

TRANSPORTS CANADA

DIRECTION GÉNÉRALE DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

LIGNE DIRECTRICE N° 1

Méthode et conditions d'abolition du sifflet aux passages à niveau publics

Contexte

L'interdiction d'utiliser les sifflets est régie par le *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada* (REFC). La règle 14 (L)(ii) prévoit l'emploi du sifflet aux passages à niveau publics "sauf s'il y a directives spéciales". Une compagnie ferroviaire peut publier une directive qui élimine l'application de la règle 14(L)(ii).

Processus

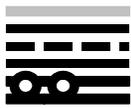
La municipalité qui désire interdire l'emploi du sifflet à un passage à niveau doit communiquer directement avec la compagnie ferroviaire compétente pour discuter de la question. Par la même occasion, elle doit informer le grand public et tous les organismes intéressés de son intention d'adopter une résolution interdisant l'usage du sifflet sur son territoire. Les organismes intéressés figurent à l'annexe C. Si la municipalité n'est pas propriétaire du chemin, elle (la municipalité) doit également discuter de la question avec le propriétaire. Les autorités responsables, qui sont la municipalité et la compagnie de chemin de fer, et l'administration routière (si cette dernière n'est pas la municipalité) doivent effectuer conjointement une évaluation détaillée de la sécurité des passages à niveau. Si les autorités responsables s'entendent, et que le passage à niveau satisfait aux exigences, la municipalité adoptera une motion interdisant l'emploi du sifflet.



Si la municipalité et la compagnie de chemin de fer et le propriétaire du chemin, dans le cas mentionné ci-dessus, s'entendent pour faire cesser l'emploi du sifflet, la compagnie de chemin de fer peut cesser l'utilisation du sifflet. Les autorités responsables peuvent faire confirmer leur évaluation des passages à niveau par un inspecteur de la sécurité ferroviaire de Transports Canada. Si l'inspecteur est convaincu que lesdits passages à niveau répondent aux exigences décrites à l'annexe A de la présente, le directeur général de la Sécurité ferroviaire de Transports Canada le confirmera par lettre écrite à la compagnie de chemin de fer. Par la suite, la compagnie de chemin de fer peut publier des directives spéciales afin de soustraire les passages à niveau visés à l'application de la règle 14(L)(ii) du REFC.

Si lesdits passages à niveau répondent aux exigences décrites à l'annexe A de la présente, mais l'inspecteur estime que certains problèmes de sécurité, relativement simples à régler, (par exemple, débroussaillage, un simple raccourcissement des circuits de signaux) ils seront indiqués dans l'avis écrit. Ces problèmes devront être réglés avant de faire cesser l'emploi du sifflet.

Si lesdits passages à niveau ne répondent pas aux exigences décrites à l'annexe A de la présente, ou s'il existe un problème de sécurité important, les parties seront avisées par écrit de ces problèmes, et que l'utilisation du sifflet doit être maintenue. Une fois les mesures correctives appliquées, on pourra inviter l'inspecteur de visiter de nouveau le site. Parmi de tels problèmes, on retrouve l'intrusion, l'encombrement du passage à niveau par des véhicules, l'absence de dispositifs d'avertissement automatiques nécessaires, et ainsi de suite.



Règle générale, l'inspecteur visitera l'emplacement à la demande de la compagnie de chemin de fer. Cependant il (elle) peut le faire avant.

Dans le cas où la compagnie de chemin de fer n'est pas d'accord pour interdire l'emploi du sifflet, elle doit informer la municipalité de ses raisons et aussi en aviser Transports Canada.

Toutes les parties impliquées dans ce processus d'élimination du sifflet doivent connaître leurs rôles et responsabilités en vertu de l'article 11 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF). Vous pouvez trouver plus d'information sur ces rôles et responsabilités dans l'article 1.3 des lignes directrices - *Travaux d'ingénierie relatifs aux installations ferroviaires (article 11 - Loi sur la sécurité ferroviaire)*.

Exigences

Voici les grandes lignes des exigences suggérées pour les passages à niveau où l'on cherche à faire cesser le sifflement des trains.

1. Tout écriteau ou signal doit être conforme aux exigences décrites à l'annexe A.
2. De façon générale, les restrictions relatives à l'emploi du sifflet s'appliqueront 24 heures sur 24. Dans des circonstances exceptionnelles et à la suite de consultations avec Transports Canada, on pourra interdire l'emploi du sifflet entre 22 h et 7 h, heure locale. Toutefois, les exigences visant la protection devraient être les mêmes que celles qui s'appliquent aux restrictions en vigueur 24 heures sur 24.
3. La règle portant sur l'emploi de la cloche de la locomotive s'applique toujours.



4. Dans le cas des passages à niveau où deux accidents ou plus se sont produits au cours des cinq dernières années, les autorités responsables devront effectuer un examen approfondi de la sécurité, même si les exigences énumérées à l'annexe A ont été satisfaites.

