



BULLETIN INFO SÉCURITÉ

FERROVIAIRE



Sécurité des opérations ferroviaires sur les sites industriels

Direction des politiques et de la sécurité ferroviaire (DPSF)

MISE EN CONTEXTE

Le ministère des Transports et de la Mobilité durable effectue une veille continue afin de renforcer la sécurité ferroviaire sur le réseau qui relève de l'autorité législative du Québec. Sur la base de la réglementation en vigueur et du [Règlement sur la sécurité ferroviaire \(RSF\)](#), l'équipe d'inspecteurs et d'enquêteurs de la DPSF exerce une surveillance des installations de chacune des compagnies ferroviaires de compétence provinciale pour s'assurer d'une exploitation sécuritaire des équipements. Aussi, cette équipe enquête, au besoin, sur les accidents ou les événements qui se produisent sur le réseau de compétence québécoise.

Les sites industriels qui utilisent des équipements ferroviaires pour leurs activités sont visés par cette surveillance.

Le RSF prévoit des règles et des normes minimales à respecter en ce qui a trait à l'exploitation ferroviaire, au matériel roulant ainsi qu'aux infrastructures.

Le présent bulletin a pour objectif de rappeler certaines obligations réglementaires ainsi que les bonnes pratiques en matière de sécurité ferroviaire lors du déplacement de wagons sur les sites industriels au Québec. Fort de son expérience en inspection de sites industriels, la DPSF a relevé, au fil du temps, les meilleures pratiques et celles qui présentent un risque en raison, notamment, de l'équipement utilisé pour la manœuvre de wagons et de l'absence ou du manque de formation du personnel.

DÉCEMBRE
2024

BULLETIN N° 3

Sécurité des opérations
ferroviaires sur les sites
industriels

BULLETINS PRÉCÉDENTS

BULLETIN N° 1

Protection par sentinelle

BULLETIN N° 2

Identifier les points
d'obstruction

BULLETIN À VENIR

Normalisation du panneau
« Urgence ferroviaire »

APERÇU DES EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES ET DES BONNES PRATIQUES

Formation

Toutes les personnes prenant part au déplacement de wagons, telles que les serre-freins et les conducteurs de locomotive, doivent être titulaires d'un certificat de compétence délivré par l'exploitant du site industriel. Ce certificat peut être obtenu après avoir suivi une formation théorique et pratique, et réussi un examen des connaissances. L'exploitant ne peut affecter des personnes non qualifiées à des postes de conducteurs de locomotive ou de serre-freins, sauf s'il s'agit d'un apprenti ou d'une apprentie qui agit sous la supervision immédiate d'un ou d'une titulaire du certificat requis. Tout manquement à ces dispositions constitue une infraction.

La manœuvre de wagons effectuée par du personnel non qualifié augmente les risques de blessures graves, de déraillements et de dommages aux wagons et à l'infrastructure. La situation est d'autant plus aggravée lorsque le matériel de traction utilisé ne permet pas de retenir un mouvement.

Manuel d'exploitation ferroviaire

Les sites industriels qui utilisent des équipements ferroviaires pour leurs activités doivent préparer un manuel d'exploitation ferroviaire. Ce manuel contiendra notamment : le RSF; les règles particulières d'exploitation ferroviaire dans l'entreprise; un plan des voies qui indique l'emplacement des dérailleurs, des aiguillages, des arrêts obligatoires et des sites de chargement et de déchargement; ainsi que, le cas échéant, les instructions de sécurité fournies par le fabricant de la télécommande portative de locomotive.

Breffage de sécurité

Avant d'effectuer le déplacement de wagons, il est essentiel de tenir un breffage de sécurité dans le but d'identifier les risques reliés aux tâches à exécuter. C'est l'occasion, pour l'équipe responsable du mouvement : de définir la séquence des tâches à accomplir; d'identifier les endroits ayant des gabarits réduits; de s'assurer que toutes les personnes à bord et à proximité du matériel roulant ont été prévenues, avant de l'atteler à la locomotive et avant de le déplacer; et d'effectuer l'essai des radios.

Manœuvres

L'article 7 du RSF stipule qu'une équipe de locomotive est composée d'un conducteur et d'au moins un serre-frein. À titre d'exception, le conducteur peut utiliser seul une télécommande portative de locomotive sans faire partie d'une équipe.

À moins que le contexte ne s'y oppose, le terme « locomotive » figurant dans le RSF vise aussi tout autre matériel de traction (locotracteur, chargeur sur roues avec mâchoire d'accouplement, etc.).

Le déplacement des wagons doit se faire avec un matériel de traction approprié qui permet au conducteur de s'assurer qu'il est en mesure de freiner ses wagons en toutes circonstances.

Lors de la manœuvre de wagons à l'aide d'un matériel de traction autre qu'une locomotive (p. ex. : chargeur sur roues, câble, treuil, poulie d'entraînement), des règles particulières d'exploitation ferroviaire doivent être incluses au manuel d'exploitation, lesquelles doivent préciser la méthode de travail qui permettra au conducteur de circuler à une vitesse de marche à vue. La vitesse de marche à vue est celle qui permet l'arrêt de la locomotive en deçà de la moitié de la distance de visibilité d'un matériel roulant ou d'un aiguillage mal orienté, sans toutefois excéder 16 km/h.

