

«crédit pour taxe de vente du Québec» désigne le crédit d'impôt qui est prévu à la section II.16 du chapitre III.1 du titre III du livre IX de la partie I de cette loi;

«prestataire» signifie une personne qui a reçu une prestation d'aide de dernier recours en vertu du chapitre II de la Loi sur la sécurité du revenu (L.R.Q., c. S-3.1.1) ou une prestation d'aide financière de dernier recours en vertu du chapitre I du titre II de la Loi sur le soutien du revenu et favorisant l'emploi et la solidarité sociale (L.R.Q., c. S-32.001), selon le cas;

«Règlement sur la sécurité du revenu» signifie le règlement édicté en vertu de l'article 91 de la Loi sur la sécurité du revenu;

«Règlement sur le soutien du revenu» signifie le règlement édicté par le décret n^o 1011-99 du 1^{er} septembre 1999.

2. Une remise est accordée, pour l'année 1998, à tout prestataire à l'égard d'un montant payable au ministère du Revenu à la suite d'une nouvelle détermination du crédit pour taxe de vente du Québec, pour cette année. Cette remise est calculée selon la formule suivante:

A - B.

Pour l'application de la formule prévue au premier alinéa:

1^o la lettre A représente l'ensemble des montants dont chacun est un montant reçu en vertu de la Loi sur les impôts au mois d'août et au mois de décembre 1999 par un prestataire au titre du crédit pour taxe de vente du Québec pour l'année 1998;

2^o la lettre B représente l'excédent du montant de crédit pour taxe de vente du Québec, calculé conformément à l'article 1029.8.105 de cette loi sans tenir compte de l'article 1029.8.105.1, auquel le prestataire a droit pour l'année 1998, sur l'ensemble des montants dont chacun est un montant reçu par le prestataire ou son conjoint en vertu de l'un des articles 10.2, 10.3, 16.2 et 16.3 du Règlement sur la sécurité du revenu pour l'année 1998.

3. Une remise est accordée, pour l'année 1999, à tout prestataire à l'égard d'un montant payable au ministère du Revenu à la suite d'une nouvelle détermination du crédit pour taxe de vente du Québec, pour cette année. Cette remise est calculée selon la formule suivante:

A - B.

Pour l'application de la formule prévue au premier alinéa:

1^o la lettre A représente le montant reçu en vertu de la Loi sur les impôts au mois d'août 2000 par un prestataire au titre du crédit pour taxe de vente du Québec pour l'année 1999;

2^o la lettre B représente l'excédent du montant de crédit pour taxe de vente du Québec, calculé conformément à l'article 1029.8.105 de cette loi sans tenir compte de l'article 1029.8.105.1, auquel le prestataire a droit pour l'année 1999, sur l'ensemble des montants dont chacun est un montant reçu par le prestataire ou son conjoint en vertu de l'un des articles 10.2, 10.3, 16.2 et 16.3 du Règlement sur la sécurité du revenu ou de l'un des articles 24 et 25 du Règlement sur le soutien du revenu, pour l'année 1999.

4. Une remise est également accordée à tout prestataire des intérêts et des pénalités qu'il aurait payés à l'égard d'un montant pour lequel une remise lui est accordée en vertu de l'un des articles 2 et 3.

5. Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication à la *Gazette officielle du Québec*.

35225

Gouvernement du Québec

Décret 1401-2000, 29 novembre 2000

Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé
(L.R.Q., c. S-3.3)

Sécurité ferroviaire

CONCERNANT le Règlement sur la sécurité ferroviaire

ATTENDU QUE l'article 50 de la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé (L.R.Q., c. S-3.3) édicte que le gouvernement peut, par règlement, adopter un code de sécurité applicable aux systèmes de transport terrestre guidé;

ATTENDU QUE l'article 54 de cette loi habilite le gouvernement à réglementer le transport ferroviaire de matières dangereuses, la signalisation ferroviaire, les rapports d'accident et de trafic ferroviaire et la manière d'annoncer les travaux ferroviaires;

ATTENDU QUE conformément aux articles 10 et 11 de la Loi sur les règlements (L.R.Q., c. R-18.1), le projet de Règlement sur la sécurité ferroviaire a été publié à la Partie 2 de la *Gazette officielle du Québec* du 7 juin 2000, avec avis qu'il pourrait être soumis pour édicition au gouvernement à l'expiration d'un délai de 45 jours à compter de cette publication;

ATTENDU QU'il y a lieu d'édicter ce règlement sans modification;

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation du ministre des Transports :

QUE le Règlement sur la sécurité ferroviaire, annexé au présent décret, soit édicté.

Le greffier du Conseil exécutif,
MICHEL NOËL DE TILLY

Règlement sur la sécurité ferroviaire

Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé
(L.R.Q., c. S-3.3, a. 50, 51 et 54)

CHAPITRE I

CODE DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

SECTION I

CHAMP D'APPLICATION ET INTERPRÉTATION

1. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à tout système de transport ferroviaire exploité sur un site industriel ainsi que sur les embranchements reliant ce site à la ligne de chemin de fer la plus rapprochée.

2. À moins que le contexte ne s'y oppose, les dispositions du présent chapitre qui concernent les locomotives visent aussi tout autre matériel de traction.

SECTION II

NORMES DE SÉCURITÉ

3. Le conducteur d'une locomotive ne peut la faire circuler à une vitesse supérieure à la vitesse de marche à vue et en aucun cas à une vitesse supérieure à 16 kilomètres à l'heure (10 milles à l'heure).

La vitesse de marche à vue est celle qui permet l'arrêt de la locomotive en deçà de la moitié de la distance de visibilité d'un matériel roulant ou d'un aiguillage mal orienté.

4. Tout employé de l'exploitant d'un système de transport ferroviaire doit lui signaler, par le moyen de communication le plus rapide, toute situation susceptible de compromettre la sécurité ferroviaire.

En cas d'urgence, il doit faire arrêter le mouvement ferroviaire par tout moyen de signalisation dont il dispose.

5. Le conducteur de la locomotive est responsable de la conduite du matériel roulant.

6. Nul ne peut :

1° se tenir sur le chemin d'un matériel roulant en mouvement ;

2° se tenir sur le côté ou sur le toit d'un matériel roulant en mouvement à un endroit où le gabarit est réduit ;

3° se tenir sur l'échelle de bout d'un wagon en mouvement, sauf pour manier un frein à main ;

4° monter à bord d'un matériel roulant ou en descendre autrement qu'en utilisant une échelle munie de marches et de mains courantes.

SECTION III

EMPLOIS ESSENTIELS À LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

7. Les emplois suivants sont essentiels à la sécurité ferroviaire :

1° le contremaître de l'exploitation ferroviaire ;

2° le contremaître de l'entretien de la voie ;

3° le conducteur de la locomotive ;

4° le serre-freins ;

5° le signaleur.

Une équipe de locomotive est composé d'un conducteur et d'au moins un serre-freins. Toutefois, le conducteur peut utiliser seul une télécommande portative de locomotive sans faire partie d'une équipe.

Seul un conducteur de locomotive peut utiliser une télécommande portative de locomotive.

Toute personne peut cumuler plus d'un emploi essentiel à la sécurité ferroviaire.

8. Toute personne doit, pour exercer les fonctions d'un emploi essentiel à la sécurité ferroviaire, être titulaire d'un certificat de compétence délivré par l'exploitant.

