

Projet de réalisation d'une voie
ferroviaire contournant le centre-ville de
Lac-Mégantic

6211-14-011

RÈGLEMENT D'EXPLOITATION FERROVIAIRE DU CANADA

18 MAI 2018

L'ensemble de la version officielle du REF s'applique à toutes les compagnies ferroviaires. En pratique, il est possible que certaines compagnies ferroviaires n'effectuent pas chacune des activités régies par le REF. Dans ce cas, pour que ce soit plus clair pour les employés, le livre de règles d'une compagnie ferroviaire doit contenir les règles qui régissent les activités qu'ils effectuent.

Un chemin de fer peut adopter les règles précédées de la mention OPTIONNEL.

Lorsqu'un chemin de fer les utilise, le mot « OPTIONNEL » ne sera pas inscrit dans la version du REF de la compagnie.

On peut imprimer le REF et le Règlement de protection des véhicules d'entretien et des travaux en voie ensemble ou séparément, dans ce dernier cas, comme livre du REF, volume 1 et livre du REF, volume 2.

surveillance du train ou du transfert doit indiquer seulement l'endroit où se trouve l'anomalie et ce qui a été observé et ne pas spéculer sur la cause.

- (d) Lorsqu'un membre de l'équipe se trouve en queue du train ou du transfert, un membre de l'équipe de tête doit, quand c'est faisable, l'informer de la position des employés en mesure de surveiller le train ou le transfert à son passage.

111. INSPECTION DU TRAIN ET DU TRANSFERT

- (a) Avant le départ et chaque fois qu'elle en a l'occasion par la suite, l'équipe doit s'assurer que son matériel roulant est en bon état. En outre, elle doit examiner avec un soin particulier tout matériel roulant ajouté au train ou au transfert en cours de route pour s'assurer qu'il est en bon état.
- (b) Lorsque des membres d'une équipe sont postés à l'arrière d'un train ou d'un transfert en marche, ils doivent observer fréquemment la voie derrière eux pour déceler tout signe de pièce traînante ou de matériel roulant déraillé.
- (c) Tous les membres de l'équipe d'un train ou d'un transfert en marche doivent observer fréquemment les deux côtés de leur convoi pour s'assurer que tout est en ordre.
- (d) Après les inspections prévues et aux endroits où des instructions spéciales en exigent une, les membres de l'équipe s'en communiqueront les résultats par liaison phonique, lorsque la chose est possible.
- (e) **OPTIONNEL** : Le chef de train du premier train de marchandises ou transfert arrivé au point de croisement, inspectera à pied son train ou la plus grande partie de son train que le temps et les conditions lui permettent d'inspecter.

112. IMMOBILISATION D'UN MATÉRIEL ROULANT LAISSÉ SANS SURVEILLANCE

Quand un matériel roulant est laissé sans surveillance, il doit être immobilisé de manière à empêcher son déplacement intempestif.

Aux fins de l'application de la présente règle :

- (i) Un matériel roulant est considéré comme étant laissé sans surveillance quand un employé n'en est pas suffisamment proche pour intervenir efficacement afin d'arrêter le mouvement intempestif du matériel.
- (ii) Les freins de stationnement sont considérés comme des freins à main.
- (iii) Il ne faut pas serrer des freins à main pendant qu'un matériel roulant est tiré ou poussé.
- (iv) Avant de laisser un matériel roulant, l'employé effectuant l'immobilisation doit confirmer, auprès d'un autre employé, la manière dont il a procédé à cette fin.
- (v) Lorsqu'une locomotive ou plus est attelée à un wagon ou voiture ou plus, les freins à main doivent être serrés sur toutes les locomotives qui font partie du groupe de traction de tête du mouvement laissé sans surveillance. Aux fins du paragraphe (g), le nombre de freins à main serré sur chaque locomotive du groupe de traction de tête ne doit pas être inclus dans la détermination du nombre de freins à main qu'il faut serrer sur les wagons ou les voitures.
- (vi) **Vérification de l'efficacité des freins à main**
Lors de la vérification de l'efficacité des freins à main, s'assurer que tous les freins à air sont desserrés et faire ce qui suit :
 - (a) Laisser ou faire s'ajuster le jeu des attelages en constatant, quand les attelages se compriment ou s'étirent, que l'action des freins à main est suffisante pour empêcher le matériel roulant de bouger; ou

- (b) Appliquer un effort de traction suffisant afin de déterminer qu'il y a assez de force dans les freins à main pour empêcher le matériel roulant de bouger après la cessation de l'effort de traction.

