



LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER
CARTIER

INDICATEUR

n° 12

EN VIGUEUR À 00 H 01 DIMANCHE
LE 20 FÉVRIER 2000

#7
de l'annee B

INSTRUCTIONS
P
O
U
R
L
E
S
C
H
E
M
I
N
S
D
E
F
E
R
C
A
R
T
I
E
R



LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER
CARTIER

INDICATEUR

n° 12

EN VIGUEUR À 00 H 01 DIMANCHE
LE 20 FÉVRIER 2000

S
C
H
E
M
E
I

S
C
H
E
M
E
II

S
C
H
E
M
E
III

S
C
H
E
M
E
IV

S
C
H
E
M
E
V

S
C
H
E
M
E
VI

S
C
H
E
M
E
VII

S
C
H
E
M
E
VIII

S
C
H
E
M
E
IX

S
C
H
E
M
E
X

S
C
H
E
M
E
XI

I
N
S
T
R
U
C
T
I
O
N
S
S
P
E
C
I
A
L
E
S

010-1-1000-1000

LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CARTIER

J'accuse réception de l'Indicateur n° 12 en vigueur à 0001 heure, le dimanche 20 février 2000

Nom : _____ Matricule : _____

Section : _____

Date : _____

RETOURNER À : Inspecteur des règlements
Chemin de fer Cartier
Port-Cartier (Québec)

CTO-1 130000 1441



TABLE DES MATIÈRES

SECTION I

1.0	SANTÉ ET SÉCURITÉ	1
1.1	TRANSPORT MÉDICAL LE LONG DE LA VOIE FERRÉE	1
1.2	PROCÉDURE DE VÉRIFICATION DU VÉHICULE	2
	DE SECOURS	
1.3	TRANSPORT DE WRIGHT À FERMONT EN CAS DE	2
	MALADIE, ACCIDENT OU AUTRE CAS URGENT	
1.4	RAPPORTS D'ACCIDENTS CORPORELS	2
1.5	ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAUX	2
1.6	COLLISIONS OU DÉRAILLEMENT	3
1.7	ENQUÊTES D'ACCIDENTS	4
1.8	INDICE DE DANGER DE FEU DE FORÊT	4
1.9	PROCÉDURE À SUIVRE EN CAS D'ACCIDENT	4
	ÉCOLOGIQUE	

SECTION II

1.0	INFORMATIONS GÉNÉRALES	1
1.1	HEURE NORMALE	1
1.2	ORGANIGRAMME	2
1.3	DISPOSITIONS DU CHEMIN DE FER	4
1.4	CHARGE MAXIMALE	8
1.4.1	CHARGE MAXIMALE AVEC 1 MOTEUR DE	8
	TRACTION COUPÉ	
1.5	VITESSE MAXIMALE PERMISE	9
1.5.1	DIVISION SUD	9
1.5.2	DIVISION NORD	10
1.5.3	MILLE 209.4	10
1.5.4	VOIES DE CONTOURNEMENT	10
1.5.5	TRAIN DES TRAVAILLEURS	11
1.6	INDICATEUR DE VITESSE	12
1.7	LIMITES DE VITESSE PERMANENTES	13



CTO 1-010
1-010

SECTION III

	1.0	NOTES EXPLICATIVES	1
	1.1	PORT-CARTIER	1
	1.1.1	HANGAR À DÉCHARGEMENT	1
	1.1.2	LIAISONS	2
SECT I	1.1.3	MANOEUVRES AUX ATELIERS	3
	1.1.4	TRAIN DE SECOURS	3
	1.1.5	WAGONS ÉTALONS	3
	1.1.6	AUTRES MANOEUVRES DANS LE TRIAGE	3
SECT II	1.2	Q.R.	5
SECT III	1.3	AIRPORT	6
	1.3.1	WAGONS 20579 ET 638	6
SECT IV	1.4	HOW	6
SECT V	1.5	LOVE	6
	1.5.1	PASSAGE À NIVEAU	6
	1.5.2	SIGNALISATION POUR PERMIS D'OCCUPATION DE LA VOIE	7
	1.5.3	TRIANGLE DE VIRAGE	7
SECT VI	1.5.4	VOIE 1, 2 ET 3	7
	1.5.6	DIAGRAMME DES VOIES À LOVE	8
	1.5.7	STATIONNEMENT DES TRAINS DE MINERAI	8
SECT VII	1.6	JONCTION SUD - JONCTION NORD	9
		JONCTION OUEST - LAC JEANNINE	
SECT VIII	1.7	MONT-WRIGHT	9
	1.7.1	VOIES N ^{OS} 16, 16A ET 17 (DYNO NOBEL)	10
	1.7.2	CHARGEMENT DES TRAINS DE MINERAI	10
SECT IX	1.7.3	PASSAGES À NIVEAU	11
	1.7.4	MONT-WRIGHT VOIE #13 (VOIE DE DÉCHARGEMENT DE DIESEL)	12
SECT X	1.7.5	DÉTECTEURS D'IMPACT DE ROUE	13
SECT XI	1.8	SITES DES PONTS	13
	1.9	SITES DES TUNNELS	13
INSTRUCTIONS SPÉCIALES	1.10	SITES DES PASSAGES À NIVEAU	13
	1.11	PASSAGES À NIVEAU POUR V.T.T. ET MOTONEIGE	14

1.12	SITES DES PASSAGES À NIVEAU PROTÉGÉS 14 PAR DES DISPOSITIFS AUTOMATIQUES DE SIGNALISATION	
1.13	SITES DES PASSAGES À NIVEAU SAISONNIERS 14 (AVRIL À OCTOBRE)	
1.14	SITES DES DÉTECTEURS DE PIÈCE TRAÎNANTE 14	
1.15	SITES DES DÉTECTEURS DE COUSSINETS ÉCHAUFFÉS 15	
1.16	SITES DES BATTERIES PRIMAIRES 15	
1.17	SITES DES DÉBARCADÈRES POUR VÉHICULES 15 RAIL-ROUTE	
1.18	SITES DES DÉRAILLEURS 16	
1.19	SITES DES ENDROITS RESTREINTS 16	
1.19.1	PORT-CARTIER 16	
1.19.2	ESPACE LIBRE SOUS LES PASSERELLES 17	
1.19.3	ESPACE RESTREINT SAISONNIER 17	
1.19.4	FOX 17	
1.19.5	LOVE 17	
1.19.6	WRIGHT 17	
1.20	SITES D'ESPACES LIBRES SOUS LES CÂBLES AÉRIENS 18	
1.20.1	PORT-CARTIER 18	
1.20.2	VOIE PRINCIPALE 19	
1.20.3	WRIGHT 19	

SECTION IV

1.1	DIRECTIVES GÉNÉRALES 1	
1.2	TRAINS DE TRAVAUX 1	
1.3	RAPPORTS DE RETARDS DES TRAINS 3	
1.4	HAUT LE PIED 3	
1.5	ACCOMODATION ET APPELS 4	
1.6	PROCÉDURE DE REPAS À L'HÔTEL FERMONT 5	
1.7	PASSAGERS ACCEPTÉS SUR LES TRAINS 5 DE MARCHANDISES ET TRAVAILLEURS	
1.8	PASSAGERS SUR LES TRAINS DE MINÉRAI 5	
1.9	MANOEUVRE DE WAGONS 6	
1.10	WAGONS COMPRESSEURS 7	

	2.0	MATÉRIEL ROULANT	8
	2.1	DÉTECTEURS DE COUSSINETS ÉCHAUFFÉS	8
	2.2	DÉTECTEURS DE COUSSINETS ÉCHAUFFÉS PARLANTS	8
	2.3	CALCUL DES WAGONS SUR DÉTECTEURS DE COUSSINETS ÉCHAUFFÉS PARLANTS	9
SECTION I	2.4	CHARGE DE DIMENSIONS EXCESSIVES	12
	2.5	BRIS D'ATTELAGE	13
SECTION II	2.6	ROUES ENDOMMAGÉES	14
	2.7	WAGONS À MINÉRAI	15
SECTION III	2.8	WAGONS À MARCHANDISES	15
	2.9	ÉPANDEUSES	16
SECTION IV	2.10	STATIONNEMENT TRAIN DES TRAVAILLEURS	16
	2.11	GRUES MOBILES	17
SECTION V	2.12	CAMPS MOBILES	18
	2.13	TRAIN L.R.S. ET DE BALLAST	18
	2.13.1	TRAIN L.R.S.	18
	2.13.2	TRAIN DE BALLAST	18
SECTION VI	2.14	WAGON 899 (GÉNÉRATRICE DE VAPEUR)	19
SECTION VII	2.15	FOURGONS DE QUEUE	19
SECTION VIII	SECTION V		
	1.0	INSTRUCTIONS SPÉCIALES TÉLÉCOMMUNICATIONS	1
SECTION IX	1.1	LIGNE DE TRANSMISSION ÉLECTRIQUE 34.5 KV	1
	1.1.1	DESCRIPTION SOMMAIRE	1
	1.1.2	PROCÉDURE POUR LES MANOEUVRES	1
SECTION X	1.2	RADIO	2
	1.2.1	MÉTHODE POUR APPELER LE RÉGULATEUR	3
	1.2.2	APPELS RADIO D'URGENCE	4
	1.2.3	RADIOS PORTATIFS	4
SECTION XI	1.3	CHAUFFAGE DES TUNNELS	5
INSTRUCTIONS SPÉCIALES	1.4	RÉCHAUFFEURS D'AIGUILLES	5
	1.5	DISPOSITIFS AUTOMATIQUES DE SIGNALISATION	5
		DES PASSAGES À NIVEAUX	
VI			

SECTION VI

1.0 COMMANDE CENTRALISÉE DE LA CIRCULATION 1

1.1 INFORMATIONS GÉNÉRALES 1

1.2 DÉTECTEURS DE PIÈCES TRAÎNANTES 3

1.3 DÉTECTEURS DE PIÈCES TRAÎNANTES PARLANTS 3

1.4 PORT 4

1.5 Q.R. 4

 1.5.1 COUR UNIFORMÉT LUMIÈRES D'INDICATION 4

1.6 EMBRANCHEMENT AIRPORT 5

1.7 LOVE 5

1.8 JCT SUD 5

1.9 VOIES D'ÉVITEMENT 6

1.10 SIGNAUX DE CANTON 6



SECTION VII

1.0 INSTRUCTIONS SPÉCIALES LOCOMOTIVES 1

1.1 GÉNÉRALITÉS 1

1.2 RAPPORT DE LOCOMOTIVE (LIVRE DE BORD) 3

1.3 ARRÊT D'URGENCE DU MOTEUR DIESEL 4

1.4 DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ 4

1.5 RÉGULATEUR DE VITESSE 4

1.6 VIDANGE AUTOMATIQUE DE L'EAU DE
REFROIDISSEMENT DU MOTEUR 5

1.7 "HUMP CONTROL" LOCOMOTIVES RS-18 5

1.8 ALARME RADIO DES LOCOMOTIVES 5

1.9 SYSTEME DE GRAISSAGE DE ROUES DES
LOCOMOTIVES - CONTRÔLE DE GLISSEMENT DE
ROUES 5

1.10 ÉCONOMIE DE CARBURANT 6

1.11 FUI TE DE CARBURANT 6

1.12 PROPRETÉ DANS LES CABINES DES LOCOMOTIVES 6



CTD-1133886-1441

SECTION VIII

	1.0 INSTRUCTIONS SPÉCIALES FREINS À AIR ET ACCESSOIRES DE FREINS	1
	1.1 GÉNÉRALITÉS	1
SECT I	1.2 ESSAI DES FREINS À AIR N° 1	5
	1.3 ESSAI DES FREINS À AIR N° 2	6
SECT II	1.4 ESSAI DES FREINS À AIR N° 3 (CONTINUITÉ D'AIR DE LA CONDUITE GÉNÉRALE)	6
SECT III	1.5 CHANGEMENT D'ÉQUIPES EN ROUTE	8
	1.6 ESSAI DES FREINS EN COURS DE ROUTE POUR TRAINS SANS FOURGON DE QUEUE	8
SECT IV	1.7 ESSAI DES FREINS EN COURS DE ROUTE POUR LES TRAINS DE VOYAGEURS, DE MARCHANDISES OU MIXTES	9
SECT V	1.8 ESSAI DES FREINS DES LOCOMOTIVES	10
SECT VI	1.9 ESSAI EN MARCHÉ DES FREINS	11
	1.10 APPLICATION D'URGENCE DES FREINS	11
SECT VII	1.11 SOUPAPE DE RETENUE DES WAGONS	13
SECT VIII	1.12 LEVIER INDÉPENDANT D'APPLICATION ET DE RELÂCHEMENT DES FREINS DE LOCOMOTIVES	13
SECT IX	2.0 OPÉRATION AVEC WAGONS COMPRESSEURS	13
SECT X	2.1 ESSAI DES FREINS À AIR N° 4	13
	2.2 ESSAI DES FREINS À AIR N° 5 (CONTINUITÉ D'AIR DE LA CONDUITE GÉNÉRALE)	14
SECT XI	2.3 CHANGEMENT D'ÉQUIPES EN ROUTE	15
INSTRUCTIONS SPÉCIALES	2.4 MANOEUVRES EN COURS DE ROUTE	16

3.0	INSTRUCTIONS SPÉCIALES CONCERNANT LES TRAINS ÉQUIPÉS DU SYSTÈME DE FREINAGE ÉLECTRO-PNEUMATIQUE	17	
3.1	ESSAI DES FREINS E.P. N° 1	17	
3.2	ESSAI DES FREINS E.P. N° 2	18	
3.3	ESSAI DES FREINS E.P. N° 3 (CONTINUITÉ D'AIR DE LA CONDUITE GÉNÉRALE)	18	
3.4	MANOEUVRES EN COUR DE ROUTE DES TRAINS ÉQUIPÉS DE FREINS E.P.	19	
3.5	SYSTÈME DE FREINAGE E.P. DES LOCOMOTIVE	20	
3.6	MT-WRIGHT SILO DE CHARGEMENT	21	
3.7	PORT CARTIER HANGAR À DÉCHARGEMENT	21	
	3.7.3 WAGONS LAISSÉS EN FREINAGE D'URGENCE AU CULBUTEUR	22	
3.8	MANOEUVRE DES WAGONS ÉQUIPÉS DU SYSTÈME E.P. BRAKE	22	

SECTION IX

MATIÈRES DANGEREUSES	1	
TABLEAU DE CLASSEMENT DES MATIÈRES DANGEREUSES	2	

SECTION X

RÈGLEMENT CONCERNANT L'USAGE, L'ENTRETIEN ET LES MANOEUVRES DES VÉHICULES, REMORQUES ET LORRIES	1	
PERMIS D'OCCUPATION DE LA VOIE (POV)	7	

SECTION XI

RÈGLES DE SÉCURITÉ - EXPLOITATION FERROVIAIRE	1	
---	---	---

INSTRUCTIONS SPÉCIALES

	1.0	TÉLÉCOMMUNICATION	1
	1.1	RÉPARTITIONS DES FRÉQUENCES RADIO	1
	1.2	PROCÉDURE DE COMMUNICATION	1
		TÉLÉPHONE - CANAL N° 4	
	1.3	PROCÉDURE POUR INDICATION DE VOIE	3
		OCCUPÉE INTERMITTENTE	
SECT I	2.0	LOCOMOTIVES	4
SECT II		BOÎTE VOCALE ATELIER DIESEL - RAPPORT DE	4
		DÉFECTUOSITÉ	
		PROCÉDURE SOMMAIRE	4
SECT III	2.1	RÉGULATEUR DE VITESSE	4
SECT IV	2.2	VIDANGE AUTOMATIQUE DE L'EAU DE	6
		REFROIDISSEMENT DU MOTEUR	
SECT V	2.3	SYSTÈME DE CONTRÔLE AUTOMATIQUE DE	7
		TEMPÉRATURE DE L'EAU	
SECT VI	2.4	SYSTÈME DE GRAISSAGE DE ROUES DES	8
		LOCOMOTIVES	
SECT VII	2.5	SABLAGE	8
SECT VIII	3.0	PROCÉDURE DE SURVOLTAGE DES LOCOMOTIVES	9
	3.1	LOCOMOTIVES ÉQUIPÉES DE FICHES DE	9
		SURVOLTAGE	
SECT IX	4.0	OUTILS	9
SECT X	5.0	LOCOMOTIVES ÉQUIPÉES D'AUTOMATE	10
SECT XI	6.0	ENREGISTREUR DE DONNÉES	12
	7.0	INDICATEUR DE VITESSE QTRON MODÈLE QIS 2000	13
	8.0	DANS LE CADRE D'ISO-9001 TRANSFERT DES	13
		ÉCHANTILLONS D'UN TRAIN DE WRIGHT À	
		PORT-CARTIER EN CAS DE PANNE DU SYSTÈME	
		D'ANALYSE À MONT-WRIGHT	
	9.0	DIRECTIVES CONCERNANT LES MANOEUVRES	14
	9.1	PORT CARTIER	14
	9.2	COUR UNIFORÉT - PORT-CARTIER	14
	9.3	VOIE PRINCIPALE	15
	9.4	HOW	15
	9.5	PORT-CARTIER ET HOW	15
INSTRUCTIONS SPÉCIALES	10.0	PROCÉDURE DE CADENASSAGE POUR LA VOIE 3-A.	15



SECTION
I



CTO-1 13JAN88 1441

SECRET



1.0 SANTÉ ET SÉCURITÉ

1.1 TRANSPORT MÉDICAL LE LONG DE LA VOIE FERRÉE

Nous utilisons sur le chemin de fer des hélicoptères ambulance pouvant transporter un employé gravement blessé à l'hôpital le plus vite possible. Une civière est disponible également en tout temps à l'intérieur de ces hélicoptères.

De plus, en cas de mauvaise température ou la nuit, le véhicule de secours rail-route M-20 est stationné au camp de Love en tout temps pour ces besoins. Ce véhicule est muni d'une civière, des matériaux de premier soins ainsi qu'un ensemble de couvertures, draps et oreillers. Des livrets pour prendre des permis, une copie de l'indicateur en vigueur et du Règlement d'exploitation ainsi que des crayons seront disponibles dans ce véhicule afin d'accélérer le processus en cas d'accident.

Au besoin, et strictement en cas d'urgence, lorsque l'hélicoptère ne pourra se rendre sur les lieux, ce véhicule pourra être utilisé pour transporter un blessé à l'endroit le plus près pour du secours; soit Port-Cartier ou Fermont

Ce véhicule sera opéré par un employé qualifié, disponible sur les lieux et une personne additionnelle l'accompagnera si nécessaire.

- Lorsque disponible à Love lors du départ, la personne qui assistera ou aura à assister le patient, sera qualifié comme préposé aux premiers soins (P.A.P.S.) ou secouriste. Si non disponible lors du départ de Love, cette personne devra être interchangée le plus tôt possible au cours du voyage pour un P.A.P.S. ou un secouriste.
- À moins d'incapacité, fatigue, qualification comme P.A.P.S. ou secouriste ou autre raisons justifiables du genre, les personnes originales qui auront pris la charge du véhicule et du patient demeureront inchangées pour toute la durée du voyage.
- Dans tous les cas où nous devons assister ou transporter un blessé, la priorité devra être donnée à un P.A.P.S. lorsque celui-ci sera disponible.

Le régulateur en devoir accordera la priorité sur la voie à ce véhicule en cas d'urgence.



1.2 PROCÉDURE DE VÉRIFICATION DU VÉHICULE DE SECOURS:

Le M20 sera stationné en tout temps dans le garage conçu à cet effet à Love, avec les clés à l'intérieur, prêt à partir.

Le contremaître d'inspection de la voie du secteur nord sera responsable pour la vérification régulière du véhicule.



Veillez prendre note que ce véhicule est pour le bien-être de tous les employés travaillant le long de la voie ferrée. Il est donc très important que chacun de vous veille au bon état de ce véhicule afin que les équipements et matériaux disponibles à l'intérieur y restent.

Gardez toujours en mémoire que le blessé pourrait être vous-même.

1.3 TRANSPORT DE WRIGHT À FERMONT EN CAS DE MALADIE, ACCIDENT OU AUTRE CAS URGENT

S'il s'avère nécessaire qu'un employé ait besoin de se rendre au C.L.S.C. de Fermont pour y être examiné ou traité, le régulateur des trains devra en être avisé afin de prendre les mesures nécessaires pour le transport de cette personne par les préposés de la protection des installations à Wright.

1.4 RAPPORTS D'ACCIDENTS CORPORELS

Dans tous les cas d'accident causant une blessure corporelle, si légère soit-elle, un rapport d'accident devra être complété sur la formule 52-0084 «RAPPORT D'ACCIDENT DE TRAVAIL OU DE MALADIE PROFESSIONNELLE». Ce rapport devra être complété, si possible, avant la fin du quart de travail et envoyé au terminus de Port-Cartier avec le rapport de retards de l'équipe terminant son travail.

1.5 ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAUX

Un rapport d'accident devra être complété sur la formule 52-0084. Ce rapport devra être complété par le chef de train dans tous les cas d'accidents aux passages à niveaux et ce avant qu'il est terminé son quart de travail. Si possible, ce rapport devra être envoyé au terminus de Port-Cartier avec le rapport de délais de l'équipe terminant son travail.

Dans ces cas, il faudra obtenir le nom du conducteur ainsi que le numéro d'immatriculation du véhicule accidenté. S'il y a des témoins sur les lieux il faudra obtenir aussi leurs noms et adresses.

Si l'accident survient à un passage à niveau protégé par un système de signalisation automatique, les noms et adresses des témoins, passagers ou autres, ayant pu constater le fonctionnement des signaux avant l'arrivée du train au passage à niveau, devraient être aussi pris en note et toutes ces informations devront être annexées au rapport d'accident.



1.6 COLLISIONS OU DÉRAILLEMENT

Dès qu'un accident se produit sur le Chemin de Fer Cartier, entre un train et un véhicule dans les triages ou ailleurs, ou quand il y a un déraillement d'un train transportant des employés, le chef de train ou le mécanicien de locomotive devra aviser le régulateur ou le commis dans le plus bref délai possible en lui fournissant toutes les informations relatives à l'accident (blessés, endroit de l'accident, etc.)

Dans le cas d'un accident nécessitant le transport de blessés par ambulance, lorsque le lieu est accessible par la route, l'agent de sécurité à la barrière de Port-Cartier ou Mont-Wright sera avisé immédiatement par le régulateur ou le commis et devra prendre les dispositions nécessaires à ce transport.

Si l'accident est à proximité de Port-Cartier, le régulateur ou le commis devra avisé immédiatement l'agent de sécurité à la barrière qui s'occupera d'envoyer quelqu'un sur les lieux pour faire les constatations des dommages matériels.

L'équipe ne devra pas bouger le train avant d'avoir communiqué avec le régulateur et avoir obtenu une instruction de celui-ci, sauf en cas d'urgence.

Après s'être occupé des blessés, l'employé faisant le rapport d'accident devra faire une inspection détaillée des lieux et de tous les dispositifs et appareils qui auraient pu être une cause de l'accident. Cette inspection devra se faire avec un témoin, de préférence le mécanicien de locomotive.

L'employé faisant le rapport d'accident, ainsi que le blessé dans le cas de blessures corporelles, devront signer la formule et envoyer celle-ci au chef de gare à Port-Cartier.

CTO-1 131926 1411

1.7 ENQUÊTES D'ACCIDENTS

Une enquête d'accident doit être effectuée lors de tout événement entraînant une perte de temps, un cas médical, incident ou quasi-sérieux. Le responsable de l'enquête demandera la présence d'un représentant syndical à la prévention ou un délégué en sécurité de la section dans laquelle l'événement a eu lieu. Cette enquête paritaire doit se faire le plus tôt possible après l'événement et un rapport faisant état des recommandations devra être préparé.



1.8 INDICE DE DANGER DE FEU DE FORÊT

L'indice de danger de feu de forêt sera inscrit quotidiennement sur le sommaire quotidien de l'exploitation ferroviaire et couvrira l'ensemble du chemin de fer.

Toutes les informations supplémentaires se rapportant aux indices de danger de feu de forêt pourront être obtenues en communiquant avec le régulateur.

Lors de la découverte d'un feu de forêt on avisera le régulateur immédiatement.

1.9 PROCÉDURE À SUIVRE EN CAS D'ACCIDENT ÉCOLOGIQUE

Que faire lors de déversement de matières dangereuses ou de produits néfastes pour l'environnement.

Lorsqu'un déversement accidentel de matières dangereuses ou produits néfastes pour l'environnement (gazoline, diesel, mazout, huile, carburant jet B, etc.) est constaté, on doit immédiatement (en dedans d'une heure si possible) aviser le régulateur des trains et lui donner les informations suivantes:

- l'endroit exact (millage)
- identification du produit
- un aperçu des quantités déversées
- donner une description du bris du réservoir ou citerne
- donner la distance approximative entre la voie et le déversement
- donner la distance approximative entre le déversement et le cours d'eau le plus près.

Le régulateur par la suite, s'occupera de transférer cette information au chef de section équipement et main d'oeuvre ou au contremaître pont et bâtiment, qui avisera le ministère de l'environnement ainsi que les autres concernés. Aussitôt, des mesures seront prises pour acheminer de la main d'oeuvre, matériaux et équipements sur les lieux afin de contrôler, nettoyer et de diposer des matières déversées.



CTO-1 13JUN89 14:11



SECTION
II



CTO-1 13JAN38 1441

1.0 INFORMATIONS GÉNÉRALES

1.1 HEURE NORMALE

Annuellement à partir du dernier dimanche d'octobre jusqu'à/et incluant le samedi qui précède le premier dimanche d'avril l'heure normale de l'est sera utilisée.

À 0200, heure avancée de l'est, le changement se fera en reculant les horloges et les montres d'une heure pour indiquer 0100, heure normale de l'est.

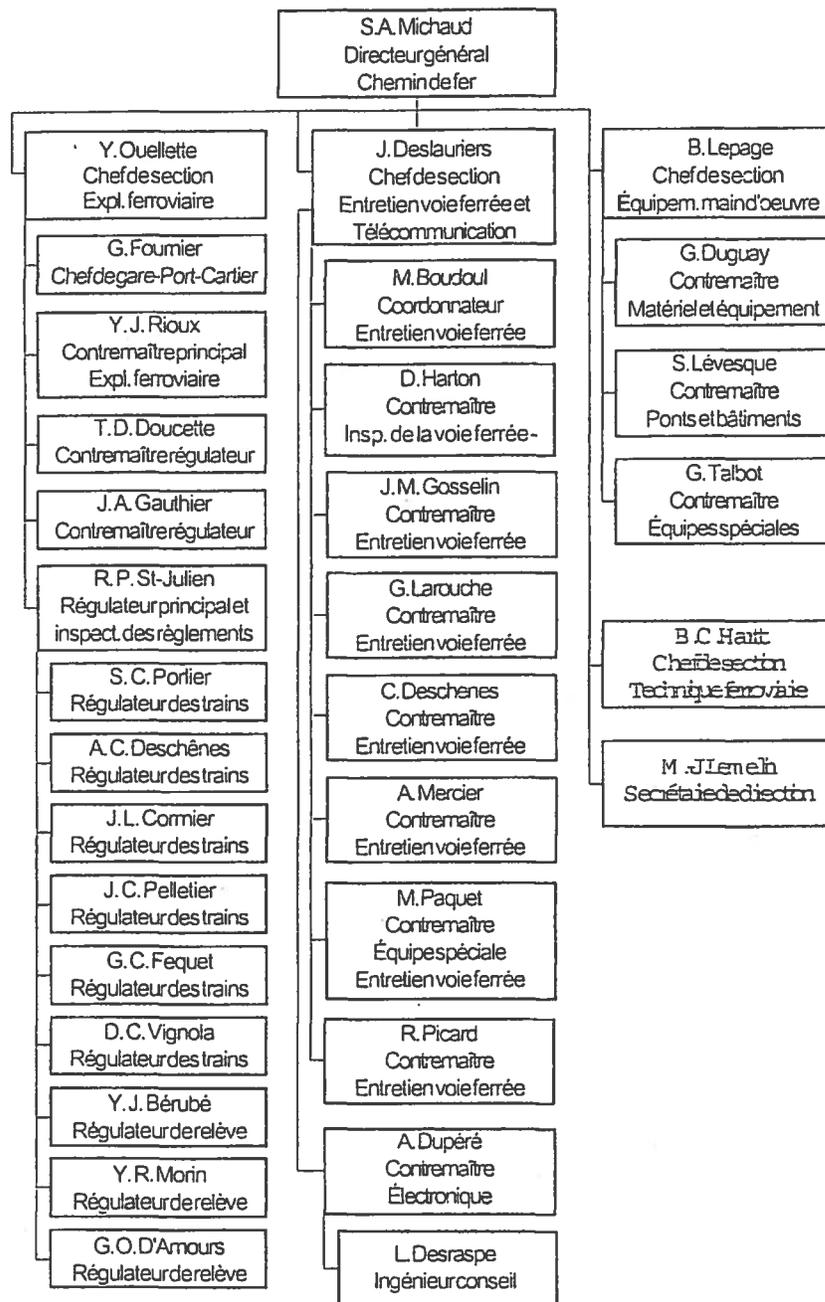


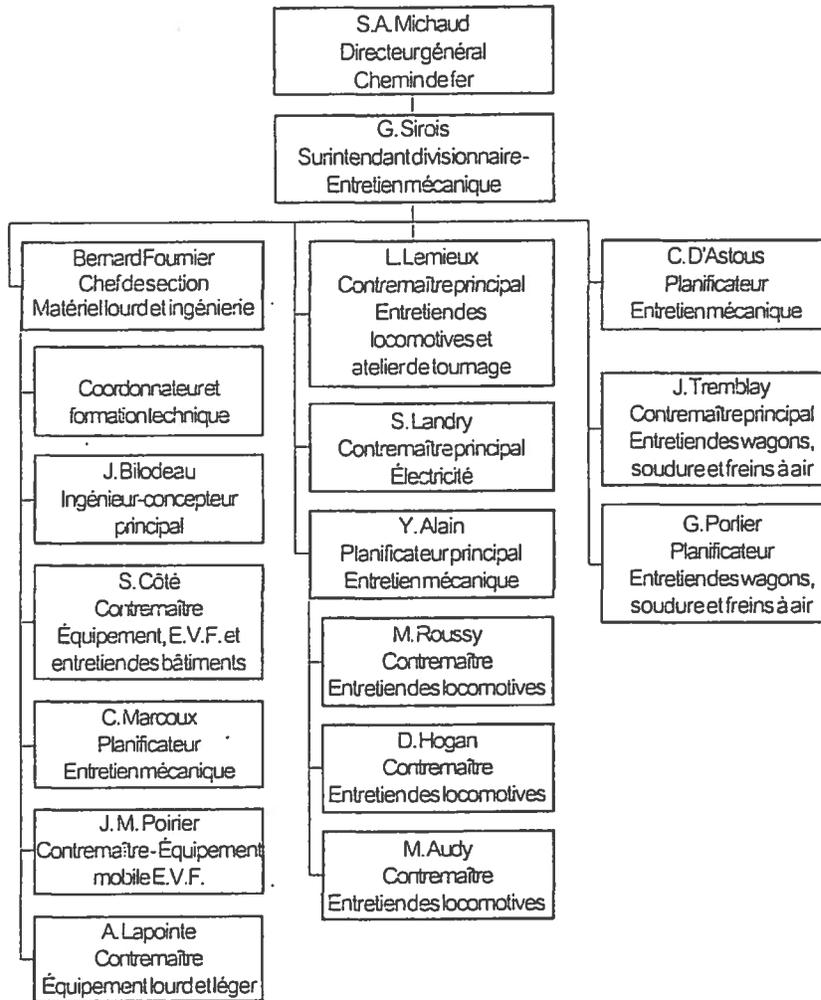
Annuellement à partir du premier dimanche d'avril jusqu'à/et incluant le samedi qui précède le dernier dimanche d'octobre l'heure avancée de l'est sera utilisée.

À 0200, heure normale de l'est, le changement se fera en avançant les horloges et les montres d'une heure pour indiquer 0300, heure avancée de l'est.

En tout temps, le système de 24 heures sera utilisé.

1.2 ORGANIGRAMME





CTO-1 130980 1491

1.3 DISPOSITIONS DU CHEMIN DE FER

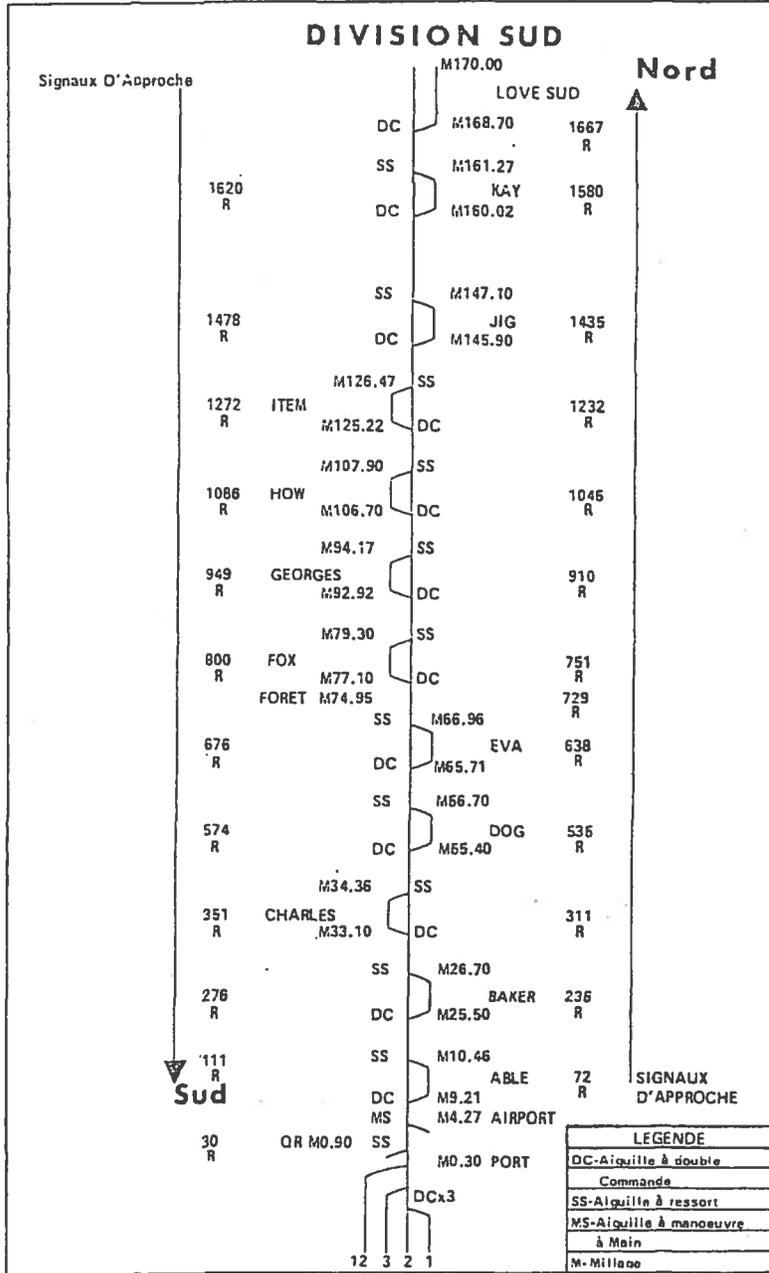
Les signes suivants signifient :

B - Bulletins et registre de trains	* - Voir note explicative	C - Carburant et combustible
K - Horloge réglementaire, bulletins et registre de trains	M - Radio	P - Téléphone
L - Boucle	W - Eau	Y - Triangle de virage
R - Registre des trains		



LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CARTIER											
VERS LE NORD			LA SÉCURITÉ D'ABORD				VERS LE SUD				
COMMANDE CENTRALISÉE DE LA CIRCULATION					CONTENANCE DE WAGONS MINÉRAI						
SYMBOLES	TELEPHONE ET RADIO	INDICATEUR N° 12			MILLES DE PORT-CARTIER	VOIES D'ÉVÈTEMENT	VOIES AUXILIAIRES	CAMPES MOBILES			
		GARES DIVISION SUD						VOIES			
CKLY	PM	PORT			0.00	Gare de triage			1	2	3
L				0.70							
				Q.R.	0.70						
				3.57							
				* + AIRPORT	4.27						
				4.94							
	PM			ABLE	9.21	169	52				
	PM			16.59							
	PM			BAKER	25.50	170	45				
				7.60							
	PM			CHARLES	33.10	169	50	9	20		
				22.30							
	PM			DOG	55.40	172	41				
				10.30							
	PM			EVA	65.71	173	51				
				9.24							
				FORÊT	74.96						
				2.15							
	PM			FOX	77.10	320	S51 N43	20	23	12	
				15.82							
	PM			GEORGES	92.92	170	49				
				13.78							
L	PM			HOW	106.70	167	62	36	27		
				18.52							
	PM			ITEM	125.22	170	84	27	23		
				20.68							
	PM			JIG	145.90	169	44	30	12		
				14.12							
	PM			KAY	160.02	171	54				
				8.68							
BW	PM			LOVE SUD	168.70	174					

* ENTRETIEN DE LA VOIE FERRÉE, VOIES DE REMISAGE
 + AIGUILLE À MANŒUVRE À MAIN
 NOTE "B" À LOVE POUR LES TRAINS Y ORIGINANT ET TERMINANT SEULEMENT.

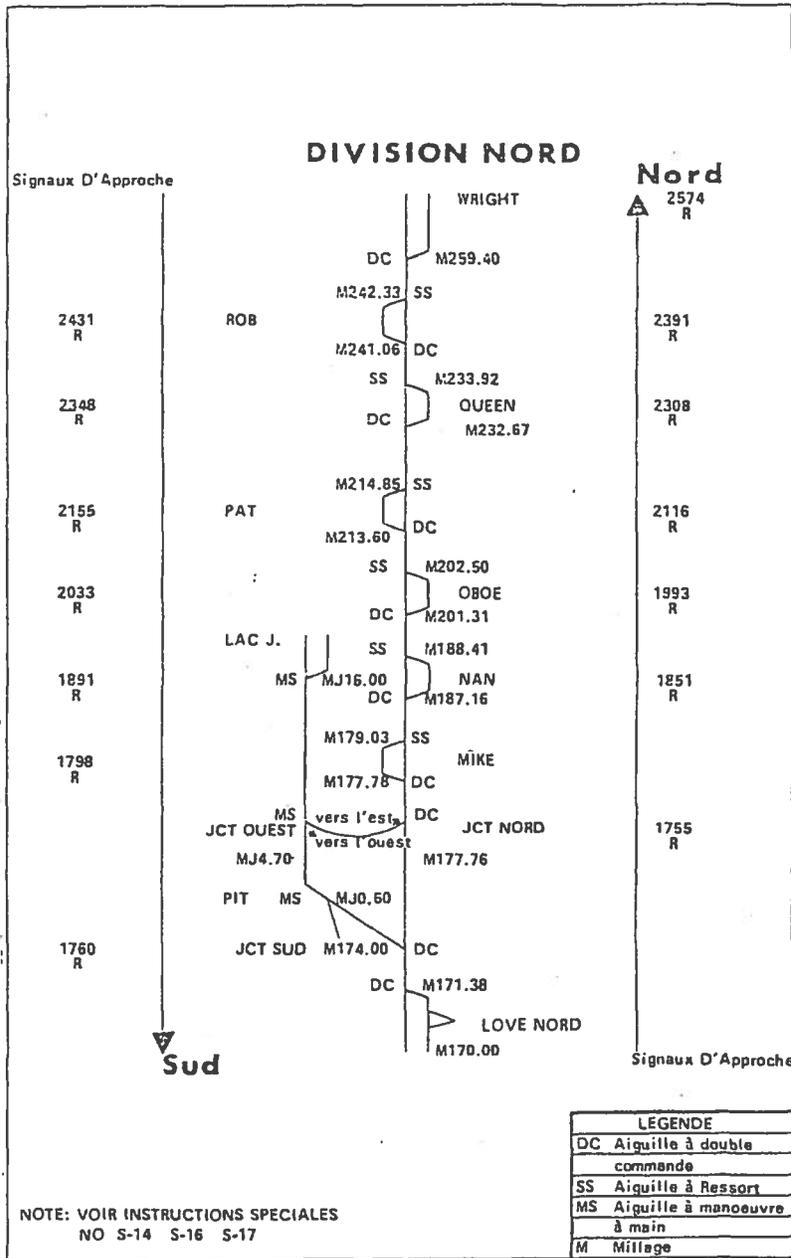


CTO-1 130830 1414



LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CARTIER													
VERS LE NORD			LA SÉCURITÉ D'ABORD				VERS LE SUD						
COMMANDE CENTRALISÉE DE LA CIRCULATION					CONTENANCE DE WAGONS À MINÉRAI								
SYMBOLS	TÉLÉPHONE ET RADIO	INDICATEUR N° 12			MILLE DE PORT-CARTIER	VOIES D'ÉVÈTEMENT	VOIES AUXILIAIRES	CAMPES MOBILES					
		GARES DIVISION NORD						VOIES					
BWY	PM	LOVE NORD 2.62			171.38	312	42	1	2	3			
	PM	COMMANDE CENTRALISÉE DE LA CIRCULATION			JCT SUD 3.76	174.00							
					JCT NORD 0.02	177.76							
	P				MIKE 9.38	177.78	169	56					
					NAN 14.15	187.16	170	52					
	PM				OBOE 12.29	201.31	172	43	13	21			
	P				PAT 19.07	213.60	170	50					
	PM				QUEEN 8.41	232.67	173	45	13	18			
	PM				ROB 18.32	241.08	171	50	46	23			
VERS L'OUEST BCL					PM	WRIGHT		259.40	VERS L'EST				
						0 JCT NORD 3.16		177.76					
			0 + JCT OUEST		J4.70								
VERS LE NORD		PM	0 JCT SUD		174.00	VERS LE SUD							
			0.60										
			* + PIT		J0.60	30-29							
			+ JCT OUEST		J4.70								
			11.30										
			0 + LAC J.		J16.00	GARE DE TRIAGE							
* ENTRETIEN DE LA VOIE FERRÉE, VOIES DE BALLAST + TERRITOIRE D'ORDRE DE MARCHÉ + AIGILLAGE À MANŒUVRE À MAIN 0 MLLAGES: PRÉFIXE "J" DE JCT SUD À LAC J. PRÉFIXE "B" VOIE DE CONTOURNEMENT DE JCT NORD À JCT OUEST NOTE: "S" À LOVE ET WRIGHT POUR LES TRAINS Y ORIGINANT ET TERMINANT SEULEMENT													

Note : Pour les voies des mobiles, la voie n° 1 est la voie la plus éloignée de la voie principale.



1.4 CHARGE MAXIMALE

Chevaux vapeur	Marchandise nord	Marchandise sud
1800	800 tonnes	3000 tonnes
3600	1450 tonnes	5000 tonnes
Chevaux vapeur	Minerai nord	Minerai sud
1800	885 tonnes 36 wagons	3335 tonnes 29 wagons
3600	1600 tonnes 65 wagons	6210 tonnes 54 wagons
3600 (EP)	1600 tonnes 65 wagons	7650 tonnes 65 wagons



EN UNITÉS MULTIPLES AJOUTER 50 TONNES PAR UNITÉ POUR TRAIN MARCHANDISE NORD

1.4.1 CHARGE MAXIMALE AVEC 1 MOTEUR DE TRACTION COUPÉ (2 MOTEURS DE TRACTION COUPÉS)*

Chevaux vapeur	Marchandise nord	Marchandise sud
1800	580 tonnes	1490 tonnes
3600	725 tonnes	2265 tonnes
Chevaux vapeur	Minerai nord	Minerai sud
1800	665 tons 26 wagons	2250 tons 18 wagons
3600	955 tons 37 wagons	3350 tons 37 wagons

N.B. TOUS LES TONNAGES, OÙ ILS SONT INDIQUÉS SONT INDIQUÉS EN TONNES MÉTRIQUES.

Note: Aucune réduction de tonnage ne sera faite sur les trains sans la permission du régulateur des trains.

* S'applique aux locomotives 3600 CV.

INDEX DES LOCOMOTIVES ET WAGONS

Série 60	longueur 57 pieds	1800 CV
Série 40	longueur 70 pieds	3600 CV
Série 70	longueur 70 pieds	3600 CV
Série 80	longueur 70 pieds	3600 CV
Wagons de minerai	longueur 34.5 pieds	

1.5 VITESSE MAXIMALE PERMISE

1.5.1 DIVISION SUD

POINT MILLIAIRE	VERS LE NORD TOUS LES TRAINS	VERS LE SUD	
		MINERAI ET UNIFÔRET	AUTRES
0.0 - 1.0	35	20	35
1.0 - 4.3	35	25	35
4.3 - 11.0	35	30	35
11.0 - 14.9	30	30	30
14.9 - 21.95	35	30	35
21.95 - 26.0	35	30	35
26.0 - 27.2	30	25	30
27.2 - 31.0	25	20	25
31.0 - 59.4	35	30	35
59.4 - 60.3	30	25	30
60.3 - 66.0	30*	20	30*
66.0 - 68.2	30	20	35
68.2 - 68.6 (pont)	30*	25*	30*
68.6 - 72.0	30	25	30
72.0 - 84.5	35	30	35
84.5 - 93.0	30*	25*	30*
93.0 - 95.5	30*	30*	30*
95.5 - 95.5 (pont)	25*	25*	25*
95.5 - 98.0	35	30	35
98.0 - 104.0	40	35	40
104.0 - 104.8	35	35*	35
104.8 - 149.0	40	35	40
149.0 - 151.0	35*	20	35*
151.0 - 158.3	25	20	25
158.3 - 160.0	30	20	30
160.0 - 162.3	35	25	35
162.3 - 162.7	35*	25	35*
162.7 - 168.7	35	25	35
168.7 - 170.0 Marche à vue Marche à vue Marche à vue

S
E
C
T.
II

CTO-1
13 JUN 88
144

Une tolérance de 5 milles à l'heure est permise pour de courtes distances seulement pour la manipulation des trains.

* Aucune tolérance permise.

1.5.2 DIVISION NORD

POINT MILLIAIRE	VERS LE NORD TOUS LES TRAINS	VERS LE SUD	
		MINERAI ET UNIFÔRET	AUTRES
170.0 - 171.4	Marche à vue	Marche à vue	Marche à vue
171.4 - 175.5	30	30*	30
175.5 - 176.0	30*	30*	30
176.0 - 240.0	40	35	40
240.0 - 251.0	40	20	40
251.0 - 257.0	40	30	40
257.0 - Wright	30*	30*	30*

1.5.3 MILLE 209.4

Trains de minerai chargés, 20 M.À.H. (pour le passage des locomotives)

1.5.4 VOIE DE CONTOURNEMENT

POINT MILLIAIRE	VERS L'EST TOUS LES TRAINS	VERS L'OUEST TOUS LES TRAINS
Voie de contournement	15*	15*

Une tolérance de 5 milles à l'heure est permise pour de courtes distances seulement pour la manipulation des trains.

* Aucune tolérance permise.

1.5.5 TRAIN DES TRAVAILLEURS

Millage	Milles à l'heure	Millage	Milles à l'heure
DIVISION SUD		96.0 - 101.0	40
Port - 0.4	30	101.0 - 104.0	45
0.4 - 4.1	40	104.0 - 104.8	40 *
4.1 - 11.1	45	104.8 - 115.1	50
11.1 - 11.7	35	115.1 - 117.3	45
11.7 - 14.8	40	117.3 - 118.0	40 *
14.8 - 15.1	35 *	118.0 - 122.5	50
15.1 - 21.6	45	122.5 - 122.8	45
21.6 - 23.6	40 *	122.8 - 127.4	50
23.6 - 26.0	45	127.4 - 127.8	45 *
26.0 - 27.1	35	127.8 - 131.5	50
27.1 - 30.0	30	131.5 - 131.9	45
30.0 - 32.5	35	131.9 - 141.7	50
32.5 - 34.3	50	141.7 - 145.6	45
34.3 - 34.9	35	145.6 - 145.8	40
34.9 - 38.5	45	145.8 - 149.4	45
38.5 - 43.2	40	149.4 - 151.5	35
43.2 - 45.6	45	151.5 - 158.4	30
45.6 - 46.1	40 *	158.4 - 160.0	35
46.1 - 48.8	45	160.0 - 162.4	45
48.8 - 49.0	40	162.4 - 162.8	35 *
49.0 - 56.0	45	162.8 - Sud Love	40
56.0 - 58.5	40	DIVISION NORD	
58.5 - 62.7	35	Nord Love - 175.5	40
62.7 - 63.0	30	175.5 - 176.0	35
63.0 - 68.5	35	176.0 - 195.1	45 *
68.5 - 68.7	30	195.1 - 195.4	40
68.7 - 72.0	40 *	195.4 - 202.2	45
72.0 - 79.0	40	202.2 - 202.6	40
79.0 - 80.0	35	202.6 - 219.4	45 *
80.0 - 82.3	40	219.4 - 219.7	40
82.3 - 82.5	35 *	219.7 - 225.8	45
82.5 - 84.8	45	225.8 - 239.5	50
84.8 - 94.1	35 *	239.5 - 245.0	40
94.1 - 95.5	30	245.0 - 250.0	50
95.5 - 95.5	25 *	250.0 - 253.8	40
95.5 - 96.0	35	253.8 - Mt-Wright	45

* Aucune tolérance permise

SECRET II

CTO-1 730830 1444

1.6 INDICATEUR DE VITESSE

Temps au mille		Mille à l'heure	Temps au mille		Mille à l'heure
1 min 0 sec.		60	2 min 24 sec.		25
1 min 2 sec.		58	2 min 26 sec.		25
1 min 4 sec.		56	2 min 28 sec.		24
1 min 6 sec.		54	2 min 30 sec.		24
1 min 8 sec.		53	2 min 32 sec.		24
1 min 10 sec.		52	2 min 34 sec.		23
1 min 12 sec.		50	2 min 36 sec.		23
1 min 14 sec.		48	2 min 38 sec.		23
1 min 16 sec.		47	2 min 40 sec.		23
1 min 18 sec.		46	2 min 42 sec.		22
1 min 20 sec.		45	2 min 44 sec.		22
1 min 22 sec.		44	2 min 46 sec.		22
1 min 24 sec.		43	2 min 48 sec.		21
1 min 26 sec.		42	2 min 52 sec.		21
1 min 28 sec.		41	2 min 54 sec.		21
1 min 30 sec.		40	2 min 56 sec.		20
1 min 32 sec.		39	3 min 0 sec.		20
1 min 34 sec.		38	3 min 4 sec.		20
1 min 36 sec.		37	3 min 6 sec.		19
1 min 38 sec.		37	3 min 10 sec.		19
1 min 40 sec.		36	3 min 14 sec.		19
1 min 42 sec.		35	3 min 16 sec.		18
1 min 44 sec.		35	3 min 20 sec.		18
1 min 46 sec.		34	3 min 24 sec.		18
1 min 48 sec.		33	3 min 26 sec.		17
1 min 50 sec.		33	3 min 30 sec.		17
1 min 52 sec.		32	3 min 34 sec.		17
1 min 54 sec.		32	3 min 38 sec.		17
1 min 56 sec.		31	3 min 42 sec.		16
1 min 58 sec.		31	3 min 46 sec.		16
2 min 0 sec.		30	3 min 50 sec.		16
2 min 2 sec.		30	3 min 52 sec.		16
2 min 4 sec.		29	3 min 54 sec.		15
2 min 6 sec.		29	3 min 58 sec.		15
2 min 8 sec.		28	4 min 0 sec.		14
2 min 10 sec.		28	5 min 0 sec.		12
2 min 12 sec.		27	6 min 0 sec.		10
2 min 14 sec.		27	7 min 30 sec.		8
2 min 16 sec.		26	10 min 0 sec.		6
2 min 18 sec.		26	12 min 0 sec.		5
2 min 20 sec.		26	15 min 0 sec.		4
2 min 22 sec.		25	20 min 0 sec.		3

1.7 LIMITES DE VITESSE PERMANENTS

1.7.1 PORT-CARTIER

Dans la boucle, manoeuvre de trains : cinq (5) milles à l'heure; locomotives seules ou en mouvement continu : dix (10) milles à l'heure.

1.7.2 Q.R.

Dans la boucle de triage : dix (10) milles à l'heure

1.7.3 HOW

Dans les boucles de triage : dix (10) milles à l'heure

1.7.4 WRIGHT

Dans la boucle : dix (10) milles à l'heure.

Manoeuvre de trains de minerai en passant dans le hangar de chargement

avec trémie de chargement en place : (MAXIMUM) 1 M.À.H.
avec trémie de chargement enlevée : (MAXIMUM) 5 M.À.H.

Voie n° 17 : CINQ (5) milles à l'heure.

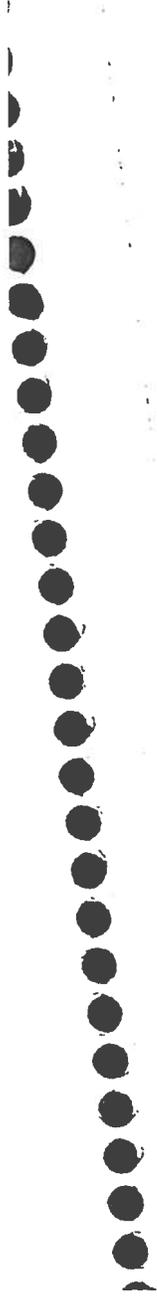
1.7.5 RALENTISSEMENT POUR ÉQUIPEMENTS DIVERS

	Milles à l'heure
Camps mobiles 1, 2 et 3	25
Grues C-1 et C-2 sans locomotive	15
Grue C-1 désengagée avec son mât de charge traînant, et reposant sur son wagon escorte, tirée par un train	25
Grue C-1 désengagée avec son mât de charge pointant, à l'avant et reposant sur son wagon escorte, tirée par un train	15
Grue C-2 équipée du souffleur à neige (dans les 2 directions)	25
Ralentissement pour grue C-3 sur les ponts suivants : mille 23.63, 38.58, 47.63, 68.58, 118.21 et 127.01	5
Ralentissement pour grue C-4	25



CTO-1 131PM30 1414

Épandeuces (Jordan) le nez pointant vers le sens du mouvement et bien assujettie (maximum)	40
* Épandeuces (Jordan) le nez pointant vers le sens contraire du mouvement et bien assujettie sur train de fret (sur courte distance)	20
Lorsque l'épandeuces travaille avec les ailes proprement assujetties , la vitesse sera déterminée par le contremaître d'épandeuces à une vitesse n'excédant pas	30
Épandeuces avec les ailes opérantes, la vitesse sera déterminée par l'opérateur de l'épandeuces mais ne doit pas excéder	30
Charrue à aileron	Vitesse de train de fret
Épandeuces et charrue mille 6.45, 10.70 et 257.75	15
Vitesse maximale pour train de secours, à moins d'avis contraire du contremaître du train de secours	25
Branchement nord du triangle de virage à Port-Cartier	10
Toute machinerie, incluant les locomotives sur les triangles de virage	5
Train L.R.S. chargé (maximum)	25
Train L.R.S. vide (maximum)	35
Wagon 898 (génératrice électrique)	20
Wagons à bascule à air (charge équilibrée)	Vitesse de train de fret
wagons à bascule à air (charge non-équilibrée)	30
* Au premier point où il y a possibilité, les épandeuces devront être tournées pour que le nez soit pointant vers le sens du mouvement .	
** Au premier point où il y a possibilité, toutes les grues devront être manoeuvrées pour que le mât soit traînant.	



SECTION
III



CTO-1 23 JUN 80 1447

1.0 NOTES EXPLICATIVES

1.1 PORT-CARTIER

1.1.1 HANGAR À DÉCHARGEMENT

Des dérailleurs sont installés sur les voies donnant accès aux culbuteurs, soit les voies n° 2 et n° 3, ainsi que les voies de liaison au sud et au nord du hangar de déchargement.

Ces dérailleurs ont été mis en place afin de protéger les employés de l'entretien mécanique à la manutention du minerai qui ont à travailler à l'intérieur du ou des culbuteurs.

Quand un employé de la manutention travaillera sur un des culbuteurs, il devra cadenasser le ou les dérailleurs en position de déraillement avec un cadenas de sécurité, et seul cet employé sera autorisé à enlever ce ou ces cadenas.



Des signaux lumineux à deux couleurs sont installés des deux cotés, nord et sud, du hangar à déchargement à Port-Cartier juste au-dessus des voies n°s 2 et 3. Les couleurs et les indications sont comme suit:

- (1) Rouge..... ARRÊT
- (2) Vert..... AVANCER

Les trains de minerai arrivant à Port-Cartier ne devront pas s'engager sur la balance située au nord du culbuteur de wagons tant qu'ils n'auront pas reçu un signal vert pour placer leur train sur le culbuteur.

Les mécaniciens de locomotives devront être très prudents avec le maniement de leur train lorsqu'ils ont à passer sur les balances situées au nord et au sud du culbuteur de wagons. Ils verront à ce qu'il n'y ait pas de glissement de roues en passant sur ces balances ainsi que sur le culbuteur et la vitesse maximale permise est de **DEUX (2)** milles à l'heure sur les balances et de 1/2 m.a.h. sur le culbuteur.

Il est à noter que la balance au sud du hangar à déversement est située à environ 50 pieds au sud du hangar. Cette vitesse de **DEUX (2)** milles à l'heure ne doit pas être dépassée tant que la locomotive de queue n'a pas quitté la balance.

Avant de placer un train sur le culbuteur, on doit s'assurer que la pression d'air du système de freinage est remontée à la normale, ceci à l'extérieur du hangar à déchargement. La pression d'air ne doit jamais être remontée à la normale lorsque les locomotives sont à l'intérieur du hangar à déchargement afin d'éviter l'accumulation de gaz d'échappement.

CTO-1 13JUN80 1445

Les équipes de train devront suivre les instructions suivantes en ce qui regarde le mouvement des trains au hangar à déchargement:

- A) Lorsque vous placez un train sur le culbuteur, laissez tous les robinets de la conduite générale ouverts pendant les manoeuvres, afin d'avoir le contrôle sur l'arrêt du train en tout temps.
- B) Les équipes de trains ne doivent pas sortir le train du hangar à déchargement ni s'atteler à ce train avant d'être avisées par le régulateur ou le commis de terminus et le wagonnier que cela peut se faire sans danger.
- C) Le régulateur ou le commis de terminus doit vérifier auprès du personnel du hangar à déchargement pour s'assurer que les trains peuvent être sortis sans danger.



Certaines locomotives ne passent pas dans le culbuteur du hangar à déchargement sur la voie n° 3 à cause de leur dimension; les numéros de celles-ci, affichés aux entrées sont: 34, 41 à 49, 77 à 79, 86 et 87.

Quand un train doit être poussé hors du culbuteur à wagons, on doit accoupler les locomotives au train avant d'effectuer les manoeuvres. (Il est interdit de pousser le train sans y être accouplés).

En plaçant un train chargé sur le culbuteur, si le chef de train se rend compte que le mouvement a continué trop au sud, et qu'un mouvement de sens inverse est nécessaire, l'opérateur du culbuteur devra en être averti afin de prévenir des accidents ou des dommages.

Lorsque les membres des équipes de trains ont désaccouplé les locomotives de leur train, ils devront se tenir sur la locomotive et non sur les marches de l'échelle de la locomotive, vu l'espace libre très restreint à cet endroit.

1.1.2 LIAISONS

- Aucun mouvement continu de locomotive ou de train ne doit être fait vers la liaison provenant de la voie n° 2 nord du culbuteur, à la voie n° 3 nord, et de là à l'autre liaison n° 2 nord pour se rendre au culbuteur. L'usage d'une seule liaison à la fois, d'une voie à une autre est permise pourvu qu'il y ait des manoeuvres faites pour libérer une première liaison avant de prendre une liaison adjacente.

1.1.3 MANOEUVRES AUX ATELIERS

- Avant de faire des manoeuvres sur une voie dans l'atelier des wagons ou l'atelier des locomotives, un membre de l'équipe de train devra en obtenir la permission du contremaître en charge des ateliers et cela avant de mettre la sirène en fonction.

Les locomotives et les wagons chargés ne doivent pas circuler sur la fosse à réparations située à l'intérieur de l'atelier des wagons sur la voie n° 3A.

- Un dérailleur est placé au nord du passage à niveau sur la voie n° 3A nord. Voir la procédure établie pour ces dérailleurs dans la dernière section de l'indicateur.

En aucun temps les wagons ne devront être placés par les équipes de trains au sud de ce dérailleur, excepté sur demande express du contremaître de l'atelier des wagons par l'entremise du chef de gare.



1.1.4 TRAIN DE SECOURS

- La voie n° 7 servira exclusivement au train de secours.

1.1.5 WAGONS ÉTALONS

- Les wagons étalons WE1 et WE2 sont utilisés exclusivement pour la vérification des balances. Étant donné qu'il n'y a pas de freins à air sur ces wagons, veuillez être extrêmement prudents en manoeuvrant ces deux wagons et assurez-vous que les freins à mains sont bien appliqués une fois les manoeuvres complétées.

Vue la faiblesse des accouplements, ces wagons seront manoeuvrés seuls en tout temps utilisant une locomotive 1800 c.v.. Une attention spéciale devra être apportée lorsque vous devez les sortir ou entrer sur une voie de stationnement pour ne pas les endommager.

1.1.6 AUTRES MANOEUVRES DANS LE TRIAGE

- Quand vous avez à circuler le long des bâtiments, veuillez faire fonctionner la cloche des locomotives afin d'avertir le personnel de votre présence.

Aucun wagon ou autre équipement ne doit être stationné à moins de cinquante (50) pieds de chaque côté de tous passages à niveau.

- Les équipes de trains ne doivent pas placer des wagons sur la voie n° 24 à Port Cartier ni se servir de cette voie pour faire du triage à moins d'être autorisées de le faire par un contremaître de l'entretien de la voie.

CTO-1 13JRM30 1445

- Les aiguilles des voies n°s 22 et 24 doivent être dirigées vers la voie n° 20 et cadenassées lorsqu'elles ne sont pas utilisées.

- Des cadenas ont été posés sur les barrières des voies n°s 18 et 18A au site de chargement de Ultramar.

Avant de faire des manoeuvres sur ces voies, les cadenas doivent être enlevés et les barrières ouvertes; après les manoeuvres terminées, les barrières doivent être refermées et les cadenas remis en place.

Veillez toujours positionner les premiers wagons de diesel et mazout lourd au premier site de chargement nord. Le wagon n° 23017 (essence) devra toujours être garé sur la voie n° 18-A à l'extrémité sud.



Lorsque les wagons citerne n° 29418, 29538 et 29411 seront employés, ils devront être garés sur la voie n° 18 à l'extrémité sud.

- Lorsque vous avez à manoeuvrer dans le secteur du Port et que vous avez à déplacer un ou des wagons, l'air devra être branché sur tous les wagons de votre train avant de vous rendre à destination en passant par le triangle de virage.

- Lorsque les équipes de trains auront à faire des manoeuvres sur les voies n°s 25, 27 et 21A, ils devront s'en tenir aux instructions suivantes:

- Les wagons plats (piggyback) placés au quai de chargement devront être immobilisés avec les freins à main.

- Pour les wagons transporteurs d'automobiles qui seront placés sur la voie n° 21A, la même procédure devra être suivie.

- Il n'est plus permis d'obstruer le passage à niveau situé à proximité de l'usine de bouletage avec un train ou une locomotive et ce pour aucune condition aux heures de pointe indiquées ici-bas :

0700 et 0800

1530 et 1610

Entre ces heures rien ne devra franchir le passage à niveau.

Un système de signalisation automatique protège ce passage à niveau. Un drapeau jaune est placé du côté est de la voie à soixante (60) pieds au nord du passage à niveau et un autre à soixante quinze (75) pieds au sud du passage à niveau.

Les trains et locomotives ne devront pas dépasser la vitesse de deux (2) milles à l'heure à partir du drapeau jaune jusqu'à ce que le passage à niveau soit occupé par le wagon de tête du train ou par la locomotive. Si la vitesse de 2 m.a.h. ne peut être respectée, faire fonctionner le système de signalisation de façon manuel et un membre de l'équipe protégera le mouvement.

Un passage à niveau est situé à environ 350 pieds au sud du passage de Porlier Express (sur la voie n° 21). Les équipes de trains devront y poster un signaleur avant de le franchir.

Les équipes de train devront poster un signaleur avant de franchir le passage à niveau au sud de la voie #16 allant au quai.

Les wagons couverts (box-car) et les wagons de Unifôret ne devront pas être manoeuvrés sur la voie n° 31A.



1.2 Q.R.

Avant d'entrer sur les installations d'Unifôrêt à Q.R. vérifier avec les préposés qui travaillent dans la cour concernant les directives à suivre et aussi pour les aviser de votre entrée dans ce territoire. Le commis, contremaître de cour ou les wagonniers ont la fréquence radio de ces employés. Les employés d'Unifôrêt ont la fréquence du canal n° 3 pour communiquer avec vous. L'aiguillage qui est près du passage à niveau du Portage des Mousses, est cadencé avec deux cadenas. Un côté avec un cadenas d'aiguille utilisée à la CMQC et un autre qui appartient à Unifôrêt. Toujours garder cette aiguille cadencée.

Des lumières blanches (style détecteur de traînage) sont installées du côté ouest de la voie au sud de l'aiguillage de la voie principale à l'entrée de la cour de Unifôrêt pour indiquer la position de l'aiguillage n° 2. Si les lumières sont allumées, cela indique que l'aiguillage n° 2 est orienté en position normale côté ouest. Si elles sont éteintes, cela indique que l'aiguillage est orienté en position renversée ou entrouverte. Lorsque les lumières seront éteintes, veuillez ne pas vous engager dans l'embranchement de QR avant que l'aiguille ait été vérifiée par le chef de train.

Le port du chapeau de sécurité est obligatoire sur toutes les installations d'Unifôrêt.

CTO-1 131000 1445

1.3 AIRPORT

Dû à la pente accentuée vers le sud à cet endroit, les manoeuvres se feront avec l'air sur tous les wagons. Le train L.R.S. chargé laisser en stationnement sera retenu par vingt (20) freins à main soit dix (10) à l'extrémité nord et dix (10) à l'extrémité sud du train.

1.3.1 WAGONS 20579 ET 638

Le wagon 638 est muni de freins à main et de système de freins à air.

Le wagon 20579 n'est pas muni de système de freinage, c'est pour cette raison qu'il a été jumelé au wagon 638 et attaché à celui-ci à l'aide d'élingues.



Ces wagons devront servir uniquement au déchargement de rails avec le train LRS dans le triage de Airport, et ils ne devront pas être assignés à aucun autre service dû à leur largeur excessive qui est de vingt-et-un (21) pieds et quatre (4) pouces, et ne doivent pas être sortis de cette voie.

- Quand on aura à faire des manoeuvres avec des wagons de largeur excessive dans le triage de Airport, il faudra s'assurer qu'il n'y a pas de wagons sur la voie adjacente, dans les courbes ou l'on doit passer. S'il y en a, on devra les enlever et les placer sur une tangente ou sur une voie plus éloignée, afin de ne pas les accrocher.

1.4 HOW

Les boucles à How peuvent être utilisées par les équipements de la CMQC en tout temps. Prenez note que lorsque vous circulez sur ces voies, vous aurez à traverser des passages à niveau non-protégés et qu'il peut y avoir des obstructions.

1.5 LOVE

1.5.1 PASSAGE À NIVEAU

Un passage à niveau est situé au millage 169.9. Ce passage à niveau traverse la voie principale et d'évitement au sud de l'embranchement sud du triangle de virage.

Ce passage à niveau ne devra pas être obstrué pour une période de temps prolongée et les trains ou une partie d'un train ne devront pas être stationnés de manière à obstruer ce passage à niveau.

Pour l'émission des permis de véhicules seulement, le secteur compris entre le poteau indicateur du mille cent-soixante-dix (170) et le bout sud du passage à niveau au mille cent-soixante-neuf point neuf (169.9) s'appellera mille CENT-SOIXANTE-DIX (170).

Les trains en direction nord ne dépasseront pas le passage à niveau au mille cent-soixante-neuf point neuf (169.9) avant d'avoir reçu l'autorisation du régulateur nord.

1.5.2 SIGNALISATION POUR PERMIS D'OCCUPATION DE LA VOIE

Deux panneaux de signalisation sont placés à l'EST de la voie d'évitement.

Un panneau portant l'inscription (FIN VOIE D'ÉVITEMENT SUD LOVE) est placé à cinquante (50) pieds au nord de l'aiguille nord du triangle de virage. Ceci permet à un véhicule détenant un permis de la voie d'évitement Sud Love d'occuper l'espace entre ce panneau et le bout Sud de la voie d'évitement.



Un autre panneau est placé à environ cinquante (50) pieds au sud du passage à niveau mille cent-soixante-neuf point neuf (169.9) et porte l'inscription (FIN VOIE D'ÉVITEMENT NORD LOVE). Ceci permet à un véhicule détenant un permis de la voie d'évitement Nord Love d'occuper l'espace entre ce panneau et le bout Nord de la voie d'évitement.

1.5.3 TRIANGLE DE VIRAGE

On ne doit pas laisser de wagons ni d'équipement à moins de 300 pieds de l'aiguille de la queue du triangle de virage de Love. On ne peut laisser de wagons sur les côtés de ce triangle de virage sans la permission du régulateur.

1.5.4 VOIE 1, 2 ET 3

Voie n°1 : Réservée aux équipements de l'EVF, tel que grue C-1, véhicule d'entretien, RG-3, régaleuses, lorries d'outils ect. Cette voie a une longueur de 550 pieds (dérailleur à dérailleur), et se situe le long de la voie d'évitement entre les aiguilles du triangle de virage.

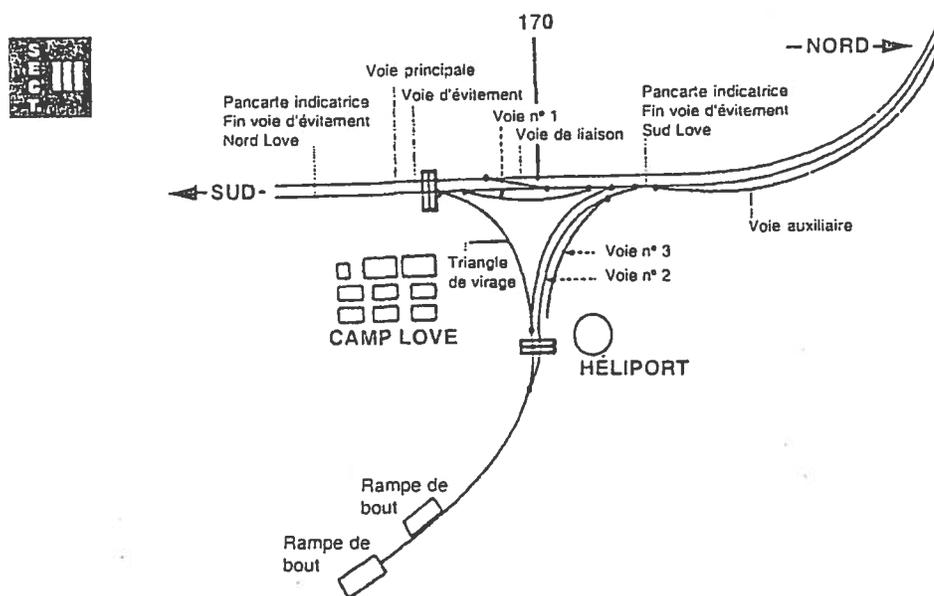
Voie n°2 : a) Réservée au Train des Travailleurs qui devra être garé le plus à l'est possible lorsque les équipes majeures s'y trouvent.