9. Toute personne qui désire exercer un emploi essentiel à la sécurité ferroviaire doit remplir les conditions d'admission suivantes :

1° elle doit suivre une période de formation théorique dispensée par l'exploitant et destinée à lui permettre d'apprendre les règles de sécurité ferroviaire reliées à l'exercice de sa fonction et celles prévues au présent règlement ;

2° elle doit suivre une période d'apprentissage dispensée par l'exploitant et destinée à lui permettre de maîtriser les exigences de l'emploi;

3° elle doit apprendre où se trouve l'emplacement des dérailleurs, des aiguillages et leurs dispositifs de verrouillage;

4° elle doit réussir l'examen des connaissances acquises pendant les périodes de formation et d'apprentissage;

L'exploitant doit lui remettre ou consigner au dossier, après la réussite de l'examen, le certificat de compétence visé à l'article 8, lequel mentionne, outre le nom de l'employé, les emplois reconnus par le certificat de compétence ainsi que les dates de l'examen et de l'expiration du certificat.

L'exploitant ne peut affecter à l'exercice des fonctions d'un emploi essentiel à la sécurité ferroviaire une personne non qualifiée, sauf s'il agit d'un apprenti qui agit sous la supervision immédiate d'un titulaire du certificat requis. Il ne peut non plus maintenir dans l'exercice des fonctions de cet emploi une personne dont le dernier examen réussi de connaissances acquises remonte à plus de 5 ans.

10. L'exploitant doit préparer un manuel d'exploitation ferroviaire, lequel contient les documents suivants:

1° le présent règlement;

2° les règles particulières d'exploitation ferroviaire dans l'entreprise, le cas échéant;

3° une description de la voie qui indique l'emplacement des dérailleurs, des aiguillages, des arrêts obligatoires et des sites de chargement et de déchargement;

4° les règles de sécurité approuvées par le ministre en vertu de l'article 55 de la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé (L.R.Q., c. S-3.3) qui régissent la circulation dans les zones où des signaux d'enclenchement fonctionnent, le cas échéant;

5° les instructions de sécurité prescrites par le fabricant de la télécommande portative de locomotive, le cas échéant.

11. L'exploitant doit remettre à chaque personne qui exerce les fonctions d'un emploi essentiel à la sécurité ferroviaire un exemplaire du manuel d'exploitation ferroviaire à jour.

12. Le conducteur de la locomotive, dans l'exercice de ses fonctions, doit avoir en sa possession le manuel d'exploitation ferroviaire à jour.

13. Nul ne peut exercer les fonctions d'un emploi essentiel à la sécurité ferroviaire s'il y a, dans son organisme, quelque présence d'alcool ou de stupéfiants.

L'exploitant ne peut sciemment permettre à une personne d'exercer les fonctions d'un emploi essentiel à la sécurité ferroviaire s'il y a, dans son organisme, quelque présence d'alcool ou de stupéfiants.

SECTION IV **SYSTÈME DE COMMUNICATION**

14. Au début de leur service, les membres d'une équipe de locomotive doivent faire entre eux un essai de leurs radios, s'ils en possèdent.

Les postes de radio doivent, lorsqu'ils ne sont pas utilisés, être réglés au canal d'attente, à un volume qui permet une écoute permanente.

Les obligations prévues au présent article ne s'appliquent pas lorsqu'une seule télécommande portative de locomotive est utilisée.

15. Lorsque la radio est utilisée pour diriger une manoeuvre, le sens du mouvement et la distance à parcourir doivent être indiqués dans chaque message.

Le conducteur de la locomotive doit s'arrêter immédiatement si, parvenu à la moitié de la distance à parcourir, il n'a pas reçu un autre message.

16. Le serre-freins et le signaleur ne peuvent utiliser les signaux à mains simultanément avec la radio.

17. Les signaux à mains doivent être donnés conformément aux normes décrites à l'annexe I.

La lanterne doit être utilisée du coucher au lever du soleil et lorsque les signaux de jour ne peuvent être vus distinctement.

18. Les ordres communiqués par signaux à mains doivent être donnés par le signaleur d'un endroit où le destinataire peut les voir distinctement et suffisamment tôt pour être correctement exécutés.

19. Le signal d'avancer ou de reculer doit être donné directement au conducteur par rapport à l'avant de la locomotive de tête.

20. Le conducteur de la locomotive doit interpréter comme un signal d'arrêt:

1° le signal à main ou le signal radio ambigu quant à sa signification ou quant à son destinataire;

2^o la disparition de son champ de vision, du signaleur ou de son signal.

21. Le conducteur de la locomotive doit en faire sonner la cloche au moins 20 secondes avant qu'elle n'arrive à un passage à niveau et jusqu'à ce que celui-ci soit entièrement occupé par la locomotive ou par le matériel roulant.

En aucun cas, le conducteur ne peut traverser un passage à niveau en utilisant une locomotive qui ne dispose pas d'une cloche opérationnelle.

22. L'usage du sifflet ou du klaxon de la locomotive par le conducteur n'est autorisé qu'à des fins de communication ferroviaire.

Le conducteur doit donner les signaux par sifflet ou klaxon conformément aux normes décrites à l'annexe II.

En aucun cas, le conducteur ne peut utiliser une locomotive qui ne dispose pas d'un sifflet ou d'un klaxon opérationnel.

23. À moins qu'il n'utilise une télécommande portative de locomotive, le conducteur ne peut mettre une locomotive en mouvement avant d'avoir reçu le signal ou les instructions d'un membre de son équipe. Avant de faire avancer ou reculer la locomotive, il doit en faire sonner la cloche ou, à défaut, en actionner le sifflet ou le klaxon.

24. Lorsque du matériel roulant est poussé, un membre de l'équipe de la locomotive ou un signaleur doit se poster sur le véhicule de tête ou à proximité de celui-ci. Cette personne doit observer la voie et, le cas échéant, donner au conducteur de la locomotive les signaux et les instructions pour diriger le mouvement ferroviaire.

Si le conducteur utilise une télécommande portative de locomotive, il peut lui-même se placer sur le véhicule de tête ou à proximité de celui-ci.

En bordure d'un chemin public non protégé par une clôture ou une barrière, la personne placée sur le véhicule de tête ou à proximité de celui-ci, doit prévenir les usagers qui franchissent la voie ou s'apprêtent à le faire de l'arrivée du matériel roulant.

L'obligation prévue au premier alinéa ne s'applique pas lorsque le matériel roulant est introduit dans un bâtiment destiné au déchargement des rebuts de métaux.

SECTION V

PHARES ET SYSTÈME DE SIGNALISATION

25. La locomotive doit être munie d'un phare blanc à l'avant.

Ce phare doit éclairer à son intensité maximale lorsque la locomotive est en mouvement sauf lorsqu'elle circule à proximité d'un chemin public auquel cas le conducteur doit le mettre en veilleuse.

Malgré le deuxième alinéa, le phare avant de la locomotive doit éclairer à son intensité maximale lorsque la locomotive approche d'un passage à niveau jusqu'à ce que le passage soit entièrement occupé par le matériel roulant.

26. La locomotive qui n'a pas de phare blanc à l'arrière doit être munie d'un feu de marche arrière.

Le conducteur de la locomotive doit allumer ce phare ou ce feu lorsque la locomotive recule.

27. Lorsque le phare blanc avant de la locomotive est en panne et que celle-ci a des phares de fossé, le conducteur de la locomotive doit les allumer.

Il doit éteindre les phares de fossé durant les manœuvres sauf lorsqu'ils sont utilisés en remplacement du phare blanc avant.