Si l'efficacité des freins à main n'est pas suffisante pour empêcher le matériel de bouger, serrer un ou plusieurs autres freins à main et vérifier à nouveau.

(a) **Voie principale, voie de subdivision, voie d'évitement ou endroits à haut risque**

- (i) Quand un matériel roulant non raccordé à une source d'air est laissé sans surveillance, il faut serrer au moins le nombre minimal de freins à main indiqué au paragraphe (g), en vérifier l'efficacité et utiliser au moins une des méthodes d'immobilisation supplémentaires suivantes :

- dérailleur(s);
- voie où le rail se termine physiquement;
- terrain concave indiqué dans des instructions spéciales; ou
- freins à air en service jusqu'à 2 heures.

Quand les freins à air sont utilisés comme méthode d'immobilisation supplémentaire :

- le circuit de frein à air doit être suffisamment alimenté pour assurer un bon serrage des freins;
- la conduite générale doit être entièrement mise à l'atmosphère à un taux de serrage normal ou faire l'objet d'un freinage d'urgence; et
- sur un matériel à marchandises, le robinet d'arrêt est laissé grand ouvert.

Si le matériel roulant doit être laissé sans surveillance plus longtemps, un employé doit observer qu'il n'a pas bougé, que les pistons de frein sont toujours déployés et les freins à main serrés, observations qui doivent être communiquées à un autre employé. Cette observation doit être effectuée toutes les 2 heures ou moins. En cas de changement dans l'une ou l'autre des trois conditions susmentionnées, il faut serrer d'autres freins à main selon le tableau du paragraphe (g) en utilisant la colonne suivante du degré de déclivité, qui exige de serrer un nombre accru de freins à main.

- (ii) Quand un matériel roulant raccordé à une source d'air est laissé sans surveillance, là où la pression d'air est maintenue grâce à un fonctionnement continu ou à un dispositif de mise en marche automatique :

- il faut serrer au moins le nombre minimum de freins à main indiqué en (g) et en vérifier l'efficacité;
- le circuit de frein à air doit être suffisamment alimenté pour assurer un bon serrage des freins;
- le matériel roulant doit être laissé avec les freins à air serrés; et
- le frein direct (« indépendant ») de la locomotive de commande doit être serré à fond.

De plus, au moins un des autres dispositifs d'immobilisation ci-après doit être utilisé :

- dérailleurs;
- voie où le rail se termine physiquement;
- Appareil d'Urgence Mécanique (AUM)
- terrain concave indiqué dans des instructions spéciales; ou
- locomotive équipée d'une protection contre les dérives.

(b) Voies non principales (à l'exclusion des voies de subdivision, voies d'évitement, triages et endroits à haut risque)

Quand un matériel roulant est laissé sans surveillance, il faut serrer un nombre suffisant de freins à main et en vérifier l'efficacité. Sauf indication contraire dans des instructions spéciales, il faut serrer le nombre minimum de freins à main indiqué dans le tableau du paragraphe (g).

(c) Voies de triage

Quand un matériel roulant est laissé sans surveillance sur une voie de triage, il faut, pour l'empêcher de bouger de façon intempestive, l'immobiliser au moyen d'au moins une des méthodes suivantes :

- freins à main; sauf indication contraire dans des instructions spéciales, serrer le nombre minimal de freins à main indiqué au paragraphe (g) et vérification de leur efficacité;
 - terrain concave;
 - freins de voie;
 - cales de roue ou sabots d'arrêt;
 - freins à air, non raccordés à une source d'air, jusqu'à 2 heures quand :
 - (i) au moins 10 wagons sont stationnés;
 - (ii) le circuit de frein à air doit être suffisamment alimenté pour assurer un bon serrage des freins;
 - (iii) la conduite générale est entièrement mise à l'atmosphère à un taux de serrage normal ou fait l'objet d'un freinage d'urgence; et
 - (iv) sur un matériel à marchandises, le robinet d'arrêt est laissé grand ouvert.
- Si le matériel doit être laissé sans surveillance plus longtemps, un employé doit observer qu'il n'a pas bougé, que les pistons de frein sont toujours déployés et (quand ils sont utilisés), que les freins à main sont serrés, observations qui doivent être communiquées à un autre employé. Cette observation doit être effectuée toutes les 2 heures ou moins. En cas de changement dans l'une ou l'autre des conditions susmentionnées, il faut serrer les freins à main indiqué au paragraphe (g), ou
- freins à air, raccordés à une source d'air, dont la pression d'air est maintenue grâce à un fonctionnement continu ou à un dispositif de mise en marche, et
 - (i) utilisés avec un Appareil d'Urgence Mécanique (AUM) ou
 - (ii) atteler à une locomotive équipée d'une protection contre les dérives.

