



Transport Canada ordonne au CP de s'assurer de tester correctement le système de freinage à air des trains de marchandises

Le CP Rail a récemment ordonné à ses mécaniciens de wagon à Moose Jaw, en Saskatchewan, de cesser de mener des tests d'urgence de l'unité de détection et de freinage (UDF) sur le dernier wagon des trains en partance de Moose Jaw, en Saskatchewan. Ce test est conçu pour s'assurer que, par exemple, lorsqu'un freinage d'urgence est déclenché à partir de la locomotive de commande, les freins d'urgence s'appliqueront sur le dernier véhicule du train.

La section locale 101R a soutenu qu'afin de se conformer au Règlement relatif à l'inspection et à la sécurité des freins sur les trains de marchandises et de passagers, il faut non seulement qu'un essai du TIBS soit mené pour vérifier la communication du dispositif d'urgence entre l'unité d'entrée et d'affichage (IDU) et l'unité de détection et de freinage (SBU), mais plus important encore, que **le serrage d'urgence des freins à air sur le dernier véhicule du train soit vérifié avant le départ du train.**

<http://www.tc.gc.ca/fra/securiteferroviaire/regles-tco0184-138.htm>

La section locale 101R a contacté Transport Canada pour faire part de ses préoccupations. Transport Canada a ensuite émis une lettre de non-conformité au *Règlement relatif à l'inspection et à la sécurité des freins sur les trains de marchandises et de passagers*, au CP Rail le 3 septembre 2015.

La lettre de Transport Canada confirme l'interprétation de la section locale voulant qu'une conformité appropriée doit être respectée avec la règle 14.1 du *Règlement relatif à l'inspection et à la sécurité des freins sur les trains de marchandises et de passagers*, stipulant que tous les mécaniciens de wagon doivent s'assurer qu'un essai du TIBS comprenne une confirmation visuelle du freinage d'urgence sur le dernier véhicule du train, avant le départ du train de marchandises.

La compagnie a désormais 14 jours pour aviser Transport Canada de la mesure corrective qu'elle va instaurer afin d'assurer une conformité à cette importante règle de sécurité.

La section locale souhaite remercier nos membres à Moose Jaw qui ont porté ce problème à notre attention et, encore une fois, à s'assurer que le fonctionnement sécuritaire des trains et la sécurité du public soient des priorités.

En toute solidarité,

Nelson Gagné
Président section locale 101R

Brian Stevens
directeur national du secteur ferroviaire