0701 130930 1415

b) Pour les équipes majeures (pose du rail, pose des dormants et surfacage). Cette voie a une longueur de 670 pieds.

Voie n°3 : Réservée aux wagons de service des équipes majeures lorsque ces équipes se trouvent dans le secteur; en d'autres temps des épanduses, wagons ou locomotives pourront être garés sur cette voie. Cette voie a une longueur de 480 pieds.

1.5.6 DIAGRAMME DES VOIES À LOVE



1.5.7 STATIONNEMENT DES TRAINS DE MINERAI

Un poteau indiquant (arrêt trains de concentré nord) est placé à une distance de trois cents (300) pieds au sud de l'aiguille sud du triangle de virage à Love sur la voie d'évitement.

Tous les trains de concentré vides devront arrêter à cet indicateur, en tout temps.

De cette façon, le train de marchandises, train des travailleurs et autres équipements pourront avoir accès au triangle de virage en tout temps.

1.6 JONCTION SUD - JONCTION NORD JONCTION OUEST - LAC JEANNINE

La circulation des trains selon le système de commande centralisée de la circulation (C.C.C.) est abolie entre Jonction Sud et Lac Jeannine ainsi que Jonction Nord et Jonction Ouest; dans ce secteur, les trains circuleront par ordre de marche, tel que décrit dans le Règlement d'Exploitation (R.E.) règles 201 à 223 inclusivement.

L'autorisation de circuler sera donnée aux trains selon les modèles d'ordre de marche 19R-H et les trains circuleront à la vitesse de marche à vue.

Aucun train ne pourra circuler dans ce territoire, sans un ordre de marche et une feuille de libération, exception faite de ce qui suit:

Un train travaillant entre Love et Mike pourra avec la permission verbale du régulateur entrer dans ce territoire pour céder la voie à un autre train.



S'il devenait nécessaire d'opérer un train et un véhicule dans un même canton, la procédure suivante s'appliquera:

- A) Le train recevra un ordre de marche 19R-H.
- B) Après entente avec l'opérateur, il recevra une formule "D" couvrant le véhicule et ensuite une formule "C" incluant à la section 2 le numéro de l'ordre "19R-H" ainsi que celui de la formule "D".
- C) Le véhicule recevra un permis avec possession exclusive de la voie, se protégeant contre le train.

Note: Pour qu'un train et un véhicule puissent opérer dans le même canton, dans ce secteur, il faudra que les deux se rapportent au même responsable sur les lieux de travail.

1.7 MONT-WRIGHT

La voie d'entreposage n° 3A, à proximité des trémies de chargement, peut contenir 52 wagons entre l'aiguillage sud et la traverse à niveau utilisée par les wagonniers; 5 wagons entre les deux traverses à niveau, et 14 wagons entre la traverse à niveau des trémies de chargement et l'aiguillage nord pour un total de 71.

La voie d'entreposage 3B située à l'intérieur de la boucle, a une longueur de 1,620 pieds et un capacité de 40 wagons de minéral. Il est à noter que cette voie a une pente prononcée vers l'aire d'empilement donc un nombre suffisant de freins à mains devront être placés sur les wagons en stationnement.

Le train des travailleurs, fourgons de queue, épandeuse et charrue ne doivent pas passer à l'intérieur de la trémie de chargement.

1.7.1 VOIES N^{OS} 16, 16A ET 17 (DYNO NOBEL)

Seules les locomotives 1800 c.v. peuvent circuler sur les voies 16, 16A et 17 au-delà de l'aiguillage n° 17. Les longs wagons plats, les wagons voyageurs et les combinés ne devront pas être manoeuvrés au-delà de l'aiguillage n° 17.

IL EST STRICTEMENT DÉFENDU DE FUMER ET DE FAIRE BRÛLER DES FUSÉES DANS LES ENVIRONS DE L'USINE DE DYNO NOBEL.



1.7.2 CHARGEMENT DES TRAINS DE MINERAL

Tous les trains de minerai vides arrivant à Wright, entreront sur la voie n° 2 du côté est.

L'entrée du train à l'intérieur des trémies de chargement se fera selon les instructions de l'opérateur.

L'opérateur devra s'assurer que les portes sont ouvertes et que les barrières de chargement sont libres de la voie avant de donner l'autorisation d'entrer. L'opérateur restera en communication avec l'équipe du train pour le positionnement de la barrière de chargement et tout au long du chargement.

Le chef de train devra placer les leviers de "vide à chargé" et après avoir compléter tout le train, retourner à la trémie de chargement jusqu'à ce que le train soit complètement chargé. Si les leviers sont difficiles à tourner, soit parce qu'ils sont gelés ou défectueux, veuillez prendre note des numéros et les inscrire sur la feuille de route. À l'arrivée au Port faire parvenir une copie au contremaître de l'exploitation ferroviaire.

Note : Quand un système de frein est en position vide, la puissance de freinage est réduite de 40% à 50% selon le type de wagon. Si l'on dit que le maximum de freins coupés sur un train est de 5%, ceci veut dire qu'on ne devrait pas opérer un train chargé avec plus de 11% des systèmes de freins en position vide.

Un système d'alarme auditif est installé sur la radio du silo de chargement. Lorsqu'il y aura un mauvais fonctionnement du système des trémies de chargement, le signal d'alarme se fera entendre pour une durée de cinq (5) secondes sur le canal utilisé à ce moment-là entre le silo de chargement et celle de la locomotive de tête.

Lorsque ce système d'alarme entre en fonction, le mouvement du train doit être arrêté immédiatement et ne devra pas être repris avant que le mécanicien de locomotive ait reçu l'autorisation du préposé au chargement.

Lors de manoeuvre ou en passant dans le hangar, les locomotives ne devront jamais être arrêtées sous les trémies.

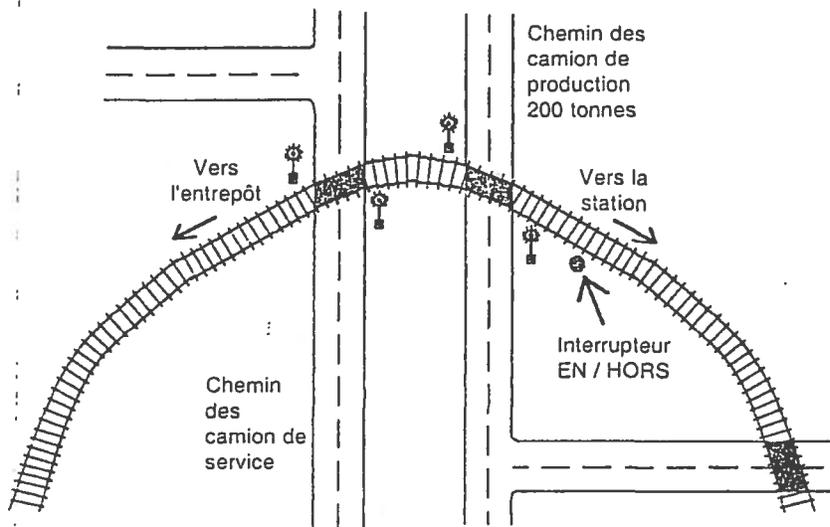
1.7.3 PASSAGES À NIVEAU

Les passages à niveau aux endroits suivants sont utilisés par les camions de production:

Des signaux d'arrêt lumineux et clignotants ont été installés comme protection de chaque côté des passages à niveau utilisés par les camions de production et les camions de service à l'approche de l'entrepôt.



Toutes les fois qu'une manoeuvre aura à être faite sur ces passages à niveau, un membre de l'équipe de train devra auparavant actionner les signaux en plaçant l'interrupteur à la position "EN". L'interrupteur est placé sur le poteau tel que montré sur le graphique ci-bas.



CTO-1 13 JAN 80 1445

Une fois la manoeuvre complétée, la personne qui a actionné les signaux devra replacer l'interrupteur à la position "HORS".

Aussi, dû à la circulation lourde à cet endroit, s'assurer que le boudin des rails est dégagé avant d'y passer.

Il y a un passage à niveau sur la boucle à environ 700 pieds au nord de l'aiguille nord de la voie n° 3A près du silo de chargement.

Deux (2) passages à niveau ont été installés au nord du silo à chargement. Ceux-ci sont situés à proximité de l'usine de traitement des eaux rouges et traversent la voie n° 16 et la boucle de la voie n° 2.

À l'occasion, les camions de production traversent ceux-ci afin de déverser leur matériel à l'intérieur de la boucle, et ceci 24 heures par jour.



Lorsqu'il y aura des camions à l'intérieur de la boucle, vous devrez faire un arrêt afin de permettre à ces camions de traverser, après quoi vous pourrez vous rendre au silo pour commencer le chargement.

Afin de permettre aux équipes de l'entretien de la voie ferrée de circuler librement, veuillez laisser les passages à niveau des voies n°s 13, 5 et voie principale (passages à niveau au nord de la voie n° 4 nord), libre en tout temps.

De plus veuillez à ne pas obstruer l'aiguillage de la voie n° 11 afin de permettre aux équipes de l'entretien de la voie ferrée de sortir de cette voie.

1.7.4 MONT-WRIGHT VOIE #13 (VOIE DE DÉCHARGEMENT DE DIESEL)

Les citernes portant les numéros commençant par n° 29... devront être garées de sorte qu'il y ait toujours une citerne commençant par 29... au nord suivi d'une citerne commençant par le numéro n° 20..., une citerne n° 29... deux citernes n° 20... et la dernière au sud commençant par n° 29....

La citerne n° 23017 (essence) devra être garée à son site de déchargement identifié.

CITERNES DE DIESEL	CITERNES DE MAZOUT LOURD (BUNKER)
29506 (2COMPARTIMENTS)	20514
20925	20551
29494 (2COMPARTIMENTS)	20557
20927	20569
20676	20584
29551 (2COMPARTIMENTS)	20589

CITERNE D'ESSENCE N° 23017 IDENTIFIEE EN BLANC

NOTE: Les citernes de mazout peuvent être garées à Port-Cartier et à Wright dans n'importe quel ordre de numéro.

**1.15 SITES DES DÉTECTEURS DE COUSSINETS
ÉCHAUFFÉS**

<u>Mille</u>	<u>Mille</u>	<u>Mille</u>	<u>Mille</u>
* 13.30	* 92.80	127.80	179.80
* 36.20	95.80	148.60	203.65
* 58.15	109.00	173.70	216.35
			243.65

* Détecteurs parlants

1.16 SITES DES BATTERIES PRIMAIRES

<u>Mille</u>	<u>Mille</u>	<u>Mille</u>	<u>Mille</u>
13.95	70.60	122.35	207.70
18.10	85.55	133.00	220.35
37.95	96.50	138.45	226.15
43.15	102.00	153.50	248.45
48.00	113.00	194.55	252.93
60.20	116.90		



**1.17 SITES DES DÉBARCADÈRES POUR VÉHICULES
RAIL-ROUTE**

<u>Mille</u>	<u>Endroit</u>
9.31	Voie d'évitement ABLE
25.60	Voie d'évitement BAKER
33.78	Voie d'évitement CHARLES
56.50	Voie d'évitement DOG
65.80	Voie d'évitement EVA
78.05	Voie principale, d'évitement et auxiliaire FOX
93.10	Voie d'évitement GEORGES
107.10	Voie d'évitement HOW
125.70	Voie d'évitement et auxiliaire ITEM
126.00	Voie d'évitement ITEM
135.00	Voie principale
145.80	Voie d'évitement JIG
154.00	Voie principale
160.10	Voie d'évitement KAY
187.20	Voie d'évitement NAN
202.29	Voie principale OBOE SUD
213.60	Voie principale PAT SUD
258.45	Voie principale

CTO-1 12 JAN 38 1415

1.18 SITES DES DÉRAILLEURS

Tous les dérailleurs doivent être peints de couleur jaune officielle.

On vous demande d'exercer de la vigilance en effectuant des manoeuvres dans tous les triages.

La présence de ces dérailleurs est indiquée par un poteau indicateur lettré avec le mot "DÉRAIL". La règle 104E du R.E. s'applique.

Les voies où les dérailleurs sont en usage, auront la poignée du levier de manoeuvre de l'aiguille PEINTURÉE JAUNE.



Des dérailleurs sont situés aux extrémités sud des voies AUXILIAIRES suivantes: ABLE BAKER CHARLES DOG HOW ITEM JIG MIKE NAN OBOE PAT QUEEN.

Des dérailleurs sont situés aux extrémités NORD des voies auxiliaires suivantes: EVA FOX GEORGES KAY LOVE ROB et l'embranchement de PIT.

1.19 SITES DES ENDROITS RESTREINTS

Description : Indicateurs de métal, carrés, coins coupés, avec peinture réfléchissante jaune orange et flèche noire.

Signification : Espace libre limité à cet endroit dans la direction indiquée par la flèche.

1.19.1 Port-Cartier

<u>Location ou mille</u>	<u>Structure ou obstruction</u>	<u>Côté de la voie</u>
Voies 2 et 3	Hangar à déchargement	Des 2 côtés «aérien»
Voie 3	Hangar à déchargement	Côtés est
Voie 3A Sud	Poteau électrique	Côtés est
Voie 3A Sud	Près de l'atelier des wagons	Côtés ouest
Voies 4, 5 et 6	Atelier des locomotives	Des 2 côtés «aérien»
Voie 6 Sud	Quai d'entrepôt	Du côté ouest
Voie 7	Abri à grue	Des 2 côtés «aérien»
Voies 3A, 9, 10, 11, 33, 34 et 35	Atelier des locomotives	Des 2 côtés «aérien»

Voie 17	Quai à chargement et boulettes de fer	Du côté est
Voie 18 et 18A	Quai à chargement	Entre les voies
Voie 20	Quai à chargement	Du côté ouest
Voie 23	Quai à Porlier Transport	Du côté ouest
Voie 31	Quai à Porlier Transport	Du côté ouest
Voie 31A	Convoyeur à vis Dyno Nobel	Du côté ouest

Note : Sur les voies n^{os} 12 - 12A et 26 il y a des câbles le long de ces voies pour supporter les fils électriques qui servent à brancher différents équipements tel que fourgon de queue, épandeuse, train des travailleurs...



1.19.2 Espace libres sous les passerelles

Hauteur 28 pi	Voies 12, 3, 2, 1 et 1A	Près de l'usine de bouletage
Hauteur 22'6"	Voies 1 nord sud	du hangar à déchargement côté est
Hauteur 20'0"	Voies 13 et 12	aiguillage du lead nord de l'atelier diesel côté ouest
Hauteur 20'6"	Voies 13, 12, lead, 33, 34, 35	centre atelier diesel côté ouest

1.19.3 Espace restreint saisonnier

Entre le mois d'octobre et le mois d'avril veuillez être très vigilants après avoir placé un train sur le culbuteur car le wagon plat 657 chargé d'une citerne pour faire le plein en carburant des wagons compresseur est placé sur la voie de liaison menant de la voie 2 à la voie 3 au sud du hangar à déchargement. Il y a une passerelle causant un espace libre restreint du côté ouest de la voie 2 sud à cet endroit.

1.19.4 FOX

Voie auxiliaire sud Rampe Côtés ouest

1.19.5 LOVE

Une rampe de chargement est en service à cinq cent soixante-quinze (575) pieds EST de l'aiguillage de la queue du triangle de virage du côté OUEST de la voie, laissant une distance de CINQ (5) pieds SEPT (7) pouces entre le centre de la voie et la rampe de chargement.

1.19.6 WRIGHT

Voie 3	Réservoir à chargement	Des 2 côtés «aérien»
Voies 1, 2 et 3	Entrepôt	Des 2 côtés «aérien»
Voie 4	Abri à grue	Des 2 côtés «aérien»
Voie 5	Abri à grue	Des 2 côtés «aérien»
Voie 5	Tuyau à vapeur	Du côté est
Voie 7	Quai à chargement	Du côté ouest
Voie 16	Usine de Dyno Nobel	Des 2 côtés «aérien»
Voie 17	Usine de I.C.I.	Des 2 côtés



1.20 SITES D'ESPACES LIBRES SOUS LES CÂBLES AÉRIENS

Endroits du bout nord au bout sud du triage **Port-Cartier**.

Distance verticale de la partie supérieure du rail au fil aérien le plus près.

1.20.1 PORT-CARTIER

1. 23.5 pi. Voies 1, 2, 3, 12 et voie nord du triangle de virage, environ 200 pieds au sud de l'aiguille nord du triangle de virage.
2. 39.0 pi. Voies 1, 2, 3, 12 et voie sud du triangle de virage, environ 200 pieds au sud du centre du triangle de virage.
3. 20.0 pi. Voies 38, 40, 42 et voie nord du triangle de virage, environ 200 pieds du début de ces voies.
4. 25.6 pi. Voies 38, 40, 42 et voie nord du triangle de virage, environ 275 pieds du bout sud des voies 38, 40, 42.
5. 24.0 pi. Voies 1, 2, 3, liaison et voie 12 au nord du culbuteur.
6. 26.3 pi. Voie 2 nord, 100 pieds nord du hangar de déchargement.
7. 36.3 pi. Voies 11 et 12 bout sud du hangar de déchargement.
8. 32.5 pi. Voie 1 nord, 410 pieds sud du hangar de déchargement.
9. 30.0 pi. Voies 10 et 11 nord de l'atelier des locomotives.
10. 26.3 pi. Voies 2, 3, 3a, 4, 5 et 6 sud de l'atelier des wagons.
11. 27.3 pi. Voies 2 et 3 sud et voie d'accès (lead) bout ouest de la boucle.
12. 29.7 pi. Voies 2 et 3 sud et voie d'accès (lead) bout est de la boucle.
13. 21.3 pi. Voies 17, 18, 18A, 19 et 21 silos Dyno Nobel.

14. 21.3 pi. Voies 18, 18A, 19 et 21 silos de I.C.I.
15. 31.9 pi. Voies 16, 21, 23 et 23A vis-à-vis le quai de chargement de Porlier Express.
16. 26.3 pi. Voie 16 arrière de l'agence maritime.
17. 25.3 pi. Voie 16 des deux côtés du passage à niveau.
18. 27.0 pi. Voie 1, centre du hangar de déchargement.
19. 20.7 pi. Voie 1A, sous la passerelle, usine de bouletage.
20. 20.0 pi. Voies 1, 2, 3, 11, 12, 13, 75 pieds au sud des traverses à niveau au sud du hangar de déchargement.
21. 28.0 pi. Voie 21, sud de la queue du triangle de virage.

1.20.2 VOIE PRINCIPALE

	Hauteur		Hauteur		Hauteur	
	<u>Mille</u>	<u>pieds</u>	<u>Mille</u>	<u>pieds</u>	<u>Mille</u>	<u>pieds</u>
	.20	50.0	74.95	24.0	171.40 **	25.0
	.25	27.7	77.10	23.5	173.65	26.0
	.45	51.1	77.89 +	23.0	173.95	26.0
	.63	27.3	78.03 +	21.0	174.00 *	24.0
	1.97	33.9	79.05 **	24.2	174.45 *	30.0
	2.08	68.3	88.65	38.0	175.44	29.6
	2.13	87.7	89.00	32.0	175.90	30.7
	2.18	62.4	89.15	31.0	187.10 *	27.6
	3.15	28.7	92.80	31.0	188.43 *	33.0
	3.60	21.5	92.85	24.0	213.59	36.9
	9.20 *	25.0	106.70	32.5	213.60	25.0
	9.25 *	23.0	106.75 **	22.5	223.13	22.7
	10.73	33.1	107.05 **	22.3	223.14	24.0
	13.30	30.0	109.00	26.0	223.75	35.1
	18.19	27.3	125.95	21.0	224.50	38.5
	34.10 **	23.0	145.80	22.0	232.71 *	27.7
	35.50	28.5	145.90	23.0	242.37 *	26.6
	37.42	27.0	146.00	28.0	242.39 *	30.9
	46.50	28.0	146.20	22.0	259.39 *	25.0
	46.70	30.0	158.75	56.3	259.40 *	23.6
	58.25	29.0	159.87	24.5	J. 0.30	26.6
	62.70	30.0	161.32	28.0	J. 0.40	36.9
	65.90	23.0	169.90 **	24.5	J. 2.95	28.4
	67.00 *	31.0	170.00	29	B. 0.05	28.5

* Au-dessus de l'aiguille

** Inclut la voie d'évitement

+ Inclut la voie d'évitement et la voie auxiliaire



CT-0-1 130838 1445

1.20.3 Wright

1. 30 pi. Fils électriques traversant les voies 2 et 3 à 2,800 pieds au nord de l'aiguille sud.
2. 23 pi. Fils électriques traversant les voies 4,5,1 et 6 à 120 pieds au sud du hangar de la grue d'urgence.
3. 36 pi. Fils électriques traversant les voies 4,5,1 et 6 à 120 pieds au nord du hangar de la grue d'urgence.
4. 30 pi. Fils électriques traversant les voies 1 et 5 à 1,050 pieds au nord de l'aiguille de la voie n° 13.
5. 21 pi. Fils électriques traversant la voie 13 à 1,050 pieds au nord de l'aiguille de la voie n° 13.
6. 25 pi. Fils électriques traversant la voie 13 à 1,250 pieds au nord de l'aiguille de la voie n° 13.
7. 24 pi. Fils électriques traversant la voie 13 à 1,600 pieds au nord de l'aiguille de la voie n° 13.
8. 18 pi. Fils électriques traversant la voie 3A près de la trémie de chargement, 4 locations entre le nord et le sud de la trémie. Le plus bas est à 18 pieds et le plus haut est à 28 pieds.
9. 26 pi. Fils électriques traversant la voie 3 à 50 pieds au nord de l'aiguille de la voie n° 3A nord.
10. 29 pi. Fils électriques traversant la voie 1 à 150 pieds au sud de l'aiguille de la voie n° 15.
11. 29 pi. Fils électriques traversant la voie 1 à 1,400 pieds au nord de l'aiguille de la voie n° 15.
12. 25 pi. Fils électriques traversant la voie 1 à 200 pieds au sud de la traverse à niveau de l'entrepôt.
13. 32 pi. Fils électriques traversant la voie 1 à 100 pieds au nord de la traverse à niveau de l'entrepôt.
14. 32 pi. Fils électriques traversant la voie 1 & 4 à 100 pieds au nord de l'aiguille de la voie 4 de l'entrepôt.



- 15. 32 pi. Fils électriques traversant la voie 1 à 100 pieds au nord de la traverse à niveau de l'entrepôt.
- 16. 22 pi. Fils électriques traversant la voie 16 à 1,000 pieds à l'est de l'usine de traitement de l'eau.
- 17. 22 pi. Fils électriques traversant la voie 16 à l'ouest de l'usine de traitement de l'eau.
- 18. 23 pi. Fils électriques traversant la voie 16 à l'est de l'usine de traitement de l'eau.
- 19. 19.6 pi. Fils électriques traversant la voie 16 à 200 pied à l'est de l'aiguille de la voie 17.
- 20. 20.6 pi. Fils électriques traversant la voie 17 à 200 pied à l'est de l'aiguille de la voie 17.



CTO-1 738839 1416



010-1 438830 1416

SECTION
IV



1.1 DIRECTIVES GÉNÉRALES

Des registres et tableaux d'affichage sont en usage aux endroits suivants : Port-Cartier, Love, Wright

1.1.1 Tous les membres d'équipes de trains appelés à sortir en dehors des terminus sur n'importe quel train que ce soit, devront avoir en leur possession tous les articles nécessaires à leurs besoins personnels. Quand il s'agit de train de travaux non assignés l'équipe de train devrait prévoir que la durée de l'affectation peut varier.

Il en est de même pour les accessoires nécessaires à leur tâche, tels que : chapeau, lunette de sécurité, lanterne d'agent de train et harnais de radio pour usage par les chefs de train et les agents de trains, clefs de cadenas d'aiguillage, indicateur en vigueur et le manuel de règlement d'exploitation. De plus, la lampe de poche sera tolérée pour le mécanicien de locomotive seulement.

1.1.2 Les membres d'équipes de trains sont responsables pour l'équipement reçu. Pour remplacer l'équipement défectueux, il est nécessaire de remettre celui-ci en échange.



1.1.3 Tout chef de trains doit avoir en sa possession au travail une provision suffisante des formulaires nécessaires à leurs tâches.

1.1.4 Les membres d'équipes de trains ont la responsabilité de s'assurer qu'il y a une trousse de signalisation sur chaque locomotive ou groupe de locomotives et dans le fourgon de queue.

1.1.5 Les chefs de trains sont responsables de toute la marchandise transportée sur leur train et doivent la livrer avec les feuilles de route à destination ou au terminus, et ceci inclus toute la marchandise transportée dans le wagon de queue.

1.1.6 Les wagonniers de même que les membres de l'équipe de trains doivent voir à ce que les mâchoires de l'attelage avant de la locomotive et à l'arrière du dernier wagon soient fermées. Tous les boyaux à air qui ne servent pas doivent être attachés convenablement.

1.2 TRAINS DE TRAVAUX

Les équipes de trains qui originent ou terminent à une gare autre qu'une gare terminus devront se conformer aux directives suivantes:

En entrant en devoir, le chef de train avisera le régulateur de ce qui suit: le nom des membres de l'équipe, l'heure en devoir et la quantité de wagons manoeuvrés. Les équipes ont un maximum de DIX (10) minutes de prévu pour s'enregistrer, et prendre les ordres.

En terminant le travail, le chef de train avisera le régulateur des trains de ce qui suit: l'heure terminée, les problèmes mécaniques ou autres encourus avec les locomotives ou les wagons de leur train, l'emplacement du train ainsi que de toute autre information pertinente. Il est à noter que les membres d'équipes ont un maximum de DIX (10) minutes pour s'enregistrer et donner les informations au régulateur excluant le temps requis pour se rendre de la locomotive au camp.

L'inspection des wagons, des fourgons de queue et des locomotives devra être faite durant le quart de travail par le chef de train et le mécanicien de locomotive pour s'assurer que leur train est en état pour une opération normale le lendemain. Les besoins en eau et carburant devront être comblés avant la fin du quart de travail. Avant de stationner le train, toute défektivité qui pourrait empêcher d'opérer normalement devra être rapportée au régulateur afin que celui-ci puisse prendre les dispositions nécessaires dans le cas où l'on aurait à échanger une locomotive ou autre matériel roulant.



Sauf pour fin de travail, il n'est pas permis aux employés de voyager dans un fourgon de queue qui est situé entre la locomotive de tête et le train, lorsque la distance à parcourir est de plus d'un canton, les employés devront voyager dans le fourgon de queue situé à l'arrière du train.

À la fin de son quart de travail, avant de quitter le train, le chef de train devra contacter le régulateur afin de s'assurer que celui-ci n'a pas besoin de cette équipe pour faire des manoeuvres de wagons qui aurait à être ramassés par un autre train. Si c'est le cas, ces wagons seront placés au bout approprié de la voie auxiliaire pour éviter des manoeuvres indues au trains qui devra les ramasser.

Lorsque possible, les trains de travaux devront être stationnés au centre des voies auxiliaires.

Lors de l'enregistrement, après entente avec le contremaître, le chef de train communiquera au régulateur l'heure de terminaison de l'équipe ainsi que l'heure en devoir et les limites de travaux prévues pour le lendemain.

Lorsqu'il y a un conducteur pilote assigné sur une grue automotrice, celui-ci sera appelé pour la même heure que l'opérateur de la grue et terminera à la même heure que lui à moins que ses services ne soient plus requis avant la fin du quart de travail de l'opérateur. Le conducteur pilote a en plus dix (10) minutes pour s'enregistrer au début et à la fin du quart de travail.

1.3 RAPPORTS DE RETARDS DES TRAINS

Il est de la responsabilité des chefs de trains de voir à ce que les manoeuvres faites sur leur train, de même que les délais encourus soient rapportés en détail dans la colonne des remarques et en minutes dans les colonnes appropriées sur le rapport de retards. De plus, lorsque le régulateur demande de lui fournir les renseignements pertinents aux délais encourus, l'employé devra lui transmettre toutes les informations pertinentes.

Tout retard de quelque nature que ce soit dans l'opération des trains devra être rapporté au régulateur le plus tôt possible après que le retard soit commencé. Quand la situation revient à la normale, le régulateur devra aussi être averti du délai que cette situation a causé.

Tous les membres d'une équipe de train dans tous les types de service sont tenus de signer le rapport de retards de train afin d'être au courant du temps réclamé. Pour les trains de travaux, ce rapport sera contresigné par le contremaître responsable lorsque l'équipe termine au même endroit que ce dernier.



Il est de la responsabilité des chefs de trains de compléter le rapport de retards à l'arrivée au terminus.

Tous les numéros des wagons laissés ou ramassés en cours de route, devront apparaître sur le rapport de retards.

À l'arrivée au terminus, le rapport de retards bien complété devra montrer le nombre wagons chargés, vides et le total.

1.4 HAUT LE PIED

Les équipes ou membres d'équipes qui voyagent haut le pied devront compléter leur rapport de retards de la façon suivante: Inscrire le nom de la gare de départ, la date, les noms des membres de l'équipe ainsi que le numéro du train ou tout autre moyen de transport. Ensuite inscrire l'heure en devoir, l'heure de départ, l'heure d'arrivée et l'heure terminée. Dans la colonne "lieu du retard" sur la première ligne, inscrire le nom de la gare d'arrivée et dans "remarques", écrire seulement "haut-le-pied". Pour terminer, inscrire au bas du rapport, les heures et le millage initial, voie principale, millage terminal et le total.

1.5 ACCOMODATION ET APPELS

1.5.1 À Love, les équipes de train seront logées dans les camps n° 7, 8 ou 9 selon le cas.

En terminant leur travail, les membres d'équipes aviseront le régulateur du numéro de la chambre qu'ils occuperont.

Les équipes seront appelées par le régulateur aux endroits suivants : à leur chambre, à la salle de jeu, à la salle de l'ordinateur ou à la cuisine.

Advenant le cas où les membres d'une équipe sujette à un appel au travail doivent s'absenter de ces endroits pour une période assez prolongée, ils devront auparavant communiquer avec le régulateur et obtenir les informations et directives concernant l'heure prévue pour leur appel au travail.



1.5.2 Dans les autres camps le long de la voie ferrée, les équipes se verront assigner des chambres par le préposé au camp. En terminant leur travail, ils devront communiquer au régulateur le numéro de ces chambres pour que celui-ci puisse les appeler en cas de besoin.

1.5.3 À Fermont les équipes pourront se loger dans l'appartement n° 11, venelle n° 6, téléphone 287-5516 chambres 1 et 3 et téléphone 287-3894 chambres 2 et 4. L'équipe du train de marchandises ou train des travailleurs sera logée au 8, venelle n° 6, téléphone 287-3809. Cet appartement est équipé d'un poêle, d'un réfrigérateur et autres accessoires et utilités.

Les téléphones sont installés dans les chambres et aucun frais d'appel interurbain ne sera accepté.

Les clés pour ces accommodations pourront être obtenues à la barrière de sécurité de Mont-Wright et les équipes pourront obtenir les services d'un taxi par l'entremise du commis ou du wagonnier en devoir, pour trajet autorisé seulement de la gare de Wright à Fermont et retour.

Les portes d'entrée de ces accommodations devront être barrées en tout temps lorsque vous les quittez et les membres d'équipes devront sortir les sacs de déchets et les placer à un endroit acceptable près de l'entrée pour y être ramassés.

Ces endroits devront être gardés propres et en bon état par tous les usagers.

1.6 PROCÉDURE DE REPAS À L'HÔTEL FERMONT

Lorsqu'un membre d'équipe de trains termine à Mont-Wright et que cet employé doit se nourrir dans un restaurant à Fermont, il doit payer la différence entre le montant prévu par la convention collective en vigueur et ce que lui coûte la facture totale. Il doit s'assurer que la serveuse soustrait le montant payé sur la facture avant de signer celle-ci.

1.7 PASSAGERS ACCEPTÉS SUR LES TRAINS DE MARCHANDISES ET TRAVAILLEURS

Seuls les employés travaillant sur la voie ferrée ont la permission de voyager à bord de ces trains.

Tous les chefs de train devront s'assurer que les employés voyageant à bord de ces trains soient bien identifiés comme étant des employés qui travaillent pour l'entretien de la voie, signal et communications, l'exploitation ferroviaire ou employés d'un contractant affecté sur le chemin de fer. Aucune autre personne ne devra être acceptée comme passager à bord de ces trains, à moins d'autorisation du chef de gare ou de son remplaçant.



Il est strictement défendu de transporter des véhicules récréatifs et des moteurs de toutes sortes sur le train des travailleurs. Seuls les effets personnels raisonnables sont acceptés dans le wagon à bagages.

1.8 PASSAGERS SUR LES TRAINS DE MINERAI

Toute demande pour transporter les employés ou personnel du contracteur en alimentation sur les trains de minerai sera faite directement au régulateur de trains par le chef de la section concernée ou son remplaçant ou par les contremaîtres d'inspection de la voie. Il est bien entendu que le déplacement se fait d'un terminus à l'autre excepté dans un cas de transfert de personnel, maladie à l'employé ou mortalité dans sa famille.

Vue l'importance de l'inspection des trains lors de votre arrivée à Port-Cartier, lorsque vous aurez des passagers sur votre train, on vous demande de débarquer ces passagers au culbuteur et non au triangle de virage. Ceci dans le but d'améliorer la détection de troubles sur les trains (Roll-By).

1.9 MANOEUVRE DE WAGONS

1.9.1 Durant la saison d'été, certaines voies auxiliaires sont utilisées pour le stationnement de l'équipement des équipes de l'entretien de la voie ferrée, et cet équipement sera protégé par un dérailleur aux deux extrémités. Cet équipement sera placé soit au bout sud ou au bout nord de ces voies afin de faciliter le stationnement de wagons aux bouts opposés. Le responsable de l'entretien de la voie qui est chargé du stationnement de leur équipement sur une voie auxiliaire quelconque, devra aviser le régulateur de la situation, de même que lui fournir l'information à savoir pour quelle durée de temps cet équipement demeurera stationné. Le responsable de l'entretien de la voie devra fournir cette information dès que la mise en stationnement de l'équipement aura été complétée.



1.9.2 Tout équipement stationné sur une voie auxiliaire, devra être laissé à au moins 100 pieds du point d'obstruction des deux voies de manière à ce que des manoeuvres d'urgence puissent être effectuées au besoin.

1.9.3 Lorsqu'une manoeuvre est requise en route, il est de la responsabilité de l'équipe de train de voir à ce que ce soit fait de la manière demandée. En tout temps, lorsqu'il y a incertitude, le régulateur en devoir devra être contacté par l'équipe afin d'obtenir des directives supplémentaires concernant les manoeuvres.

Avant qu'un ou des wagons soient attelés, une inspection de la voie où se trouvent le ou les wagons devra être faite afin qu'il n'y ait aucune obstruction telle qu'une accumulation de neige, glace ou boue, ou quoi que ce soit qui puisse occasionner un déraillement, un accident, un arrêt des opérations ou des dommages à l'équipement sur ou près de la voie.

Après avoir complété l'attelage, que ce soit pour pousser ou tirer, le jeu des attelages devra être vérifié. On devra aussi s'assurer que rien ne traîne sous ces wagons, que les freins sont tous relâchés et qu'au début des manoeuvres les roues tournent normalement.

1.9.4 On ne doit jamais pousser des wagons à l'aveuglette sur aucune voie, sauf lorsqu'on pousse des wagons vides en dehors du hangar à déchargement et ceci seulement lorsqu'on a obtenu la certitude du wagnonier et du commis de terminus qu'on peut le faire. Lorsque vous poussez un train de 158 wagons ou plus sur la voie n° 3, avec trois locomotives vous devez protéger le mouvement sur les aiguillages au sud de la boucle. Lorsque vous faites le mouvement vers le nord, tirez le train pour libérer les aiguillages. Pour les besoins en transport, demandez-le au commis.

1.9.5 Excepté en cas d'urgence, il est défendu d'entrer dans les voies d'évitement par les aiguillages à ressort, pour les trains assistés.

Pour les cas d'urgence, la manoeuvre pourra s'effectuer à la condition que l'on puisse le faire en utilisant que les locomotives de tête.

1.9.6 Lorsqu'il se produit un déraillement d'un ou plusieurs wagons et que celui-ci ou ceux-ci sont replacés sur la voie, ils devront dans chacun de ces cas être inspectés par les wagonniers avant d'être remis en service. Les wagons inspectés le long de la voie par les wagonniers, seront identifiés par des cartes de mauvais états. Une autorisation écrite du contremaître de l'atelier des wagons ou son remplaçant sera remis au régulateur avant de manoeuvrer ce ou ces wagons sur la voie principale.

Advenant le cas où il ne se trouverait pas de wagonniers sur les lieux pour inspection, le ou les wagons impliqués devront être placés en stationnement dans la voie auxiliaire la plus près et ce jusqu'à ce qu'ils aient été inspectés.



Toute information concernant ces déraillements devra être transmise immédiatement par le chef de train ou le mécanicien de locomotive au régulateur en devoir.

1.10 WAGONS COMPRESSEURS

1.10.1 Les radios des wagons compresseurs ont un canal fixe, identifiées à leurs numéros respectifs. Les radios des locomotives de tête sont munies de sélecteurs pour changer de canal au besoin. Pour opérer un train, par exemple wagon WC-4 et locomotive XX, placer la radio pour le wagon compresseur de la locomotive de tête sur le canal 4 pour établir la communication.

1.10.2 Pendant le chargement des trains lorsqu'il y a déversement accidentel de minerai sur le dessus d'un wagon compresseur, veuillez le faire nettoyer aussitôt au silo de chargement. Lors du nettoyage, assurez vous que l'antenne soit bien dégagée pour les communications radio.

Lorsque vous avez des problèmes avec un système de wagon compresseur et que vous devez le placer en mode conventionnel, laissez le moteur du wagon en marche lorsque possible.

Veuillez faire rapport de la difficulté au régulateur des trains en indiquant la cause lorsque possible, aussi le noter dans le livre de bord de la locomotive.

1.10.3 Lorsque des wagons compresseurs sont manoeuvrés, ils ne doivent pas être lancés en aucun temps, lorsque vous manoeuvrez les trains de minerai équipés de wagons compresseurs, les arrêts et départs doivent se faire doucement afin de ne pas endommager les équipements à l'intérieur de ces wagons.

Lorsque vous placez un wagon compresseur dans un train, toujours le placer avec l'attelage rotatif dans la même direction que ceux du train, ceci parce que le wagon reste sur le train lors du culbutage.

2.0 MATÉRIEL ROULANT

2.1 DÉTECTEURS DE COUSSINETS ÉCHAUFFÉS



Lorsqu'un train passe un détecteur de coussinets échauffés, le mécanicien de locomotive doit maintenir son train à la vitesse de croisière normale à cet endroit, car ceci est un facteur important pour le bon fonctionnement de ces systèmes.

2.2 DÉTECTEURS DE COUSSINETS ÉCHAUFFÉS PARLANTS

Tous les détecteurs parlants transmettent sur le canal n° 5 du deuxième radio dans les locomotives.

Lorsque la locomotive franchira un détecteur, le système se mettra en marche et analysera la chaleur de chaque coussinet et de chaque roue.

Si le système ne détecte rien d'anormal le message sera : «CHEMIN DE FER CARTIER, ABLE, TOUT EST NORMAL, TERMINÉ, LE DÉTECTEUR EST FERMÉ.»

Si le système détecte une anomalie, lorsque le coussinet chaud ou la roue chaude passe sur le détecteur, une alarme sonore se fera entendre à la radio et ainsi de suite pour chaque anomalie détectée. Ensuite à la fin du convoi, le détecteur transmettra le message suivant :

Exemple : «CHEMIN DE FER CARTIER, ABLE, PREMIÈRE BOÎTE CHAUDE, OUEST RAIL, ESSIEU 1-4-6, , DEUXIÈME BOÎTE CHAUDE, EST RAIL, ESSIEU 6-4-2, PREMIÈRE ROUE CHAUDE, OUEST RAIL, PRÈS DE L'ESSIEU 6-4-2, TERMINÉ, LE DÉTECTEUR EST FERMÉ.»

Tous les messages radio sont répétés deux fois.

Lorsque le message dit essieu 1-4-6 par exemple, pour situer l'anomalie vous devez soustraire de ce nombre le nombre d'essieux des unités motrices et par la suite vous divisez le résultat par 4.

Exemple : "146 - 18 * = 128 divisé par 4 = 32
c'est à dire le dernier essieu passée le 31^e wagon.

"145 - 18* = 127 divisé par 4 = 31.75
c'est à dire le troisième essieu passée le 31^e wagon.

"144 - 18* = 126 divisé par 4 = 31.50
c'est à dire le deuxième essieu passée le 31^e wagon.

"143 - 18* = 125 divisé par 4 = 31.25
c'est à dire le premier essieu passée le 31^e wagon.

* S'il y a 3 locomotives 3600 c.v. sur le convoi.

Après avoir reçu un message d'anomalie, vous devez appeler le régulateur et lui faire part du message reçu en mentionnant le numéro de l'essieu ou de la roue et ensuite faire l'inspection appropriée.



Lorsque le détecteur vous donne le message qu'il est «HORS SERVICE», vous devez le rapporter immédiatement au régulateur.

Afin de vous assister pour situer le wagon défectueux le tableau suivant peut être utilisé.

2.3 CALCUL DES WAGONS SUR DÉTECTEURS DE COUSSINETS ÉCHAUFFÉS PARLANTS

Essieux	Wagons	Essieux	Wagons	Essieux	Wagons	Essieux	Wagons
1 à 18	= 3 locos	71 à 74	= 14	127 à 130	= 28	183 à 186	= 42
19 à 22	= 1	75 à 78	= 15	131 à 134	= 29	187 à 190	= 43
23 à 26	= 2	79 à 82	= 16	135 à 138	= 30	191 à 194	= 44
27 à 30	= 3	83 à 86	= 17	139 à 142	= 31	195 à 198	= 45
31 à 34	= 4	87 à 90	= 18	143 à 146	= 32	199 à 202	= 46
35 à 38	= 5	91 à 94	= 19	147 à 150	= 33	203 à 206	= 47
39 à 42	= 6	95 à 98	= 20	151 à 154	= 34	207 à 210	= 48
43 à 46	= 7	99 à 102	= 21	155 à 158	= 35	211 à 214	= 49
47 à 50	= 8	103 à 106	= 22	159 à 162	= 36	215 à 218	= 50
51 à 54	= 9	107 à 110	= 23	163 à 166	= 37	219 à 222	= 51
55 à 58	= 10	111 à 114	= 24	167 à 170	= 38	223 à 226	= 52
59 à 62	= 11	115 à 118	= 25	171 à 174	= 39	227 à 230	= 53
63 à 66	= 12	119 à 122	= 26	175 à 178	= 40	231 à 234	= 54
67 à 70	= 13	123 à 126	= 27	179 à 182	= 41	235 à 238	= 55



Essieux	Wagons	Essieux	Wagons	Essieux	Wagons	Essieux	Wagons
239 à 242	= 55	371 à 374	= 89	503 à 506	= 122	635 à 638	= 155
243 à 246	= 57	375 à 378	= 90	507 à 510	= 123	639 à 642	= 156
247 à 250	= 58	379 à 382	= 91	511 à 514	= 124	643 à 646	= 157
251 à 254	= 59	383 à 386	= 92	515 à 518	= 125	647 à 650	= 158
255 à 258	= 60	387 à 390	= 93	519 à 522	= 126	651 à 654	= 159
259 à 262	= 61	391 à 394	= 94	523 à 526	= 127	655 à 658	= 160
263 à 266	= 62	395 à 398	= 95	527 à 530	= 128	659 à 662	= 161
267 à 270	= 63	399 à 402	= 96	531 à 534	= 129	663 à 666	= 162
271 à 274	= 64	403 à 406	= 97	535 à 538	= 130	667 à 670	= 163
275 à 278	= 65	407 à 410	= 98	539 à 542	= 131	671 à 674	= 164
279 à 282	= 66	411 à 414	= 99	543 à 546	= 132	675 à 678	= 165
283 à 286	= 67	415 à 418	= 100	547 à 550	= 133	679 à 682	= 166
287 à 290	= 68	419 à 422	= 101	551 à 554	= 134	683 à 686	= 167
291 à 294	= 69	423 à 426	= 102	555 à 558	= 135	687 à 690	= 168
295 à 298	= 70	427 à 430	= 103	559 à 562	= 136	691 à 694	= 169
299 à 302	= 71	431 à 434	= 104	563 à 566	= 137	695 à 698	= 170
303 à 306	= 72	435 à 438	= 105	567 à 570	= 138	699 à 702	= 171
307 à 310	= 73	439 à 442	= 106	571 à 574	= 139	703 à 706	= 172
311 à 314	= 74	443 à 446	= 107	575 à 578	= 140	707 à 710	= 173
315 à 318	= 75	447 à 450	= 108	579 à 582	= 141	711 à 714	= 174
319 à 322	= 76	451 à 454	= 109	583 à 586	= 142	715 à 718	= 175
323 à 326	= 77	455 à 458	= 110	587 à 590	= 143	719 à 722	= 176
327 à 330	= 78	459 à 462	= 111	591 à 594	= 144	723 à 726	= 177
331 à 334	= 79	463 à 466	= 112	595 à 598	= 145	727 à 730	= 178
335 à 338	= 80	467 à 470	= 113	599 à 602	= 146	731 à 734	= 179
339 à 342	= 81	471 à 474	= 114	603 à 606	= 147	735 à 738	= 180
343 à 346	= 82	475 à 478	= 115	607 à 610	= 148	739 à 742	= 181
347 à 350	= 83	479 à 482	= 116	611 à 614	= 149	743 à 746	= 182
351 à 354	= 84	483 à 486	= 117	615 à 618	= 150	747 à 750	= 183
355 à 358	= 85	487 à 490	= 118	619 à 622	= 151	751 à 754	= 184
359 à 362	= 86	491 à 494	= 119	623 à 626	= 152	755 à 758	= 185
363 à 366	= 87	495 à 498	= 120	627 à 630	= 153		
367 à 370	= 88	499 à 502	= 121	631 à 634	= 154		

Lorsqu'un train est arrêté pour coussinet surchauffé sur un wagon, une inspection devra être faite par le chef de train et les directives suivantes devront être appliquées:

- a) Le régulateur en devoir devra informer le chef de train du numéro du wagon défectueux et de sa location dans le train.
- b) Le chef de train devra donner au régulateur le numéro du premier wagon de son train suivant les locomotives.

- c) Le régulateur devra revérifier la composition du convoi et s'assurer que le numéro et la location du wagon défectueux correspondent aux informations déjà données.
- d) Le chef de train une fois rendu à la location du wagon rapporté défectueux, devra vérifier avec sa main, si possible le dessous du bout de l'essieu du ou des wagons défectueux et ce des deux côtés pour savoir s'il y a échauffement. Cette inspection devra être faite minutieusement afin que les wagons avec essieu surchauffé ne passent pas inaperçus.
- e) Lorsqu'un essieu de wagon a été trouvé défectueux et qu'il est possible de le déplacer, il devra être enlevé du convoi et stationné à l'endroit le plus près possible tout en le manoeuvrant à vitesse réduite et sous surveillance constante.
- f) Advenant qu'aucune défectuosité ne soit détectée, le chef de train devra vérifier les trois (3) wagons de chaque côté du wagon rapporté défectueux.
- g) Lorsqu'un wagon d'un train a indiqué une défectuosité sur plus d'un détecteur de coussinets échauffés sans que rien d'anormal ne soit détecté, ce wagon devra être stationné immédiatement sur la voie auxiliaire la plus près et plus tard celui-ci devra être ramené à Port-Cartier, sur un train désigné, à vitesse réduite et sous surveillance à moins d'avoir reçu des instructions différentes des autorités suite à une inspection ou une réparation. (Réf. IV page 7, 1.9.6)

Lors de la détection de coussinet surchauffé sur un wagon, le chef de train devra en faire rapport immédiatement au régulateur en devoir et lui transmettre toutes les informations pertinentes, soit le numéro du convoi, le numéro du wagon, le bout «A» ou «B» et de quel côté, l'état du coussinet s'il est endommagé et s'il dégage de la chaleur, s'il y a possibilité de le déplacer à l'endroit de stationnement le plus rapproché, et l'endroit exact où il a été stationné. La location du wagon défectueux dans le train devra aussi être spécifiée. Lorsqu'un wagon doit être enlevé d'un train suite à un coussinet surchauffé, le chef de train devra en faire rapport sur la formule 58-2039-1 intitulée "Wagon enlevé du train suite à un coussinet surchauffé".



2.4 CHARGE DE DIMENSIONS EXCESSIVES

2.4.1 Les tracteurs D-9 ne seront pas manoeuvrés sur les trains de marchandises sans y avoir enlevé la lame, si elle dépasse quatorze pieds de largeur.

2.4.2 Tout wagon avec charge de dimension excessive ayant à être déplacé par un train, devra être placé soit suivant les locomotives de tête ou à l'avant du fourgon de queue ou combiné. Ceci facilitera les inspections visuelles lors d'arrêt en route. Un wagon plat devra être placé entre la locomotive et le wagon.

2.4.3 Le wagon plat n° 667 a été modifié pour le transport de chargeuses sur roues. Le wagon mesure présentement onze pieds onze pouces (11'11") de large et doit être considéré comme wagon de largeur excessive. Le wagon surbaissé n° 687 a été modifier pour le transport d'équipements de largeur excessive. Le wagon mesure onze (11) pieds de large et doit être considéré comme wagon de largeur excessive.



2.4.4 Le train L.R.S. est considéré comme train avec wagons aux dimensions excessives ayant treize (13) pieds et huit (8) pouces de largeur et doit être immobilisé complètement à tous les points de croisement avec un train qui manoeuvre un ou des wagons de dimensions excessives. Ceci s'applique aussi aux wagons des camps mobiles.

Note : Lorsque un ou plusieurs wagons sont garés sur les voies auxiliaires suivantes : Able, Baker, Dog, Eva, Jig, Kay, Nan, Oboe et Queen, les passerelles sont du côté de la voie d'évitement.

2.4.5 Les trains qui manoeuvrent un ou des wagons de dimensions excessives doivent ralentir et ne pas dépasser CINQ (5) milles à l'heure en passant ou en croisant le train L.R.S.. Il est de la responsabilité du régulateur et des équipes des trains concernés que ces directives soient mises en application.

Les wagons des camps mobiles sont des wagons à dimensions excessives avec une largeur de quatorze (14) pieds. Ce train doit être arrêté et un membre de l'équipe doit vérifier le passage de ce train lorsqu'il rencontre un train à dimension excessive.

2.4.6 Les wagons n°s 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477 et 478 sont des wagons qui sont plus larges que les autres, et ces wagons ne passent pas aux rampes dans les cours de Port-Cartier, Fox, Love et Wright.

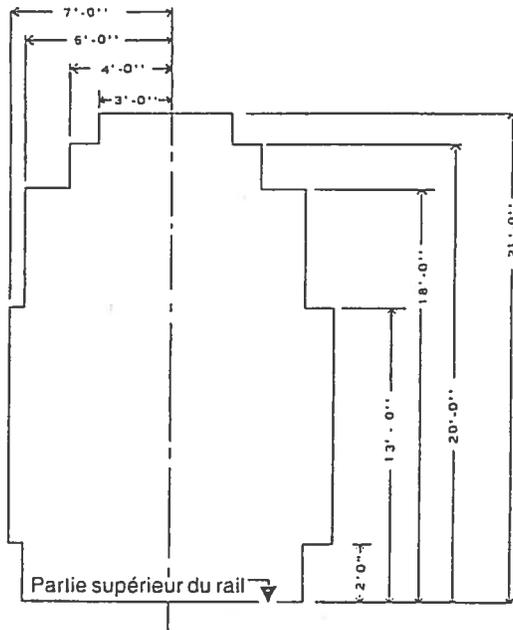


DIAGRAMME DES DIMENSIONS LIMITES

Un objet dont les dimensions dépassent celles indiquées ne peut être expédié d'un terminal ou d'une gare intermédiaire sans la permission du chef de section techniques ferroviaires ou de son remplaçant. Cette permission sera obtenue par l'entremise du régulateur.

L'objet doit être bien centré sur le wagon et bien ancré, ne doit pas dépasser en pesanteur 80% de la capacité limite du wagon et doit faire l'objet d'un ordre spécial émis par le régulateur.

Le chef de section techniques ferroviaires ou son remplaçant confirmera l'espace libre en rapport avec les tunnels et autres structures le long et au-dessus de la voie et déterminera les restrictions de vitesse.

En ce qui concerne les mesures (dimensions) à être prises dans le secteur nord, le contremaître inspection de la voie secteur nord ou son remplaçant en sera responsable et transmettra ceux-ci au chef de section techniques ferroviaires ou à son remplaçant.

2.5 BRIS D'ATTELAGE

Lorsqu'il y a bris d'attelage de wagons sur un train et que ce bris se produit du côté nord du wagon sur un train en direction sud, lorsque possible le wagon devra être manoeuvré et placé à la queue de ce même

train. Il en sera de même pour un train en direction nord qui a un bris sur l'attelage ou la tige du bout sud, ce wagon devra être placé à l'arrière du même train.

Le chef de train doit s'assurer qu'il ne reste rien au centre de la voie suite à un bris d'attelage ou d'articulation.

Le mécanicien de locomotive doit remplir la formule 58-1117 et le chef de train doit remplir la formule 52-0084.

2.6 ROUES ENDOMMAGÉES

Lorsqu'un membre d'équipe de train s'aperçoit qu'il y a une défectuosité sur son train ou qu'un membre d'équipe d'un autre train rapporte une défectuosité tel que méplats, essieu surchauffé, frein collé, frein à main appliqué ou tout autre bruit inusité venant des locomotives ou des wagons, le mouvement du train doit être arrêté s'il ne l'est pas déjà, et une inspection des équipements défectueux doit être faite.



Le mécanicien de locomotive ou le chef de train devra donner tous les détails de défectuosités au régulateur de trains. Celui-ci verra à leur donner les instructions nécessaires. Dans tous ces cas le chef de train devra inscrire sur sa feuille de rapport, tous les délais encourus de même que les informations s'y rattachant.

Dans le cas où des wagons ou des locomotives sont endommagés, un membre d'équipe doit avertir immédiatement le régulateur lui donnant toutes les informations pertinentes aux dommages et celui-ci, après entente avec les préposés des ateliers, donnera les instructions nécessaires à l'équipe du train pour les manoeuvres sécuritaires de ces équipements.

Les limites condamnables pour les roues défectueuses sont les suivantes :

- A) Méplat de deux (2) pouces de long ou plus.
- B) Défctuosités concaves (écaillage), deux (2) pouces de long ou plus.
- C) Deux méplats ou défctuosités concaves consécutifs d'un pouce et demi (1 1/2) de long ou plus.
- D) Accumulation de métal (Built-Up Tread) de plus de un huitième (1/8) de pouces de la surface de la roue.

2.7 WAGONS À MINÉRAI

2.7.1 Les wagons à minerai sont munis d'un attelage rotatif au bout «A» seulement et sont ainsi marqués. En autant que possible, les trains à minerai doivent être assemblés avec les attelages rotatifs dans la même direction.

Les wagons à minerai ramassés aux terminus ou en cours de route dont les attelages rotatifs ne seraient pas dans la même direction que celle du train, doivent être placés à la tête ou à la queue du train. En arrivant à Port-Cartier, ces wagons faisant face dans la mauvaise direction doivent être détachés du train et stationnés ailleurs, ou encore tournés bout pour bout et rattachés au train. Le régulateur doit être avisé de cette condition en tout temps. Les équipes de train manoeuvrant des wagons dont les attelages rotatifs font face à la direction opposée des attelages du reste du train, ont la responsabilité à Port-Cartier de voir à ce que ces wagons ne soient pas placés au hangar de déchargement.

2.7.2 WAGONS JUMELÉS : Les wagons de minerai jumelés sont équipés d'un attelage rigide et ne peuvent être désaccouplés.

Les extrémités de ces wagons sont peinturées jaune orange afin de mieux les identifier pour qu'ils ne soient jamais placés sur le devant ou à la queue d'un train.

2.7.3 ANNEAUX DE SÉCURITÉ : Lorsqu'il y a des manoeuvres à faire sur les trains de minerai, les équipes de trains devront s'assurer de remettre les anneaux de sécurité en place une fois la manoeuvre complétée.

2.8 WAGONS À MARCHANDISES

2.8.1 Les équipes de trains doivent s'assurer que tous les tabliers sont levés et assujettis sur les wagons "piggyback" et porte automobiles lors de l'inspection d'un train.

2.8.2 Les wagons plats surbaissés nos 666 et 687 sont munis de deux jeux de soupapes à freins et deux leviers pour freins manuels, c'est-à-dire un de chacun pour chaque "boggie". Pour purger l'air des wagons il faut ouvrir les valves marquées (1) et (2) et appliquer les deux freins à main pour bien les stationner. Ces wagons peuvent faire partie d'un train de minerai.

2.8.3 Le wagon n° 335 est équipé d'une unité réfrigérante de marque Thermo King. Ce type d'unité a deux modes de fonctionnement soit "manuel" ou "automatique".



En mode "manuel" le moteur fonctionne tout le temps et en mode "automatique" le moteur arrête lorsque la température intérieur est atteinte et redémarre au besoin.

Il y a une minuterie à l'intérieur du wagon pour allumer les lumières.

2.9 ÉPANDEUSES

2.9.1 Les épanduses doivent être sous la direction d'un employé qualifié, monté dans la cabine, qui transmettra à la locomotive les signaux suivant les règles 14 et 34 du R. E. et l'article 1.2 section V de l'Indicateur. Cet employé devra avoir passé le livre "A" d'examen du règlement d'exploitation. Les signaux seront communiqués au mécanicien de la locomotive qui en accusera réception et qui réglera la vitesse du train en conséquence. En cas d'urgence demandant action immédiate, l'arrêt pourra se faire par la valve d'urgence des freins à air située dans la cabine de l'épanduse.



2.9.2 Les équipes travaillant sur les épanduses ainsi que les autres employés affectés au déblaiement de la neige devront respecter les indicateurs de déboudineurs consistant à un panneau horizontal noir avec les coins arrondis portant deux cercles blancs.

2.9.3 Lorsqu'il faut traîner des épanduses inopérantes sur les trains de marchandises, celles-ci devront être placées suivant la locomotive, excepté pour les wagons à ramasser ou à laisser en cours de route.

2.10 STATIONNEMENT TRAIN DES TRAVAILLEURS

Lorsque non utilisé le train des travailleurs sera stationné sur la voie n° 26 à Port-Cartier.

Si les équipes de train ont à effectuer des manoeuvres sur cette voie, ils devront s'assurer que les fils électriques sont déconnectés avant de faire l'accouplement avec leur locomotive. La vitesse maximale sur cette voie est de 2 M.À.H.

Quand ce train revient à Port-Cartier, il devra être replacé sur cette voie en tenant compte de l'espace restreint pour son stationnement.

Après que le train est stationné, le chef de train doit avertir le commis afin que celui-ci fasse faire les connections électriques sur ces wagons pour prévenir le gel des conduits d'eau.

2.11 GRUES MOBILES

Les instructions pour déplacer la grue C-1 et C-2 sur un train doivent être données par les autorités de l'exploitation ferroviaire à l'équipe du train, seulement après avoir été avisés par l'opérateur de la grue ou ses supérieurs que la grue est désengagée et prête à être déplacée.

Les grues C-1 et C-2 sont équipées d'un frein à main au bout "B". La soupape de retenue est du même type que celles installées sur les wagons à minerai et doit être à la position relâchement direct.

La soupape n° 1 est identifiée et sert à couper les freins à air.

La soupape n° 2 est identifiée et doit être placée à la position "fermé" lorsque la grue est manoeuvrée par le train.

Le moteur de la grue C-1 n'a pas besoin d'être en marche lorsque celle-ci est déplacée dans un train.

Il est à noter que la flèche de la grue doit être centrée et bien assise sur le garde du wagon escorte.



Les équipes de train ne doivent pas déplacer les grues avec la flèche dans la position élevée, exception faite lorsque c'est essentiel pour compléter un travail.

Lorsque la flèche n'est pas déposée entre ses gardes, la grue sera accompagnée par un opérateur. Des précautions devront être prises lorsque vous avez à déplacer une grue quand la flèche n'est pas dans la position horizontale.

Cette grue doit être placée à l'arrière de la locomotive ou à l'avant du fourgon de queue pour une meilleure inspection visuelle en marche.

Une lumière témoin clignotante a été installée sur le dessus de la cabine de la grue C-1 et s'illuminera s'il y a défectuosité ou baisse de pression du système hydraulique permettant le mouvement de déplacement latéral du mât reposant sur le garde du wagon escorte.

Lorsque cette lumière s'illuminera, le train devra être arrêté immédiatement et l'inspection visuelle de la grue devra être faite par un membre de l'équipe afin de déterminer si le mât n'est pas coincé en dehors des gardes ou s'il y a une baisse de pression du système hydraulique de contrôle du mât ou tout autre trouble connexe. La jauge de pression est bien identifiée sur le tableau de contrôle de la grue.

La lumière témoin s'illuminera lorsque la pression hydraulique tombera à 150 livres au pouce carré ou moins; si la pression est entre 100 et 150 livres, la grue devra être stationnée au plus proche endroit disponible et si elle est de moins de 100 livres le régulateur devra en être averti immédiatement et demandera des instructions aux responsables de l'entretien mécanique, à moins qu'il n'y ait sur le train un opérateur capable de mettre le moteur de la grue en marche pour remonter la pression du système hydraulique à la normale.

2.12 CAMPS MOBILES

Avant d'effectuer des manoeuvres avec les wagons des camps mobiles, une inspection minutieuse devra être faite par les membres d'équipe du train, afin de s'assurer que les fils électriques sont bien remisés et qu'il n'y a aucun danger d'endommager ces installations en les accouplant ensemble et en les déplaçant.



Si pour quelque raison que ce soit, un des camps mobiles doit être tourné, cette manoeuvre devra se faire suivant les instructions du responsable des camps de l'entretien de la voie.

2.13 TRAIN L.R.S. ET DE BALLAST

2.13.1 TRAIN L.R.S.

Les membres d'équipe de train devront être très prudents en faisant des manoeuvres avec le train de longs rails soudés.

Avant de commencer le chargement ou le déchargement de rails, les membres d'équipe de train devront s'assurer qu'ils ont un bon contact radio entre eux de même qu'avec le contremaître et le préposé au wagon d'ancrage.

Le déchargement de rails sur la voie n° 4 à Airport devra se faire à une vitesse ne dépassant pas **TROIS** (3) milles à l'heure.

2.13.2 TRAIN DE BALLAST

Ces wagons sont équipés de dispositifs "chargés et vide". Les leviers des valves des dispositifs seront tournés à la position "chargés" au point de chargement par l'équipe qui prend le train. Après le déchargement,

les leviers des valves du dispositif seront tournés à la position "vide" par le chef de train. Les membres d'une équipe de trains manoeuvrant de tels wagons doivent s'assurer que les leviers de la valve du dispositif "chargés et vide" sont dans la bonne position.

2.14 WAGON 899 (GÉNÉRATRICE DE VAPEUR)

Ce wagon est utilisé le printemps pour dégeler les ponceaux. Lorsque ce wagon est manoeuvré, il faut faire attention aux fuites de vapeur dans le but de prévenir des brûlures.

2.15 FOURGONS DE QUEUE

C'est la responsabilité des employés qui utilisent les fourgons de queue de voir à ce qu'ils soient tenus propres en tout temps. Aucun outillage motorisé, avec contenants de carburant, de même que les bonbonnes d'oxygène, d'acétylène ou propane ne pourront être expédiés à bord de ces wagons.

En dehors des périodes de gel le chef de train, à son arrivée au terminus de Port-Cartier, devra arrêter la génératrice du fourgon de queue et toute défectuosité devra être rapportée dans le livre de bord.

À l'arrivée aux terminus ou aux stations où les équipes terminent leur travail, ces défectuosités devront être rapportées au régulateur de trains ou au commis en devoir, ainsi que les besoins en eau, carburant et matériel.



3871 000001 1-010

SECTION
V



CTO-1 13M39 1416

1.0 INSTRUCTIONS SPÉCIALES SIGNAUX ET COMMUNICATIONS

1.1 LIGNE DE TRANSMISSION ÉLECTRIQUE 34.5 KV

1.1.1 DESCRIPTION SOMMAIRE

La ligne de transmission compte en moyenne vingt (20) poteaux au mille.

Les trois (3) fils placés au faite des poteaux de la ligne de transmission entre Port-Cartier et Hart Jaune ont une différence de potentiel de 34.5KV. Entre les aiguilles de toutes les voies d'évitement les quatre (4) fils situés sur les traverses des poteaux contiennent un haut voltage. Les employés doivent être très prudents afin de ne pas entrer en contact avec ces fils à haute tension et doivent s'en tenir à une distance sûre d'au moins six (6) pieds. Les fils brisés, recouverts ou non peuvent accumuler un courant induit de très haute tension ou peuvent être croisés avec la ligne de transmission. Les employés doivent donc être d'une très grande prudence quand ils doivent s'occuper de défauts se rapportant à la ligne de transmission. Toutes les défauts, comme des poteaux ou des fils brisés, des fils ou des arbres qui pendent de la ligne, doivent être rapportés au régulateur le plus tôt possible.



En bas de la ligne de transmission à haut voltage, se trouvent deux (2) fils recouverts de plastique noir. Cette paire de conducteurs attachés aux poteaux par des supports et des isolateurs de verre servaient aux communications. Sur une distance de 7,000 pieds au nord de tous les signaux d'approche vers le sud, les deux (2) fils du bas servent aux détecteurs de traînage. Sous ces deux fils, il y a un autre conducteur noir avec une étiquette jaune à tous les poteaux identifiant ce fil comme fibre optique.

1.1.2 PROCÉDURE POUR LES MANOEUVRES

Seul le chef de section, les contremaîtres, chef de groupe et ingénieur en télécommunications sont responsables de donner des instructions relatives à l'opération des interrupteurs de la ligne 34.5 kv.

Lors de manoeuvres, un seul membre de ce groupe pourra donner des instructions verbalement par radio ou téléphone et celles-ci seront répétées clairement par celui qui les reçoit.

Il se peut que le régulateur des trains ait à agir comme agent de liaison entre le responsable et l'employé qui fait les manoeuvres. Le régulateur prendra les instructions par écrit et les répétera au responsable avant de les transmettre à l'employé.

Il se peut que lorsqu'il n'y a pas d'employé des télécommunications près des lieux, dans le cas d'une panne électrique un employé qui a eu la formation nécessaire pour effectuer ces manoeuvres sera demandé de les faire.

Les manoeuvres se feront toujours avec la ligne hors tension, excepté dans certains cas quand ce sont des employés qualifiés de la section des télécommunications qui font les manoeuvres et qu'ils sont munis de gants appropriés.

En aucun cas la ligne de pouvoir ne sera remise sous tension avant d'avoir reçu la confirmation que l'employé qui fait les manoeuvres a complété son travail et à ce moment le responsable sera avisé et répétera à son tour le message reçu.

Le disjoncteur de l'artère n° 7 au poste de Port-Cartier ou le disjoncteur C1H5F de la centrale Hart Jaune seront opérés seulement sur la demande du responsable, **MAIS EN CAS D'URGENCE TOUT EMPLOYÉ RESPONSABLE PEUT DEMANDER D'OUVRIER CES DISJONCTEURS AUX N^{OS} DE TÉLÉPHONE SUIVANTS :**



artère n° 7 poste de Port-Cartier 768-2426
C1H5F Contrôle Hydro Québec, Rimouski 1-800-265-7734

Toutes les manoeuvres avec la date, l'heure et l'endroit seront notés par le responsable et dès que possible le tableau indicateur et le registre situés dans l'atelier des télécommunications sera mis à jour.

La sécurité primera en tout temps.

1.2 RADIO

Lors de l'ouverture de la communication, les employés autorisés à se servir d'un radio émetteur doivent toujours nommer d'abord la personne qu'ils appellent puis s'identifier eux-mêmes, par exemple; Locomotive 103 ici le chef de train Lambert; ou encore, régulateur, ici le train facultatif 53 en direction sud. En faisant transmission, les employés doivent le faire d'un ton clair et distinct et parler directement au microphone; crier ou parler à haute voix causera des altérations à la station réceptrice. Aucun employé ne doit sciemment transmettre de faux messages de détresse, des messages ne se rapportant pas au chemin de fer, des messages sans s'identifier ou se servir de langage obscène, indécent ou injurieux à la radio.

De plus, le silence sera maintenu aux lieux des rencontres pendant le croisement des trains ou de tout autre véhicule; ceci afin de permettre à l'employé à terre de rapporter toute condition anormale pendant l'inspection en marche du train.

1.2.1 MÉTHODE POUR APPELER LE RÉGULATEUR

En utilisant le clavier du combiné téléphonique, signaler le code numérique de la station la plus proche (par exemple, lorsque dans les environs de Dog, signaler 364).

CANAL # 1

767	(POR)	Station	Port
767	(POR)	"	QR
229	(ABX)	"	Able
133		"	Détecteur de coussinet mille 13.3
537	(KER)	"	Baker
257	(CHS)	"	Chartes
364	(DOG)	"	Dog
382	(EVA)	"	Eva
369	(FOX)	"	Forêt
369	(FOX)	"	Fox
436	(GEO)	"	Georges
469	(HOW)	"	How
483	(ITE)	"	Item
544	(JIG)	"	Jig
529	(KAY)	"	Kay
758	(SJT)	"	Sud Love



CANAL#2

958	(WJT)	Station	Nord Love
"	"	"	Jonction Sud
"	"	"	Jonction Nord
"	"	"	Jonction Ouest
"	"	"	Mike
"	"	"	Nan
623	(OBE)	"	Oboe
"	"	"	Pat
336	(EEN)	"	Queen
762	(ROB)	"	Rob
689	(MTW)	"	Wright

070-1-131000-1417
 1997 06/01/01

1.2.2 APPELS RADIO D'URGENCE

La procédure pour appeler le régulateur par radio en cas d'urgence est comme suit :

Se servir du clavier pressez sur * ou # avant de faire le numéro de la station la plus près. Ex. : pour un appel d'urgence en provenance des environs de Dog, faite *364. Cet appel sera acheminé au régulateur et il vous répondra dans le plus bref délai. En pressant * ou # avant le numéro de la station la plus près, cela envoie automatiquement un appel d'urgence ainsi qu'une alarme sonore au bureau des régulateurs.

