
Cargill Limited – Cargill Limitée  
Carlton Trail Railway Company  
Celanese Canada ULC Central Manitoba Railway Inc.  
Central Manitoba Railway Inc.  
Chemin de fer Canadien Pacifique  
Chemin de fer de Québec-Gatineau Inc.  
Chemin de fer du Centre du Maine et du Québec  
Chemin de fer Orford Express Inc.  
Chemin de fer Québec North Shore & Labrador  
Chemin de fer Sartigan  
Compagnie de chemin de fer Roberval-Saguenay  
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada  
CSX Transportation, Inc.  
Eastern Maine Railway Company  
GIO Railways Corporation  
Goderich-Exeter Railway Company Limited  
Great Canadian Raitour Company Ltd.  
Great Sandhills Railway Ltd.  
Great Western Railway, Ltd.  
Hudson Bay Railway Company  
Huron Central Railway Inc.  
Kamloops Heritage Railway Society  
Keewatin Railway Company  
Kettle Falls International Railway Company  
Knob Lake and Timmins Railway Company Inc.  
Koch Fertilizer Canada, ULC  
Lake Line Railroad Inc.  
Last Mountain Railway  
Maska-Wa Transportation Association Inc.  
Metrolinx  
National Railroad Passenger Corporation (AMTRAK)  
Nipissing Central Railway  
Norfolk Southern Railway Company  
Ontario Northland Transportation Commission  
Ontario Southland Railway Inc.  
Pacific & Arctic Railway Navigation, British Columbia & Yukon Railway, British Yukon Railway doing  
business as White Pass & Yukon Route Railroad (WP&YR)  
Pinnacle Renewable Energy Inc.  
Prairie Rail Solutions Ltd.

Prudential Steel ULC  
RaiLink Canada Ltd.  
Railserve Inc.  
Réseau de transport métropolitain  
RIO Tinto Alcan  
RTC Rail Solution Ltd.  
Société du chemin de fer de la Gaspésie  
Southern Rails Co-operative Ltd.  
Southern Railway of British Columbia Limited  
St. Lawrence & Atlantic Railroad (Québec) Inc.  
St. Paul & Pacific Northwest Railroad Company, LLC  
Stewart Southern Railway Inc.  
The Essex Terminal Railway Company  
The Toronto Terminals Railway Company Limited  
The Vintage Locomotive Society Inc. O/A Prairie Dog Central Railway  
Thunder Rail Ltd.  
Torch River Rail Inc.  
Transport Ferroviaire Tshiuetin Inc.  
Trillium Railway Co. Ltd.  
Union Pacific Railroad Company  
VIA Rail Canada Inc.  
Ville d'Ottawa exerçant ses activités sous le nom de Capital Railway  
West Coast Express Limited  
West Coast Railway Association  
Windsor Transload Inc.

## MINISTRE DES TRANSPORTS

## ARRÊTÉ EN VERTU DE L'ARTICLE 19 DE LA

**LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE, CHAPITRE R-4.2, [S.R.C. 1985, CH. 32 (4<sup>E</sup> SUPPL.)]**

En vertu du paragraphe 19(1) de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF), le ministre des Transports peut enjoindre à une compagnie de chemin de fer soit d'établir des règles concernant l'un des domaines visés aux paragraphes 18(1) ou (2.1) de la LSF, soit de modifier de telles règles.

Conformément aux dispositions du paragraphe 19(1) de la LSF, les compagnies de chemin de fer et les compagnies de chemin de fer locales dont le nom apparaît à l'annexe du présent arrêté sont tenues, par la présente, de modifier le *Règlement relatif à l'inspection et à la sécurité des locomotives de chemin de fer* afin d'y intégrer les paramètres de conception et de performance pour les locomotives équipées d'une protection contre les dérives. En outre, elles doivent modifier le *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada* afin de définir clairement le matériel roulant surveillé par opposition au matériel roulant laissé sans surveillance et d'inclure des exigences relatives à l'utilisation de la protection contre les dérives pour réduire les risques qu'un mouvement incontrôlé se produise.

