



Règlement concernant l'inspection et la sécurité des wagons de marchandises

le 9 décembre 2014



Association des chemins
de fer du Canada

Règlement concernant l'inspection et la sécurité des wagons de marchandises

En vigueur : le 9 décembre 2014

TABLE DES MATIÈRES

PARTIE I – GÉNÉRALITÉS

2. PORTÉE
3. DÉFINITIONS
4. VÉRIFICATIONS DE SÉCURITÉ
5. INSPECTION AVANT DÉPART
6. ACCRÉDITATION ET QUALIFICATION DES EMPLOYÉS
7. AUTRES EXIGENCES POUR LES WAGONS DE MARCHANDISES
DANGEREUSES
8. SIGNALEMENT DES MESURES CORRECTIVES

PARTIE II – DÉFECTUOSITÉS RELATIVES À LA SÉCURITÉ

9. ROUES
10. ESSIEUX
11. ADAPTATEURS DE ROULEMENTS À ROULEAUX
12. PALIERS LISSES
13. BOGIES
14. CAISSES
15. ATTELAGES ET BRAS D'ATTELAGE
16. SYSTÈMES DE CHOC ET DE TRACTION

PARTIE III – AUTRES EXIGENCES

17. CONCEPTION
18. TECHNOLOGIE
19. RENSEIGNEMENTS À FOURNIR
20. EXCLUSIONS
21. EXCEPTIONS

ANNEXE 1

22. INSPECTION AVANT DÉPART

PARTIE I – GÉNÉRALITÉS

1. Titre Abrégé

- 1.1 Pour des raisons de commodité, le présent document peut s'appeler *Règlement sur la sécurité des wagons* (ci-après le Règlement).

2. Portée

- 2.1 Conformément à la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, le présent règlement prescrit les normes de sécurité minimales pour les wagons utilisés par les compagnies ferroviaires du ressort de Transports Canada.

3. Définitions

Les définitions qui suivent s'appliquent au présent Règlement :

- 3.1 « **wagon avarié** » : wagon sur lequel on a constaté une défectuosité; (bad order)
- 3.2 « **étiquette d'avarie** » ou « **étiquette de rapatriement pour réparations** » : imprimé apposé par une compagnie ferroviaire sur un wagon pour indiquer une maintenance à effectuer et/ou une défectuosité révélée par une vérification de sécurité; (bad order card/home shop card)
- 3.3 « **système d'information sur les avaries** » : toute méthode par laquelle une compagnie ferroviaire enregistre, contrôle et protège le déplacement d'un wagon qui présente une défectuosité; (bad order information system)
- 3.4 « **lot de wagons** » : un (1) ou plusieurs wagons ayant été soumis à une vérification de sécurité ou à une inspection avant départ en tant que lot indéformable et pour lesquels un dossier d'inspection est disponible; (block of cars)
- 3.5 « **rupture** » : fracture qui entraîne une séparation complète en morceaux; l'état qui en résulte est exprimé par le terme « rompu »; (break)
- 3.6 « **service exclusif** » : opération au cours de laquelle un wagon est affecté exclusivement à un transport entre des points déterminés ; (captive service)
- 3.7 « **inspecteur accrédité de matériel remorqué** » : personne formée, qualifiée et accréditée pour effectuer des vérifications de sécurité sur les wagons, conformément au paragraphe 4.1 du présent Règlement; (certified car inspector)
- 3.8 « **fissuré** » : état d'une pièce qui n'est pas complètement séparée en morceaux; (cracked)
- 3.9 « **défectuosité** » : état d'une pièce de wagon défectueuse, tel qu'il est indiqué dans l'expression « défectuosité relative à la sécurité » utilisée dans le présent Règlement et le *Règlement relatif à l'inspection et à la sécurité des freins sur les trains de marchandises et de voyageurs*; (defect)
- 3.10 « **ministère** » : ministère des Transports (communément appelé « Transports Canada »); (department)