Cette procédure devra être utilisée strictement pour appels d'urgence.

Toute défectuosité dans le fonctionnement des radios doit être rapportée, mais les trains ne doivent pas être retardés indûment à cause de défectuosités.

Lorsque non utilisés, les microphones doivent être accrochés à la place appropriée afin de prévenir des dommages possibles.



Seul un employé autorisé peut faire des ajustements à ces radios.

Celui qui désire utiliser la radio doit avant de transmettre, écouter assez longtemps pour s'assurer que le canal n'est pas déjà en usage (20 secondes).

Les transmetteurs de radio ne sont pas fabriqués pour opérer longuement en transmission; les boutons poussés pour parler ou pédales ne devraient pas être en usage pour plus de soixante (60) secondes à la fois.

1.2.3 RADIOS PORTATIFS

Lorsque l'on se sert d'un radio en faisant des manoeuvres, on doit utiliser la méthode suivante: la distance qui reste à parcourir avant l'arrêt sera transmise au mécanicien de locomotive qui en accusera réception. Cette distance sera donnée en longueurs de wagons jusqu'à un demi wagon et de là en pieds jusqu'à l'arrêt.

Si les communications radio manquent pendant les manoeuvres, les opérations doivent être arrêtées immédiatement et aucun autre mouvement ne doit être fait, excepté si confirmé par signaux manuels ou encore par radio après que l'interférence a cessé.

C'est la responsabilité conjointe des membres d'équipes de train de s'assurer qu'ils sont en communication constante.

Les équipes de trains doivent utiliser les étuis appropriés aux radios pendant le travail.

1.3 CHAUFFAGE DES TUNNELS

Durant la saison d'hiver, la lampe témoin du système de chauffage des tunnels montrera un feu blanc en tout temps. Dans le cas d'une panne du système de chauffage, le feu blanc s'éteint et est remplacé par un feu ambre clignotant. Le régulateur devra être avisé si l'on constate que le feu ambre clignote

1.4 RÉCHAUFFEURS D'AIGUILLES

Les équipes de trains doivent faire rapport de tout non fonctionnement des réchauffeurs ou des souffleries d'aiguilles le long de la voie ferrée. La boîte de contrôle de chacun de ces réchauffeurs a deux lumières.

La lumière supérieure doit toujours être allumée. Si elle est éteinte ou si la lumière du bas clignote, en faire rapport au régulateur.



1.5 DISPOSITIFS AUTOMATIQUES DE SIGNALISATION DES PASSAGES À NIVEAUX

Sur les cabinets de contrôle du système de signalisation des passages à niveau, il y a une lumière blanche qui, quand elle est allumée, indique que la source d'alimentation est normale.

Si la lumière est éteinte, on demande à tous les employés, passant à ces endroits, d'avertir le régulateur qui, à son tour en informera la section des télécommunications.



SECTION
VI

CTO-1 13888 147



1.0 COMMANDE CENTRALISÉE DE LA CIRCULATION

1.1 INFORMATIONS GÉNÉRALES

1.1.1 Le mouvement des trains et des locomotives dans une même direction ou en mouvement opposé se fera par signalisation suivant les règles 261 à 292 du Règlement d'exploitation du Chemin de Fer Cartier.

1.1.2 Tous les trains en partance de Port-Cartier et Mont-Wright ou de toute gare intermédiaire doivent recevoir une feuille de libération - Formule C.

Les trains en partance de QR devront avoir une formule "J". Il est à noter que la formule "J" peut être utilisée à d'autres endroits.

Exemple : une lumière brûlée au nord de Charles.

1.1.3 La permission du régulateur de franchir un signal d'arrêt, tel qu'il est prescrit à la règle 264, doit être donnée à un membre de l'équipe de train sur une feuille de libération - Formule C. Ce dernier la remettra au mécanicien de locomotive.

N.B. Les instructions du régulateur pourront être données verbalement pour entrer dans une voie d'évitement ou un terminal.



1.1.4 La permission du régulateur d'occuper la voie exclusivement pour fins de travaux, prévisions de la règle 266, doit être donnée sur une feuille de libération-Formule C.

1.1.5 Un train ou une locomotive ne doit pas circuler en direction contraire à sa direction normale en C.C.C. à moins que ce train ou cette locomotive ne soit en possession exclusive de la voie d'après la règle 266, ou bien qu'un autre moyen de protection soit employé, tel que prescrit par les règles.

1.1.6 La protection arrière d'un train ou d'une locomotive sur la voie principale dans la zone de signalisation de la C.C.C., lorsque ces signaux sont en opération, n'est pas nécessaire

1.1.7 Lorsqu'un train ou une locomotive dépasse sans permission un signal d'arrêt, un membre de l'équipe de train doit aussitôt entrer en communication avec le régulateur et suivre les instructions qu'il recevra. Entre temps, la protection de l'avant du train doit être faite immédiatement suivant les prescriptions de la règle 517 du R.E.

1.1.8 Il n'est pas permis de dépasser un signal nain ou un signal à deux feux indiquant l'arrêt, sauf suivant les prescriptions de la règle 264 ou de la règle 104B.

1.1.9 Tous les signaux d'approche, dans les deux directions, portent un repère jaune attaché au mât affichant la lettre "R". Lorsque ces signaux montrent un feu rouge ils sont régis par la règle 290, page 53 du R. E., leur nom est "signal restrictif" et leur indication "avancer à vitesse de marche à vue".

Tous les trains approchant ces signaux donnant l'indication d'arrêt peuvent les franchir sans arrêt et avancer à vitesse de marche à vue jusqu'au prochain signal.

La règle 104A, deuxième paragraphe s'applique aux aiguilles à ressort.

1.1.10 En territoire de C.C.C., le membre d'équipe de train en charge d'une grue doit voir à ce qu'au moins un wagon régulier soit traîné par la grue, à défaut de quoi les signaux automatiques réguliers pourraient ne pas être enclenchés.



1.1.11 Lorsqu'un train ou une locomotive qui franchit un signal dont l'indication lui permet de poursuivre sa marche au-delà d'une aiguille à double commande, ou un signal lui permettant de prendre ou quitter la voie d'évitement, fait une manoeuvre inverse hors de ce canton, il ne doit pas avancer de nouveau dans ce canton à moins d'obtenir un signal de marche, ou bien selon les prévisions de la règle 264.

1.1.12 Le régulateur doit arrêter un train et en avertir l'équipe avant de le laisser entrer dans une voie d'évitement déjà occupée. Tous les trains doivent arrêter et avertir le régulateur avant d'entrer dans une voie d'évitement par son extrémité nord, sauf Love. Quand deux trains circulant en directions opposées doivent occuper la même voie d'évitement, les deux trains doivent en être avisés de même que de la procédure à suivre avant d'entrer dans la voie d'évitement.

1.1.13 Les signaux à double feu et les signaux nains seront identifiés par le nom de la gare. Les signaux d'approche seront identifiés par des numéros inscrits dans les diagrammes à la section 2 pages 5 et 7.

1.1.14 Les trains vers le nord seront gouvernés par les indications de signaux à Jct Nord sur la voie principale et la voie de contournement.

Les trains vers le sud seront gouvernés par les indications de signaux à sud Mike sur la voie d'évitement et la voie principale.

1.2 DÉTECTEURS DE PIÈCES TRAÎNANTES

Deux lumières blanches sont installées sur tous les signaux d'approche en direction sud et sont reliées aux détecteurs de pièces traînantes dont la liste apparaît à la section III page 14.

Des lumières blanches sont aussi installées sur tous les signaux à double feux, direction sud, de toutes les gares excepté Love. Ces lumières sont reliées aux détecteurs de pièces traînantes situés à 50 pieds au nord des aiguilles à ressort de ces gares.

Des lumières blanches sont installées sur les mâts des signaux d'arrivée à Love nord en direction sud, et à Jct Sud en direction nord et sont reliées au détecteur de pièces traînantes situé au mille 172.8; si le mécanisme est activé, les témoins lumineux seront éteints aux deux endroits.

Deux lumières blanches sont installées sur les mâts des signaux d'arrivée à Forêt en direction sud et à Fox en direction nord et sont reliées au détecteur de pièces traînantes situé au mille 75.9; si le mécanisme est activé, les témoins lumineux seront éteints aux deux endroits.

Au moins une de ces lumières doit être allumée en tout temps. Si les deux sont éteintes, c'est l'équivalent d'un signal d'arrêt. Il faut aussitôt arrêter, se rapporter au régulateur et faire une inspection générale du train.



Des détecteurs de pièces traînantes sont aussi installés au mille 0.1 au nord de l'aiguillage de sortie de Port-Cartier et au mille 259.39 au sud de l'aiguillage de sortie de Mont-Wright. Ces détecteurs ne sont pas reliés à aucun signal visuel.

Tous ces détecteurs sont reliés au système ATDS de la régulation des trains. Quand un de ces détecteurs sera déclenché, le régulateur recevra un signal visuel et sonore; il contactera alors l'équipe du train et le fera arrêter pour inspection.

1.3 DÉTECTEURS DE PIÈCES TRAÎNANTES PARLANTS

Des détecteurs de pièces traînantes parlants sont en service aux endroits mentionnés à la section III page 14.

Lorsque la locomotive de tête d'un train franchira un de ces détecteurs, celui-ci s'identifiera. S'il n'y a rien d'anormal sur le train lorsqu'il libérera le détecteur, celui-ci s'identifiera de nouveau.

S'il advenait que quelque chose traîne, le détecteur vous donnera un message immédiatement, le répétera lorsque le train libérera le détecteur et une alarme auditive se fera entendre au bureau des régulateurs. Si le détecteur mentionne qu'il y a quelque chose qui traîne, vous devez aussitôt arrêter, le rapporter au régulateur et faire l'inspection complète du train.

S'il n'y a pas de transmission après que vous aurez franchi ces endroits, vous devez en aviser le régulateur immédiatement.

1.4 PORT

Les signaux réglant la circulation en partance de Port-Cartier sur les voies n^{os} 12 et 3 sont placés à la gauche de la voie n^o 12 sur un cantilever double. Ces signaux sont considérés comme signaux nains et donneront les indications suivantes Petite vitesse signal voie libre; petite vitesse signal d'approche ou signal d'arrêt. Ces signaux règlent la circulation sur ces voies, tel que démontré à la règle 247 page 46 et à la figure 2, page 47 du règlement d'exploitation.



1.5 Q.R.

Une aiguille à ressort avec circulation de prise en pointe vers le sud a été installée à cet endroit. Pour entrer à Q.R. il faut avoir la permission du régulateur et utiliser l'aiguille en mode manuel; pour sortir on peut talonner l'aiguille.

Il n'y a pas de signal de sortie à cet endroit. Lorsqu'un train est prêt à sortir, il devra appeler le régulateur qui devra lui donner les ordres nécessaires pour le départ.

1.5.1 COUR UNIFORMÉTÉ LUMIÈRES D'INDICATION DE POSITION D'AIGUILLAGE

L'aiguillage numéro 2 à l'entrée de la boucle de Unifôret est munie d'un circuit de commande d'aiguille qui est relié à des lumières blanches (style détecteur de traînage) pour indiquer la position de l'aiguillage. Ces lumières sont installées à l'entrée de la cour de Unifôret du côté ouest de la voie au sud de l'aiguillage de la voie principale de QR. Si ces lumières sont allumées, elles indiquent que l'aiguillage numéro 2 est orienté en position normale, côté ouest. Si elles sont éteintes, cela veut dire que l'aiguillage est en position renversé ou entrouvert. Lorsque les lumières sont éteintes, le chef de train devra aller vérifier l'aiguillage avant que le train s'engage dans l'embranchement de QR

1.6 EMBRANCHEMENT AIRPORT

L'aiguille de cet embranchement est une aiguille à manoeuvre à main avec circulation de prise en pointe vers le sud.

Cette aiguille est munie d'un circuit de commande d'aiguille. Si elle est ouverte de un quart de pouce ou plus, un signal de voie occupée sera donné dans le canton.

De plus, cette aiguille est reliée à un témoin lumineux situé au mille quatre point huit (4.8). Si les lumières sont allumées en approchant ce signal, la vitesse à Airport sera la vitesse normale. Si les lumières sont éteintes, le train devra arrêter avant l'aiguillage et inspecter celle-ci avant de procéder.

Les trains en direction nord entrant dans le canton Able-Q.R. sur formule C selon la règle 264, devront faire un arrêt et vérifier la position de l'aiguille avant de poursuivre leur marche.

1.7 LOVE

Afin d'éliminer les confusions concernant la signalisation contrôlant l'accès à Love, un signal restrictif peut être donné pour la voie principale ou la voie d'évitement même si celles-ci sont déjà occupées.

Si ces voies sont occupées, le régulateur avisera l'équipe de train avant de donner le signal.

Un signal restrictif donné pour la voie principale ou la voie d'évitement ne permet pas accès au-delà du millage 170 pour les trains en direction sud, et au-delà du millage 169.9 pour les trains en direction nord.

À cet endroit, les trains en direction sud devront contacter le régulateur sud, et les trains en direction nord devront contacter le régulateur nord; ceci afin d'obtenir l'autorisation de poursuivre leur marche.

Les membres d'équipe de trains de minerai en direction sud pourront, avec la permission du régulateur, avancer leur train jusqu'à l'aiguillage de la liaison de la voie principale à LOVE, de manière à ce que les premiers wagons du train ne soient pas sur le coeur de croisement ou l'aiguillage et pourvu que l'équipe de relève soit appelée.

1.8 JCT SUD

Les signaux réglant la circulation en direction sud à Jct Sud sont placés à la gauche de la voie.



1.9 VOIES D'ÉVITEMENT

Les signaux réglant la circulation en direction nord en partance des voies d'évitement qui sont situées à l'ouest des voies principales sont placés à la gauche de ces voies.

1.10 SIGNAUX DE CANTON

Tous les signaux montrant une indication à feu unique et attachés aux grands mâts en bas des signaux montrant une indication à deux feux, sont considérés des signaux nains et règlent la circulation en partance des voies d'évitement par une aiguille à double commande.





SECTION
VII

CTO-1 131938 1417



1.0 INSTRUCTIONS SPÉCIALES LOCOMOTIVES

1.1 GÉNÉRALITÉS

1.1.1 Les mécaniciens de locomotives doivent vérifier l'indicateur de vitesse de la locomotive de commande dans les VINGT (20) premiers milles de chaque voyage en se servant de leur montre, des poteaux de millage et de la table de vitesse. Toute irrégularité à l'indicateur de vitesse doit être inscrite comme défectuosité dans le livre de bord des locomotives, si l'indicateur de vitesse montre une variation en plus ou en moins, le mécanicien de locomotive devra en tenir compte.

1.1.2 S'il arrive pour quelque raison que ce soit qu'il faille ouvrir la boîte de l'enregistreur de vitesse, il faut obtenir l'autorisation du régulateur. L'heure, l'endroit et la raison pour laquelle cette boîte a été ouverte doivent être enregistrés dans le livre de bord de la locomotive.

1.1.3 Au départ de l'atelier des locomotives et de tout autre endroit où une locomotive a été garée, un membre de l'équipe doit se placer près de la voie et faire une inspection des locomotives en marche. Toute anomalie (pièces traînantes, méplats, bruit anormal dans les engrenages ou autre) doit être signalée aux autorités avant de poursuivre les manoeuvres.

1.1.4 Lorsque les conditions sont telles qu'il est impossible de faire une manoeuvre en toute sécurité d'une autre locomotive que celle de tête, le mécanicien devra se déplacer à cette locomotive.

Lorsqu'une locomotive est utilisée à reculons, le bout arrière faisant face au mouvement, lors de manoeuvres dans le triage ou le long de la voie aux endroits où la visibilité est réduite ou l'espace restreint, un membre de l'équipe de train, un mécanicien de manoeuvre ou l'opérateur de grue devra se tenir dehors à l'arrière et en protéger le mouvement.

1.1.5 En aucun temps les équipes de trains ne devront avoir en pouvoir à l'avant d'un train plus de trois (3) locomotives 3600 c.v. Tout pouvoir en sus de celui mentionné occasionnera le bris de tiges d'attelage, d'articulations ou des dommages aux wagons.

1.1.6 Le freinage rhéostatique ne doit pas être utilisé sur plus de vingt-quatre (24) essieux d'un même groupe de locomotives.

1.1.7 Lorsqu'un transfert de locomotive se fait d'un endroit à un autre, veuillez isoler les unités qui voyagent haut le pied sur le convoi.



Par température froide, au départ de l'atelier à Port-Cartier, les locomotives auront l'interrupteur de mise à terre placé en position ouvert et une étiquette en faisant mention sera placée sur le panneau vis-à-vis l'interrupteur par les gens de l'atelier.

Pour quelque raison que ce soit, si vous devez utiliser ces locomotives en cours de route, l'autorisation de le faire devra être obtenue du régulateur en devoir. L'heure, la date, l'endroit et la raison devront être notés au livre de bord des locomotives par un membre d'équipe de train.

Le régulateur en fera mention sur le rapport journalier dans la section des événements.

Ce mode d'opération est mis en application afin de réduire la consommation de carburant tout en permettant aux divers systèmes de protection de locomotives d'opérer normalement.

1.1.8 Il est défendu de se servir du frein indépendant de la locomotive en manoeuvrant un train soit pour remplacer le frein rhéostatique ou lors de patinage des roues causé par le manque d'adhésion aux rails.

Les seuls temps où il est permis d'utiliser le frein indépendant sont lorsque le train est à l'arrêt ou en service de manoeuvres dans les cours de triage ou autres.



1.1.9 Afin d'éviter l'usure abusive des moteurs de traction sur les locomotives, veuillez vous conformer aux instructions suivantes:

- a) Quand un groupe de locomotives est composé de locomotives de différents types, la vitesse du train ne devra pas baisser en bas de la vitesse minimal (11 mah, cran n° 8) continue pour une locomotive de 3600 c.v.
- b) Le patinage excessif des roues ne sera pas toléré à quelque vitesse que ce soit; le mécanicien devra réduire la puissance en conséquence.
- c) Lors d'un patinage continu des roues ou indication de patinage continu des roues, le train devra être arrêté et une inspection de la locomotive fautive devra être faite avant de continuer le voyage.

1.1.10 Au cours des arrêts dans les triages et terminus ou à tout site intermédiaire, lorsqu'il en a le temps, le mécanicien de locomotive doit descendre et faire une inspection des deux côtés de la locomotive.

1.1.11 Lorsqu'on doit accoupler une locomotive à une autre locomotive ou à un train, on doit faire un arrêt complet avant de procéder à l'accouplement.

1.1.12 Toutes les locomotives sont pourvues d'une boîte à brancard scellée. Il est strictement défendu de briser le sceau et de se servir du contenu de la boîte à l'exception de cas de premiers soins. Les équipes de trains doivent faire rapport de tout usage de cette trousse dans le livre de bord de la locomotive afin que le matériel utilisé soit remplacé et que la boîte soit scellée.

1.1.13 Lorsque les câbles de pontage ne sont pas utilisés, on doit les suspendre sur les crochets prévus à l'intérieur des portes du compartiment de la génératrice des locomotives M-636 et dans le petit nez des locomotives RS-18.

Il est très important de ne jamais laisser un câble de pontage branché à une extrémité avec l'autre extrémité libre.

IMPORTANT: Lorsqu'un câble de pontage est arraché ou brisé lors de manoeuvre des locomotives ou autres et que vous réalisez que la boîte de réceptacle est endommagée, vous devez immédiatement arrêter le moteur de la locomotive et couper le courant en ouvrant l'interrupteur principal de la batterie, car des commandes indésirées peuvent se produire.

1.1.14 Au début de chaque trajet ou journée de travail, les mécaniciens de locomotives devront faire la vérification du niveau d'eau et en rajouter au besoin. À la fin de tout trajet, les locomotives doivent être inspectées pour fuite de carburant.



Cette anomalie devra être rapportée verbalement au régulateur et notée dans le livre de bord.

De plus, sur les trains de travaux, le niveau d'huile devra être vérifié au début de chaque quart de travail.

2 RAPPORT DE LOCOMOTIVE (LIVRE DE BORD)

Les équipes de train doivent faire un rapport de toute défektivité ou anomalie de fonctionnement du matériel roulant. Le livre de bord, intitulé rapport de locomotive, est prévu à cette fin sur chaque unité. Ce rapport doit être complété adéquatement.

1.3 ARRÊT D'URGENCE DU MOTEUR DIESEL

Lorsqu'une commande indésirée se produit sur une locomotive dû à un trouble électrique et que le moteur diesel accélère par lui-même ou s'emballé, en plus des dispositifs normaux d'arrêt, il existe d'autres moyens pour les arrêter.

- a) Maintenir le levier de commande des injecteurs, s'il y en a un, dans la position NO FUEL.
- b) Tirer le bouton de faible pression d'huile sur le régulateur, s'il y en a un.
- c) Tirer le levier d'arrêt d'urgence à la hauteur du dispositif de survitesse.
- d) Appuyer sur le bouton MU STOP RUN sur le poste de conduite.
- e) Ouvrir le disjoncteur de la pompe à carburant.

1.4 DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ

Toutes les locomotives sont munies des dispositifs de sécurité suivants :

- système de survitesse réglé à 42 milles à l'heure
- dispositifs de contrôle de glissement de roues
- système de vigilance ou pédale de sécurité.

IMPORTANT: Il est interdit de bloquer, atténuer, annuler ou rendre inactifs les dispositifs de sécurité, ni de maintenir la pédale de sécurité enfoncée autrement que par la pression des pieds.



S'il se produisait une défectuosité quelconque concernant l'opération de ces dispositifs en cours de route, rien ne devra être fait pour les rendre inactifs à moins d'en avoir obtenu la permission des autorités concernées.

Tout employé qui bloquera ou rendra inactifs ces dispositifs de sécurité de sa propre initiative sera sujet à congédiement.

1.5 RÉGULATEUR DE VITESSE

Le système "RÉGULATEUR DE VITESSE " sera utilisé à Mont-Wright pour contrôler la vitesse du train lors du chargement et dans les cas spéciaux demandant un contrôle de vitesse uniforme et ce à moins de cinq (5) milles à l'heure.

L'utilisation du "RÉGULATEUR DE VITESSE " est prohibée en toutes autres circonstances.

1.6 VIDANGE AUTOMATIQUE DE L'EAU DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR

Par température froide lorsqu'il y a risque de gel, si des problèmes mécaniques surviennent avec une locomotive et que le moteur est arrêté, dès qu'il a été déterminé que le moteur ne peut être remis en marche, vous devez aussitôt le vidanger de son eau manuellement.

1.7 "HUMP CONTROL" LOCOMOTIVES RS-18

Le système "HUMP CONTROL" a été relocalisé dans les locomotives ci-haut mentionnées du côté droit et il a été placé sur un pivot afin d'amener la boîte de contrôle près du chauffeur mécanicien lorsqu'il est appelé à l'utiliser.

Pour augmenter l'ampérage, le bouton doit être tourné dans le sens des aiguilles d'une montre, c'est à dire vers la droite.

1.8 ALARME RADIO DES LOCOMOTIVES

Un système d'alarme est installé dans toutes les locomotives afin d'avertir le régulateur si un problème survient sur l'une d'elles, lorsqu'elles sont garées soit à Fox, Love ou Mont-Wright.

S'il y a une alarme sur une de ces locomotives pour plus de 3 secondes, un signal sonore et visuel sera reçu dans le bureau du régulateur.



La procédure suivante devra être appliquée par l'équipe de train lorsque ces locomotives seront garées à Fox, Love ou Mont-Wright.

- a) Pressez le bouton «Test Radio» pour 10 secondes.
- b) Contactez le régulateur et vérifiez si l'alarme a été reçue.

Lorsqu'une alarme est reçue, le régulateur appelle un mécanicien de locomotives pour lui demander d'aller faire les constatations nécessaires et corriger le problème si possible. Le mécanicien devra inscrire les déficiences décelées dans le livre de bord de la locomotive et en faire rapport au régulateur.

1.9 CONTRÔLE DE GLISSEMENT DE ROUES

Le contrôle de glissement de roues est maintenant géré par l'automate sur les locomotives 41,45,48,73,76,78,81 et 82.

1.10 ÉCONOMIE DE CARBURANT

Les locomotives M-636 sont équipées d'un interrupteur et d'un voyant identifié "écono de carburant" sur la console de commande ce qui permet, lorsque les locomotives sont utilisées en groupe, de placer la locomotive menante en mode cran 1 et d'utiliser les locomotives menées dans les crans de 1 à 8. Lorsque les locomotives sont utilisées en groupe et que la puissance demandée pour manoeuvrer le train est inférieure au cran 8, on doit utiliser "Econo de carburant".

1.11 FUITE DE CARBURANT

Lorsqu'il y a une fuite sur une locomotive les points suivants devront être suivie:

- a) Voir ce qu'il y a comme fuite
- b) Arrêt du moteur de la locomotive
- c) Aviser le régulateur:
 - 1) de l'importance de la fuite
 - 2) de l'état de la locomotive
- d) Colmater la fuite
- e) démarrer la locomotive si la fuite est colmatée.

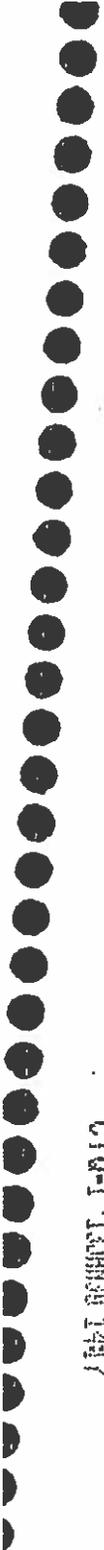


1.12 PROPRETE DANS LES CABINES DES LOCOMOTIVES

Les préposés à l'entretien mécanique sont responsables de la propreté des locomotives avant leur départ de Port-Cartier.

En route, les déchets doivent être mis dans des sacs à poubelles et gardés à bord. En aucune circonstance on ne doit jeter ces sacs le long de la voie ferrée car une emphase spéciale est mise par la section de l'entretien de la voie ferrée pour garder l'environnement du chemin de fer le plus propre possible.

Les membres d'équipes de trains doivent voir à ce que les normes d'hygiène et de propreté soient respectées durant le voyage et jusqu'au retour à Port-Cartier.



OTQ-1 131836 1417

SECTION
VIII



1.0 INSTRUCTION SPÉCIALES FREINS À AIR ET ACCESSOIRES DE FREINS

1.1 GÉNÉRALITÉS

1.1.1 Tous les employés doivent se familiariser suffisamment avec le fonctionnement des freins à air et de leurs accessoires pour pouvoir agir promptement dans toutes les circonstances qui se présentent. Les mécaniciens de locomotives, chefs de trains, agents de trains et opérateur de grue sont responsables de la condition des freins sur le matériel roulant en autant que ces conditions sont apparentes aux essais réglementaires. Aux endroits où les wagonniers sont disponibles, ceux-ci sont conjointement responsables avec l'équipe de train de l'essai des freins à air tel que prescrit.

1.1.2 Le mécanicien de locomotive appliquera et relâchera les freins de la locomotive pour s'assurer du bon fonctionnement de celle-ci avant de l'utiliser.

1.1.3 Chaque unité motrice est équipée d'un compresseur et le système à air est protégé par des soupapes de sécurité. Ce système devra être maintenu en opération de la façon pour laquelle il a été conçu, et ce en tout temps.

1.1.4 L'humidité sous forme de condensation qui s'accumule dans les réservoirs à air principaux peut produire des troubles sérieux et même des dommages par température froide. Il faut toujours purger la tuyauterie à air des locomotives et des wagons avant de procéder à l'accouplement des boyaux à air. L'agent de train, le chef de train, l'opérateur de grue ou le wagonnier doit ouvrir le robinet de raccordement des locomotives suffisamment pour purger la tuyauterie de toute humidité ou corps étranger. Il faut ouvrir ce robinet lentement de façon à ne pas produire une application d'urgence des freins. Toutes les locomotives sont équipées de deux sorties de la conduite générale à l'avant de la locomotive.

1.1.5 La pression de la conduite générale des locomotives peu importe leur utilisation est uniformisée à 90 livres.

1.1.6 Lorsque la locomotive avec ou sans wagons doit être désaccouplée du train, avant le désaccouplement un nombre suffisant de freins à main devra être appliqué sur les wagons de la partie restante du train. Tout dépendant de l'endroit, de la température, de la sorte de wagons, de la condition de la voie ou de la pente, le nombre de freins requis varie.



Le robinet de raccordement situé sur le premier wagon de la partie restante du train doit être ouvert de façon à ce que le système de freinage de la partie restante se trouve en serrage d'urgence avant le désaccouplement et ce robinet devra être laissé ouvert pendant les manoeuvres.

Lorsque les manoeuvres sont terminées, que le train est réaccouplé et le jeu des attelages vérifié, provoquez un serrage d'urgence sur la partie avant du train, accouplez les boyaux et ouvrez le robinet de raccordement au point d'accouplement. Avant que les freins à main ne soient relâchés faire un essai de frein tel que décrit aux articles 1.6, 2.4, 3.4.

1.1.7 Avant le départ, à tous les terminus et en cours de route, un essai des freins devra être effectué tel que décrit aux articles 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 3.3 ou 3.4 selon les cas suivants: wagons ou unités motrices ajoutés ou enlevés, changement d'équipe, fermeture de robinet ou bris de la conduite générale.

À l'exception de Port-Cartier et Wright, la jauge à l'arrière du train tel que spécifié sera utiliser seulement si disponible. Ceci pour l'essai des freins tel que décrit à l'article 1.2.

1.1.8 Le mécanicien ne doit pas appliquer ou relâcher les freins du train au cours des essais tant qu'il n'a pas reçu le signal approprié. Les essais complétés, le wagnonier, l'opérateur de grue ou les membres de l'équipe de train qui ont effectué les essais informeront personnellement le mécanicien de locomotive de même que le chef de train, du nombre de wagons dans le train, ainsi que du nombre de wagons dont les freins fonctionnent adéquatement et la pression apparaissant à la jauge à l'arrière du train.



1.1.9 Pendant un essai si on découvre une déféctuosité qui ne peut être réparée promptement, elle doit être rapportée immédiatement.

1.1.10 Les freins à air et les freins à main doivent fonctionner adéquatement sur chaque wagon d'un train avant le départ de Port-Cartier sauf en cas d'urgence. Un wagon dont les freins à air et à main ne fonctionnent pas ne peut sortir du terminal qu'avec la permission des autorités. En tout temps, le système de freins à air sur le premier et le dernier wagon d'un train doit fonctionner adéquatement. Il ne doit pas y avoir deux systèmes de freins à air inopérants consécutifs dans un train, et il faut au moins 95% des freins des wagons qui fonctionnent adéquatement dans le train.

1.1.11 Si un frein à air n'applique pas sur un wagon en route lors d'une réduction de service ou qu'il ne relâche pas lors du relâchement, après avoir vérifié le frein à main et la position de la soupape de retenue, il faut fermer le robinet d'isolement de ce wagon et purger complètement le système à air et vérifier que les sabots sont dégagés des roues. La défectuosité et le numéro du wagon devront être notés dans le livre de bord de la locomotive et rapportés au wagonnier à l'arrivée au terminus.

1.1.12 Le mécanicien de même que le chef de train et l'opérateur de grue doivent être avisés lorsqu'on isole un ou des systèmes de freins sur leur train.

1.1.13 Les leviers des valves du dispositif «chargé» et «vide» seront tournés à la position «vide» seulement après que le train soit placé sur le culbuteur. Le changement de ces leviers sur les wagons de minerai sera fait par les wagonniers au terminus de Port-Cartier. Les membres d'une équipe de train faisant une inspection ou en manoeuvrant de tels wagons doivent s'assurer que le levier de la valve du dispositif «chargé» et «vide» est dans la bonne position.

Plusieurs wagons ont été modifiés et sont munis d'un dispositif automatique.

1.1.14 Les membres de l'équipe de train doivent observer régulièrement la jauge à air de la conduite générale de la locomotive et du fourgon de queue afin de savoir en tout temps que le système des freins est en état de fonctionner normalement, et se rendre compte de toute irrégularité qui pourrait se présenter. S'il se présentait une indication que les freins ne fonctionnent pas normalement ou que la pression d'air n'est pas maintenue adéquatement, il faut alors arrêter le train immédiatement et appliquer suffisamment de freins à main pour tenir leur train en place. Après que la défectuosité est réparée et que la pression d'air est rétablie à la normale, le mouvement peut être repris.

1.1.15 Pour s'assurer qu'une locomotive ne bougera pas pendant qu'on fait la lubrification, le plein de carburant et d'eau, le frein indépendant doit être appliqué au maximum; si l'air du réservoir principal n'est pas maintenu à la pression normale, le frein à main doit être appliqué.

1.1.16 Lorsque des wagons sont laissés en stationnement, un nombre suffisant de freins à main doivent être appliqués pour retenir les wagons. Les freins à air doivent être relâchés complètement sur les wagons en stationnement avant de désaccoupler la locomotive, afin de s'assurer qu'il y a suffisamment de freins à main d'appliqués pour retenir les wagons en stationnement sans l'aide des freins à air.



Une façon de savoir s'il y a suffisamment de freins à main d'appliqués pour retenir les wagons en place, est de resserrer le jeu des attelages dans le sens de la pente en appliquant un peu de pouvoir sur l'unité motrice.

1.1.17 S'il est nécessaire de faire une application d'urgence des freins dans une pente forte et longue, avant de relâcher les freins à air, il faudra être certain de pouvoir recharger suffisamment le système de freins à air de façon à pouvoir réutiliser celui-ci si nécessaire pour contrôler la vitesse ou arrêter le train. Dans le doute, avant de relâcher les freins, il faudra appliquer suffisamment de freins à main pour retenir le train immobilisé pour permettre de recharger le système de freins à air à la pression requise telle que démontrée par l'indicateur de débit d'air, une lecture de deux ou moins, après quoi les freins à main pourront être relâchés et le train pourra continuer sa route.

1.1.18 Excepté en faisant les arrêts et les rencontres régulières, il ne faut pas se fier aux freins à air pour retenir une locomotive, des wagons ou un train dans une pente pour une longue période de temps. Lorsque c'est nécessaire, un nombre suffisant de freins à main doivent être appliqués pour retenir le train.

1.1.19 Les valves d'urgence A2 de certain fourgon ne doivent servir qu'en cas d'urgence pour arrêter un train. Ces valves A2 sont fabriquées de façon qu'après les avoir ouvertes, il est impossible de les refermer avant de les ouvrir jusqu'au bout.



1.1.20 En partance des terminus des gares où l'on a ajouté des wagons et fait l'essai des freins, le mécanicien doit allouer un temps suffisant au système des freins à air pour se recharger, ensuite placer l'aiguille rouge de l'indicateur du débit d'air vis-à-vis l'aiguille noire. L'indicateur indiquera s'il y a fuite ou baisse de pression dans la conduite générale

1.1.21 Lors de réduction du frein automatique (26C), le mécanicien doit porter une attention spéciale au temps et à la force d'échappement d'air de la conduite générale, pour s'assurer qu'il n'y a pas d'obstruction dans la tuyauterie à l'avant du train.

1.1.22 Quand une ou plusieurs locomotives sont ajoutées à l'arrière d'un train pour assistance ou autre, les contrôles devront être placés de la manière suivante: la soupape d'arrêt de la valve 26C à la position "OUT", la manette de la valve 26C à la position "HANDLE OFF" et les freins indépendants à la position relâche. Après avoir accouplé les boyaux à air et ouvert les robinets de la conduite générale, un essai des freins devra être effectué tel que décrit, soit aux articles 1 .6, 1 .7 ou 2.4 selon le cas.

Quand un train est manoeuvré avec des locomotives à chaque bout, l'équipe à l'extrémité menante aura la responsabilité de contrôler le système de freinage et la puissance des deux (2) groupes de locomotives pour manoeuvrer le train.

NOTE: L'équipe menante sera déterminée par le sens de circulation du train lors des manoeuvres.

1.2 ESSAI DES FREINS À AIR N° 1

Après que le train soit complètement assemblé, la conduite générale de la locomotive purgée et celle-ci accouplée au train, et pendant que la pression d'air augmente dans les réservoirs des wagons, les wagonniers devront installer une jauge au dernier wagon et faire une inspection minutieuse du train pour déceler toute défectuosité, voir à ce que les boyaux à air soient accouplés convenablement, que les robinets de raccordement et d'arrêt soient bien positionnés, que la poignée de la soupape de retenue soit en position telle que désignée par le type de train, que la tuyauterie à air et les raccords soient en bonne condition et que tous les freins à main aient été relâchés (à moins qu'ils ne soient nécessaires pour retenir le train). Après que cette inspection est terminée et que la pression du système de freinage est montée à pas moins de 80 livres telle qu'indiquée à l'arrière du train, pour les trains de minerai, de marchandises ou mixtes et à pas moins de 90 livres pour les trains de voyageurs, à la demande du serrage des freins, le mécanicien doit faire une réduction de 15 livres sur la jauge du réservoir de compensation. Après avoir obtenu une réduction de 15 livres de la conduite générale et que l'échappement d'air est terminé, attendre au moins 30 secondes et ensuite placer la soupape d'arrêt de la valve 26C à "OUT" et attendre de nouveau au moins 30 secondes.

Observer la jauge de la conduite générale pour fuite pendant une minute. La fuite ne doit pas excéder 5 livres par minute. Après la vérification de fuite de la conduite générale terminée, réduire la pression du réservoir de compensation à un serrage maximum (26 livres). Placer la soupape d'arrêt de la valve 26C à "IN". Les wagonniers, les membres de l'équipe de train ou l'opérateur de grue procéderont alors à une inspection complète du système de freinage notant particulièrement que les freins sont bien appliqués sur chaque wagon et locomotive, que la course des pistons est adéquate, que la timonerie n'est pas obstruée ou coincée. Une fois l'inspection terminée et que le desserrage des freins a été demandé, le mécanicien doit s'assurer que l'échappement d'air est terminé avant d'effectuer le desserrage des freins. Il faut refaire l'inspection du train pour s'assurer que les freins sont bien relâché sur tous les wagons.



Lorsque le système de freins à air est rechargé à pas moins de 80 livres de pression à l'arrière du train, le wagonnier peut donner le signal de départ.

1.3 ESSAI DES FREINS À AIR N° 2

Lorsque les locomotives sont placées au train par quelqu'un d'autre qu'un membre de l'équipe sortante, les employés qui placent les locomotives doivent purger la conduite générale avant de l'accoupler au train et par la suite les wagonniers effectueront un essai des freins tel que décrit ci-après.

Pendant que la pression d'air augmente dans les réservoirs des wagons, les wagonniers doivent faire une inspection minutieuse du train pour déceler toute déféctuosité, vérifier que les boyaux à air sont accouplés convenablement, que les robinets de raccordement et d'arrêt sont bien positionnés, que la poignée de la soupape de retenue est en position tel que désigné par le type de train, que la tuyauterie à air et les raccords sont en bonne condition et que tous les freins à main ont été relâchés (à moins qu'ils ne soient nécessaires pour retenir le train). Après que cette inspection est terminée et que la pression du système de freinage est montée à pas moins de 80 livres telle qu'indiquée à l'arrière du train, pour les trains de minerai, de marchandise ou mixtes et à pas moins de 90 livres pour les trains de voyageurs, les employés feront une réduction de 15 livres sur la jauge du réservoir de compensation. Après avoir obtenu une réduction de 15 livres de la conduite générale et que l'échappement d'air est terminé, attendre au moins 30 secondes et ensuite placer la soupape d'arrêt de la valve 26C à "OUT" et attendre de nouveau au moins 30 secondes.

Observer la jauge de la conduite générale pour fuite pendant une minute. La fuite ne doit pas excéder 5 livres par minute. Après la vérification de fuite de la conduite générale terminée, réduire la pression du réservoir de compensation à un serrage maximum (26 livres). Placer la soupape d'arrêt de la valve 26C à "IN". Les employés procéderont alors à une inspection complète du système de freinage notant particulièrement que les freins sont bien appliqués sur chaque wagon et locomotive, que la course des pistons est adéquate et que la timonerie n'est pas obstruée ou coincée. Une fois que l'inspection est achevée et que l'échappement d'air est terminé, les employés desserreront les freins et feront à nouveau l'inspection du train pour s'assurer que les freins sont bien relâchés sur tous les wagons.



1.4 ESSAI DES FREINS À AIR N°3 (CONTINUITÉ D'AIR DE LA CONDUITE GÉNÉRALE)

Lorsque la pression d'air de la conduite générale est rechargée à moins de "2" tel que démontré par l'indicateur de débit d'air, ou par une jauge indiquant 80 livres ou plus à l'arrière du train, l'essai des freins peut débiter.

Quand une application de frein est demandé, soit par le wagonnier, un membre de l'équipe de train ou l'opérateur de grue placé à l'arrière du train, le mécanicien de locomotive doit faire une réduction de 15 livres sur la jauge du réservoir de compensation et observer la longueur et la force de l'échappement d'air de la conduite générale pour s'assurer qu'il n'y a pas d'obstruction.

Le wagonnier, le membre de l'équipe de train ou l'opérateur de grue doit vérifier si les freins s'appliquent sur les quatre ou cinq derniers wagons et que la pression d'air se réduit d'environ 15 livres sur la jauge placée sur la conduite générale à l'arrière du train lorsque disponible.

Après les vérifications faites, on doit demander le relâchement des freins. Lorsque le mécanicien de locomotive reçoit la demande de relâcher les freins, il doit attendre que l'échappement d'air de la conduite générale soit terminée avant de donner le relâchement. Ensuite, on doit vérifier que les freins sont relâchés sur les quatre ou cinq derniers wagons et que la pression de la conduite générale à l'arrière du train soit rechargée à pas moins de 80 livres (lorsqu'une jauge est disponible) avant de donner le signal de départ.

NOTE: Dépendant de l'endroit, on peut faire l'essai en marche des freins en même temps que l'essai de continuité d'air de la conduite générale du train.

L'essai des freins pour vérifier la continuité d'air de la conduite générale d'un train doit être fait dans les conditions suivantes:

AU TERMINUS DE PORT-CARTIER:

- A. Lorsque l'essai des freins à air chargés par la locomotive au terminus a été fait, soit par les wagonniers seuls ou à l'aide d'une équipe de train.
- B. Lorsqu'il y a changement d'équipe.
- C. Lorsque la conduite générale est séparée et des robinets de raccordement fermés pour effectuer des manoeuvres au train.



AU TERMINUS DE WRIGHT:

- A. Avant le départ, une fois le chargement terminé.
- B. Lorsqu'il y a changement d'équipe.
- C. Lorsque la conduite générale est séparée et des robinets de raccordement fermés pour effectuer des manoeuvres au train.

EN COURS DE ROUTE:

- A. Lorsque l'on doit prendre un train en stationnement, avant le départ, une fois les manoeuvres complétées.

1.5 CHANGEMENT D'ÉQUIPES EN ROUTE

Lorsqu'il y a changement d'équipes de trains de minerai soit à Love ou en cours de route et que la conduite générale n'a pas été séparée ou de robinet de raccordement fermé pour manoeuvres, la procédure suivante s'applique lors de l'essai des freins à air avant le départ de ces endroits.

Une fois que la pression d'air de la conduite générale est rechargée telle que démontrée par l'indicateur de débit d'air d'une lecture de moins de deux, le mécanicien doit faire une réduction de 15 livres sur la jauge du réservoir de compensation et observer la longueur et la force de l'échappement d'air afin de s'assurer qu'il n'y a pas d'obstruction de la conduite générale.

Le chef de train doit vérifier si le serrage des freins se fait sur les locomotives et sur le train; un minimum de cinq (5) wagons doivent être vérifiés à l'avant du train.

Une fois cette vérification faite, il demandera le desserrage des freins des locomotives seulement, par le frein indépendant (bail off) et après avoir vérifié toutes les locomotives, il devra demander le relâchement des freins du train et devra continuer l'inspection, pour s'assurer que les freins se relâchent sur le train; un minimum de cinq (5) wagons devront être vérifiés sur l'avant du train.

Advenant le cas où la pression d'air n'est pas maintenue dans la conduite générale dû à un désaccouplement des locomotives pour faire des manoeuvres ou pour d'autres raisons, un essai des freins tel que décrit à l'article 1.6, 1.7, 2.2 et 3.4 sera fait avant le départ.



1.6 ESSAI DES FREINS EN COURS DE ROUTE POUR TRAINS SANS FOURGON DE QUEUE

Un essai des freins doit être fait sur tous les trains dès qu'un robinet de la conduite générale a été fermé, soit pour manoeuvres ou autres raisons. Lorsque le train est réaccouplé et que les robinets de raccordement de la conduite générale sont ouverts et que la pression d'air est rétablie à la normale sur le train telle que démontrée par l'indicateur du débit d'air d'une lecture de moins de deux, le mécanicien fera une réduction de 15 livres sur la jauge du réservoir de compensation. Après avoir obtenu une réduction de 15 livres de la conduite générale et que l'échappement d'air est terminé, attendre au moins 30 secondes, placer

la soupape d'arrêt de la valve 26C à "OUT", attendre de nouveau 30 secondes et ensuite observer la jauge de conduite générale pour fuite pendant une minute. La fuite ne doit pas excéder 5 livres à la minute. Après la vérification de fuite, réduire la pression du réservoir de compensation à un serrage maximum (26 livres) et placer la soupape d'arrêt de la valve 26C à "IN". Un membre de l'équipe de train devra vérifier si les freins s'appliquent sur le train et les locomotives. Un minimum de cinq (5) wagons devront être vérifiés de chaque côté du point de raccordement. Une fois cette vérification terminée, si des locomotives sont impliquées au point de raccordement, il devra demander le relâchement des freins des locomotives par le frein indépendant. Après s'être assuré que les freins se relâchent sur les locomotives, il devra demander le relâchement des freins du train et s'assurer que les freins sont bien relâchés sur un minimum de cinq (5) wagons de chaque côté du point de raccordement.

1.7 ESSAI DES FREINS EN COURS DE ROUTE POUR LES TRAINS DE VOYAGEURS, DE MARCHANDISES OU MIXTES

Un essai des freins doit être fait sur tous les trains dès qu'un robinet de raccordement de la conduite générale a été fermé, soit pour manoeuvres ou autres raisons. Lorsque le train est accouplé et que les robinets de raccordement de la conduite générale sont ouverts, que la pression d'air est rétablie à la normale sur le train telle que démontrée sur la jauge du wagon de queue (90 livres pour train voyageur), le mécanicien fera une réduction de 15 livres sur la jauge de réservoir de compensation. Après avoir obtenu une réduction de 15 livres de la conduite générale et que l'échappement d'air est terminé, attendre au moins 30 secondes, placer la soupape d'arrêt de la valve 26C à "OUT" et attendre encore 30 secondes. Ensuite, observer la jauge de la conduite générale pour fuite pendant une minute. La fuite ne doit pas excéder 5 livres par minute.

Après la vérification de fuite, réduire la pression du réservoir de compensation à un serrage maximum (26 livres). Placer la soupape d'arrêt de la valve 26C à "IN".

Un membre de l'équipe de train devra vérifier si les freins s'appliquent. Un minimum de cinq (5) wagons devront être vérifiés à l'arrière du train, après quoi il demandera le relâchement des freins et vérifiera si ceux-ci sont bien relâchés. Lorsque le système de freins à air sera rechargé à pas moins de 80 livres de pression (90 livres pour les trains de voyageurs) à l'arrière du train, il pourra donner le signal de départ.



1.8 ESSAI DES FREINS DES LOCOMOTIVES

Lorsque des unités sont désaccouplées ou accouplées et que les robinets à air sont fermés ou que vous devez changer les commandes d'une cabine à une autre sur la locomotive, une vérification du fonctionnement des freins doit être effectuée.

SÉQUENCE POUR FAIRE LES VÉRIFICATIONS DU SYSTÈME DES FREINS À AIR

- a) Assurez-vous que les robinets de raccordement et d'isolement sont en bonne position.

IMPORTANT - Un robinet de raccordement ou d'isolement ne doit jamais être laissé en position mi-ouverte ou mi-fermée.

- b) Assurez-vous que chaque jauge sur la locomotive indique la pression requise:

Réservoir principal	- 125 à 145 psi
Conduite générale	- 90 psi
Réservoir de compensation	- 90 psi
Pression d'air de contrôle	- 90 psi
Frein indépendant	- 85 psi au maximum dépendant de la locomotive.

- c) Placez la manette du frein indépendant en position de serrage maximum et assurez-vous que les freins sont tous serrés. Ramenez ensuite la manette en position desserrage et assurez-vous que les freins se desserrent complètement.

- d) Placez la manette du frein automatique 26C en position minimale et assurez-vous que la pression du réservoir de compensation baisse de 5 à 7 livres et que par la suite une réduction équivalente se produit dans la conduite générale. Les freins doivent se serrer durant cet essai.



Déplacez graduellement la manette du frein automatique en surveillant la jauge de compensation jusqu'à ce que vous obteniez une réduction de 15 livres et attendez dans cette position jusqu'à ce que la jauge de la conduite générale indique une réduction de 15 livres et que le tout se stabilise. Placez alors la valve d'arrêt d'air sur la position "OUT" éliminant ainsi l'approvisionnement de maintien. À partir de ce moment, surveillez la jauge de la conduite générale durant une minute pour baisse de pression. La fuite ne doit pas excéder 3 livres à la minute. La manette du frein automatique 26C étant toujours en position de serrage, abaissez la manette du frein indépendant "BAIL OFF" en position de desserrage et assurez-vous que les freins se desserrent complètement. Les freins ne doivent pas se resserrer lorsque la manette est

relâchée. La manette de frein automatique étant toujours dans la zone de serrage, amenez-la plus profondément dans cette zone afin d'obtenir une réduction maximale (26 livres), placez la valve d'arrêt d'air sur la position "IN". Les freins doivent alors se resserrer de nouveau. Placez ensuite la manette de commande du frein rhéostatique en position de freinage. Les freins doivent se desserrer complètement et la vitesse du moteur doit augmenter. Placez la manette du frein automatique 26C en position d'urgence et assurez-vous que les freins se serrent rapidement sur chaque locomotive, que la pression sur la jauge de la conduite générale tombe à zéro, que la lumière P.C. s'allume, que le sable fonctionne sur tous les conduits pendant une minute et que les moteurs tournent au ralenti. Attendez une minute, afin que le bruit d'évacuation du réservoir de compensation cesse. Ramenez alors la manette du frein automatique 26C en position de desserrage, assurez-vous que les freins se desserrent lorsque le réservoir de compensation et la conduite générale se rechargent et que les moteurs restent au ralenti. Si le moteur monte en révolution cela veut dire qu'il y a des disjoncteurs de contrôle qui sont à la position "EN" dans les locomotives traînantes ou qu'il y a un câble de pontage défectueux. Remplacez la manette de commande du frein rhéostatique en position de marche et assurez-vous que la lumière P.C. s'éteint.

1.9 ESSAI EN MARCHÉ DES FREINS

Un essai en marche des freins d'un train doit se faire dans les circonstances suivantes:

- a) Après le départ de tout endroit où il y a eu un essai des freins.
- b) Avant de commencer à descendre une pente raide, un essai en marche doit se faire quand la vitesse du train le permet en appliquant les freins suffisamment pour sentir un effet de retardement normal; il ne faut pas que les freins de la locomotive soient appliqués pendant cet essai. Si l'on constate que les freins ne fonctionnent pas normalement, il faut arrêter le train immédiatement, en trouver la cause et la corriger; il faut alors répéter l'essai en marche.



1.10 APPLICATION D'URGENCE DES FREINS

Lorsqu'un train s'arrête soudainement par l'application d'urgence des freins à air, il ne doit pas être déplacé de cet endroit jusqu'à ce qu'il ait été inspecté en entier pour défectuosité (attelages ou mâchoires d'attelage cassés, boyaux à air perforés ou wagons déraillés, etc...).

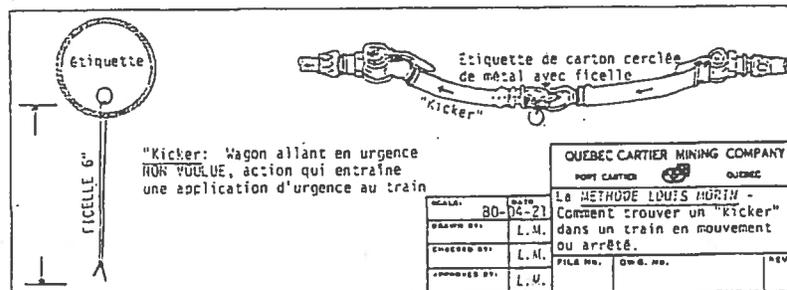
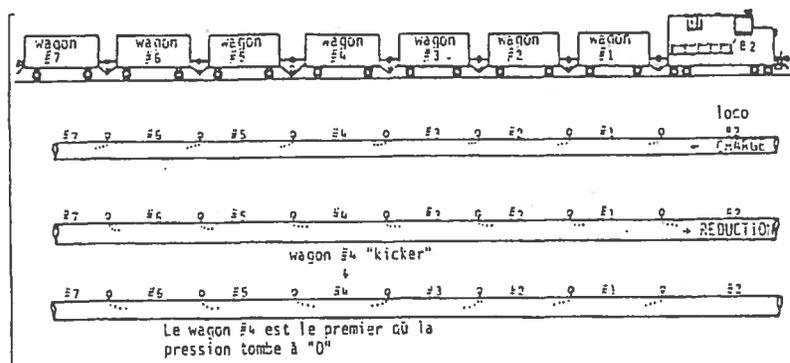
Lorsqu'un train est arrêté par l'application d'urgence de freins à air en cours de route et qu'après inspection vous vous apercevez que cela est dû à un trouble d'air (kicker), lorsque faisable, faites une inspection des étiquettes qui sont placées entre les accouplements des boyaux à air de chaque wagon afin de localiser le wagon dont le système d'air semble défectueux.

La manette 26C du frein automatique devra être laissée à la position URGENCE et le robinet d'arrêt à la position "IN".

Cette procédure devra être rigoureusement suivie autrement il s'avérera très difficile de localiser le ou les wagons qui sont défectueux en faisant la vérification des étiquettes.

Une fois localisé, il serait bon de vérifier les wagons de chaque côté afin d'être certain que le coulage d'air occasionnant l'urgence ne parvient pas d'un ou de ces wagons. Cette vérification devra se faire après que les freins auront été relâchés, et selon les règles de sécurité.

Lorsque le système de freinage doit être coupé sur un ou plusieurs wagons du train, le régulateur doit en être averti et le mécanicien devra rapporter par écrit sur le rapport de locomotives à la section "défectuosité rapportée" le numéro du wagon, ce qui a été fait de même que la raison pour laquelle le système à air a été coupé.



1.11 SOUPAPE DE RETENUE DES WAGONS

Wagon utilisé dans le service de minerais et au transport de bois. La manette de la soupape de retenue sera placée en position "ralentissement direct" soit "SD".

Wagon utilisé dans tous les autres services. La manette de la soupape de retenue sera placée en position "Direct" soit "EX".

Note : Sur les wagons modifiés avec les freins E.P. la soupape de retenue a été enlevée.

1.12 LEVIER INDÉPENDANT D'APPLICATION ET DE RELÂCHEMENT DES FREINS DE LOCOMOTIVES

Il est strictement défendu de bloquer et ce en tout temps, le levier indépendant d'application et de relâchement des freins de locomotives, dans l'intention de ne pas avoir à faire manuellement le relâchement des freins indépendants des locomotives suite à une application des freins du train faite avec la valve du système de freinage.

2.0 OPÉRATION AVEC WAGONS COMPRESSEURS

2.1 ESSAI DES FREINS À AIR N° 4

Lorsque le train est assemblé, que la conduite générale de la locomotive est accouplée au train, que le wagon compresseur est en fonction et en mode de desserrage, que la lumière indicatrice pour la valve d'alimentation est allumée sur la console de contrôle, que la pression de la conduite générale est chargée à 80 livres ou plus tel qu'indiqué par la jauge à l'arrière du train, l'essai des freins peut débuter.

À la demande du serrage des freins, faire une réduction de 15 livres sur le réservoir de compensation, par la 26-C. Après avoir obtenu une réduction de 15 livres de la conduite générale et que l'échappement d'air est terminé, que la lumière indicatrice pour la valve d'alimentation est éteinte sur la console, attendre 30 secondes, placer la soupape d'arrêt de la 26-C à "OUT" et attendre de nouveau au moins 30 secondes. Ensuite, observer la jauge de la conduite générale pour fuite pendant une minute; la fuite ne doit pas excéder 5 livres par minute. Après la vérification de fuite de la conduite générale terminée, réduire la pression du réservoir de compensation à un serrage maximum (26 livres). Placer la soupape d'arrêt de la valve 26-C à "IN". Les wagonniers procéderont alors à une inspection complète du système de freinage pour vérifier que les freins sont appliqués, que la course des pistons est adéquate, et que la timonerie n'est pas obstruée ou coincée.



Lorsque l'inspection est achevée, on doit demander le desserrage des freins. Avant d'effectuer le desserrage on doit s'assurer que l'échappement d'air est terminé, ensuite placer la soupape d'arrêt de la valve 26-C à "OUT" et placer la manette du frein automatique 26-C à la position relâche. Observer si la lumière indicatrice pour la valve d'alimentation s'allume sur la console de contrôle et pour une augmentation rapide de la pression d'environ 10 livres à la jauge de la conduite générale; ceci vous indique qu'il y a continuité d'air entre le wagon compresseur et la locomotive. Placez alors la soupape d'arrêt de la 26-C à "IN". Avisez les concernés que le desserrage des freins est commencé. Il faut refaire l'inspection du train pour s'assurer que les freins sont bien relâchés sur tous les wagons.

Lorsque la conduite générale est rechargée à pas moins de 80 livres de pression à l'arrière du train, on peut donner le signal de départ.

2.2 ESSAI DES FREINS À AIR N°5 (CONTINUITÉ D'AIR DE LA CONDUITE GÉNÉRALE)

Lorsque la pression d'air de la conduite générale est rechargée à moins de "2" tel que démontré par l'indicateur de débit d'air, ou par une jauge indiquant 80 livres ou plus à l'arrière du train, l'essai des freins peut débiter.

Quand les freins sont demandés, soit par le wagonnier ou un membre de l'équipe de train placé à l'arrière du train, le mécanicien de locomotive doit faire une réduction de 15 livres sur la jauge du réservoir de compensation. La lumière indicatrice pour la valve d'alimentation doit s'éteindre sur la console de contrôle. Ensuite, observer la longueur et la force de l'échappement d'air de la conduite générale pour s'assurer qu'il n'y a pas d'obstruction.



Le wagonnier ou le membre de l'équipe de train doit vérifier si les freins s'appliquent sur les quatre ou cinq derniers wagons et si la pression d'air se réduit d'environ 15 livres sur la jauge placée sur la conduite générale à l'arrière du train lorsque disponible.

Après les vérifications faites, on doit demander le relâchement des freins. Lorsque le mécanicien reçoit la demande de relâcher les freins, il doit s'assurer que l'échappement d'air de la conduite générale est terminée avant de placer la soupape d'arrêt de la valve 26-C à "OUT", et la manette du frein automatique 26-C à la position relâche. Observer que la lumière indicatrice pour la valve d'alimentation s'allume sur la console

de contrôle et une augmentation rapide de la pression de 6 à 8 livres à la jauge de la conduite générale; ceci vous indique qu'il y a continuité d'air entre le wagon compresseur et la locomotive. Placer alors la soupape d'arrêt de la 26-C à "IN". Avisez les concernés que le relâchement des freins est commencé. Ensuite, on doit vérifier que les freins sont relâchés sur les quatre ou cinq derniers wagons et que la pression de la conduite générale à l'arrière du train est rechargée à pas moins de 80 livres avant de donner le signal de départ.

L'essai des freins pour vérifier la continuité d'air de la conduite générale d'un train doit être fait dans les conditions suivantes :

AU TERMINUS DE PORT-CARTIER:

- A. Lorsque l'essai des freins à air chargés par la locomotive au terminus a été fait, soit par les wagonniers seuls ou à l'aide d'une équipe de train.
- B. Lorsqu'il y a changement d'équipe.
- C. Lorsque la conduite générale est séparée et des robinets de raccordement fermés pour effectuer des manoeuvres au train.

AU TERMINUS DE WRIGHT:

- A. Avant le départ, une fois le chargement terminé.
- B. Lorsqu'il y a changement d'équipe.
- C. Lorsque la conduite générale est séparée et des robinets de raccordement fermés pour effectuer des manoeuvres au train.

EN COURS DE ROUTE:

- A. Lorsque l'on doit prendre un train en stationnement, avant le départ, une fois les manoeuvres complétées.

2.3 CHANGEMENT D'ÉQUIPES EN ROUTE

Lorsqu'il y a changement d'équipes de trains de minerai soit à LOVE ou en cours de route et que la conduite générale n'a pas été séparée ou de robinet de raccordement fermé pour manoeuvres, la procédure suivante s'applique lors de l'essai des freins à air avant le départ.

Lorsque la pression d'air de la conduite générale est rechargée à moins de "2" tel que démontré par l'indicateur de débit d'air, l'essai des freins peut débuter.

Quand les freins sont demandés par un membre de l'équipe, le mécanicien de locomotive doit faire une réduction de 15 livres sur la jauge du réservoir de compensation.



La lumière indicatrice pour la valve d'alimentation doit s'éteindre sur la console de contrôle. Ensuite, observer la longueur et la force de l'échappement d'air de la conduite générale pour s'assurer qu'il n'y a pas d'obstruction.

Un membre de l'équipe doit vérifier si les freins s'appliquent sur les locomotives et sur les quatre ou cinq premiers wagons.

Après les vérifications faites, on doit demander le relâchement des freins des locomotive seulement, par le frein indépendant "bail off" et après avoir vérifié toutes les locomotives, demander le relâchement des freins du train.

Lorsque le mécanicien reçoit la demande de relâcher les freins, il doit s'assurer que l'échappement d'air de la conduite générale est terminé avant de placer la soupape d'arrêt de la valve 26-C à "OUT" et la manette du frein automatique 26-C à la position relâche. Observer pour que la lumière indicatrice pour la valve d'alimentation s'allume sur la console de contrôle et une augmentation rapide de la pression de 6 à 8 livres à la jauge de la conduite générale; ceci vous indique qu'il y a continuité d'air entre le wagon compresseur et la locomotive. Placez alors la soupape d'arrêt de la 26-C à "IN" et avisez les concernés que le relâchement des freins est commencé.

2.4 MANOEUVRES EN COURS DE ROUTE

Lorsqu'il est nécessaire d'accoupler ou de désaccoupler des wagons ou locomotives entre la locomotive de tête et le wagon compresseur, on doit utiliser les procédures suivantes :



a) Avant le désaccouplage un nombre suffisant de freins à main devront être appliqués pour retenir la partie restante du train, dépendant de l'endroit et de la température; dans une pente le nombre peut être assez élevé.

b) Avant le désaccouplage, placez le commutateur valve d'alimentation à "OUT" et la lumière indicatrice pour la valve d'alimentation doit s'éteindre sur la console; ceci lorsqu'il y a continuité radio.

Lorsque les manoeuvres sont effectuées et qu'il n'y a pas de continuité radio, faire une réduction de 10 livres de la conduite générale. Lorsque l'échappement d'air est terminé, cela indique que la valve d'alimentation est à "OUT" au wagon compresseur.

Dans ces conditions les indications sur la console de contrôle sont fausses.

c) Lorsque les manoeuvres sont terminées et que le train est accouplé, provoquer un serrage d'urgence sur la partie avant du train. Ensuite, accoupler les boyaux et ouvrir le ou les robinet (s) de raccordement. Recharger la conduite générale et faire un essai de freins selon l'article 2.2.

3.0 INSTRUCTIONS SPÉCIALES CONCERNANT LES TRAINS ÉQUIPÉS DU SYSTÈME DE FREINAGE ÉLECTRO-PNEUMATIQUE

3.1 ESSAI DES FREINS E.P. N° 1.

Lorsque les manoeuvres sont complétées, la conduite générale de la locomotive purgée et accouplée, le câble électrique branché entre la locomotive et les wagons, le moniteur de queue (EOT) placé à l'arrière du train, pendant que la pression d'air est à se bâtir dans les réservoirs, le wagnonier devra installer une jauge au dernier wagon et faire une inspection minutieuse du train pour déceler toute déféctuosité, voir à ce que les boyaux à air et les câbles électriques soient accouplés convenablement, que les robinets de raccordement et d'arrêt soient bien positionnés et que tous les freins à main aient été relâchés (à moins qu'ils ne soient nécessaire pour immobiliser le train).

Pendant ce temps, le mécanicien doit placer le système de freinage (E.P.) en fonction, mode LEAD / SWITCH / POWER-ON. Après avoir reçu l'indication EOT-ON sur la console (OIU), aller en mode LEAD / RUN / POWER AUTO et placé le EMPTY-LOAD selon le besoin, ensuite faire le MAKE-UP et LAST CAR et finir par DONE. Le train est maintenant prêt pour l'essai des freins.



Une fois l'inspection terminée, la pression du système de freinage chargée à pas moins de 80 livres telle qu'indiquée sur la jauge à l'arrière du train, l'essai des freins peut débuter.

À la demande du serrage des freins, le mécanicien doit placer la soupape d'arrêt de la 26-C à OUT, Attendre 45 secondes, vérifier la pression sur la jauge de la conduite générale et celle du (BP) sur la console (OIU). Ensuite, faire une application maximum (FS) des freins par le (EBC). La pression de la conduite générale devrait baisser de 4 à 8 livres dépendant de la commande EMPTY ou LOAD sur la console (OIU). Attendre au moins 30 secondes, observer la jauge de la conduite

générale et du (BP) sur la console (OIU) pour fuite , qui ne doit pas excéder 5 livres par minute. Après la vérification terminée, placer la soupape d'arrêt de la valve 26C à « IN » une augmentation de la pression du (BP) devrait apparaître sur la console (OIU).

Les wagonniers ou les membres de l'équipe de train procéderont alors à une inspection complète du système de freinage notant particulièrement que les freins sont bien appliqués sur chaque wagon, que la course des pistons est adéquate, que la timonerie n'est pas obstruée ou coincée. Une fois l'inspection terminée et le desserrage demandé, le mécanicien doit placer la poignée du (EBC) à la position (REL) relâchement. Il faut refaire l'inspection du train pour s'assurer que les freins sont bien relâchés sur tous les wagons.

Lorsque le système de freinage est rechargé à pas moins de 80 livres de pression à l'arrière du train, le wagonnier peut donner le signal de départ.

3.2 ESSAI DES FREINS E.P. NO 2.

Lorsque les locomotives sont placées au train par quelqu'un, autre que l'équipe sortante.

Faire l'essai des freins tel que décrit à l'article 3.0 ESSAI DES FREINS E.P. NO 1.

3.3 ESSAI DES FREINS E.P. NO 3. (CONTINUITÉ D'AIR DE LA CONDUITE GÉNÉRALE)



Procédure à suivre pour vérifier la continuité d'air de la conduite générale du train. Le système de freinage (E.P) en fonction, mode LEAD / RUN / POWER - AUTO, placez le EMPTY-LOAD selon le besoin, MAKE-UP et LAST CAR et finir par DONE. L'indication (BP) qui apparaît sur la console (OIU) est celle du dernier wagon et devrait être de 80 livres ou plus. Le train est maintenant prêt pour l'essai.

Faire une réduction de 15 livres de la conduite générale par la 26-C. Vérifiez pour une baisse de pression (BP) sur la console (OIU), de 5 livres ou plus. Placez ensuite la 26-C à la position relâche et vérifiez pour augmentation de pression du (BP) sur la console (OIU), ce qui indique qu'il y a continuité d'air entre la locomotive et le dernier wagon.

L'essai des freins pour vérifier la continuité d'air de la conduite générale d'un train doit être fait dans les conditions suivantes :

3.6 MT-WRIGHT SILO DE CHARGEMENT

Pendant le chargement du train E.P., s'il y a un déversement de minerai entre les wagons et qu'on doit utiliser les boyaux à eau pour nettoyer, avant de le faire, demander au mécanicien de placer le système de freinage E.P. en mode LEAD/ RUN / ET POWER OFF. Au silo de chargement, vérifier les témoins sur quelques ccd pour vous assurer que le pouvoir est coupé.

NOTE : Lorsque le pouvoir est OFF le témoin PWR est VERT.
Lorsque le pouvoir est ON le témoin PWR est ROUGE

3.7 PORT CARTIER HANGAR À DÉCHARGEMENT

3.7.1 Avant de placer le train au culbuteur, assurez vous que la conduite générale soit chargée à moins de .5 sur l'indicateur de débit d'air. Après avoir placé le train au culbuteur, fermez le système E.P. BRAKE en suivant la séquence suivante :

1. Placez en mode LEAD / CUT-OUT / POWER-OFF et faire ACCEPT.
2. Placez en mode TRAIL / CUT-OUT / POWER-OFF, faire ACCEPT et finir par DONE.
3. Placez les 4 premiers wagons du train en freinage d'urgence à la main (air).
4. Fermez le système E.P. BRAKE en fermant les disjoncteurs dans le capot court.

3.7.2 Lorsque vous manoeuvrez le train E.P. BRAKE pour le placer sur le culbuteur avec une locomotive qui n'est pas équipée du système E.P. BRAKE LEAD.

1. Accouplez la conduite générale et rechargez les réservoirs.
2. Enlevez les freins à mains et dépendant du nombre d'unité que vous utilisez, peut-être qu'il sera nécessaire de garder quelques freins à mains appliqués pour vous aider à manoeuvrer.
3. Lors des manoeuvres, si vous devez arrêter rapidement, placez les freins en urgence par le système à air.
4. Toujours laisser les robinets de la conduite générale ouverts. Seulement les fermer entre le 4 ième et le 5 ième wagon lorsque les manoeuvres sont complétées. CECI POUR LA SÉCURITÉ DES MANOEUVRES. Ensuite placer les 4 premiers wagons en freinage d'urgence avant de désaccoupler la locomotive.



CTO-1 73JUN80 1498

3.7.3 WAGONS LAISSÉS EN FREINAGE D'URGENCE AU CULBUTEUR

Lorsque vous manoeuvrez un train au culbuteur et que vous placez plus de 4 wagons en freinage d'urgence, veuillez en avertir l'opérateur afin qu'il relâche les freins sur ces wagons avant de les bouger.

3.8 MANOEUVRE DES WAGONS ÉQUIPÉS DU SYSTÈME DE FREIN E.P.

Le système de freinage des wagons équipés de freins E.P. est en mode CHARGÉ en tout temps lorsqu'il n'est pas contrôlé par une locomotive en mode LEAD FREIN E.P.

Avant de manoeuvrer ces wagons dans les cours de triages ou en cours de route, assurez-vous que les freins à air soient bien relâchés afin de ne pas endommager les roues.



SECTION
IX



SECRET
CTO-1 72JAN38 1418

MATIÈRES DANGEREUSES

Les équipes de trains doivent être avisées par écrit sur le formulaire RR-1044 de la présence et de l'endroit dans le train des wagons sur lesquels sont affichés '**DANGEREUX**' ET '**EXPLOSIFS**'.