28. Un membre de chaque catégorie d'employés qui travaillent sur ou à bord du matériel roulant immobilisé sur une voie doit placer, aux extrémités de ce matériel, un drapeau bleu le jour, doublé d'un feu bleu la nuit lorsque le drapeau n'est pas éclairé, pour signaler leur présence.

Du matériel roulant ne peut être placé sur la même voie et masquer la signalisation installée conformément au premier alinéa, à moins que la locomotive qui l'amène demeure sur la voie jusqu'à ce que la signalisation soit déplacée pour inclure ce matériel roulant dans celui déjà visé par la signalisation.

L'obligation prévue au premier alinéa ne s'applique pas lorsque le matériel roulant est placé sur une voie protégée conformément au paragraphe 1^o de l'article 56.

La signalisation prévue au premier alinéa doit être montée sur des supports à une hauteur qui assure sa visibilité à partir du matériel roulant.

29. Seul un membre de la même catégorie d'employés qui a placé la signalisation est autorisé à l'enlever ou à la déplacer.

30. Avant d'entreprendre des travaux de réparation urgente sur la locomotive ou sur le matériel roulant qui lui est attelé et, en l'absence de la signalisation prévue au premier alinéa de l'article 28, un membre de chaque équipe d'employés doit prévenir le conducteur de la locomotive.

Le conducteur doit maintenir la locomotive immobilisée jusqu'à ce qu'il ait constaté que tous les employés sont partis.

31. Le conducteur d'une locomotive ne peut franchir la signalisation visée à l'article 28. Il ne peut non plus franchir un signal ou un panneau indicateur à emplacement fixe dont il ne connaît pas la signification.

32. Les indications des signaux d'enclenchement commandent l'utilisation des itinéraires et autorisent la circulation du matériel roulant à l'intérieur d'une zone, la zone enclenchée, laquelle est délimitée par des signaux d'enclenchement opposés situés aux extrémités de la zone.

Le conducteur d'une locomotive ne peut pénétrer dans une zone enclenchée sans avoir en sa possession les règles de sécurité qui régissent la circulation dans cette zone et il doit les respecter.

SECTION VI

AIGUILLAGES ET DÉRAILLEURS

33. Tout aiguillage doit être immobilisé au moyen d'un cadenas verrouillé ou d'un crochet après la manoeuvre de ses aiguilles. Le cadenas ou le crochet doit être installé de façon à ce que l'aiguillage ne puisse être manoeuvré sans que l'un de ceux-ci soit enlevé.

Si l'aiguillage est muni d'une cible, celle-ci doit être de couleur verte lorsqu'elle est orientée pour l'itinéraire normal et de couleur jaune lorsqu'elle est orientée pour l'autre itinéraire.

34. La personne qui manoeuvre un aiguillage doit se tenir à l'écart de la trajectoire du levier de manoeuvre lorsqu'elle le soulève ou le relâche.

Après avoir orienté manuellement l'aiguillage, elle doit en examiner les aiguilles pour vérifier si l'aiguillage est bien orienté.

35. Tout employé qui constate qu'un aiguillage est endommagé doit en informer l'exploitant pour qu'il en interdise l'accès jusqu'à ce qu'il soit réparé.

36. Aucun mouvement ferroviaire qui franchit un aiguillage à ressort par le talon ne peut être inversé.

37. En présence de glace ou de neige, le conducteur de la locomotive qui s'apprête à franchir un aiguillage à ressort par le talon doit s'arrêter pour qu'un membre de l'équipe de la locomotive ou l'utilisateur de la télécommande portative de locomotive examine les aiguilles et en retire la glace ou la neige, le cas échéant.

38. Un membre de l'équipe de la locomotive ou l'utilisateur de la télécommande portative de locomotive doit maintenir des dérailleurs en position de déraillement aux endroits où du matériel roulant, laissé sur la voie, risque de se déplacer et de causer un accident.

Ces dérailleurs doivent être visibles et disposés pour faire dérailler le matériel roulant du côté le plus sécuritaire.

Les dispositifs de fixation des dérailleurs doivent maintenir le dérailleur opérationnel en tout temps. Les dérailleurs doivent être cadenassés lorsqu'ils sont placés dans un lieu ouvert au public et sans surveillance.

SECTION VII

MÉCANISMES DE FREINAGE

39. Le conducteur d'une locomotive ne peut laisser du matériel roulant sur une voie ferrée sans qu'un nombre suffisant de freins à main aient été serrés par le serre-freins pour l'immobiliser ou, à défaut, sans l'avoir immobilisé avec des sabots.

Avant d'atteler du matériel roulant à une locomotive, le conducteur doit s'assurer qu'il est immobilisé conformément au premier alinéa.

40. Le conducteur d'une locomotive doit vérifier que toutes les personnes à bord et à proximité du matériel roulant ont été prévenues avant de l'atteler à la locomotive et avant de le déplacer.

41. Avant d'effectuer une manoeuvre par lancement, le conducteur d'une locomotive doit prévoir son déroulement et vérifier si l'aiguillage et les freins à main fonctionnent.

La manoeuvre par lancement est interdite avec du matériel roulant à bord duquel se trouve une personne ou avec du matériel roulant portant une plaque indiquant la présence de matières dangereuses conformément à l'article 98. Cette manoeuvre est également interdite sur un aiguillage à ressort.

42. Le conducteur d'une locomotive doit faire l'essai des freins de celle-ci avant de s'en servir, lorsqu'elle a été garée pendant plus de 8 heures ou lorsqu'elle a été modifiée ou réparée.

Cet essai consiste à vérifier le serrage et le desserrage des freins de la locomotive.

43. Le conducteur d'une locomotive doit faire l'essai des freins de la locomotive et du matériel roulant avant de les sortir du site industriel.

Cet essai consiste à vérifier le serrage et le desserrage des freins de la locomotive et, s'il y a lieu, des freins du dernier véhicule du convoi et d'un nombre suffisant de freins du matériel roulant pour arrêter le mouvement.

44. Le conducteur d'une locomotive ne peut quitter le site industriel si le dernier véhicule du convoi ne dispose pas de freins opérationnels ou si le matériel roulant ne dispose pas suffisamment de freins pour arrêter le mouvement, sauf si toutes les conditions suivantes sont réunies :

1° le matériel roulant ne transporte aucune matière dangereuse ;

2° l'embranchement d'accès ne comporte aucun passage à niveau ;

3° un nombre suffisant de dérailleurs sont placés sur l'embranchement d'accès pour empêcher tout matériel roulant qui se détacherait du convoi de causer un accident.

45. En aucun cas, le conducteur ne peut utiliser une locomotive qui ne dispose pas de freins opérationnels.

46. Le système de freinage de la locomotive doit être entretenu par l'exploitant conformément aux instructions du fabricant.

47. L'essai de la télécommande portative d'une locomotive doit permettre de vérifier que :

1° les freins de la locomotive se serrent et se desserrent ;

2° le dispositif de freinage d'urgence fonctionne ;

3° les freins se serrent et coupent l'alimentation des moteurs de traction de la locomotive lorsque l'utilisateur de la télécommande en perd le contrôle.

L'utilisateur de la télécommande portative doit respecter les instructions du fabricant.

48. Les essais de freins prévus à l'article 43 doivent être consignés dans un registre qui doit être conservé sur le site par l'exploitant pendant au moins un an à compter de la date de chaque essai.

Ce registre doit indiquer la date de l'essai, l'état des freins de la locomotive et, de ceux du dernier véhicule du convoi, le pourcentage de freins opérationnels et le nom du conducteur.

