



RÉÉVALUATION DE LA RÉPONSE DE TRANSPORTS CANADA À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE R92-06

USURE DES PIÈCES DE BOGIES

Introduction

En faisant enquête sur un certain nombre de déraillements mettant en cause des wagons citernes loués, le BST a déterminé qu'ils étaient survenus lorsque des wagons citernes affichaient une usure de pièces de bogies interreliées qui ne dépassait pas les limites d'usure des pièces individuelles mais qui, combinées, réduisaient l'amortissement de la suspension des bogies. L'application des pratiques existantes d'entretien et d'inspection n'a pas engendré les mesures correctives voulues. C'est-à-dire que les règles de l'Association of American Railroads (AAR) sur l'inspection et la réparation des pièces de bogies usées de wagons citernes loués n'amenait pas les compagnies ferroviaires à réparer les wagons citernes loués.

Recommandation R92-06 (le 18 mars 1992)

À la suite d'un certain nombre de déraillements de wagons citernes dans lesquels l'usure combinée des pièces de bogies était un facteur contributif et compte tenu des conséquences potentielles que pourraient engendrer des déraillements de wagons citernes transportant des marchandises dangereuses, le Bureau recommande que :

Le ministère des Transports prescrive des limites à ne pas dépasser pour l'usure combinée des pièces de bogie pour tous les wagons loués en service sur les chemins de fer relevant de la réglementation fédérale.

R92-06

Réponse de Transports Canada (le 11 juin 1992)

Transports Canada a indiqué que certaines mesures de sécurité avaient été prises, mais uniquement à l'égard de l'usure de pièces individuelles d'un bogie.

Évaluation du Bureau (août 1992)

Étant donné que la mesure de sécurité prise concerne uniquement l'usure de pièces individuelles, le Bureau estime qu'une **attention non satisfaisante** a été accordée à la lacune.

Suivi exercé par le BST (août 1992)

Le Bureau a effectué un suivi auprès de Transports Canada pour déterminer quelles mesures seraient mises en œuvre.

Ce dossier est un dossier actif.

Réévaluation du Bureau (décembre 1997)

Le personnel a reconsidéré l'évaluation et jugé, vu que le groupe de recherche de l'AAR avait entrepris des initiatives pour s'attaquer au problème, qu'une **attention en partie satisfaisante** a été accordée à la lacune.

Suivi exercé par le BST (décembre 1997)

Le Bureau a effectué un suivi auprès de Transports Canada pour déterminer quelles mesures seraient mises en œuvre.

Ce dossier est un dossier **actif**.

Réponse de Transports Canada (juin 2003)

En 2003, Transports Canada a présenté une mise à jour sur la sécurité ferroviaire indiquant que le Transportation Technology Center de l'AAR, en collaboration avec diverses compagnies ferroviaires, avait créé des dispositifs d'essais où des détecteurs de performance des bogies servent à recueillir aux fins d'analyse des données réelles sur les forces latérales créées par les pièces de bogies. Ces techniques raffinées (supérieures aux méthodes actuelles recourant au contrôle visuel et au contrôle des dimensions) apporteront des critères objectifs de la nécessité d'un entretien. Les données reçues des sites dotés de détecteurs de performances des bogies permettront de repérer rapidement les bogies au rendement déficient et de programmer des réparations en conséquence. Transports Canada a indiqué que la technologie de pointe de surveillance des performances des bogies fournira les données voulues pour établir des normes quant aux limites d'usure combinée des pièces de bogies.

Réévaluation du Bureau (novembre 2003)

Étant donné que le projet de l'AAR visant à élaborer les normes voulues avance sans être encore terminé, la réponse à la recommandation R92-06 est réévaluée et jugée comme dénotant une **intention satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada (le 28 juillet 2006)

Transports Canada a indiqué que l'AAR avait pris des mesures pour coopérer avec l'industrie et avait adopté de nombreux changements. Le 2 juin 2006, l'AAR a diffusé la circulaire C-10235. Ce document indique que la règle 46 a été actualisée à la lumière de certains des commentaires reçus.

Par ailleurs, la règle 46 comprend maintenant (depuis le 1er juillet 2006) un nouveau critère visant le mouvement de galop des bogies. Une circulaire précédente avait indiqué qu'une modification serait aussi apportée à la règle 1.5.a.(17) de façon à prescrire des indicateurs de soulèvement du patin. Afin de donner le temps voulu à la mise en place de ces indicateurs à l'échelle du réseau, cette exigence sera ajoutée à la règle 1 vers le 1er octobre 2006. Entre-temps, là où les voies de réparation sont dotées de l'équipement, la mesure du soulèvement doit débiter le 1er juillet 2006.

De plus, une modification connexe proposée par le comité de l'arbitrage et des règles sera apportée au manuel, à la partie B de la règle 88. La modification vise à préciser les exigences qui s'appliquent lorsque le propriétaire d'un wagon récupère le wagon après qu'il a été retiré du service pour cause de mouvement de galop.

Réévaluation du Bureau (le 25 août 2006)

Le projet de l'AAR a apporté de nouvelles limites d'usure des pièces de bogies et de nouvelles règles d'échange prescrivant des limites en fonction à la fois de la mesure statique de l'usure combinée et une limite fondée sur la mesure dynamique par un détecteur de mouvement de galop des bogies en bordure de la voie.

Comme l'industrie a répondu en prévoyant de nouvelles règles et une technologie visant à pallier la lacune de sécurité, le Bureau estime qu'une **attention entièrement satisfaisante** a été accordée à la lacune.

Suivi exercé par le BST (le 25 août 2006)

Ce dossier est un dossier **fermé**.