Tous les wagons, sur lesquels il y a des affiches de matières dangereuses, doivent avoir les freins à main et à air fonctionnels en tout temps avant le départ de Port-Cartier.

Les wagons, portant des affiches de matière dangereuses, ne doivent pas être lancé en tout temps et aussi aucun autre wagon ne devra être lancé sur ces wagons.

On ne doit pas placer suivant un wagon citerne :

- un wagon plat chargé ou
- un wagon découvert dont le chargement dépasse les bouts ou dont le chargement en hauteur risque de glisser.

Un wagon citerne portant des plaques du groupe 5 « **NE DOIT PAS ÊTRE PLACÉ DERRIÈRE UNE LOCOMOTIVE NI DEVANT UN FOURGON DE QUEUE OCCUPÉ** ».

Au moins un wagon doit séparer les unités portant des plaques de groupes incompatibles.

Il n'y a aucune restriction de mise en place à bord d'un wagon ou de classement dans un train pour les unités portant des plaques du groupe 7.

On considère qu'un wagon-citerne contenant des résidus et portant la plaque correspondante est toujours chargé de marchandises dangereuses.

Lorsque les wagons-citernes sont raccordés pour le chargement ou le déchargement, les écriteaux d'avertissement doivent être placés au centre de la voie et portés la mention « **STOP - WAGON-CITERNE RACCORDÉ** » ou « **STOP - TRAVAUX EN COURS** ».

Tout «**CAS DE DANGER**» doit être rapporté au régulateur et pour information sur les mesures à utiliser lors d'un incident consulter le **GUIDE NORD-AMÉRICAIN DES MESURES D'URGENCE** .

Utiliser le tableau de classement suivant pour déterminer la position d'un wagon dans un train selon le groupe de plaques.

Quand on manoeuvre un wagon sur lequel il y a une affiche «**EXPLOSIFS**» dans un triage ou une voie d'évitement, ce wagon doit être séparé de la locomotive par au moins un wagon qui ne porte pas d'affiche.

IX

0-1 130830 1410

EXTRAIT D'UN TABLEAU DE CLASSEMENT

D6.0 FORMATION DES TRAINS		CLASSEMENT DES WAGONS CHARGÉS DE MARCHANDISES DANGEREUSES DANS LES TRAINS DE MARCHANDISES OU LES TRAINS MIXTES											
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		
La note ci-haut s'applique lorsque la lettre "X" apparaît dans une colonne donnée		NE PAS PLACER PRÈS											
		*Si la longueur du train le permet		**Si la longueur du train ne le permet pas		D'un wagon dépassant les bords du wagon ou dont le chargement dépasse les bords du wagon ou dont le chargement en hauteur risque de glisser		D'un wagon chargé plat chargé		Le fait selon, le wagon contient un autre wagon ou un chargement de marchandises dangereuses		Des wagons remplis de marchandises dangereuses	
1	2	3	A placer vers le milieu du train mais pas avant la 2 ^e position à partir de la locomotive, d'un wagon de queue ou d'une voiture occupée (3)		D'un wagon dépassant les bords du wagon ou dont le chargement en hauteur risque de glisser		D'un wagon chargé plat chargé		Le fait selon, le wagon contient un autre wagon ou un chargement de marchandises dangereuses		Des wagons remplis de marchandises dangereuses		
TYPES DE PLAQUES	GRUPE DE PLAQUES	TYPE DE WAGON											
	1	TOUS LES WAGONS	X	X	X	X?	X	X	X	X	X	X	
	2	TOUS LES WAGONS	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
	3	TOUS LES WAGONS	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	



	4	CITERNE	x(1)	x	x(2)	x	x	x	x	x	x
		AUTRE OUTIL WAGON CITERNE						x	x	x	x
	5	CITERNE		(1) NE PAS PLACER PRÈS D'UNE LOCOMOTIVE OU D'UN WAGON DE QUEUE OCCUPÉ							
	6	TOUS LES WAGONS	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	7	TOUS LES WAGONS		AUCUNE CONSIGNE DE CLASSEMENT (A L'EXCEPTION DES TRAINS SANS FOURGON DE QUEUE)							

Il est interdit de placer dans un train un wagon qui transporte des matières dangereuses comprises dans un groupe de plaques indiqué à la colonne 2 du tableau, à côté d'un véhicule mentionner dans les colonnes de 6 à 13, lorsqu'un " X " figure dans cette colonne.

- 1) Sauf lorsque le train est constitué uniquement de wagons-citernes portant une plaque.
- 2) Sauf les camions, remorques et conteneurs de fret sur wagon plat, les wagons à double ou à triple plancher et tout autre véhicule ferroviaire équipé de dispositifs de fixation spéciaux pour les véhicules, Les wagons plats à paroi de bout permanente sont assimilés aux véhicules ferroviaires ouverts.
- 3) Il doit y avoir au moins cinq véhicules ferroviaires entre les wagons-citernes contenant des marchandises dangereuses incluses dans la division 1 de la classe 2 (gaz inflammables) et les wagons-citernes de chlore, d'ammoniac anhydre ou de dioxyde de soufre.

Quand on transporte un wagon sur lequel il y a une affiche " EXPLOSIFS " dans un triage ou une voie d'évitement, ce wagon doit être séparé de la locomotive par au moins un wagon qui ne porte pas d'affiches.



	4	CITERNE	x①	x①	x	x②	x	x	x	x	x	x	x
		AUTRE OU'UN WAGON CITERNE							x	x	x	x	x
	5	CITERNE											
	6	TOUS LES WAGONS	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	7	TOUS LES WAGONS											
① NE PAS PLACER PRÈS D'UNE LOCOMOTIVE OU D'UN WAGON DE QUEUE OCCUPÉ													
AUCUNE CONSIGNE DE CLASSEMENT (À L'EXCEPTION DES TRAINS SANS FOURGON DE QUEUE)													

Il est interdit de placer dans un train un wagon qui transporte des matières dangereuses comprises dans un groupe de plaques indiqué a la colonne 2 du tableau, à côté d'un véhicule mentionner dans les colonnes de 6 à 13, lorsqu'un " X " figure dans cette colonne.

- 1) Sauf lorsque le train est constitué uniquement de wagons-citernes portant une plaque.
- 2) Sauf les camions, remorques et conteneurs de fret sur wagon plat, les wagons à double ou à triple plancher et tout autre véhicule ferroviaire équipé de dispositifs de fixation spéciaux pour les véhicules, Les wagons plats à paroi de bout permanente sont assimilés aux véhicules ferroviaires ouverts.
- 3) Il doit y avoir au moins cinq véhicules ferroviaires entre les wagons-citernes contenant des marchandises dangereuses incluses dans la division 1 de la classe 2 (gaz inflammables) et les wagons-citernes de chlore, d'ammoniac anhydre ou de dioxyde de soufre.

Quand on transporte un wagon sur lequel il y a une affiche " EXPLOSIFS " dans un triage ou une voie d'évitement, ce wagon doit être séparé de la locomotive par au moins un wagon qui ne porte pas d'affiches.



CTO-1 73893 1419

SECTION
X



RÈGLEMENT CONCERNANT L'USAGE, L'ENTRETIEN ET LES MANOEUVRES DES VÉHICULES, REMORQUES ET LORRIES

Le présent règlement désigne par le terme "VÉHICULE" toute unité motrice tirant son énergie d'une source quelconque. Par le terme "REMORQUE" : voiture munie de freins servant au transport des employés. Par le terme "LORRIES" : charriot servant au transport d'outils, de rails, de fournitures, de matériaux, etc. L'abréviation POV sera utilisé pour permis d'occupation de la voie.

1000 Un employé responsable et convenablement qualifié est la seule personne autorisée à opérer un véhicule sur la voie ferrée, et ne doit pas mettre ce véhicule en marche sans être en mesure de diriger tous les mouvements.

1001 Avant de s'engager sur la voie principale on doit obtenir du régulateur la localisation exacte des trains qui doivent circuler dans ce territoire. Si cette information est obtenue directement du régulateur, elle doit être écrite sur le formulaire réglementaire. Si cette information est donnée par téléphone, la personne recevant cette information doit l'écrire sur le formulaire réglementaire et la répéter au régulateur ou à la personne de qui elle est reçue, et ceci pour fins de précision.

1002 L'employé à qui un véhicule est confié, est responsable de son opération de même que de son entretien et doit l'inspecter à des intervalles assez fréquents, pour s'assurer qu'il est en bon état, il doit remplir les rapports prescrits. Lorsqu'il croit que le véhicule a besoin de réparations, il ne doit pas l'envoyer aux ateliers sans avertir son supérieur et en obtenir l'autorisation. En marche, le véhicule doit être sous son contrôle, ou sous celui d'une autre personne compétente nommée par lui; sous réserve de la règle 1081 seul le détenteur du permis sera autorisé à conduire le véhicule.

1003 Il est défendu de se servir d'un véhicule autrement que pour le travail de la compagnie. Seuls les employés au travail ont le droit de monter à bord de ces véhicules et circuler sur la voie. Toute autre personne doit avoir une permission spéciale et apposer sa signature sur le formulaire de dégagement de responsabilité. Le transport d'armes à feu sur ces véhicules est strictement défendu, sauf permission spéciale de l'inspecteur des règlements ou son remplaçant.

1004 Des attelages à double sécurité devront être utilisés en tout temps en manoeuvrant des lorries ou remorques.

1005 Il est défendu d'installer sur un véhicule des dispositifs non approuvés. Dans la mesure du possible tous les véhicules doivent être isolés afin de ne pas causer d'indication de voie occupée.



1006 On doit garder en opération et en bonne condition, les dispositifs de balayage de rail lorsque le véhicule est en usage.

1007 Toute opération de véhicule se fera sous la protection d'un permis d'occupation de la voie.

Les opérateurs de véhicules doivent avoir une provision suffisante de formulaires de POV lorsqu'ils sont au travail; ces formulaires seront fournis par leurs sections respectives.

Dans tous les cas d'accidents ou d'incidents, le livret de POV devra être remis dans les plus brefs délais au supérieur immédiat de l'employé ou à l'inspecteur des règlements.

1008 Une personne qualifiée en charge d'un véhicule qui circule sur la voie ferrée doit avoir en sa possession, une copie de l'indicateur en vigueur, du règlement d'exploitation, des règles de sécurité et une clef d'aiguillage.

On doit toujours avoir dans ce véhicule les signaux réglementaires, une trousse de premier soins et une trousse de signalisation.

1009 Les signaux réglementaires doivent être transportés dans des boîtes spéciales et non dispersés dans les boîtes à outils ou autres.

1010 Pendant une tempête, en temps de brume ou de fumée, les véhicules pourront circuler sur la voie ferrée, en autant que leur circulation ne mette pas en danger la sécurité des occupants du véhicule ou de toute autre personne et n'entrave pas la circulation des trains.

Le jour et la nuit, sur chaque véhicule, on placera un phare allumé à l'avant et une lumière rouge à l'arrière. En plus, on doit utiliser les girophares lorsque les véhicules munis de tels feux sont en marche ou arrêtés sur la voie principale ou d'évitement excepté au croisement des trains. On doit prendre toutes les précautions nécessaires pour protéger le véhicule. Les lumières doivent être couvertes ou éteintes lorsque le véhicule est enlevé de la voie.



1011 La personne en charge d'un véhicule doit s'informer du mouvement des trains à chaque fois que ceci est nécessaire.

Elle doit aussi conduire le véhicule en tout temps avec grande précaution, sachant la possibilité que la voie principale soit obstruée ou en usage.

1012 Il est défendu de pousser des lorries chargés de rails, de matières dangereuses ou d'explosifs ainsi que ceux dont le chargement nuit à la visibilité de l'opérateur, excepté si ces lorries sont précédés d'une remorque munie de dispositif de balayage de rails et qu'il y ait à bord un employé qualifié pour guider l'opérateur à l'aide de la radio.

S'il devenait nécessaire pour la bonne marche des opérations de pousser des lorries, ceci pourra se faire en autant que l'on se conforme aux règles 1019 et 1020.

1013 Les remorques ne doivent pas être poussées par un véhicule à moins qu'elles ne soient munies de dispositifs de balayage de rails et qu'il y ait à bord un employé qualifié pour guider l'opérateur à l'aide de la radio. Les remorques tirées par un véhicule, doivent être placées sur la voie de manière à ce que le serre-freins ait une bonne visibilité de l'opérateur du véhicule. Chaque fois que tel véhicule transportant des employés est mis en marche, une personne sur chaque remorque doit être désignée comme serre-freins, elle doit être continuellement aux aguets pour les signaux de l'opérateur du véhicule. Lorsqu'une remorque transportant des employés est tirée par un véhicule, l'opérateur doit donner un signal de marche afin que les freins soient desserrés sur la remorque.

Lorsqu'on désire ralentir ou s'arrêter, l'opérateur du véhicule doit demander l'application des freins sur la remorque en utilisant la communication par radio, ou tout autre signal convenu entre lui et le serre-freins. Excepté dans les cas d'urgence, ce signal doit être donné avant que les freins ne soient appliqués sur le véhicule afin de permettre l'application des freins sur la remorque pour éviter le surplus de jeu entre les attelages.

Quand cela est possible, en plus du serre-freins sur la remorque, un employé sera désigné comme guetteur arrière sur le véhicule.

1014 Il est défendu aux employés, ainsi qu'à toute autre personne de monter ou descendre d'un véhicule en marche ainsi que de s'asseoir sur le plancher d'un véhicule ou d'une remorque en marche. Il est aussi défendu de s'asseoir sur le plancher ou de se tenir debout sur un lorry en marche.

1015 Toutes les personnes voyageant sur un véhicule ou une remorque, doivent être assises et leur nombre doit être limité au nombre de sièges disponibles. La personne en charge du véhicule doit s'assurer que les occupants sont assis de manière à éviter tout danger, que leurs pieds ne pendent pas sur les côtés ou le devant du véhicule et de manière à ne pas obstruer la vue ou gêner les mouvements de l'opérateur.

1016 Immédiatement après la mise en marche du véhicule sur la voie, on doit appliquer les freins afin de s'assurer qu'ils fonctionnent bien. On doit appliquer les freins graduellement, excepté en cas d'urgence.



1017 Sauf en cas d'urgence ou de nécessité absolue, il est défendu d'atteler un véhicule à une locomotive ou à un train. Il doit y avoir une distance d'au moins 500 pieds entre le véhicule et un train en marche sur la même voie. Le véhicule ne doit pas être approché à moins de 200 pieds d'une locomotive ou d'un train stationné sur la même voie, sans avoir été avisé par l'équipe de train, qu'on peut l'approcher en toute sécurité.

1018 Il doit y avoir une distance d'au moins 500 pieds entre deux véhicules en marche. Dans tous les cas, avant d'arrêter, l'opérateur du véhicule qui précède doit le signaler à celui qui suit, en se servant de la radio, ou de tout autre signal convenu entre eux.

1019 On ne doit pas faire usage des véhicules, si leur usage est un risque d'accident. En tout temps, l'usage de ces véhicules doit se faire avec beaucoup de prudence, et l'opérateur doit être en mesure **DE POUVOIR S'ARRÊTER EN DEÇA DE LA MOITIÉ DE LA PORTÉE DE LA VUE, EN S'ASSURANT QUE LA VOIE EST LIBRE.**

Vitesse maximale permise

	Milles à l'heure
Véhicules rail-route (seul)	40
Draisines et autres véhicules	35
Tout véhicule tirant un maximum de deux (2) lorries vides ou chargés d'outils routiniers bien assujettis	30
Tout véhicule tirant plus de deux (2) lorries vides ou chargés d'outils routiniers bien assujettis	25
Tout véhicule tirant des lorries chargés de fournitures, rails, matériaux ou équipement	20
Tout véhicule tirant des remorques transportant des employés	25
Tout véhicule poussant des lorries ou remorques munies de freins	15
Véhicules avec lorries de dépannage	25
Véhicules d'entretien avec le wagon plate-forme	
- Chargé	30
- Vide	35
Meuleuse de rail RG-3 seul	35
Meuleuse de rail RG-3 avec wagon citerne	25

Entre le coucher et le lever du soleil, par temps de tempête, de brume ou fumée, la vitesse doit être réduite en conséquence.

1020 L'opérateur d'un véhicule doit tenir compte qu'il lui faut une plus grande distance d'arrêt lorsque les rails sont glissants à cause du frimas, de lubrification, de pentes ou autres conditions.

1021 À l'approche des passages à niveau publics, un véhicule doit être tenu sous contrôle, de façon à pouvoir l'arrêter subitement, excepté aux passages à niveau munis de dispositifs de protection, mentionnés dans l'indicateur (voir règle 1085).

Les véhicules doivent être arrêtés avant de s'engager sur un passage à niveau lorsque la vue est obstruée, et si nécessaire, un employé doit se rendre au passage à niveau pour protéger le mouvement du véhicule.

Aux passages à niveau les véhicules et les piétons ont la priorité de traverse sur tous les véhicules ferroviaires sauf les trains.

1022 On doit approcher les aiguillages avec beaucoup de précaution, et faire un arrêt avant de procéder sur une aiguillage à double commande.

1023 On ne permet jamais le stationnement des véhicules sur les aiguilles de voie principale.

1024 En approchant des personnes ou des animaux qui se trouvent sur ou près de la voie, un véhicule doit être tenu sous contrôle de façon à pouvoir l'arrêter subitement.

1025 Un véhicule doit être arrêté lorsqu'un train approche sur une voie adjacente, et les occupants devront descendre du véhicule et des remorques et se mettre dans un endroit sûr, d'où ils pourront faire l'inspection du train.

1026 Autant que possible les employés doivent observer les trains qui passent afin de constater les défauts qu'il peut y avoir. S'ils constatent quelque chose qui peut être dangereux, ils doivent le signaler à l'équipe de ce train en se servant de la radio.

S'il est impossible de communiquer avec l'équipe de train, ils doivent avertir le régulateur le plus tôt possible de ces défauts.

1027 Un véhicule doit approcher avec précaution les ponts, les tunnels et les courbes où la visibilité est mauvaise.

1028 On circulera en véhicule avec une grande précaution en passant près d'un train qui charge ou décharge des marchandises, et ne jamais circuler avec ces véhicules le long d'un train du côté où les passagers montent ou descendent.



Lorsque l'on doit circuler le long d'un train ou autre équipement stationné sur une voie adjacente, l'opérateur du véhicule devra si possible établir une communication par radio avec l'équipe de train ou de tout autre équipement impliqué et se conformer à leur directive s'il y en a.

S'il s'avère impossible d'établir une communication radio, l'opérateur devra procéder à vitesse très réduite, s'attendant à tout instant à voir survenir un employé. En plus sur les véhicules qui en sont équipés, l'opérateur devra actionner le klaxon à intervalles fréquents pour signaler sa présence.

1029 Lorsqu'il est nécessaire de manoeuvrer un aiguillage de voie principale, les employés qui n'ont pas passé avec satisfaction les examens sur le règlement d'exploitation, ne sont pas autorisés à le faire sans la présence d'un employé qui a passé ces examens et qui détient un certificat à cet effet; ce dernier est responsable de la manoeuvre. Après usage, l'aiguillage sera remis en position normale et cadennassé. Les aiguillages à ressort ne doivent pas être actionnés par les véhicules sauf ceux dont les essieux ferroviaires sont rigides et dont le poids minimal est de 8 000 livres pour chaque essieu. Tous les autres véhicules doivent s'en servir de la même façon que les aiguillages manoeuvrés à la main.

1030 Un aiguillage à double commande ne doit pas être actionné à la main pour le déplacement d'un véhicule lorsque la manoeuvre peut se faire électriquement. Lorsqu'il est nécessaire de réorienter les aiguilles pour le déplacement d'un véhicule ou autre, le responsable ou l'opérateur du véhicule doit demander au régulateur de manier l'aiguillage ou bien de lui accorder la permission pour opération manuelle.

Lorsque la permission est accordée pour l'opération manuelle, l'aiguillage doit être retourné en mode manoeuvre électrique le plus tôt possible et le régulateur averti que l'opération manuelle est terminée. On ne doit pas faire usage des autres aiguillages de la voie principale dans un territoire à commande centralisée de la circulation sans la permission du régulateur, et ces aiguillages devront être replacés en position normale le plus tôt possible et le régulateur avisé.



1031 Afin d'éviter le danger de blessures, le responsable ou l'opérateur de véhicule doit avoir une entente définie avec le régulateur, avant de nettoyer, lubrifier ou travailler sur ou près des pointes des aiguillages à manoeuvre électrique ou à ressort.

1032 Les employés doivent être conscients que les trains peuvent circuler dans les voies d'évitement sans arrêt dans un territoire à commande centralisée de la circulation. Par conséquent, toutes les voies d'évitement sont considérées comme voies principales.

1033 À moins d'urgence, on ne transportera pas de rails, de dormants ou d'autres matériaux semblables sur les véhicules, à moins que ceux-ci ne soient prévus à cet usage et même dans les cas exceptionnels, on prendra les plus grandes précautions. Les fournitures, les outils et autres matériaux transportés sur un véhicule ou lorry doivent être soigneusement placés de manière à ne pas tomber.

1034 Il est défendu de faire éclater volontairement des pétards par un véhicule. L'employé en charge du véhicule sera responsable de la remise en place immédiate sur le rail, des pétards enlevés pour le passage du véhicule, ou dont l'explosion a été causée par le véhicule.

1035 L'écartement des roues d'une draine, remorque ou lorry ne doit pas être plus que cinquante six pouces et un quart (56 1/4) et pas moins que cinquante cinq pouces et trois quarts (55 3/4). L'écartement des roues guides des véhicules rail-route sera vérifié périodiquement à l'atelier de réparation en suivant les normes du fabricant.

1036 Lorsqu'un véhicule, remorque ou lorry doit être enlevé de la voie, le placer en sécurité à au moins huit pieds du rail le plus près. On ne doit pas laisser un véhicule près d'un passage à niveau, ni de façon à obstruer la vue d'un tel passage, sauf en cas d'urgence. On ne doit jamais le laisser sur une pente sans qu'il soit bien bloqué.

1037 En plus des règles 104 (alinéas 8 et 12) et 105 du règlement d'exploitation, les instructions spéciales suivantes s'appliquent dans les triages.

Les équipes doivent être aux aguets en tout temps.

Avant de circuler dans les triages, les opérateurs de véhicule ou de tout autre équipement mobile doivent communiquer avec le bureau de terminus et si le cas se présente avec les équipes qui manoeuvrent dans le triage.

PERMIS D'OCCUPATION DE LA VOIE (POV)

1070 Lorsqu'il est nécessaire de manoeuvrer un véhicule d'un endroit où il y a communication avec le régulateur, l'opérateur doit appeler le régulateur, lui donner son nom, numéro de matricule, sa localisation, le numéro du véhicule, et l'informer du trajet à parcourir. Il doit soigneusement spécifier d'où il doit partir et où il doit aller, et le temps nécessaire pour le trajet.



1071 Chaque mouvement de véhicule doit être protégé par le Régulateur en émettant un POV autorisant l'opérateur à procéder d'un endroit désigné à un autre pour une période de temps définie. Ce POV doit être entré au système A.T.D.S. pour bloquer la signalisation du canton à arrêt et le Régulateur doit vérifier si le blocage est bien en fonction après l'approbation du POV.

Le Régulateur ne doit pas enlever le blocage ni donner le signal de procéder à un train dans le territoire spécifié avant que l'opérateur du véhicule n'ait rapporté la voie libérée.

Les informations reçues, qui concernent un POV de véhicule, doivent être écrites sur le formulaire de POV au moment même où le Régulateur les donne.

Lorsque l'on transmet ou répète un POV par téléphone ou par radio, toutes les gares et les numéros doivent être répétés tel que prescrit au Règlement d'exploitation, Règle 206, alinéa 4.

Après l'approbation du POV par le Régulateur, l'opérateur pourra procéder dans le territoire spécifié se protégeant contre les mouvements venant de l'arrière lorsqu'il arrête son véhicule et que la vision arrière est moindre que 500 pieds. Il doit être aux aguets continuellement pour les véhicules qui le précèdent, de même que les obstructions, et ceci en conformité avec la Règle 1019.

Aucun mouvement inverse ne peut être fait, excepté si l'opérateur détient un POV avec possession exclusive de la voie. Sur les voies d'évitement les mouvements dans les deux sens sont permis à une vitesse n'excédant pas 15 milles à l'heure.

La possession exclusive de la voie pourra être accordée sur le POV dans les cas suivants.

- En suivant un train dans le même canton et que la notation suivante, soit faite sur le POV dans les remarques: **APRÈS FACULTATIF SUD OU NORD**, et le numéro de la locomotive.
- En partance d'un endroit désigné dans un canton après qu'un train aura passé cet endroit et que l'opérateur aura identifié le train, et assuré le régulateur qu'il est passé et que la notation suivante soit faite sur le permis dans les remarques: **APRÈS FACULTATIF SUD OU NORD** et le numéro de la locomotive.

La possession exclusive de la voie sera émise pour la protection d'un seul véhicule.



Lorsque nécessaire de déplacer de l'équipement additionnel, tous les véhicules seront accouplés ensemble, avec un accouplement adéquat et approuvé, exception faite de ce qui suit :

Pour les équipes d'entretien spéciales, nécessitant la présence de plusieurs véhicules à l'intérieur d'une même zone de travail, elles pourront être protégées par un seul POV avec possession exclusive de la voie émis à un des opérateurs. Cet opérateur sera le seul responsable de la protection à l'intérieur de cette zone, mais par contre, chaque opérateur demeure toujours responsable de la manoeuvre sécuritaire de son véhicule.

Dans le cas où une équipe travaille dans une zone où l'on accorde la protection de canton, le temps limite du POV ne pourra pas excéder la durée de la protection de canton et la distance devra être la plus courte possible sans nuire au déroulement du travail. Il est bien entendu que l'opérateur détenant le permis avec possession exclusive de la voie devra se rapporter au Régulateur aux intervalles déterminées par celui-ci.

Dans tous les cas non prévus par les règlements, il en demeure la responsabilité du régulateur de juger de la possibilité d'accorder possession exclusive de la voie par rapport aux circonstances et aux situations au moment de la demande. Autant que possible, pas plus de DEUX (2) heures à la fois, ne seront accordées.

Nulle autre personne n'a le droit de demander ou d'exiger de se faire protéger par le détenteur d'un POV ayant possession exclusive de la voie, ou d'inciter celui-ci à le faire.

1072 À l'heure limite indiquée sur le POV d'un véhicule, celui-ci doit être enlevé de la voie et y laisser le champ libre, ou doit être protégé en suivant strictement les règlements et les instructions qui s'appliquent aux mouvements des véhicules. Les opérateurs de véhicules doivent se rapporter avant l'heure limite ou à n'importe quel temps avant l'heure limite quand le POV n'est plus nécessaire.

Les opérateurs de véhicules demanderont l'annulation d'un POV en spécifiant le NOM de l'opérateur du véhicule, le NUMERO DU POV et la limite de voie accordée sur ce POV.

Le régulateur répétera cette information à l'opérateur de véhicule, et après vérification lui donnera l'heure d'annulation du POV, et l'opérateur répétera l'heure d'annulation au régulateur.



1073 Lorsque le régulateur reçoit une demande d'autorisation pour l'opération d'un véhicule et que ceci est impossible à cause d'un train de travaux déjà en opération dans ce territoire, l'opérateur du véhicule doit en être avisé. Si l'opération du véhicule est absolument nécessaire, tel mouvement doit se faire seulement si le véhicule peut approcher le train de travaux en toute sécurité, et lorsque le train est autorisé à procéder à vitesse de marche à vue. Lorsque nécessaire, et selon les conditions suivantes, un véhicule peut être autorisé par POV à :

Pénétrer les limites de travail d'un seul train de travaux avec possession exclusive de la voie se protégeant contre le facultatif de travaux.

Cette autorisation ne doit pas être accordée avant qu'une entente définie soit faite entre l'opérateur du véhicule, le chef de train et le régulateur.

Le régulateur doit émettre une formule "D" au chef de train, limitant ce train à une vitesse de marche à vue pour la durée limite du POV et ceci avant que le POV du véhicule soit émis.

S'il devenait nécessaire d'opérer un véhicule à l'avant d'un train directionnel, ceci se fera selon les instructions du régulateur principal ou son remplaçant.

1074 Les opérateurs de véhicules doivent lire à haute voix à tous les autres occupants du véhicule, le contenu de tous les POV reçus et ils doivent comprendre les limites de la voie et de temps accordés. Les occupants du véhicule doivent si nécessaire rappeler aux opérateurs de véhicules, leurs POV, limites de la voie et de temps.

1076 Lorsqu'un véhicule s'arrête dans des circonstances où il pourrait être rejoint par un autre véhicule et que la vision arrière est moindre que 500 pieds, à cause de la courbure de la voie ou des conditions climatiques, un signaleur ira à l'arrière à 500 pieds, et placera un drapeau rouge entre les rails.



Lorsque le drapeau sera enlevé, un torche à flamme rouge sera placée à cet endroit avant de retourner au véhicule.

Ceci fournira une protection par signaux manuels contre les véhicules venant de l'arrière seulement. Les véhicules ne doivent pas franchir les torches allumées.

1077 Le numérotage des cantons pour l'émission des permis de véhicules sera comme suit pour régler la marche des véhicules dans les cantons suivants:

DIVISION SUD

PORT - Q.R.	10
Q.R. - ABLE SUD	100
ABLE SUD - BAKER SUD (incl. Voie d'évitement ABLE)	200
BAKER SUD - CHARLES SUD (incl. Voie d'évitement BAKER)	300
CHARLES SUD - DOG SUD (incl. Voie d'évitement CHARLES)	400
DOG SUD - EVA SUD (incl. Voie d'évitement DOG)	500
EVA SUD - FORÊT (incl. Voie d'évitement EVA)	600
FORÊT - FOX SUD	650
FOX SUD - GEORGES SUD (incl. Voie d'évitement FOX)	700
GEORGES SUD - HOW SUD (incl. Voie d'évitement GEORGES)	800
HOW SUD - ITEM SUD (incl. Voie d'évitement HOW)	900
ITEM SUD - JIG SUD (incl. Voie d'évitement ITEM)	1000
JIG SUD - KAY SUD (incl. Voie d'évitement JIG)	1100
KAY SUD - LOVE SUD (incl. Voie d'évitement KAY)	1200
LOVE SUD - MILLE 170 (incl. Voie d'évitement LOVE SUD)	1300

DIVISION NORD

MILLE 170 - LOVE NORD (incl. Voie d'évitement LOVE NORD)	1400
LOVE NORD - JCT SUD	1500
JCT SUD - JCT NORD	1600
JCT NORD - NAN SUD (incl. Voie d'évitement MIKE)	*1700
NAN SUD - OBOE SUD (incl. Voie d'évitement NAN)	1800
OBOE SUD - PAT SUD (incl. Voie d'évitement OBOE)	1900
PAT SUD - QUEEN SUD (incl. Voie d'évitement PAT)	2000



QUEEN SUD - ROB SUD (incl. Voie d'évitement QUEEN)	2300
ROB SUD - WRIGHT (incl. Voie d'évitement ROB)	2400
JCT SUD - JCT OUEST	** 2500
JCT OUEST - LAC J.	** 2700
JCT OUEST - JCT NORD (contournement)	** 2900

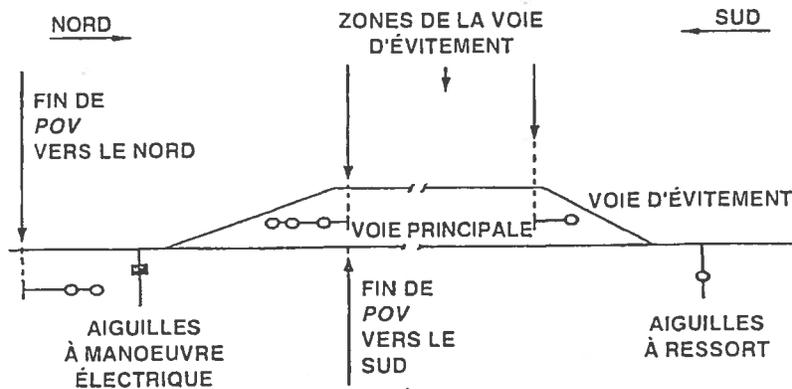
* L'accès à la voie d'évitement MIKE est régi par les signaux à JCT NORD.

L'accès à la voie de contournement à JCT NORD est régi par le signal à MIKE SUD.

** UN SEUL POV À LA FOIS SERA ÉMIS POUR CHAQUE CANTON ET TOUJOURS AVEC POSSESSION EXCLUSIVE DE LA VOIE.

TOUTES LES RÈGLES DE VÉHICULES QUI RÉFÈRENT AUX POV AVEC POSSESSION EXCLUSIVE DEMEURENT EN VIGUEUR DANS CE TERRITOIRE

1078 Les opérateurs de véhicules se conformeront aux règles suivantes en se servant de POV.



1079 Quand un POV est émis pour une voie d'évitement, cela veut dire que le véhicule peut occuper l'espace entre les signaux de la voie d'évitement.

1080 Lorsqu'un opérateur de véhicule détient un POV pour une voie d'évitement et obtient un nouveau POV pour la voie principale, le POV pour la voie d'évitement doit être annulé immédiatement dès qu'il arrive sur la voie principale, de même s'il possède un POV pour la voie principale et qu'il obtient un POV pour une voie d'évitement, son POV pour la voie principale doit être annulé immédiatement dès qu'il entre dans la voie d'évitement.

Lorsqu'il est nécessaire de travailler aux environs des aiguillages et que pour certaines raisons valables il est nécessaire de voyager de la voie d'évitement à la voie principale ou vice-versa, les deux POV restent en vigueur, et ceci pour une distance et une période de temps raisonnables suivant une entente définie entre le régulateur et l'opérateur du véhicule.

Deux POV peuvent aussi être donnés en direction nord pour les cantons (Port - Q.R., Q.R. - Able), (Forêt - Fox, Fox - Georges), (Nord Love - Jct Sud et Jct Sud - Jct Nord).

En direction sud cette procédure s'applique de (Jct Nord - Jct Sud, Jct Sud - Nord Love), (Fox - Forêt et Forêt - Eva).

Il est bien entendu que ceci s'applique seulement s'il n'y a pas d'arrêts prévus dans ces cantons.

1081 Pour aider aux équipes de travaux à se rendre et revenir de leurs sites de travail, un employé qualifié est autorisé à protéger le déplacement de tout l'équipement par un seul POV.

C'est la responsabilité du détenteur du POV de s'assurer que tout équipement protégé de cette façon AURA LIBÉRÉ la voie avant d'annuler le POV.

Si l'équipe est formée de plus de trois véhicules, cette équipe sera protégée en prenant un POV sur le véhicule de tête et aussi sur celui de queue. Les deux détenteurs de POV devront avoir un contact radio en tout temps.

Tout autre déplacement de véhicule sera fait séparément, sous la protection de POV individuels.

1082 Lorsqu'il est nécessaire de circuler ou de travailler sur la voie entre les signaux opposés qui régissent un aiguillage à double commande, l'opérateur doit s'entendre avec le régulateur avant de le faire.

1083 Un seul POV à la fois est en vigueur pour un même opérateur de véhicule à l'exception des cas prévus à l'article 1080 ou lorsque la manoeuvre se fait d'une limite à une autre. Le POV précédent sera annulé dès que le véhicule entre dans la nouvelle limite de la voie.



1084 Quand un véhicule doit libérer la voie d'évitement pour occuper la voie principale entre les deux aiguillages d'une voie d'évitement ou vice-versa, et si aucun mouvement ne s'y oppose, le véhicule pourra passer l'aiguillage après avoir reçu la permission verbale du régulateur. Ceci s'applique aussi à Q.R., Airport, Jct Sud, Jct Nord et Jct Ouest.

1085 Aux passages à niveau protégés par un système de signalisation automatique, tous les véhicules, remorques, lorries ou autre équipement roulant, sauf le RG-3, qui n'actionnent pas le système de signalisation doivent arrêter à pas moins de 20 pieds avant le passage à niveau, et un membre de l'équipe doit signaler au passage en se servant des signaux réglementaires, après quoi le véhicule ou autre équipement pourra passer à une vitesse n'excédant pas 10 milles à l'heure.

Lorsqu'un système de signalisation peut être opéré par un système d'interrupteur, la règle 103, paragraphe 9 du R.E. s'applique. À tous les endroits, l'interrupteur est situé du même côté que la boîte.

Un employé s'apercevant d'une anomalie au système de signalisation, doit en faire rapport au régulateur dans le plus bref délai possible. Le régulateur avisera immédiatement la section des télécommunications. Si le système ne fonctionne pas, le régulateur avisera tous les trains par un ordre de marche de se protéger au passage à niveau ou au besoin fera les arrangements pour qu'un signaleur qualifié y soit assigné pour protéger les usagers de la route.

1086 Durant la saison d'été, certaines voies auxiliaires sont utilisées pour le stationnement de l'équipement des équipes de l'entretien de la voie ferrée. Cet équipement sera protégé par un dérailleur aux deux extrémités et les dérailleurs déjà en place ne doivent pas être déplacés.

Cet équipement devra être placé au bout sud ou nord de la voie à un minimum de cent pieds du point d'obstruction des voies afin de faciliter le stationnement des wagons. Le régulateur devra être avisé de l'endroit du stationnement.

1087 Lorsqu'un POV est émis avec la remarque suivante : Se protégeant contre facultatif (et le numéro de la locomotive), l'opérateur du véhicule devra, avant d'occuper la limite de voie accordée sur le POV, communiquer avec l'équipe du train mentionnée dans les remarques pour s'assurer qu'il peut occuper cette limite de voie en toute sécurité.



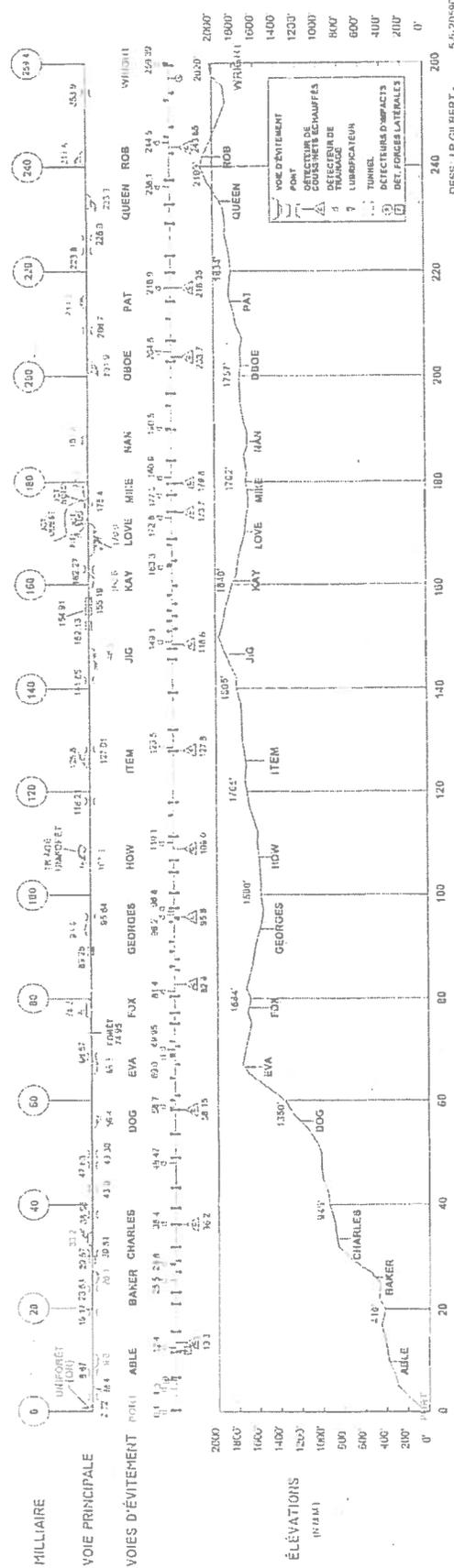
CHEMIN DE FER CARTIER

PROFIL DE LA VOIE FERRÉE

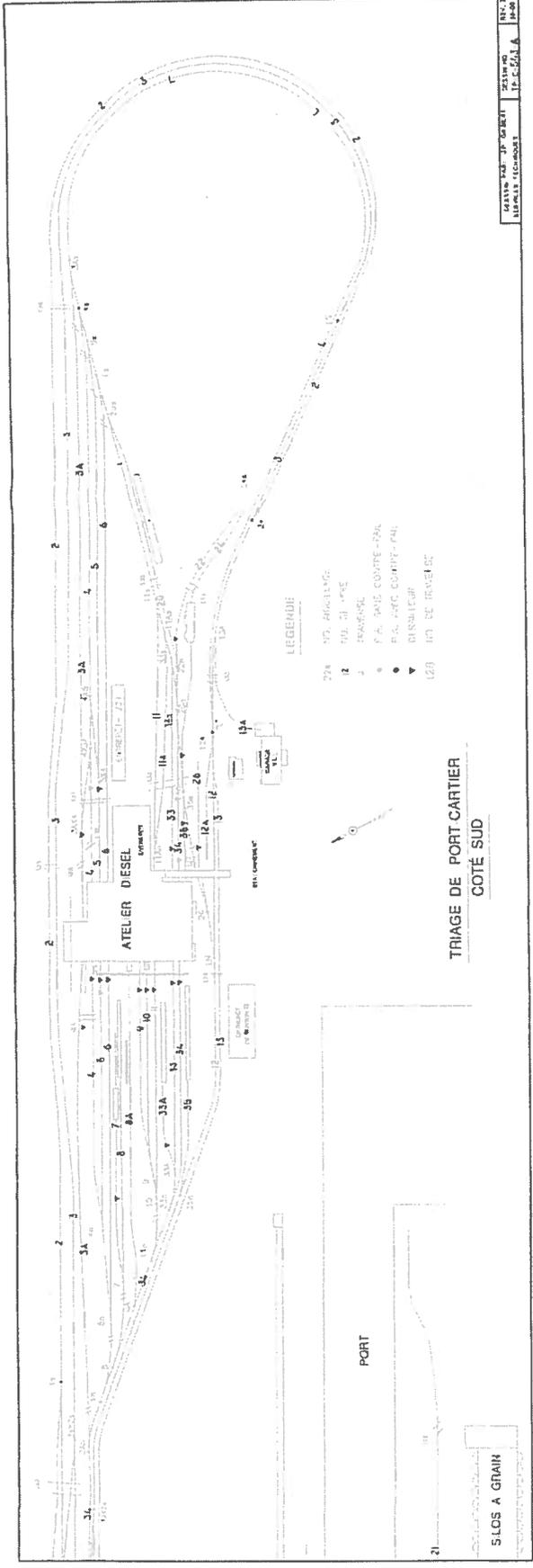
PORT-CARTIER - MONT-WRIGHT



ÉCHELLES
 HORIZONTALE 1" = 20 MAILES
 VERTICALE 1" = 100'



DESS. J.P. GILBERT - 5-5-2059C



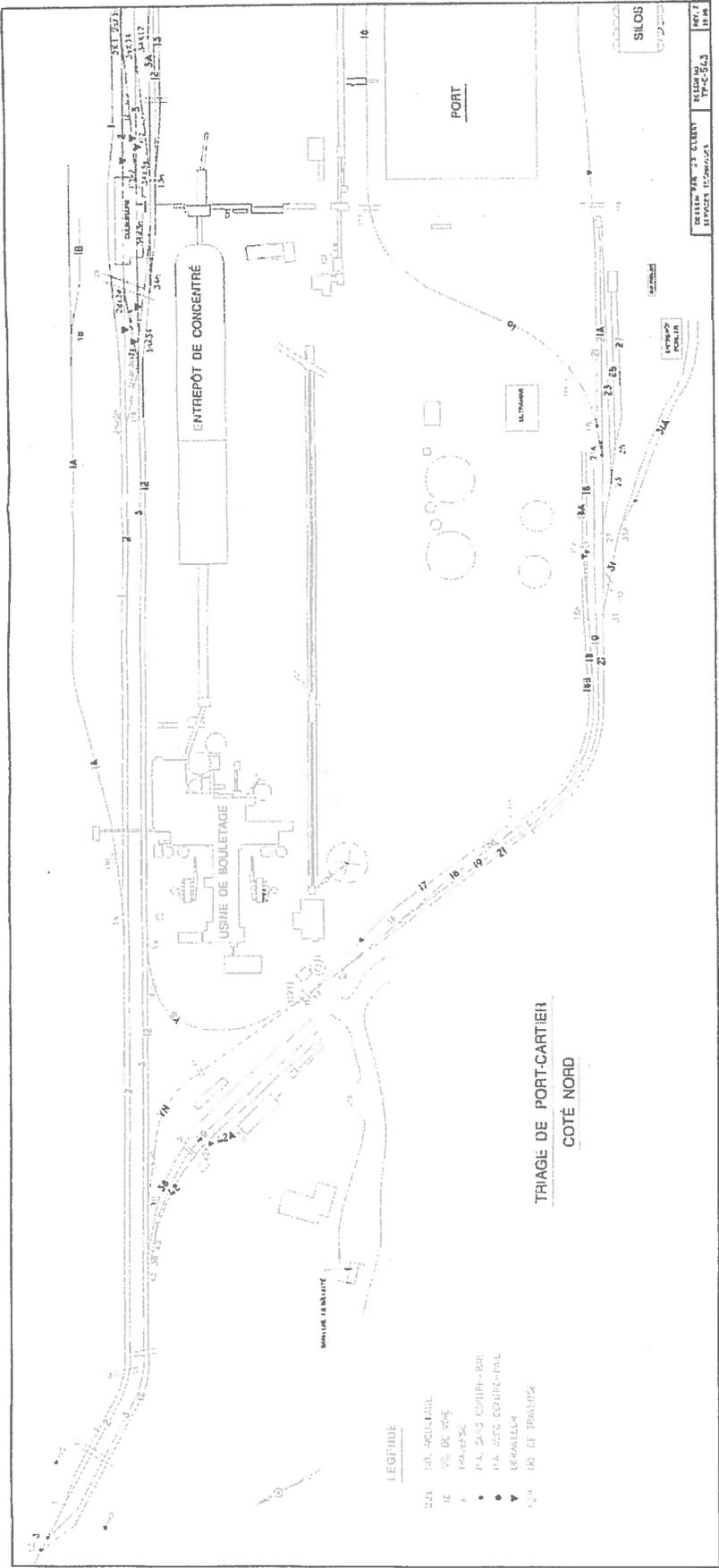
- LEGERIE
- 278 RD. ROUTE 100
 - 12 RD. DE LA
 - 3 TRAVEL
 - P.A. SANS COTTE-PAR
 - P.A. SANS COTTE-PAR
 - ▼ DISPOSITIF
 - 12B RD. DE ROVER ST

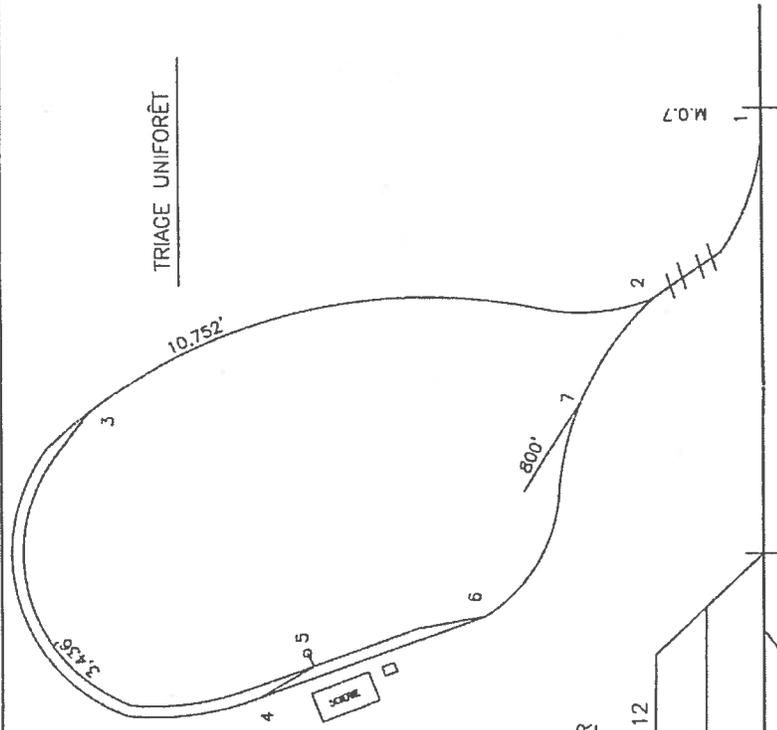
TRIAGE DE PORT-CARTIER
COTÉ SUD

DATE: 1962-11-20
 DRESSÉ PAR: J.P. GAGNON
 ÉCHELLE: 1:2,500

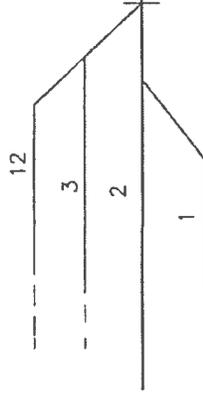
SILOS A GRAIN

PORT

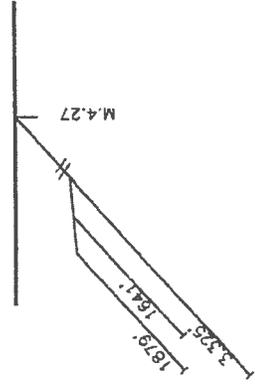




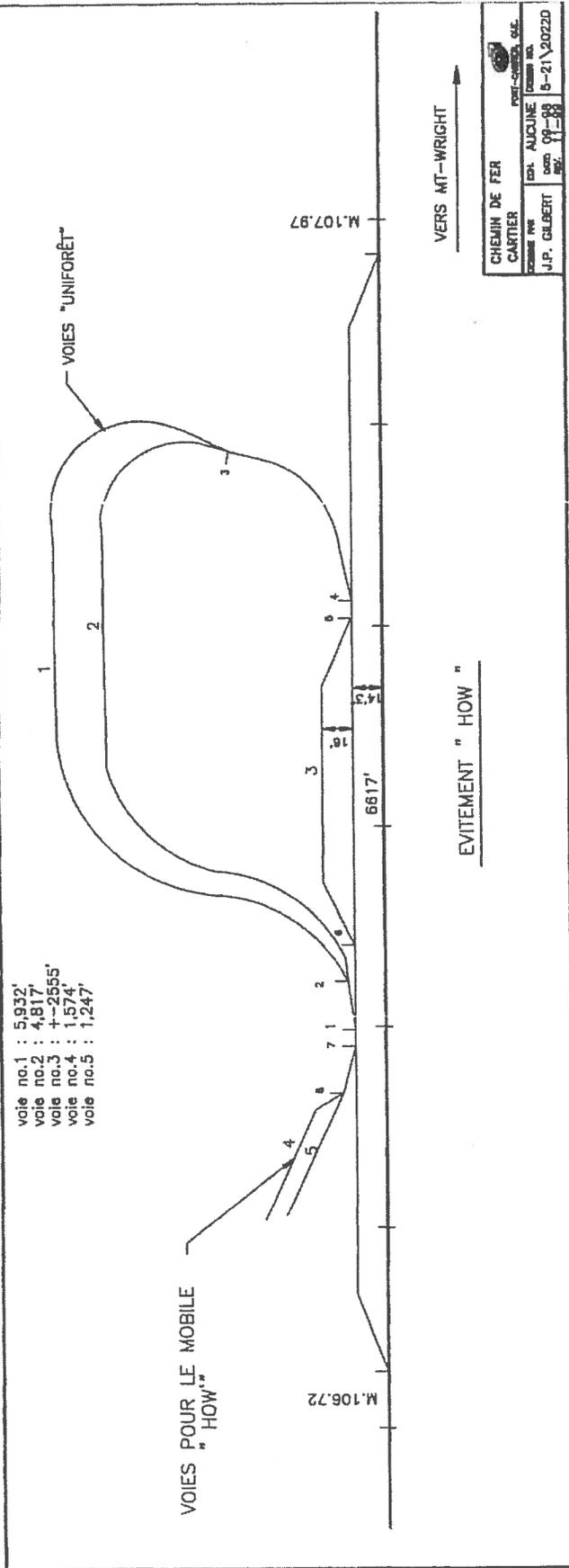
TRIAGE PORT-CARTIER



TRIAGE MILLE 4.0



CHEMIN DE FER		PORT-CARTIER, C.A.E.	
CARTIER		USINE NO.	
DESIGNÉ PAR	DESIGNÉ PAR	DATE	PROJ. NO.
J.P. GILBERT	J.P. GILBERT	02-88	5-21\2018D
		02-88	



- voie no.1 : 5,932'
- voie no.2 : 4,817'
- voie no.3 : +2555'
- voie no.4 : 1,574'
- voie no.5 : 1,247'

VOIES POUR LE MOBILE
" HOW "

VOIES "UNIFORMÉT"

M.107,97

M.106,72

6617'

VERS MT-WRIGHT →

EVITEMENT " HOW "

CHEMIN DE FER		PORT-CHARLES, S.E.	
CARTIER		DÉPART. NO.	
COMPOSÉ PAR	DR. AUCUNE	DATE	5-21-2022D
J.P. GILBERT	REV. 01-88		



SECTION
XI

NOT RECORDED

IX
1000

RÈGLES DE SÉCURITÉ

EXPLOITATION FERROVIAIRE

RS1 Les employés doivent s'abstenir des méthodes contraires aux bonnes règles, ils doivent aussi avertir les autres employés d'être très prudents et ne pas s'écarter de l'intention de ces règles, en leur indiquant le danger des blessures personnelles ou des dommages matériels.

RS2 Les boissons alcooliques et stupéfiants sont interdits dans tous les camps. Les employés qui enfreignent ce règlement seront passibles de discipline.

RS3 Tous les membres d'équipes de trains utilisant un radio portatif doivent avoir un harnais ou un étui approprié et s'en servir pour garder les mains libres en tout temps.

RS4 Les employés ne doivent pas se bousculer, lutter ou faire de mauvais tours lorsqu'ils sont sur la propriété du chemin de fer ou en devoir.

RS5 Lors de manoeuvres qui nécessitent de l'éclairage, les membres d'équipes de trains doivent se servir de lampe réglementaires.

RS6 Aucun déchet ne doit être jeté d'un train ou d'un véhicule en marche.

RS7 Les employés ne doivent pas circuler sur les grues ou les wagons escorte attachés aux grues, excepté si leur travail l'exige. A ce moment ils le feront seulement lorsque l'opérateur en charge de la grue en aura été avisé. Il est défendu de circuler sur un wagon plat sur lequel il y a une grue mobile en opération.

RS8 Les employés ne doivent pas se placer ou demeurer sous la flèche d'une grue ou d'une charge en mouvement, soulevée ou suspendue par une grue ou tout autre équipement.

RS9 Les employés ne doivent pas s'accrocher ou se promener sur le crochet, le godet ou la charge d'une grue ou autre équipement.

RS10 Lorsqu'on se sert d'un marteau, d'une masse, d'une pioche, etc., il faut être certain d'avoir suffisamment d'espace pour ne pas toucher quelque'un ou un obstacle.

RS11 Sauf en cas d'urgence, il est défendu aux employés de courir dans l'exercice de leurs fonctions.



RS11 Les employés ne doivent pas demeurer sur la voie, sauf lorsque nécessaire pour l'exécution de leur travail.

RS12 Lorsqu'il est nécessaire de traverser ou de demeurer sur la voie ou près de la voie, les employés doivent regarder souvent dans les deux directions, et libérer la voie sur laquelle un train, une locomotive ou un véhicule approche. En autant que possible l'espace libre à côté de la voie doit être d'au moins 8 pieds du rail le plus près.

RS13 Être debout, marcher ou travailler sur la voie lorsqu'un train ou autre équipement approche ou passe sur une voie adjacente, doit être évité autant que possible. Toujours se rappeler que les trains voyagent dans les deux directions et sur n'importe quelle voie.

RS14 Les employés ne doivent pas mettre les pieds, marcher ou s'asseoir sur les croisements, les aiguilles ou les rails, mécanismes d'enclenchement ou connexions.

RS15 Les employés ne doivent pas traverser la voie entre les wagons et les locomotives, avant de s'assurer qu'ils peuvent le faire en toute sécurité.

RS16 Les employés ne doivent pas traverser la voie près des locomotives et des wagons ou équipement stationnés. Marchez toujours assez loin, au moins 10 pieds des locomotives et des wagons, au cas où ils se mettraient en marche soudainement, vous auriez le temps nécessaire pour vous mettre en sécurité.

RS17 Un employé ne doit pas aller en avant ou entre des wagons ou locomotives en mouvement pour faire quelque ajustement que ce soit; aux attelages, tiges d'attelage pour accoupler ou découpler, connecter ou séparer les boyaux, pour ouvrir ou fermer les robinets d'air.

RS18 Toujours se servir du levier en découplant les wagons. Si le levier ne fonctionne pas, les wagons ou les locomotives doivent être arrêtés d'abord et le jeu des attelages arrêté avant que tout essai d'ajustage ne soit fait



RS19 Avant de réduire la pression d'air des freins par le robinet à air, bien tenir le boyau pour l'empêcher de fouetter sans contrôle.

RS20 Avant de découpler à la main des boyaux à air, fermer les deux robinets à air et avoir une prise solide des boyaux, cassant la connexion graduellement de façon à réduire la pression dans les boyaux avant le découplage complet.

●
●
● RS21 Avant d'approcher un wagon ou une locomotive, un employé doit s'assurer qu'il n'y a pas d'autre wagon ou locomotive qui peuvent s'en approcher et le déplacer.

● RS26 Avant de monter sur ou descendre d'une locomotive ou d'un wagon, bien vérifier qu'il n'y ait pas d'autres locomotives ou wagons arrêtés ou en marche sur une voie adjacente. Faire attention aux obstructions ou trous sur le terrain ainsi qu'à la neige et la glace qui peuvent vous faire trébucher.

● RS27 Lorsque possible se servir du marchepied ou de l'échelle de côté à l'arrière du dernier wagon.

● RS28 Les employés ne doivent pas se servir de la roue du frein à main comme appui en montant sur ou en descendant d'un wagon.

● RS29 Les employés ne doivent pas descendre sur ou entre les rails.

● RS30 En montant ou descendant les échelles des locomotives ou des wagons, faites face à l'équipement, gardez les pieds tournés légèrement de côté et placez la plante du pied solidement sur chaque barre en prenant garde de ne pas se frapper les genoux, les coudes, etc. Si vous demeurez dans l'échelle durant un mouvement, gardez votre corps aussi près que possible de l'échelle, regardez dans la direction vers laquelle l'équipement roule et bien se tenir en tout temps avec les mains.

● RS31 Il est défendu de voyager sur le marche-pied à l'arrière des grues C-1 et C-2.

● RS32 Il est défendu de se tenir sur le marche-pied des grues C-1 et C-2 en faisant un accouplage.

● RS33 Les wagons ne doivent pas être découplés en marche (lancés), en tout temps.

● RS34 Les employés ne doivent pas se tenir sur le dessus d'une locomotive diesel en mouvement.

● RS35 Les employés ne doivent pas voyager entre les wagons ou entre un wagon et une locomotive avec un pied sur un wagon et l'autre supporté par une autre unité.



RS38 Les employés ne doivent pas voyager :

- a) Avec les jambes pendantes sur le côté ou le bout d'un wagon.
- b) Sur le côté des locomotives ou des wagons entrant ou sortant d'un bâtiment à espace restreint.

RS39 Ne pas mettre les pieds sur les attelages d'une locomotive ou d'un wagon en mouvement. Ne jamais mettre les pieds sur la tige d'un attelage.

RS40 Les employés voyageant sur les locomotives, fourgon de queue ou les wagons doivent toujours être sur leur garde pour les contrecoups du train et les chocs.

RS41 N'allez jamais sous un wagon pour vous protéger de la température ou pour quelque raison que ce soit, excepté si le travail le demande et dans ce cas seulement, lorsque la protection nécessaire existe.

RS42 Les employés ne doivent pas circuler sur le dessus des wagons couverts ou sur les wagons trémies, excepté en cas de nécessité absolue et alors il leur faut prendre de bonnes précautions et surveiller particulièrement les endroits où l'espace libre en hauteur est limité.

RS43 En se servant des freins à main des wagons, se placer en position requise par le genre de freins dont il s'agit. Avoir bon pied et bonne prise pour éviter les foulures, les entorses, les glissades ou pertes d'équilibre.

RS44 Pour relâcher les freins à main qui ont été appliqués quand les freins à air étaient déjà appliqués, accouplez la locomotive au wagon et réappliquez les freins à air.

RS45 Façon d'allumer les torches :

- a) Tenir la torche près de la base, enlever le gallon à la tête, exposer la surface à frotter.
- b) Enlever le chapeau.
- c) Pointer la tête de la torche en direction opposée à soi-même et frotter la surface rugueuse du chapeau contre la tête de la torche.
- d) Attendre 5 secondes après qu'elle est allumée, puis la laisser tomber verticalement, ne pas la lancer.
- e) Ne pas faire face au vent en allumant les torches.



RS46 Les employés doivent être habillés convenablement pour remplir leurs fonctions. Le port de vêtements trop amples, déchirés ou bouffants doit être évité. Les bottes de sécurité doivent être lacées et bien attachées en tout temps. Le port de chaussures non autorisées et de couvre-chaussures déboutées est prohibé.

RS47 Un employé ne doit pas dormir au travail. Le fait d'être couché ou allongé avec les yeux fermés, couverts ou cachés sera considéré comme dormir.

RS48 Pour raisons de sécurité, il est strictement défendu aux membres d'équipes de trains, lorsqu'en devoir, d'avoir en leur possession ou de se servir d'appareils radios récepteurs munis ou non d'écouteurs ou de tout autre système d'écoute.

Seules les radios installées à bord des locomotives, fourgons de queue ou combinés et qui servent de moyens de communication, devront être en opération en tout temps pour les besoins des employés et pour la sécurité de tous les gens concernés.

RS49 Les trains déchargeant du ballast ou autres matériaux pour la voie doivent arrêter lorsqu'une locomotive ou un autre train approche ou dépasse sur une voie adjacente.

RS50 En ouvrant les portes d'un wagon, soyez aux aguets pour la marchandise déplacée qui pourrait tomber.

RS51 Éviter de se passer les mains dans la figure, sur les bras ou toute autre partie du corps en manoeuvrant du matériel créosoté.

RS52 Obtenir de l'aide pour manoeuvrer des objets trop pesants ou encombrants. Avoir les pieds solides, ne pas se pencher pour soulever un objet lourd, plier les genoux et garder le dos droit, prendre une prise solide sur l'objet à soulever et se redresser les jambes lentement.

RS53 En manoeuvrant les aiguilles d'un branchement, s'assurer d'avoir les pieds bien placés, se tenir le dos droit et se servir de la flexion des genoux pour soulever le levier.

RS54 Les outils ou les matériaux ne doivent pas être abandonnés libres sur les locomotives diesels, marchepieds, wagons ou de tout endroit où ils pourraient tomber.

RS55 Tous les employés et autres personnes doivent se conformer à tous les règlements de sécurité en ce qui concerne le port du chapeau et des lunettes de sécurité dans les ateliers avant d'y entrer.

RS56 Se garder les mains au dehors des volets de radiateur ou de toute autre pièce d'équipement qui fonctionne automatiquement.

RS58 Lorsqu'une locomotive a été en stationnement pour une certaine période de temps et que la pression d'air s'est abaissée, il ne faut pas la mettre en mouvement avant que la pression d'air ne soit remontée au minimum spécifié.



RS60 Ne pas ouvrir le commutateur à lames des accumulateurs avant d'isoler la locomotive.

RS62 Il n'est pas permis aux membres d'une équipe de train d'ouvrir les boîtes de distribution à haut voltage avec les moteurs en marche à moins qu'ils tournent au ralenti.

RS100 Les règlements et instructions pour la protection contre le feu doivent être suivis en tout temps. Toutes les précautions doivent être prises pour empêcher les pertes et le dommage par le feu. Les mégots de cigarettes allumés ou des matériaux de quelque nature que ce soit ne doivent pas être jetés d'un train ou laissés à des endroits d'où ils pourraient communiquer le feu. Les équipes de trains doivent être aux aguets contre le feu et faire rapport au régulateur aussitôt que possible de la présence d'un feu le long de la voie. Si un feu semble mettre en danger un pont ou autre installation, l'équipe de train doit aider à éteindre le feu.

RS101 Les extincteurs à feu doivent être à pleine charge et en état d'utilisation en tout temps.

RS102 Tous les membres d'une équipe de train ou de locomotive doivent savoir où sont les extincteurs de même que les trousse de premiers soins.

En cas de feu sur les locomotives, on doit se servir des dispositifs d'arrêt d'urgence pour arrêter la circulation du carburant et empêcher le feu de se rendre au réservoir de carburant. Il faut aussi fermer la pompe du réservoir.

RS103 Il est défendu de fumer ou d'entrer avec une flamme ouverte dans le compartiment des moteurs.

RS104 Il ne faut pas arrêter une locomotive diesel au-dessus d'une torche allumée ou de n'importe quelle flamme.

RS105 Éviter de renverser du carburant en faisant le plein d'un moteur diesel.

RS106 Les membres d'une équipe de train doivent se familiariser avec les endroits où sont les leviers des robinets d'urgence, de même que leur opération.



RS107 Avant d'essayer d'éteindre un feu électrique, s'assurer que le courant a été coupé, si non, être bien certain de se servir de la bonne sorte d'extincteur; ne jamais se servir d'eau pour éteindre un feu causé par l'électricité.

RS108 Les locomotives ou les wagons contenant des matières inflammables ou des matériaux dangereux ne doivent pas être stationnés au-dessus des réchauffeurs d'aiguilles.



INSTRUCTIONS
SPÉCIALES

NOTHING TO DO

INSTRUCTIONS
SPÉCIALES

Il est possible de communiquer entre un radio mobile sur le canal n°4 et le téléphone à n'importe quel endroit sur le chemin de fer.

TÉLÉPHONE VERS RADIO MOBILE

- COMPOSER LE NUMERO DE TÉLÉPHONE CORRESPONDANT À LA STATION OU VOUS DÉSIREZ APPELER :

PORT	2902	FOX	3172	KAY	3722
13.3	2818	HOW	3192	OBOE	3758
CHARLES	2927	JIG	3712	QUEEN	3777
DOG	2937	ITEM	3702	WRIGHT	3791

- VOUS ENTENDEZ UNE SONNERIE
- APRES UNE SONNERIE LE SYSTÈME ENTRE EN SERVICE
- VOUS ENTENDEZ UN "BIP"
- VOUS N'AVEZ QU'À PARLER SANS TOUCHER À AUCUNE TOUCHE DU CLAVIER
- LORSQUE LE MOBILE VOUS RÉPOND À LA FIN DE SON MESSAGE VOUS ENTENDEZ UN "BIP"
- LORSQUE VOUS AVEZ TERMINÉ VOTRE CONVERSATION COMPOSEZ "#" POUR METTRE LE SYSTÈME HORS SERVICE.

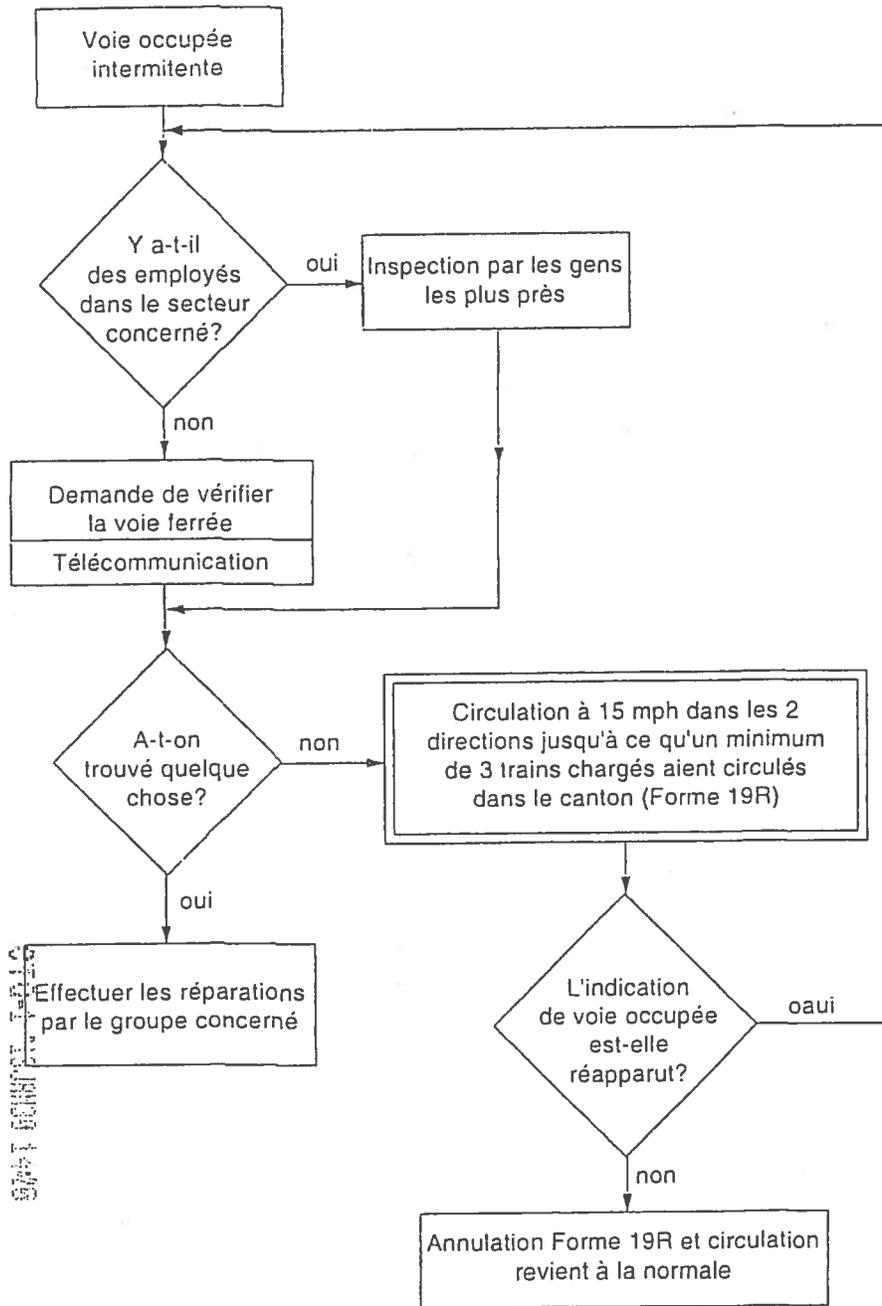
RADIO MOBILE VERS TÉLÉPHONE

- COMPOSEZ LE NUMÉRO DE LA STATION LA PLUS PROCHE :

PORT	767	FOX	369	KAY	529
13.3	133	HOW	469	OBOE	623
CHARLES	257	ITEM	483	QUEEN	336
DOG	364	JIG	544	WRIGHT	689

- VOUS ENTENDEZ ALORS UNE TONALITÉ
- VOUS SIGNALEZ LE NUMÉRO QUE VOUS DÉSIREZ REJOINDRE
- VOUS ENTENDEZ LA SONNERIE OU UN SIGNAL DE LIGNE OCCUPÉE
- SI LA LIGNE EST OCCUPÉE COMPOSEZ "#" POUR METTRE LE SYSTÈME HORS SERVICE ET RECOMMENCEZ PLUS TARD.
- SI VOUS ENTENDEZ LA SONNERIE ET QUE PERSONNE NE RÉPOND. COMPOSEZ "#" POUR METTRE LE SYSTÈME HORS DE SERVICE ET RECOMMENCEZ PLUS TARD.
- À LA FIN DE VOTRE CONVERSATION COMPOSEZ "#" POUR METTRE LE SYSTÈME HORS DE SERVICE.