- 3.11 « **wagon** » : véhicule conçu pour le transport de marchandises sur rail, fourgon de queue et véhicule de service compris; (freight car)
- 3.12 « **en service** » : se dit de tout wagon, sauf de ceux qui :
- a) portent une étiquette d'avarie;
 - b) portent une étiquette de rapatriement pour réparations dans le contexte du paragraphe 4.8 du présent Règlement;
 - c) se trouvent dans un atelier ou sur une voie de réparation; ou
 - d) se trouvent sur une voie de remisage et sont vides; (in service).
- 3.13 « **échange** » : transfert de wagons entre deux compagnies de chemin de fer; (interchange)
- 3.14 « **responsable** » : personne formée, qualifiée et accréditée au titre du paragraphe 6.1 du présent Règlement et nommée par une compagnie ferroviaire pour veiller à la sécurité et à la bonne marche d'une opération ou du travail des employés; (person in charge)
- 3.15 « **personne qualifiée** » : quiconque, en raison de ses connaissances, de sa formation et de son expérience, est qualifié pour effectuer une inspection avant départ conformément au paragraphe 6.2 du présent Règlement; (qualified person)
- 3.16 « **compagnie ferroviaire** » : chemin de fer ou compagnie de chemin de fer assujettie à la Loi sur la sécurité ferroviaire; (railway company)
- 3.17 « **inspecteur de la sécurité ferroviaire** » : inspecteur du ministère des Transports nommé conformément à l'article 27 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*; (railway safety inspector)
- 3.18 « **liste ferroviaire** » : document papier ou électronique qui indique le type d'inspection, d'essai de frein et d'activité d'exploitation accomplis par un chemin de fer, ainsi que le lieu d'exécution de l'activité; (railway schedule)
- 3.19 « **défectuosité relative à la sécurité** » : état de toute pièce d'un wagon qui présente une des anomalies mentionnées à la Partie II du présent règlement ou ne répond pas aux exigences de l'ordonnance générale n°10, *Règlement sur les normes applicables aux appareils de sécurité des chemins de fer*, ou de la dernière édition de la norme de sécurité S-2044 de l'AAR, intitulée « Safety Appliance Requirements for Freight Cars » du Manual of Standards and Recommended Practices; (safety defect)

- 3.20 « **Vérification de sécurité** » : examen :
- a) d'un wagon à l'arrêt effectué par un inspecteur accrédité de matériel remorqué; ou
 - b) d'un wagon à l'arrêt ou en mouvement au moyen d'une autre technologie, adopté en vertu du paragraphe 18.2; ou
 - c) qui combine les deux interventions pour vérifier que le véhicule peut être remorqué en toute sécurité dans un train et pour détecter les défauts relatifs à la sécurité mentionnés dans la Partie II du présent Règlement ou les conditions ne répondant pas aux exigences de l'ordonnance générale n° 10, *Règlement sur les normes applicables aux appareils de sécurité des chemins de fer*; ou de la dernière édition de la norme de sécurité S-2044 de l'AAR, intitulée « Safety Appliance Requirements for Freight Cars » du Manual of Standards and Recommended Practices; (safety inspection)
- 3.21 « **lieu désigné pour les vérifications de sécurité** » : endroit choisi par une compagnie ferroviaire pour l'exécution de vérifications de sécurité; (safety inspection location)
- 3.22 « **fiche de vérification de sécurité** » : document attestant qu'une vérification de sécurité a été effectuée; (safety inspection record)
- 3.23 « **véhicule de service** » : matériel roulant destiné à l'hébergement des employés sur les lieux de travail; tout wagon servant au transport du matériel ferroviaire d'entretien de la voie ou employé par les compagnies ferroviaires à des fins non commerciales. (service equipment car)

4. Vérifications De Sécurité

- 4.1 Sous réserve des articles 20 et 21 du présent Règlement, les compagnies ferroviaires doivent s'assurer que les wagons qu'elles mettent ou maintiennent en service sont exempts de toutes les déficiences relatives à la sécurité décrites dans la Partie II du présent Règlement et qu'ils sont conformes à l'ordonnance générale n°10, *Règlement sur les normes applicables aux appareils de sécurité des chemins de fer*, ou de la dernière édition de la norme de sécurité S-2044 de l'AAR, intitulée « Safety Appliance Requirements for Freight Cars » du Manual of Standards and Recommended Practices.
- 4.2 Les vérifications de sécurité doivent être effectuées par des inspecteurs accrédités de matériel remorqué aux lieux désignés pour de telles vérifications dans les circonstances suivantes :
- a) là où les trains sont formés;
 - b) sur les wagons ajoutés aux trains;
 - c) là où des wagons sont échangés.

De telles vérifications peuvent avoir lieu avant ou après le placement d'un wagon dans un train à l'endroit considéré.

- 4.3 Tous les wagons soumis précédemment à une inspection au titre du paragraphe 5.1 du présent Règlement doivent faire l'objet d'une vérification de sécurité dans le sens de la marche de la part d'un inspecteur accrédité de matériel remorqué au lieu que la compagnie ferroviaire aura désigné pour une telle vérification à l'intention du train considéré.

- 4.4 Une vérification de sécurité n'est pas obligatoire pour les lots de wagons qui ont été soumis précédemment à une telle vérification, dans le sens de la marche, pour laquelle est disponible une information sur l'état d'inspection.
- 4.5 Une vérification de sécurité n'est pas obligatoire à un point d'échange et/ou à l'entrée au Canada, pourvu qu'il existe des dossiers indiquant qu'une telle vérification en vertu du présent Règlement ou une inspection par un personnel qualifié de la Mécanique aux États-Unis a été effectuée.
- 4.6 Il est permis d'acheminer pour réparation à un autre endroit, selon la façon de procéder de la compagnie, un wagon sur lequel on a constaté, ailleurs que dans un lieu désigné pour les vérifications de sécurité, une défektivité relative à la sécurité et, même s'il est chargé, de le placer en vue de son déchargement, pourvu qu'un responsable l'autorise et s'assure de ce qui suit :
- a) le wagon peut être acheminé sans danger;
 - b) un moyen est mis en œuvre pour protéger le mouvement du wagon, y compris celui d'indiquer à l'intention des employés concernés la nature des défektivités et les restrictions applicables au mouvement, le cas échéant;
 - c) un wagon vide ne doit être à nouveau chargé qu'après sa réparation;
 - d) les documents appropriés sont conservés durant quatre-vingt-dix (90) jours.
- 4.7 Il est possible également d'acheminer un wagon depuis un lieu désigné pour les vérifications de sécurité jusqu'à un autre endroit quand ce mouvement est autorisé par un responsable, sous réserve des conditions énoncées en 4.6 a), b), c) et d) ci-dessus.
- 4.8 Un wagon présentant des défektivités doit être contrôlé et protégé par un système d'information sur les avaries ou au moyen d'une étiquette d'avarie ou de rapatriement pour réparations.
- 4.9 Les compagnies ferroviaires tiendront un registre des vérifications de sécurité pour les wagons qu'elles mettent en service à chaque lieu désigné pour de telles vérifications. Cette information doit être conservée durant quatre-vingt-dix (90) jours et mise à la disposition de tout inspecteur de la sécurité ferroviaire qui en fait la demande.

5. Inspection Avant Départ

- 5.1 Aux endroits où aucun inspecteur accrédité de matériel remorqué n'est en service pour inspecter les wagons, une inspection avant départ du train ou des wagons ajoutés doit être effectuée par une personne qualifiée, au moins sur les points énumérés à l'Annexe 1 du présent Règlement.
- 5.2 Les inspections avant départ doivent être effectuées des deux côtés du matériel et prendre la forme :
- a) d'une inspection à l'arrêt de chaque côté; ou
 - b) d'une inspection à l'arrêt sur un côté et d'une surveillance au défilé à une vitesse d'au plus 8,2 km/h (5 mi/h) sur l'autre côté.

- 5.3 Une inspection avant départ en vertu du paragraphe 5.1 ci-dessus n'est pas obligatoire sur les lots de wagons :
- a) ramassés en cours qui ont été soumis précédemment à une vérification de sécurité dans le sens de la marche et pour lesquels une information sur l'état d'inspection est reçue (maximum de deux lots); ou
 - b) qui ont déjà fait l'objet à cet endroit d'une inspection avant départ par une partie autre que l'équipe du train de ramassage et pour lesquels une information sur l'état d'inspection est reçue.
- 5.4 Les résultats de l'inspection avant départ effectuée par une partie autre que l'équipe du train de ramassage doivent être conservés durant une période de trente (30) jours.
- 5.5 Il faut signaler pour correction, selon la façon de procéder de la compagnie, toutes les conditions dangereuses constatées.

6. Accréditation et Qualification des Employés

- 6.1 Les compagnies ferroviaires doivent s'assurer que leurs inspecteurs accrédités sont formés et qualifiés pour effectuer des vérifications de sécurité sur les wagons en conformité avec le présent Règlement. Les inspecteurs accrédités de matériel remorqué doivent démontrer à la compagnie ferroviaire, par des examens oraux ou écrits et par leur performance en cours d'emploi, qu'ils ont les connaissances et les aptitudes voulues pour effectuer de telles vérifications.
- 6.2 Les compagnies ferroviaires doivent s'assurer que leurs personnes qualifiées ont la formation et les compétences nécessaires pour effectuer des inspections avant départ sur les wagons en conformité avec le présent Règlement.
- 6.3 Les compagnies ferroviaires doivent fournir au Ministère une description complète du programme de formation, des critères et des modifications utilisés pour :
- a) accréditer les employés qui effectuent des vérifications de sécurité au titre du paragraphe 4.2 du présent Règlement; et
 - b) qualifier les employés qui effectuent des inspections en conformité avec le paragraphe 5.1 du présent Règlement.
- 6.4 Les compagnies ferroviaires doivent conserver une liste de tous leurs inspecteurs accrédités de matériel remorqué, et la mettre à la disposition de tout inspecteur de la sécurité ferroviaire qui en fait la demande.
- 6.5 Les inspecteurs accrédités de matériel remorqué doivent être réaccrédités si, dans les trois (3) années précédentes, ils n'ont pas accompli les tâches prévues au présent Règlement.

7. Autres Exigences Pour les Wagons de Marchandises Dangereuses

7.1 Les wagons transportant des marchandises assujetties à la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, dernière révision, doivent être soumis à des inspections supplémentaires, comme suit:

- a) les wagons-citernes à charger d'une marchandise dangereuse ou les wagons à charger d'explosifs doivent, avant leur chargement, faire l'objet d'une vérification de sécurité dans le lieu le plus proche dans le sens du mouvement, désigné à cette fin;
- b) les wagons chargés d'une marchandise dangereuse feront l'objet au point de chargement, de la part des employés du chemin de fer prenant, d'une inspection portant sur les points énumérés à l'Annexe I du présent Règlement.

8. Signalement Des Mesures Correctives

8.1 Dans un délai de 14 jours, les compagnies ferroviaires doivent, par écrit ou par tout moyen électronique acceptable, répondre au bureau régional concerné du Ministère sur les mesures prises pour corriger les cas de non-conformité signalés par un inspecteur de la sécurité ferroviaire. La réponse fournie par la compagnie ferroviaire doit indiquer aussi la date et le lieu de l'intervention et, le cas échéant, la marque et le numéro du wagon.

PARTIE II – DÉFECTUOSITÉS RELATIVES À LA SÉCURITÉ

La Partie II porte sur les défauts relatifs à la sécurité qui, lorsqu'elles sont présentes, interdisent la mise ou le maintien en service d'un wagon par une compagnie ferroviaire.

9. Roues

9.1 Les compagnies ferroviaires ne doivent pas mettre ni maintenir en service un wagon présentant une des anomalies suivantes :

- a) jante, boudin, toile ou moyeu de roue fissurés ou rompus; les ébréchures et les criques thermiques sur une jante ne sont pas considérées comme des fissures ou des ruptures;
- b) boudin de roue avec ébréchure ou rainure de plus de 1 po ½ (38,10 mm) de longueur et de ½ po (12,70 mm) de largeur;
- c) roue avec exfoliation (écaille) de plus de 1 po 1/4 (31,75 mm) de largeur et 1 po 1/2 (38,10 mm) de longueur;
- d) roue avec méplat de plus de 2 po 1/2 (63,50 mm) de longueur, ou deux méplats contigus mesurant chacun plus de 2 po (50,80 mm) de longueur;
- e) roue décalée;
- f) boudin de roue n'ayant plus que 7/8 de pouce d'épaisseur (22,22 mm) ou moins à un point situé à 3/8 de pouce (9,52 mm) au-dessus de la table de roulement;
- g) boudin de roue dont la hauteur depuis la table de roulement jusqu'au sommet du boudin est supérieure à 1 po 1/2 (38,10 mm);
- h) jante dont l'épaisseur est de 11/16 de pouce (17,4 mm) ou moins;
- i) roue à toile droite avec:
 - i. décoloration bleuâtre ou d'un brun rougeâtre des deux côtés de la toile et s'étendant sur plus de quatre pouces (101,60 mm) vers l'intérieur;
 - ii. décoloration thermique à la fois sur la toile et sur la jante, l'épaisseur de celle-ci étant par ailleurs de 1 po 1/4 (31,75 mm) ou moins;
 - iii. défauts visibles sur la table de roulement et jante dont l'épaisseur est de 1 po 1/4 (31,75 mm) ou moins; ou
 - iv. jante dont l'épaisseur est de 1 po (25,40 mm) ou moins; ou
- j) roue de mauvaises dimensions.

10. Essieux

10.1 Les compagnies ferroviaires ne doivent pas mettre ni maintenir en service un wagon présentant une des anomalies suivantes :

- a) essieu fissuré, déformé ou rompu;
- b) fusée qui a chauffé;
- c) essieu à paliers lisses avec :
 - i. champignon de fusée fissuré ou rompu; ou
 - ii. sillon, piqûres, rouille ou corrosion à la surface de la fusée; ou
- d) essieu de mauvaises dimensions.

11. Adaptateurs de Roulements à Rouleaux

11.1 Les compagnies ferroviaires ne doivent pas mettre ni maintenir en service un wagon présentant une des anomalies suivantes :

- a) roulement à rouleaux qui a chauffé;
- b) roulement à rouleaux dont certaines parties extérieures sont visiblement fissurées, rompues ou déformées;
- c) roulements non soumis, après un déraillement, à une vérification conformément à la procédure décrites dans la plus récente édition du manuel des règles de l'interchange de l'AAR ;
- d) roulement à rouleaux dont :
 - i. une vis de fixation de chapeau est manquante ou desserrée;
 - ii. une plaquette-frein de chapeau est rompue, manquante ou mal installée; ou
 - iii. la bague d'appui est décalée ou endommagée, le wagon se trouvant sur une voie de réparation;
- e) roulement à rouleaux de mauvaises dimensions; ou
- f) roulement à rouleaux qui perd de la graisse au point que de la graisse fraîche s'est répandue sur le longeron de bogie ; de plus le joint est décalé, tordu ou endommagé.

11.2 Les compagnies ferroviaires ne doivent pas mettre ni maintenir en service un wagon dont un adaptateur de roulement à rouleaux est manquant, fissuré, rompu, déplacé ou de mauvaises dimensions.

12. Paliers Lisses

12.1 Les compagnies ferroviaires ne doivent pas mettre ni maintenir en service un wagon quand :

- a) le système de graissage des boîtes d'essieu présente une des anomalies suivantes :
 - i. boîte d'essieu ne contenant pas d'huile libre visible;
 - ii. boîte d'essieu contenant des corps étrangers qui pourraient endommager le coussinet ou nuire à son graissage et à celui de la fusée;
 - iii. couvercle de boîte d'essieu manquant;
 - iv. tampon graisseur manquant, hors de contact avec la fusée ou de la mauvaise grandeur;
 - v. tampon graisseur desséché, brûlé ou glacé;
 - vi. tampon graisseur dont le canevas est dans un état qui l'empêche de bien se graisser; ou
 - vii. tampon graisseur dont certaines parties métalliques touchent à la fusée;
- b) un coussinet de boîte d'essieu :
 - i. manque, est rompu, déplacé ou de mauvaises dimensions;
 - ii. présente une fissure à l'arrière ou sur l'épaule;
 - iii. présente un garnissage lâche, ébréché; ou
 - iv. a chauffé (garnissage fondu); ou
- c) une cale de coussinet est manquante, rompue, déplacée ou de mauvaises dimensions.

13. Bogies

13.1 Les compagnies ferroviaires ne doivent pas mettre ni maintenir en service un wagon quand :

- a) un longeron de bogie ou une traverse danseuse présente :
 - i. une rupture; ou
 - ii. une fissure transversale de $\frac{1}{4}$ de pouce (6,3 mm) ou plus dans le sens transversal d'une membrure en traction; cependant, les fissures de retrait ou à chaud qui ne réduisent pas sensiblement la robustesse de la traverse danseuse ne sont pas considérées comme des fissures proprement dites;
- b) la suspension d'un bogie est inopérante, selon les indications suivantes :
 - i. plaque d'usure de colonne manquante (sauf par construction), ou rompue au point de ne plus remplir sa fonction;
 - ii. ressort latéral actionneur rompu ou manquant;
 - iii. ressorts ou amortisseurs à friction hydrauliques ne maintenant ni leur course ni leur charge;
 - iv. amortisseurs hydrauliques présentant une accumulation de fluide humide et dont le fluide n'est pas visible dans le verre indicateur, s'il y en a un;
 - v. ressorts affaissés;
 - vi. rupture, déplacement ou absence de plus d'un ressort extérieur dans un bloc-ressorts; ou
 - vii. patin stabilisateur manquant, rompu au point de ne plus remplir sa fonction ou usé au-delà de l'indicateur d'usure;
- c) les glisseurs de bogie présentent un des problèmes suivants :
 - i. une partie de leur assemblage est manquante, déplacée ou rompue;
 - ii. sont en contact avec le glisseur de caisse des deux côtés à une extrémité du wagon, sauf si ce dernier est ainsi construit;
 - iii. sur une voie de niveau, touchent au glisseur de caisse aux extrémités diagonalement opposées du wagon, sauf si ce dernier est ainsi construit;
 - iv. à une extrémité du wagon, dégagent la traverse pivot par un intervalle total de plus de $\frac{3}{4}$ de pouce (19,05 mm); ou
 - v. aux extrémités diagonalement opposées du wagon, dégagent la traverse pivot par un intervalle total de plus de $\frac{3}{4}$ de pouce (19,05 mm);
 - vi. plus d'un glisseur à contact permanent n'est pas en contact.
- d) il y a interférence entre une traverse danseuse et un pivot de caisse, ou entre une traverse pivot et un longeron de bogie, ce qui empêche la bonne rotation de celui-ci;
- e) un support de triangle de frein est usé au point de ne plus soutenir celui-ci; ou
- f) la traverse inférieure, si les bogies en sont équipés, manque, est rompue, déformée au point de ne plus remplir sa fonction ou mal installée.

14. Caisses

14.1 Les compagnies ferroviaires ne doivent pas mettre ni maintenir en service un wagon présentant une des anomalies suivantes :

- a) le dégagement entre le dessus des rails et une partie de la caisse, du bogie ou de leurs accessoires, à l'exception des roues, est inférieur à 2 po 1/2 (63,5 mm);
- b) la longrine centrale est :
 - i. rompue;
 - ii. fissurée sur plus de 6 po (152,40 mm); ou
 - iii. déformée ou gauchie en permanence sur plus de 2 po ½ (63,50 mm) par longueur de 6 pi (1,83 m);
- c) une fixation de longrine tronquée est fissurée sur une longueur de plus de 6 po ;
- d) la longrine centrale d'un wagon-citerne présente :
 - i. une rupture;
 - ii. une fissure dans le métal de base;
 - iii. une soudure transversale manquante ou fissurée sur plus de 3 po (76,2 mm);
 - iv. une soudure longitudinale fissurée sur plus de 6 po (152,40 mm) ou manquante; ou
 - v. une soudure fissurée ou manquante, lorsqu'on ne peut en mesurer la longueur totale;
 - vi. un renflement de plus de 1 po ½ sur toute longueur de 3 pi.
- e) un brancard de caisse est fissuré sur plus de 6 po (152,40 mm), lorsque le wagon n'est pas équipé d'une longrine centrale pleine longueur;
- f) une poutre transversale ou une traverse pivot est rompue;
- g) un support d'attelage est :
 - i. rompu;
 - ii. manquant; ou
 - iii. sans élasticité et la tête d'attelage est de type F;
- h) la caisse n'est pas bien placée sur le bogie;
- i) la crapaudine :
 - i. est mal fixée : plus de 25 % des fixations sont manquantes ou on peut observer que la crapaudine s'est déplacée;
 - ii. est rompue; ou
 - iii. présente dans la partie transversale de son épaisseur au moins deux fissures se prolongeant dans la partie de la crapaudine qui est invisible lorsque le bogie est en place;
- j) le wagon est un wagon couvert dont :
 - i. plus d'une butée par porte manque ou est rompue;
 - ii. des supports de sécurité d'une porte coulissante ou affleurante qui en est munie sont manquants ou endommagés;
 - iii. une porte coulissante ou affleurante est sortie de leurs rails;
 - iv. une porte affleurante n'est pas fermée ni immobilisée;
 - v. une porte affleurante dont moins de 60 % des dispositifs de fermeture sont pleinement en prise; ou
 - vi. des supports de rail de porte coulissante sont rompus ou fissurés au point de ne plus remplir leur fonction;
- k) il s'agit d'un wagon-trémie dont un registre dans le bas est sorti de sa glissière ou n'est pas sécurisé, ce qui peut en provoquer la chute ;

- l) il s'agit d'un wagon chargé muni de dispositifs de retenue du chargement usés ou endommagés au point de ne pouvoir retenir le chargement ;
- m) un objet dépasse de la caisse, sauf si le wagon est ainsi construit;
- n) le chargement n'est pas conforme au document intitulé AAR Rules Governing the Loading of Commodities on Open Top Cars ou à la circulaire correspondante de l'Association des chemins de fer du Canada; ou
- o) il y a sur le plancher du wagon un objet qui n'est pas bien arrimé et qui pourrait tomber.

15. Attelages et Bras D'attelage

- 15.1 Les compagnies ferroviaires ne doivent pas mettre ni maintenir en service un wagon présentant une des anomalies suivantes :
- a) un bras d'attelage est déformé et, par suite, désaligné au point que l'attelage automatique n'est plus possible;
 - b) la face intérieure de traction d'une mâchoire d'attelage est rompue ou fissurée, sous réserve que les fissures de retrait ou à chaud ne réduisant pas sensiblement la robustesse de la mâchoire ne sont pas considérées comme des fissures proprement dites;
 - c) un pivot de mâchoire manque ou est rompu;
 - d) un déclencheur ne fonctionne pas;
 - e) un verrou de goupille de retenue d'attelage est manquant ou rompu;
 - f) un attelage a un lève-verrou qui ne fonctionne pas ou est dépourvu d'anticheminant pour empêcher le déverrouillage involontaire des mâchoires;
 - g) un verrou d'attelage manque, ne fonctionne pas, est déformé, fissuré ou rompu;
 - h) un attelage présente une fissure indiquée dans la dernière édition du *Field Manual of AAR Interchange Rules*; cependant, les fissures de retrait ou à chaud qui ne réduisent pas sensiblement la robustesse de l'attelage ne sont pas considérées comme des fissures proprement dites;
 - i) la hauteur des attelages de deux wagons adjacents varie de plus de 4 pouces (101,6 mm).
 - j) le wagon est équipé d'une barre d'attelage rigide :
 - i. qui est fissurée sur une longueur de plus de 2 po;
 - ii. dont le support du logement moulé manque, ou
 - iii. dont un axe principal manque ou est rompu.
 - k) le wagon est équipé d'un connecteur articulé dont :
 - i. une soudure de fixation est fissurée sur plus de 4 po;
 - ii. une fissure de moulage est supérieure à 2 po;
 - iii. un axe principal est incliné, rompu ou mal calé;
 - iv. une goupille de retenue est rompue, manque ou n'est pas en prise avec l'axe principal;
 - v. une fixation de goupille de retenue est manquante; ou
 - vi. des vis de retenue de coin sont rompues ou manquantes.

16. Systèmes de Choc et de Traction

16.1 Les compagnies ferroviaires ne doivent pas mettre ni maintenir en service un wagon présentant une des anomalies suivantes :

- a) un appareil de choc et de traction ne fonctionne pas;
- b) un étrier d'attelage est rompu ;
- c) la plaque de retenue d'un axe vertical de bras d'attelage :
 - i. est manquante (sauf si l'appareil est ainsi construit), ou
 - ii. plus de 25 % de ses attaches sont lâches ou manquantes;
- d) une clavette d'attelage ou sa retenue est :
 - i. inopérante,
 - ii. manquante ou
 - iii. rompue.
- e) une plaque d'appui est manquante, ou rompue au point de ne plus remplir sa fonction;
- f) la plaque-support d'un appareil de choc et de traction manque ou plus de 25 % de ses attaches sont manquantes ou lâches;
- g) une butée de traction est manquante ou rompue au point de ne plus remplir sa fonction; ou
- h) un appareil amortisseur est rompu, ne fonctionne pas ou a perdu une pièce, à moins que ses éléments coulissants n'aient été bien immobilisés.

PARTIE III – AUTRES EXIGENCES

17. Conception

- 17.1 Tout nouveau wagon doit être conçu et construit avec le manuel des normes et des pratiques recommandées de l'Association of American Railroads Manual, ou selon une norme équivalente de façon à assurer la sécurité de son utilisation.
- 17.2 Tout nouveau wagon construit après le 1^{er} janvier 2015 doit être conçu et équipé avec des appareils de sécurité conformes à la dernière édition de la norme de sécurité S-2044 de l'AAR, intitulée « Safety Appliance Requirements for Freight Cars » du Manual of Standards and Recommended Practices; les wagons construits avant le 1^{er} janvier 2015 doivent être conçus et équipés avec des appareils de sécurité conforme à l'ordonnance générale n°10, *Règlement sur les normes applicables aux appareils de sécurité des chemins de fer*.

18. Technologie

- 18.1 Les compagnies ferroviaires peuvent faire circuler des trains dotés de divers perfectionnements techniques et opérationnels, pourvu que les méthodes d'essai et modes d'emploi aient été soumis au Ministère soixante (60) jours avant la mise à l'essai ou en service, en même temps que les résultats de l'évaluation des risques ferroviaires.
- 18.2 Les compagnies ferroviaires qui, pour effectuer une partie ou la totalité d'une vérification de sécurité ou d'une inspection avant départ, souhaitent recourir à des méthodes alternatives de pratiques particulières prévues au présent Règlement, doivent entreprendre auprès de Transports Canada des consultations préliminaires en vue d'un examen des nouvelles méthodes envisagées. Elles déposeront une pratique de substitution auprès du Ministère au moins 60 jours avant sa mise en œuvre, dépôt qui doit démontrer qu'elle respecte ou dépasse le niveau équivalent de sécurité, intégrer une évaluation des risques et confirmer la consultation des associations ou des organisations intéressées.

19. Renseignements à Fournir

- 19.1 Les compagnies ferroviaires doivent déposer auprès du Ministère :
- a) les procédures de formation et leurs modifications, dont il est fait état au paragraphe 6.3 du présent Règlement;
 - b) les lieux désignés pour les vérifications de sécurité décrits au paragraphe 4.2 du présent Règlement, en communiquant au Ministère tout changement apporté à la liste de ces endroits au moins 60 jours avant de mettre les modifications en application;
 - c) les listes ferroviaires, en conformité avec les paragraphes 4.2 et 5.1 du présent Règlement; tout changement apporté à ces listes doit être communiqué au Ministère au moins 60 jours avant sa mise en application.
 - d) les améliorations technologiques avancées décrites à l'article 18 du présent Règlement;
 - e) les opérations en service exclusif décrites à l'alinéa 21.2 b) du présent Règlement.

20. Exclusions

20.1 Le présent règlement ne s'applique pas aux :

- a) wagons utilisés uniquement sur une voie à l'intérieur d'une installation industrielle ou non ferroviaire;
- b) véhicules destinés:
 - i. à l'exportation, ou
 - ii à des utilisations à l'intérieur d'une installation industrielle ou non ferroviaire, à condition que le chemin de fer assure la sécurité de leur mouvement.

21. Exceptions

21.1 Sauf pour la Partie II du présent Règlement et l'ordonnance générale n° 10, *Règlement sur les normes applicables aux appareils de sécurité des chemins de fer*, ou la dernière édition de la norme de sécurité S-2044 de l'AAR, intitulée « Safety Appliance Requirements for Freight Cars » du Manual of Standards and Recommended Practices; le présent règlement ne s'applique pas aux véhicules de service des compagnies ferroviaires, dont les véhicules automoteurs, lorsqu'ils ne sont pas utilisés en service commercial, pourvu que les lettres RSE soient marquées au pochoir ou autrement, de façon bien lisible, sur chaque côté.

21.2 Le paragraphe 4.2 du présent règlement ne s'applique pas aux wagons utilisés seulement en service exclusif, lorsque la compagnie ferroviaire:

- a) établit pour ces wagons des critères et des restrictions appropriés en matière de vérification de sécurité; et
- b) fournit au Ministère, 60 jours avant l'utilisation des wagons, des listes ferroviaires précisant les endroits visés par le service exclusif, la distance aller-retour, le type de matériel à utiliser, les critères d'inspection applicables et toute restriction imposée à l'utilisation d'un tel matériel.

ANNEXE 1

22. Inspection Avant Départ

Les wagons doivent au moins subir une inspection destinée à révéler les anomalies dangereuses suivantes :

1. dangers liés à la caisse :
 - a) caisse penchant sur le côté;
 - b) caisse affaissée;
 - c) caisse mal placée sur le bogie;
 - d) pièce traînant sous la caisse;
 - e) pièce dépassant d'un côté de la caisse;
 - f) porte mal assujettie;
 - g) appareil de sécurité rompu ou manquant;
 - h) chargement qui fuit d'un wagon de marchandises dangereuses placardé;
2. roue chauffée;
3. roue rompue ou fissurée;
4. frein qui ne se desserre pas;
5. toute autre anomalie visible susceptible de provoquer des accidents ou des blessures avant l'arrivée du train à destination.



Association des chemins
de fer du Canada

Association des chemins de fer du Canada
99 rue Bank, bureau 901
Ottawa (Ontario) K1P 6B9

Téléphone : (613) 567-8591
Télécopieur : (613) 567-6726
Courriel : rac@railcan.ca

www.railcan.ca/fr

 [@RailCanada](https://twitter.com/RailCanada)

 www.facebook.com/RailCanada