

RAPPORT D'ENQUÊTE SUR ACCIDENT FERROVIAIRE

COLLISION  
ENTRE  
UNE MANOEUVRE DE LA CSX  
ET  
LE TRAIN DE MARCHANDISES NUMÉRO A-405-3A-01  
DU CANADIEN NATIONAL  
POINT MILLIAIRE 17,5, SUBDIVISION SARNIA DE LA CSX  
CHATHAM (ONTARIO)  
1<sup>er</sup> AVRIL 1995

RAPPORT NUMÉRO R95S0036

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a enquêté sur cet accident dans le seul but de promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau n'est pas habilité à attribuer ni à déterminer les responsabilités civiles ou pénales.

## Rapport d'enquête sur accident ferroviaire

Collision

entre

une manoeuvre de la CSX

et

le train de marchandises numéro A-405-3A-01  
du Canadien National

Point milliaire 17,5, subdivision Sarnia de la CSX

Chatham (Ontario)

1<sup>er</sup> avril 1995

Rapport numéro R95S0036

### *Sommaire*

Le 1<sup>er</sup> avril 1995, vers 10 h 45, heure normale de l'Est, une manoeuvre de la CSX Transportation Inc. (CSX) est entrée en collision avec le train n° A-405-3A-01 (train 405) du Canadien National (CN) qui roulait vers le sud sur la voie principale, au point milliaire 17,5 de la subdivision Sarnia de la CSX, dans le triage Chatham. Quatre wagons du train 405 et la locomotive de la CSX ont déraillé. Personne n'a été blessé.

*This report is also available in English.*

## *Autres renseignements de base*

Le 1<sup>er</sup> avril 1995, l'équipe de la manœuvre commence ses manœuvres au triage vers 10 h 30. Elle se compose d'un mécanicien, d'un contremaître et d'un serre-frein, qui répondent tous aux exigences en matière de repos et de condition physique en vue d'assurer l'exploitation des trains en toute sécurité.

L'équipe de la CSX a d'abord pour tâche de ramasser des wagons sur les voies 2, 3, 4 et 5 pour les livrer à l'industrie. Elle attelle au total 11 wagons des voies 2, 3 et 4. Le capot court de la locomotive est orienté vers le sud.

Le chef de train demande alors au mécanicien de sortir les wagons de la voie 4 en reculant vers le nord et d'arrêter de façon à ne pas obstruer la voie principale, à quelque 800 pieds au nord. Il se rend ensuite à pied jusqu'aux wagons de la voie 5, que l'équipe doit ensuite atteler. En prévision de l'arrivée du train 405, le serre-frein met l'aiguillage de voie principale en position normale et se poste pour inspecter ce train.

Le train 405 roule sur la voie principale de la zone de triage à quelque 10 mi/h en vertu de la feuille de libération que le contrôleur de la circulation ferroviaire de la CSX posté à St. Thomas a transmise suivant la régulation de l'occupation de la voie (ROV). L'équipe du train 405 communique par radio avec celle de la manœuvre pour s'assurer que la voie serait libre.

Après avoir reçu et répété les instructions du chef de train, le mécanicien commence à rouler vers le nord à une vitesse d'environ 2 mi/h ou 3 mi/h. Comme il se demande où le chef de train se trouve, il continue de regarder vers le sud, dans la direction de la dernière position connue du chef de train et ne regarde pas devant. Le serre-frein qui inspecte le train du CN voit que la manoeuvre vient trop près et appelle le mécanicien par radio pour qu'il arrête. Ce dernier serre immédiatement les freins d'urgence, mais la manœuvre heurte le côté du train du CN. Le 16<sup>e</sup> wagon au 19<sup>e</sup> wagon de ce train dérailent, tout comme la locomotive de la CSX. Tout ce matériel est resté sur ses roues, mais il a subi des dommages.

## *Analyse*

Le train 405 avait obtenu l'autorisation de traverser Chatham sur la voie principale de la zone de triage et roulait conformément aux exigences.

Le mécanicien de la CSX a compris qu'il devait arrêter de façon à ne pas obstruer la voie principale pour permettre le passage du train 405. Il s'est toutefois attaché à trouver où se trouvait le chef de train et a fait rouler son train sans regarder devant ni s'être entendu avec le serre-frein pour que ce dernier dirige le mouvement. L'orientation de la locomotive (le capot long en tête) aurait réduit sa visibilité vers l'avant, mais

---

<sup>1</sup> Toutes les heures sont exprimées en heure normale de l'Est (temps universel coordonné (UTC) moins cinq heures), sauf indication contraire.

on ne juge pas que cette situation ait causé l'accident ou y ait contribué. Le mécanicien de la CSX a obstrué la voie principale par inadvertance et heurté le train du CN qui passait.

## *Conclusions*

1. Le train 405 traversait Chatham sur la voie principale de la zone de triage conformément aux exigences.
2. Le mécanicien de la CSX était au courant que le train du CN qui roulait vers le sud approchait.
3. Le mécanicien de la CSX s'est attaché à trouver où se trouvait le chef de train et n'a pas regardé devant.

## *Causes et facteurs contributifs*

Le mécanicien de la CSX a obstrué la voie principale par inadvertance après avoir concentré inopportunément son attention sur la recherche de la position du chef de train plutôt que sur la voie à parcourir.

*Le présent rapport met fin à l'enquête du Bureau de la sécurité des transports sur cet accident. La publication de ce rapport a été autorisée le 17 janvier 1996 par le Bureau qui est composé du Président John W. Stants et des membres Zita Brunet et Maurice Harquail.*