SECTION VIII ENTRETIEN DES VÉHICULES ET ÉQUIPEMENTS

49. L'exploitant doit soumettre chaque wagon qui circule uniquement sur son site ou sur la voie d'accès à ce site à une vérification annuelle de sécurité effectuée par une personne qui possède les connaissances, la formation et l'expérience nécessaires au repérage des défauts du matériel remorqué visés aux articles 50 à 54.

Cette personne doit remplir une fiche de vérification pour chaque wagon vérifié, indiquant la nature des anomalies constatées, les mesures correctives prises, la date de cette vérification et la signer. L'exploitant doit conserver cette fiche sur le site pendant au moins deux ans à compter de la date de cette vérification.

50. Avant d'autoriser le chargement d'un wagon, le responsable de l'exploitation ferroviaire doit le faire vérifier visuellement aux fins de déceler la présence de l'une des anomalies suivantes :

1° une pièce traîne sous la caisse ou dépasse un côté de la caisse ;

2° une porte ou un attelage est mal fixé ;

3° une roue est cassée ou très fissurée.

Lorsqu'une de ces anomalies est décelée, le wagon doit être retiré du service jusqu'à ce qu'il soit réparé.

51. Le responsable doit retirer du service jusqu'à ce qu'il soit réparé, tout wagon qui présente l'une des défauts suivantes :

1° la jante, le boudin, la toile ou le moyeu d'une roue est fissuré ou rompu ;

2° un essieu est fissuré, déformé ou rompu ;

3° une partie extérieure d'un roulement à rouleaux est fissurée, rompue ou déformée ;

4° un adaptateur de roulements à rouleaux est manquant, fissuré ou rompu ;

5° une traverse danseuse ou un longeron de bogie est rupturé.

52. Le responsable doit retirer du service, jusqu'à ce qu'il soit réparé, tout wagon dont la caisse présente l'une des défauts suivantes :

1° la longrine centrale est rompue ou, s'il s'agit d'un wagon citerne, elle présente une fissure dans le métal de base ;

2° une poutre transversale ou une traverse pivot est rompue;

3° la crapaudine est rompue;

4° au moins deux butées de porte manquent ou sont rompues;

5° les supports de sécurité des portes coulissantes ou affleurantes manquent ou sont endommagés;

6° les portes coulissantes ou affleurantes sont sorties de leurs rails.

Doit aussi être retiré du service un wagon plat dont les dispositifs d'arrimage sont usés ou endommagés au point de ne plus remplir leur fonction. Il en est de même lorsqu'un objet sur ce wagon n'est pas bien arrimé et peut tomber.

53. Le responsable doit retirer du service jusqu'à ce qu'il soit réparé, tout wagon dont l'attelage présente l'une des déficiences suivantes :

1° un bras d'attelage est déformé et désaligné de sorte que l'attelage automatique est impossible;

2° un étrier d'attelage est rompu;

3° une clavette d'attelage ou sa retenue ne fonctionne pas ou est manquante;

4° la plaque de retenue d'un axe vertical d'un bras d'attelage ou une plaque d'appui est manquante ou rompue;

5° la face intérieure de traction d'une mâchoire d'attelage est rompue ou fissurée;

6° la retenue de l'axe d'un bras d'attelage manque ou est rompue.

54. Les échelles des wagons doivent être munies de marchepieds ou d'échelons placés à une hauteur d'au plus 60 cm (24 po) au dessus du rail et en retrait à 10 cm (4 po) ou moins de la paroi latérale.

Elles doivent être munies d'une marche additionnelle lorsque le marchepied ou l'échelon est placé à une hauteur de plus de 50 cm (20 po) au dessus du rail.

SECTION IX **NORMES D'ENTRETIEN DES VOIES FERRÉES**

55. Avant d'entreprendre des travaux d'entretien sur la voie ferrée, le contremaître qui les dirige doit en informer le responsable de l'exploitation ferroviaire.

56. Avant d'entreprendre des travaux d'entretien sur la voie ferrée, le contremaître qui les dirige doit la protéger de l'une des façons suivantes :

1° soit en cadenassant chaque aiguillage au moyen d'un cadenas dont il est le seul à en posséder la clef, lequel aiguillage doit être placé dans la position qui empêche l'accès à la voie visée;

2° soit en plaçant, entre les rails, un signal d'arrêt aux deux extrémités de la zone des travaux, lequel est constitué d'un drapeau rouge et d'un système de surveillance.

La signalisation prévue au paragraphe 2° du premier alinéa doit être montée sur des supports à une hauteur qui assure sa visibilité à partir du matériel roulant. Elle ne peut être enlevée sans l'autorisation de ce contremaître.

57. Il est interdit de placer sur la voie ferrée du matériel roulant qui masquerait la signalisation visée à l'article 56, à moins que la locomotive ne demeure sur la voie jusqu'à ce que cette signalisation soit déplacée pour inclure ce matériel roulant dans la nouvelle zone à protéger.

58. Le conducteur d'une locomotive ne peut franchir le signal d'arrêt visé au paragraphe 2° du premier alinéa de l'article 56.

59. À chaque semestre et avant de permettre la circulation ferroviaire après un incendie, une inondation, un tremblement de terre, une tempête ou un autre phénomène susceptible d'avoir endommagé la structure de la voie ferrée, l'exploitant doit faire effectuer une vérification visuelle des voies en service par une personne qui possède les connaissances, la formation et l'expérience nécessaires au repérage des déficiences de la voie visées aux articles 60 à 82.

Les inspections s'effectuent à pied ou à bord d'un matériel roulant. Toutefois, les branchements et les traversées de voies doivent être inspectés à pied.

L'identification de la voie inspectée, l'emplacement et la nature des anomalies constatées, les mesures correctives prises, la date de la vérification et le nom de la personne qui a procédé à l'inspection doivent être consignés dans un registre des inspections et conservés sur le site par l'exploitant pendant au moins deux ans à compter de la date de l'inspection.

60. Les ouvrages de drainage doivent être entretenus de manière à assurer l'évacuation des eaux de ruissellement en bordure de la voie.

61. L'écartement des rails doit être égal ou supérieur à 142,24 cm (4 pi 8 po) et égal ou inférieur à 147,32 cm (4 pi 10 po).

Il se mesure entre les champignons des rails dans un plan perpendiculaire aux rails, à une distance de 1,59 cm (5/8 po) au-dessous de la table de roulement du champignon.

62. Les variations maximales du tracé, par rapport à la normale, mesurées sur une corde de 18,9 m (62 pi) ne doivent pas excéder 12,7 cm (5 po).

Lorsque la voie est droite, les extrémités de la corde doivent être placées sur la face intérieure du champignon d'un rail, à 1,59 cm (5/8 po) au-dessous de la table de roulement du champignon. L'un ou l'autre rail peut être choisi pourvu que ce soit toujours le même sur toute la longueur du tronçon.

Lorsque la voie est courbe, les extrémités de la corde doivent être placées sur la face intérieure du champignon du rail haut, à 1,59 cm (5/8 po) au-dessous de la table de roulement.

63. Le rail extérieur d'une courbe ne peut être placé plus bas que le rail intérieur, ni être surélevé de plus de 15,24 cm (6 po).

