



RÉÉVALUATION DES RÉPONSES DE TRANSPORTS CANADA À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE R06-01 - R04T0008

SUPERVISION DES OPÉRATIONS DE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION FERROVIAIRE

Introduction

Le 14 janvier 2004, vers 19 h 42, heure normale de l'Est, 11 plates-formes chargées de 18 conteneurs ont déraillé au point milliaire 178,20 de la subdivision Belleville. Les plates-formes faisaient partie du train intermodal 239-13 du Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) qui roulait vers l'ouest. Le déraillement s'est produit un peu à l'est du passage supérieur de la rue Garden, à Whitby (Ontario). Certaines des plates-formes et certains conteneurs sont tombés sur la chaussée en contrebas et ont heurté une automobile qui roulait en direction sud. Les deux occupants de l'automobile ont été mortellement blessés.

Les contrôleurs de la circulation ferroviaire (CCF) doivent assurer la circulation rapide et sûre des trains dans l'ensemble du réseau, mais ils ont aussi la responsabilité de faire ralentir ou d'arrêter les trains qui pourraient nuire à la sécurité ferroviaire, tout en sachant qu'ils ne doivent pas retarder les trains sans raison valable. Parfois, surtout quand les conditions d'exploitation se détériorent, ces deux responsabilités peuvent entrer en conflit, auquel cas les CCF sont censés demander l'avis de leur superviseur, le gestionnaire adjoint du contrôle de la circulation ferroviaire.

Toutefois, certaines situations, notamment les conditions météorologiques extrêmes, peuvent causer une détérioration générale des conditions d'exploitation qui oblige parfois les superviseurs à quitter leur poste de travail et à régler en priorité les situations urgentes. Les superviseurs sont alors moins accessibles, ce qui fait que, comme dans le présent événement, une situation potentiellement dangereuse risque davantage de n'être ni signalée ni corrigée.

Le CCF et son superviseur devaient tous deux s'acquitter d'une charge de travail très lourde au cours de la période qui a précédé l'événement. Les marches à suivre et directives qui étaient en place et qui étaient censées les aider à constater que les ruptures de rail étaient causées par une roue défectueuse du train 239 ne leur ont pas fourni des indices clairs et univoques. Dans cette situation, et faute de documents écrits pouvant servir d'aide-mémoire, ces employés expérimentés n'ont pas été en mesure de diagnostiquer le problème suffisamment tôt pour qu'on puisse immobiliser le train en toute sécurité.

Il n'est pas rare que la charge de travail soit considérable dans le domaine du contrôle de la circulation ferroviaire. Par exemple, le mauvais temps, des ruptures de rail, des passages à niveau défectueux, des déraillements de trains et des accidents à des intrus peuvent faire en sorte que la charge de travail déjà considérable des CCF devienne impossible à gérer. Bien que de telles circonstances soient relativement courantes pendant les opérations de contrôle de la circulation ferroviaire, il reste que, plus la charge de travail est lourde, plus le risque d'erreurs est grand.

Certaines compagnies ferroviaires étrangères enseignent à leurs employés chargés de contrôler la circulation ferroviaire de demander l'aide d'autres CCF expérimentés lorsqu'ils ne peuvent pas consulter immédiatement leurs superviseurs. Grâce à leur formation et à leur expérience, le personnel et les gestionnaires sont à même de reconnaître les signes d'une charge de travail excessive et de demander de l'aide avant que les conditions d'exploitation se dégradent au point de compromettre la sécurité ferroviaire.

Les compagnies ferroviaires canadiennes n'ont pas mis en place des protocoles et des cours de formation similaires. Il se peut que, quand les conditions d'exploitation se dégradent, les CCF n'aient pas la formation nécessaire et n'aient pas accès aux ressources d'encadrement qui leur permettraient de concilier les responsabilités concurrentes qui leur incombent. Le Bureau est d'avis que, quand des défaillances se produisent dans ces conditions, on doit impérativement reconnaître les conditions dangereuses et intervenir de façon appropriée. Par conséquent, le Bureau a recommandé que :

le ministère des Transports, en collaboration avec l'Association des chemins de fer du Canada, mette en place des protocoles et de la formation sur le contrôle de la circulation ferroviaire qui tiennent compte des périodes où la charge de travail est lourde et qui accordent une importance primordiale à la sécurité.

R06-01

Réponse de Transports Canada (juillet 2006)

Transports Canada souscrit en principe à l'esprit de cette recommandation et travaillera de concert avec l'industrie ferroviaire à revoir la question des charges de travail excessives dans le domaine du contrôle de la circulation ferroviaire, dans le cadre de cette recommandation et dans le cadre d'autres projets de réglementation qui pourraient avoir une incidence sur cette question.

Évaluation du Bureau (août 2006)

Dans sa réponse, Transports Canada souscrit en principe à l'esprit de la recommandation. Le ministère a consenti à travailler de concert avec l'industrie ferroviaire pour examiner la question des charges de travail excessives dans le domaine du contrôle de la circulation ferroviaire, dans le cadre de cette recommandation et dans le cadre d'autres projets de réglementation qui pourraient avoir une incidence sur cette question. Étant donné que Transports Canada a accepté l'esprit de la recommandation, mais qu'aucune amélioration n'est encore ressortie des efforts de Transports Canada, le Bureau estime que la réponse de Transports Canada à la recommandation R06-01 dénote une **intention satisfaisante**.

Autre réponse de Transports Canada (août 2007)

Transports Canada a précisé qu'un consultant externe avait été embauché pour effectuer une étude visant à examiner la charge de travail des CCF.

Autre réponse de Transports Canada (octobre 2007)

Transports Canada a indiqué qu'après un examen récent et des discussions avec le BST sur les exigences spécifiques de la recommandation, il a déterminé qu'une étude approfondie n'était pas nécessaire.

Autre réponse de Transports Canada (février 2008)

Un ordre ministériel en vertu de l'article 19 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* a été envoyé à la compagnie ferroviaire au sujet de la formulation du nouveau règlement sur la formation du personnel ferroviaire, incluant les CCF. Transports Canada estime que cette recommandation est classée.

Réévaluation du Bureau (mars 2008)

Lors d'une rencontre avec le BST, Transports Canada a indiqué qu'il reconnaissait qu'il y a des périodes où les CCF ont une surcharge de travail. La formulation du nouveau règlement sur la formation des CCF n'est pas perçue comme suffisante pour atténuer les risques de cette lacune de sécurité. En outre, en estimant que cette recommandation est classée, Transports Canada rejette maintenant la lacune de sécurité. Par conséquent, le Bureau estime maintenant qu'une **attention non satisfaisante** a été accordée à la lacune.

Autre réponse de Transports Canada (janvier 2010)

Le 23 juin 2009, Transports Canada a approuvé les *Règles concernant les normes de compétence minimales des employés ferroviaires*. Les règles entreront en vigueur une fois que le *Règlement sur les normes de compétence des employés ferroviaires*, CTC 1987-3 (DORS/87-150), aura été abrogé. Le nouveau règlement sur les normes de compétence et la formation comprendra, pour la première fois, la catégorie professionnelle de contrôleur de circulation ferroviaire.

Transports Canada évaluera formellement le programme de qualification des CCF, notamment en ce qui concerne ces protocoles. Le nouveau règlement est approuvé, mais n'entrera pas en vigueur avant le début 2010, lorsque le *Règlement sur les normes de compétence des employés ferroviaires* pourra être abrogé.

Autre réponse de Transports Canada (juin 2010)

Transports Canada a indiqué que, lors des vérifications de catégorie 1 du CN et du CFCP prévues pour l'automne 2010, Transports Canada évaluera le programme de qualification des CCF.

Réévaluation du Bureau (16 septembre 2010)

Transports Canada a indiqué que le dossier de cette lacune avait été rouvert et que le ministère allait évaluer officiellement le programme de qualification des CCF lorsque les nouvelles règles entreront en vigueur. Toutefois, aucun protocole spécifique n'a encore été établi en ce qui concerne la prise en compte des périodes de surcharge de travail. Comme la vérification de Transports Canada pourrait faire avancer cette question, le Bureau estime maintenant qu'une **attention en partie satisfaisante** a été accordée à la lacune.

Réponse supplémentaire à la recommandation R06-01 (octobre 2011)

TC collabore avec l'ACFC et l'industrie afin de rédiger une procédure pour les périodes où le CCF doit composer avec une charge de travail élevée. Un processus informel est en vigueur, mais TC a demandé à l'ACFC de l'officialiser.

Réponse supplémentaire à la recommandation R06-01 (décembre 2011)

TC a évalué les approches utilisées par le CP et le CN pour résoudre le problème associé à la charge de travail du CCF. TC a conclu que les compagnies de chemin de fer disposent de processus visant à assurer un degré de sécurité équivalent, ce qui permet de corriger le manquement.

Réponse du CP à la recommandation R06-01 (janvier 2012)

Dans les centres de contrôle de la circulation ferroviaire du CP à Calgary et à Montréal, le personnel utilise une matrice de prévision signalant les périodes où il sera nécessaire d'affecter des ressources supplémentaires aux pupitres de contrôle afin de composer avec une charge de travail élevée. En 2011, la matrice a signalé une forte augmentation de la charge de travail à 61 reprises, ce qui a permis d'affecter des ressources supplémentaires en divisant les pupitres de contrôle du centre de Montréal. Au centre de Calgary, la matrice a servi à 225 reprises pour quantifier d'avance la charge de travail, afin de planifier la répartition des tâches.

Réponse du CN à la recommandation R06-01 (janvier 2012)

Le CN ne dispose d'aucun processus écrit en ce qui concerne la surveillance de la charge de travail des CCF. Le gestionnaire du centre de contrôle de la circulation ferroviaire, le CCF en chef ou un CCF en service est en mesure de déceler les fortes augmentations de la charge de travail. Aucun dossier exhaustif n'est conservé sur chacune des situations où la charge de travail était élevée. Toutefois, les pupitres de contrôle ont été divisés à au moins 432 reprises pour se préparer à des augmentations possibles de la charge de travail en raison de programmes de travaux sur les voies, de reprises à la suite de perturbations ou de la présence de nouveaux CCF moins expérimentés.

Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation R06-01 (février 2012)

À la suite de son évaluation de la façon dont le CP et le CN surveillent la charge de travail des CCF, TC est satisfait des processus en place et du degré de sécurité qui en résulte. Le CP a fourni des renseignements détaillés sur les protocoles établis pour la prévision et la détermination des périodes où la charge de travail est élevée. Pour sa part, le CN a présenté des renseignements expliquant en détail comment le manquement à la sécurité a été corrigé. Comme l'industrie a pris une mesure qui réduira grandement ou éliminera le manquement à la

sécurité, le BST estime que la réponse à la recommandation R06-01 est **entièrement satisfaisante**.

Suivi exercé par le BST

Le présent dossier est classé **fermé**.