1.3 PROCÉDURE POUR INDICATION DE VOIE OCCUPÉE INTERMITTENTE



SPRINT

INSTRUCTIONS SPÉCIALES

2.0 LOCOMOTIVES

L'atelier diesel est pourvu d'une boîte vocale; cette boîte vocale se veut un complément au rapport de défektivité de locomotive et fourgon de queue.

Le numéro de téléphone de la boîte vocale est le 2496

Vous pourrez laisser des messages concernant les troubles de locomotives et fourgons de queue que vous avez eu et qui demandent plus d'explications que dans le livre de bord. Il faut donner le numéro du train, la date, et le numéro de locomotive ou fourgon de queue qui avait des problèmes et une explication brève du ou des problèmes encourus avec l'équipement mentionner..

Procédure Sommaire Quotidien :

Le sommaire quotidien des régulateurs (broadcast) sera donné à tous les camps de la voie, au Port et à Wright sur télécopieur vers 0645 heure le matin.

Les endroits qui recevront le sommaire sont :

- Entretien de la voie ferrée, Port
- Télécommunications
- Dog
- Fox
- Love
- Entretien de la voie ferrée, Wright
- Camp mobile 2
- Camp mobile 3

2.1 RÉGULATEUR DE VITESSE

Toutes les locomotives 3600 Alco sont munies d'un système "RÉGULATEUR DE VITESSE INTERFACE" et répondront aux commandes des locomotives munies du système "RÉGULATEUR DE VITESSE MENANTE" (LEAD) en unités multiples.

Les locomotives suivantes sont munies du système "régulateur de vitesse menante": 42, 45, 47, 49, 71, 74, 75, 77, 78, 79, 83, 84, 85, 86 et 87.

Sur les locomotives 41, 45, 73, 76, 78, 81 et 82 le contrôle du régulateur de vitesse est maintenant géré par l'automate. Quelques modifications ont été apportées dont voici les plus importantes:

- 1) Une LUMIÈRE VERTE s'allume lorsque la vitesse de la locomotive correspond à ce qui est demandé par le sélecteur "Régler la vitesse" (Set speed). L'intensité de cette lampe peut être réglée à partir du sélecteur "LUMINOSITE".
- 2) Un interrupteur à 2 positions identifié par "AUG" et "DIM". En mode Manuel, en appuyant vers le haut (AUG) sur l'interrupteur, l'excitation augmente et en appuyant vers le bas, (DIM), l'excitation diminue.
- 3) Pour repartir un régulateur de vitesse géré par automate après un arrêt ou un mauvais départ, fermer l'interrupteur qui est sur la console de contrôle ou l'interrupteur "ON/OFF" sur le régulateur de vitesse pour une minute et faire un nouveau départ. Placer le levier (Avant - Reculons) à la position neutre pour une minute aura le même effet.

Opération Manuel

- 1) Placer le commutateur "REGULATEUR DE VITESSE" à "ON" sur la console de contrôle.
- 2) Placer le commutateur "ON/OFF" à ON (sur la boîte du régulateur de vitesse)
- 3) Sélectionner la plage de vitesse désirée sur l'échelle.
- 4) Sélectionner la vitesse désirée sur "set speed"
- 5) Placer l'accélérateur dans le cran 4 et attendre que le moteur monte en révolution
- 6) Placer le commutateur "AUTO/MAN" à MAN
- 7) Contrôler l'ampérage par l'interrupteur "AUG" "DIM".
- 8) Pour arrêter, placer l'accélérateur à la position RALENTI.

Opération Automatique :

- 1) Placer le commutateur "REGULATEUR DE VITESSE" à "ON" sur la console de contrôle.
- 2) Placer le commutateur "ON/OFF" à ON (sur la boîte du régulateur de vitesse)

INSTRUCTIONS
SPECIALES

- 3) Sélectionner la plage de vitesse désirée sur l'échelle.
- 4) Sélectionner la vitesse désirée sur "set speed"
- 5) Placer l'accélérateur dans le cran 4 et attendre que le moteur monte en révolution
- 6) Placer le commutateur "AUTO/MAN" à AUTO
- 7) Pour arrêter, placer l'accélérateur à la position 'RALENTI'.

2.2 VIDANGE AUTOMATIQUE DE L'EAU DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR

Toutes les locomotives sont munies d'un système de vidange automatique de l'eau de refroidissement du moteur. Ce dispositif sert à protéger les locomotives stationnées en attente sans surveillance directe. Lorsque la température de l'eau baisse à 70°F ou moins, le moteur se vidange automatiquement de son eau.

Si le moteur est en marche, il s'arrêtera et une alarme se fera entendre. Le voyant de vidange automatique s'illuminera.

- a) Pour arrêter l'alarme, placez l'interrupteur de commande du moteur (E.C.S.) à la position "ISOLATE".
- b) Pour interrompre la vidange de l'eau d'une locomotive placez l'interrupteur de vidange automatique de l'eau à la position HORS.
- c) Lorsque l'interrupteur de vidange automatique de l'eau est en position HORS, le système de vidange automatique se trouve hors fonction et dans cette condition, si le sélecteur E.C.S. est placé à la position RUN, l'alarme se fera entendre et la locomotive fonctionnera.

Méthode à suivre pour ajouter de l'eau à un moteur froid (moins de 70°F).

- a) Fermez le robinet manuel de vidange
- b) Placez les commandes et les interrupteurs du moteur en position de démarrage, excepté l'interrupteur de vidange automatique qui doit être à la position "HORS".

- c) Ajoutez de l'eau jusqu'au niveau requis et faites démarrer le moteur.
- d) Après avoir démarré le moteur, attendez que la température ait dépassée 100°F.
- e) Ensuite, placez l'interrupteur de vidange automatique à la position "EN"
- f) Placez le sélecteur E.C.S. à la position "RUN" et utilisez la locomotive selon le besoin.
- g) Lorsque le sélecteur E.C.S. est à la position «ISOLATE» le système de contrôle automatique de température ne fonctionne pas.

2.3 SYSTÈME DE CONTRÔLE AUTOMATIQUE DE TEMPÉRATURE DE L'EAU

Toutes les locomotives sont munies d'un système de contrôle automatique de température de l'eau de refroidissement du moteur diesel.

Par température froide, lorsque les locomotives sont placées en stationnement, le système maintiendra la température de l'eau de refroidissement du moteur à 120° F ou plus en utilisant le plus bas cran possible.

Le mécanicien de locomotives devra placer l'accélérateur dans le cran n° 3, le disjoncteur du champ de la génératrice en position HORS, l'interrupteur de commande du moteur diesel (ECS) en position "RUN" et l'inverseur de courant à la position NEUTRE. Dans ces conditions si le moteur augmente de régime cela indique que le système est défectueux.

Le système ne fonctionnera pas si une des conditions suivantes est présente

- a) Disjoncteur du champ de la génératrice en position "EN" et l'accélérateur dans les crans n° 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 et 8.
- b) Interrupteur de commande du moteur diesel (ECS) en position "ISOLATE".
- c) Écono carburant en position "EN".
- d) Disjoncteur du champ de la génératrice en position "HORS" et l'accélérateur dans les crans n° 5 et 6.

Lorsque la température de l'eau baisse à moins de 120° F, le régime du moteur augmente d'un cran pour une durée de 8 à 10 minutes. Si la température de l'eau est encore à moins de 120° F après cette période de temps, le cycle recommence et ce jusqu'à ce que la température de l'eau soit à plus de 120° F.

Lorsque la température de l'eau atteint 130° F ou plus, le régime du moteur réduira d'un cran pour une durée de 8 à 10 minutes. Si la température de l'eau est encore à plus de 130° F après cette période de temps, le cycle recommence. Le système recherchera le cran nécessaire afin de maintenir la température de l'eau entre 120° F et 130° F.

Avant utilisation de la locomotive, pour ramener le régime du moteur au ralenti, placer l'accélérateur à la position "IDLE" et enfoncer le bouton de remise à zéro du système de contrôle de température.

2.4 SYSTÈME DE GRAISSAGE DE ROUES DES LOCOMOTIVES

Deux témoins lumineux de couleur bleue sont installés sur le panneau électrique, côté droit, près de l'interrupteur de commande du moteur diesel (ECS).

Un témoin s'allume pour indiquer que le système automatique de graissage de roues fonctionne. Un des témoins indique que le système fonctionne sur la paire de roues n° 4 lorsque la locomotive est en direction avant et l'autre sur la paire de roues n° 3 lorsque la locomotive est à reculons.

Le témoin commence à s'allumer pour une fraction de seconde lorsque la vitesse atteint 10 mph et plus. La fréquence augmente avec la vitesse. Dans une courbe, le temps pendant lequel le témoin reste allumé est augmenté.

Le système devient inopérant lorsque le système de sablage est utilisé.

Note : Faire rapport de toute défectuosité du système dans le livre de bord de la locomotive.

2.5 SABLAGE

Manuel : Interrupteur sur le poste de conduite et voyant.

Automatique: En mode automatique, le sable ne fonctionnera pas à moins de 5 mah. Ceci afin de réduire la consommation de sable non désirée. Lorsqu'il y a glissement de roues au

premier niveau, et ce aussi longtemps que l'automate va réduire la puissance due au manque d'adhésion, le sable va fonctionner et le voyant sablage va clignoter sur cette locomotive seulement.

3.0 PROCÉDURE DE SURVOLTAGE DES LOCOMOTIVES

3.1 Locomotives équipées de fiches de survoltage.

Les locomotives équipées de prises électriques à chaque bout. Des câbles sont placés sur des supports dans le compartiment à moteur au même endroit que les câbles de pontage. Les fiches de ces câbles sont pourvues de deux pointes de gros calibre (fil 4/O), donc il faut prévoir qu'ils seront assez difficiles à brancher.

Méthode à suivre lorsque vous devez survolter une locomotive.

- A) Avant de brancher le câble sur la locomotive morte, enlever toute charge électrique aux batteries en fermant les lumières et les accessoires. Faire attention de ne pas démarrer le moteur en même temps que vous branchez le câble.
- B) Brancher le câble dans chacun des réceptacles des locomotives. (locomotive morte à locomotive en marche)
- C) Faire démarrer le moteur selon la procédure.
- D) Lorsque le survoltage est terminé, enlever le câble et le replacer sur le support prévu dans le compartiment à moteur.

4.0 OUTILS

Un marteau, chasse goupille et une clef de cheminot sont disponibles dans le cabinet électrique de toutes les locomotives. Il y en a aussi à l'intérieur des wagons compresseurs. Des supports sont placés sur le capot avant des locomotives dans lesquels sont rangés une pelle, un balai et un boyau à air (sur les 1800 c.v.) pour enlever la neige dans les aiguilles.

4.1 Trousse de signalisation et garnitures de joint

Les trousse de signalisation et les garnitures de joints des boyaux à air, sont placées à l'arrière dans le cabinet électrique.

4.2 Articulation

Les articulations de type "F" ont le bout peinturé en jaune et elles sont localisées à l'arrière des locomotives près des échelles et aussi à l'extérieur des wagons compresseur.

4.3 Filtre à carburant

Un filtre à carburant de rechange a été placé dans chaque locomotive dans le compartiment du moteur près de la pompe à carburant. Si vous avez à changer le filtre, placer le vieux dans un sac à vidange et le laisser dans le compartiment moteur, le noter dans le livre de rapport de locomotive.

5.0 LOCOMOTIVES ÉQUIPÉES D'AUTOMATE

Les locomotives 41, 45, 48, 73, 76, 78, 81, 82 et 84 sont équipées d'un AUTOMATE PROGRAMMABLE. Cet équipement remplace les anciens circuits et relais de contrôle du système électrique.

Lors de la détection d'une faute d'entrée de l'automate ou du lien Génus, la cloche se fait entendre. La commande d'excitation est bloquée au minimum et deux secondes plus tard, le G.F. et les contacteurs de pouvoir ne seront plus alimentés. L'écran tactile indique faute automate. Un circuit automatique tente de corriger la faute détectée, s'il y parvient, la locomotive reprendra son travail selon les commandes du mécanicien, si la faute persiste, le moteur demeurera au ralenti. L'alarme et l'indication faute automate seront actives.

Pour arrêter l'alarme, isoler la locomotive par l'interrupteur ECS. Lorsque le témoin faute automate éteint, ceci indique que la faute est corrigée et, la locomotive va fonctionner normalement. Si la faute persiste faire un "réarmement" de l'automate (ceci en dernier recours) pour essayer de corriger la faute.

5.1 INDICATION DE MOTEUR CHAUD

Le contrôle et les alarmes de la température de l'eau du moteur sont gérés par l'automate et fonctionne comme avant.

Sur les locomotives équipées d'automate, si la température à l'intérieur du cabinet électrique ou se trouve l'automate dépasse 130° F ou devient inférieur à 40° F., le témoin de "moteur chaud" va clignoter et en même temps l'alarme se fera entendre de façon cyclique une fois par seconde.

En même temps que la lampe s'allume, l'alarme se fait entendre dans toutes les locomotives du groupe, avisant le mécanicien de vérifier la température de la cabine, car c'est à partir de l'air de la cabine que l'automate contrôle sa propre température. Il est donc important de conserver la température à l'intérieur de la cabine à environ 70° F.

Cette indication a pour but d'éviter que l'automate ne fonctionne de façon erratique parce que sa température dépasse les limites d'opération normale.

5.2 RÉGULATEUR DE TENSION DES BATTERIES

Sur les locomotives équipées d'un automate, le dispositif régulateur de tension bas voltage 74 volts a été transféré dans la partie arrière du cabinet électrique, porte du haut côté gauche.

Le disjoncteur situé entre les cassettes BX et BN est éliminé. Lorsqu'il y a une indication d'absence de charge des batteries, vous devez replacer le disjoncteur du champ de la génératrice auxiliaire sur le cabinet électrique en position EN.

5.3 Lorsque le courant de champs de la génératrice atteint le seuil d'alarme (260 amp) la lampe GFOL s'allume et l'alarme sonne. La puissance demandée est réduite et maintenue sous le seuil d'alarme. Après 5 secondes, la lampe s'éteint et l'alarme cesse. Si le courant de champs rejoint à nouveau le seuil d'alarme, le cycle recommence.

5.4 MISE À LA MASSE

Lorsqu'une mise à la masse est détectée par la bobine "GR" la lampe GR s'allume, l'alarme sonne, la puissance est coupée pendant 5 secondes et la puissance maximale demandée est réduite de 25%. Après 5 secondes, la lampe s'éteint et l'alarme cesse et la puissance est rappliquée jusqu'à 75%. Si la mise à la masse n'est plus détectée 15 minutes plus tard, la puissance maximale revient à 100%. Chaque détection de mise à la masse réduit la puissance maximale de 25%. Après 4 détections, la puissance maximale possible est de 0 HP. Toutes les 15 minutes, 25% de puissance supplémentaire est libérée.

Exemple : - Puissance maximale 3,300 cv
- Détection: puissance limitée à 2,500 cv.
- Après 15 minutes sans mise à la masse, puissance maximale 3,330 cv.
- Détection: puissance limitée à 2,500 cv.
- Seconde détection en moins de 15 minutes, puissance maximale 1,665cv.

INSTRUCTIONS
SPÉCIALES

L'interrupteur "GRS" permet de ramener la puissance maximale permise à 100% après une détection de mise à la masse, de même que la fermeture de la poignée des crans en position "RALENTIS" et que l'utilisation de l'interrupteur.

5.5 RÉVOLUTION DU MOTEUR EN FREINAGE RHÉOSTATIQUE

Lorsque la commande de freinage est de moins de 400 ampères, le moteur diesel tourne comme au cran n° 2, un peu plus de 500 RPM. Si la demande augmente au-dessus de 400 ampères, le moteur diesel augmentera sa révolution jusqu'à l'équivalent du cran n° 4, 725 RPM.

5.6 CHANGEMENT DE LA TRACTION AU FREINAGE RHÉOSTATIQUE

Passage de traction à freinage rhéostatique

- poignée de sélection à la position «OFF» ou «0»
- lampe «FS» s'allume pour une durée de 10 secondes:
- si le sélecteur est placé en position «D» avant que la lampe s'éteigne, l'alarme sonore se fera entendre:
- lorsque la lampe s'éteint, le sélecteur peut être placé en position «D»
- continuer l'opération de freinage normale.

Passage de freinage à traction

- poignée de sélection à la position «1»
- lampe «FS» s'allume pour une durée de 10 secondes
- si le sélecteur de cran est tiré avant que la lampe s'éteigne, l'alarme sonore se fera entendre
- lorsque la lampe s'éteint, le sélecteur de cran peut être utilisé.

Pour le passage d'une fonction à l'autre, prévoir mettre la poignée de sélection à la position qui allumera la lampe et ainsi écouler le temps d'initiation.

6.0 ENREGISTREUR DE DONNÉES

Ce dispositif est de marque Qtron modèle Q-5200 et il remplace les Teloc 2000 de Hasler. La capacité d'enregistrement est plus grande et à intervalle plus fréquent. Il a une possibilité d'enregistrer 48 signaux digitaux et de 24 signaux analogiques. Un dispositif GPS (Détection de position par satellite) est intégré au système, ceci afin d'identifier des points de référence lors des enregistrements. Une radio est aussi intégrée pour faire la collecte des données automatiquement à l'arrivée près de l'atelier.

À l'atelier, un ordinateur recevra les données et les traitera aussitôt, afin de produire un rapport au responsable de l'atelier des défauts ou performances encourues pendant le voyage, ces mêmes données seront gardées dans l'ordinateur pour être utilisées plus tard, soit pour vérifier le maniement des trains, enquête des incidents ou toute autre raison.

7.0 INDICATEUR DE VITESSE QTRON MODÈLE QIS 2000

Fonctionnement:

- 1) Indique la vitesse en mille à l'heure de deux façons, en digital et sur un cadran analogique, de 0 à 100 milles à l'heure.
- 2) Indique la vitesse en 1/10ième de mille à l'heure de 0 à 2 milles à l'heure
- 3) Dispositif de survitesse ajusté à 42 milles à l'heure avec avertisseur sonore à 41 milles à l'heure.
- 4) Accélération/décélération, indique la vitesse et les minutes + ou - en digital.
- 5) Compteur de distance en pieds:

Exemple: Placer les chiffres à 5-4-3-1 sur le commutateur à moletier, ce qui représente 5,431 pieds. Lorsque la locomotive est en mouvement faire un "RESET" sur l'interrupteur "STOP", "RESET" à l'endroit où l'on veut commencer à compter. Le dispositif va commencer à compter en décroissant et lorsqu'à 0 pieds, une alarme sonore se fera entendre, très utile lors de croisements ou restrictions de vitesse.

- 6) Éclairage, interrupteur en/hors et interrupteur de luminosité variable. Lorsque la vitesse est de 0 mille à l'heure pour plus de 30 minutes, la lumière se ferme automatiquement.
- 7) Bouton «TEST», lorsqu'utilisé, le dispositif se vérifie automatiquement. L'interrupteur «RESET/STOP» doit être à «STOP» avant de faire le test.

8.0 Dans le cadre d'ISO-9001 transfert des échantillons d'un train de Wright à Port-Cartier en cas de panne du système d'analyse à Mont-Wright

Lorsque le système d'analyse des échantillons à Mont-Wright est défectueux, le chef de train recevra du préposé au chargement à Mont-Wright une ou des chaudière(s) contenant les échantillons. Au même instant, il devra en informer le régulateur et il devra s'assurer que son remplaçant à Love soit informé qu'il doit remettre les échantillons au préposé du culbuteur.

INSTRUCTIONS
SÉRIALES

Si le train n'est pas appelé à son arrivée à Love, le régulateur devra informer le chef de train responsable du trajet Love - Port-Cartier qu'il doit remettre les échantillons au préposé du culbuteur à son arrivée.

9.0 DIRECTIVES CONCERNANT LES MANOEUVRES

9.1 Port Cartier

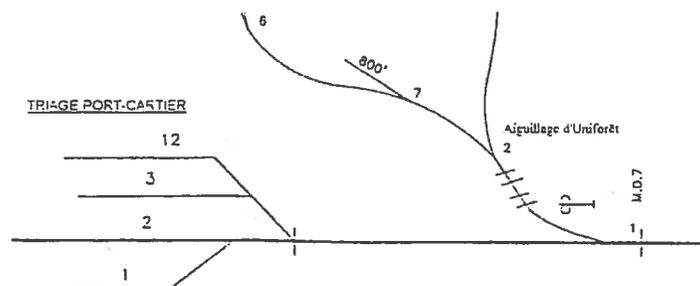
En allant vers Uniforêt, communiquez avec le responsable des trains dans la cour d'Uniforêt afin de définir les manoeuvres à effectuer. Après avoir entré à Uniforêt, remplacez l'aiguillage en position normale et entrez par le côté Ouest de la boucle. Avant de vous accouplez au train, communiquez avec les wagonniers. Après avoir accouplé au train, branchez les boyaux à air et vérifiez les freins à main, complétez l'essai des freins, tel que requis, et lorsque prêt pour le départ, procédez selon les règles établies.

A l'arrivée, communiquez avec le responsable des trains dans la cour d'Uniforêt afin de définir les manoeuvres à effectuer. Entrez par le côté Ouest de la boucle à Uniforêt, remplacez l'aiguillage de la voie principale en position normale et placez le train à l'endroit désigné (normalement sur la boucle extérieure), sécurisez le train et ramassez les wagons défectueux si il y a lieu et les apporter dans la cour au Port.

Avant d'aller faire des manoeuvres dans la cour d'Uniforêt, le commis doit contacter le responsable des trains afin d'avoir l'autorisation pour faire les manoeuvres. Par mesure de protection, nous demandons à toutes les équipes ayant à porter assistance à Uniforêt lors du déchargement du bois de placer un wagon vide entre la locomotive et les wagons chargés afin de diminuer les risques causés par du bois qui tombe à proximité des wagons.

9.2 Cour Uniforêt

Un dérailleur est placé sur la voie de la boucle intérieure vis à vis l'aiguillage n° 4. Ce dérailleur sera utilisé par les wagonniers lorsqu'ils auront du travail à effectuer sur les wagons dans la boucle intérieure.



9.3 Voie principale

Vitesse : même que les trains de minerai et manoeuvrer de la même façon en utilisant le frein rhéostatique au maximum en direction nord et sud.

9.4 How

À l'arrivée à How, communiquez avec le responsable des trains de la cour d'Uniforêt afin de définir les manoeuvres à effectuer. Entrez par le sud, remplacez l'aiguillage en position normale, placez le train à l'endroit désigné et sécurisez-le. Allez s'accoupler sur le train chargé, branchez les boyaux à air et vérifiez les freins à main et la conformité du chargement. Complétez l'essai des freins tel que requis et lorsque prêt pour le départ, procédez selon les règles établies. Ne pas oublier de placer l'aiguillage en position normale après être sorti de la boucle.

9.5 Port-Cartier et How

Uniforêt devrait fournir le transport et l'aide nécessaire aux manoeuvres..

10.0 PROCÉDURE DE CADENASSAGE POUR LA VOIE 3-A.

Le dérail de la voie 3-A nord est cadenassé avec un cadenas de sécurité. La clef de ce cadenas est dans une boîte à la fosse de réparation et l'employé qui travaille dans la fosse a la clef de cette boîte. Ce dérail devrait être cadenassé en tout temps.



Le Chemin de Fer prête
ce livret à:

Nom	Fonction

qui s'engage à le lui remettre à la demande du cadre
compétent ou au moment de quitter la compagnie.

CTO-1 13/08/88 11:47

TABLE DES MATIÈRES

AVIS GÉNÉRAL	1
RÈGLES GÉNÉRALES	3
DÉFINITIONS	5
RÈGLEMENT D'EXPLOITATION	9
HEURE OFFICIELLE	9
INDICATEURS	10
LES SIGNAUX ET LEUR UTILISATION	10
SIGNAUX DE COULEUR	11
SIGNAUX MANUELS (incluant drapeaux et lanternes)	12
SIGNAUX PAR SIFFLET DE LOCOMOTIVE	13
SIGNAUX PORTÉS PAR LES TRAINS	14
PROTECTION D'UNE VOIE IMPRATICABLE OU EXIGEANT LA MARCHÉ AU RALENTI	19
CIRCULATION DES TRAINS ET DES LOCOMOTIVES	25
MANOEUVRE DES AIGUILLAGES ET DES DÉRAILLEURS	32
RÈGLES DE LA CIRCULATION DES TRAINS PAR ORDRES DE MARCHÉ	39
MODÈLES D'ORDRES DE MARCHÉ	44
DESCRIPTION GÉNÉRALE ET EMPLACEMENT DES SIGNAUX	54
RÈGLES DE LA COMMANDE CENTRALISÉE	55
DE LA CIRCULATION (ccc)	
SIGNAUX DE CANTON ET D'ENCLÈNCHÉMENT	58
RÈGLES DU CANTONNEMENT AUTOMATIQUE	60
RÈGLEMENT CONCERNANT L'USAGE, L'ENTRETIEN ET LES MANOEUVRES DES VÉHICULES, REMORQUES ET LORRIES	61
PERMIS D'OCCUPATION DE LA VOIE (POV)	69

CT-0-1 13/04/00 1403

AVIS GÉNÉRAL

La sécurité est de première importance dans l'exécution du travail.

L'observation du Règlement est essentielle à la sécurité.

Le fait d'entrer ou de demeurer au service de la Compagnie signifie qu'on accepte de se conformer au Règlement d'exploitation du Chemin de fer Cartier.

Le travail doit être exécuté avec dévouement, intelligence et courtoisie.

CHÉMIN DE FER CARTIER

RÈGLES GÉNÉRALES

A. Les employés dont les fonctions sont déterminées par le présent Règlement doivent en avoir un exemplaire à la portée de la main quand ils sont de service.

Les employés qui, dans leur travail, ont à tenir compte de l'indicateur doivent avoir sous la main, quand ils sont de service, un exemplaire de l'indicateur en vigueur et de ses suppléments s'il y en a.

B. Les employés doivent bien connaître et observer les règles et les instructions spéciales. S'ils ont des doutes quant à leur interprétation, ils doivent se renseigner auprès des autorités compétentes.

N.B. Les personnes responsables peuvent donner des instructions spéciales, qu'on trouve dans l'indicateur en vigueur et dans les bulletins.

C. Les employés doivent passer avec succès les examens prescrits.

D. Les employés de tout service se rattachant à la circulation des trains sont soumis aux règles et aux instructions spéciales.

E. Les employés doivent, dans la mesure du possible, contribuer à l'application des règles et des instructions spéciales; ils doivent aviser promptement les responsables de leur division de toute infraction.

F. Tout ce qui peut entraver la circulation des trains (accidents, interruption de l'approvisionnement en eau ou en carburant, défectuosité de la voie, des ponts, des signaux, des indicateurs de cantons, etc.) doit être signalé d'urgence aux responsables de la division, par le moyen de communication le plus rapide qui soit accessible. S'il y a des blessés, il faut prendre les noms et adresses du plus grand nombre de témoin possible.

G. Un employé qui peut être appelé au travail en dedans de 8 heures ou un employé qui accepte un appel au travail, qui se rend à son travail ou qui est à son travail, ne doit pas faire usage ni être sous l'empire de boissons alcooliques et de stupéfiants. Tout médicament ou autre substance semblable qui pourrait affaiblir la raison ou les sens ne doit pas être utilisé dans les situations ci-haut mentionnées. Être en possession de spiritueux ou de stupéfiants, sauf le contenu de certains médicaments prescrits par un médecin, est interdit au travail ou au moment de se rendre au travail.

Il appartient aux employés de connaître et de comprendre les effets néfastes que peuvent avoir les médicaments et les psychotropes, prescrits ou non par un médecin, sur leur aptitude à remplir sans danger leurs fonctions.

L. Les employés doivent veiller constamment aux intérêts de la Compagnie, signaler sans retard tout ce qui peut lui porter préjudice et, au besoin, unir leurs efforts pour protéger ses biens.

M. Les employés doivent éviter de se blesser ou d'occasionner des blessures. Ils doivent s'assurer du bon état du matériel et de l'outillage qu'ils utilisent. En cas de défectuosité, ils doivent assurer leur sécurité et celle des autres, et dans tous les cas, avertir les personnes responsables.

Ils ne doivent pas se tenir sur le toit ou sur les côtés des véhicules, du matériel roulant ou des locomotives quand ils passent près d'installations ou d'obstacles qui réduisent le dégagement au-dessus ou sur les côtés; ils doivent se renseigner sur l'emplacement de ces obstacles.

Ils doivent s'attendre que des trains, des locomotives ou d'autres véhicules surviennent à tout moment, sur n'importe quelle voie, dans l'une ou l'autre direction.

Ils ne doivent pas se tenir sur la voie en attendant la locomotive ou le matériel roulant dans lequel ils doivent monter.

Ils doivent bien connaître les règles et les instructions de sécurité de la Compagnie et s'y conformer.

DÉFINITIONS

N.B. Dans le présent Règlement, les définitions suivantes s'appliquent.

AIGUILLE À DOUBLE COMMANDE : Aiguillage à manoeuvre électrique qu'on peut aussi manoeuvrer à la main.

AIGUILLE À RESSORT : Aiguillage munie d'un mécanisme à ressort qui replace les pointes de l'aiguillage en position normale après un talonnage.

BULLETIN : Document comportant des instructions spéciales se rapportant à la circulation ferroviaire. (Voir la règle 83 b)

CANTON : Tronçon de voie, d'une longueur déterminée, dont l'utilisation par un train ou par une locomotive est commandée par des signaux de canton ou par des signaux de cabine, ou par les deux.

CANTONNEMENT AUTOMATIQUE (CA) : Système selon lequel des signaux de canton ou de cabine, ou les deux, règlent la circulation dans une suite de cantons. Ce système est commandé par les trains ou par les locomotives ou réagit à certains facteurs qui modifient l'utilisation d'un canton.

CHEF DE TRAIN : Employé qui a la responsabilité d'assurer la sécurité et la bonne marche du train.

COMMANDE CENTRALISÉE DE LA CIRCULATION (CCC) : À l'intérieur d'un cantonnement automatique, système selon lequel la marche des trains ou des locomotives est autorisée par l'indication des signaux de canton. Celle-ci l'emporte sur la supériorité des trains, lorsqu'ils circulent en sens contraire ou se suivent sur la même voie.

DIVISION (OU SECTEUR) : Partie d'un réseau ferroviaire dirigée par un responsable désigné.

EMPLOYÉ QUALIFIÉ : Employé qui a réussi avec au moins 80% les examens théorique et pratique du Règlement d'Exploitation relatifs à son champ d'activité, et qui possède un certificat de compétence valide, émis par un responsable de l'Exploitation ferroviaire.

GARE : Lieu désigné par un nom dans l'indicateur.

GARE D'ENREGISTREMENT : Gare où se trouve un registre des trains.

GARE INITIALE : La gare initiale pour les trains facultatifs est la gare où ce train est constitué.

GARE TERMINUS : La gare terminus pour les trains facultatifs; excepté les trains de travaux, est la gare où le train est autorisé à se rendre.

INDICATEUR : Document contenant les instructions spéciales se rapportant à la circulation des trains, des locomotives et tout autre matériel roulant, ainsi que certaines caractéristiques du chemin de fer.

INDICATION DE SIGNAL : Renseignements donnés par un signal fixe ou un signal de cabine.

ITINÉRAIRE : Voies qu'un train ou une locomotive peut emprunter pour aller d'un endroit à un autre.

LOCOMOTIVE : Engin moteur utilisé en ligne ou en triage, seul ou en unité multiple.

MATÉRIEL ROULANT : Toute locomotive et tout wagon pouvant entrer dans la composition d'un train.

MÉCANICIEN : Employé qui a la responsabilité d'une locomotive et qui est chargé de la manoeuvre.

PILOTE : Employé affecté à un train quand le mécanicien ou le chef de train, ou tous les deux, ne connaissent pas parfaitement les caractéristiques physiques du chemin de fer ou de la partie du chemin de fer sur laquelle le train doit circuler, et le Règlement qui s'y applique.

Permis d'Occuper la Voie (P.O.V.) : autorisation donnée par le régulateur (CCF) à un employé qualifié pour occuper la voie dans une zone bien définie et durant une période précise.

RADIO : Réseau de communications radioélectriques

REGISTRE DES TRAINS : En usage dans les gares désignées, cahier servant à inscrire les heures d'arrivée et de départ des trains et toute autre information prescrite.

SENS DE LA CIRCULATION : Direction dans laquelle les trains circulent sur une voie principale, telle que stipulée par le Règlement.

DÉFINITIONS

N.3. Dans le présent Règlement, les définitions suivantes s'appliquent.

AIGUILLE À DOUBLE COMMANDE : Aiguillage à manoeuvre électrique qu'on peut aussi manoeuvrer à la main.

AIGUILLE À RESSORT : Aiguillage munie d'un mécanisme à ressort qui replace les pointes de l'aiguillage en position normale après un talonnage.

BULLETIN : Document comportant des instructions spéciales se rapportant à la circulation ferroviaire. (Voir la règle 83 b)

CANTON : Tronçon de voie, d'une longueur déterminée, dont l'utilisation par un train ou par une locomotive est commandée par des signaux de canton ou par des signaux de cabine, ou par les deux.

CANTONNEMENT AUTOMATIQUE (CA) : Système selon lequel des signaux de canton ou de cabine, ou les deux, règlent la circulation dans une suite de cantons. Ce système est commandé par les trains ou par les locomotives ou réagit à certains facteurs qui modifient l'utilisation d'un canton.

CHEF DE TRAIN : Employé qui a la responsabilité d'assurer la sécurité et la bonne marche du train.

COMMANDE CENTRALISÉE DE LA CIRCULATION (CCC) : À l'intérieur d'un cantonnement automatique, système selon lequel la marche des trains ou des locomotives est autorisée par l'indication des signaux de canton. Celle-ci l'emporte sur la supériorité des trains, lorsqu'ils circulent en sens contraire ou se suivent sur la même voie.

DIVISION (OU SECTEUR) : Partie d'un réseau ferroviaire dirigée par un responsable désigné.

EMPLOYÉ QUALIFIÉ : Employé qui a réussi avec au moins 80% les examens théorique et pratique du Règlement d'Exploitation relatifs à son champ d'activité, et qui possède un certificat de compétence valide, émis par un responsable de l'Exploitation ferroviaire.

GARE : Lieu désigné par un nom dans l'indicateur.

GARE D'ENREGISTREMENT : Gare où se trouve un registre des trains.

GARE INITIALE : La gare initiale pour les trains facultatifs est la gare où ce train est constitué.

GARE TERMINUS : La gare terminus pour les trains facultatifs; excepté les trains de travaux, est la gare où le train est autorisé à se rendre.

INDICATEUR : Document contenant les instructions spéciales se rapportant à la circulation des trains, des locomotives et tout autre matériel roulant, ainsi que certaines caractéristiques du chemin de fer.

INDICATION DE SIGNAL : Renseignements donnés par un signal fixe ou un signal de cabine.

ITINÉRAIRE : Voies qu'un train ou une locomotive peut emprunter pour aller d'un endroit à un autre.

LOCOMOTIVE : Engin moteur utilisé en ligne ou en triage, seul ou en unité multiple.

MATÉRIEL ROULANT : Toute locomotive et tout wagon pouvant entrer dans la composition d'un train.

MÉCANICIEN : Employé qui a la responsabilité d'une locomotive et qui est chargé de la manoeuvre.

PILOTE : Employé affecté à un train quand le mécanicien ou le chef de train, ou tous les deux, ne connaissent pas parfaitement les caractéristiques physiques du chemin de fer ou de la partie du chemin de fer sur laquelle le train doit circuler, et le Règlement qui s'y applique.

Permis d'Occuper la Voie (P.O.V.) : autorisation donnée par le régulateur (CCF) à un employé qualifié pour occuper la voie dans une zone bien définie et durant une période précise.

RADIO : Réseau de communications radioélectriques

REGISTRE DES TRAINS : En usage dans les gares désignées, cahier servant à inscrire les heures d'arrivée et de départ des trains et toute autre information prescrite.

SENS DE LA CIRCULATION : Direction dans laquelle les trains circulent sur une voie principale, telle que stipulée par le Règlement:

SIGNAL D'APPROCHE : Signal fixe relié à un ou plusieurs signaux dont il règle l'approche.

SIGNAL DE CANTON : Signal fixe à l'entrée d'un canton, qui règle la marche des trains ou des locomotives, à l'abord et à l'intérieur du canton.

SIGNALEUR : Tout employé qualifié appelé à donner des signaux de la façon prescrite.

SIGNAL FIXE : Signal à emplacement fixe dont l'indication influe sur le mouvement d'un train ou d'une locomotive.

SIGNAL NAIN : Signal bas utilisé comme signal de canton.

SUBDIVISION : Partie du réseau ferroviaire désignée dans l'indicateur.

TRAIN : Locomotive ou plusieurs locomotives attelées seules ou avec des wagons, et portant des signaux de queue.

TRAIN FACULTATIF : Train qui ne circule pas en vertu d'un horaire de l'indicateur.

TRIAGE : Ensemble de voies utilisées pour l'assemblage des trains, le garage des wagons et d'autres usages. Les mouvements se font sur ces voies à la condition que soient respectés les signaux, les règles et les instructions spéciales.

VÉHICULE : Unité motrice tirant son énergie d'une source quelconque et circulant sur la voie ferrée.

VITESSES :

Vitesse de marche à vue : Vitesse permettant l'arrêt en deçà de la moitié de la portée de la vue.

Dans les triages (sauf avec une permission spéciale) ou lorsque les indications des signaux exigent la vitesse de marche à vue, le mouvement doit se faire à une vitesse permettant de s'arrêter non seulement en deçà de la moitié de la portée de la vue mais aussi avant un aiguillage mal orienté. Cette vitesse doit aussi permettre de surveiller les rails pour détecter toute rupture. En aucun cas, il ne faut dépasser la "PETITE VITESSE";

Petite vitesse : Vitesse ne dépassant pas quinze milles à l'heure;

Vitesse moyenne : Vitesse ne dépassant pas trente milles à l'heure.

VOIE D'ÉVITEMENT : Voies rattachées à la voie principale permettant le croisement ou le dépassement des trains. Ces voies et leur capacité sont désignées dans l'indicateur ou dans les instructions spéciales.

VOIE PRINCIPALE: Voie reliant les gares et traversant les triages, sur laquelle la marche des trains est réglée par l'indicateur et/ou par les ordres de marche, ou par des signaux de cantonnement ou d'autres modes de commande.



RÈGLEMENT D'EXPLOITATION

HEURE OFFICIELLE

N.B. Le présent Règlement utilise le système de 24 heures.

1. L'heure sera transmise de la manière prescrite.

Des horloges réglementaires se trouvent dans les gares désignées par l'Indicateur.

2. Tout employé dont le travail est rattaché à la circulation ferroviaire doit avoir en sa possession une montre en bon ordre, sur laquelle l'heure est bien identifiée, facile à lire et affichant le système de 24 heures. L'heure affichée ne doit pas différer de plus d'une minute de l'heure officielle.

3. Chaque jour avant de commencer son travail, tout employé concerné doit comparer l'heure indiquée à sa montre à celle d'une horloge réglementaire désignée. Aux endroits où il n'y a pas d'horloge réglementaire, l'employé doit demander l'heure officielle au régulateur (CCF).

CTO-1 13/03/2014

INDICATEURS

4. À compter du moment où il entre en vigueur, chaque Indicateur remplace le précédent.

4A. L'avis de l'entrée en vigueur d'un nouvel Indicateur ou d'un supplément est donné par bulletin au moins soixante-douze heures à l'avance. L'avis est aussi donné dans les ordres de marche destinés à tous les trains au moins vingt-quatre heures à l'avance et, sauf instruction contraire, pendant 24 heures après son entrée en vigueur.

Chaque employé qui reçoit un nouvel Indicateur ou un supplément, doit signer le formulaire qui l'accompagne et le retourner immédiatement au responsable des règlements.

6. Les signes suivants, utilisés dans l'indicateur, signifient:

- Voir note explicative.
- B Bulletins et registre des trains.
- C Carburant et combustible.
- K Horloge réglementaire, bulletins et registre des trains.
- L Boucle.
- M Radio.
- P Téléphone.
- R Registre des trains.
- W Eau.
- Y Triangle de virage.

LES SIGNAUX ET LEUR UTILISATION

7. Les employés appelés par leur travail à donner des signaux doivent avoir les accessoires voulus, les garder en bon état et faire en sorte qu'ils soient immédiatement utilisables.

8. Le jour, on se sert de drapeaux (tissu, métal ou autre matière convenable) de la couleur prescrite. La nuit, on se sert de lanternes, de torches à flamme rouge ou de drapeaux faits de matière réfléchissante

9. Les signaux de jour doivent être utilisés, de la façon prescrite, du lever au coucher du soleil. Quand les signaux de jour ne peuvent être vus distinctement, les signaux de nuit doivent aussi être utilisés.

Sauf indication contraire, les signaux de nuit doivent être utilisés de la façon prescrite du coucher au lever du soleil.

10.

SIGNAUX DE COULEUR

COULEUR	INDICATION
a) Rouge	Arrêter, excepté si le Règlement prescrit autrement.
b) Jaune	Avancer à vitesse de marche à vue, et pour tout autre usage prescrit par le Règlement
c) Vert	Avancer, et pour tout autre usage prescrit par le Règlement
e) Bleu	Employés au travail en-dessous ou à proximité d'une locomotive, de matériel roulant, d'un véhicule ou d'un train. Voir règle 26.
i) Violet	Arrêter, présence d'un dérailleur.

11. Un train ou une locomotive qui approche d'une torche à flamme rouge, brûlant sur la même voie ou à proximité, doit s'arrêter. Il peut ensuite avancer à vitesse de marche à vue sur une distance de 2000 verges.

N.B. Les trains dont les wagons contiennent des matières dangereuses doivent s'arrêter et les torches doivent être éteintes avant qu'elles ne soient franchies.

Les torches ne doivent pas être placées sur les passages à niveau, ni là où elles pourraient allumer un incendie.

POP 55112, 1-010

12. SIGNAUX MANUELS (incluant drapeaux et lanternes)

N.B. La radio doit, si possible, être utilisée au lieu des signaux manuels.

INDICATION	UTILISATION
a) Arrêter	Balancer à angle droit avec la voie.
b) Ralentir	Tenir horizontalement à bout de bras.
c) Avancer	Élever et abaisser verticalement.
d) Reculer	Décrire un cercle, sur le plan vertical, à angle droit avec la voie.
f) Serrer les freins à air (à l'arrêt)	Balancer horizontalement au-dessus de la tête.
g) Desserrer les freins à air (à l'arrêt)	Tenir à bout de bras au-dessus de la tête.
h) Tout objet agité violemment par n'importe qui, sur la voie ou à proximité de celle-ci, constitue un signal d'arrêt.	

Les signaux doivent être donnés d'un endroit où ils peuvent être vus distinctement et de façon à ce qu'ils ne puissent être mal interprétés. S'il y a doute quant à la signification ou au destinataire, le signal doit être considéré comme un signal d'arrêt.

Quand on effectue des manœuvres pendant un parcours ou dans des triages, les signaux doivent être donnés ou transmis au mécanicien lui-même. Il incombe aux chefs de train et aux contremaîtres de triage d'organiser le travail pour que cela soit possible et pour donner ou transmettre les signaux de la façon voulue.

Quand du matériel roulant est poussé par une locomotive dirigée par signaux manuels, la disparition du membre de l'équipe ou de sa lanterne doit être interprétée comme un signal d'arrêt.

En cas de panne radio ou d'interruption des communications durant les manœuvres de triage, le mouvement doit être arrêté immédiatement. Il n'est repris qu'à l'aide de signaux manuels, en attendant le rétablissement des communications radio.

Les équipes d'un train n'occupant pas la voie principale ne doivent pas donner le signal d'avancer à un train qui approche.

14. SIGNAUX PAR SIFFLET DE LOCOMOTIVE

N.B. Les signaux par sifflet de locomotive doivent être donnés comme le prescrit la présente règle. Les signaux sont illustrés par "o" pour les coups brefs, et par "—" pour les coups longs. Les coups de sifflet doivent être donnés de façon distincte avec une intensité et une durée proportionnelles à la distance que le signal doit parcourir.

Lorsqu'en cours de route, le sifflet de la locomotive cesse de fonctionner, l'équipe de train peut poursuivre prudemment sa route, mais doit actionner continuellement la cloche aux endroits où c'est utile et en franchissant les passages à niveau publics. Le régulateur (CCF) doit être informé de la défectuosité du sifflet et, quand c'est possible, il prévient les personnes concernées.

	CODE	INDICATION
a)	o	Serrer les freins. S'arrêter.
b)	— —	Desserrer les freins. Avancer.
g)	o o	Réponse à tout signal, quand aucune autre réponse n'est prévue.
h)	o o o	Quand le train est arrêté. Reculer. Réponse au signal de reculer.
j)	o o o o	Demande de signaux.
l)	— — o —	1) Aux enseignes commandant de siffler. 2) À un quart de mille au moins de tout passage à niveau public (sauf dans les limites de certaines villes conformément aux instructions spéciales), signal donné et prolongé ou répété selon la vitesse du train jusqu'à ce que le passage à niveau soit occupé par la locomotive ou par les wagons qui l'accompagnent. 3) Signal répété fréquemment quand la portée de la vue est réduite par le mauvais temps, les courbes ou d'autres facteurs.
p)	Succession de coups brefs	Pour alerter les personnes et chasser les animaux qui sont sur la voie.
r)	o o o o o o	Pour avertir les préposés à l'entretien de la voie que l'équipe du train désire communiquer avec eux par radio.

15. En l'absence d'un signal plus restrictif, l'explosion d'un ou de plusieurs pétards indique qu'on peut continuer, mais à vitesse de marche à vue sur une distance de 2000 verges à partir de l'endroit où les pétards ont explosé.

Lorsque des pétards sont utilisés, ils doivent être placés par paires, un à un sur chaque rail, de façon qu'ils explosent simultanément.

Les pétards dont l'explosion n'a pas été causée par un train ou une locomotive doivent être remplacés immédiatement.

Les pétards ne doivent pas être placés près des gares ni sur les passages à niveau publics.

16. Les communications se feront par radio sur tous les trains. Si la radio venait à manquer, le chef de train prendra les mesures nécessaires pour établir une communication par signaux manuels.

SIGNAUX PORTÉS PAR LES TRAINS

17. Le jour et la nuit, le phare à l'avant de tout train doit être allumé. Il doit être éteint quand le train a changé de voie et s'est arrêté après avoir libéré la voie principale pour croiser un autre train ou un véhicule.

17A. Lorsque c'est possible de le faire, le phare à l'avant des locomotives doit être mis en veilleuse :

à l'arrêt sur les voies de triage;

à l'arrêt sur la voie principale aux points de croisement, une fois l'aiguillage orienté vers la voie d'évitement;

à l'approche des points de croisement et de dépassement, où sont garés des trains, des locomotives ou des véhicules.

Toutefois, la pleine puissance du phare avant doit être utilisée à l'approche de tous les passages à niveau publics et jusqu'à ce que ceux-ci soient atteints, quel qu'en soit l'emplacement.

17B. Le phare arrière des locomotives en service de ligne doit être allumé lorsqu'elles circulent en marche arrière.

17C. Si la phare avant fait défaut quand le train circule la nuit, il faut le réparer aussitôt que possible. Sinon, on utilise les moyens d'éclairage disponibles et on conduit le train au premier endroit où les réparations peuvent être faites. Les passages à niveau publics dont la protection n'est pas assurée par un signaleur, par des barrières ou par des signaux automatiques, doivent alors être franchis avec prudence, à une vitesse ne dépassant pas vingt milles à l'heure.

Si le phare avant d'un train en mouvement est défectueux, il faut en informer le régulateur (CCF) qui, à son tour, prévient si possible les autres équipes de trains et les conducteurs de véhicule que la chose concerne.

18. Le jour et la nuit, les phares avant et arrière des locomotives de triage doivent être allumés.

La nuit, les autres locomotives non attelées à du matériel roulant et pour lesquelles le Règlement n'exige pas de signaux de queue, portent un feu blanc à l'avant et à l'arrière.

N.B. Le phare qui fait face aux véhicules (matériel roulant) attelés peut être éteint, sauf si le dernier paragraphe de la règle 17A s'applique.

19. SIGNAUX DE QUEUE — Certains signaux sont fixés à l'arrière d'un train, pour indiquer qu'il s'agit bien de la fin du train.

Si l'arrière d'un train est muni de signaux de queue incorporés, ceux-ci doivent être allumés de jour et de nuit.

Dans les autres cas, le jour et la nuit, l'arrière d'un train est muni d'une plaque réfléchissante rouge, sur laquelle sont placés des réflecteurs rouges et un feu rouge clignotant, contrôlé par cellule photoélectrique.

19A. Pour indiquer l'arrière d'un train dont l'agencement ne permet pas de porter les signaux de queue prescrits par la règle 19, un drapeau rouge est utilisé le jour et un feu rouge la nuit.

24. Quand deux locomotives ou plus sont attelées ensemble, la locomotive de tête donne les signaux prescrits par la règle 14.

26. La présence d'employés travaillant en-dessous ou à proximité d'équipement ferroviaire doit être signalée par un drapeau bleu, placé de la façon prescrite. Lorsque cet équipement est ainsi protégé, il est interdit de l'atteler ou de le déplacer. Les employés de chaque catégorie placent les drapeaux bleus et eux seuls sont autorisés à les enlever. Aucun autre équipement empêchant de voir les drapeaux bleus ne doit être placé sur la même voie à l'insu des travailleurs.

STATION 1919

Le jour et la nuit, à l'une ou aux deux extrémités de l'équipement à protéger, un drapeau bleu doit être placé à une hauteur de cinq pieds au-dessus du rail, sur un support métallique fixé au rail.

Ces drapeaux doivent être placés à angle droit avec la voie, entre l'aiguillage donnant accès à l'équipement défectueux et l'équipement qui se trouve le plus près de cet aiguillage, sur cette même voie.

Ce drapeau doit :

- être fait de matériau rigide et réfléchissant sur les deux faces,
- mesurer 22 pouces sur 28 pouces,
- avoir les coins arrondis,
- être de couleur bleu royal avec une bordure blanche de un pouce et demi de largeur de chaque côté.

Quand on ne dispose pas d'un drapeau bleu et qu'une réparation urgente doit être effectuée en-dessous ou à proximité des locomotives ou des wagons, l'équipe de la locomotive doit en être prévenue et les employés effectuant les réparations doivent être protégés.

Voies de réparation

Tous les aiguillages qui donnent accès aux voies de réparation doivent être cadenassés au moyen de cadenas spéciaux dont les clés sont confiées au responsable ayant la charge des travaux de réparation. Ce dernier doit s'assurer que les employés effectuant les travaux s'éloignent de l'équipement, avant qu'aucune manœuvre ne soit faite sur ces voies. Il s'assure que les aiguillages sont cadenassés de nouveau une fois les manœuvres terminées.

N.B.: Les aiguillages n'auront pas à être cadenassés, si ces voies sont protégées par des dérailleurs cadenassés.

26A. Lorsque les wagons-logements se trouvent sur des voies qui leurs sont réservées, le contremaître responsable doit les protéger. Pour ce faire, il place un drapeau réfléchissant jaune, à l'une ou aux deux extrémités des wagons, signifiant ainsi que ces wagons-logements sont habités. Seul cet employé ou la personne qu'il a désigné est autorisé à enlever ces signaux.

Toutefois, dans le cas où d'autres wagons doivent être déplacés à proximité des wagons-logements, le chef de train est responsable de la bonne signalisation et s'assure que tous les occupants sont avertis avant le déplacement de l'un ou l'autre de ces wagons.

26B. Une étiquette de sécurité accrochée à la manette de commande ou devant les boutons de lancement et d'arrêt d'une locomotive indique qu'il y a un employé qui s'affaire tout près ou sous cette locomotive pour y faire des réparations.

La personne dont le nom apparaît sur l'étiquette est seule autorisée à l'enlever ; personne d'autre ne peut opérer la locomotive ou aucun de ses dispositifs avant que l'étiquette ne soit enlevée.

26C. Un signal bleu, portant l'inscription "HOMMES AU TRAVAIL", placé à l'une ou aux deux extrémités d'une voie dans un triage (Port-Cartier, Wright), indique qu'il y a des travaux en cours sur cette voie. Avant de placer les signaux, le contremaître responsable doit avoir une entente définie avec le chef de gare du terminus concerné ou son adjoint et les équipes de locomotives qui manœuvrent dans ce triage. C'est la responsabilité du contremaître de placer et d'enlever ces signaux.

27. Un signal imparfaitement donné ou l'absence d'un signal là où il y en a habituellement un, doit être interprété comme si ce signal donnait son indication la **plus restrictive**. Cette anomalie doit être rapportée au régulateur (CCF). L'employé qui manœuvre un aiguillage dont le signal est imparfaitement donné ou dont le voyant réfléchissant est absent doit, si c'est faisable, le remplacer ou le remettre en état.

Selon les dispositions de cette règle, chaque fois que l'on apprend ou soupçonne qu'un signal de canton a été heurté ou endommagé, il faut en informer immédiatement le régulateur (CCF). Celui-ci doit, sauf instruction contraire du superviseur de la signalisation, considérer le signal comme ne fonctionnant pas et donnant son indication la **moins restrictive**. Il doit également prendre les mesures nécessaires pour assurer la pleine protection de la circulation.

Les équipes de train et autres employés mis au courant de la situation doivent considérer le signal comme donnant son indication la **plus restrictive**. Quelle que soit l'indication du signal, les règles régissant l'indication la plus restrictive s'appliquent. Seuls les employés autorisés peuvent réparer les signaux ou replacer ceux qui ont été renversés.

29. Sauf indication contraire, tout signal (sauf les signaux fixes) destiné à faire arrêter un train ou une locomotive exige la réponse prescrite par la règle 14 (g).

30. Il faut faire sonner la cloche de la locomotive :

- au moment de mettre cette dernière en marche,
- en circulant à proximité des gares,
- en dépassant un train ou un véhicule arrêté sur une voie voisine,
- en arrivant à un quart de mille de tous les passages à niveau publics (sauf dans les limites de certaines villes conformément aux instructions spéciales) jusqu'à ce que le passage à niveau soit occupé par la locomotive ou par les wagons qui l'accompagnent.

32. Il est interdit de se servir sans motif du sifflet ou de la cloche. Ils sont utilisés seulement si le Règlement ou la Loi le prescrivent, ou pour éviter un accident.

33. Les signaleurs postés aux passages à niveau publics doivent utiliser les signaux d'arrêt réglementaires pour faire arrêter les trains ou les locomotives si cela s'impose. Ils doivent utiliser les signaux prescrits pour arrêter la circulation routière.

34. Les équipes postées dans les locomotives et les opérateurs de chasse-neige et d'épandeur doivent connaître l'indication des signaux fixes (y compris lorsque c'est possible, celle des aiguillages). Avant de franchir ces signaux, tous les membres des équipes de train doivent, en se servant du "NOM" réglementaire, se transmettre entre eux et par radio l'indication de chaque signal régissant la marche de leur train ou de leur locomotive.

35. En cas d'urgence, si la voie est défectueuse ou obstruée, tout employé doit, au moyen de drapeaux, de lumières, de pétards, de torches ou d'autres signaux, faire tout son possible pour arrêter les trains provenant des deux directions.

PROTECTION D'UNE VOIE IMPRATICABLE OU EXIGEANT LA MARCHE AU RALENTI

40. a) Par mesure de protection, avant d'entreprendre tout travail qui peut rendre la voie principale dangereuse pour la circulation à vitesse normale, ou si la voie est devenue dangereuse de quelque façon, le personnel de la voie ou d'autres employés doivent envoyer un signaleur avec les signaux prescrits, dans chaque direction, à une distance d'au moins 2000 verges du point défectueux ou du lieu de travail.
- b) Après avoir parcouru la distance requise, le signaleur doit choisir un poste d'où il sera vu distinctement par l'équipe des trains qui approchent, à 500 verges si possible. À au moins 200 verges au-delà de ce poste, le signaleur doit, avant de l'occuper, aller placer des pétards espacés de 50 à 100 verges pour produire deux explosions.
- c) Le signaleur ne doit pas quitter son poste tant qu'il n'a pas été rappelé ou remplacé.
- d) Si le signaleur doit aller au-delà de la distance requise, il doit d'abord placer des pétards à cette distance et ensuite à l'endroit d'où il donnera les signaux aux équipes des trains qui approchent.
- e) Le signaleur doit, à l'approche d'un train, donner le signal d'arrêt. La nuit ou par mauvaise visibilité, il doit utiliser pour cela des torches allumées.
- f) Si un train est arrêté par un signaleur, l'équipe doit se conformer aux instructions de ce dernier. Quand le train atteint le point défectueux ou le lieu de travail, elle suit les instructions de la personne responsable.
- g) Chaque signaleur doit avoir avec lui :
- | | |
|----------------------|---|
| Le jour et la nuit : | un drapeau rouge sur support,
au moins huit pétards,
sept torches à flamme rouge. |
| En plus la nuit : | une lanterne à piles. |

STG 1 10000 144

42. Quand par ordre de marche, la protection a été assurée d'après l'exemple 2 du modèle Y, dans un territoire pourvu de la radio et que le responsable en a été averti, la règle 40 peut être modifiée comme suit:

- d) La zone de travaux doit avoir une longueur entre 1 et 3 milles. En cas de nécessité absolue, une longueur additionnelle est accordée selon une entente entre le responsable requérant et le régulateur (CCF) des trains.

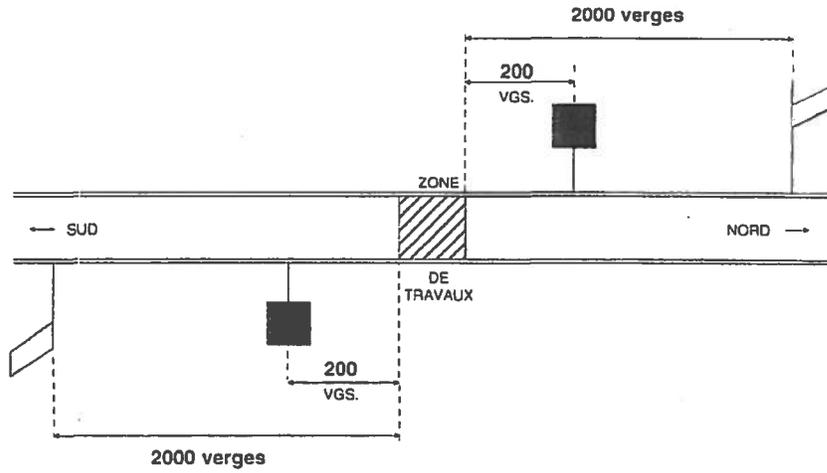
Si un équipement ne peut être enlevé de la voie principale, empêchant ainsi la circulation des trains, la zone de travaux doit englober une voie d'évitement. Dans ce cas et aussi selon les exigences de l'article 8 (Instructions spéciales concernant l'application de la règle 42 en territoire pourvu de la radio), le détenteur de la règle 42 a accès à la voie d'évitement sans avoir obtenu un P.O.V., puisque la voie d'évitement fait partie intégrante de la zone de la règle 42.

- e) Le jour et la nuit, il faut placer un drapeau rouge dans chaque direction, à 200 verges de la zone indiquée dans l'ordre de marche des travaux, de telle sorte que l'équipe d'un train qui approche, l'aperçoive du côté droit de la voie. De plus, il faut ajouter une lanterne à feu rouge la nuit.
- f) Le jour et la nuit, il faut placer un drapeau jaune dans chaque direction, à une distance d'au moins 2000 verges de la zone indiquée dans l'ordre de marche des travaux, de telle sorte que l'équipe d'un train qui approche, l'aperçoive du côté droit de la voie. De plus, il faut ajouter une lanterne à feu jaune la nuit. Autant que possible placer ce signal de façon à ce qu'il puisse être aperçu distinctement à une distance de 500 verges.
- g) Une équipe qui a reçu un ordre de marche établi d'après l'exemple 2 du modèle Y, ne doit pas poursuivre sa marche au-delà des signaux prescrits au paragraphe b), tant que le responsable mentionné dans l'ordre de marche n'a pas donné personnellement ses instructions à l'équipe de train. Pour cela, le responsable peut utiliser la radio. Nulle autre personne n'a le droit de donner ou de faire le relais de ces instructions, sauf dans les cas précisés au paragraphe 2 des (Instructions spéciales additionnelles concernant l'application de la règle 42 en territoire pourvu de la radio).

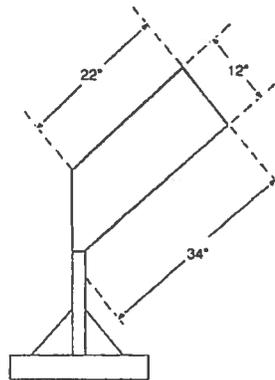


RÈGLE 42 MODIFIÉE COMME SUIT:

POSITION DES DRAPEAUX POUR LES TRAINS VERS LE SUD

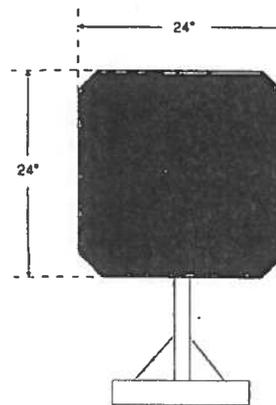


POSITION DES DRAPEAUX POUR LES TRAINS VERS LE NORD



DRAPEAU ÉLOIGNÉ

- JAUNE DES DEUX CÔTÉS -
INDICATION : AVANCER, PRÊT À
S'ARRÊTER AU SIGNAL ROUGE



DRAPEAU D'ARRIVÉE

- ROUGE DES DEUX CÔTÉS -
INDICATION : ARRÊT

INSTRUCTIONS SPÉCIALES ADDITIONNELLES CONCERNANT L'APPLICATION DE LA RÈGLE 42 EN TERRITOIRE POURVU DE COMMUNICATIONS RADIO

1) Seulement lorsqu'il est à l'intérieur de la zone comprise entre les drapeaux jaunes, le responsable doit écrire et répéter au régulateur (CCF) l'ordre de marche (modèle Y) concernant sa zone de travaux. Cette façon de faire a pour but de s'assurer que la zone est bien décrite, que les heures de commencement et de fin des travaux sont bien comprises, et ceci avant de placer ses signaux. Cet ordre de marche n'est pas valide et n'accorde aucune protection contre les trains et les véhicules, tant qu'il n'a pas été répété par le responsable au régulateur (CCF), que ce dernier n'a pas approuvé (complété) cet ordre et que les signaux n'ont pas été mis en place.

2) Circulant en vertu d'un ordre de marche (exemple 2 du modèle Y), un train qui approche de la zone de travaux indiquée et qui ne rencontre pas les signaux de protection prescrits aux paragraphes (b) et (c) de la règle 42, doit quand même arrêter à 200 verges de la zone indiquée dans l'ordre de marche. Il ne doit pas poursuivre sa marche tant que le responsable mentionné dans cet ordre de marche n'aura pas donné ses instructions, par radio ou personnellement. S'il est impossible de communiquer avec le responsable, il faut appeler le régulateur (CCF). Si l'ordre de marche modèle Y n'a pas encore été approuvé (complété), le régulateur (CCF) peut autoriser le train à passer dans les limites. Le train est alors en mesure de poursuivre sa marche à la vitesse de marché à vue jusqu'à ce que la locomotive de tête ait franchi l'extrémité opposée de la zone spécifiée dans l'ordre de marche.

3) L'équipe d'un train qui n'aurait pas reçu un ordre de marche (exemple 2 modèle Y), ou qui en aurait un dont l'échéance est dépassée, doit, à l'approche des signaux qui n'ont pas été enlevés, se guider par leurs indications et communiquer immédiatement avec le régulateur (CCF) pour d'autres directives. Il incombe au responsable de placer et d'enlever les signaux, conformément à l'heure et à la zone de travaux spécifiées dans l'ordre de marche. Le responsable peut confier ces tâches à un employé qualifié du R.E. livre D, seulement si ce dernier est sous sa responsabilité directe. Les équipes de trains ne doivent pas placer ou enlever les signaux à la place du responsable. Lors de l'enlèvement des signaux de protection prescrits par la règle 42, il n'est pas suffisant de les coucher simplement au sol ; il faut les ranger à un endroit où ils ne sont pas visibles et ceci, à la fin de chaque journée de travail.



STG 13003 144

4) Lorsqu'il requiert un ordre de marche (exemple 2 modèle Y), le responsable ne doit pas exiger plus de temps qu'il ne lui en faut.

5) Avant de placer les signaux pour protéger une zone de travaux telle que décrite dans l'ordre de marche, le responsable doit s'assurer qu'il n'y a pas de train dans la zone. Un train qui est à l'intérieur d'une zone de travaux telle que décrite par l'ordre de marche, (exemple 2 modèle Y), à l'heure même indiquée pour le commencement de la période de protection, peut poursuivre sa marche sans arrêt.

6) Le soir précédant les travaux, le responsable doit transmettre au régulateur (CCF), les heures et la zone de protection requises

7) En autorisant un train à traverser la zone de ses travaux, le responsable doit aviser l'équipe du train de la vitesse permise.

8) En aucun temps, les signaux prescrits par la règle 42 ne sont placés entre les aiguillages d'une voie d'évitement. De plus, on ne se sert jamais du nom d'une gare pour désigner une des extrémités d'une zone de travaux. Sauf dans les cas prévus au paragraphe 13, les points milliaires entiers (fractions de milles exclues) sont utilisés.

9) L'ordre de marche pour protection d'après la règle 42 ne sera pas approuvé (complété) si un train se trouve à l'intérieur de la zone de travaux concernée ou sur le point d'y entrer et ce, jusqu'à ce que le train ait libéré cette zone.

10) Le régulateur (CCF) de trains n'approuve (complète) pas d'ordre de marche pour protection d'après la règle 42, avant d'avoir la certitude que la zone est libre de toute circulation autre que celle accordée au responsable.

11) Lorsque les opérateurs de véhicules détiennent un permis pour franchir ou entrer à l'intérieur d'une zone de travaux protégée par la règle 42, ils doivent faire un arrêt au drapeau rouge. De là, ils sont soumis aux directives du responsable de cette zone. Si la communication par radio ou par contact personnel ne peut se faire avec le responsable, il faut communiquer avec le régulateur (CCF) de trains pour obtenir des instructions additionnelles.

12) Il peut arriver que le point d'origine d'un train ou d'un véhicule soit une gare intermédiaire ou que le train ou le véhicule puisse accéder à la voie principale par un aiguillage tel que Q.R., Airport, Pit, Jct Nord, Jct Sud ou Jct Ouest. Si le point d'entrée est situé à l'intérieur d'une zone de protection par ordre de marche selon la règle 42, une grande attention est portée pour s'assurer que toutes les instructions spéciales relatives à cette règle sont strictement observées, en particulier les paragraphes 2 et 8. Dans ce cas, un drapeau rouge doit être mis en place pour empêcher tout train ou véhicule de franchir l'aiguillage qui donne accès à la voie principale protégée.

Aucune protection par ordre de marche selon la règle 42 n'est accordée sur la voie de contournement (tronçon Jct Nord – Jct Ouest).

De plus, aux endroits protégés par des signaux tels que Q.R., Forêt, Jct Nord et Jct Sud, le régulateur (CCF) doit bloquer les leviers de signalisation à la position d'arrêt, avec les dispositifs appropriés. Le régulateur (CCF) ne doit pas enlever ce blocage ou donner l'autorisation de circuler, avant d'être avisé par l'employé dont le nom apparaît dans l'ordre de marche, qu'il peut le faire en toute sécurité.

13) Quand les circonstances l'exigent, un ordre de marche (exemple 2 modèle Y) peut être donné à partir d'un terminus tel que, Port, Wright et Love, en se servant du nom de la gare. Dans ces cas seulement, on place le drapeau rouge à l'aiguillage de sortie de ce terminus et on omet le drapeau jaune. En plus, le régulateur (CCF) doit bloquer les leviers de signalisation à la position d'arrêt. Le régulateur (CCF) ne doit pas enlever ce blocage ou donner l'autorisation de circuler, avant d'être avisé par l'employé dont le nom apparaît dans l'ordre de marche, qu'il peut le faire en toute sécurité.

43C. Quand la vitesse des trains doit être réduite, en raison d'une restriction de vitesse donnée par ordre de marche ou par bulletin d'ordre, cette vitesse ne doit pas être augmentée tant que le train en entier n'a pas franchi l'endroit mentionné. Aucune tolérance n'est permise.

46. Les drapeaux placés conformément à la règle 42 sont fixés sur des supports à une hauteur telle qu'ils puissent être vus distinctement des équipes de trains qui approchent.

47. Lorsqu'il faut se servir de pétards, ils doivent être placés par paires, un à un sur chaque rail, de façon qu'ils explosent simultanément.

48. Les pétards ne doivent pas être placés près des gares ni sur les passages à niveau publics.

CIRCULATION DES TRAINS ET DES LOCOMOTIVES

83. Sauf instructions contraires dans l'Indicateur ou dans les ordres de marche, les chefs de train doivent enregistrer leur train aux gares d'enregistrement que l'Indicateur leur désigne.

83A. Sauf si l'Indicateur ou les ordres de marche ordonnent le contraire, un train ne doit pas quitter sa gare initiale ou d'autres gares désignées dans l'Indicateur sans une feuille de libération (formule C).

83B. Aux gares d'affichage de bulletins, désignées comme telles dans l'Indicateur, l'équipe d'un train doit, avant de commencer son travail, lire les bulletins ou les instructions affichés, et signer le registre des trains là où il y en a un. Les autres employés de l'exploitation ferroviaire ainsi que les opérateurs de véhicules et les contremaîtres doivent bien connaître ces bulletins et ces instructions.

1. Exclusivement pour les bulletins d'ordre (se rattachant à la circulation des trains).
2. Pour les bulletins d'avis émis par la direction de l'Exploitation ferroviaire.
3. Pour les bulletins d'avis émis par la direction de l'Entretien de la voie ferrée.
4. Pour les bulletins d'avis émis par la direction des Télécommunications.
5. Pour les bulletins d'avis émis par la direction de l'Entretien mécanique.
6. Pour les bulletins d'avis général.

83C. Les bulletins seront changés au besoin.