64. Le nivellement de la voie doit respecter les conditions suivantes :

1° le raccordement à l'extrémité d'une rampe, sur une longueur de 9,45 m (31 pi) ne peut être supérieur à 8,89 cm (3 1/2 po) ;

2° l'écart de la flèche, par rapport au profil uniforme sur une corde de 18,9 m (62 pi) ne peut être, sur l'un ou l'autre rail, supérieur à 7,62 cm (3 po) ;

3° l'écart de dévers par rapport au dévers requis dans une courbe de raccordement ne peut être supérieur à 4,44 cm (1 3/4 po) ;

4° la variation de dénivèlement transversal dans une courbe de raccordement ne peut, sur une longueur de 9,45 m (31 pi), être supérieure à 5,08 cm (2 po) ;

5° l'écart par rapport au plan horizontal en tout point de la voie droite ou par rapport au dévers requis entre les courbes de raccordement ne peut être supérieur à 7,62 cm (3 po) ;

6° l'écart de nivellement transversal entre deux points séparés d'au plus 18,9 m (62 pi) sur une voie droite et entre deux courbes de raccordement ne peut être supérieur à 7,62 cm (3 po).

65. La voie ferrée doit reposer sur des matériaux de fondation qui en assurent le drainage.

66. Tout tronçon de voie de 11,88 m (39 pi) doit reposer sur au moins 5 traverses réparties également et exemptes :

1° de rupture de part en part ;

2° de fissures ou de défauts permettant au ballast de pénétrer dans la traverse ou empêchant la fixation de crampons ou d'attaches de rail ;

3° de détériorations telles que les selles de rail ou le patin des rails puissent se déplacer latéralement sur plus de 1,27 cm (1/2 po) par rapport à la traverse ;

4° d'entailles causées par les selles sur une profondeur supérieure à 40 % de l'épaisseur de la traverse ;

5° d'avaries causées par un déraillement, par des pièces traînantes ou par un incendie de sorte que les traverses ne puissent plus assurer le maintien du nivellement, de l'écartement et du tracé.

67. Pour l'application des articles 61 à 64 et du paragraphe 3° de l'article 66 l'ampleur du mouvement des rails, lorsque la voie est sous charge, doit être ajoutée aux valeurs mesurées lorsque la voie n'est pas chargée.

68. Les voies doivent comporter au moins une traverse exempte des défauts mentionnés à l'article 67 dont l'axe longitudinal est situé dans un intervalle de 60 cm (24 po) de chaque côté d'un joint.

69. Le responsable de l'exploitation ferroviaire doit arrêter la circulation du matériel roulant tant que subsiste sur un rail, l'une des déficiences suivantes :

1° une fissuration transversale composée ou sous empreinte de patinage qui affecte 100 % de la section transversale du champignon ;

2° une fissuration verticale du champignon ;

3° une fissuration horizontale au congé âme-champignon ;

4° une étoilure du trou d'éclissage se propageant dans le champignon ;

5° une fissuration du patin supérieure à 15,24 cm (6 po) ;

6° une rupture franche.

Malgré le premier alinéa, la circulation du matériel roulant est autorisée à la condition qu'elle soit dirigée par une personne désignée par l'exploitant.

Les défauts mentionnés aux paragraphes 1^o, 5^o et 6^o du premier alinéa peuvent être corrigés par l'installation d'éclisses.

70. Le désaffleurement des rails à un joint ne doit pas dépasser 0,63 cm ($\frac{1}{4}$ po).

71. Les joints de rails doivent présenter des caractéristiques et des dimensions compatibles avec les rails qu'ils réunissent.

72. Les éclisses doivent être maintenues en place, par au moins un boulon sur chaque rail, dont le serrage permet à la fois la fixation des rails et leur déplacement longitudinal dans le joint.

73. Toute éclisse fissurée ou rompue entre les deux trous de boulon centraux doit être remplacée.

L'exploitant ne peut utiliser un rail ou une éclisse dont un trou de boulon a été obtenu par un procédé thermique.

74. Les rails doivent être munis d'un nombre suffisant d'anticheminants pour empêcher leur déplacement longitudinal.

Les anticheminants doivent être espacés à peu près également sur la longueur du rail et du même côté de la traverse sur les deux rails.

75. Les rails doivent être maintenus en place par des attaches en nombre suffisant qui en assurent l'écartement.

76. Dans les branchements et dans les croisements de deux lignes de chemin de fer :

1^o les dispositifs de fixation doivent être réglés de façon à maintenir solidement en place les éléments d'appareils de voie ;

2^o l'alignement, le nivellement et l'écartement des voies doivent être maintenus ;

3^o les aiguilles, les coeurs et les contre-rails doivent être exempts d'éléments pouvant faire obstacle au passage des roues du matériel roulant ;

4^o les ornières doivent être propres et avoir une largeur d'au moins 3,81 cm ($1\frac{1}{2}$ po) et d'au plus 5,08 cm (2 po) et une profondeur d'au moins 3,81 cm ($1\frac{1}{2}$ po).

77. Les contre-aiguilles doivent être fixées solidement sur leurs platines tout en évitant un serrage des contrefiches susceptible de renverser les contre-aiguilles.

78. Chaque aiguille doit coller au contre-aiguille correspondant lorsque l'appareil de manoeuvre de l'aiguillage est dans l'une des deux positions d'immobilisation.

79. La profondeur de l'ornière entre la surface de roulement du coeur de croisement et le fond de l'ornière doit être d'au moins 3,49 cm ($1\frac{3}{8}$ po).

80. Le bord extérieur de la table de roulement des roues ne peut entrer en contact avec la face intérieure d'une patte de lièvre mobile.

Le talon des pattes de lièvre mobiles doit être fixé avec des boulons serrés. Les ressorts doivent avoir une tension suffisante pour maintenir la patte de lièvre contre l'aiguille.

L'intervalle entre l'éperon de retenue et son boîtier ne peut être supérieur à 0,63 cm ($\frac{1}{4}$ po).

Tout coeur de croisement présentant un défaut à proximité d'un trou de fixation d'une éclisse ou une fissuration du congé âme-champignon doit être remplacé.

81. Le rebord surélevé le long de la bande de roulement des coeurs de croisement autoprotégés ne peut présenter une usure supérieure à 0,95 cm ($\frac{3}{8}$ po).

Lorsque le rechargement en voie d'un coeur de croisement autoprotégé est effectué, le rebord surélevé avant la pointe du coeur doit être rechargé.

82. La distance entre la pointe du coeur de croisement et la face active du contre-rail ne peut être inférieure à 137,48 cm ($4\text{ pi }6\frac{1}{8}$ po).

CHAPITRE II

SÉCURITÉ FERROVIAIRE AUX PASSAGES À NIVEAU

SECTION I

OBJET

83. Le présent chapitre régit la circulation ferroviaire aux passages à niveau au sens du paragraphe 2^o de l'article 1 de la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé et dans les cas prévus au deuxième alinéa de l'article 18 de cette loi.

SECTION II PANNEAUX DE SIGNALISATION

84. Les panneaux de signalisation de passage à niveau doivent être conformes à ceux décrits à l'annexe III et indiquer le nombre de voies lorsque la route traverse deux voies ou plus. Le point milliaire du passage à niveau doit être indiqué au dos de l'un des panneaux de signalisation.

Ces panneaux doivent être recouverts, sur toute leur surface, d'un blanc argenté conforme à la norme 62-GP-11M, niveau de réflexion 1 ou meilleur. Leur réflectivité ne doit jamais être inférieure à 50 % de sa valeur initiale. La bordure doit être tracée à l'encre rouge transparente par sérigraphie. Le chiffre et l'illustration de voies doivent être en noir ou dessinés à l'encre rouge transparente par sérigraphie.

De plus, ces panneaux doivent être installés conformément à l'annexe IV. Lorsque la distance, mesurée le long de la voie publique entre les axes de deux voies ferrées adjacentes, est supérieure à 30 mètres (100 pi), chaque passage à niveau est considéré comme distinct.

