



BULLETIN INFO SÉCURITÉ

FERROVIAIRE



Identifier les points d'obstruction

Direction des politiques et de la sécurité ferroviaire

Depuis janvier 2022, au Québec, au moins cinq accidents impliquant du matériel roulant obstruant une voie adjacente ont mené à des collisions entre du matériel roulant lors de manœuvres ferroviaires. La difficulté d'identifier correctement le point de dégagement en période hivernale, lorsque le marquage au sol est caché sous la neige, a mené à ces accidents. Le principal enjeu de sécurité lié à du matériel roulant obstruant la voie adjacente est le risque pour l'employé ferroviaire de subir des blessures graves, voire mortelles lorsqu'il se tient sur du matériel roulant.

Ces accidents découlent du non-respect de la règle 114 des règles de sécurité sur l'exploitation ferroviaire (REF). Cette règle stipule qu'il ne faut pas obstruer la voie adjacente avec du matériel roulant, à moins qu'il ne soit convenablement protégé.

Le but de cette infolettre est d'encourager la réflexion concernant l'application sécuritaire de la règle 114 du REF afin de réduire les risques auxquels sont exposés les employés ferroviaires. L'infolettre présente certaines pratiques élaborées dans les instructions spéciales d'exploitants ferroviaires de compétence fédérale et provinciale clarifiant leurs attentes dans l'application de la règle 114 du REF.

Le point d'obstruction désigne la limite où du matériel roulant peut être laissé immobilisé sans poser un risque de collision en cas de mouvement sur une voie adjacente. Lorsque les règles d'exploitation ferroviaire autorisent que les employés se tiennent sur du matériel roulant, cette limite doit en tenir compte. Le point d'obstruction est représenté par le point 2 de la figure 1 suivante.

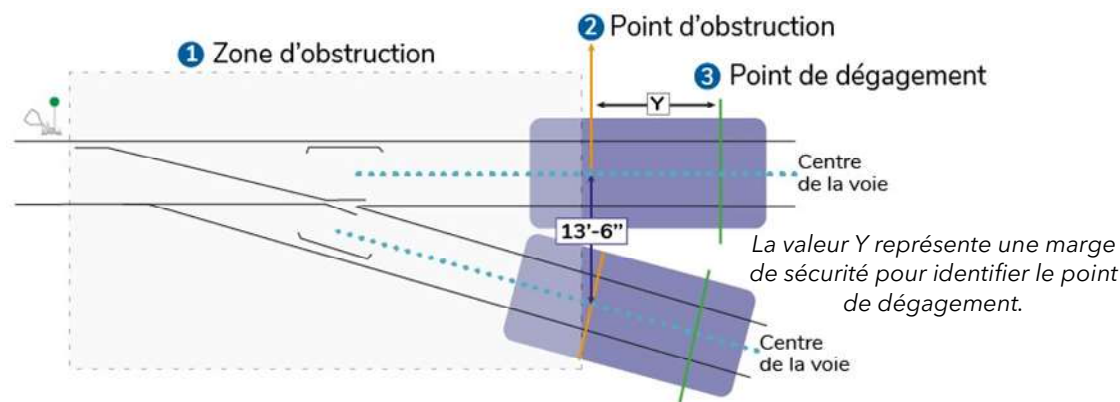


Figure 1 : Représentation d'une zone d'obstruction et point de dégagement

JUIN 2024

BULLETIN NUMÉRO 2

Identifier les points d'obstruction

BULLETIN PRÉCÉDENT

BULLETIN NUMÉRO 1

[Protection par sentinelle](#)

BULLETIN À VENIR

Le déplacement de wagons en toute sécurité sur un site industriel

Entretien estival
La visibilité à l'approche d'un passage à niveau : un enjeu partagé

De façon générale, l'industrie définit le point d'obstruction comme étant l'endroit où la distance entre le centre de deux voies adjacentes est de 13 pieds et 6 pouces. Tout ce qui se trouve entre les pointes de l'aiguillage et les points d'obstruction peut se définir comme étant la zone d'obstruction (point 1 de la figure 1) à l'intérieur de laquelle aucun matériel roulant ne peut être laissé immobilisé à moins de respecter les conditions prescrites par la règle 114 du REF.

Certains exploitants ferroviaires identifient sur les branchements la limite où il est sécuritaire de placer du matériel roulant, soit à l'aide de marqueurs, de peinture ou d'autres méthodes. Cet endroit est communément appelé « point de dégagement » (représenté par le point 3 de la figure 1). Il correspond au point d'obstruction auquel on ajoute une marge de sécurité. Il revient à l'exploitant ferroviaire de définir la valeur de celle-ci.