**A) Exigences relatives aux modifications du *Règlement relatif à l'inspection et à la sécurité des locomotives de chemin de fer***

1. Les modifications apportées au *Règlement relatif à l'inspection et à la sécurité des locomotives de chemin de fer* doivent reposer sur une évaluation des risques pour la sécurité et doivent, à tout le moins, inclure les éléments ci-après :
  - a. la définition de la protection contre les dérives;
  - b. les paramètres de conception et de performance de toute protection contre les dérives;
  - c. un moyen vérifiable d'indiquer, aux employés des services de la mécanique et de l'exploitation, les locomotives équipées d'une protection contre les dérives;
  - d. l'obligation d'inclure les locomotives équipées d'une protection contre les dérives dans les exigences relatives aux fiches de spécifications de locomotive qui sont prévues au paragraphe 35.1;
  - e. des procédures en matière d'essai et de vérification pour les locomotives équipées d'une protection contre les dérives;
  - f. l'obligation de déposer les procédures susmentionnées à l'alinéa 1(e) auprès du ministre (dans les 30 jours suivant l'approbation des modifications du *Règlement* et dans les 14 jours suivant tout changement apporté aux procédures).
2. Les paramètres de conception et de performance de toute protection contre les dérives qui sont cités à l'alinéa 1b) ci-dessus doivent inclure les éléments ci-après :
  - a. l'activation de la protection contre les dérives en cas d'interruption du courant;
  - b. la vitesse de l'activation;
  - c. l'activation de la pression au cylindre de frein de la locomotive;
  - d. le temps d'amorçage d'un serrage des freins;
  - e. un moyen d'aviser l'autorité compétente que la protection contre les dérives a été activée;

- f. la protection contre les dérives ne peut pas être réinitialisée une fois qu'elle a été activée, à moins d'une intervention humaine;
  - g. tout autre paramètre qui favorise la sécurité ferroviaire à cet égard.
3. Les modifications apportées au *Règlement relatif à l'inspection et à la sécurité des locomotives de chemin de fer* doivent exiger que toute compagnie utilise ses procédures en matière d'essai et de vérification pour s'assurer que la protection contre les dérives fonctionne conformément à tous les paramètres de conception et de performance.

**B) Exigences relatives aux modifications du *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada***

1. Les modifications doivent inclure que le matériel roulant sur une voie principale, une voie d'évitement, une voie de subdivision et à tout endroit à haut risque est considéré comme étant laissé sans surveillance, sauf s'il :
  - a. est attelé à une locomotive de commande, et qu'une personne compétente se trouve à bord de la cabine de locomotive de commande pour prendre efficacement le contrôle des freins;
  - b. la conduite générale de la locomotive de commande est accouplée au matériel roulant et elle est ouverte.
2. Les modifications doivent inclure des exigences relatives à l'utilisation de la protection contre les dérives comme suit :
  - a. le temps pendant lequel la locomotive, avec ou sans wagons, peut demeurer immobile sans qu'un employé doive vérifier que la protection contre les dérives reste opérationnelle et que la locomotive demeure immobile;
  - b. la durée entre les vérifications subséquentes qui sont effectuées pour confirmer que la protection contre les dérives reste opérationnelle et que la locomotive demeure immobile.
3. Les modifications doivent inclure toute modification corrélative supplémentaire qui s'impose pour mettre en œuvre aux articles 1 et 2 susmentionnés.

Selon le paragraphe 19(2) de la LSF, toute compagnie ne peut procéder au dépôt qu'après avoir donné aux entités ci-après la possibilité, pendant soixante jours, de lui faire part de leurs observations :

- a. dans le cas d'une compagnie de chemin de fer, les organisations intéressées susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre des règles;
- b. dans le cas d'une compagnie de chemin de fer locale, la compagnie de chemin de fer sur la ligne de laquelle elle exploite du matériel ferroviaire et qui est susceptible d'être touchée par la mise en œuvre des règles.

Conformément au paragraphe 19(1) de la LSF, les règlements doivent être déposés auprès du ministre des Transports pour approbation d'ici le 10 mars 2022.

  
\_\_\_\_\_  
Directeur général, Sécurité ferroviaire

\_\_\_\_\_  
10 mars 2021  
Date

9961526 Canada Limited  
Algoma Steel Inc.  
Battle River Railway NGC Inc.  
Big Sky Railway Corp.  
BioPower Sustainable Energy Corporation  
BNSF Railway Company  
Boundary Trail Railway Company, Inc.  
Cando Rail Services Ltd.  
Canfor Pulp Ltd. – Northwood Division  
Cape Breton & Central Nova Scotia Railway Ltd.  
Cargill Limited – Cargill Limitée  
Carlton Trail Railway Company  
Celanese Canada ULC Central Manitoba Railway Inc.  
Central Manitoba Railway Inc.  
Chemin de fer Canadien Pacifique  
Chemin de fer de Québec-Gatineau Inc.  
Chemin de fer du Centre du Maine et du Québec  
Chemin de fer Orford Express Inc.  
Chemin de fer Québec North Shore & Labrador  
Chemin de fer Sartigan  
Compagnie de chemin de fer Roberval-Saguenay  
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada  
CSX Transportation, Inc.  
Eastern Maine Railway Company  
GIO Railways Corporation  
Goderich-Exeter Railway Company Limited  
Great Canadian Railtour Company Ltd.  
Great Sandhills Railway Ltd.  
Great Western Railway, Ltd.  
Hudson Bay Railway Company  
Huron Central Railway Inc.  
Kamloops Heritage Railway Society  
Keewatin Railway Company  
Kettle Falls International Railway Company  
Knob Lake and Timmins Railway Company Inc.  
Koch Fertilizer Canada, ULC  
Lake Line Railroad Inc.  
Last Mountain Railway  
Maska-Wa Transportation Association Inc.  
Metrolinx  
National Railroad Passenger Corporation (AMTRAK)  
Nipissing Central Railway  
Norfolk Southern Railway Company  
Ontario Northland Transportation Commission  
Ontario Southland Railway Inc.  
Pacific & Arctic Railway Navigation, British Columbia & Yukon Railway, British Yukon Railway doing  
business as White Pass & Yukon Route Railroad (WP&YR)  
Pinnacle Renewable Energy Inc.  
Port Stanley Terminal Rail Inc.

Prairie Rail Solutions Ltd.  
Prudential Steel ULC  
RaiLink Canada Ltd.  
Railserve Inc.  
Réseau de transport métropolitain  
RIO Tinto Alcan  
RTC Rail Solution Ltd.  
Société du chemin de fer de la Gaspésie  
South Simcoe Railway Heritage Corporation  
Southern Ontario Locomotive Restoration Society (SOLRS)  
Southern Rails Co-operative Ltd.  
Southern Railway of British Columbia Limited  
St. Lawrence & Atlantic Railroad (Québec) Inc.  
St. Paul & Pacific Northwest Railroad Company, LLC  
Stewart Southern Railway Inc.  
The Essex Terminal Railway Company  
The Toronto Terminals Railway Company Limited  
The Vintage Locomotive Society Inc. O/A Prairie Dog Central Railway  
Thunder Rail Ltd.  
Torch River Rail Inc.  
Transport Ferroviaire Tshiuetin Inc.  
Trillium Railway Co. Ltd.  
Union Pacific Railroad Company  
VIA Rail Canada Inc.  
Ville d'Ottawa exerçant ses activités sous le nom de Capital Railway  
West Coast Express Limited  
West Coast Railway Association  
Windsor Transload Inc.  
York-Durham Heritage Railway