SECTION III RÈGLES DE CIRCULATION

85. Le conducteur de la locomotive désigne un membre de son équipe pour protéger un passage à niveau avant de le franchir lorsque :

1° le passage à niveau n'est pas protégé par un gardien, un signaleur ou des barrières et que le conducteur ne peut le voir complètement ;

2° le dispositif de signalisation automatique du passage à niveau est défectueux ;

3° le passage à niveau est muni d'un dispositif de signalisation automatique et le matériel roulant doit repasser en sens inverse après l'avoir franchi sans actionner de nouveau le dispositif de signalisation automatique.

Le conducteur ne peut engager le véhicule de tête dans le passage à niveau avant d'avoir reçu de la personne désignée le signal de le franchir.

86. La personne désignée par le conducteur doit se poster à un endroit où elle peut surveiller le passage à niveau et donner au conducteur les signaux et les instructions nécessaires.

Elle doit, à l'aide de signaux à mains, arrêter la circulation des véhicules et des piétons pour permettre le passage du matériel roulant. Elle doit demeurer à son

poste jusqu'à ce que le passage à niveau soit entièrement occupé par le matériel roulant.

87. Lorsque des manoeuvres s'effectuent à proximité d'un passage à niveau, le conducteur ne peut occuper avec du matériel roulant, pendant plus de cinq minutes, tout ou partie du passage, alors que des véhicules routiers ou des piétons attendent de le traverser.

Il doit prendre toutes les dispositions pour dégager le passage aux véhicules d'urgence dont les feux clignotants ou pivotants sont en opération.

88. Le conducteur de la locomotive ne peut stationner du matériel roulant à moins de 30 mètres (100 pi) d'un passage à niveau.

Le premier alinéa ne s'applique pas lorsque le matériel roulant est stationné à des fins de chargement ou de déchargement ou lorsqu'une barrière empêche l'accès du matériel roulant au passage à niveau.

89. Le conducteur de la locomotive ne peut placer du matériel roulant à un endroit où il déclenche inutilement un système de signalisation automatique.

90. Les boîtes qui renferment le contrôle manuel d'un dispositif de signalisation automatique doivent être fermées et cadenassées quand elles ne sont pas utilisées.

CHAPITRE III TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES

SECTION I OBJET ET INTERPRÉTATION

91. Le présent chapitre régit le transport ferroviaire des matières dangereuses et leur manutention.

92. Le paragraphe 1 de l'article 2.1, les articles 2.1.2, 2.3 à 2.4.2, les paragraphes 1 et 3 de l'article 2.5 et les articles 2.6 à 2.8, 2.16 à 2.19.2 et 2.33 à 2.35 du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses s'appliquent, compte tenu des adaptations nécessaires, à la manutention et au transport des matières dangereuses.

93. Dans le présent règlement, on entend par « Règlement sur le transport des marchandises dangereuses » : le Règlement concernant les marchandises dangereuses ainsi que la manutention, la demande de transport et le transport des marchandises dangereuses édicté en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses (1985) 119 Gaz. Can. II, 393, et modifié par les règlements édictés en vertu de cette loi et mentionnés à l'Index codifié des textes réglementaires au 31 décembre 1999, Gazette du Canada, Partie II.

94. Les mots et expressions qui apparaissent dans le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses ont la signification indiquée dans ce règlement ou dans la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses (1992, 40-41 Elizabeth II, c. 34) sauf dans les cas suivants où on entend par :

« inspecteur » : toute personne autorisée par le ministre des Transports à agir comme inspecteur pour l'application du présent règlement ;

« manutention » : toute opération, indépendamment des installations où elle a lieu, de chargement, de déchargement, de conteneurisation et d'emballage de matières dangereuses transportées par chemin de fer ou devant l'être.

Dans le paragraphe *b* de l'article 5.41 et dans les articles 7.16, 7.19 et 9.14 de ce règlement, on entend par « Directeur général », le directeur de la Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire du ministère des Transports du Québec.

Pour l'application de l'article 4.10 du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, la mention « CANUTEC (613) 996-6666 » est précédée par les mots « police locale et ».

SECTION II CLASSIFICATION

95. Est désignée comme « matière dangereuse », chacune des matières qui sont désignées comme marchandises dangereuses, par l'appellation individuelle ou collective, dans le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses.

96. Les matières dangereuses doivent être classées suivant la PARTIE III du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses.

Un renvoi à une classe de l'annexe de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses est un renvoi à la classification suivante :

Classe 1 : Explosifs, y compris les explosifs au sens de la Loi sur les explosifs (L.R.C., 1985, c. E-17) ;

Classe 2 : Gaz comprimés, liquéfiés, dissous sous pression ou liquéfiés à très basse température ;

Classe 3 : Liquides inflammables et combustibles ;

Classe 4 : Solides inflammables ; substances sujettes à l'inflammation spontanée ; substances qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables ;

Classe 5 : Substances comburantes ; peroxydes organiques ;

Classe 6 : Substances toxiques et substances infectieuses ;

Classe 7 : Matières radioactives et substances radioactives réglementées, au sens de la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique (L.R.C., 1985, c. A-16) ;

Classe 8 : Substances corrosives ;

Classe 9 : Produits, substances ou organismes qui sont inclus dans la présente classe par la liste II de l'annexe II du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses.

SECTION III DOCUMENTS

97. Les documents prescrits par la PARTIE IV du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses doivent accompagner, conformément aux dispositions de ce règlement, les matières dangereuses.

Toutefois le document d'expédition visé à l'article 4.4 de ce règlement peut remplacer le manifeste prescrit et, dans ce cas, le paragraphe *c* de l'article 4.15 et le paragraphe *b* de l'article 4.18 de ce règlement ne s'appliquent pas.

SECTION IV INDICATIONS DE DANGER

98. Les indications de danger prescrites par la PARTIE V du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses doivent être apposées conformément aux dispositions de ce règlement.

SECTION V NORMES ET RÈGLES DE SÉCURITÉ

99. Les dispositions des articles 6.1 à 6.8, 7.1 à 7.8, 7.16 à 7.19, 7.21 à 7.32, 7.32.2, 7.32.3, 7.33, 7.33.2, 7.33.3 à 7.39.1, 7.41 à 7.50, 8.1, 8.3 et 8.4.1 à 8.26 du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses s'appliquent lors du transport et de la manutention des matières dangereuses.

100. Celui qui prend ou confie la garde d'un véhicule ferroviaire ou d'un conteneur utilisé pour le transport d'une matière dangereuse doit observer les normes prévues à l'article 9.2, au paragraphe *a* de l'article 9.3, aux articles 9.7 et 9.10, au paragraphe 2 de l'article 9.11, aux paragraphes *a*, *b*, *e* et *g* de l'article 9.13 et à l'article 9.14 du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses.

101. Le certificat de formation visé au paragraphe *a* de l'article 9.3 du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses est valide pour une période de 36 mois calculée suivant les paragraphes 2 et 3 de l'article 9.4 du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses.

Le document visé au paragraphe *b* de l'article 9.3 de ce règlement peut remplacer le certificat de formation prévu au paragraphe *a* de cet article relativement au transport et à la manutention des matières dangereuses auxquelles il se rapporte.

SECTION VI **RESPONSABILITÉS DE L'EXPÉDITEUR**

102. Les articles 2.33 et 2.35 du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses s'appliquent à la personne qui demande le transport d'une matière dangereuse.