En théorie, si l'ensemble des branchements disposait de repères visuels pour identifier les points de dégagement et que ceux-ci étaient maintenus et entretenus adéquatement, le risque de collisions et de blessures serait grandement atténué. Cependant, en période hivernale, ces repères, tels que du marquage au sol, sont souvent obstrués par la neige. Il est donc important que les employés puissent se fier à un autre moyen pour identifier l'endroit où ils peuvent laisser du matériel roulant en toute sécurité.

En l'absence de repères permanents, une pratique courante dans l'industrie est de tendre son bras sur le côté et d'y ajouter une marge de sécurité. Comme le présente la figure 2, une personne située sur le bout d'une traverse de la voie adjacente, qui a le bras tendu sur le côté, ne doit pas pouvoir toucher au wagon avec l'extrémité de ses doigts pour que l'emplacement de celui-ci soit jugé sécuritaire. Puisque cette méthode repose sur des éléments variables, dans ce cas-ci la longueur d'un bras, il est nécessaire d'ajouter une marge de sécurité. Celle qui semble faire consensus dans l'industrie est de 50 pieds. L'employé doit donc immobiliser le matériel roulant à 50 pieds de l'endroit où il ne peut plus toucher le wagon avec son bras.

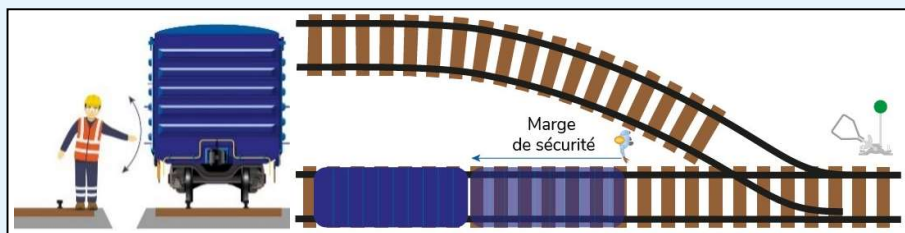


Figure 2: Identification manuelle des points d'obstruction

À noter : la formation du personnel dispensée par l'exploitant doit notamment permettre l'apprentissage de la règle relative à l'obstruction d'autres voies et des instructions spéciales qui établissent les valeurs des marges de sécurité.

Pour les sites industriels qui utilisent des équipements ferroviaires dans la gestion de leurs activités, le principe est le même. Cependant, l'exploitant ferroviaire qui place du matériel roulant sur le site d'un expéditeur pourrait exiger que ce dernier respecte des distances précises pour identifier les points de dégagement. À défaut d'avoir des indications de la part de l'exploitant ferroviaire, un site industriel devrait se doter d'instructions claires à cet effet.

Les événements survenus récemment ont mis en lumière l'importance pour les exploitants ferroviaires d'avoir des instructions spéciales qui clarifient leurs attentes pour l'application de la règle 114. Tout employé d'un service associé à des mouvements doit se soumettre à cette règle et aux instructions spéciales et bien en connaître le contenu.

Les meilleures pratiques répertoriées dans cette infolettre, ainsi que d'autres pratiques sécuritaires, pourraient s'avérer importantes selon les particularités de vos installations. Il est important de rappeler qu'il est de la responsabilité de l'exploitant ferroviaire d'assurer la conformité à la règle 114 du REF, pour la sécurité ferroviaire de ses opérations et celle de son personnel.

Information sur les bulletins

Les bulletins Info sécurité ferroviaire sont des messages périodiques envoyés aux différents exploitants ferroviaires de compétence provinciale ainsi qu'aux gestionnaires de sites industriels.

Les thèmes abordés sont choisis en fonction des observations effectuées au fil des années et qui présentent un enjeu relatif à la sécurité ferroviaire ou au respect de la réglementation applicable.

Cette publication a pour objectif de vulgariser ces enjeux et de favoriser les meilleures pratiques de l'industrie.

Pour vous inscrire à la liste d'envoi de ces bulletins, veuillez envoyer un courriel à l'adresse suivante :

bulletinferroviaire@transports.gouv.qc.ca



Liens utiles

Le site Internet du ministère des Transports et de la Mobilité durable comporte différentes pages vous proposant de l'information pertinente. Voici certains liens qui pourraient vous être utiles :

- [Sommaire de la législation](#)
- [Portrait du réseau ferroviaire au Québec](#)
- [Sécurité aux abords des voies ferrées](#)
- Programmes d'aide financière et soutien :
 - [PAPNM](#)
 - [PSITFIM](#)