LIGNE DIRECTRICE N° 1

TRANSPORTS CANADA
DIRECTION GÉNÉRALE DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIREEXIGENCES MINIMALES CONCERNANT LA SIGNALISATION
EN VUE D'UN RÈGLEMENT ANTI-SIFFLETPassages pour automobilesPassages pour piétons
et cyclistes

(qui ne longent pas les passages pour automobiles)

Vitesse maximum
du train au
passage à niveau

	<u>Nombre de voies</u>		<u>Nombre de voies</u>	
	<u>1</u>	<u>2 ou plus</u>	<u>1</u>	<u>2 ou plus</u>
Arrêt et démarrage	Drapeau ou FCS	Drapeau ou FCS	PR (nota 2)	PR (nota 2)
Jusqu'à 15 milles à l'heure	FCS	FCS et B* *(Sauf dans les cas où il ne peut y avoir un deuxième train)	Drapeau ou demi-barrières disposées en chicane et clôtures de canalisation (nota 5)	Drapeau ou demi-barrières disposées en chicane et clôtures de canalisation (nota 5)
16 à 50 milles à l'heure	FCS	FCS et B	FCS, demi- barrières disposées en chicane et clôtures de canalisation (nota 5)	FCS et B
Plus de 50 milles à l'heure	FCS et B	FCS et B	FCS et B	FCS ET B

(....2)



Nota :

1. Des écriteaux signalant la proximité des passages à niveau (Type WA-18, WA-18L ou WA-18R, 19R, 20R) doivent être installés à tous les accès véhiculaires conformément à la Clause A.3.4.2 du *Manuel canadien de la signalisation routière*.
2. PR s'entend d'un panneau réfléchissant avec pictogramme. Ces enseignes sont obligatoires à tous les passages à niveau publics.
3. FCS s'entend de feux clignotants et sonnerie.
4. FCS et B s'entend de feux clignotants, sonnerie et barrières.
5. Les clôtures de canalisation visent à prévenir des déviations autour des demi-barrières disposées en chicane. La conception sera particulière à chaque passage à niveau.
6. D'autres écriteaux, d'autres signaux ou une combinaison des deux peuvent être nécessaires s'il existe des problèmes de sécurité particuliers à un passage à niveau ou si, comme l'indique la réglementation sur les passages à niveau, il faut assurer une protection accrue.
7. Le temps d'annonce attribué aux activités ferroviaires normales ne peut dépasser de plus de 13 secondes le temps d'annonce total d'un système de signalisation automatique.
8. La signalisation à une intersection installée dans les 30 m près d'un passage à niveau muni d'un système de signalisation automatique devra être interconnectée. La signalisation installée à plus de 30 m d'un passage à niveau muni d'un système de signalisation automatique devra être interconnectée dans le cas où l'encombrement des véhicules atteindraient le passage à niveau.
9. Malgré ce qui précède, d'autres facteurs de sécurité, notamment le nombre élevé d'intrus sur la voie, l'encombrement du passage à niveau par des véhicules et de fréquentes mauvaises conditions météorologiques - brume ou poudrerie, peuvent obliger à renforcer la protection au passage à niveau ou à maintenir l'utilisation du sifflet.



RÉGIONS

SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Directeur régional - Surface
Région de l'Atlantique
Transports Canada
Cour Heritage
418 - 95, rue Foundry
Moncton (Nouveau-Brunswick)
E1C 5H7
Tél. 506-851-2298
Télé. 506-851-7042

Directeur régional - Surface
Région du Québec
Transports Canada
Bureau 638
800, boul. René-Lévesque ouest
Montréal (Québec)
H3B 1X9
Tél. 514-283-5722
Télé. 514-283-8234

Directeur régional - Surface
Région de l'Ontario
Transports Canada
4900, rue Yonge, 3^e étage
Toronto (Ontario)
M2N 6A5
Tél. 416-973-9820
Télé. 416-973-9907

Directeur régional - Surface
Région des Prairies et du Nord
Transports Canada
344, rue Edmonton, 4^e étage
Winnipeg (Manitoba)
R3C 1C2
Tél. 204-983-5969
Télé. 204-983-8992

Directeur régional - Surface
Région du Pacifique
Transports Canada
225 - 625, rue Agnes
New Westminster (Colombie-Britannique)
V3M 5Y4
Tél. 604-666-2955
Télé. 604-666-7747



ORGANISMES INTÉRESSÉS

Monsieur Tim Secord
Directeur, législation canadienne
Travailleurs unis des transports
71, rue Bank, 7e étage
OTTAWA (Ontario)
K1P 5N2

Tél. : (613) 747-7979

Monsieur Gary Housch
Vice-président
Fraternité des préposés à l'entretien
des voies
2775, chemin Lancaster, n^o 1
OTTAWA (Ontario)
K1B 4V8

Tél. : (613) 731-7356

Monsieur George Hucker
Vice-président et représentant à la législation
nationale
Fraternité internationale des ingénieurs de
locomotives
150, rue Metcalfe, bureau 1401
OTTAWA (Ontario)
K2P 1P1

Tél. : (613) 235-1828

Monsieur Brian McDonagh
Représentant national
Division ferroviaire, TCA-CAW
326, 12^e rue, 2^e étage
New Westminster (Colombie-Britannique)
V3M 4H6

Tél. : (604)516-8013