103. Les articles 97 et 98 s'appliquent à la personne qui demande le transport d'une matière dangereuse.

104. Les articles 7.1 à 7.8, 7.16 à 7.19, 7.21 à 7.32.2, 7.32.3, 7.33.3 à 7.39.1, 7.47 et 7.49 du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses s'appliquent à la personne qui demande le transport d'une matière dangereuse.

105. Les paragraphes *a*, *b*, *e* et *g* de l'article 9.13 du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses s'appliquent à la personne qui demande le transport d'une matière dangereuse.

CHAPITRE IV **ANNONCES DE TRAVAUX ET RAPPORTS**

106. Les travaux qui doivent être annoncées conformément à l'article 5 de la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé sont :

1^o la construction ou la modification d'une voie ferrée exigeant l'acquisition d'un terrain qui s'ajoute à l'emplacement d'une voie ferrée ;

2^o la construction ou la modification d'une ligne de chemin de fer pouvant influencer sur le drainage des terrains contigus à l'emplacement de la voie ferrée.

L'annonce doit être faite par un avis publié dans un quotidien et un hebdomadaire distribués sur le territoire où s'exécuteront les travaux.

La période pendant laquelle il peut être fait opposition aux travaux doit être d'au moins 60 jours.

107. Le rapport de trafic visé à l'article 49 de cette loi doit être rédigé selon la teneur prévue à l'annexe V.

Il doit être transmis annuellement avant le premier mars et il doit contenir les données, selon l'une ou l'autre des unités de mesure prévues à cette annexe, pour les activités de l'année précédente.

108. Le rapport d'accident visé à l'article 44 de cette loi doit être rédigé selon la teneur prévue à l'annexe VI.

L'exploitant est dispensé d'aviser le ministre et de produire un rapport d'accident dans l'un ou l'autre des cas suivants :

1^o aucun matériel roulant n'est impliqué dans l'accident ;

2^o l'accident s'est produit dans un atelier.

CHAPITRE V **DISPOSITIONS PÉNALES**

109. Toute contravention à l'une des dispositions du premier alinéa de l'article 3, des articles 6, 8, 10 à 13, des premier et deuxième alinéas de l'article 14, du deuxième alinéa de l'article 15, des articles 16, 18, 21 à 23, des premier et troisième alinéas de l'article 24, du deuxième alinéa de l'article 25, du deuxième alinéa de l'article 26, de l'article 27, du premier alinéa de l'article 28, des articles 29 à 31, du deuxième alinéa de l'article 32, des articles 34, 35, 37, du premier alinéa de l'article 38, des articles 39 à 46, du deuxième alinéa de l'article 47, des articles 49 à 53, 55 à 59, de l'article 69, du deuxième alinéa de l'article 73, des articles 85 à 87, du premier alinéa de l'article 88 de l'article 89 et des articles 97 à 100 constitue une infraction.

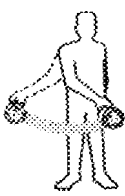
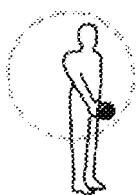



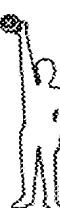
110. Toute contravention à l'une des dispositions des règles de sécurité approuvées ou imposées par le ministre en vertu de la section III du chapitre IV de la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé et concernant l'une des matières visées au Code de la sécurité ferroviaire constitue une infraction.

111. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2001.

ANNEXE I

(a. 17)

SIGNAUX À MAINS

Signal	Présentation	Signification
1° 	La main, le drapeau ou la lanterne balancée perpendiculairement à la voie	Arrêter
2° 	La main, le drapeau ou la lanterne animée d'un mouvement circulaire perpendiculaire à la voie et plus ou moins rapide selon la vitesse à atteindre	Reculer
3° 	La main, le drapeau ou la lanterne élevée et abaissée plus ou moins rapidement selon la vitesse à atteindre	Avancer
4° 	La main, le drapeau ou la lanterne tenue horizontalement à bout de bras	Ralentir
5° 	La main, le drapeau ou la lanterne balancée horizontalement au-dessus de la tête, perpendiculairement à la voie	Serrer le frein à air
6° 	La main, le drapeau ou la lanterne tenue à bout de bras au-dessus de la tête	Desserrer le frein à air

Tout objet vivement agité par quiconque sur la voie ou à proximité de la voie constitue un signal d'arrêt.

ANNEXE II

(a. 22)

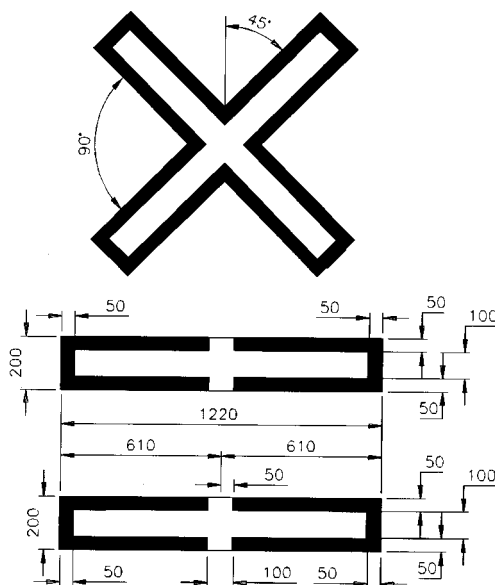
SIGNAUX PAR SIFFLET OU KLAXON

	Signal	Signification
1 ^o	o	Signal d'arrêt. Les pressions dans le circuit de freinage sont égales; le robinet d'arrêt peut être fermé et les wagons peuvent être désaccouplés.
2 ^o	oo	a) Réponse à un signal « d'arrêt » (autre qu'un signal fixe). b) Réponse à tout signal, quand aucune autre réponse n'est prévue. Note: Ce signal ne s'utilise pas en manoeuvre.
3 ^o	oooo	Demande de signaux;
4 ^o	Succession de coups brefs	Alerte les personnes ou les animaux qui sont sur la voie ou à proximité
5 ^o	-- o _	a) À chaque panneau indicateur commandant de siffler. b) À au moins 20 secondes de tous les passages à niveau. Le signal doit être prolongé ou répété jusqu'à ce que le passage à niveau soit entièrement occupé par la locomotive ou par les wagons qu'elle pousse. c) À intervalles fréquents quand la visibilité est réduite par le mauvais temps, par les courbes ou d'autres facteurs.

Les signaux sont représentés par « o » pour les coups brefs et par « _ » pour les coups longs.

