



## ÉVALUATION DE LA RÉPONSE À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE R00-02 – R98C0022

### **INTRODUCTION**

Le 1<sup>er</sup> mars 1998, vers 15 h 31, heure normale des Rocheuses, le train n° A-447-51-01 (train 447) du Canadien National (CN) est entré en collision avec l'arrière du train n° C-771-51-28 (train 771) du CN, lequel était immobilisé au point milliaire 165,4 de la subdivision Edson du CN, près de Obed (Alberta). Les deux membres de l'équipe du train 447, postés dans la locomotive de tête, ont subi des blessures graves et ont dû être évacués par ambulance. Le dernier wagon du train 771 et la locomotive de tête du train 447 ont déraillé et ont subi des dommages considérables. Aucune marchandise dangereuse ne s'est échappée.

Le Bureau a déterminé que la collision par l'arrière s'est produite parce que les membres de l'équipe du train 447, croyant que le train 771 était à au moins 1,5 mille plus loin, n'ont pas assuré une vigilance adéquate, de sorte qu'ils n'ont pas aperçu l'arrière du train 771 assez tôt pour être en mesure d'immobiliser leur train. L'hypothèse voulant que le train 771 ait été plus loin en avant était fondée sur l'interprétation d'un message transmis par l'automate vocal du système de détection en voie (WIS). Le manque d'information exacte quant à la position du train 771, une diffusion inadéquate de l'information sur la nature des messages à diffusion générale du WIS destinés aux équipes d'exploitation, et le fait que l'arrière du train 771 était peu visible ont contribué à l'accident.

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

Le ministère des Transports s'assure que les technologies conçues pour maintenir une distance de séparation sûre entre les mouvements ferroviaires soient évaluées en vue d'établir une norme de sécurité minimale.

R00-02

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation du BST R00-02 (mars 2000)**

Dans sa réponse, le Ministre a accepté entièrement les deux recommandations. Transports Canada (TC) mène présentement une recherche en trois étapes sur les nouvelles technologies de commande des trains. La première étape, qui consiste en une analyse détaillée des perfectionnements technologiques actuels et de la mise en œuvre des nouvelles technologies, est maintenant terminée et a été publiée dans un rapport de TC (TP 13105E). La deuxième étape, celle de l'évaluation de toutes ces technologies et de leur impact sur la sécurité de l'exploitation ferroviaire, est en cours. La troisième étape consistera à analyser l'impact des technologies sur les normes, les règles et les règlements en vigueur, dans le but d'établir une norme de sécurité

minimale pour les nouvelles technologies. Transports Canada participe également à l'élaboration de nouvelles normes pour les systèmes de commande intégrale des trains (Positive Train Control, PTC) et sur les systèmes de commande des trains par télécommunications. (R00-02)

**Évaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation R00-02 (septembre 2000)**

Bien que l'efficacité de la recommandation du BST ne puisse être établie avant la mise en place des technologies conçues pour assurer une distance de séparation sûre entre les trains, le Bureau est satisfait de la participation de TC dans les projets de technologie et, par conséquent, estime que sa réponse à la recommandation R00-02 est « *entièrement satisfaisante* ».