84. Un train ne doit pas se mettre en marche sans que le signal réglementaire de départ ait été donné.

0101 130808 144

85. Dans tous les cas où il y a échange d'ordres de marche, les chefs de train et les mécaniciens doivent s'assurer que les ordres de marche, les feuilles de libération et les instructions que l'on échange sont pleinement compris de part et d'autre. De plus, le paragraphe 2 de la règle 220 s'applique.

90A. Sauf instruction spéciale, si l'équipe comprend un agent de train, celui-ci est posté à l'avant du convoi lors de mouvements entre les gares. Ainsi, il peut voir si le mouvement des trains se fait avec sécurité.

Sauf en cas de nécessité, la présence d'un membre de l'équipe à l'arrière d'un train de minerai en mouvement entre les gares, n'est pas nécessaire.

93. TRIAGES – Dans le triage, les équipes qui doivent manœuvrer des locomotives à partir des voies de l'atelier communiquent avec le contremaître ou le commis au terminus pour savoir s'il y a de la circulation. Le cas échéant, elles doivent elles-mêmes communiquer avec les autres équipes pour connaître leur localisation ainsi que les manœuvres qu'elles doivent effectuer. En tout temps, les équipes doivent être aux aguets, aux endroits où il pourrait y avoir collision.

Avant de circuler, les opérateurs de véhicules et de tout autre équipement mobile doivent communiquer avec le commis au terminus et les équipes de trains qui manœuvrent dans le triage.

97. Les trains facultatifs ne doivent pas circuler sans que l'équipe n'y soit autorisée par un ordre de marche, sauf dans les cas définis par la règle qui suit :

En CCC, l'autorisation de circuler peut être donnée à un train facultatif au moyen d'une feuille de libération qui doit être APPROUVÉE (OK) par le régulateur (CCF).

99. Les chefs de train et les mécaniciens sont responsables de la protection de leur train.

101. Les trains et les locomotives doivent être pleinement protégés contre toute situation connue ou redoutée qui risque de compromettre la sécurité de la circulation ferroviaire.

Lorsque, pour quelque raison que ce soit, une partie détachée d'un train reste stationnaire sur la voie principale, on doit exercer la plus grande vigilance pour protéger cette partie du train au retour de la partie mobile.

Si le chef de train n'est pas à l'avant du train quand le mouvement commence, le mécanicien veille à assurer la protection nécessaire. Des pétarés doivent être placés à une distance suffisante vers l'avant et, de plus, la nuit ou quand le mauvais temps ou d'autres circonstances l'exigent, un feu blanc doit être placé bien en vue sur l'avant du wagon de tête.

La partie détachée ne doit être ni déplacée ni dépassée tant que la locomotive n'est pas de retour, à moins que le mouvement ne soit convenablement protégé.

102. Protection en cas d'urgence

Lorsqu'un train ou une locomotive s'arrête par suite d'un serrage d'urgence des freins ou de toute autre situation anormale risquant de provoquer l'obstruction d'une voie principale ou d'évitement adjacente :

a) Son équipe doit :

- i) émettre immédiatement un message radio sur le canal # 3, dans les termes suivants :

« URGENCE, URGENCE, URGENCE,

_____ sur la voie _____
(train ou locomotive) (désignée)

arrêté(e) (ou s'arrête) en urgence

entre le mille _____ et le mille _____ ou _____ » ;
Gare

- ii) en utilisant la procédure d'appel d'urgence, communiquer le plus tôt possible au régulateur (CCF) l'identification du train ou de la locomotive et le lieu de l'arrêt d'urgence, en indiquant si les voies adjacentes risquent d'être obstruées ;
- iii) en cas d'incapacité de se conformer aux alinéas i) et ii), il faut protéger la voie adjacente conformément à la règle 40 ;
- iv) une inspection complète du train qui s'est arrêté en urgence doit alors être faite.

070-1 713 4439 1494

- b) Les autres trains, locomotives ou véhicules doivent :
 - i) s'arrêter immédiatement s'ils arrivent à proximité de l'endroit indiqué dans le message d'urgence ;
 - ii) s'arrêter avant d'atteindre l'endroit indiqué dans le message d'urgence ;
 - iii) après s'être immobilisés, poursuivre à vitesse de marche à vue, prêts à s'arrêter avant tout obstacle, jusqu'à la confirmation que la voie est libre et sans danger pour la circulation.
- c) Le régulateur (CCF) doit :
 - i) communiquer aux équipes de trains, locomotives ou véhicules qui circulent sur les autres voies, la localisation du train ou de la locomotive qui s'est arrêté en urgence ;
 - ii) informer l'équipe du train ou de la locomotive en arrêt d'urgence lorsque les équipes de tous les trains, locomotives et véhicules concernés, ont été informés de la situation.

103. Quand du matériel roulant est poussé par une locomotive, un membre de l'équipe doit être posté sur l'équipement de tête, là où les signaux nécessaires au mouvement peuvent être donnés convenablement. À moins que les circonstances ne l'exigent, cette règle ne s'applique pas dans un triage lors de l'assemblage d'un train ou en service de manœuvres.

Lorsque du matériel roulant non précédé par une locomotive roule le long d'un chemin ou franchit un passage à niveau qui n'est pas suffisamment protégé par des barrières ou autrement, un membre de l'équipe doit être posté sur le matériel roulant de tête de façon à prévenir les personnes qui occupent la voie, la traversent ou se préparent à le faire.

Sauf spécification contraire, dans les cas prévus aux deux paragraphes précédents, la vitesse de vingt-cinq (25) milles à l'heure ne doit pas être dépassée. De plus, entre le coucher et le lever du soleil, par mauvais temps ou à l'approche des tunnels, des courbes et des ponts, la vitesse doit être réduite davantage.

103 A. Aucun matériel roulant ne peut occuper, même en s'y engageant partiellement, une partie quelconque d'un passage à niveau public pendant plus de cinq minutes. Un passage à niveau public ne doit pas être obstrué par des manœuvres plus de cinq minutes à la fois. Quand un véhicule d'urgence dont les feux clignotent, doit franchir un passage à niveau, toutes les mesures nécessaires pour dégager immédiatement le passage doivent être prises. La nécessité de libérer le passage doit primer, quels que soient les retards causés à la circulation ferroviaire ou les inconvénients subis par la compagnie.

Lorsque la circulation routière doit être protégée à un passage à niveau public, le jour, un signal manuel, et la nuit, une lanterne ou une torche allumée à feu rouge, doivent être utilisés.

Tout matériel roulant ne doit pas être stationné à moins de 100 pieds d'un passage à niveau public, sauf si un membre de l'équipe protège le passage à niveau ou qu'une protection d'un autre genre est assurée.

Dans les cas où des instructions spéciales exigent que des manœuvres sur certains passages à niveau publics soient protégées par un membre de l'équipe, cette protection doit être assurée au sol, au passage à niveau, jusqu'à ce que celui-ci soit complètement occupé.

Quand du matériel roulant a franchi un passage à niveau public protégé par des signaux automatiques et doit revenir sur ce passage, celui-ci doit être protégé par un membre de l'équipe.

Avant de faire une manœuvre sur un passage à niveau public non protégé, sur lequel le mécanicien n'a pas une bonne vue, il faut poster un membre de l'équipe à un endroit d'où il peut surveiller le passage à niveau et donner au mécanicien les signaux ou les instructions nécessaires.

Lorsqu'un passage à niveau public est traversé par deux voies ferrées ou plus et que la visibilité d'un train qui s'en approche est obstruée par du matériel roulant qui est présent sur une voie adjacente, le train ne doit pas franchir le passage à niveau à plus de 10 m/h, tant que le passage n'est pas entièrement occupé.

Lorsque les dispositifs de protection sont déclenchés manuellement aux passages à niveau publics faisant l'objet d'instructions dans l'Indicateur, rien ne doit obstruer le passage à niveau tant que les dispositifs de protection n'ont pas fonctionné pendant au moins vingt secondes.

Les membres de l'équipe ne doivent pas donner aux conducteurs des véhicules routiers le signal de s'engager sur le passage à niveau à moins d'être absolument certains que le franchissement puisse se faire en toute sécurité.

Aucun matériel roulant ou véhicule ne doit être placé à un endroit d'où il ferait fonctionner inutilement les dispositifs de signalisation.

Un employé constatant une anomalie au système de signalisation d'un passage à niveau, doit en faire rapport au régulateur (CCF) dans les plus brefs délais. Ce dernier avise immédiatement la section des télécommunications. Si le système ne fonctionne pas, le régulateur (CCF) émet un ordre de marche aux équipes de tous les trains, stipulant de protéger le passage à niveau ou fait les arrangements nécessaires afin qu'un signaleur y soit assigné pour protéger les usagers de la route.



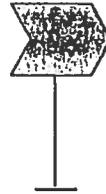


CTO-1 13.08.99 1405

AIGUILLAGES DE VOIE PRINCIPALE



Orientée vers la voie principale.
Position normale.



Orientée vers l'itinéraire dévié.
Position déviée.

AIGUILLAGES À RESSORT



Orientée vers la voie principale.
Position normale.



Orientée vers l'itinéraire dévié.
Position déviée.

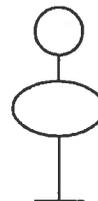
À l'exception des aiguillages à double commande, les aiguillages de la voie principale doivent être munis de voyants réfléchissants de la couleur et de la forme prescrites.

AIGUILLAGES DE TRIAGE - Munies ou non de voyants.

AIGUILLAGES NON AUTOMATIQUES



Orientée vers la voie droite.
Position normale.



Orientée vers l'itinéraire dévié.
Position déviée.

MANŒUVRE DES AIGUILLAGES ET DES DÉRAILLEURS

N.B. Quand des aiguillages à ressort ou des aiguillages à double commande sont manœuvrés à la main, ils sont considérés comme des aiguillages manuels et régis comme tel.

104. AIGUILLAGES MANUELS

Les chefs de train ont la responsabilité de l'orientation des aiguillages qu'eux-mêmes ou les membres de leur équipe manœuvrent à la main. Les autres employés ne sont pas pour autant dispensés de l'obligation de manœuvrer les aiguillages convenablement.

Les employés non qualifiés ne sont pas autorisés à manœuvrer un aiguillage de la voie principale, sans la présence d'un employé qualifié. Ce dernier est responsable de la manœuvre

Les aiguillages de triage qui sont munis de cadenas doivent être mis en position normale et cadénassés après avoir été utilisés.

Les aiguilles doivent toujours être assujetties. Quand les aiguillages de la voie principale ne sont pas utilisés, ils doivent être orientés vers la voie principale et cadénassés. Ceci s'applique à moins que l'aiguillage ne soit sous la garde d'un membre de l'équipe ou soit situé à l'intérieur d'une zone de travaux protégée, selon la règle 266 en CCC ou par un ordre de marche 19R-H.

Après la manœuvre d'un aiguillage, il faut observer la position des aiguilles et du voyant réfléchissant pour s'assurer que l'aiguillage est orienté correctement.

L'équipe d'un train attendant le passage ou la rencontre est toujours responsable de l'orientation correcte de l'aiguillage

L'équipe d'un train ou d'une locomotive qui attend un autre train pour une rencontre ou un dépassement, doit si c'est faisable, s'assurer de la bonne orientation de l'aiguillage que doit franchir le train qui approche.

Un train ou une locomotive ne doit pas obstruer une autre voie tant que les aiguilles reliées à son itinéraire ne sont pas bien orientées. Un aiguillage ne doit pas être manœuvré pendant qu'une partie d'un matériel roulant se trouve entre les aiguilles et le point d'obstruction de la voie à utiliser.

Le parcours à utiliser doit être libre avant de s'engager sur un aiguillage.

010-1 130M30 1495

Quand un train arrive à proximité d'un aiguillage de la voie principale ou qu'il le franchit, les employés doivent se tenir à au moins vingt pieds de l'appareil de manœuvre. Sur une voie simple, ils doivent, si c'est possible, se tenir de l'autre côté de la voie.

Quand un train ou une locomotive quitte la voie principale, l'aiguillage ne doit pas être remis en position normale tant que le train ou la locomotive n'a pas dégagé complètement le point d'obstruction.

Si l'on constate ou soupçonne que les aiguilles ou d'autres parties d'un aiguillage ont été endommagées sur la voie principale ou une voie d'évitement, l'aiguillage doit être protégé selon la règle 40, jusqu'à ce que le régulateur (CCF) en soit averti. Dans le cas d'une autre voie, l'aiguillage doit être protégé jusqu'à ce que le chef de gare ou le contremaître de l'entretien de la voie ferrée en soit averti et que les dispositions nécessaires aient été prises.

Les deux aiguillages d'une voie de liaison doivent être orientés vers celle-ci avant qu'un train ou une locomotive ne commence à faire un mouvement sur cette voie. Le mouvement doit être terminé avant la remise en position normale de l'un ou l'autre des aiguillages. Quand une voie de liaison est utilisée, l'aiguillage de la voie sur laquelle le train ou la locomotive est arrêté doit être réorienté en premier.

Les aiguillages de la voie de liaison à LOVE peuvent demeurer orientés vers celle-ci après le passage d'un train de minerai. Dès qu'un employé qualifié constate cette situation sur les lieux, il doit orienter les deux aiguillages de la voie de liaison en position normale et avertir le régulateur (CCF).

Tous les aiguillages dans les triages du Chemin de fer Cartier sont des aiguillages manuels. En tout temps, ils doivent être manœuvrés à la main, après avoir été bien nettoyés. Ils ne doivent pas être talonnés.

Les membres des équipes de trains doivent s'assurer que les aiguilles sont bien collées aux rails avant d'y faire circuler du matériel roulant.

104 A. AIGUILLAGES À RESSORT

Lors du talonnage d'un aiguillage à ressort, un mouvement qui est arrêté avant que l'aiguillage ne soit entièrement franchi, ne doit pas être repris en sens inverse ni le jeu des attelages modifié, tant que l'aiguillage n'a pas été orienté convenablement à la main.

Quand un train ou une locomotive est arrêté par un signal fixe régissant le passage sur un aiguillage à ressort pris en pointe, les aiguilles doivent être examinées. Si elles ne sont pas fermées convenablement ni ne peuvent être fermées à la main, elles doivent être cramponnées dans la position voulue avant d'être utilisées. Une fois l'aiguillage franchi, les crampons doivent être enlevés et le régulateur (CCF) doit en être averti immédiatement. Ce dernier avise le responsable de l'entretien de la voie. Si les aiguilles sont dans la position voulue, l'équipage du train se conforme à l'indication du signal.

À moins qu'une indication de signal ne permette d'avancer, les trains ou les locomotives doivent s'arrêter pour que les aiguillages à ressort de la voie principale soient examinés avant la prise en pointes.

104 B. AIGUILLAGES À DOUBLE COMMANDE

Lorsqu'un train ou une locomotive est arrêté par un signal régissant un mouvement sur un aiguillage à double commande et lorsque tout indique qu'il n'y a pas de mouvement qui s'y oppose, un membre de l'équipe doit communiquer immédiatement avec le régulateur (CCF) et doit suivre ses instructions.

1. Si le train doit poursuivre sa route, le régulateur (CCF) donne des instructions selon la règle 264, et s'il doit reculer, selon la règle 266. Ces instructions qui doivent inclure l'itinéraire sont transcrites sur une feuille de libération (formule "C") et répétées au régulateur (CCF) pour s'assurer qu'elles sont bien comprises.
2. Si le train doit franchir un aiguillage à double commande pour y faire des manœuvres, alors que le signal donne l'indication d'arrêt, une autorisation verbale ou écrite doit être obtenue du régulateur (CCF).
3. **Utilisation manuelle d'un aiguillage à double commande :**

Quand le levier sélecteur est placé en position manuelle, tous les signaux régissant les mouvements sur l'aiguillage donnent l'indication d'arrêt. Cette indication peut être considérée comme temporairement suspendue pour le train ou la locomotive autorisé à faire les manœuvres

Aucune manœuvre ne doit être faite avant qu'on ait fait pivoter le levier sélecteur de la position "manœuvre électrique (motor)" à la position "manuelle (hand)". Le levier de manœuvre à main doit ensuite être

actionné jusqu'à ce que les aiguilles se déplacent d'un côté comme de l'autre. Il faut alors orienter l'aiguillage pour l'itinéraire à suivre. Le levier sélecteur doit être gardé en position manuelle jusqu'à ce que les manœuvres soient terminées.

Dans tous les cas, lorsque les manœuvres sont terminées, le levier sélecteur doit être replacé à la position "manœuvre électrique" et cadencé. S'il s'agit de matériel roulant, cette opération peut être faite dès que les roues occupent les aiguilles. S'il s'agit d'autre équipement, elle doit être faite après que les aiguilles sont libérées. Le régulateur (CCF) doit en être prévenu aussitôt.

104D. Les locomotives ne doivent déverser ni sable ni eau sur les aiguillages à ressort ou les aiguillages à manœuvre électrique.

104 E. DÉRAILLEURS - Quand un dérailleur est installé sur une voie autre que la voie principale, les employés doivent s'assurer qu'il est disposé convenablement sur cette voie avant que des signaux ne soient donnés pour y effectuer des mouvements. Sauf instructions contraires, en l'absence de mouvements, qu'il y ait ou non du matériel roulant sur cette voie, les dérailleurs doivent demeurer en position de déraillement et cadencés. Les employés doivent savoir où sont ces dérailleurs.

105. Sous réserve de l'indication des signaux, les trains ou les locomotives qui utilisent une voie autre que la voie principale doivent circuler à vitesse de marche à vue.

105 A. C'est seulement en cas d'urgence et avec la permission du régulateur (CCF) que des wagons sont laissés dans les voies d'évitement.

106. Les trains circulent sous la direction du chef de train. En l'absence d'un chef de train, c'est le mécanicien qui remplit les fonctions de chef de train.

Les chefs de train, les mécaniciens, les agents de train et les pilotes (lorsqu'il y en a) sont responsables de la sécurité de leur train et de l'application du Règlement. Dans des circonstances non prévues par le Règlement, ils doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la protection. Les autres employés n'en sont pas pour autant dégagés des obligations que leur impose le Règlement.

107. Les équipes de train doivent observer la plus grande prudence en longeant un train qui transporte des personnes. Lorsqu'il y a embarquement, débarquement ou déchargement, la circulation est

STATION 1445

interdite sur une voie qui coupe le trajet emprunté par les personnes à moins que le mouvement ne soit protégé convenablement.

La protection des personnes doit être assurée conjointement par les équipes des trains concernés et le régulateur (CCF).

108. En cas d'équivoque ou d'incertitude, la solution qui assure la plus grande sécurité doit être adoptée.

110. Les employés qui manœuvrent de l'équipement de déneigement doivent faire preuve de prudence à l'égard des gens et des véhicules qui pourraient être situés sur les débarcadères ou les voies adjacentes. Ils doivent utiliser le klaxon pour annoncer leur approche.

Dans ces circonstances, il faut relever la charrue avant, fermer les ailes à neige et circuler à une vitesse réduite ne dépassant pas quinze milles à l'heure. Cette règle s'applique également lors du croisement ou du dépassement d'un train, ou à l'approche d'installations qui risqueraient d'être endommagées.

Lorsque c'est possible, les employés doivent aviser les équipes de déneigement de l'endroit où ils se trouvent.

111. Lorsque leurs fonctions le leur permettent, les employés qui se retrouvent dans le voisinage de trains en mouvement, doivent observer l'état de cet équipement.

Lorsque leur train est arrêté, les membres des équipes de trains se postent au sol, à un endroit d'où ils peuvent le mieux observer les deux côtés des trains qui passeront devant eux. Si leur train est en mouvement, un membre de l'équipe se poste sur la plate-forme arrière, lorsqu'il y en a une. S'ils aperçoivent des déficiences compromettant la sécurité de l'équipage et/ou du train observé, ils doivent tout faire pour l'arrêter, tout en respectant les règles de sécurité.

Avant le départ, les chefs de train et les agents de train doivent s'assurer que le matériel roulant de leur train est en bon état. Ils doivent l'examiner chaque fois qu'ils en ont l'occasion, tout particulièrement le matériel roulant ajouté au train durant le parcours.

À chaque fois que cela est possible, un membre de l'équipe d'un train de marchandises se poste au sol de manière à pouvoir examiner son train qui circule devant lui.

Quand c'est possible, les équipes de trains et de locomotives en mouvement doivent guetter les signaux que pourraient leur donner d'autres employés sur l'état de leur train.

Les membres de l'équipe postés à l'arrière des trains en mouvement doivent observer fréquemment la voie pour noter tout ce qui indiquerait qu'une partie quelconque de l'équipement d'un train traîne au sol.

Les employés d'un train en mouvement doivent examiner le train aussi souvent que possible de façon à s'assurer que tout est en bon état.

Un train de marchandises doit démarrer lentement et s'immobiliser pour permettre aux membres de l'équipe d'y monter.

À chaque endroit où du matériel roulant est ajouté à un convoi alors qu'il n'y a pas d'inspecteur de wagons en fonction, ce matériel roulant doit être inspecté par un membre de l'équipe de train, afin de déterminer si :

- a)
 - I) la caisse est inclinée d'un côté,
 - II) la caisse s'affaisse,
 - III) la caisse est mal placée sur le bogie,
 - IV) un objet traîne en-dessous du bogie,
 - V) un objet dépasse du côté de la caisse,
 - VI) le chargement n'est pas bien arrimé,
 - VII) les portes sont mal fixées,
 - VIII) un dispositif de sécurité est manquant ou brisé,
 - IX) dans le cas d'un wagon portant un placard indiquant qu'il transporte des matières dangereuses :
 - le chargement fuit,
 - il occupe une position interdite par la section IX de l'Indicateur en vigueur.
- b) le wagon est mal attelé,
- c) les roues ou les coussinets ont surchauffé,
- d) une roue est rompue ou porte un méplat ou une fissure importante,
- e) un frein ne s'est pas desserré,

- f) il existe tout autre danger apparent qui pourrait causer un accident avant l'arrivée du train à destination.

Lorsqu'une défectuosité pouvant menacer la sécurité est détectée, la personne responsable du train doit prendre les mesures appropriées pour éliminer ou minimiser tout danger potentiel, c'est-à-dire :

- a) réparer la défectuosité
- b) réduire la vitesse du train
- c) retirer du convoi le matériel roulant défectueux
- d) prendre toute autre mesure jugée nécessaire pour assurer la sécurité.

112. L'immobilisation du matériel roulant laissé, où que ce soit, doit être assurée par le serrage d'un nombre suffisant de freins à main. Le nombre suffisant de freins à main se vérifie en relâchant les freins à air sur les wagons et en observant le jeu des attelages avant de les désaccoupler. Si du matériel roulant est laissé sur une voie d'évitement, il faut l'atteler au matériel roulant qui pourrait déjà s'y trouver, à moins que la présence d'un passage à niveau public ou d'autres causes ne nécessitent leur séparation. Avant de désaccoupler du matériel roulant, il faut s'assurer que tout ce qui les relie entre eux, (boyaux à air, fils électriques, passerelles, etc.) a été enlevé.

Les freins à main de chaque locomotive laissée en stationnement doivent être appliqués.

Où qu'il se trouve, du matériel roulant devant être attelé, doit être convenablement immobilisé.

Avant d'atteler ou de mettre en marche de matériel roulant qui est en cours de chargement ou de déchargement, il faut prévenir toutes les personnes qui sont à l'intérieur ou à proximité. Les dispositifs servant au chargement, au déchargement ou au transport doivent préalablement avoir été enlevés.

À moins que le mouvement ne soit convenablement protégé, le matériel roulant ne doit pas être déplacé de façon à obstruer d'autres voies.

Pendant les manœuvres de triage, il faut utiliser les freins à air des wagons passagers, des wagons logement et des wagons portant un placard indiquant qu'ils contiennent des marchandises dangereuses.

Une locomotive ou un train approchant ces wagons doit faire un arrêt complet avant de procéder à l'attelage. Ces wagons ne doivent pas être désaccouplés lorsqu'ils sont en mouvement.

113. Sauf indication contraire, lorsqu'il faut emprunter une voie d'évitement, les branchements ne doivent pas être traversés à plus de quinze (15) milles à l'heure.

À l'extrémité nord de toutes les voies d'évitement, sauf à Love, se trouvent des aiguillages à ressort. Ils sont talonnables (en circulant vers le nord) à la condition de s'y engager à pas plus de vingt (20) milles à l'heure et ce, jusqu'à ce que le train en entier ait libéré l'aiguillage.

RÈGLES DE LA CIRCULATION DES TRAINS PAR ORDRES DE MARCHÉ

201. Quand la circulation en exige l'usage, les ordres de marche sont transmis sous l'autorité et avec la signature du responsable de la régulation ou des régulateurs (CCF) désignés. Ils ne doivent contenir que les instructions et les renseignements essentiels à cette circulation.

Quand on peut les utiliser, les ordres de marche doivent être brefs et clairs, selon les modèles prescrits. Ils ne doivent porter ni effaçure, ni modification, ni interlignage.

Dans les ordres de marche, les mots ou les chiffres ne doivent être entourés ni de parenthèses, ni de cercles, ni d'autres marques.

Les différents modèles d'ordres de marche peuvent être combinés en un seul, pourvu que tous les mouvements compris dans cette combinaison concernent directement le train mentionné en premier lieu dans cet ordre de marche.

202. Chaque ordre de marche doit être donné à tous les employés et pour tous les trains auxquels il est destiné, en utilisant les mêmes mots.

203. Les ordres de marche doivent porter des numéros consécutifs débutant chaque jour à partir de minuit.

Par contre, les ordres de marche ayant trait à la voie ou à diverses circonstances doivent porter des numéros consécutifs appartenant à une série distincte. Si ces ordres de marche restent en vigueur, ils doivent être renouvelés toutes les deux semaines.

204. Les ordres de marche doivent être adressés à ceux qui doivent les exécuter ou s'y conformer ; l'endroit où chacun doit recevoir sa copie étant mentionné. Les ordres destinés à un train doivent être considérés comme étant adressés au chef de train, au mécanicien et aussi au pilote, de même qu'aux responsables de chasse-neige, le cas échéant. Les ordres adressés aux chefs de triage peuvent être utilisés seulement par les équipes, à l'intérieur des zones de triage. Une copie doit être fournie à chaque employé concerné.

205. Chaque ordre de marche doit être écrit en entier, dans le livre approprié qui se trouve dans le bureau du régulateur (CCF). Chaque ordre doit comporter :

- le nom des gares
- le nom des employés qui répètent l'ordre
- l'heure de signature
- le nom des destinataires qui ont signé l'ordre
- l'heure à laquelle l'ordre a été complété
- les initiales du régulateur (CCF).

Ces inscriptions doivent être faites immédiatement sur le formulaire prescrit, jamais de mémoire ni à partir d'un mémo.

Lorsqu'un ordre de marche a été répété, rien ne doit y être ajouté.

206. Dans les ordres de marche, les trains facultatifs, sont désignés de la façon suivante : "Facultatif" suivi du numéro de locomotive et de la direction du train. Exemple : "Facultatif 86 Sud".

Par contre, les trains facultatifs de travaux sont désignés de la façon suivante : "Facultatif de travaux" suivi du numéro de locomotive. Exemple : "Facultatif de travaux 86".

Lorsque deux locomotives ou plus sont attelées, le numéro de la locomotive de tête est utilisé dans les ordres de marche. Toutefois, quand une locomotive est placée à la tête d'un train mais n'y demeure que sur une partie du parcours, le numéro de la locomotive allant d'un bout à l'autre de ce parcours, peut être utilisé.

Lors de la transmission et de la répétition des ordres de marche, des feuilles de libération et des permis d'occupation de la voie, les numéros sont prononcés comme mots et ensuite chiffre par chiffre. Exemple : (456) prononcer quatre cent cinquante-six et ensuite quatre, cinq, six. Tous les noms de gare sont prononcés comme mots et ensuite épelés lettre par lettre.

Exemple: (BAKER), prononcer Baker et ensuite épeler B, A, K, E, R.

Les chiffres inférieurs à 10 sont épelés.

Exemple: (7), prononcer sept et ensuite épeler S, E, P, T.

N.B. Le numéro sur la feuille de libération est écrit en chiffres et le nombre d'ordres dans la section 1 est écrit en lettres.

Quand les ordres de marche sont transmis par téléphone ou par radio, le régulateur (CCF) doit écrire l'ordre en même temps qu'il le transmet, sauf lorsqu'il s'agit d'ordres de marche ayant trait à la voie ou à certaines circonstances. Au fur et à mesure de la lecture, il doit vérifier et souligner chacun des mots et des chiffres, chaque fois qu'ils lui sont répétés.

209. L'employé qui doit transcrire des ordres de marche doit le faire en une seule fois, sur copies multiples, au fur et à mesure qu'il les reçoit. Il doit garder une copie de chaque ordre de marche. Les espaces réservés pour "complété", "heure", et "signature", doivent être remplis de sa main.

Si un ordre de marche doit être réécrit, l'employé doit faire des copies additionnelles en se servant d'une copie déjà complétée. Il doit en répéter le contenu au régulateur (CCF), chaque fois que des copies additionnelles sont faites. La date d'origine, l'heure de la répétition et l'heure à laquelle l'ordre de marche est "complété" ne doivent pas être changées. Le nom du premier employé qui a copié l'ordre doit être inscrit de même que les initiales de l'employé qui a fait les copies additionnelles.

Le régulateur (CCF) doit inscrire chaque répétition dans son livre d'ordres de marche.

Si une erreur se produit au cours de la transmission d'un ordre de marche, et avant qu'il ne soit répété, toutes les copies de cet ordre doivent être immédiatement détruites. De plus, le régulateur (CCF) doit inscrire la mention "Nul", sur l'ordre de marche original, dans le livre d'ordres de marche. S'il est retransmis, un autre numéro doit lui être donné.

CTO-1 134833 1405

210C. Après avoir reçu les ordres de marche et les feuilles de libération, les chefs de train et les mécaniciens doivent, dès que possible, exiger que les membres de leur équipe les lisent à haute voix. Ils s'assurent, hors de tout doute, que les exigences de ces ordres de marche et feuilles de libération sont bien comprises. Les membres des équipes doivent, si c'est nécessaire, rappeler aux chefs de train et aux mécaniciens le contenu de ces ordres et feuilles de libération.

211. Des feuilles de libération doivent accompagner tous les ordres de marche remis aux équipes de train. Les équipes de train et de locomotive doivent s'assurer que leur train est correctement désigné et que les numéros des ordres de marche qui figurent sur la feuille de libération correspondent aux numéros des ordres de marche reçus. Les employés doivent garder une copie de chaque feuille de libération.

214. Un ordre de marche "répété" mais non "complété", considéré uniquement comme un ordre de retenue pour le train auquel il est destiné. Entre le moment où l'ordre de marche est répété et celui où il est complété, son contenu ne peut être modifié.

220. Les ordres de marche demeurent en vigueur jusqu'à leur exécution, leur remplacement ou leur annulation.

Quand un ou plusieurs membres d'une équipe changent de train ou sont remplacés, ou quand des instructions spéciales l'ordonnent, les ordres de marche, les feuilles de libération et les instructions en leur possession doivent tous être remis au chef de train ou au mécanicien de l'équipe qui prend la relève. Il faut s'assurer que ces derniers comprennent bien le contenu de ces documents. Avant le départ, le mécanicien doit les lire au chef du train, à haute voix.

Remplacement d'un régulateur (CCF)

- Le régulateur (CCF) remplacé doit transcrire, dans le livre d'ordres de marche, l'identification de tous les ordres de marche en vigueur ainsi que tous les renseignements pertinents.
- Le régulateur (CCF) qui prend la relève doit lire, à haute voix et distinctement, ces ordres et renseignements en présence du régulateur (CCF) qu'il remplace. De plus, il doit apposer ses initiales sur les ordres de marche.
- Tous les deux doivent signer le document de transfert et s'assurer que les ordres et renseignements sont bien compris.
- Ces transcriptions et signatures sont faites à l'encre.



010-1 130030 1405

223. Les signaux et les abréviations qui suivent peuvent être utilisés:

CCCCommande Centralisée de la Circulation

Com..... Complété

Cc Copie

FacFacultatif

LocLocomotive

Mdses Marchandises

Jct.....Jonction

MinsMinutes

N°.....Numéro

OKApprouvé

OSRapport de trains

PortPort-Cartier

TrvTravaux

Wright.....Mont-Wright

JanJanvier

FévFévrier

AvrAvril

Juil.....Juillet

SeptSeptembre

Oct.....Octobre

NovNovembre

DécDécembre

Les initiales du responsable de la régulation ou celles du régulateur (CCF).

Les abréviations habituelles des mois.

En transmettant, répétant, copiant et inscrivant les ordres de marche, il faut s'en tenir à l'orthographe des noms de gares adoptés dans l'Indicateur.

Aucune autre abréviation n'est autorisée.

MODÈLES D'ORDRES DE MARCHE

N.B. Dans les exemples de modèles d'ordres de marche qui suivent, les noms des gares sont représentés par des lettres. Les mots et les chiffres soulignés doivent être transmis et répétés selon la règle 206, mais les soulignements ne doivent pas apparaître dans les ordres de marche.

Modèle H - (VOIE SIMPLE) TRAINS FACULTATIFS DE TRAVAUX

- (1) **Loc 73** circulera comme facultatif de travaux
De 0730
Jusqu'à 1830
entre D et F.

Sans se protéger contre les trains facultatifs.

Quand deux trains facultatifs de travaux occupent la voie à l'intérieur de la même zone de travaux, l'exemple (2) peut servir.

- (2) **Loc 33 et 34**
circuleront comme facultatifs de travaux
De 0730
Jusqu'à 1830
entre D et F
Se protégeant l'un contre l'autre.
Sans se protéger contre les trains facultatifs.

(IMPRIMÉ SUR PAPIER JAUNE)

LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CARTIER

MODÈLE 19 R - H

ORDRE DE MARCHÉ - N° : _____

Date : _____

Pour :	LOCO _____	À :	_____
Signatures	1. LOCO _____ Circulera comme Facultatif de Travaux De : _____ Jusqu'à : _____ Entre _____ et _____ Sans se protéger contre les Trains Facultatifs		
	2. LOCO _____ et _____ Circuleront comme _____ Facultatifs de Travaux De : _____ Jusqu'à : _____ Entre _____ et _____ Se protégeant l'un contre l'autre Sans se protéger contre les Trains Facultatifs		
	Répété à : _____ A été : _____ Heure : _____ Sig. : _____		

CTO-1 12/03/99 1445

SE 1543 - MS 00001-10 2001

Modèle L - ANNULATION D'UN ORDRE DE MARCHÉ

- (1) **Ordre N° 10
(ou 10 du 26 mars)
est annulé.**

L'ordre de marche qui en annule un autre doit en mentionner la date s'il s'agit d'une date antérieure.

Modèle Q - ANNONCE D'UN NOUVEL INDICATEUR OU D'UN SUPPLÉMENT

- (1) **L'Indicateur N° 10
(ou le supplément N° 1 de l'Indicateur N° 10)
entrera en vigueur à
0001
dimanche 2 mai.**

Les trains ou les locomotives ne doivent pas occuper la voie principale après l'heure et la date d'entrée en vigueur, tant que leurs équipes n'ont pas reçu un exemplaire du nouvel Indicateur.

Modèle V - PRÉCISION SUR LA VITESSE D'UN TRAIN

- (1) **Ne pas dépasser
10 milles à l'heure entre
le mille 12.1
et le mille 12.5
(ou au mille 12.5)**

Ce modèle doit être utilisé quand, conformément à la règle 43 C, on fait savoir qu'il est dangereux de circuler sur la voie à la vitesse normale, ou lorsque d'autres circonstances l'exigent.

(IMPRIMÉ SUR PAPIER JAUNE)

LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CARTIER

MODÈLE 19 R - V

ORDRE DE MARCHÉ - N° : _____

Date : _____

Pour : TOUS LES TRAINS		À :	
Signatures	1. Ne pas dépasser		
	_____ milles à l'heure entre le mille _____ et le mille _____		
	_____ milles à l'heure entre le mille _____ et le mille _____		
	_____ milles à l'heure entre le mille _____ et le mille _____		
	_____ milles à l'heure entre le mille _____ et le mille _____		
	_____ milles à l'heure entre le mille _____ et le mille _____		
	_____ milles à l'heure entre le mille _____ et le mille _____		
	2. Ne pas dépasser		
	_____ milles à l'heure au mille _____		
	_____ milles à l'heure au mille _____		
	_____ milles à l'heure au mille _____		
	_____ milles à l'heure au mille _____		
_____ milles à l'heure au mille _____			
_____ milles à l'heure au mille _____			
A été : _____		Répété à : _____	Heure : _____ Sig. : _____

STATION 1-1010

Modèle Y — PROTECTION DES TRAVAUX DE LA VOIE.

- (2) Entre les heures suivantes
0730
et 1730
les trains vers le nord approcheront
du signal rouge
au mille 122
et les trains vers le sud approcheront
du signal rouge
au mille 127
prêts à s'arrêter et ne dépasseront pas
ce signal sans que des instructions ne
soient reçues du responsable: _____
soit par communication radio ou contact
personnel.

L'exemple (2) sera utilisé en territoire pourvu de la radio pour assurer la protection des travaux de la voie par ordre de marche selon la règle 42.





(IMPRIMÉ SUR PAPIER JAUNE)

19R - Y pour le responsable de la zone de travaux.

LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CARTIER

MODÈLE 19 R - Y RÈGLE 42

ORDRE DE MARCHÉ - N° : _____

Date: _____

Pour:	À:
S i g n a t u r e s	<p>Entre les heures suivantes : _____</p> <p>_____</p> <p>et _____</p> <p>les trains vers le nord approcheront du Signal Rouge -</p> <p>au mille _____</p> <p>et les trains vers le sud approcheront du Signal Rouge -</p> <p>au mille _____</p> <p>prêts à s'arrêter et ne dépasseront pas ce Signal sans que des instructions soient reçues du responsable : _____</p> <p>soit par Radio-Communication ou contact personnel.</p>
	<p style="text-align: right;">Répété à: _____</p> <p>A été: _____ Heure: _____ Sig.: _____</p>

CTO-1 13 JAN 30 1405

NS-1077, Rev. 3, octobre 2002

19R - Y destinée aux équipes de trains pour englober toutes les zones de travaux.

(IMPRIMÉ SUR PAPIER JAUNE)

LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CARTIER

MODÈLE 19 R - Y RÈGLE 42

Date : _____

Pour:		à:				
Ordre n°	Contremaître	Heure	Heure	Mille	et Mille	Annule

Entre les heures mentionnées, tous les trains approcheront des signaux rouges aux milles mentionnés, prêt à s'arrêter et ne dépasseront pas ces signaux tant que des instructions ne sont pas reçues du responsable nommé ci-haut, soit par communication radio ou contact personnel, ou conformément à l'alinéa 2 des instructions spéciales additionnelles relativement à l'application de la règle 42, en territoire pourvu de la radio.

Répété à: _____

A été: _____ Heure: _____ Sig.: _____

SE-1066 (R) 2 (02/01/02)



Feuille de libération formule C
(IMPRIMÉ SUR PAPIER VERT)

58.1011, rév. 2, octobre 1977	LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CARTIER	
Feuille de libération - Formule C No. _____		
Gare: _____	Date: _____	
Train: _____		
1. J'ai _____ Ordres de marche pour votre train.		
2. Les ordres de marche pour votre train sont: _____		
3. Votre train est autorisé à avancer à marche à vue au signal d'arrêt.		
à _____	sur _____	selon la règle 264
ENDROIT	VOIE	
4. Sous _____		
Votre train reçoit possession exclusive de la voie pour travaux.		
entre: _____	et: _____	jusqu'à: _____
ENDROIT	ENDROIT	HEURE
Prolongée jusqu'à _____ Heure _____ OK à _____ Régulateur _____		
O.K. à _____	Signature du régulateur _____	EMPLOI _____
HEURE		EMPLOI
Cette feuille de libération ne dispense pas les employés d'observer toutes les Instructions spéciales qui sont en vigueur.		

ST-1 130000 1485

(IMPRIMÉ SUR PAPIER ROSE)

Vitesse de marche à vue - Formule D

<small>56.1016 rev. 3 novembre 1999</small>		
LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CARTIER		
Vitesse de marche à vue - Formule D N° _____		
_____	_____	_____
Gare du mille	Train	Date
Votre train doit avancer à vitesse de marche à vue jusqu'à : _____ heures, à cause du		
véhicule n° : _____		
Circulant dans votre zone de travaux jusqu'à : _____ heures		
Prolongée jusqu'à _____ Heure OK, à _____ Régulateur _____		
O.K. à _____	Initiales du régulateur _____	_____
Heure		Signature chef de train

Autorisation Formule J

	
LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CARTIER	
AUTORISATION FORMULE J N° : _____	
Gare : _____	Date : _____
Train : _____	
1. Votre train est autorisé de circuler à la vitesse de la voie.	
De _____ À _____	
2. Signal de voie libre obtenu à _____	
Vitesse réduite signal de voie libre obtenu à _____	
Approuvé à : _____	Initiales du régulateur _____
Heure	Emploi
Cette autorisation ne dispense pas les employés d'observer les instructions spéciales en vigueur.	
<small>56-1108, rév. 2, novembre 1997</small>	

(IMPRIMÉ SUR PAPIER JAUNE)

LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CARTIER

MODÈLE 19 R

ORDRE DE MARCHÉ - N° :

Date :

Pour :		À :	
Signatures			
	A été :	Heure :	Sig. :

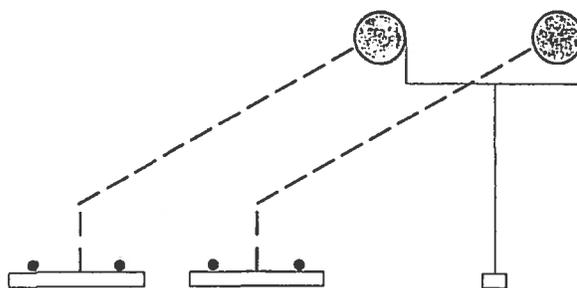
CTO-1 13/09/2014

96-1000 (Rev. C. octobre 2007)

DESCRIPTION GÉNÉRALE ET EMPLACEMENT DES SIGNAUX

246. Généralement, les signaux fixes, sauf ceux des aiguillages, sont placés au-dessus ou à la droite de la voie qu'ils régissent. Quand les circonstances imposent d'autres emplacements, ils sont indiqués dans des instructions spéciales.

247. Sur les cantilevers à signaux multiples, la correspondance entre une voie et le signal qui régît sa circulation, est illustrée à la figure suivante :



CANTILEVER MULTIPLE

N.B. Le signal de gauche régît la circulation sur la voie de gauche et le signal de droite régît la circulation sur la voie de droite.

248. Les signaux du type "signaux à feux de couleur" donnent leurs indications par la couleur, leur disposition ou par clignotement. Ces signaux sont disposés pour être vu par l'équipe des trains qui approchent.

RÈGLES DE LA COMMANDE CENTRALISÉE DE LA CIRCULATION (CCC)

263. En CCC, la circulation des trains ou des locomotives est régie par les signaux de canton. Elle est dirigée par le régulateur (CCF), qui donne, au besoin, des instructions supplémentaires.

Le régulateur (CCF) doit être averti à l'avance de toute circonstance connue qui retarderait le train ou l'empêcherait de circuler à la vitesse permise.

264. Quand un train ou une locomotive est arrêté par un signal donnant l'indication «ARRÊT», alors qu'aucun mouvement incompatible ne s'annonce:

- a) Un membre de l'équipe doit communiquer immédiatement avec le régulateur (CCF). Il doit lui transmettre son nom, sa fonction, le numéro du train ou de la locomotive et préciser l'endroit où il se trouve.
- b) Si aucun mouvement ne s'y oppose, le régulateur (CCF) peut autoriser le franchissement du signal par le train ou la locomotive. Auparavant, il doit assurer la protection nécessaire contre tous les mouvements contraires. Le train ou la locomotive dont l'équipe reçoit une telle autorisation, doit circuler à vitesse de marche à vue jusqu'au signal suivant. Aux aiguillages à ressort, l'équipe doit se conformer à la règle 104A et aux aiguillages à double commande, à la règle 104B.
- c) Le régulateur (CCF) inscrit les instructions au fur et à mesure qu'il les transmet. Les instructions reçues du régulateur (CCF) doivent être prises par écrit et répétées avant d'être exécutées.

N.B. Lorsque le régulateur (CCF) autorise l'entrée dans une voie d'évitement ou un terminal, les instructions n'ont pas besoin d'être prises par écrit.

265. Quand un train ou une locomotive est arrêté par un signal donnant l'indication «ARRÊT», alors que tous les moyens de communication font défaut, ce signal peut être franchi avec la protection d'un signaleur. Toutefois, il peut être franchi seulement pour entrer dans la voie d'évitement ou pour libérer la voie principale régie par ce signal. Aux aiguillages à ressort, on doit se conformer à la règle 104A, et aux aiguillages à double commande, au paragraphe 2 de la règle 104B.

CTO-1 12/19/80 1485

266. Un train ou une locomotive peut occuper en exclusivité une ou plusieurs voies, à l'intérieur d'une zone désignée et durant une période déterminée, quand le régulateur (CCF) l'y autorise. Il le fait de la manière suivante: "(train ou locomotive) peut utiliser (voie ou voies) entre (endroit) et (endroit) (ou à.....) de (heure) jusqu'à (heure)".

Quand un employé demande à utiliser une ou plusieurs voies pour exécuter des travaux durant une période déterminée, il doit transmettre son nom, sa fonction, le numéro du train ou de la locomotive et préciser l'endroit où il se trouve. Il doit aussi spécifier les limites de temps, la zone de travaux et la partie de la voie ou des voies qu'il doit utiliser pour ces travaux. Quand une telle autorisation est accordée, les instructions doivent être prises par écrit et répétées au régulateur (CCF) avant d'être exécutées. En fonction de la présente règle, aucun mouvement ne peut être fait avant que le mécanicien n'ait pris connaissance des instructions et qu'il sache bien à quoi s'en tenir sur la zone de travaux et les limites de temps.

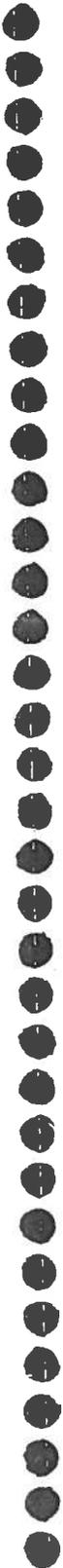
Une fois le train ou la locomotive entré dans la zone désignée, le régulateur (CCF) doit bloquer à «ARRÊT» tous les dispositifs qui commandent les signaux régissant l'entrée dans cette zone. Il ne doit ni débloquer les dispositifs ni permettre à aucun autre train ou locomotive d'entrer dans cette zone, avant que l'équipe du train détenant l'exclusivité, n'ait annulé sa feuille de libération.

Tant que la zone de travaux lui est réservée, le train ou la locomotive peut utiliser dans les deux sens la voie ou les voies spécifiées, sans la protection d'un signaleur.

Le train ou la locomotive doit libérer la ou les voies désignées, et les aiguilles doivent être remises en position normale avant l'expiration de la période mentionnée. Ensuite, le régulateur (CCF) doit en être avisé.

Pour occuper plus longtemps la ou les voies, il faut obtenir l'autorisation du régulateur (CCF) avant l'expiration de la période déjà accordée.

Le responsable du train ou de la locomotive qui, à l'heure indiquée, n'a pas libéré la ou les voies, doit communiquer immédiatement avec le régulateur (CCF) et se conformer à ses instructions. Si les communications venaient à manquer, le train ou la locomotive doit avancer à vitesse de marche à vue jusqu'au prochain point de communication ou jusqu'à ce qu'il atteigne un signal qui lui permet d'avancer à vitesse normale, et ce, uniquement dans la zone de travaux qui lui a été accordée.



268. Un train ou une locomotive ne doit ni occuper ni obstruer une voie principale, ni occuper de nouveau une voie principale après l'avoir libérée sans y être autorisé par l'indication du signal ou par le régulateur (CCF).

269 Dans la zone de la CCC, lorsque les signaux fonctionnent, la protection arrière d'un train ou d'une locomotive n'est pas nécessaire sur la voie principale.

272 Quand l'exploitation en CCC est interrompue ou suspendue, les équipes de train suivent les instructions du régulateur (CCF).

273. Au besoin, des instructions spéciales sont données pour régler ce mode d'exploitation.

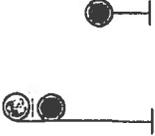
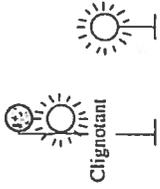
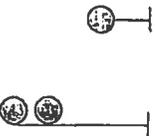
CT0-1 12.0000 1406

SIGNAUX DE CANTON ET D'ENCLÈCHEMENT

Les signaux suivants seront vus là où les circonstances l'exigent. Les illustrations ci-après donnent les indications réglementaires. D'autres indications figureront dans des instructions spéciales. Les feux peuvent être placés d'un côté ou de l'autre du mât porteur de signaux. Des plaques numérotées peuvent servir à préciser l'emplacement des signaux.

RÈGLE		INDICATION
281		Avancer.
284		Avancer, approcher du signal suivant à petite vitesse. Les trains qui dépassent la vitesse moyenne doivent immédiatement revenir à cette vitesse.
285		Avancer, prêt à s'arrêter au signal suivant. Les trains qui dépassent la vitesse moyenne doivent immédiatement revenir à cette vitesse. Le ralentissement à la vitesse moyenne doit commencer avant le franchissement du signal.



287		Petite vitesse signal voie libre	Avancer à petite vitesse à l'intérieur de zones d'enclenchement ou en traversant des aiguillages.
288	 <p>Clignotant</p>	Petite vitesse signal d'approche	Avancer, prêt à s'arrêter au signal suivant. Petite vitesse à l'intérieur de zones d'enclenchement ou en traversant les aiguillages; la vitesse moyenne ne doit pas alors être dépassée avant qu'une indication plus favorable ait été acceptée.
290		Signal restrictif	Avancer à vitesse de marche à vue.
292		Signal d'arrêt	S'arrêter.

RÈGLES DU CANTONNEMENT AUTOMATIQUE

514. Un train ou une locomotive qui s'introduit dans un canton entre des signaux, doit se protéger comme l'exige le Règlement et doit avancer à vitesse de marche à vue jusqu'au signal suivant, à moins que la voie ne soit visiblement libre jusqu'au signal suivant et que ce signal, par son indication, permette d'avancer.

517. Si une partie quelconque d'un train ou d'une locomotive brûle un signal donnant l'indication «ARRÊT», l'avant du train ou de la locomotive doit être protégé immédiatement. Cette protection se fait de la façon suivante. Un membre de l'équipe va se placer à une distance qui permet à l'équipe d'un train ou au conducteur d'un véhicule qui approche de voir distinctement les signaux d'arrêt à au moins 300 verges du train à protéger, et en plus un membre de l'équipe doit tout faire pour entrer en communication radio avec tel train ou véhicule. Ensuite, un membre de l'équipe doit communiquer avec le régulateur (CCF) puis se conformer à ses instructions.





5071 000001 1-010

**RÈGLEMENT CONCERNANT L'USAGE, L'ENTRETIEN ET LES
MANŒUVRES DES VÉHICULES, REMORQUES ET LORRIES**

DÉFINITIONS Le présent règlement désigne par le terme "VÉHICULE" toute unité motrice tirant son énergie d'une source quelconque. Par le terme "REMORQUE" : voiture munie de freins servant au transport des employés. Par le terme "LORRIES" : chariot servant au transport d'outils, de rails, de fournitures, de matériaux, etc. L'abréviation "POV" est utilisé pour un permis d'occupation de la voie pour un mouvement donc le mouvement est unidirectionnel. Le terme "POV avec possession exclusive de la voie" est désigné pour un POV dont le mouvement est dans les deux directions. Le terme «VIGIE» définit un employé qualifié de l'équipe qui participe à la validation du POV. Cet employé qualifié doit avoir réussi l'examen du livre "D" et détenir un certificat de compétence valide en matière de règles d'exploitation.

1000 Un employé qualifié est la seule personne autorisée à opérer un véhicule sur la voie ferrée, il ne doit pas mettre ce véhicule en marche sans être en mesure d'en diriger tous les mouvements ; toutefois, une permission spéciale peut être donnée par l'inspecteur des règlements ou son remplaçant pour permettre à un véhicule n'appartenant pas à la compagnie de circuler sur la voie principale. Tous les employés qualifiés doivent détenir un permis de conduire valide, délivré par la SAAQ et de la classe appropriée.

1001 Avant de s'engager sur la voie principale on doit obtenir du régulateur la localisation exacte des trains qui doivent circuler dans ce territoire. Cette information est aussi disponible par terminaux et télécopieurs à tous les endroits où ce service est offert.

1002 L'employé qualifié à qui un véhicule est confié, est responsable de son opération de même que de son entretien. Il doit l'inspecter quotidiennement pour s'assurer qu'il est en bon état. Il doit remplir les rapports prescrits et faire une demande dans le système d'entretien approprié pour rapporter toutes déficiences. Seul le détenteur du permis est autorisé à conduire le véhicule.

1003 Il est défendu de se servir d'un véhicule autrement que pour le travail de la compagnie. Autant que possible les véhicules rail-route ne doivent pas servir au travail dans les cours de triage. Seuls les employés au travail ont le droit de monter à bord de ces véhicules et circuler sur la voie. Toute autre personne doit avoir une permission spéciale et apposer sa signature sur le formulaire de dégagement de responsabilité. Le transport d'armes à feu sur ces véhicules est strictement défendu, sauf en cas de permission spéciale de l'inspecteur des règlements ou son remplaçant.

CT01 10000 1000

1004 Des attelages à double sécurité doivent être utilisés en tout temps en manœuvrant des lorries ou remorques.

1005 Il est défendu d'installer sur un véhicule des dispositifs non approuvés. Dans la mesure du possible tous les véhicules doivent être isolés afin de ne pas causer d'indication de voie occupée.

1006 On doit garder en opération et en bonne condition, les dispositifs de balayage de rail lorsque le véhicule est en usage.

1007 Toute opération de véhicule se fait sous la protection d'un permis d'occupation de la voie.

Les opérateurs de véhicules doivent avoir une provision suffisante de formulaires de POV lorsqu'ils sont au travail; ces formulaires sont fournis par leurs sections respectives. Tous les POV doivent être écrits à l'encre indélébile.

Dans tous les cas d'accidents ou d'incidents, le livret de POV doit être remis dans les plus brefs délais au supérieur immédiat de l'employé ou à l'inspecteur des règlements. Le livret de permis est un document officiel, il est en lien avec à l'employé qualifié et non au véhicule. De plus, quand le livret est terminé, il doit être retourné sans délai à l'inspecteur des règlements.

1008 Un employé qualifié en charge d'un véhicule qui circule sur la voie ferrée doit avoir en sa possession, son permis de conduire et son certificat Livre D valides, une copie de l'Indicateur en vigueur, du règlement d'exploitation, des règles de sécurité et une clef d'aiguillage.

On doit toujours avoir dans ce véhicule les signaux réglementaires, une trousse de premier soins et une trousse de signalisation.

Les signaux réglementaires doivent être transportés dans des boîtes spéciales et non dispersés dans les boîtes à outils ou autres.

1009 Pour éviter les déraillements, l'employé qualifié en charge d'un véhicule doit s'assurer de l'état d'enneigement de la voie avant de s'engager sur une portion qui en est recouverte. La vigilance est de la plus haute importance dans l'exercice de vos fonctions et la règle 1006 doit être observée.

Tout véhicule rail-route déraillé, peu importe la saison, doit être apporté au débarcadère le plus près ou dans une voie auxiliaire et ce, à une vitesse n'excédant pas 5 milles à l'heure, et ne doit franchir aucun pont. De plus,

le régulateur des trains doit être immédiatement avisé. Une étiquette rouge "HORS D'USAGE" doit toujours être apposée au volant avec la mention "DÉRAILLEMENT". Les détails et causes du déraillement doivent toujours être inscrits dans le logiciel de gestion d'entretien, sous forme de demande de travail.

1010 Pendant une tempête, en temps de brume ou avec présence de fumée, les véhicules peuvent circuler sur la voie ferrée, en autant que leur circulation ne mette pas en danger la sécurité et n'entrave pas la circulation des trains.

Le jour et la nuit, sur chaque véhicule, on place un phare allumé à l'avant et une lumière rouge à l'arrière. En plus, on doit utiliser les gyrophares lorsque les véhicules munis de tels feux sont en marche ou arrêtés sur la voie principale. On doit prendre toutes les précautions nécessaires pour protéger le véhicule. Les lumières doivent être éteintes lorsque le véhicule est enlevé de la voie ou sur la voie d'évitement lors du croisement d'un train.

1011 L'employé qualifié doit conduire le véhicule en tout temps avec grande précaution, tout en étant conscient de la possibilité que la voie principale peut être obstruée ou en usage.

1012 Il est défendu de pousser des lorries chargés de rails, de matières dangereuses ou d'explosifs ainsi que ceux dont le chargement nuit à la visibilité de l'opérateur, excepté si ces lorries sont précédés d'une remorque munie de dispositif de balayage de rails et qu'il y ait à bord un employé qualifié pour guider l'opérateur à l'aide de la radio.

S'il est nécessaire pour la bonne marche des opérations de pousser des lorries, ceci peut se faire en autant que l'on se conforme aux règles 1019 et 1020.

1013 Les remorques ne doivent pas être poussées par un véhicule à moins qu'elles ne soient munies de dispositifs de balayage de rails et qu'il y ait à bord un employé qualifié pour guider l'opérateur à l'aide de la radio. Les remorques tirées par un véhicule, doivent être placées sur la voie de manière à ce que le serre-freins ait une bonne visibilité de l'opérateur du véhicule. Chaque fois que tel véhicule transportant des employés est mis en marche, une personne sur chaque remorque doit être désignée comme serre-freins, elle doit être continuellement aux aguets pour recevoir les signaux de l'opérateur du véhicule. Lorsqu'une remorque transportant des employés est tirée par un véhicule, l'opérateur doit donner un signal de marche afin que les freins soient desserrés sur la remorque.

STC 2000 1000

Lorsqu'on désire ralentir ou s'arrêter, l'opérateur du véhicule doit demander l'application des freins sur la remorque en utilisant la communication par radio, ou tout autre signal convenu entre lui et le serre-freins. Excepté dans les cas d'urgence, ce signal doit être donné avant que les freins ne soient appliqués sur le véhicule afin de permettre l'application des freins sur la remorque pour éviter le surplus de jeu entre les attelages.

Quand cela est possible, en plus du serre-freins sur la remorque, un employé est désigné comme guetteur arrière sur le véhicule.

1014 Il est défendu aux employés, ainsi qu'à toute autre personne de monter ou descendre d'un véhicule en marche ainsi que de s'asseoir sur le plancher d'un véhicule ou d'une remorque en marche. Il est aussi défendu de s'asseoir sur le plancher ou de se tenir debout sur un lorry en marche.

1015 Toutes les personnes voyageant dans un véhicule ou une remorque, doivent être assises et leur nombre doit être limité au nombre de sièges disponibles. L'employé qualifié en charge du véhicule doit s'assurer que les occupants sont assis de manière à éviter tout danger, que leurs pieds ne pendent pas à l'extérieur de la remorque et de manière à ne pas obstruer la vue ou gêner les mouvements de l'opérateur.

1016 Immédiatement après la mise en marche d'un véhicule sur la voie et chaque fois qu'un changement dans les conditions de circulation risque d'avoir une incidence sur la capacité d'arrêt du véhicule, on doit appliquer les freins afin de s'assurer qu'ils fonctionnent bien. On doit appliquer les freins graduellement, excepté en cas d'urgence.

1017 Sauf en cas d'urgence ou de nécessité absolue, il est défendu d'atteler un véhicule à une locomotive ou à un train. Il doit y avoir une distance d'au moins 500 pieds entre le véhicule et un train en marche sur la même voie. Le véhicule ne doit pas être approché à moins de 200 pieds d'une locomotive ou d'un train stationné sur la même voie, sans avoir été avisé par l'équipe de train, qu'on peut l'approcher en toute sécurité.

1018 Il doit y avoir une distance d'au moins 500 pieds entre deux véhicules en marche. Dans tous les cas, avant d'arrêter, l'employé qualifié du véhicule qui précède doit le signaler à celui qui suit, en se servant de la radio, ou de tout autre signal convenu entre eux.

1019 On ne doit pas faire usage des véhicules, si leur utilisation est un risque d'accident. En tout temps, l'usage des véhicules doit se faire avec beaucoup de prudence, et l'employé qualifié doit être en mesure DE POUVOIR S'ARRÊTER EN DEÇA DE LA MOITIÉ DE LA PORTÉE DE LA VUE, EN S'ASSURANT QUE LA VOIE EST LIBRE.

Vitesse maximale permise en : Milles à l'heure

Sur tous les ponts et tunnels : 10

Véhicules rail-route (seul) 40

Draisines et autres véhicules 35

Tout véhicule tirant un maximum de deux (2) lorries vides ou chargés d'outils routiniers bien assujettis 30

Tout véhicule tirant plus de deux (2) lorries vides ou chargés d'outils routiniers bien assujettis 25

Tout véhicule tirant des lorries chargés de fournitures, rails, matériaux ou équipement 20

Tout véhicule tirant des remorques transportant des employés 25

Tout véhicule poussant des lorries ou remorques munies de freins 15

Véhicules avec lorries de dépannage 25

Véhicules d'entretien avec le wagon plate-forme
- Chargé 30
- Vide 35

Meuleuse de rail RG-3 seul 35

Meuleuse de rail RG-3 avec wagon citerne 25

Pelle excavatrice (Hy-traker) 30

Camion de Service 25

Entre le coucher et le lever du soleil, par temps de tempête, de brume ou de présence fumée, la vitesse doit être réduite en conséquence.

501 8883 1019

1020 L'employé qualifié d'un véhicule doit tenir compte qu'il lui faut une plus grande distance d'arrêt lorsque les rails sont glissants à cause du givre, de lubrification, de pentes ou autres conditions.

1021 À l'approche des passages à niveau publics, un véhicule doit être tenu sous contrôle, de façon à pouvoir s'arrêter subitement, excepté aux passages à niveau munis de dispositifs de protection, mentionnés dans l'Indicateur (voir règle 1085).

Les véhicules doivent être arrêtés avant de s'engager sur un passage à niveau lorsque la vue est obstruée, et si nécessaire, un employé doit se rendre au passage à niveau pour protéger le mouvement du véhicule.

Aux passages à niveau les véhicules et les piétons ont la priorité sur tous les véhicules ferroviaires sauf les trains.

1022 On doit approcher tous les aiguillages avec beaucoup de précaution et faire un arrêt avant de procéder sur une aiguillage à double commande.

1023 On ne permet jamais le stationnement des véhicules sur les aiguilles de voie principale.

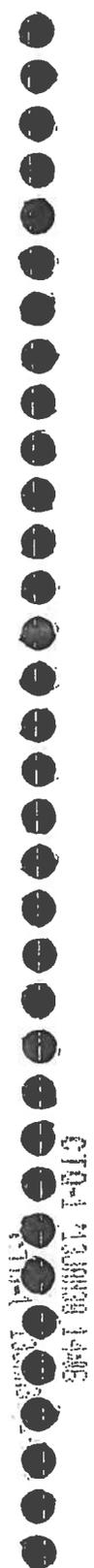
1024 En approchant des personnes ou des animaux qui se trouvent sur ou près de la voie, un véhicule doit être tenu sous contrôle de façon à pouvoir l'arrêter subitement.

1025 Un véhicule doit être arrêté lorsqu'un train approche sur une voie adjacente, et les occupants doivent descendre du véhicule et des remorques et se mettre dans un endroit sûr, d'où ils peuvent faire l'inspection du train.

1026 Les employés doivent observer les trains qui passent afin de constater les défauts qu'il peut y avoir. Il doivent diffuser leurs constatations, à l'équipe de ce train en se servant de la radio.

S'il est impossible de communiquer avec l'équipe de train, ils doivent avvertir le régulateur immédiatement.

1027 Un véhicule doit approcher avec précaution les ponts, les tunnels et les courbes où la visibilité est mauvaise. En tout temps, sur les ponts et dans les tunnels, la vitesse de 10 milles à l'heure ne doit pas être dépassée.



1028 Il faut circuler en véhicule avec une grande précaution en passant près d'un train sur une voie adjacente où il y a des opérations de transbordement de marchandises. Ne jamais circuler avec ces véhicules le long d'un train du côté où les passagers montent ou descendent.

Lorsque l'on doit circuler le long d'un train ou autre équipement stationné sur une voie adjacente, l'opérateur du véhicule doit si possible établir une communication par radio avec l'équipe de train ou de tout autre équipement impliqué et se conformer à leurs directives, s'il y en a.

S'il s'avère impossible d'établir une communication radio, l'opérateur doit circuler à une vitesse maximum de 5 milles à l'heure s'attendant à tout instant à voir survenir un employé. En plus, sur les véhicules qui en sont équipés, l'opérateur doit actionner le klaxon à intervalles fréquents pour signaler sa présence.

1029 Lorsqu'il est nécessaire de manœuvrer un aiguillage de voie principale, les employés qui n'ont pas passé avec satisfaction les examens sur le règlement d'exploitation, ne sont pas autorisés à le faire sans la présence d'un employé qui a passé ces examens et qui détient un certificat à cet effet; ce dernier est responsable de la manœuvre. Après usage, l'aiguillage est remis en position normale et cadenassé. Les aiguillages à ressort ne doivent pas être actionnés par les véhicules sauf ceux dont les essieux ferroviaires sont rigides et dont le poids minimal est de 8 000 livres pour chaque essieu. Ces aiguillages sont manœuvrés manuellement pour tous les autres véhicules.

1030 Un aiguillage à double commande ne doit pas être actionné à la main pour le déplacement d'un véhicule lorsque la manœuvre peut se faire électriquement. Lorsqu'il est nécessaire de réorienter les aiguilles pour le déplacement d'un véhicule ou autre, l'employé qualifié doit demander au régulateur de manier à distance l'aiguillage ou bien de lui accorder la permission pour l'opération manuelle.

Lorsque la permission est accordée pour l'opération manuelle, l'aiguillage doit être retourné en mode manœuvre électrique le plus tôt possible et le régulateur doit être averti que l'opération manuelle est terminée.

On ne doit pas faire usage des aiguillages de la voie principale dans un territoire à commande centralisée de la circulation sans la permission du régulateur, et ces aiguillages doivent être replacés en position normale le plus tôt possible et le régulateur avisé.

1031 Afin d'éviter tout danger de blessures, L'employé qualifié doit avoir une entente définie avec le régulateur, avant de nettoyer, lubrifier ou travailler sur ou près des aiguillages à double commande ou à ressort. L'intervention dans l'aiguillage est toujours protégé par un ou deux POV qui englobent cet aiguillage.

1032 Les employés doivent être conscients que les trains peuvent circuler dans les voies d'évitement sans arrêt dans un territoire à commande centralisée de la circulation. Par conséquent, toutes les voies d'évitement sont considérées comme voies principales. Toutefois, il n'est pas nécessaire d'avoir la permission du régulateur pour manœuvrer les aiguillages des voies auxiliaires. Après la manœuvre terminée, ces aiguillages doivent être replacés en position normale le plus tôt possible et cadénassés.

1033 À moins d'urgence, on ne transporte pas de rails, de traverses ou d'autres matériaux semblables sur les véhicules, à moins que ceux-ci ne soient prévus à cet usage et même dans les cas exceptionnels, on prend les plus grandes précautions. Les fournitures, les outils et autres matériaux transportés sur un véhicule ou lorry doivent être soigneusement placés de manière à ne pas tomber.

1034 Il est défendu de faire éclater volontairement des pétards par un véhicule. L'employé qualifié est responsable de la remise en place immédiate sur le rail, des pétards enlevés pour le passage du véhicule, ou dont l'explosion a été causée par le véhicule.

1035 L'employé qualifié doit vérifier fréquemment l'usure du boudin de roues des équipements dont ils est responsable. Des instructions spéciales peuvent être données au besoin. L'écartement des roues-guides des véhicules rail-route est vérifié périodiquement à l'atelier de réparations en suivant les normes du fabricant.

1036 Lorsqu'un véhicule, remorque ou lorry doit être enlevé de la voie, le placer en sécurité à au moins huit pieds du rail le plus près. On ne doit pas laisser un véhicule près d'un passage à niveau, ni de façon à obstruer la vue d'un tel passage, sauf en cas d'urgence. On ne doit jamais le laisser sur une pente sans qu'il soit bien immobilisé.

1037 En plus des règles 93 et 104 du règlement d'exploitation, les instructions spéciales suivantes s'appliquent dans les triages.

Les équipes doivent être aux aguets en tout temps.

Avant de circuler dans les triages, les opérateurs de véhicule ou de tout autre équipement mobile doivent communiquer avec le bureau du terminus sur le canal 3 et si le cas se présente avec les équipes qui manœuvrent dans le triage.

1038 Pour les équipes de travaux en voie, il est obligatoire, au début de chaque quart de travail et chaque fois que les conditions ou circonstances changent, pour le responsable d'un groupe de travail de tenir une séance de briefing pour toutes les personnes travaillant dans son équipe. À la fin de la séance de briefing tous les membres de l'équipe doivent confirmer leur compréhension de son contenu en y apposant leurs initiales. Les détails du briefing doivent être consignés de façon à ce qu'ils puissent être facilement consultés par chaque membre d'équipe.

PERMIS D'OCCUPATION DE LA VOIE (POV)

1070 Lorsqu'il est nécessaire de manœuvrer un véhicule d'un endroit où il y a communication avec le régulateur, l'employé qualifié doit appeler le régulateur, lui donner son prénom, son nom, son numéro de matricule, sa localisation, le numéro du véhicule, et l'informer du trajet à parcourir. Il doit soigneusement spécifier d'où il doit partir et où il doit aller, et tous les renseignements pertinents au trajet.

1071 Chaque mouvement de véhicule doit être protégé par le régulateur en émettant un POV autorisant l'opérateur à procéder d'un endroit désigné à un autre pour une période de temps définie. Ce POV doit être entré au système de contrôle de la circulation ferroviaire pour bloquer la signalisation du canton à arrêt et le régulateur doit vérifier si le blocage est bien en fonction avant l'approbation du POV.

Un POV reste en vigueur jusqu'à son annulation ou son remplacement.

Le régulateur ne doit pas enlever le blocage ni donner le signal de procéder à un train dans le territoire spécifié avant que l'employé qualifié du véhicule n'ait rapporté la voie libérée.

Les informations reçues, qui concernent un POV de véhicule, doivent être écrites à l'encre sur le formulaire de POV au moment même où le régulateur les donne.

Lorsque l'on transmet ou répète un POV par téléphone ou par radio, toutes les gares et les numéros doivent être répétés tel que prescrit au Règlement d'exploitation, Règle 206, alinéa 4 et 223.

Après l'approbation du POV par le régulateur, l'employé qualifié pourra procéder dans le territoire spécifié se protégeant contre les mouvements venant de l'arrière. Lorsqu'il arrête ou ralenti son véhicule et que la vision arrière est moindre que 500 pieds. Il doit être aux aguets continuellement pour les véhicules qui le précèdent, de même que les obstructions, et ceci en conformité avec la Règle 1019.