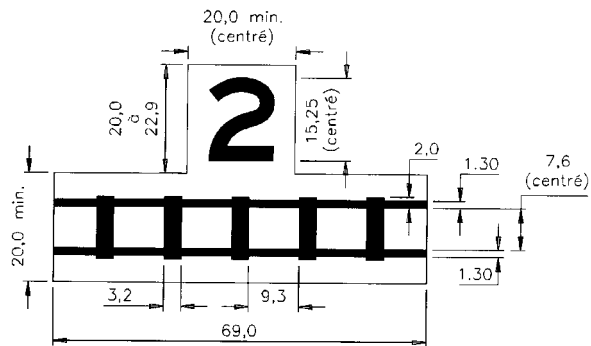
ANNEXE III

(a. 84)

CONFORMITÉ DES PANNEAUX DE SIGNALISATION DE PASSAGE À NIVEAU

A- PANNEAU INDICATEUR
DE PASSAGE À NIVEAU

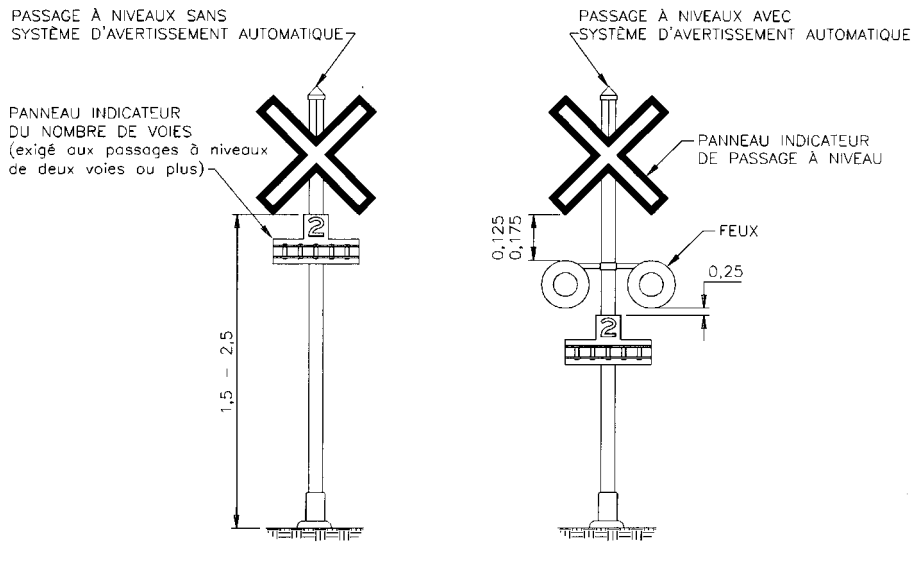
NOTE: Les cotes sont en millimètres

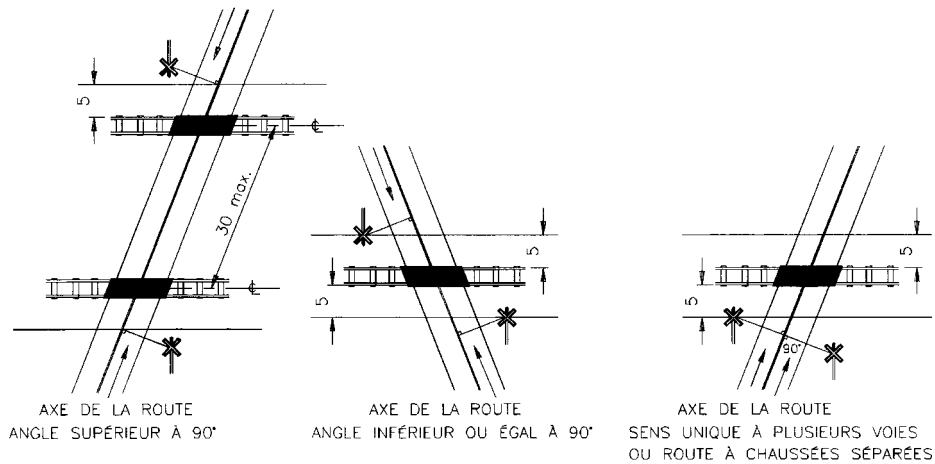


B- PANNEAU INDICATEUR DU NOMBRE DE VOIES
 (exigé aux passages à niveau de deux voies ou plus)
 NOTE: Les cotes sont en centimètres

ANNEXE IV
 (a. 84)

INSTALLATION DES PANNEAUX DE SIGNALISATION DE PASSAGE À NIVEAU





NOTE : Les cotes sont en mètres

ANNEXE V

(a. 107)

RAPPORT DE TRAFIC

NOM DE L'EXPLOITANT: _____

ANNÉE: _____

DESCRIPTION	UNITÉS	MÉTRIQUES	UNITÉS	CAN.
VOIES				
1	Longueur du réseau en exploitation	km		milles
2	Longueur des voies principales	km		milles
MATÉRIEL ROULANT EN SERVICE				
3	Locomotives en service	unités		unités
4	Wagons	unités		unités
EXPÉDITIONS				
5	Tonnes expédiées	tonnes		tonnes
Principales marchandises expédiées par catégorie				
a)		tonnes		tonnes
b)		tonnes		tonnes
c)		tonnes		tonnes
d)		tonnes		tonnes

DESCRIPTION	UNITÉS	MÉTRIQUES	UNITÉS	CAN.
ARRIVAGES				
6	Tonnes arrivées	tonnes	tonnes	
	Principales marchandises arrivées par catégorie			
a)		tonnes	tonnes	
b)		tonnes	tonnes	
c)		tonnes	tonnes	
d)		tonnes	tonnes	
PARAMÈTRES D'EXPLOITATION				
7	Tonnes transportées	tonnes	tonnes	
8	Total tonnes-km brutes ou tonnes- mille brutes	tonnes-km	tonnes-milles	
9	Total trains-km ou trains-mille	trains-km	trains-milles	
10	Tonnage brut par train	tonnes	tonnes	
11	Wagons chargés	unités	unités	
12	Wagons déchargés	unités	unités	
13	Passagers transportés	nombre	nombre	
14	Passagers-km ou passagers-mille	passagers-km	passagers-milles	
15	Employés ferroviaires	personnes-années	personnes-années	
16	Carburant consommé par les unités motrices	litres	gallons	

ANNEXE VI

(a. 108)

RAPPORT D'ACCIDENT

Exploitant _____
 Numéro du train ou autre matériel roulant _____ Direction _____
 Lieu de l'accident _____ p.m. _____ Gare _____
 Date _____ Heure _____ Locomotive n^o _____
 Tonnage brut du train _____ Nombre de wagons (voitures) _____ Wagons chargés _____
 Chef de train _____ Conducteur _____

Description de l'accident _____

Nombre de victimes tuées _____ Blessées _____
 Statut des victimes (passager, employés, autre) _____

Causes apparentes de l'accident _____

Enquête à venir : Oui _____ Non _____
 Autres observations _____

Signature (nom, adresse et fonction de l'auteur du rapport) _____

35227

Gouvernement du Québec

Décret 1402-2000, 29 novembre 2000

Loi sur les transports
 (L.R.Q., c. T-12)

Courtage en services de camionnage en vrac
 — **Modifications**

CONCERNANT le Règlement modifiant le Règlement sur le courtage en services de camionnage en vrac

ATTENDU QUE, en vertu des paragraphes *d, f, n.2, o, o.1, o.2 et q* de l'article 5 de la Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12), modifié par l'article 322 du chapitre 40 et par l'article 2 du chapitre 82 des lois de 1999, le gouvernement peut édicter des règlements sur les matières qui y sont mentionnées et en particulier sur les normes de représentativité pour être titulaire d'un permis de courtage;

ATTENDU QU'il y a lieu de changer la période durant laquelle le caractère représentatif des courtiers sera vérifié par la Commission des transports du Québec et de modifier certaines autres conditions applicables à la délivrance ou au renouvellement des permis de courtage et aux services de courtage;

ATTENDU QUE, en vertu de l'article 12 de la Loi sur les règlements (L.R.Q., c. R-18.1), un projet de règlement peut être édicté sans avoir fait l'objet de la publication préalable prévue à l'article 8 de cette loi lorsque l'autorité qui l'édicte est d'avis que l'urgence de la situation l'impose;

ATTENDU QUE, en vertu de l'article 13 de cette loi, le motif justifiant l'absence de publication préalable doit être publié avec le règlement;

ATTENDU QUE, de l'avis du gouvernement, l'urgence due aux circonstances suivantes justifie l'absence de la publication préalable du règlement annexé au présent décret: