



## Liste de surveillance – Rail

### Respecter les indications des signaux ferroviaires

Il existe un risque de collision ou de déraillement grave de trains si les signaux ferroviaires ne sont pas reconnus ni respectés de façon uniforme.

#### Contexte

Depuis 2004, il arrive en moyenne 30 fois chaque année qu'une équipe de train ne réagisse pas comme prévu à une indication de signal sur le terrain. Si un tel événement entraîne une collision ou un déraillement, il peut y avoir un risque important pour le public et l'environnement.

Depuis 1911, l'industrie ferroviaire au Canada s'en remet à la commande centralisée de la circulation (CCC), un système de signaux visuels, pour contrôler la circulation sur une portion importante de son réseau — qui compte actuellement plus de 43 000 kilomètres de voie<sup>1</sup>. Le système de CCC présente aux équipes de train une série d'indications de signaux auxquelles elles doivent réagir. Les indications des signaux transmettent divers renseignements, dont la vitesse de marche à respecter et les limites opérationnelles en fonction desquelles le train est autorisé à circuler.

Afin d'accroître les mesures de sécurité de la CCC, les compagnies ferroviaires ont adopté divers autres mécanismes de défense pour aider à la prévention des accidents, comme les équipes de deux personnes, le *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada* et les instructions générales d'exploitation. Cependant, ces moyens de défense ne sont pas suffisants dans les situations où l'équipe du train interprète ou perçoit incorrectement une indication de signal.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a formulé deux recommandations relativement à cette importante question<sup>2</sup>. Par suite des deux recommandations, un groupe de travail a entrepris une étude qui pourrait mener à la prise de mesures de sécurité, mais ses travaux ne sont pas suffisamment avancés pour permettre d'évaluer dans quelle mesure ils corrigeraient les lacunes actuelles. Les risques de collision ou de déraillement graves liés à l'absence de méthodes de contrôle des trains à sécurité intrinsèque sont donc toujours présents. En conséquence, le Bureau a évalué les réponses à ces recommandations comme étant en partie satisfaisantes.

Au cours d'un certain nombre d'enquêtes du BST, une mauvaise interprétation ou perception des indications des signaux a été citée comme cause ou facteur contributif<sup>3</sup>. En outre, aux États-Unis, le National Transportation Safety Board a enquêté sur des accidents similaires et a conclu, lui aussi, que des moyens de défense physiques additionnels sont nécessaires<sup>4</sup>.

#### Solution

Il y a lieu de mettre en place des moyens de défense physiques additionnels afin que les indications des signaux relativement à la vitesse de marche ou aux limites opérationnelles soient reconnues et respectées de façon uniforme.

<sup>1</sup> Source : *Tendances ferroviaires 2013* – Association des chemins de fer du Canada

<sup>2</sup> Recommandations du BST R00-04 et R13-01

<sup>3</sup> Rapports d'enquête ferroviaire du BST R98V0148, R99T0017, R07E0129, R09V0230, R10Q0011, R10V0038, R11E0063 et R12T0038

<sup>4</sup> Rapports d'accident RAB-06/07, RAR-07/01 et RAR-09/02 du National Transportation Safety Board