(d) Les situations atmosphériques exceptionnelles, telles que des vents forts ou autres conditions inhabituelles, doivent être prises en considération dans les décisions relatives à l'immobilisation du matériel roulant. Le matériel déjà immobilisé peut avoir besoin de mesures d'immobilisation supplémentaires. Les instructions spéciales contiennent parfois des consignes pour des endroits précis où des événements atmosphériques extrêmes sont fréquents.

(e) Quand elle est informée que des intrus ou des intervenants d'urgence ont été en contact avec un matériel roulant laissé sans surveillance, la personne responsable du territoire doit prendre des dispositions sans tardé pour qu'un employé vérifie que le matériel est toujours immobilisé.

(f) Quand des circonstances soudaines ou imprévues ne permettent pas d'appliquer entièrement les exigences du paragraphe (a) ou (b), l'autorité compétente doit être informée rapidement des mesures prises pour immobiliser le matériel roulant, afin de

déterminer si d'autres actions peuvent être mises en œuvre avant de laisser le matériel sans surveillance.

(i) Ces circonstances se limitent aux suivantes :

- un défaut mécanique est constaté en cours de route;
- le matériel roulant a déraillé ou est attelé à un matériel roulant déraillé, ou
- une séparation est nécessaire pour dégager un passage à niveau à l'intention des véhicules de secours.

(ii) Autres actions :

- Quand il faut laisser un matériel roulant qui présente une défectuosité mécanique et ne permet pas d'appliquer entièrement les exigences du paragraphe (a) ou (b), ajouter au nombre minimum exigé un frein à main en bon état de fonctionnement pour chaque matériel défectueux.
- Quand un défaut mécanique exige de laisser un matériel roulant et ne permet pas d'appliquer entièrement les exigences du paragraphe (a) ou (b), ou que ce matériel ne peut être conduit en toute sécurité, il faut l'immobiliser au moyen des freins à main selon les indications du tableau du paragraphe (g) en utilisant la colonne suivante du degré de déclivité, qui exige d'en serrer un plus grand nombre. D'autres freins à main doivent être serrés si ceux qui le sont déjà n'empêchent pas le matériel de bouger.

La compagnie de chemin de fer doit informer Transports Canada de l'heure, de la date et du motif de toute application du paragraphe (f) dans les 48 heures de sa survenue.

(g) Exigences pour le nombre minimum de freins à main à serrer

Il faut toujours laisser un matériel roulant avec son frein à main serré et vérifier l'efficacité de celui-ci. Pour deux matériels roulants ou plus, le tableau ci-après s'applique :

Tonnes remorquées totales :	Déclivité moyenne égale ou inférieure à												
	0,2 %	0,4 %	0,6 %	0,8 %	1,0 %	1,2 %	1,4 %	1,6 %	1,8 %	2,0 %	2,2 %	2,4 %	> 2,4%
0 – 2 000	2	2	2	4	6	6	8	10	10	12	12	14	
> 2 000 – 4 000	2	2	4	6	8	12	14	16	18	20	22	26	
> 4 000 – 6 000	2	6	6	10	14	16	20	24	28	30	34	38	
> 6 000 – 8 000	4	6	8	12	18	22	26	32	36	42	46	52	
> 8 000 – 10 000	4	6	10	16	22	28	34	40	46	52	58	66	
> 10 000 – 12 000	4	8	12	20	26	34	40	48	56	64	72	80	
> 12 000 – 14 000	6	8	14	22	30	40	48	58	66	76	84	96	
> 14 000 – 16 000	6	10	16	26	36	46	56	66	76	88	98	110	
> 16 000 – 18 000	6	10	18	28	40	50	62	74	86	100	112	126	
> 18 000 – 20 000	8	12	20	32	44	58	70	84	98	112	128	146	
> 20 000 – 22 000	8	12	22	36	50	64	78	94	110	Tous les freins à main			
> 22 000 – 24 000	8	12	24	38	54	70	86	104	122				
> 24 000 – 26 000	10	14	26	42	58	76	94	112	134				
> 26 000 – 28 000	10	14	28	46	64	82	104	124	148				
> 28 000 – 30 000	12	16	30	50	68	90	110	136	162				
>30 000	12	16	34	52	74	96	120	148	172				