Avant de déplacer des wagons, il faut notamment s'assurer qu'ils sont bien attelés les uns aux autres et que tous les freins à main ainsi que les freins à air ont été

Obligation de rapporter les incidents/accidents

L'article 44 de la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé (LSTTG) stipule que tout exploitant d'un système de transport terrestre guidé doit aviser la ministre et lui soumettre sans délai un rapport lors de tout accident qui :

- entraîne des blessures ou le décès d'une personne;
- cause des dommages à la voie.

L'article 108 du RSF présente les exceptions à la déclaration d'accident, qui sont :

- aucun matériel roulant n'est impliqué dans l'accident;
- l'accident s'est produit dans un atelier.

Lors d'un tel événement, l'exploitant doit communiquer avec le Centre intégré de la gestion de la circulation (CIGC) du MTMD au **418 644-7271**, lequel offre un service continu 24 heures par jour, 7 jours par semaine.

Dans le doute, il est préférable de déclarer l'événement.

Information sur les bulletins

Les bulletins Info sécurité ferroviaire sont des messages périodiques envoyés aux différents exploitants ferroviaires de compétence provinciale ainsi qu'aux gestionnaires de sites industriels.

Les thèmes abordés sont choisis en fonction des observations effectuées au fil des années et qui présentent un enjeu relatif à la sécurité ferroviaire ou au respect de la réglementation applicable.

Cette publication a pour objectif de vulgariser ces enjeux et de favoriser les meilleures pratiques de l'industrie.

Pour vous inscrire à la liste d'envoi de ces bulletins, veuillez envoyer un courriel à l'adresse suivante :

bulletinferroviaire@transports.gouv.qc.ca

desserrés : les freins à main ne doivent être utilisés que pour maintenir les wagons dans une position immobile.

Pour pousser ou tirer des wagons, le matériel de traction doit s'atteler au système d'attelage des wagons : il faut éviter de tirer ou de pousser un wagon par la main courante, l'échelle ou toute autre partie du wagon qui n'est pas conçue à cette fin.

Chaque fois que des wagons sont déplacés, il est important de s'assurer qu'ils n'obstruent pas une autre voie ou un autre itinéraire où ils pourraient constituer un danger pour les autres mouvements sur les voies adjacentes (voir le bulletin n° 2 pour plus d'information).

Mécanismes de freinage

Avant de laisser du matériel roulant sur une voie ferrée, il faut serrer un nombre suffisant de freins à main pour immobiliser les wagons, et s'assurer de leur efficacité, sans quoi le matériel roulant pourrait partir à la dérive. Un matériel roulant à la dérive peut parcourir de longues distances et entrer en collision avec d'autre matériel roulant, un véhicule ou une personne à un passage à niveau et causer des blessures graves ou le décès de personnes.

L'efficacité de l'essai de freins à main consiste à appliquer un effort de traction suffisant afin de déterminer qu'il y a assez de force dans les freins à main pour empêcher le matériel de bouger après la cessation de l'effort de traction.

Opérations à l'extérieur du site industriel

Le conducteur d'une locomotive doit faire un essai de freins avant de quitter les limites du site industriel. L'essai consiste à vérifier le serrage et le desserrage des freins de la locomotive, et s'il y a lieu, des freins du dernier véhicule du convoi et d'un nombre suffisant de freins du matériel roulant pour assurer l'arrêt du mouvement.

Ces essais doivent être consignés dans un registre qui doit être conservé sur le site industriel par l'exploitant pour une durée minimale d'un an, à compter de la date de chaque essai.

Inspection de l'infrastructure ferroviaire

L'exploitant d'un système de transport ferroviaire sur un site industriel doit, minimalement deux fois par année, faire effectuer une vérification visuelle des voies ferrées et des aiguillages en service par une personne qui possède les connaissances, la formation et l'expérience nécessaires au repérage de défauts de la voie visées aux articles 60 à 82 du RSF.

Le registre des inspections doit être conservé sur le site par l'exploitant pendant au moins deux ans à compter de la date de l'inspection et doit inclure les mesures correctives prises pour corriger les anomalies constatées.

Bien que le RSF prévoie les exigences minimales en ce qui a trait à une voie ferrée de compétence provinciale, tout exploitant ferroviaire peut se fixer des exigences plus strictes que celles prévues dans le RSF.

CONCLUSION

La présente infolettre répertorie plusieurs obligations réglementaires ainsi que de bonnes pratiques qui pourraient s'avérer importantes selon les particularités de votre site industriel.

Pour toute question relative au contenu de la présente infolettre, veuillez envoyer un courriel à l'adresse suivante : bulletinferroviaire@transports.gouv.qc.ca



Liens utiles

Voici certains liens qui pourraient vous être utiles :

- [Sommaire de la législation](#)
- [Portrait du réseau ferroviaire au Québec](#)
- [Sécurité aux abords des voies ferrées](#)
- Programmes d'aide financière et soutien :
 - [PAPNM](#)
 - [PSITFIM](#)