Aucun mouvement inverse ne peut être fait, excepté si l'employé qualifié détient un POV avec possession exclusive de la voie. Sur les voies d'évitement les mouvements dans les deux sens sont permis à une vitesse n'excédant pas 15 milles à l'heure.

Le POV avec possession exclusive de la voie pourra être accordée dans les cas suivants.

- En suivant un train dans le même canton et que la notation suivante soit faite sur le POV dans les remarques: **APRÈS FACULTATIF SUD OU NORD**, et le numéro de la locomotive de tête.
- En partance d'un endroit désigné dans un canton après qu'un train est passé cet endroit et que l'employé qualifié ait identifié le train, et assuré le régulateur qu'il est passé et que la notation suivante soit faite sur le permis dans les remarques: **APRÈS FACULTATIF SUD OU NORD** et le numéro de la locomotive de tête.

Le POV avec possession exclusive de la voie est émis pour la protection d'un seul véhicule.

Lorsque nécessaire de déplacer de l'équipement additionnel, tous les véhicules sont accouplés ensemble, avec un accouplement adéquat et approuvé, exception faite de ce qui suit :

Pour les équipes d'entretien spéciales, nécessitant la présence de plusieurs véhicules à l'intérieur d'une même zone de travail, elles peuvent être protégées par un seul POV avec possession exclusive de la voie émis à un employé qualifié qui occupe le véhicule de tête ou celui de queue. Cet opérateur et une vigie placée à l'autre extrémité du convoi sont responsables de la protection à l'intérieur de cette zone, mais par contre, chaque opérateur demeure toujours responsable de la manœuvre sécuritaire de son véhicule. **La distance doit être la plus courte possible sans nuire au déroulement du travail.** Il est bien entendu que l'employé qualifié détenant le POV avec possession exclusive de la voie doit se rapporter au régulateur aux intervalles déterminés par celui-ci.

Dans tous les cas non prévus par les règlements, il en demeure la responsabilité du régulateur de juger de la possibilité d'accorder un POV avec possession exclusive de la voie par rapport aux circonstances et aux situations au moment de la demande. Autant que possible, pas plus de **DEUX (2) heures** à la fois, ne sont accordées.

Nulle autre personne n'a le droit de demander ou d'exiger de se faire protéger par le détenteur d'un POV avec possession exclusive de la voie, ou d'inciter celui-ci à le faire.

1072 À l'heure limite indiquée sur le POV, le véhicule doit être enlevé de la voie et y laisser le champ libre, ou doit être protégé en suivant strictement les règlements et les instructions qui s'appliquent aux mouvements des véhicules. Les opérateurs de véhicules doivent se rapporter avant l'heure limite ou à n'importe quel temps avant l'heure limite quand le POV n'est plus nécessaire.

L'employé qualifié demande l'annulation d'un POV en spécifiant son PRÉNOM et son NOM, le NUMERO DU POV et la limite de voie accordée sur ce POV.

Le régulateur répète cette information à l'employé qualifié et après vérification lui donne l'heure d'annulation du POV, et l'opérateur répète l'heure d'annulation au régulateur.

1073 Lorsque le régulateur reçoit une demande d'autorisation pour l'opération d'un véhicule et que ceci est impossible à cause d'un train de travaux déjà en opération dans ce territoire, l'employé qualifié doit en être avisé. Si l'opération du véhicule est **absolument nécessaire**, tel mouvement doit se faire seulement si le véhicule peut approcher le train de travaux en toute sécurité, et lorsque le train est autorisé à procéder à vitesse de marche à vue. Lorsque nécessaire, et selon les conditions suivantes, un l'employé qualifié peut être autorisé par POV à :

Pénétrer les limites de travail d'un seul train de travaux en obtenant un POV avec possession exclusive de la voie se protégeant contre le facultatif de travaux.

Cette autorisation ne doit pas être accordée avant qu'une entente définie soit faite entre l'employé qualifié, le chef de train et le régulateur.

Le régulateur doit émettre une formule "D" au chef de train, limitant ce train à une vitesse de marche à vue pour la durée limite du POV et ceci avant que le POV du véhicule soit émis.

S'il devient nécessaire d'opérer un véhicule à l'avant d'un train unidirectionnel, ceci se fait selon les instructions du régulateur principal ou son remplaçant.

1074 Les opérateurs de véhicules doivent lire à haute voix à tous les autres occupants du véhicule, le contenu de tous les POV reçus et **tous** doivent s'assurer de bien comprendre les limites de la voie et le temps accordés. Les occupants du véhicule doivent si nécessaire rappeler aux opérateurs de véhicules, leurs POV, limites de la voie et de temps.

S'il y a au moins un autre employé qualifié, l'un d'entre eux est identifié comme vigie. Il doit avoir pris connaissance des détails du permis au moment même où le régulateur les donne par radio et il doit initialiser le formulaire de POV.

1075 Dans une équipe qui circule avec plus d'un véhicule, le titulaire du permis et la vigie doivent obligatoirement occuper des véhicules situés aux extrémités de l'équipe.

Une fois que le POV est approuvé par le régulateur, et que la vigie a répété correctement le contenu par radio, le détenteur du POV inscrit lui-même les initiales de la vigie sur le formulaire de POV pour certifier que la répétition est conforme.

En tout temps, le détenteur du POV doit avoir reçu par radio la permission de la vigie avant d'annuler le POV.

Si l'équipe est formée de quatre véhicules ou plus, elle est protégée par la prise de deux POV par les employés qualifiés situés aux extrémités de l'équipe. De plus, ces deux employés qualifiés agissent comme vigie l'un envers l'autre.

Les deux détenteurs de POV doivent en tout temps être en mesure de pouvoir communiquer par radio.

Tout autre déplacement de véhicule se fait séparément, sous la protection de POV individuel.

Dans tous les cas, c'est la responsabilité du détenteur du POV de s'assurer que tout équipement protégé de cette façon a libéré la voie avant d'annuler le POV.

1076 Lorsqu'un véhicule s'arrête dans des circonstances où il peut être rejoint par un autre véhicule et que la vision arrière est moindre que 500 pieds, à cause de la courbure de la voie ou des conditions climatiques, un signaleur ira à l'arrière à 500 pieds, et place un drapeau rouge entre les rails.

Lorsque le drapeau est enlevé, une torche à flamme rouge est placée à cet endroit avant de retourner au véhicule.

Ceci fournit une protection par signaux manuels contre les véhicules venant de l'arrière seulement. Les véhicules ne doivent pas franchir les torches allumées.

1077 Le numérotage des cantons pour l'émission des permis de véhicules est
comme suit pour régler la marche des véhicules dans les cantons suivants:

DIVISION SUD

PORT - Q.R.	10
Q.R. - ABLE SUD	100
ABLE SUD - BAKER SUD (incl. Voie d'évitement ABLE)	200
BAKER SUD - CHARLES SUD (incl. Voie d'évitement BAKER)	300
CHARLES SUD - DOG SUD (incl. Voie d'évitement CHARLES)	400
DOG SUD - EVA SUD (incl. Voie d'évitement DOG)	500
EVA SUD - FORÊT (incl. Voie d'évitement EVA)	600
FORÊT - FOX SUD	650
FOX SUD - GEORGES SUD (incl. Voie d'évitement FOX)	700
GEORGES SUD - HOW SUD (incl. Voie d'évitement GEORGES)	800
HOW SUD - ITEM SUD (incl. Voie d'évitement HOW)	900
ITEM SUD - JIG SUD (incl. Voie d'évitement ITEM)	1000
JIG SUD - KAY SUD (incl. Voie d'évitement JIG)	1100
KAY SUD - LOVE SUD (incl. Voie d'évitement KAY)	1200
LOVE SUD - MILLE 170 (incl. Voie d'évitement LOVE SUD)	1300

DIVISION NORD

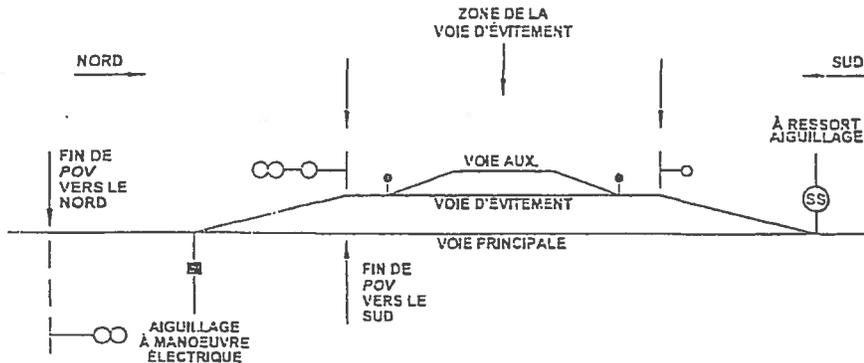
MILLE 170 - LOVE NORD (incl. Voie d'évitement LOVE NORD)	1400
LOVE NORD - JCT SUD	1500
JCT SUD - JCT NORD	1600
JCT NORD - NAN SUD (incl. Voie d'évitement MIKE) *	1700
NAN SUD - OBOE SUD (incl. Voie d'évitement NAN)	1800
OBOE SUD - PAT SUD (incl. Voie d'évitement OBOE)	1900
PAT SUD - QUEEN SUD (incl. Voie d'évitement PAT)	2000
QUEEN SUD - ROB SUD (incl. Voie d'évitement QUEEN)	2300
ROB SUD - WRIGHT (incl. Voie d'évitement ROB)	2400
JCT SUD - JCT OUEST **	2500
JCT OUEST - LAC J. **	2700
JCT OUEST - JCT NORD (contournement) **	2900

* L'accès à la voie d'évitement MIKE est régi par les signaux à JCT NORD.
L'accès à la voie de contournement à JCT NORD est régi par le signal
à MIKE SUD.

** UN SEUL POV À LA FOIS SERA ÉMIS POUR CHAQUE CANTON ET
TOUJOURS AVEC POSSESSION EXCLUSIVE DE LA VOIE.
TOUTES LES RÈGLES DE VÉHICULES QUI RÉFÈRENT AUX POV
AVEC POSSESSION EXCLUSIVE DEMEURENT EN VIGUEUR

CTO-1 733993 1486

1078 Les employés qualifiés se conforment aux règles suivantes en se servant de POV.



1079 Quand un POV est émis pour une voie d'évitement, cela veut dire que le véhicule peut occuper l'espace entre les signaux de la voie d'évitement.

1080 Lorsqu'un employé qualifié détient un POV pour une voie d'évitement et obtient un nouveau POV pour la voie principale, le POV pour la voie d'évitement doit être annulé immédiatement dès qu'il arrive sur la voie principale, de même s'il possède un POV pour la voie principale et qu'il obtient un POV pour une voie d'évitement, son POV pour la voie principale doit être annulé immédiatement dès qu'il entre dans la voie d'évitement.

Lorsqu'il est nécessaire de travailler aux environs des aiguillages et que pour certaines raisons valables, il est nécessaire de voyager de la voie d'évitement à la voie principale ou vice-versa, les deux POV restent en vigueur, et ceci pour une distance et une période de temps raisonnables suivant une entente définie entre le régulateur et l'opérateur du véhicule.

Deux POV peuvent aussi être donnés en direction nord pour les cantons (Port - Q.R., Q.R. - Able), (Forêt - Fox, Fox - Georges), (Nord Love - Jct Sud et Jct Sud - Jct Nord).

En direction sud cette procédure s'applique de (Jct Nord - Jct Sud, Jct Sud - Nord Love), (Fox - Forêt et Forêt - Eva).

Il est bien entendu que ceci s'applique seulement s'il n'y a pas d'arrêts prévus dans ces cantons.

1082 Lorsqu'il est nécessaire de travailler sur la voie entre les signaux opposés qui régissent un aiguillage à double commande ou sur l'aiguillage à ressort, ceci se fait en conformité avec le règle 1031.

1083 Un seul POV à la fois est en vigueur pour un même employé qualifié de véhicule à l'exception des cas prévus à l'article 1080 ou lorsque la manœuvre se fait d'une limite à une autre. Le POV précédent est annulé dès que le véhicule entre dans la nouvelle limite de la voie.

1084 Quand un véhicule doit libérer la voie d'évitement pour occuper la voie principale entre les deux aiguillages d'une voie d'évitement ou vice-versa, et si aucun mouvement ne s'y oppose, l'employé qualifié peut passer l'aiguillage après avoir reçu la permission verbale du régulateur. Ceci s'applique aussi à Q.R., Airport, Jct Sud, Jct Nord et Jct Ouest et MILLE 226.

1085 Aux passages à niveau protégés par un système de signalisation automatique, tous les véhicules, remorques, lorries ou autre équipement roulant, sauf le RG-3, qui n'actionnent pas le système de signalisation doivent arrêter à pas moins de 20 pieds avant le passage à niveau, et un membre de l'équipe doit signaler au passage en se servant des signaux réglementaires, après quoi le véhicule ou autre équipement peut passer à une vitesse n'excédant pas 10 milles à l'heure.

Lorsqu'un système de signalisation peut être opéré par un système d'interrupteur, la règle 103 A, paragraphe 8, 9 et 10 du R.E. s'applique. À tous les endroits, l'interrupteur est situé du même côté que la boîte.

Un employé s'apercevant d'une anomalie au système de signalisation, doit en faire rapport au régulateur dans le plus bref délai possible. Le régulateur avise immédiatement la section des télécommunications. Si le système ne fonctionne pas, le régulateur avise tous les trains par un ordre de marche de se protéger au passage à niveau ou au besoin prend les arrangements pour qu'un signaleur qualifié y soit assigné pour protéger les usagers de la route.

1086 Durant la saison d'été, certaines voies auxiliaires sont utilisées pour le stationnement de l'équipement des équipes de l'entretien de la voie ferrée. Cet équipement est protégé par un dérailleur aux deux extrémités et les dérailleurs déjà en place ne doivent pas être déplacés.

Cet équipement doit être placé au bout sud ou nord de la voie à un minimum de cent pieds du point d'obstruction des voies afin de faciliter le stationnement des wagons. Le régulateur doit être avisé de l'endroit du stationnement.

1087 Lorsqu'un POV est émis avec la remarque suivante : Se protégeant contre facultatif (et le numéro de la locomotive de tête), l'employé qualifié doit, avant d'occuper la limite de voie accordée sur le POV, communiquer avec l'équipe du train mentionnée dans les remarques pour s'assurer qu'il peut occuper cette limite de voie en toute sécurité.

CTO-1 131830 1495

Le plan de la "Track" de chemin
de fer est dans le FDS.

Merci
Cao

Les renseignements requis au formulaire sont nécessaires pour traiter votre demande. Les renseignements confidentiels le demeureront sauf dans la mesure prévue par les lois administrées par la Commission des transports du Québec. Ces renseignements peuvent être communiqués à un autre organisme public, s'il y a lieu, dans le cadre d'une entente à cette fin aux termes de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels.

125911

Espace réservé à l'usage de la CTQ

N° entrée
N° encaissement
N° réf./dem

IMPORTANT

La section « Documents exigés » vous renseigne sur les documents que vous devez joindre à votre demande.

1 – Identification du demandeur

Entreprise

Arcelormittal Infrastructures Canada s.e.n.c. #181741
Nom de l'entreprise

3 3 6 8 2 2 1 1 5 9
Numéro d'entreprise du Québec – NEQ

Autre nom sous lequel vous faites affaire, s'il y a lieu.

Individu Masculin Féminin

Nom Prénom

Numéro d'entreprise du Québec – NEQ

Autre nom sous lequel vous faites affaire, s'il y a lieu.

Adresse d'affaires (Si vous faites affaire à partir de votre domicile, cette adresse devient votre adresse d'affaires)

24 Boulevard des Iles, bureau 201
Numéro Rue Appartement

Part-Cartier Québec G5B 2H3
Ville, village ou municipalité Province Code postal

4 1 8 7 6 6 2 0 0 0 2 1 2 6 4 1 8 7 6 6 2 0 3 8
Ind. rég. Téléphone Poste Ind. rég. Cellulaire Ind. rég. Télécopieur*

Claude.lavoie@arcelormittal.com
Adresse de courrier électronique*

*J'accepte de recevoir par télécopieur ou par courrier électronique tout document qui m'est destiné au numéro de télécopieur ou à l'adresse de courrier électronique inscrits ci-dessus et je m'engage à aviser la Commission de tout changement.

CTQ-1 130909 1187

Si votre adresse d'affaires est située à l'extérieur du Québec, vous devez fournir le nom et l'adresse de votre représentant au Québec.

Nom

Numéro

Rue

Appartement

Ville, village ou municipalité

Québec

Province

Code postal

Ind. rég. Téléphone

Poste

Ind. rég. Cellulaire

Ind. rég. Télécopieur*

Adresse de courrier électronique*

*J'accepte que mon représentant au Québec reçoive tout document qui m'est destiné au numéro de télécopieur ou à l'adresse de courrier électronique inscrits ci-dessus et je m'engage à aviser la Commission de tout changement.

2 – Nature de la demande

Sélectionnez le type de demande que vous introduisez :

- Demande de certificat d'aptitude
 Maintien de certificat d'aptitude suite à une acquisition d'intérêt
 Certificat(s) d'aptitude(s) visé(s)

Sections à remplir

3, 4

4

3 – Services de transport ferroviaire proposés

Type de service	Permanent	Saisonnier	Quotidien	Sur demande	Nombre de trains prévus par jour
Passagers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Marchandises	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5
Mixte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

4 – Déclaration et signature

Je déclare solennellement que tous les renseignements fournis sont vrais et exacts.

Signature du demandeur: Claude Lavoie Date de signature: _____
 Nom (en majuscules) Année Mois Jour

Fausse déclaration

Quiconque fait une fausse déclaration ou fournit de faux renseignements commet une infraction et est passible, en plus des frais, des peines prévues par la loi et d'une sanction par la Commission.

Intercompte reçu : Fév 05 2013 10:19 Station de télécopie : FAX HP LASERJET

FÉV 05 2013 09:17 De CTQ QUEBEC 416 543 7404 A 14187682038 P.03

Représentant au Québec

Si votre adresse d'affaires est située à l'extérieur du Québec, vous devez fournir le nom et l'adresse de votre représentant au Québec.

Nom

Numéro Rue Appartement

Québec Québec Province Code postal

Ville, village ou municipalité

Ind. rég. Téléphone Poste Ind. rég. Cellulaire Ind. rég. Télécopieur*

Adresse de courrier électronique*

*J'accepte que mon représentant au Québec reçoive tout document qui m'est destiné au numéro de télécopieur ou à l'adresse de courrier électronique inscrits ci-dessus et je m'engage à aviser la Commission de tout changement.

2. Nature de la demande

Sélectionnez le type de demande que vous introduisez :

- Demande de certificat d'aptitude
 - Maintien de certificat d'aptitude suite à une acquisition d'intérêt
- Certificat(s) d'aptitude(s) visé(s)

Sections à remplir

3, 4
4

3. Services de transport ferroviaire proposés

Type de service	Permanent	Saisonnier	Quotidien	Sur demande	Nombre de trains prévus par jour
Passagers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5
Marchandises	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Mixte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

4. Déclaration et signature

Je déclare solennellement que tous les renseignements fournis sont vrais et exacts.


 Signature du demandeur **Claude Lavoie**
 Nom (en majuscules)

Date de signature
 2013 02 05
 Année Mois Jour

Fausse déclaration

Quiconque fait une fausse déclaration ou fournit de faux renseignements commet une infraction et est passible, en plus des frais, des peines prévues par la loi et d'une sanction par la Commission.



#4
de l'annexe B

Liste des courbes et des tangentes

N°	R/L	Milliaire centre	Degré de la courbe	Longueur totale	Sorte de rail			Lbs	Année installée	Tonnage cumul. MGT	Tonnes rails
					Haut	Bas	Type				
C- 1	R	0,06	6,00	650	SAC	SAC	LAHH	136	1995	398,0	29,47
T- 1		0,88		4679	SYD	SYD	300BHN	136	1998	314,5	212,11
C- 2	L	1,45	2,45	1596	BSC	BSC	LAHT	136	1993	452,9	72,35
T- 2		1,69		868	SYD	SYD	300BHN	136	1991	505,3	39,35
C- 3	R	2,03	2,30	2536	BSC	BSC	CHRO	132	1986	642,0	114,97
T- 3		2,38		1328	SYD	SYD	300BHN	136	1991	505,3	60,20
C- 4	L	2,77	2,15	2776	BSC	BSC	CHRO	132	1986	642,0	125,85
T- 4		3,32		3160	BSC	BSC	300BHN	136	1996	370,8	143,25
C- 5	R	3,86	3,45	1294	THY		LAHH	136	1990	532,0	29,33
C- 5	R	3,86	3,45	1293		JAP	LAHH	136	1990	532,0	29,31
T- 5		4,19		876	SYD	SYD	300BHN	136	1992	478,0	39,71
C- 6	L	4,55	2,00	2859	SYD	SYD	LAHH	136	1997	343,8	129,61
T- 6		4,94		1267	SYD	SYD	300BHN	136	1993	452,9	57,44
C- 7	R	5,25	2,00	1952	BSC	BSC	LAHT	136	1993	452,9	88,49
T- 7		5,48		480	SYD	SYD	300BHN	136	1993	452,9	21,76
C- 8	L	5,95	1,22	3315		JAP	LAHH	136	1989	559,2	75,14
C- 8	L	5,95	1,22	5505	BSC	BSC	LAHH	136	1989	559,2	124,78
T- 8		6,44		879	SYD	SYD	STD	136	1990	532,0	39,85
C- 9	R	6,70	3,30	2839		JAP	LAHH	136	1990	532,0	64,35
C- 9	R	6,70	3,30	975	THY		LAHH	136	1990	532,0	22,10
T- 9		7,09		2187	SYD	BSC	300BHN	136	1992	478,0	49,57
C- 10	L	7,71	2,30	4308	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	195,30
T- 10		8,15		437	SYD	SYD	300BHN	136	1992	478,0	19,81
C- 11	R	8,38	2,30	1913	BSC	BSC	LAHH	136	1992	478,0	86,72
T- 11		8,74		1878	SYD	SYD	300BHN	136	1997	343,8	85,14
C- 12	R	9,06	1,00	1482	BSC	BSC	LAHT	136	1993	452,9	67,18
T- 12		9,38		1980	SYD	BSC	300BHN	136	1992	478,0	44,88
C- 13	R	9,69	1,00	1263	BSC		CHRO	132	1986	642,0	28,63
C- 13	R	9,69	1,00	1263		BSC	CHRO	132	1984	693,9	28,63
T- 13		10,23		4412	BSC	BSC	300BHN	136	1994	426,5	200,01
C- 14	L	10,73	4,10	908	THY	THY	SCHH	136	1991	505,3	41,16
T- 14		10,85		335	SYD	SYD	300BHN	136	1991	505,3	15,19
C- 15	R	10,95	4,00	678	THY	THY	SCHH	136	1991	505,3	30,74
T- 15		11,07		692	BSC	BSC	300BHN	136	1999	288,2	31,37
C- 16	R	11,21	5,00	725	JAP		LAHH	136	1990	532,0	16,43
C- 16	R	11,21	5,00	725		SYD	LAHH	136	2004	187,6	16,43
T- 16		11,28		103		SYD	LAHH	136	1990	532,0	4,67
C- 17	L	11,42	6,00	1312		SYD	LAHH	136	2001	241,4	29,74
C- 17	L	11,42	6,00	1312	BSC		LAHH	136	1993	452,9	29,74
T- 17		11,66		1311	SYD	SYD	300BHN	136	1995	398,0	59,43
C- 18	R	11,85	2,00	617	SAC	SAC	LAHH	136	1996	370,8	27,97
T- 18		11,99		1095	BSC	BSC	300BHN	136	1996	370,8	49,64
C- 19	R	12,17	4,00	849	THY	THY	SCHH	136	1991	505,3	38,49
T- 19		12,27		132	THY	THY	SCHH	136	1991	505,3	5,98
C- 20	L	12,47	3,00	1792	JAP	JAP	LAHH	136	1988	588,4	81,24
T- 20		12,64		169	JAP	JAP	LAHH	136	1988	588,4	7,66
C- 21	R	12,72	3,30	647	SYD	SYD	CRO/MOL	132	1987	616,0	29,33
T- 21		12,84		553	BSC	BSC	300BHN	136	1999	288,2	25,07
C- 22	L	12,99	4,00	863	SAC	SAC	LAHH	136	1994	426,5	39,12
T- 22		13,07		77	SAC	SAC	LAHH	136	1994	426,5	3,49
C- 23	R	13,15	4,00	773	SYD	SYD	LAHH	136	1999	288,2	35,04
T- 23		13,32		1028	BSC	BSC	300BHN	136	1994	426,5	46,60
C- 24	R	13,56	2,00	1458	BSC	BSC	LAHH	136	1996	370,8	66,10
T- 24		13,86		1817	BSC	BSC	300BHN	136	1992	478,0	82,37
C- 25	L	14,14	1,00	1107	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	50,18
T- 25		14,34		1012	SYD	SYD	300BHN	136	1991	505,3	45,88

C10-1 21/08/2014 14:47

N°	R/L	Milliaire centre	Degré de la courbe	Longueur totale	Sorte de rail			Lbs	Année installée	Tonnage cumul. MGT	Tonnes rails
					Haut	Bas	Type				
C- 26	L	14,50	2,30	685	THY	THY	SCHH	136	1991	505,3	31,05
T- 26		14,56		1052	SYD	SYD	300BHN	136	1991	505,3	47,69
C- 27	R	14,75	6,00	1913	JAP	JAP	LAHH	136	1989	588,4	86,72
T- 27		15,09		722	SYD	SYD	300BHN	136	1997	343,8	32,73
C- 28	R	15,32	3,00	613	BSC	BSC	LAHH	136	1989	559,2	27,79
T- 28		15,38		78	BSC	BSC	300BHN	136	1989	559,2	3,54
C- 29	L	15,50	4,00	1105	SYD	SYD	LAHH	136	1997	343,8	50,09
T- 29		15,76		1709	BSC	BSC	300BHN	136	1992	478,0	77,47
C- 30	L	16,01	0,30	852	SYD	SYD	CRO/MOL	132	1987	616,0	38,62
T- 30		16,13		488	BSC	BSC	300BHN	136	1992	478,0	22,12
C- 31	R	16,26	2,00	788	USS	USS	SCHT	132	1983	716,6	35,72
T- 31		16,46		1417	BSC	BSC	300BHN	136	1994	426,5	64,24
C- 32	R	16,68	4,00	910	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	41,25
T- 32		16,78		133	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	6,03
C- 33	L	16,86	3,00	651	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	29,51
T- 33		16,98		714	SYD	SYD	300BHN	136	2000	262,3	32,37
C- 34	R	17,13	3,30	799	THY	THY	SCHH	136	1991	505,3	36,22
T- 34		17,23		427	SYD	SYD	300BHN	136	2000	262,3	19,36
C- 35	L	17,43	2,00	1698	BSC	BSC	LAHH	136	1992	478,0	76,98
T- 35		17,72		1322	BSC	BSC	300BHN	136	1996	370,8	59,93
C- 36	L	17,91	3,00	612	THY	THY	SCHH	136	1991	505,3	27,74
T- 36		18,17		2213	BSC	BSC	300BHN	136	1996	370,8	100,32
C- 37	R	18,51	3,00	1251	BSC	BSC	CHRO	132	1986	642,0	56,71
T- 37		18,78		1672	SYD	SYD	300BHN	136	1991	505,3	75,80
C- 38	L	19,01	1,00	774	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	35,09
T- 38		19,14		633	SYD	SYD	300BHN	136	1995	398,0	28,70
C- 39	L	19,37	3,30	1658	SYD	SYD	LAHH	136	1996	370,8	75,16
T- 39		19,69		1679	BSC	BSC	300BHN	136	1994	426,5	76,11
C- 40	L	20,02	1,30	1672	SYD	SYD	CRO/MOL	132	1987	616,0	75,80
T- 40		20,44		2884	SYD	SYD	300BHN	136	1995	398,0	130,74
C- 41	L	20,84	4,00	1406	SYD	SYD	LAHH	136	1996	370,8	63,74
T- 41		21,21		2513	SYD	SYD	300BHN	136	1993	452,9	113,92
C- 42	R	21,56	3,30	1014	SYD	SYD	CRO/MOL	132	1987	616,0	45,97
T- 42		21,67		185	SYD	SYD	CRO/MOL	132	1987	616,0	8,39
C- 43	L	21,77	3,45	833	SYD	SYD	CRO/MOL	132	1987	616,0	37,76
T- 43		21,86		111	SYD	SYD	CRO/MOL	132	1987	616,0	5,03
C- 44	R	21,98	4,15	1089	SYD	SYD	LAHH	136	2003	199,0	49,37
T- 44		22,23		1563	SYD	SYD	300BHN	136	1991	505,3	70,86
C- 45	R	22,57	4,45	2012	JAP	JAP	LAHH	136	1989	559,2	91,21
T- 45		22,79		424	SYD	SYD	300BHN	136	1998	314,5	19,22
C- 46	L	23,01	5,00	1831	SYD	SYD	LAHH	136	1998	314,5	83,01
T- 46		23,44		2711	SYD	SYD	300BHN	136	1997	343,8	122,90
C- 47	L	23,80	3,00	1051	USS	USS	SCHT	132	1986	642,0	47,65
T- 47		23,93		432	STD	STD	STD	132	1980	797,3	19,58
C- 48	R	24,11	3,00	1389	SYD	SYD	LAHH	136	1997	343,8	62,97
T- 48		24,37		1405	SYD	SYD	300BHN	136	1993	452,9	63,69
C- 49	L	24,61	3,00	1140	BSC	BSC	LAHH	136	1996	370,8	51,68
T- 49		24,76		320	BSC	BSC	300BHN	136	1992	478,0	14,51
C- 50	L	24,87	2,30	951	BSC	BSC	LAHH	136	1992	478,0	43,11
T- 50		24,93		248	SYD	SYD	300BHN	136	1989	559,2	11,24
C- 51	R	25,01	1,00	975	SYD	SYD	LAHH	136	1989	559,2	44,20
T- 51		25,32		1899	BSC	BSC	300BHN	136	1992	478,0	86,09
C- 52	R	25,80	2,30	2305	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	104,49
T- 52		26,10		768	SYD	SYD	300BHN	136	1997	343,8	34,82
C- 53	R	26,29	5,30	1612	SYD	SYD	LAHH	136	2001	241,4	73,08
T- 53		26,49		760	SYD	SYD	300BHN	136	2000	262,3	34,45

N°	R/L	Milliaire centre	Degré de la courbe	Longueur totale	Sorte de rail			Lbs	Année installée	Tonnage cumul. MGT	Tonnes rails
					Haut	Bas	Type				
C- 54	L	26,68	2,00	904	SYD	SYD	LAHH	136	1996	370,8	40,98
T- 54		26,88		1271	BSC	BSC	300BHN	136	1996	370,8	57,62
C- 55	R	27,07	4,00	780	SYD	SYD	LAHH	136	1998	314,5	35,36
T- 55		27,16		172	USS	USS	STD	132	1983	716,6	7,80
C- 56	L	27,31	6,00	1288	SYD	SYD	LAHH	136	1997	343,8	58,39
T- 56		27,44		410	SYD	SYD	300BHN	136	2000	262,3	18,59
C- 57	R	27,62	6,30	1615	SYD	SYD	LAHH	136	2001	241,4	73,21
T- 57		27,85		698	SYD	SYD	300BHN	136	1998	314,5	31,64
C- 58	L	28,03	6,00	1003	BSC	BSC	LAHH	136	1992	478,0	45,47
T- 58		28,13		105	SYD	SYD	LAHH	136	1995	398,0	4,76
C- 59	R	28,24	5,00	992	SYD	SYD	LAHH	136	1995	398,0	44,97
T- 59		28,35		116	SYD	SYD	LAHH	136	1995	398,0	5,26
C- 60	L	28,44	6,00	652	SYD	SYD	LAHH	136	2010	40,7	29,56
T- 60		28,50		99	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	4,49
C- 61	R	28,58	6,00	888	SYD	SYD	LAHH	136	2002	222,3	40,26
T- 61		28,66		105	THY	THY	SCHH	136	1991	505,3	4,76
C- 62	L	28,74	6,00	569	THY	THY	SCHH	136	1991	505,3	25,79
T- 62		28,82		282	THY	THY	SCHH	136	1991	505,3	12,78
C- 63	R	28,93	6,00	881	SYD	SYD	LAHH	136	1995	398,0	39,94
T- 63		29,05		429	SYD	SYD	300BHN	136	2000	262,3	19,45
C- 64	L	29,19	3,00	959	SYD	SYD	CRO/MOL	132	1987	616,0	43,47
T- 64		29,33		593	BSC	BSC	300BHN	136	1999	288,2	26,88
C- 65	L	29,57	5,00	1914	BSC	BSC	LAHH	136	1992	478,0	86,77
T- 65		29,80		532	BSC	BSC	LAHH	136	1992	478,0	24,12
C- 66	L	30,07	3,30	2202	BSC	BSC	LAHH	132	1987	616,0	99,82
T- 66		30,28		61	BSC	BSC	LAHH	132	1987	577,7	2,77
C- 67	R	30,36	4,00	830	BSC	BSC	LAHH	136	1992	478,0	37,63
T- 67		30,45		183	BSC	BSC	LAHT	136	1993	452,9	8,30
C- 68	L	30,53	3,00	548	BSC	BSC	LAHT	136	1993	452,9	24,84
T- 68		30,64		714	STD	STD	STD	132	1980	797,3	32,37
C- 69	R	30,83	5,30	1248	SYD	SYD	LAHH	136	1997	343,8	56,58
T- 69		30,99		410	ALG	ALG	CHRO	132	1984	693,9	18,59
C- 70	L	31,18	3,30	1544	SYD	SYD	LAHH	136	1996	370,8	69,99
T- 70		31,36		298	SYD	SYD	LAHH	136	1996	370,8	13,51
C- 71	R	31,50	5,00	1098	SYD	SYD	LAHH	136	1996	370,8	49,78
T- 71		31,61		341	SAC	SAC	LAHH	136	1992	478,0	15,46
C- 72	R	31,79	5,30	1697	SAC	SAC	LAHH	136	1992	478,0	76,93
T- 72		32,06		1116	SYD	SYD	300BHN	136	1998	314,5	50,59
C- 73	L	32,35	5,00	1744	SAC	SAC	LAHH	136	1994	426,5	79,06
T- 73		33,44		9786	BSC	BSC	300BHN	136	1992	478,0	443,63
C- 74	R	34,48	6,00	1207	SYD	SYD	LAHH	136	1995	398,0	54,72
T- 74		34,60		117	JAP	JAP	LAHH	136	1989	559,2	5,30
C- 75	L	34,70	6,00	857	SYD	SYD	LAHH	136	1998	314,5	38,85
T- 75		34,83		606	BSC	SYD	300BHN	136	1999	288,2	27,47
C- 76	L	35,02	3,00	1326	SYD	SYD	LAHH	136	1997	343,8	60,11
T- 76		35,18		371	SYD	SYD	300BHN	136	2000	262,3	16,82
C- 77	R	35,33	4,00	1211	BSC	BSC	LAHH	136	1992	478,0	54,90
T- 77		35,45		81	BSC	BSC	LAHH	136	1992	478,0	3,67
C- 78	L	35,55	4,00	928	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	42,07
T- 78		35,69		615	BSC	BSC	300BHN	136	1999	288,2	27,88
C- 79	R	35,85	2,00	994	USS	USS	SCHT	132	1983	716,6	45,06
T- 79		35,98		420	BSC	BSC	300BHN	136	1999	288,2	19,04
C- 80	R	36,11	4,00	945	SYD	SYD	LAHH	136	1999	288,2	42,84
T- 80		36,30		1070	BSC	BSC	300BHN	136	1992	478,0	48,51
C- 81	R	36,49	2,00	893	BSC	BSC	LAHH	136	1992	478,0	40,48
T- 81		36,68		904	BSC	BSC	300BHN	136	1992	478,0	40,98

N°	R/L	Milliaire centre	Degré de la courbe	Longueur totale	Sorte de rail			Lbs	Année installée	Tonnage cumul. MGT	Tonnes rails
					Haut	Bas	Type				
C- 82	L	36,93	4,00	1372	SYD	SYD	LAHH	136	2009	66,3	62,20
T- 82		37,12		1000	BSC	BSC	300BHN	136	1996	370,8	45,33
C- 83	R	37,30	4,00	1080	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	48,96
T- 83		37,43		355	BSC	BSC	300BHN	136	1999	288,2	16,09
C- 84	R	37,53	3,00	692	BSC	BSC	LAHH	136	1989	559,2	31,37
T- 84		37,63		400	SYD	SYD	300BHN	136	1997	343,8	18,13
C- 85	R	37,77	4,00	1031	BSC	BSC	LAHH	132	1987	616,0	46,74
T- 85		37,90		401	BSC	BSC	300BHN	136	1992	478,0	18,18
C- 86	L	38,01	1,00	787	THY	THY	SCHH	136	1991	505,3	35,68
T- 86		38,27		2030	SYD	SYD	300BHN	136	1994	426,5	92,03
C- 87	L	38,60	5,00	1374	SYD	SYD	LAHH	136	1997	343,8	62,29
T- 87		38,73		238	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	10,79
C- 88	L	38,88	4,00	1454	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	65,91
T- 88		39,04		98	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	4,44
C- 89	R	39,19	5,00	1198	BSC	BSC	LAHH	136	1992	478,0	54,31
T- 89		39,36		741	SYD	SYD	300BHN	136	1998	314,5	33,59
C- 90	R	39,52	5,00	1012	BSC	BSC	LAHH	136	1992	478,0	45,88
T- 90		39,63		123	SYD	SYD	LAHH	136	1998	314,5	5,58
C- 91	L	39,71	5,00	600	SYD	SYD	LAHH	136	1998	314,5	27,20
T- 91		39,86		965	SYD	SYD	300BHN	136	1988	588,4	43,75
C- 92	R	40,12	1,00	1732	BSC	BSC	LAHH	136	1992	478,0	78,52
T- 92		40,32		422	SYD	SYD	300BHN	136	1991	505,3	19,13
C- 93	L	40,43	2,00	651	THY	THY	SCHH	136	1991	505,3	29,51
T- 93		40,58		1080	BSC	BSC	300BHN	136	1992	478,0	48,96
C- 94	R	40,78	2,00	975	BSC	BSC	LAHH	136	1992	478,0	44,20
T- 94		40,99		1279	BSC	BSC	300BHN	136	1996	370,8	57,98
C- 95	L	41,18	5,30	654	SYD	SYD	LAHH	136	1997	343,8	29,65
T- 95		41,24		25	SYD	SYD	LAHH	136	1997	343,8	1,13
C- 96	R	41,33	5,30	794	SAC	SAC	LAHH	136	1995	398,0	35,99
T- 96		41,41		142	SYD	SYD	LAHH	136	1991	505,3	6,44
C- 97	L	41,49	2,00	792	SYD	SYD	LAHH	136	1991	505,3	35,90
T- 97		41,67		1029	BSC	BSC	300BHN	136	1992	478,0	46,65
C- 98	L	41,90	1,00	1250	BSC	BSC	LAHH	136	1992	478,0	56,67
T- 98		42,19		1953	BSC	BSC	300BHN	136	1992	478,0	88,54
C- 99	R	42,47	2,00	1039	BSC	BSC	LAHH	136	1994	426,5	47,10
T- 99		42,60		435	SYD	SYD	300BHN	136	2000	262,3	19,72
C- 100	L	42,72	3,00	761	JAP	JAP	LAHH	132	1987	616,0	34,50
T- 100		42,80		165	STD	STD	STD	132	1980	797,3	7,48
C- 101	R	42,92	5,30	1026	THY	THY	LAHH	136	1989	559,2	46,51
T- 101		43,01		102	BSC	BSC	LAHH	136	1992	478,0	4,62
C- 102	L	43,11	5,30	951	BSC	BSC	LAHH	136	1992	478,0	43,11
T- 102		43,28		800	BSC	BSC	300BHN	136	1999	288,2	36,27
C- 103	R	43,46	4,00	882	SAC	SAC	LAHH	136	1999	288,2	39,98
T- 103		43,60		720	BSC	BSC	300BHN	136	1999	288,2	32,64
C- 104	R	43,74	2,00	702	BSC	BSC	CHRO	132	1986	642,0	31,82
T- 104		43,82		185	STD	STD	STD	132	1980	797,3	8,39
C- 105	L	43,96	3,30	1195	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	54,17
T- 105		44,10		309	SYD	SYD	300BHN	136	2000	262,3	14,01
C- 106	R	44,23	3,00	1046	THY	THY	SCHH	136	1991	505,3	47,42
T- 106		44,35		293	BSC	BSC	LAHH	136	1992	478,0	13,28
C- 107	L	44,46	2,00	843	BSC	BSC	LAHH	136	1992	478,0	38,22
T- 107		44,60		669	SYD	SYD	STD	136	1991	505,3	30,33
C- 108	R	44,82	0,15	1580	SYD	SYD	STD	136	1991	505,3	71,63
T- 108		45,04		767	SYD	SYD	STD	136	1991	505,3	34,77
C- 109	R	45,22	0,15	1120	BSC	BSC	CHRO	132	1986	642,0	50,77
T- 109		45,33		86	BSC	BSC	CHRO	132	1986	642,0	3,90

0101 130001 1402

N°	R/L	Milliaire centre	Degré de la courbe	Longueur totale	Sorte de rail			Lbs	Année installée	Tonnage cumul. MGT	Tonnes rails
					Haut	Bas	Type				
C- 110	L	45,40	2,30	583	BSC	BSC	LAHH	136	1992	478,0	26,43
T- 110		45,54		942	SYD	SYD	300BHN	136	1993	452,9	42,70
C- 111	L	45,74	5,30	1185	SYD	SYD	LAHH	136	2001	241,4	53,72
T- 111		45,88		194	THY	THY	SCHH	136	1989	559,2	8,79
C- 112	R	46,01	5,30	999	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	45,29
T- 112		46,15		572	SYD	SYD	300BHN	136	2000	262,3	25,93
C- 113	R	46,25	3,00	511	BSC	BSC	CHRO	132	1986	642,0	23,17
T- 113		46,40		1058	BSC	BSC	300BHN	136	1992	478,0	47,96
C- 114	R	46,58	1,00	738	USS	USS	SCHT	132	1983	716,6	33,46
T- 114		46,68		503	BSC	BSC	300BHN	136	1992	478,0	22,80
C- 115	L	46,78	1,00	662	USS	USS	SCHT	132	1983	716,6	30,01
T- 115		46,95		1163	SYD	SYD	300BHN	136	2000	262,3	52,72
C- 116	L	47,14	4,00	715	BSC	BSC	LAHH	136	1989	559,2	32,41
T- 116		47,22		249	USS	USS	SCHT	132	1978	860,7	11,29
C- 117	R	47,32	4,00	725	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	32,87
T- 117		47,45		752	SYD	SYD	300BHN	136	1997	343,8	34,09
C- 118	L	47,60	3,00	878	BSC	BSC	CHRO	132	1986	642,0	39,80
T- 118		47,74		532	SYD	SYD	300BHN	136	1997	343,8	24,12
C- 119	R	47,88	3,00	733	SYD	SYD	CRO/MOL	132	1987	616,0	33,23
T- 119		48,09		1608	SYD	SYD	300BHN	136	1991	505,3	72,90
C- 120	R	48,30	0,30	703	BSC	BSC	CHRO	132	1988	588,4	31,87
T- 120		48,44		821	SYD	SYD	300BHN	136	1990	532,0	37,22
C- 121	L	48,58	2,00	594	SYD	SYD	LAHH	136	1998	314,5	26,93
T- 121		48,65		183	STD	STD	STD	132	1980	797,3	8,30
C- 122	R	48,74	4,00	746	SYD	SYD	LAHH	136	2000	262,3	33,82
T- 122		48,82		98	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	4,44
C- 123	L	48,93	5,00	951	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	43,11
T- 123		49,18		1379	SYD	SYD	300BHN	136	1997	343,8	62,51
T- 123		49,18		400	BSC	BSC	300BHN	136	1992	478,0	18,13
C- 124	L	49,40	2,00	507	BSC	BSC	LAHT	136	1993	452,9	22,98
T- 124		49,47		260	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	11,79
C- 125	R	49,59	4,30	987	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	44,74
T- 125		49,72		453	SYD	SYD	300BHN	136	2000	262,3	20,54
C- 126	L	49,83	1,00	663	SYD	SYD	300BHN	136	1992	478,0	30,06
T- 126		49,94		525	SYD	SYD	300BHN	136	1997	343,8	23,80
C- 127	L	50,08	3,00	915	SYD	SYD	CRO/MOL	132	1987	616,0	41,48
T- 127		50,28		1238	SYD	SYD	300BHN	136	1998	314,5	56,12
C- 128	R	50,52	3,00	1272	BSC	BSC	LAHH	136	1992	478,0	57,66
T- 128		50,70		623	SYD	SYD	300BHN	136	1996	370,8	28,24
C- 129	L	50,84	1,00	810	STD	STD	STD	132	1983	716,6	36,72
T- 129		51,06		1541	BSC	BSC	300BHN	136	1992	478,0	69,86
C- 130	L	51,32	4,00	1220	BSC	BSC	LAHH	136	1989	559,2	55,31
T- 130		51,49		636	SYD	SYD	300BHN	136	2000	262,3	28,83
C- 131	R	51,63	3,00	718	BSC	BSC	LAHH	136	1989	559,2	32,55
T- 131		51,75		650	BSC	BSC	300BHN	136	1999	288,2	29,47
C- 132	L	51,89	4,00	762	BSC	BSC	LAHH	132	1987	616,0	34,54
T- 132		51,99		352	SYD	SYD	300BHN	136	2000	262,3	15,96
C- 133	R	52,12	2,00	966	BSC	BSC	CHRO	132	1986	642,0	43,79
T- 133		52,32		1181	BSC	BSC	300BHN	136	1996	370,8	53,54
C- 134	R	52,54	4,00	1108	SYD	SYD	LAHH	136	1999	288,2	50,23
T- 134		52,65		120	BSC	BSC	CHRO	132	1981	765,6	5,44
C- 135	L	52,73	4,00	699	SYD	SYD	LAHH	136	1998	314,5	31,69
T- 135		52,90		1114	SYD	SYD	300BHN	136	1997	343,8	50,50
C- 136	L	53,10	2,00	908	BSC	BSC	CHRO	132	1986	642,0	41,16
T- 136		53,18		972	SYD	SYD	300BHN	136	1997	343,8	44,06
C- 137	L	53,24	3,00	672	SYD	SYD	CRO/MOL	132	1987	616,0	30,46

N°	R/L	Milliaire centre	Degré de la courbe	Longueur totale	Sorte de rail			Lbs	Année installée	Tonnage cumul. MGT	Tonnes rails
					Haut	Bas	Type				
T- 137		53,43		312	SYD	SYD	300BHN	136	2000	262,3	14,14
C- 138	R	53,64	3,00	771	BSC	BSC	CHRO	132	1988	588,4	34,95
T- 138		53,77		690	SYD	SYD	300BHN	136	1997	343,8	31,28
C- 139	R	54,00	2,30	1735	BSC	BSC	LAHH	136	1992	478,0	78,65
T- 139		54,23		840	BSC	BSC	300BHN	136	1992	478,0	38,08
C- 140	L	54,42	1,00	1122	BSC	BSC	CHRO	132	1988	588,4	50,86
T- 140		54,68		1679	BSC	BSC	300BHN	136	1992	478,0	76,11
C- 141	L	54,97	2,30	1249	THY	THY	SCHH	136	1991	505,3	56,62
T- 141		55,14		656	SYD	SYD	300BHN	136	1993	452,9	29,74
C- 142	R	55,32	1,00	1153	SYD	SYD	300BHN	136	1990	532,0	52,27
T- 142		55,47		532	SWITCH SUD DOG		STD	132	1988	588,4	24,12
C- 143	R	55,71	4,00	1911	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	86,63
T- 143		55,91		263	STD	STD	STD	132	1981	765,6	11,92
C- 144	L	56,10	5,00	1640	SYD	SYD	LAHH	136	1998	314,5	74,35
T- 144		56,36		1123	SYD	SYD	300BHN	136	1994	426,5	50,91
C- 145	R	56,53	2,00	690	BSC	BSC	LAHH	136	1994	426,5	31,28
T- 145		56,90		2647	SYD	SYD	300BHN	136	1997	343,8	120,00
T- 145		56,90		650	SYD	SYD	300BHN	136	1994	426,5	29,47
C- 146	L	57,30	3,00	918	USS	USS	SCHT	132	1984	693,9	41,62
T- 146		57,48		946	BSC	BSC	CHRO	132	1979	832,1	42,89
C- 147	L	57,64	4,00	676	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	30,65
T- 147		57,71		93	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	4,22
C- 148	R	57,80	4,00	850	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	38,53
T- 148		57,89		188	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	8,52
C- 149	R	58,00	4,00	865	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	39,21
T- 149		58,21		1424	SYD	SYD	300BHN	136	1997	343,8	64,55
C- 150	L	58,45	4,00	1078	SYD	SYD	LAHH	136	1999	288,2	48,87
T- 150		58,56		210	BSC	BSC	CHRO	132	1988	588,4	9,52
C- 151	L	58,66	5,30	800	BSC	BSC	LAHH	136	1996	370,8	36,27
T- 151		58,75		156	BSC	BSC	LAHH	136	1996	370,8	7,07
C- 152	R	58,84	5,30	761	SYD	SYD	LAHH	136	1997	343,8	34,50
T- 152		59,30		4136	SYD	SYD	300BHN	136	1991	505,3	187,50
C- 153	L	59,85	6,00	1586	SYD	SYD	LAHH	136	1998	314,5	71,90
T- 153		60,22		2435	SYD	SYD	300BHN	136	2000	262,3	110,39
C- 154	R	60,65	6,00	2017	SYD	SYD	LAHH	136	1996	370,8	91,44
T- 154		60,86		228	SYD	SYD	300BHN	136	2011	13,7	10,34
C- 155	L	60,96	4,00	774	BSC	BSC	CHRO	132	1988	588,4	35,09
T- 155		61,11		904	SYD	SYD	LAHH	136	1997	343,8	40,98
C- 156	R	61,28	4,00	816	SYD	SYD	LAHH	136	2002	222,3	36,99
T- 156		61,39		342	SYD	SYD	300BHN	136	2011	13,7	15,50
C- 157	L	61,53	5,00	1099	BSC	SAC	LAHH	136	1994	426,5	49,82
T- 157		61,65		244	USS	USS	PREM	132	1981	765,6	11,06
C- 158	R	61,82	6,00	1529	BSC		LAHH	136	1993	452,9	34,66
C- 158	R	61,82	6,00	1529		JAP	LAHH	136	1993	452,9	34,66
T- 158		62,03		786	SYD	SYD	300BHN	136	2000	262,3	35,63
C- 159	L	62,20	3,00	954	BSC	BSC	CHRO	132	1988	588,4	43,25
T- 159		62,45		1729	BSC	SYD	300BHN	136	1996	370,8	78,38
C- 160	L	62,80	7,00	1990	SYD	SYD	LAHH	136	2010	40,7	90,21
T- 160		63,04		515	BSC	BSC	300BHN	136	1999	288,2	23,35
C- 161	R	63,31	5,30	2240	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	101,55
T- 161		63,70		1957	SYD	SYD	300BHN	136	1998	314,5	88,72
C- 162	L	64,07	6,00	1876	SAC	SAC	LAHH	136	1996	370,8	85,05
T- 162		64,31		673	USS	USS	STD	132	1981	765,6	30,51
C- 163	L	64,50	4,00	1177	BSC	BSC	LAHH	136	1989	559,2	53,36
T- 163		64,62		223	USS	USS	STD	132	1981	765,6	10,11
C- 164	L	64,79	1,30	1632	SYD	SYD	LAHH	136	1997	343,8	73,98

N°	R/L	Milliaire centre	Degré de la courbe	Longueur totale	Sorte de rail			Lbs	Année installée	Tonnage cumul. MGT	Tonnes rails
					Haut	Bas	Type				
T- 164		65,06		1287	BSC	BSC	300BHN	136	1999	288,2	58,34
C- 165	R	65,37	5,00	1939	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	87,90
T- 165		65,68		1237	BSC	BSC	300BHN	136	1999	288,2	56,08
C- 166	R	65,87	1,00	605	BSC	BSC	LAHT	136	1993	452,9	27,43
T- 166		66,24		3511	SYD	SYD	300BHN	136	1998	314,5	159,17
C- 167	L	66,71	5,00	1525	SAC	SAC	LAHH	136	1993	452,9	69,13
T- 167		66,91		561	SWITCH NORD EVA			136	1993	452,9	25,43
C- 168	R	67,27	5,30	3155	SAC	SAC	LAHH	136	1995	398,0	143,03
T- 168		67,58		134	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	6,07
C- 169	L	67,67	4,00	827	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	37,49
T- 169		67,75		181	BSC	BSC	LAHH	136	1989	559,2	8,21
C- 170	R	67,90	2,00	1369	BSC	BSC	LAHH	136	1989	559,2	62,06
T- 170		68,05		251	BSC	BSC	LAHH	136	1989	559,2	11,38
C- 171	L	68,31	5,30	1215	SAC	SAC	LAHH	136	1992	478,0	55,08
C- 171	L	68,31	5,30	1200	SYD	SYD	SLL	136	1992	478,0	54,40
T- 171		68,63		876	SYD	SYD	300BHN	136	1993	452,9	39,71
C- 172	R	68,84	5,00	1234	SYD	SYD	LAHH	136	1998	314,5	55,94
T- 172		69,04		327	THY	THY	SCHH	136	1991	505,3	14,82
C- 173	R	69,21	4,00	764	THY	THY	SCHH	136	1991	505,3	34,63
T- 173		69,41		2085	SYD	SYD	300BHN	136	1998	314,5	94,52
C- 174	R	69,64	3,30	891	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	40,39
T- 174		69,74		180	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	8,16
C- 175	L	69,85	3,00	983	THY	THY	SCHH	136	1991	505,3	44,56
T- 175		70,10		1779	SYD	SYD	300BHN	136	1997	343,8	80,65
C- 176	R	70,36	4,00	984	SYD	SYD	LAHH	136	1997	343,8	44,61
T- 176		70,49		362	STD	STD	STD	132	1979	832,1	16,41
C- 177	L	70,63	4,00	998	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	45,24
T- 177		70,74		201	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	9,11
C- 178	R	70,92	5,00	1618	THY	THY	SCHH	136	1991	505,3	73,35
T- 178		71,09		269	THY	THY	SCHH	136	1991	505,3	12,19
C- 179	L	71,31	4,00	2011	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	91,17
T- 179		71,60		1092	SYD	SYD	300BHN	136	1998	314,5	49,50
C- 180	L	71,77	2,30	611	SYD	SYD	LAHH	136	1999	288,2	27,70
T- 180		71,84		146	STD	STD	STD	132	1979	832,1	6,62
C- 181	R	71,97	4,00	1121	SYD	SYD	LAHH	136	1997	343,8	50,82
T- 181		72,29		2209	SYD	SYD	300BHN	136	1995	398,0	100,14
C- 182	L	72,56	2,00	466	SYD	SYD	LAHH	136	2011	13,7	21,13
T- 182		72,65		667	SYD	SYD	300BHN	136	1995	398,0	30,24
C- 183	R	72,77	2,00	633	BSC	BSC	CHRO	132	1984	693,9	28,70
T- 183		72,98		1591	SYD	SYD	300BHN	136	1997	343,8	72,13
C- 184	R	73,17	1,00	378	BSC	BSC	CHRO	132	1988	588,4	17,14
T- 184		73,23		462	SYD	SYD	300BHN	136	1997	343,8	20,94
C- 185	L	73,33	1,00	743	SYD	SYD	300BHN	136	1992	478,0	33,68
T- 185		73,65		2579	SYD	SYD	300BHN	136	1997	343,8	116,91
C- 186	R	74,01	4,15	1026	SYD	SYD	LAHH	136	1998	314,5	46,51
T- 186		74,13		385	SYD	SYD	300BHN	136	1991	505,3	17,45
C- 187	L	74,53	2,45	3794	THY	THY	SCHH	136	1991	505,3	171,99
T- 187		74,97		767	BSC	BSC	300BHN	136	1994	426,5	34,77
C- 188	R	75,14	2,00	844	BSC	BSC	CHRO	132	1984	693,9	38,26
T- 188		75,36		1566	BSC	BSC	LAHH	136	1999	288,2	70,99
C- 189	L	75,60	2,00	1044	BSC	BSC	CHRO	132	1984	693,9	47,33
T- 189		75,75		562	BSC	BSC	300BHN	136	1999	288,2	25,48
C- 190	R	75,91	3,00	1144	SYD	SYD	CRO/MOL	132	1987	616,0	51,86
T- 190		76,10		933	BSC	BSC	300BHN	136	1999	288,2	42,30
C- 191	L	76,27	0,30	740	SAC	SAC	LAHH	136	1993	452,9	33,55
T- 191		76,39		620	BSC	BSC	300BHN	136	1999	288,2	28,11

010-131880 142

N°	R/L	Milliaire centre	Degré de la courbe	Longueur totale	Sorte de rail			Lbs	Année installée	Tonnage cumul. MGT	Tonnes rails
					Haut	Bas	Type				
C- 192	R	76,58	5,30	1314	JAP	JAP	LAHH	136	1988	588,4	59,57
T- 192		76,71		212	BSC	BSC	LAHH	136	1989	559,2	9,61
C- 193	L	76,80	5,30	685	BSC	BSC	LAHH	136	1989	559,2	31,05
T- 193		76,89		314	BSC	BSC	LAHH	136	1989	559,2	14,23
C- 194	R	77,00	5,30	762	JAP	JAP	LAHH	136	1989	559,2	34,54
T- 194		77,25		1862	SYD	SYD	300BHN	136	1998	314,5	84,41
C- 195	L	77,56	4,00	1381	JAP	JAP	LAHH	136	1988	588,4	62,61
T- 195		77,90		2314	BSC	BSC	300BHN	136	1999	288,2	104,90
C- 196	L	78,23	0,30	1077	SAC	SAC	LAHH	136	1993	452,9	48,82
T- 196		78,37		1449	SYD	SYD	300BHN	136	1993	452,9	65,69
C- 197	R	78,51	0,30	1040	BSC	BSC	LAHT	136	1993	452,9	47,15
T- 197		78,80		968	SYD	SYD	300BHN	136	1993	452,9	43,88
C- 198	R	79,12	4,00	1335	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	60,52
T- 198		79,28		425	SWITCH	NORD FOX	STD	132	1988	588,4	19,27
C- 199	L	79,43	5,30	1102	BSC	BSC	LAHH	136	1992	478,0	49,96
T- 199		79,55		217	BSC	BSC	CHRO	132	1986	642,0	9,84
C- 200	R	79,70	5,30	1298	BSC	BSC	LAHH	136	1996	370,8	58,84
T- 200		79,82		99	BSC	BSC	CHRO	132	1986	642,0	4,49
C- 201	L	79,97	5,30	1432	SAC	SAC	LAHH	136	1995	398,0	64,92
T- 201		80,15		423	SYD	SYD	300BHN	136	2000	262,3	19,18
C- 202	R	80,30	3,00	1083	JAP	JAP	LAHH	136	1990	532,0	49,10
T- 202		80,44		544	SYD	SYD	300BHN	136	2000	262,3	24,66
C- 203	L	80,57	4,00	813	BSC	BSC	LAHH	132	1988	588,4	36,86
T- 203		80,66		200	BSC	BSC	CHRO	132	1981	765,6	9,07
C- 204	R	80,77	4,30	866	JAP	JAP	LAHH	136	1988	588,4	39,26
T- 204		80,99		1433	SYD	SYD	300BHN	136	1995	398,0	64,96
C- 205	R	81,23	4,00	1065	BSC	BSC	LAHH	136	1989	559,2	48,28
T- 205		81,44		1279	SYD	SYD	300BHN	136	2000	262,3	57,98
C- 206	L	81,77	2,45	2172	BSC	BSC	CHRO	132	1985	668,2	98,46
T- 206		82,00		305	SYD	SYD	300BHN	136	1997	343,8	13,83
C- 207	R	82,13	2,00	1079	SYD	SYD	LAHH	136	1997	343,8	48,91
T- 207		82,25		206	SYD	SSYD	300BHN	136	1997	343,8	9,34
C- 208	L	82,40	4,00	1189	THY	THY	LAHH	136	1990	532,0	53,90
T- 208		82,63		1032	SYD	SYD	300BHN	136	1997	343,8	46,78
C- 209	R	82,95	2,15	2047	USS	USS	SCHT	132	1983	716,6	92,80
T- 209		83,20		815	SYD	SYD	300BHN	136	1998	314,5	36,95
C- 210	R	83,33	2,00	744	USS	USS	SCHT	132	1983	716,6	33,73
T- 210		83,46		656	SYD	SYD	300BHN	136	1996	370,8	29,74
C- 211	L	83,58	2,00	589	BSC	BSC	CHRO	132	1986	642,0	26,70
T- 211		83,73		1018	SYD	SYD	300BHN	136	1995	398,0	46,15
C- 212	L	83,93	1,00	975	BSC	BSC	CHRO	132	1986	642,0	44,20
T- 212		84,05		431	SYD	SYD	300BHN	136	1998	314,5	19,54
C- 213	R	84,18	2,30	886	BSC	BSC	CHRO	132	1985	668,2	40,17
T- 213		84,31		559	BSC	BSC	300BHN	136	1999	288,2	25,34
C- 214	L	84,44	2,30	793	BSC	BSC	CHRO	132	1985	668,2	35,95
T- 214		84,64		1364	SYD	SYD	300BHN	136	1995	398,0	61,83
C- 215	L	84,90	5,30	1245	SYD	SYD	LAHH	136	1998	314,5	56,44
T- 215		85,02		106	SYD	SYD	LAHH	136	1998	314,5	4,81
C- 216	R	85,20	6,15	1721	BSC	BSC	LAHT	136	1993	452,9	78,02
T- 216		85,38		265	BSC	BSC	CHRO	132	1981	765,6	12,01
C- 217	L	85,50	4,30	899	SYD	SYD	LAHH	136	1997	343,8	40,75
T- 217		85,67		836	BSC	BSC	CHRO	132	1981	765,6	37,90
C- 218	R	85,89	5,45	1416	SYD	SYD	LAHH	136	2001	241,4	64,19
T- 218		86,02		67	BSC	BSC	LAHH	136	1992	478,0	3,04
C- 219	L	86,11	5,45	886	BSC	BSC	LAHH	136	1992	478,0	40,17
T- 219		86,25		648	BSC	BSC	CHRO	132	1985	668,2	29,38

N°	R/L	Milliaire centre	Degré de la courbe	Longueur totale	Sorte de rail			Lbs	Année installée	Tonnage cumul. MGT	Tonnes rails
					Haut	Bas	Type				
C- 220	L	86,40	4,00	960	THY	THY	SCHH	136	1991	505,3	43,52
T- 220		86,52		499	SYD	SYD	300BHN	136	1998	314,5	22,62
C- 221	R	86,72	4,45	1629	SYD	SYD	LAHH	136	2002	222,3	73,85
T- 221		86,89		100	BSC	BSC	LAHH	132	1987	616,0	4,53
C- 222	L	87,03	6,00	1224	SYD	SYD	LAHH	136	1997	343,8	55,49
T- 222		87,18		377	JAP	JAP	LAHH	136	1988	588,4	17,09
C- 223	R	87,40	4,30	1937	JAP	JAP	LAHH	136	1988	588,4	87,81
T- 223		87,61		216	JAP	JAP	LAHH	136	1988	588,4	9,79
C- 224	L	87,79	6,30	1451	BSC	BSC	LAHH	136	1994	426,5	65,78
T- 224		87,93		95	BSC	BSC	LAHH	136	1992	478,0	4,31
C- 225	R	88,08	5,15	1381	BSC	BSC	LAHH	136	1992	478,0	62,61
T- 225		88,35		1566	SYD	SYD	300BHN	136	1995	398,0	70,99
C- 226	L	88,63	5,30	1382	SYD	SYD	LAHH	136	1997	343,8	62,65
T- 226		88,84		848	JAP	JAP	LAHH	132	1987	616,3	38,44
C- 227	L	89,05	6,30	1323	SAC	SAC	LAHH	136	1995	398,0	59,98
T- 227		89,24		768	SYD	SYD	300BHN	136	1992	478,0	34,82
C- 228	R	89,41	6,30	932	JAP	JAP	LAHH	136	1989	559,2	42,25
T- 228		89,60		1135	SYD	SYD	300BHN	136	1997	343,8	51,45
C- 229	R	89,79	4,00	885	SYD	SYD	LAHH	136	1999	288,2	40,12
T- 229		89,94		737	SYD	SYD	300BHN	136	1996	370,8	33,41
C- 230	R	90,16	4,00	1453	SYD	SYD	LAHH	136	1998	314,5	65,87
T- 230		90,29		131	SYD	SYD	300BHN	136	1996	370,8	5,94
C- 231	L	90,46	6,30	1511	BSC	BSC	LAHH	136	1994	426,5	68,50
T- 231		90,63		355	SYD	SYD	300BHN	136	1998	314,5	16,09
C- 232	L	90,83	6,00	1702	BSC	BSC	LAHH	136	1992	478,0	77,16
T- 232		91,03		471	SYD	SYD	300BHN	136	1998	314,5	21,35
C- 233	R	91,25	6,00	1712	SYD	SYD	LAHH	136	1998	314,5	77,61
T- 233		91,51		1159	SYD	SYD	300BHN	136	1998	314,5	52,54
C- 234	R	91,73	4,00	1108	THY	THY	LAHH	136	1990	532,0	50,23
T- 234		91,97		1467	SYD	SYD	300BHN	136	1995	398,0	66,50
C- 235	R	92,19	4,00	758	SYD	SAC	LAHH	136	1996	370,8	34,36
T- 235		92,29		306	SYD	SAC	LAHH	136	1996	370,8	13,87
C- 236	L	92,60	2,30	2859	BSC	BSC	CHRO	132	1985	668,2	129,61
T- 236		92,89		330	STD	STD	STD	132	1979	832,1	14,96
C- 237	R	93,05	4,00	1386	THY	THY	LAHH	136	1990	532,0	62,83
T- 237		93,37		2030	SYD	SYD	300BHN	136	1998	314,5	92,03
C- 238	R	93,70	0,30	1423	BSC	BSC	300BHN	136	1992	478,0	64,51
T- 238		94,04		2132	SYD	SYD	300BHN	136	1997	343,8	96,65
C- 239	R	94,40	6,30	1618	SAC	SAC	LAHH	136	1995	398,0	73,35
T- 239		94,56		166	SAC	SAC	LAHH	136	1995	398,0	7,53
C- 240	L	94,72	6,30	1517	SAC	SAC	LAHH	136	1995	398,0	68,77
T- 240		94,94		784	SYD	SYD	300BHN	136	1997	343,8	35,54
C- 241	R	95,20	4,00	1861	SAC	SAC	LAHH	136	1997	343,8	84,37
T- 241		95,40		220	THY	JAP	LAHH	136	1991	505,3	9,97
C- 242	L	95,58	3,30	690	SYD	SYD	LAHH	136	2000	262,3	31,28
C- 242	L	95,58	3,30	851	SAC	SAC	LAHH	136	1991	505,3	38,58
T- 242		95,88		1737	BSC	BSC	300BHN	136	1996	370,8	78,74
C- 243	L	96,10	2,00	686	BSC	BSC	LAHH	136	1992	478,0	31,10
T- 243		96,19		346	BSC	BSC	300BHN	136	1992	478,0	15,69
C- 244	R	96,45	5,00	2355	BSC	BSC	LAHH	136	1992	478,0	106,76
T- 244		96,93		1343	SYD	SYD	300BHN	136	1995	398,0	60,88
C- 245	L	97,32	5,00	3257	BSC	BSC	LAHH	136	1995	398,0	147,65
T- 245		97,52		363	BSC	BSC	CHRO	132	1985	668,2	16,46
C- 246	R	97,74	3,15	1342	BSC	BSC	LAHH	136	1989	559,2	60,84
T- 246		97,98		1184	SYD	SYD	300BHN	136	1995	398,0	53,67
C- 247	L	98,39	1,15	3053	SYD	SYD	CRO/MOL	132	1987	616,0	138,40

N°	R/L	Milliaire centre	Degré de la courbe	Longueur totale	Sorte de rail			Lbs	Année installée	Tonnage cumul. MGT	Tonnes rails
					Haut	Bas	Type				
T- 247		98,70		346	THY	THY	LAHH	136	1990	532,0	15,69
C- 248	R	98,84	4,30	1087	THY	THY	LAHH	136	1990	532,0	49,28
T- 248		99,16		2327	SYD	SYD	300BHN	136	1998	314,5	105,49
C- 249	L	99,50	3,15	1246	THY	THY	LAHH	136	1990	532,0	56,49
T- 249		99,64		202	THY	THY	LAHH	136	1990	532,0	9,16
C- 250	R	99,79	3,00	1296	THY	THY	LAHH	136	1990	532,0	58,75
T- 250		99,95		502	SYD	SYD	LAHH	136	1990	532,0	22,76
C- 251	L	100,14	4,30	1527	SYD	SYD	LAHH	136	2001	241,4	69,22
T- 251		100,30		276	THY	THY	LAHH	136	1990	532,0	12,51
C- 252	R	100,41	4,30	842	THY	THY	LAHH	136	1990	532,0	38,17
T- 252		100,61		1264	SYD	SYD	300BHN	136	1991	505,3	57,30
C- 253	R	100,87	5,30	1286	BSC	BSC	LAHH	136	1995	398,0	58,30
T- 253		101,07		997	SYD	SYD	300BHN	136	1995	398,0	45,20
C- 254	L	101,31	1,00	1557	BSC	BSC	CHRO	132	1984	693,9	70,58
T- 254		101,74		2969	SYD	SYD	300BHN	136	1995	398,0	134,59
C- 255	L	102,13	2,00	1103	BSC*	BSC*	LAHH	136	1994	426,5	50,00
T- 255		102,89		7017	SYD	SYD	300BHN	136	1991	505,3	318,10
C- 256	R	103,76	1,30	2088	SYD	SYD	300BHN	136	1992	478,0	94,66
T- 256		103,98		367	SYD	SYD	300BHN	136	1992	478,0	16,64
C- 257	L	104,20	5,30	1951	SYD	SYD	LAHH	136	2001	241,4	88,45
T- 257		104,42		208	BSC	BSC	LAHH	136	1989	559,2	9,43
C- 258	R	104,60	5,30	1457	BSC	BSC	LAHH	136	1989	559,2	66,05
T- 258		104,99		1961	SYD	SYD	300BHN	136	1998	314,5	88,90
C- 259	R	105,32	2,30	769	BSC	BSC	CHRO	132	1985	668,2	34,86
T- 259		105,40		350	STD	STD	STD	132	1979	832,1	15,87
C- 260	L	105,54	2,30	1287	BSC	BSC	CHRO	132	1985	668,2	58,34
T- 260		105,66		741	STD	STD	STD	132	1979	832,1	33,59
C- 261	R	105,80	2,30	1309	BSC	BSC	CHRO	132	1985	668,2	59,34
T- 261		106,11		1987	SYD	SYD	300BHN	136	2000	262,3	90,08
C- 262	L	106,50	3,00	2122	THY	THY	SCHH	136	1991	505,3	96,20
T- 262		106,75		238	THY	THY	SCHH	136	1991	505,3	10,79
T- 262		106,75		114	SWITCH SUD HOW		STD	132	1988	588,4	5,17
C- 263	R	106,96	3,00	841	THY	THY	SCHH	136	1991	502,1	38,13
C- 263	R	106,96	3,00	841	SAC	SAC	LAHH	136	1991	502,1	38,13
T- 263		107,52		4701	SYD	SYD	300BHN	136	1998	311,3	213,11
C- 264	R	108,07	1,30	1487	SYD	SYD	300BHN	136	1992	474,8	67,41
T- 264		108,90		7027	BSC	BSC	300BHN	136	1995	394,8	318,56
C- 265	L	109,64	0,30	410	BSC	BSC	300BHN	136	1992	474,8	18,59
T- 265		109,99		3230	BSC	BSC	300BHN	136	1995	394,8	146,43
C- 266	L	110,36	0,30	621	BSC	BSC	300BHN	136	1992	474,8	28,15
T- 266		110,46		1441	BSC*	BSC*	LAHH	136	1994	423,3	65,33
C- 267	L	110,62	3,00	1218	THY	THY	LAHH	136	1990	528,8	55,22
T- 267		110,89		655	SYD	SYD	300BHN	136	1991	502,1	29,69
C- 268	R	111,20	3,00	1544	SAC	SAC	LAHH	136	1991	502,1	69,99
T- 268		111,86		5558	BSC*	BSC*	LAHH	136	1994	423,3	251,96
C- 269	L	112,55	1,00	1688	BSC	BSC	CHRO	132	1984	690,7	76,52
T- 269		112,75		447	BSC*	BSC*	LAHH	132	1994	423,3	20,26
C- 270	R	112,96	3,30	1696	BSC	BSC	LAHH	136	1989	556,0	76,89
T- 270		113,21		1030	BSC	BSC	300BHN	136	1995	394,8	46,69
C- 271	R	113,47	2,30	1617	SAC	SAC	LAHH	136	1991	502,1	73,30
T- 271		113,68		672	SYD	SYD	300BHN	136	1995	394,8	30,46
C- 272	L	113,88	2,30	1451	BSC	BSC	CHRO	132	1985	665,0	65,78
T- 272		114,14		1333	BSC	BSC	300BHN	136	1995	394,8	60,43
C- 273	L	114,41	1,00	1430	BSC	BSC	CHRO	132	1983	713,4	64,83
T- 273		114,61		678	SYD	SYD	300BHN	136	1993	449,7	30,74
C- 274	R	114,79	1,30	1214	SYD	SYD	LAHH	136	1998	311,3	55,03

N°	R/L	Milliaire centre	Degré de la courbe	Longueur totale	Sorte de rail			Lbs	Année installée	Tonnage cumul. MGT	Tonnes rails
					Haut	Bas	Type				
T- 274		115,01		1094	SYD	SYD	300BHN	136	1993	449,7	49,59
C- 275	L	115,30	4,30	1922	SYD	SYD	LAHH	136	1999	285,1	87,13
T- 275		115,52		593	BSC	BSC	300BHN	136	1992	474,8	26,88
C- 276	R	115,67	0,30	1033	BSC	BSC	300BHN	136	1992	474,8	46,83
T- 276		115,88		1162	SYD	SYD	300BHN	136	1991	502,1	52,68
C- 277	L	116,09	0,30	1035	SYD	SYD	300BHN	136	1991	502,1	46,92
T- 277		116,46		2976	SYD	SYD	300BHN	136	1991	502,1	134,91
C- 278	R	116,87	3,30	1328	BSC	BSC	LAHH	136	1992	474,8	60,20
T- 278		117,15		1645	BSC*	BSC*	LAHH	136	1994	423,3	74,57
C- 279	L	117,50	5,00	1984	SAC	SAC	LAHH	136	1996	367,6	89,94
T- 279		117,67		84	BSC	BSC	LAHH	136	1992	474,8	3,81
C- 280	R	117,74	5,00	810	BSC	BSC	LAHH	136	1992	474,8	36,72
T- 280		118,03		1063	BSC*	BSC*	LAHH	132	1994	423,3	48,19
T- 280		118,03		1000	SYD	SYD	300BHN	136	1994	423,3	45,33
C- 281	R	118,51	2,00	2580	BSC	BSC	LAHH	136	1989	556,0	116,96
T- 281		119,01		1779	SYD	SYD	300BHN	136	1993	449,7	80,65
C- 282	L	119,40	3,30	1227	THY	THY	LAHH	136	1990	528,8	55,62
T- 282		119,55		1469	BSC*	BSC*	LAHH	132	1994	423,3	66,59
C- 283	R	119,71	2,00	1186	BSC	BSC	LAHH	136	1992	474,8	53,77
T- 283		119,96		1946	SYD	SYD	300BHN	136	1993	449,7	88,22
C- 284	L	120,20	2,00	998	SAC	SAC	LAHH	136	1991	502,1	45,24
T- 284		120,53		1709	BSC*	BSC*	LAHH	132	1994	423,3	77,47
C- 285	R	120,87	3,00	951	BSC	BSC	LAHH	136	1992	474,8	43,11
T- 285		120,97		590	BSC	BSC	300BHN	136	1992	474,8	26,75
C- 286	L	121,09	2,00	981	SAC	SAC	LAHH	136	1996	367,6	44,47
T- 286		121,31		1405	SYD	SYD	300BHN	136	1993	449,7	63,69
C- 287	R	121,70	2,00	2583	BSC	BSC	LAHH	136	1996	367,6	117,10
T- 287		122,22		2936	SAC	SAC	300BHN	136	1993	449,7	133,10
C- 288	L	122,65	4,00	1462	JAP	JAP	LAHH	136	1988	585,2	66,28
T- 288		123,02		2626	SYD	STD	300BHN	136	1993	449,7	119,05
C- 289	L	123,37	1,00	1097	BSC	BSC	CHRO	132	1984	690,7	49,73
T- 289		123,61		1475	SYD	SYD	300BHN	136	1991	502,1	66,87
C- 290	R	123,90	1,30	1497	SYD	SYD	LAHH	136	1999	285,1	67,86
T- 290		124,14		1058	SAC	SAC	300BHN	136	1993	449,7	47,96
C- 291	R	124,40	3,30	1628	BSC	BSC	LAHH	136	1989	556,0	73,80
T- 291		124,62		806	SAC	SAC	300BHN	136	1993	449,7	36,54
C- 292	L	124,86	2,00	1663	BSC	BSC	LAHH	136	1996	367,6	75,39
T- 292		125,18		2481	SYD	SYD	300BHN	136	1994	423,3	112,47
C- 293	R	125,45	2,00	928	BSC	BSC	LAHH	136	1996	367,6	42,07
T- 293		125,77		2011	SYD	SYD	300BHN	136	1994	423,3	91,17
C- 294	L	126,20	1,15	1984	SAC	SAC	LAHH	136	1991	502,1	89,94
T- 294		126,53		1411	SYD	SYD	300BHN	136	1994	423,3	63,97
C- 295	R	126,87	2,15	1007	BSC	BSC	LAHH	136	1989	556,0	45,65
C- 295	R	126,87	2,15	1007	JAP	JAP	LAHH	136	1989	556,0	45,65
T- 295		127,21		1669	SYD	SYD	300BHN	136	1994	423,3	75,66
C- 296	L	127,57	4,30	2043	SAC	SAC	LAHH	136	1995	394,8	92,62
T- 296		128,34		5070	SYD	SYD	300BHN	136	1994	423,3	229,84
T- 296		128,34		1009	BSC	BSC	300BHN	136	1994	423,3	45,74
C- 297	L	129,02	2,00	1043	SYD	SYD	LAHH	136	1999	285,1	47,28
T- 297		129,26		1583	BSC	BSC	300BHN	136	1994	423,3	71,76
C- 298	R	129,56	3,00	1471	SYD	SYD	LAHH	136	2000	259,2	66,69
T- 298		129,82		1388	SYD	SYD	300BHN	136	1991	502,1	62,92
C- 299	L	130,10	3,00	1491	SYD	SYD	LAHH	136	1991	502,1	67,59
T- 299		130,32		858	SAC	SYD	300BHN	136	1993	449,7	38,90
C- 300	R	130,52	2,00	1244	BSC*	BSC*	LAHH	136	1994	423,3	56,39
T- 300		130,69		612	SAC	SAC	300BHN	136	1993	449,7	27,74

CTO-1 133889 1492

N°	R/L	Milliaire centre	Degré de la courbe	Longueur totale	Sorte de rail			Lbs	Année installée	Tonnage cumulé MGT	Tonnes rails
					Haut	Bas	Type				
C- 301	L	130,86	2,00	1103	BSC	BSC	LAHT	136	1993	449,7	50,00
T- 301		131,20		2569	SYD	SYD	300BHN	136	1991	502,1	116,46
C- 302	R	131,55	4,30	1028	BSC	BSC	LAHH	136	1996	367,6	46,60
T- 302		131,66		151	BSC	BSC	LAHH	136	1996	367,6	6,85
C- 303	L	131,78	4,30	1127	BSC	BSC	LAHH	136	1996	367,6	51,09
T- 303		131,92		441	SYD	SYD	300BHN	136	1993	449,7	19,99
C- 304	R	132,08	3,00	1148	BSC	BSC	LAHH	136	1996	367,6	52,04
T- 304		132,23		458	SYD	SYD	300BHN	136	1993	449,7	20,76
C- 305	L	132,40	2,00	1303	BSC	BSC	LAHT	136	1993	449,7	59,07
T- 305		132,69		1794	SYD	SYD	300BHN	136	1991	502,1	81,33
C- 306	R	132,94	1,00	837		BSC	CHRO	132	1983	713,4	18,97
C- 306	R	132,94	1,00	837	MIT		LAHH	136	2011	13,2	18,97
T- 306		133,32		3228	SYD	SYD	300BHN	136	1991	502,1	146,34
C- 307	L	133,76	1,00	1370	BSC	BSC	CHRO	132	1984	690,7	62,11
T- 307		134,53		6827	SYD	SYD	300BHN	136	1993	449,7	309,49
C- 308	L	135,31	1,30	1310	JAP	JAP	LAHH	136	1989	556,0	59,39
T- 308		136,00		6008	SAC	SAC	300BHN	136	1993	449,7	272,36
C- 309	R	136,71	1,00	1490	BSC	BSC	CHRO	132	1983	713,4	67,55
T- 309		137,51		7025	BSC	SYD	300BHN	136	1996	367,6	318,47
C- 310	R	138,34	1,45	1695	BSC	BSC	CHRO	132	1983	713,4	76,84
T- 310		138,55		500	BSC	BSC	300BHN	136	1995	394,8	22,67
C- 311	L	138,67	4,00	698	BSC	BSC	LAHH	136	1992	474,8	31,64
T- 311		138,89		1751	SYD	SYD	300BHN	136	1996	367,6	79,38
C- 312	L	139,16	3,00	1082	BSC	BSC	LAHH	136	1992	474,8	49,05
T- 312		139,44		1822	BSC	BSC	300BHN	136	1995	394,8	82,60
C- 313	R	139,98	0,45	3809	SAC	SAC	LAHH	136	1991	502,1	172,67
T- 313		140,59		2832	SYD	SYD	300BHN	136	1996	367,6	128,38
C- 314	L	141,10	1,00	2563	SYD	SYD	300BHN	136	1989	556,0	116,19
T- 314		141,50		1703	SYD	SYD	300BHN	136	1996	367,6	77,20
C- 315	R	141,81	4,30	1450	SYD	SYD	LAHH	136	1998	311,3	65,73
T- 315		142,13		1937	BSC	BSC	300BHN	136	1999	285,1	87,81
C- 316	L	142,47	2,00	1595	SYD	SYD	LAHH	136	1999	285,1	72,31
T- 316		142,79		607	BSC	BSC	300BHN	136	1995	394,8	27,52
C- 317	L	142,88	1,30	1551	SYD	SYD	LAHH	136	1999	285,1	70,31
T- 317		143,25		567	SYD	SYD	300BHN	136	1997	340,6	25,70
C- 318	R	143,34	4,00	903	BSC	BSC	LAHH	136	1992	474,8	40,94
T- 318		143,72		3760	SYD	SYD	300BHN	136	2000	259,2	170,45
C- 319	L	144,11	2,30	985	BSC	BSC	CHRO	132	1985	665,0	44,65
T- 319		144,37		1837	SYD	SYD	300BHN	136	2000	259,2	83,28
C- 320	L	144,61	2,00	622	SYD	SYD	LAHH	136	2000	259,2	28,20
T- 320		144,71		514	SYD	SYD	300BHN	136	2000	259,2	23,30
C- 321	R	144,87	3,00	1077	SYD	SYD	LAHH	136	1999	285,1	48,82
T- 321		145,16		2066	SYD	SYD	300BHN	136	1996	367,6	93,66
C- 322	R	145,47	1,40	1197	SYD	SYD	LAHH	136	1997	340,6	54,26
T- 322		145,60		224	SYD	SYD	LAHH	136	1997	340,6	10,15
C- 323	L	145,71	5,00	881	JAP	JAP	LAHH	136	1988	585,2	39,94
T- 323		146,01		2378	SYD	SYD	300BHN	136	1996	367,6	107,80
C- 324	L	146,38	1,15	1428	SYD	SYD	CRO/MOL	132	1987	612,8	64,74
T- 324		146,56		473	SYD	SYD	300BHN	136	2000	259,2	21,44
C- 325	R	146,70	1,00	930	BSC*	BSC*	LAHH	136	1994	423,3	42,16
T- 325		146,98		2142	SYD	SYD	300BHN	136	1998	311,3	97,10
C- 326	R	147,30	3,30	1233	BSC	BSC	CHRO	132	1986	638,8	55,90
T- 326		147,45		367	THY	THY	LAHH	136	1990	528,8	16,64
C- 327	L	147,61	1,00	1327	THY	THY	LAHH	136	1990	528,8	60,16
T- 327		147,88		1517	SYD	SYD	300BHN	136	1997	340,6	68,77
C- 328	R	148,13	2,30	1055	BSC	BSC	CHRO	132	1985	665,0	47,83

N°	R/L	Milliaire centre	Degré de la courbe	Longueur totale	Sorte de rail			Lbs	Année installée	Tonnage cumul. MGT	Tonnes rails
					Haut	Bas	Type				
T- 328		148,65		4436	BSC	BSC	300BHN	136	1999	285,1	201,10
C- 329	L	149,13	1,30	591	BSC	BSC	CHRO	132	1984	690,7	26,79
T- 329		149,27		833	SYD	SYD	300BHN	136	1997	340,6	37,76
C- 330	L	149,44	5,00	716	JAP	JAP	LAHH	136	1988	585,2	32,46
T- 330		149,52		302	SYD	SYD	300BHN	136	1997	340,6	13,69
C- 331	R	149,65	3,00	1321	JAP	JAP	LAHH	136	1989	556,0	59,89
T- 331		149,81		401	BSC	BSC	300BHN	136	1999	285,1	18,18
C- 332	L	149,98	3,30	1043	SAC	SAC	LAHH	136	1991	502,1	47,28
T- 332		150,13		485	STD	STD	STD	132	1982	735,7	21,99
C- 333	R	150,26	2,00	1063	BSC	BSC	LAHH	136	1992	474,8	48,19
T- 333		150,41		662	SYD	SYD	300BHN	136	1992	474,8	30,01
C- 334	L	150,50	2,00	277	THY	THY	LAHH	136	1990	528,8	12,56
T- 334		150,54		263	THY	THY	LAHH	136	1990	528,8	11,92
C- 335	L	150,62	4,00	552	THY	THY	LAHH	136	1990	528,8	25,02
T- 335		150,71		404	THY	THY	LAHH	136	1990	528,8	18,31
C- 336	R	150,81	2,00	616	SYD	SYD	CRO/MOL	132	1987	612,8	27,93
T- 336		150,92		592	BSC	BSC	300BHN	136	1999	285,1	26,84
C- 337	L	151,03	1,30	546	THY	THY	LAHH	136	1990	528,8	24,75
T- 337		151,17		994	BSC	BSC	LAHT	136	1993	449,7	45,06
C- 338	R	151,37	3,00	983	BSC	BSC	LAHT	136	1993	449,7	44,56
T- 338		151,48		201	BSC	BSC	LAHT	136	1993	449,7	9,11
C- 339	L	151,60	6,00	914	JAP	JAP	LAHH	136	1989	556,0	41,43
T- 339		151,74		650	BSC	BSC	300BHN	136	1999	285,1	29,47
C- 340	R	151,88	1,15	900	THY	THY	LAHH	136	1990	528,8	40,80
T- 340		151,96		51	THY	THY	LAHH	136	1990	528,8	2,31
C- 341	R	152,02	2,00	538	BSC	BSC	LAHH	136	1992	474,8	24,39
T- 341		152,08		112	BSC	BSC	LAHH	136	1992	474,8	5,08
C- 342	L	152,17	6,30	701	BSC	BSC	LAHH	136	1992	474,8	31,78
T- 342		152,24		133	BSC	BSC	LAHH	136	1992	474,8	6,03
C- 343	R	152,38	6,30	1311	BSC	BSC	LAHH	136	1992	474,8	59,43
T- 343		152,51		79	BSC	BSC	LAHH	136	1992	474,8	3,58
C- 344	L	152,61	4,30	963	SYD	SYD	LAHH	136	1998	311,3	43,66
T- 344		152,71		140	SAC	SAC	LAHH	136	1997	340,6	6,35
C- 345	R	152,80	3,00	698	SAC	SAC	LAHH	136	1997	340,6	31,64
T- 345		152,86		121	SAC	SAC	LAHH	136	1997	340,6	5,49
C- 346	L	152,93	3,00	639	BSC	BSC	LAHH	136	1992	474,8	28,97
T- 346		153,05		612	SYD	SYD	300BHN	136	1998	311,3	27,74
C- 347	L	153,20	5,00	851	BSC	BSC	LAHH	136	1992	474,8	38,58
T- 347		153,29		106	STD	STD	STD	132	1984	690,7	4,81
C- 348	R	153,40	6,00	1021	JAP	JAP	LAHH	136	1989	556,0	46,29
T- 348		153,53		339	SAC	SAC	LAHH	136	1991	502,1	15,37
C- 349	L	153,67	5,00	1126	SAC	SAC	LAHH	136	1991	502,1	51,05
T- 349		153,78		124	SAC	SAC	LAHH	136	1991	502,1	5,62
C- 350	R	153,88	5,00	899	SAC	SAC	LAHH	136	1991	502,1	40,75
T- 350		154,05		994	SYD	SYD	300BHN	136	1997	340,6	45,06
C- 351	L	154,20	3,00	614	JAP	JAP	LAHH	136	1989	556,0	27,83
T- 351		154,27		99	JAP	JAP	STD	136	1989	556,0	4,49
C- 352	L	154,32	7,00	344	SAC	SAC	LAHH	136	1994	423,3	15,59
T- 352		154,36		84	SAC	SAC	LAHH	136	1994	423,3	3,81
C- 353	R	154,39	5,30	235	JAP	JAP	LAHH	136	1989	556,0	10,65
T- 353		154,44		291	BSC	BSC	CHRO	132	1983	713,4	13,19
C- 354	R	154,57	7,00	1046	SAC	SAC	LAHH	136	1995	394,8	47,42
T- 354		154,73		750	BSC	BSC	300BHN	136	1999	285,1	34,00
C- 355	L	154,92	4,00	1178	JAP	JAP	LAHH	136	1989	556,0	53,40
T- 355		155,08		571	JAP	JAP	LAHH	132	1987	612,8	25,89
C- 356	L	155,20	5,00	685	SYD	SYD	LAHH	136	1998	311,3	31,05

0104 130830 1400

N°	R/L	Milliaire centre	Degré de la courbe	Longueur totale	Sorte de rail			Lbs	Année installée	Tonnage cumul. MGT	Tonnes rails
					Haut	Bas	Type				
T- 356		155,31		139	JAP	JAP	LAHH	132	1987	612,8	6,30
C- 357	R	155,40	5,00	467	JAP	JAP	LAHH	132	1987	612,8	21,17
T- 357		155,46		598	SYD	SYD	300BHN	136	2000	259,2	27,11
C- 358	R	155,57	4,00	809	THY	THY	LAHH	136	1990	528,8	36,67
T- 358		155,65		49	THY	THY	LAHH	136	1990	528,8	2,22
C- 359	L	155,84	7,00	1818		SAC	LAHH	136	1994	423,3	82,42
C- 359	L	155,84	7,00	1818	BSC		LAHH	136	1993	449,7	82,42
T- 359		156,01		91	SAC	SAC	LAHH	136	1995	394,8	4,13
C- 360	R	156,12	6,00	1073	SAC	SAC	LAHH	136	1995	394,8	48,64
T- 360		156,24		184	SAC	SAC	LAHH	136	1995	394,8	8,34
C- 361	R	156,34	2,00	845	SAC	SAC	LAHH	136	1997	340,6	38,31
T- 361		156,42		92	SAC	SAC	LAHH	136	1997	340,6	4,17
C- 362	R	156,53	4,00	1104	BSC	BSC	LAHH	136	1992	474,8	50,05
T- 362		156,88		2671	SYD	SYD	300BHN	136	1998	311,3	121,09
C- 363	L	157,25	4,30	1268	BSC	BSC	LAHH	136	1992	474,8	57,48
T- 363		157,47		1264	BSC	BSC	300BHN	136	1995	394,8	57,30
C- 364	R	157,70	6,00	1193	SYD	SYD	LAHH	136	1998	311,3	54,08
T- 364		157,82		90	SYD	SYD	LAHH	136	1998	311,3	4,08
C- 365	L	157,93	4,30	978	JAP	JAP	LAHH	136	1989	556,0	44,34
T- 365		158,04		173	JAP	JAP	LAHH	136	1989	556,0	7,84
C- 366	L	158,20	5,25	1466	BSC	BSC	LAHH	136	1995	394,8	66,46
T- 366		158,43		1149	SYD	SYD	300BHN	136	2000	259,2	52,09
C- 367	R	158,66	4,00	1279	THY	THY	LAHH	136	1990	528,8	57,98
T- 367		158,86		803	BSC	BSC	300BHN	136	1999	285,1	36,40
C- 368	L	159,01	3,30	723	SAC	SAC	LAHH	136	1991	502,1	32,78
T- 368		159,08		91	SAC	SAC	LAHH	136	1991	502,1	4,13
C- 369	R	159,24	5,30	1086	SAC	SAC	LAHH	136	1994	423,3	49,23
T- 369		159,41		689	BSC	BSC	300BHN	136	1999	285,1	31,23
C- 370	L	159,53	5,00	1104	SYD	SYD	LAHH	136	1998	311,3	50,05
T- 370		159,64		185	SYD	SYD	LAHH	136	1998	311,3	8,39
C- 371	R	159,77	5,00	1108	BSC	BSC	LAHH	136	1992	474,8	50,23
T- 371		159,89		146	BSC	BSC	LAHH	136	1992	474,8	6,62
C- 372	L	159,98	3,00	646	SAC	SAC	LAHH	136	1996	367,6	29,29
T- 372		160,81		6600	SYD	SYD	300BHN	136	1998	311,3	299,20
T- 372		160,81		1502	SYD	SYD	300BHN	136	1997	340,6	68,09
C- 373	L	161,88	1,15	3175	THY	THY	LAHH	136	1990	528,8	143,93
T- 373		162,28		1112	BSC	BSC	300BHN	136	1992	474,8	50,41
C- 374	R	162,55	6,30	1803	JAP	JAP	LAHH	136	1990	528,8	81,74
T- 374		162,90		1902	SYD	SYD	300BHN	136	1997	340,6	86,22
C- 375	L	163,22	2,00	1488	BSC	BSC	CHRO	132	1986	638,8	67,46
T- 375		163,43		720	SYD	SYD	300BHN	136	2000	259,2	32,64
C- 376	L	163,61	2,00	1156	BSC	BSC	CHRO	132	1986	638,8	52,41
T- 376		163,77		515	BSC	BSC	300BHN	136	1999	285,1	23,35
C- 377	L	163,95	4,30	1292	SYD	SYD	LAHH	136	2001	238,3	58,57
T- 377		164,13		98	STD	STD	STD	132	1982	735,7	4,44
C- 378	R	164,33	4,00	1486	SAC	SAC	LAHH	136	1995	394,8	67,37
T- 378		164,49		783	SYD	SYD	300BHN	136	2000	259,2	35,50
C- 379	L	164,60	2,00	889	JAP	JAP	LAHH	136	1988	585,2	40,30
T- 379		164,84		1672	SYD	SYD	300BHN	136	2000	259,2	75,80
C- 380	L	165,09	1,00	988	SAC	SAC	LAHH	136	1995	394,8	44,79
T- 380		165,28		992	SYD	SYD	300BHN	136	2000	259,2	44,97
C- 381	L	165,89	1,15	5268	JAP	JAP	LAHH	136	1990	528,8	238,82
T- 381		166,44		715	BSC	BSC	300BHN	136	1999	285,1	32,41
C- 382	R	166,77	2,00	2771	SYD	SYD	CRO/MOL	132	1987	612,8	125,62
T- 382		167,07		384	STD	STD	STD	132	1981	762,4	17,41
C- 383	L	167,27	4,00	1675	THY	THY	LAHH	136	1990	528,8	75,93

N°	R/L	Milliaire centre	Degré de la courbe	Longueur totale	Sorte de rail			Lbs	Année installée	Tonnage cumul. MGT	Tonnes rails
					Haut	Bas	Type				
T- 383		167,48		664	BSC	BSC	300BHN	136	1999	285,1	30,10
C- 384	R	167,64	2,30	1015	SYD	SYD	CRO/MOL	132	1987	612,8	46,01
T- 384		167,98		2628	BSC	BSC	300BHN	136	1999	285,1	119,14
C- 385	R	168,35	1,15	2603	JAP	JAP	LAHH	136	1990	528,8	118,00
T- 385		168,83		1932	SYD	SYD	CRO/MOL	132	1987	612,8	87,58
C- 386	L	169,01	2,30	1107	BSC	BSC	CHRO	132	1985	665,0	50,18
T- 386		169,50		2463	SYD	SYD	300BHN	136	1997	340,6	111,66
C- 387	R	169,97	2,30	855	BSC	BSC	CHRO	132	1985	665,0	38,76
T- 387		170,08		840	BSC	BSC	CHRO	132	1985	665,0	38,08
C- 388	L	170,23	2,30	1108	BSC	BSC	CHRO	132	1985	665,0	50,23
T- 388		170,49		1815	SYD	SYD	CRO/MOL	132	1987	612,8	82,28
C- 389	R	170,81	4,00	1708	SYD	SYD	LAHH	136	2007	171,8	77,43
T- 389		171,02		562	SYD	SYD	300BHN	136	1999	285,1	25,48
C- 390	L	171,26	4,00	1954	SAC	SAC	LAHH	136	1996	367,6	88,58
T- 390		171,58		1498	SYD	SYD	300BHN	136	1994	423,3	67,91
C- 391	R	171,86	2,30	1375	SAC	SAC	LAHH	136	1997	340,6	62,33
T- 391		172,22		2581	SYD	SYD	300BHN	136	1997	340,6	117,01
C- 392	L	172,58	4,00	1230	BSC	BSC	LAHH	136	1994	423,3	55,76
T- 392		172,74		435	SYD	SYD	300BHN	136	1994	423,3	19,72
C- 393	R	172,99	4,00	2105	BSC	BSC	LAHH	136	1994	423,3	95,43
T- 393		173,26		774	SYD	SYD	STD	136	1991	502,1	35,09
C- 394	L	173,41	2,00	707	JAP	JAP	LAHH	136	1989	556,0	32,05
T- 394		173,61		1445	SYD	SYD	300BHN	136	1993	449,7	65,51
C- 395	R	173,84	2,00	982	SYD	SYD	CRO/MOL	132	1987	612,8	44,52
T- 395		173,90		703	USS	USS	STD	132	1978	857,5	31,87
C- 396	L	174,17	4,00	1219	BSC	BSC	LAHH	136	1992	474,8	55,26
T- 396		174,32		353	SYD	SYD	300BHN	136	2001	238,3	16,00
C- 397	R	174,44	4,00	985	SAC	SAC	LAHH	136	1991	502,1	44,65
T- 397		174,77		2554	SYD	SYD	300BHN	136	1993	449,7	115,78
C- 398	L	175,08	5,00	639	SAC	SAC	LAHH	136	1991	502,1	28,97
T- 398		175,25		1149	SYD	SYD	CRO/MOL	132	1987	612,8	52,09
C- 399	L	175,41	4,00	506	SYD	SYD	LAHH	136	1998	311,3	22,94
T- 399		175,51		523	SYD	SYD	LAHH	136	1998	311,3	23,71
C- 400	R	175,68	6,00	1319	BSC	BSC	LAHH	136	1994	423,3	59,79
T- 400		175,95		1480	STD	STD	STD	132	1972	849,8	67,09
C- 401	L	176,27	1,30	1916	BSC	BSC	CHRO	132	1985	665,0	86,86
T- 401		176,68		2460	SYD	SYD	300BHN	136	1994	423,3	111,52
C- 402	R	177,11	2,00	2115	BSC	BSC	CHRO	132	1985	665,0	95,88
T- 402		177,39		884	SYD	SYD	300BHN	136	1997	340,6	40,07
C- 403	L	177,51	1,30	300	BSC	BSC	CHRO	132	1985	665,0	13,60
T- 403		177,85		3278	SYD	SYD	300BHN	136	1989	556,0	148,60
C- 404	R	178,36	4,00	2100	SAC	SAC	LAHH	136	1996	367,6	95,20
T- 404		178,70		1498	SYD	SYD	300BHN	136	1988	585,2	67,91
C- 405	L	179,02	3,00	1914	BSC	BSC	LAHT	136	1993	449,7	86,77
T- 405		179,34		1477	SYD	SYD	300BHN	136	1988	585,2	66,96
C- 406	L	179,61	3,00	1411	SYD	SYD	LAHH	136	1999	285,1	63,97
T- 406		180,08		3581	SYD	SYD	300BHN	136	1988	585,2	162,34
C- 407	L	180,50	3,00	797	JAP	JAP	LAHH	136	1988	585,2	36,13
T- 407		180,63		538	SYD	SYD	300BHN	136	1988	585,2	24,39
C- 408	R	180,76	3,00	867	JAP	JAP	LAHH	136	1988	585,2	39,30
T- 408		181,04		2066	SYD	SYD	300BHN	136	1988	585,2	93,66
C- 409	L	181,29	2,00	579	BSC	BSC	LAHT	136	1993	449,7	26,25
T- 409		181,53		1905	SYD	SYD	300BHN	136	1989	556,0	86,36
C- 410	R	181,92	2,00	2221	SYD	SYD	LAHH	136	1999	285,1	100,69
T- 410		182,13		120	BSC	BSC	CHRO	132	1983	726,8	5,44
C- 411	L	182,29	2,00	1679	SYD	SYD	LAHH	136	2009	63,9	76,11

ZONA COMPLETA P-10

N°	R/L	Milliaire centre	Degré de la courbe	Longueur totale	Sorte de rail			Lbs	Année installée	Tonnage cumul. MGT	Tonnes rails
					Haut	Bas	Type				
T- 411		182,57		1178	SYD	SYD	300BHN	136	1989	556,0	53,40
C- 412	R	182,83	2,00	1466	BSC	BSC	CHRO	132	1984	690,7	66,46
T- 412		183,40		3960	SYD	SYD	300BHN	136	1988	585,2	179,52
C- 413	R	183,96	3,00	1458	BSC	BSC	LAHH	136	1994	423,3	66,10
T- 413		184,33		2902	SYD	SYD	300BHN	136	1989	556,0	131,56
C- 414	L	184,70	3,00	1618	JAP	JAP	LAHH	136	1989	556,0	73,35
T- 414		185,04		2061	SYD	SYD	300BHN	136	1988	585,2	93,43
C- 415	L	185,32	2,00	801	JAP	JAP	LAHH	136	1988	585,2	36,31
T- 415		185,50		1045	SYD	SYD	300BHN	136	1989	556,0	47,37
C- 416	L	185,69	2,00	1100	BSC	BSC	LAHH	132	1987	612,8	49,87
T- 416		186,13		3530	SYD	SYD	300BHN	136	1988	585,2	160,03
C- 417	R	186,63	3,00	1758	BSC	BSC	LAHH	136	1992	474,8	79,70
T- 417		187,67		9157	SYD	SYD	300BHN	136	1989	556,0	415,12
C- 418	L	188,69	1,30	1649	SAC	SAC	LAHH	136	1991	502,1	74,75
T- 418		188,95		1159	SYD	SYD	300BHN	136	1989	556,0	52,54
C- 419	L	189,22	1,30	1643	JAP	JAP	LAHH	136	1988	585,2	74,48
T- 419		189,43		536	SYD	SYD	300BHN	136	1989	556,0	24,30
C- 420	R	189,77	1,30	3112	SYD	SYD	300BHN	136	1989	556,0	141,08
T- 420		190,29		2398	SYD	SYD	300BHN	136	1988	585,2	108,71
C- 421	R	190,69	2,00	1774	SAC	SAC	LAHH	136	1991	502,1	80,42
T- 421		191,16		3070	SYD	SYD	300BHN	136	1988	585,2	139,17
C- 422	L	191,64	2,00	2059	JAP	JAP	LAHH	136	1989	556,0	93,34
T- 422		192,44		6426	BSC	BSC	300BHN	136	1989	556,0	291,31
C- 423	R	193,20	3,00	1637	SYD	SYD	LAHH	136	2010	38,7	74,21
T- 423		193,49		1475	BSC	BSC	300BHN	136	1989	556,0	66,87
C- 424	R	193,74	2,00	1310	SYD	SYD	CRO/MOL	132	1987	612,8	59,39
T- 424		194,00		1393	BSC	BSC	STD	136	1989	556,0	63,15
C- 425	L	194,29	2,00	1539	BSC	BSC	CHRO	132	1986	638,8	69,77
T- 425		194,49		1088	SYD	SYD	300BHN	136	1988	585,2	49,32
C- 426	L	194,75	2,00	1150	BSC	BSC	CHRO	132	1986	638,8	52,13
T- 426		194,97		1141	SYD	SYD	300BHN	136	1988	585,2	51,73
C- 427	L	195,22	4,00	1451	SAC	SAC	LAHH	136	1997	340,6	65,78
T- 427		195,39		292	BSC	BSC	CHRO	132	1980	794,1	13,24
C- 428	R	195,87	2,00	4820	SYD	SYD	CRO/MOL	132	1987	612,8	218,51
T- 428		196,34		911	SYD	SYD	300BHN	136	1989	556,0	41,30
C- 429	R	196,43	1,30	700	SYD	SYD	300BHN	136	1992	474,8	31,73
T- 429		196,92		3706	SYD	SYD	300BHN	136	1989	556,0	168,01
C- 430	L	197,44	4,00	1200	SYD	SYD	LAHH	136	1998	311,3	54,40
T- 430		197,95		4217	SYD	SYD	CRO/MOL	132	1987	612,8	191,17
C- 431	R	198,50	2,00	1547	JAP	JAP	LAHH	136	1988	585,2	70,13
T- 431		199,45		8564	SYD	SYD	300BHN	136	1988	585,2	388,23
C- 432	L	200,46	3,00	2239	SYD	SYD	CRO/MOL	132	1987	612,8	101,50
T- 432		201,44		8009	SYD	SYD	300BHN	136	1988	585,2	363,07
C- 433	L	202,38	4,00	1745	SAC	SAC	LAHH	136	1997	340,6	79,11
T- 433		202,74		1479	SYD	SYD	300BHN	136	1989	556,0	67,05
C- 434	R	202,91	1,30	908	SYD	SYD	300BHN	136	1992	474,8	41,16
T- 434		203,16		1733	SYD	SYD	300BHN	136	1989	556,0	78,56
C- 435	L	203,40	1,00	823	SYD	SYD	LAHH	136	1995	394,8	37,31
T- 435		203,77		3040	SYD	SYD	CRO/MOL	132	1987	612,8	137,81
C- 436	R	204,26	4,00	2165	SAC	SAC	LAHH	136	1996	367,6	98,15
T- 436		204,60		1430	SYD	SYD	300BHN	136	1989	556,0	64,83
C- 437	R	204,83	1,00	1000	SAC	SAC	LAHH	136	1995	394,8	45,33
T- 437		205,11		2028	SYD	SYD	300BHN	136	1989	556,0	91,94
C- 438	L	205,49	4,00	1958	BSC	BSC	LAHH	132	1987	612,8	88,76
T- 438		205,85		1805	SYD	SYD	300BHN	136	1988	585,2	81,83
C- 439	R	206,36	1,30	3622	BSC	BSC	LAHH	136	1988	585,2	164,20

N°	R/L	Milliaire centre	Degré de la courbe	Longueur totale	Sorte de rail			Lbs	Année installée	Tonnage cumul. MGT	Tonnes rails
					Haut	Bas	Type				
T- 439		207,08		3984	SYD	SYD	300BHN	136	1988	585,2	180,61
C- 440	L	207,69	1,30	2444	BSC	BSC	LAHH	136	1988	585,2	110,79
T- 440		208,04		1176	SYD	SYD	300BHN	136	1989	556,0	53,31
C- 441	R	208,37	3,00	2342	SYD	SYD	LAHH	136	2010	38,7	106,17
T- 441		208,96		958	SYD	SYD	300BHN	136	1989	556,0	43,43
T- 441		208,96		2925	SYD	SYD	300BHN	136	1988	585,2	132,60
C- 442	R	209,46	1,30	1379	BSC	BSC	LAHH	136	1989	556,0	62,51
T- 442		209,83		2525	SYD	SYD	300BHN	136	1989	556,0	114,47
C- 443	L	210,44	1,30	3960	BSC	BSC	LAHH	136	1988	585,2	179,52
T- 443		211,03		2202	SYD	SYD	300BHN	136	1988	585,2	99,82
C- 444	R	211,38	2,00	1602	BSC	BSC	LAHH	136	1989	556,0	72,62
T- 444		211,60		719	SYD	SYD	300BHN	136	1988	585,2	32,59
C- 445	L	211,84	4,00	1799	BSC	BSC	LAHH	136	1994	423,3	81,55
T- 445		212,04		313	JAP	JAP	LAHH	136	1990	528,8	14,19
C- 446	R	212,18	4,00	1175	JAP	JAP	LAHH	136	1990	528,8	53,27
T- 446		212,38		941	SYD	SYD	300BHN	136	1988	585,2	42,66
C- 447	L	212,62	4,00	1551	BSC	BSC	LAHT	136	1993	449,7	70,31
T- 447		212,84		818	SYD	SYD	300BHN	136	1989	556,0	37,08
C- 448	R	213,03	2,00	1326	BSC	BSC	LAHH	136	1994	423,3	60,11
T- 448		213,52		3745	SYD	SYD	300BHN	136	1988	585,2	169,77
C- 449	R	214,07	3,00	1961	BSC	BSC	LAHT	136	1993	449,7	88,90
T- 449		214,31		519	SYD	SYD	300BHN	136	1988	585,2	23,53
C- 450	R	214,41	3,00	681	BSC	BSC	LAHH	136	1992	474,8	30,87
T- 450		214,75		2812	SYD	SYD	300BHN	136	1988	585,2	127,48
C- 451	R	215,15	4,00	1416	BSC	BSC	LAHH	136	1988	585,2	64,19
T- 451		215,55		2845	SYD	SYD	300BHN	136	1988	585,2	128,97
C- 452	L	216,07	2,30	2617	BSC	BSC	LAHH	136	1988	585,2	118,64
T- 452		216,49		1722	SYD	SYD	300BHN	136	1989	556,0	78,06
C- 453	L	216,89	3,00	2431	BSC	BSC	LAHH	136	1992	474,8	110,21
T- 453		217,25		1210	SYD	SYD	300BHN	136	1989	556,0	54,85
C- 454	L	217,46	2,00	924	JAP	JAP	LAHH	136	1989	556,0	41,89
T- 454		217,56		119	JAP	JAP	LAHH	136	1989	556,0	5,39
C- 455	R	217,69	3,30	1234	BSC	BSC	LAHH	136	1988	585,2	55,94
T- 455		218,00		1968	SYD	SYD	CRO/MOL	132	1987	612,8	89,22
C- 456	R	218,43	3,00	2686	BSC	BSC	LAHH	136	1988	585,2	121,77
T- 456		218,70		164	BSC	BSC	LAHH	136	1988	585,2	7,43
C- 457	L	218,78	3,00	701	BSC	BSC	LAHH	136	1988	585,2	31,78
T- 457		219,02		1697	SYD	SYD	300BHN	136	1989	556,0	76,93
C- 458	L	219,27	3,00	992	BSC	BSC	LAHH	136	1988	585,2	44,97
T- 458		219,38		172	STD	STD	STD	132	1972	849,8	7,80
C- 459	R	219,56	4,00	1809	SAC	SAC	LAHH	136	1997	340,6	82,01
T- 459		219,79		524	SYD	SYD	300BHN	136	1989	556,0	23,75
C- 460	L	220,04	4,00	2137	SYD	SYD	LAHH	136	1995	394,8	96,88
T- 460		220,62		3976	SYD	SYD	300BHN	136	1989	556,0	180,25
C- 461	L	221,09	1,00	1000	USS	USS	SCHT	132	1984	690,7	45,33
T- 461		221,50		3354	SYD	SYD	300BHN	136	1989	556,0	152,05
C- 462	L	221,85	1,00	352	BSC	BSC	CHRO	132	1985	665,0	15,96
T- 462		222,11		2422	SYD	SYD	CRO/MOL	132	1987	612,8	109,80
C- 463	L	222,46	1,00	1252	BSC	BSC	CHRO	132	1984	690,7	56,76
T- 463		222,66		805	SYD	SYD	300BHN	136	1988	585,2	36,49
C- 464	L	222,84	4,00	1175	SYD	SYD	LAHH	136	1998	311,3	53,27
T- 464		223,15		1115	BSC	BSC	300BHN	136	1995	394,8	50,55
T- 464		223,15		936	SYD	SYD	300BHN	136	1989	556,0	42,43
C- 465	R	223,48	3,00	1437	SAC	SAC	LAHH	136	1997	340,6	65,14
T- 465		223,76		1545	BSC	BSC	300BHN	136	1995	394,8	70,04
C- 466	R	224,02	2,00	1233	BSC	BSC	LAHH	136	1994	423,3	55,90

CT0-1 130808 1402

N°	R/L	Milliaire centre	Degré de la courbe	Longueur totale	Sorte de rail			Lbs	Année installée	Tonnage cumul. MGT	Tonnes rails
					Haut	Bas	Type				
T- 466		224,53		4033	BSC	BSC	300BHN	136	1995	394,8	182,83
C- 467	L	225,04	3,00	1395	BSC	BSC	CHRO	132	1986	638,8	63,24
T- 467		225,41		2503	SYD	SYD	300BHN	136	1996	367,6	113,47
C- 468	R	225,76	4,00	1254	BSC	BSC	LAHT	136	1993	449,7	56,85
T- 468		225,91		330	BSC	BSC	LAHT	136	1993	449,7	14,96
C- 469	L	226,01	2,00	703	SAC	SAC	LAHH	136	1995	394,8	31,87
T- 469		226,16		803	SYD	SYD	300BHN	136	1996	386,1	36,40
C- 470	R	226,31	3,00	876	SYD	SYD	LAHH	136	1998	329,7	39,71
T- 470		226,75		3788	SYD	SYD	300BHN	136	1996	386,1	171,72
C- 471	L	227,21	2,00	1013	JAP	JAP	LAHH	136	1989	574,5	45,92
T- 471		227,39		926	BSC	BSC	300BHN	136	1995	413,3	41,98
C- 472	L	227,67	3,00	2074	BSC	BSC	LAHH	136	1992	493,3	94,02
T- 472		228,33		5107	SYD	SYD	300BHN	136	1996	386,1	231,52
C- 473	R	228,99	1,30	1577	SAC	SAC	LAHH	136	1991	520,6	71,49
T- 473		229,29		1533	SYD	SYD	300BHN	136	1998	329,7	69,50
C- 474	L	229,53	2,00	1085	BSC	BSC	LAHH	136	1989	574,5	49,19
T- 474		229,76		1311	SYD	SYD	300BHN	136	1996	386,1	59,43
C- 475	R	229,96	1,00	874	SYD	SYD	300BHN	136	1992	493,3	39,62
T- 475		230,30		2672	SYD	SYD	300BHN	136	1996	386,1	121,13
C- 476	R	230,72	1,00	1739	SYD	SYD	CRO/MOL	132	1987	631,3	78,83
T- 476		231,33		4685	SYD	SYD	300BHN	136	1996	386,1	212,39
C- 477	L	231,87	1,00	1013	SAC	SAC	LAHH	136	1991	520,6	45,92
T- 477		232,04		740	BSC	BSC	300BHN	136	1995	413,3	33,55
C- 478	L	232,15	1,00	498	BSC	BSC	CHRO	132	1986	657,3	22,58
T- 478		232,32		1301	BSC	BSC	300BHN	136	1995	413,3	58,98
C- 479	R	232,51	1,00	713	SAC	SAC	LAHH	136	1991	520,6	32,32
T- 479		232,74		1704	SYD	SYD	300BHN	136	1997	359,1	77,25
C- 480	L	232,97	2,00	746	BSC	BSC	LAHH	136	1988	603,7	33,82
T- 480		233,73		7234	SYD	SYD	300BHN	136	1997	359,1	327,94
C- 481	R	234,61	2,00	2129	BSC	BSC	LAHH	136	1992	493,3	96,51
T- 481		234,91		1037	SYD	SYD	300BHN	136	2000	277,6	47,01
C- 482	L	235,13	2,00	1285	BSC	BSC	LAHH	136	1992	493,3	58,25
T- 482		235,49		2522	SYD	SYD	300BHN	136	1999	303,5	114,33
C- 483	R	235,76	1,00	315	BSC	BSC	LAHH	136	1992	493,3	14,28
T- 483		236,13		3596	SYD	SYD	300BHN	136	1998	329,7	163,02
C- 484	R	236,58	2,00	1163	SAC	SAC	LAHH	136	1991	520,6	52,72
T- 484		236,93		2465	BSC	BSC	300BHN	136	1995	413,3	111,75
C- 485	L	237,24	3,00	847	JAP	JAP	LAHH	136	1990	547,3	38,40
T- 485		237,75		4472	SYD	SYD	300BHN	136	1997	359,1	202,73
C- 486	R	238,29	1,00	1247	BSC	BSC	CHRO	132	1986	657,3	56,53
T- 486		238,69		2907	SYD	SYD	300BHN	136	1999	303,5	131,78
C- 487	L	239,02	1,00	677	SAC	SAC	LAHH	136	1996	386,1	30,69
T- 487		239,22		1481	BSC	BSC	300BHN	136	1999	303,5	67,14
C- 488	R	239,46	3,00	1074	BSC	BSC	LAHT	136	1993	468,2	48,69
T- 488		239,61		573	SYD	SYD	300BHN	136	1998	329,7	25,98
C- 489	L	239,81	4,00	1454	BSC	BSC	LAHH	136	1992	493,3	65,91
T- 489		240,06		1179	BSC	BSC	300BHN	136	1999	303,5	53,45
C- 490	R	240,32	1,00	1515	SAC	SAC	LAHH	136	1997	359,1	68,68
T- 490		240,54		806	SYD	SYD	300BHN	136	2000	277,6	36,54
C- 491	R	240,72	2,00	1125	BSC	BSC	CHRO	132	1984	709,2	51,00
T- 491		240,85		168	STD	STD	STD	132	1972	868,3	7,62
C- 492	L	240,91	2,00	571	BSC	BSC	LAHT	136	1993	468,2	25,89
T- 492		241,11		1564	BSC	BSC	300BHN	136	1999	303,5	70,90
C- 493	L	241,42	2,00	1663	JAP	JAP	LAHH	136	1990	547,3	75,39
T- 493		241,73		1727	SYD	SYD	300BHN	136	1998	329,7	78,29
C- 494	R	242,03	2,00	1334	BSC	BSC	CHRO	132	1984	709,2	60,47

N°	R/L	Milliaire centre	Degré de la courbe	Longueur totale	Sorte de rail			Lbs	Année installée	Tonnage cumul. MGT	Tonnes rails
					Haut	Bas	Type				
T- 494		242,48		3423	BSC	BSC	300BHN	136	1995	413,3	155,18
C- 495	R	242,90	4,00	1039	BSC	BSC	LAHT	136	1993	468,2	47,10
T- 495		243,10		1001	SYD	SYD	300BHN	136	1997	359,1	45,38
C- 496	L	243,32	3,00	1313	SAC	SAC	LAHH	136	1995	413,3	59,52
T- 496		243,64		2057	BSC	BSC	300BHN	136	1999	303,5	93,25
C- 497	R	243,95	3,00	1312	SAC	SAC	LAHH	136	1991	520,6	59,48
T- 497		244,12		521	SYD	SYD	300BHN	136	2000	277,6	23,62
C- 498	L	244,28	2,00	1138	THY	THY	LAHH	136	1990	547,3	51,59
T- 498		244,43		419	SYD	SYD	300BHN	136	1998	329,7	18,99
C- 499	R	244,56	2,00	922	BSC	BSC	CHRO	132	1984	709,2	41,80
T- 499		244,74		966	SYD	SYD	300BHN	136	2000	277,6	43,79
C- 500	L	244,94	4,00	1194	SYD	SYD	LAHH	136	1991	520,6	54,13
T- 500		245,20		1555	BSC	BSC	300BHN	136	1999	303,5	70,49
C- 501	L	245,47	2,00	1313	BSC	BSC	CHRO	132	1984	709,2	59,52
T- 501		245,69		1080	SYD	SYD	300BHN	136	2000	277,6	48,96
C- 502	R	245,94	2,00	1490	SYD	SYD	LAHH	136	2000	277,6	67,55
T- 502		246,52		4686	SYD	SYD	300BHN	136	1999	303,5	212,43
C- 503	R	247,14	2,00	1813	JAP	JAP	LAHH	136	1990	547,3	82,19
T- 503		247,46		1607	SYD	SYD	300BHN	136	2000	277,6	72,85
C- 504	R	247,74	1,00	1292	SAC	SAC	LAHH	136	1996	386,1	58,57
T- 504		248,84		4794	SYD	SYD	300BHN	136	1999	303,5	217,33
T- 504		248,84		5499	SYD	SYD	300BHN	136	1996	386,1	249,29
C- 505	L	250,06	3,00	2569	SAC	SAC	LAHH	136	1995	413,3	116,46
T- 505		250,87		6041	SYD	SYD	300BHN	136	1997	359,1	273,86
C- 506	R	251,54	1,00	1048	JAP	JAP	LAHH	136	1990	547,3	47,51
T- 506		252,03		4019	SYD	SYD	300BHN	136	1998	329,7	182,19
C- 507	L	252,49	3,00	873	BSC	BSC	LAHH	136	1994	441,8	39,58
T- 507		252,66		936	SYD	SYD	300BHN	136	1996	386,1	42,43
C- 508	R	252,84	3,00	995	SYD	SYD	CRO/MOL	132	1987	631,3	45,11
T- 508		253,27		2575	SYD	SYD	300BHN	136	1996	386,1	116,73
C- 509	R	253,60	4,00	1857	BSC	BSC	LAHH	136	1992	493,3	84,18
T- 509		254,04		2794	BSC	BSC	300BHN	136	1992	493,3	126,66
C- 510	L	254,51	3,00	2191	BSC	BSC	LAHH	136	1994	441,8	99,33
T- 510		255,08		3749	SYD	SYD	300BHN	136	1998	329,7	169,95
C- 511	R	255,55	2,00	1233	BSC	BSC	CHRO	132	1983	721,3	55,90
T- 511		255,77		1099	SYD	SYD	300BHN	136	1999	303,5	49,82
C- 512	L	256,04	2,00	1824	SYD	SYD	LAHH	136	1991	520,6	82,69
T- 512		256,26		410	SYD	SYD	300BHN	136	1999	303,5	18,59
C- 513	R	256,53	3,00	2540	BSC	BSC	CHRO	132	1984	709,2	115,15
T- 513		256,88		1292	SYD	SYD	300BHN	136	1998	329,7	58,57
C- 514	L	257,17	2,00	1567	SAC	SAC	LAHH	136	1996	386,1	71,04
T- 514		257,32		85	SAC	SAC	LAHH	136	1997	359,1	3,85
C- 515	R	257,53	2,00	2103	SAC	SAC	LAHH	136	1997	359,1	95,34
T- 515		257,80		759	SYD	SYD	300BHN	136	1997	359,1	34,41
C- 516	R	257,95	2,00	827	JAP	JAP	LAHH	136	1990	547,3	37,49
T- 516		258,28		2714	SYD	SYD	300BHN	136	1998	329,7	123,03
C- 517	R	258,76	2,00	2308	BSC	BSC	CHRO	132	1984	709,2	104,63
T- 517		259,18		2228	SYD	SYD	300BHN	136	1999	303,5	101,00

010-1 130005 1422



ArcelorMittal

Le 28 janvier 2013

Expédié par messenger

Commission des transports du Québec
200, chemin Sainte-Foy
7e étage
Québec (Québec) G1R 5V5

Madame, Monsieur,

Comme vous le savez, ArcelorMittal Mines Canada Inc. (**AMMC**) exploite actuellement un chemin de fer de plus de 400 kilomètres entre la ville de Port-Cartier et la mine de Mont-Wright près de Fermont. À cette fin, elle est titulaire du certificat d'aptitude #3-Q-900023-001A le 1er juin 2006 par la Commission des transports du Québec (la **Commission**) dans sa décision #QSFC06-00005.

Dans le cadre d'une restructuration corporative interne comportant plusieurs étapes (la **Restructuration**), AMMC a l'intention de céder la totalité ou la quasi-totalité de tous ses éléments d'actifs d'infrastructure et les obligations qui y sont reliées à ArcelorMittal Infrastructure Canada s.e.n.c., une société en nom collectif créée en vertu d'un contrat de société en date du 19 avril 2012 (la **Société en nom collectif**) en regard de laquelle AMMC, ou une entité affiliée à AMMC, sera l'associé exerçant le contrôle. La Restructuration devrait entrer en vigueur le 28 février 2013.

Par conséquent, aux termes de la Restructuration, la Société en nom collectif deviendra l'unique propriétaire de tous les éléments d'actif relatifs aux infrastructures d'AMMC, incluant ceux utilisés dans l'exploitation du chemin de fer. À compter de cette date, l'exploitation des actifs d'infrastructure d'AMMC sera pour l'essentiel menée par la Société en nom collectif, de la même manière qu'elle est actuellement menée par AMMC. C'est dans ce contexte que la Société en nom collectif s'adresse aujourd'hui à la Commission afin de présenter une demande de certificat d'aptitude.

En effet, nous demandons par les présentes la Commission de délivrer un certificat d'aptitude en date le plus rapidement possible et, à tout événement, avant le 22 février 2013, au nom de la Société en nom collectif, qui sera l'exploitant du chemin de fer, afin que les opérations de cette dernière soient maintenues de façon continue et transparente.

Conformément aux dispositions du *Règlement sur le transport ferroviaire*, c. C-14, r. 1, nous joignons aux présentes les documents énumérés ci-après :

- 1) le formulaire de demande de certificat d'aptitude (CTQ.315) dûment rempli;

Siège administratif | Corporate Office
ArcelorMittal Exploitation minière Canada
24, boulevard des Îles
Bureau 201
Port-Cartier (Québec) G5B 2H3
Canada

TÉL : 418 766-2000
www.arcelormittal.com/mine

CTQ-1 13 JANV 11 06



ArcelorMittal

- 2) une copie du contrat de société de la Société en nom collectif, ainsi que la liste des associés de cette dernière, de même que la liste des administrateurs et des dirigeants d'AMMC, laquelle est l'associé-gérant de la Société en nom collectif et les noms et adresse de AMMC, en tant que personne morale qui contrôle la Société en nom collectif le tout joint aux présentes à titre d'annexe A,;
- 3) une copie certifiée conforme de la résolution de la Société en nom collectif autorisant la présentation de la présente demande;
- 4) une description du chemin de fer, joint à titre d'annexe B (voir également les documents et manuels dans le soufflet accompagnant la présente demande);
- 5) un ensemble de trois (3) cartes topographiques à l'échelle 1:50,000 (Doc. # 1) situant le chemin de fer entre la ville de Port-Cartier et la mine Mont-Wright (noter que cette voie se situe entièrement dans une région boisée et semi-accessible);
- 6) le rapport d'inspection hebdomadaire (visuelle) de la voie pour la semaine du 10 janvier au 17 janvier 2013 (voir le document portant le numéro #5 dans le soufflet accompagnant la présente demande);
- 7) une description des services de transport ferroviaire proposés joint à titre d'annexe C.
- 8) un certificat d'assurance au nom de la Société en nom collectif.

Compte tenu des délais très serrés dans lesquels nous devons procéder à la Restructuration, nous vous serions très reconnaissants de traiter la présente demande avec toute la diligence nécessaire. Nous vous invitons à communiquer avec le soussigné au (418) 766-2000, poste 2126 pour toute question ou demande relativement à ce qui précède.

Vous remerciant à l'avance de votre aimable collaboration, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.


Claude Lavoie
Directeur, Services juridiques et Secrétaire corporatif

p.j.



ArcelorMittal

Annexe A

Associés actuels

ArcelorMittal Mines Canada Inc.

ArcelorMittal Ore Sales Canada Ltd.

Associés à compter du 28 février 2013

ArcelorMittal Mines Canada Inc.

8109826 Canada Inc.

Administrateurs et officiers

Veillez noter qu'en date des présentes, la Société en nom collectif est gérée par AMMC. Il est prévu qu'au cours de l'année 2013, AMMC cesse d'être le gérant de la Société en nom collectif et qu'un comité de gestion soit mis en place. Les administrateurs et dirigeants de AMMC sont listés ci-dessous :

- Administrateurs
 - Kleber De Souza E Silva;
 - Ram Chandra Saraf;
 - Philippus F. Du Toit;
 - Peter Kukielski; et
 - Stephen J. Wood.
- Dirigeants
 - Serge Miller, Président
 - Claude Lavoie, Secrétaire

Personne morale qui contrôle la Société en nom collectif

ArcelorMittal Mines Canada Inc. contrôle la Société en nom collectif. Son adresse est le 1801 avenue McGill College, suite 1400, Montréal, Québec, H3A 2N4.



ArcelorMittal

Annexe B

Le Chemin de fer Cartier, nom qu'on utilise encore à l'interne bien que la compagnie n'existe plus depuis 2006, relie les installations portuaires d'ArcelorMittal Mines Canada Inc. situées à Port-Cartier sur la rive nord du fleuve St-Laurent au site d'exploitation minière situé à Mont-Wright près du Labrador. Un embranchement a été ajouté en 2005-2006 pour rejoindre la mine d'appoint de Fire-Lake. Sa longueur est de 420 kilomètres (260 milles) et comprend deux cours de triage (Port-Cartier et Mont-Wright), 18 voies d'évitement, 20 ponts et 5 tunnels. À cet effet, nous vous joignons le **Plan de situation de la voie ferrée** (Doc. #1 lequel est sous forme d'un rouleau) ainsi qu'un document (#2) intitulé « **Sites principaux du Chemin de fer Cartier** » lequel énumère les points milliaires des aiguillages de la voie ferrée principale. Ainsi, l'ensemble du chemin de fer, en opération depuis 1960, a été conçu et continu à être entretenu pour des charges très lourdes. On y transporte annuellement près de 14 millions de tonnes métriques de concentré de fer mais des travaux d'expansion sont présentement en cours afin de permettre le transport de près de 24 millions de tonnes métriques de concentré de fer dès l'année 2013.

Le profil de la voie comprend une élévation tout près du niveau de la mer à Port-Cartier et s'élève au-dessus de 2000 pieds d'altitude à la mine. Les pentes maximales pour les trains de concentré vides sont de 1.35% et de 0.40% pour les trains chargés. (voir le document (#3) intitulé « **Chemin de fer Cartier - Profil de la voie ferrée** »). Ce document permet également de localiser les voies d'évitement, les ponts ainsi que les tunnels. La topographie de la voie est très accentuée et comprend un total de 517 courbes se situant entre 0° 30' et 7° 00' de courbure. Presque 50% de la voie est en courbe. (voir le document (#4) intitulé « **Liste des courbes et des tangentes** »). Ce document décrit également le type de rail utilisé ainsi que sa distribution de la voie ferrée.

Le rail est du type 136 livres par verge sur la voie principale et de 132 livres par verge dans les cours de triage et voies d'évitement. La composition métallurgique du rail, provenant de différents fabricants, est à base d'alliage de chrome (« *low alloy head hardened* ») dans les courbes de plus hauts degrés afin de résister à des charges se situant à environ 30 tonnes métriques par essieu ou de 15 tonnes par roue. Les charges pourraient être augmentées à 33 tonnes métriques par essieu sans effet néfaste à la voie. En d'autres mots, les charges maximales admises présentement sur notre chemin de fer et les ouvrages d'art sont de 263,000 livres par wagon.

L'ensemble du rail sur le réseau est inspecté visuellement de façon régulière et subit des vérifications par ultrason six fois par année afin de déceler des anomalies internes pouvant occasionner un bris. Toute la surface du rail est aussi contrôlée par meulage préventif pour éliminer les défauts de surface. À cet effet, nous vous joignons notre dernier **Rapport d'inspection de la voie ferrée fait à la mi-janvier 2013** (Doc. #5).

L'ensemble des structures d'acier des ponts est inspecté annuellement par des experts et des travaux de réparation sont effectués lorsque requis. Des travaux d'écaillage des roches sont aussi effectués dans les tunnels ainsi que dans les multiples coupes de pierre le long de la voie afin d'assurer la sécurité au trafic.

Un système de télécommunication par fibre optique, appartenant à TELUS, assure les communications par radio et téléphone, la signalisation pour les trains et permet l'utilisation de plusieurs systèmes de détection pour prévenir des déraillements tels que détecteurs de coussinets échauffés, détecteurs d'impact de roues, détecteur de forces latérales excessives, détecteurs de traînage et mesure de l'angle d'attaque des roues. La circulation sur le chemin de fer est assurée par un système de Commande Centralisée de la Circulation ferroviaire (« CCC »).

Les manuels intitulés « **Règlements d'exploitation** » (Doc.#6) et « **Indicateur no. 12** » (Doc.#7) ci-joints comprennent l'ensemble des règlements qui régissent l'opération de trains et véhicules sur notre chemin de fer. On y retrouve aussi les vitesses maximales permises (voir pages II-9 et II-10 du Doc. #6), les sites de passage à niveau (voir les pages III-13 et III-14 du Doc. #6), les ponts et tunnels (voir la page III-13 du Doc. #6), les détecteurs, etc. ainsi que les croquis des cours de triage et le profil de la voie (voir le document #3 intitulé « **Profil de la voie ferrée** »).



ArcelorMittal

Annexe C

Le chemin de fer a pour objectif premier le transport du concentré de fer entre la mine de Mont-Wright ainsi que celle de Fire-Lake et les installations portuaires. Près de 1000 convois composés de 3 locomotives et 280 wagons par convoi seront opérés annuellement. On y transporte aussi du bois pour l'entreprise Arbec au rythme de 1 convoi par jour lequel est composé de 57 wagons et d'une locomotive à partir d'une cour située au mille 75 (Forêt) jusqu'à Port-Cartier. Voir également le document #4 intitulé « **Listes des courbes et des tangentes** » qui donne une idée du tonnage qui a été transporté sur le chemin de fer depuis le tout début de son opération. Un wagon de passagers, un wagon générateur ainsi qu'un wagon bagages sont utilisés strictement pour le transport de nos employés entre Port-Cartier et les camps où ceux-ci résident durant leur horaire de travail. Ce train opère hebdomadairement le mercredi soir avec le retour jeudi à Port-Cartier.

Un train de marchandise est aussi opéré à toutes les semaines entre Port-Cartier et la mine de Mont-Wright afin d'y amener des carburants, du mazout, des produits pour la fabrication d'explosifs, des pièces et de l'équipement divers. Ce train dessert aussi les camps le long de la voie ferrée.

Finalement, en été, plusieurs types de trains de travaux sont utilisés pour l'entretien de la voie ferrée. Ceux-ci transportent du ballast, du rail, des traverses, du gravier, etc.

EXECUTION COPY

Point 2 de la lettre
+ voir annexe A

AMMC INFRASTRUCTURE GENERAL PARTNERSHIP

GENERAL PARTNERSHIP AGREEMENT

BETWEEN

ARCELORMITTAL MINES CANADA INC.

AND

ARCELORMITTAL ORE SALES CANADA LTD.

made as of

April 19, 2012

TABLE OF CONTENTS

	<u>Page</u>
ARTICLE I INTERPRETATION.....	1
1.1 Definitions	1
1.2 Headings.....	3
1.3 Interpretation.....	3
1.4 Currency	3
ARTICLE II FORMATION OF THE GENERAL PARTNERSHIP	3
2.1 Formation of General Partnership	3
2.2 Name of the Partnership.....	4
2.3 Principal Establishment of the Partnership.....	4
2.4 Filings	4
2.5 Term	4
2.6 Fiscal Year	4
2.7 Payment of Expenses.....	4
ARTICLE III PURPOSE OF PARTNERSHIP.....	4
3.1 Purpose.....	4
ARTICLE IV MANAGEMENT OF THE PARTNERSHIP	5
4.1 Matters Requiring Approval of all Partners	5
4.2 Manager.....	5
4.3 Change of Manager.....	5
4.4 By-Laws	6
4.5 Partnership Meetings.....	6
4.6 Quorum.....	6
4.7 Fees.....	6
4.8 Execution of Instruments	6
4.9 Indemnity	6
4.10 Liability of Indemnities	7
4.11 Banker and Bank Signing Authorities.....	7
4.12 Operational Agreements.....	7
ARTICLE V CAPITAL STRUCTURE AND CONTRIBUTIONS.....	7
5.1 Ownership Units.....	7
5.2 Initial Contribution of the Partners.....	8
5.3 Interest of Capital Contributions.....	8
5.4 Capital Distributions.....	8
5.5 Holding, Use and Disposition of Contributions.....	8
5.6 Ownership of Partnership Assets.....	8
5.7 Partnership Liabilities	8
5.8 Right to Contribution.....	8
5.9 Subsequent Capital Contributions.....	9
ARTICLE VI PARTNERS' REGISTER, ALLOCATION AND DISTRIBUTION OF INCOME.....	9
6.1 Capital Accounts	9
6.2 Allocations of Net Income and Net Loss.....	9
6.3 Distributions	9
6.4 No Interest	10
6.5 Loans	10
ARTICLE VII ACCOUNTING, REPORTING AND TAXATION	10
7.1 Books and Records	10
7.2 Accountants	10
7.3 Maintenance of Books of Account.....	10
7.4 Access to Books of Account	10
7.5 Financial Reporting.....	10
7.6 Reporting Requirements.....	11

2011-01-10 10:10



7.7	Taxation	11
ARTICLE VIII TRANSFER OF UNITS		11
8.1	Limitation on Right to Transfer Units	11
8.2	Transfer to an Affiliate	11
8.3	Admission as Partner	12
ARTICLE IX DISSOLUTION AND LIQUIDATION OF THE PARTNERSHIP		12
9.1	Dissolution and Termination	12
9.2	Liquidation of Assets	13
9.3	Distributions upon Dissolution	13
9.4	Events Not Causing Dissolution	14
9.5	Tax Considerations	14
9.6	Operation after Dissolution of Partnership	14
9.7	Termination Not to Affect Rights or Obligations	14
ARTICLE X REPRESENTATIONS AND WARRANTIES		14
10.1	Representations and Warranties by Partners	14
ARTICLE XI GENERAL		15
11.1	Further Assurances	15
11.2	Notice	15
11.3	Successors and Assigns	15
11.4	Time of the Essence	16
11.5	Waiver	16
11.6	Counterpart	16
11.7	Severability	16
11.8	Governing Law	16
11.9	Entire Agreement	16
11.10	Performance on Holidays	16

010-1 130000 1107

GENERAL PARTNERSHIP AGREEMENT

THIS GENERAL PARTNERSHIP AGREEMENT entered into as of _____, 2012, at the City of Montréal, Province of Québec, Canada.

BETWEEN: **ARCELORMITTAL MINES CANADA INC.**, a corporation governed by the laws of Québec;

("AMMC")

AND: **ARCELORMITTAL ORE SALES CANADA LTD.**, a corporation governed by the laws of Canada;

("Ore Sales Canada")

WHEREAS, pursuant to this Agreement, AMMC and Ore Sales Canada are forming a general partnership under the Civil Code (as hereinafter defined) for the purpose of conducting the Business of the Partnership (as hereinafter defined);

WHEREAS AMMC and Ore Sales Canada wish to provide for certain aspects of the constitution, organization and management of the general partnership, the transfer of interests in the general partnership and other matters relating thereto;

WHEREAS the general partnership thus formed shall be operated in accordance with the terms of the Civil Code (as hereinafter defined) and this Agreement;

NOW THEREFORE THIS AGREEMENT WITNESSES that in consideration of the covenants and agreements contained in this Agreement, AMMC and Ore Sales Canada agree with each other as follows:

ARTICLE I INTERPRETATION

1.1 Definitions

The following words and terms, when used in this Agreement, shall have the meanings set out below, unless the subject matter or context is inconsistent with such meaning:

"Affiliate" means an affiliate within the meaning of the CBCA;

"Agreement" means this Agreement as amended from time to time and any agreement or instrument supplemental thereto;

"Arm's Length" has the meaning ascribed thereto in the ITA;

"Business Day" means any day, other than a Saturday or Sunday, on which Schedule I Canadian chartered banks are open for domestic business in Montréal, Québec;

"Business of the Partnership" has the meaning set forth in Section 3.1;

"Capital Account" means a capital account of a Partner in the Partnership, established and maintained as set forth in Section 6.1;

0104 130000 11:07

"**Capital Contribution**" means the aggregate of the amount of money and the value of other consideration, contributed to the Partnership by a Partner from time to time as payment for Units;

"**CBCA**" means the *Canada Business Corporations Act*, R.S.C. 1985, c. C-44, as amended from time to time;

"**Civil Code**" means the *Civil Code of Québec*, as amended from time to time;

"**Declaration**" means the declaration of general partnership, as it may be amended from time to time, filed and registered in connection with the Partnership pursuant to the requirements of the Legal Publicity Act;

"**Disposition**" includes any sale, transfer, exchange, assignment, gift, mortgage, pledge, hypothecation or other charge or any other disposition, whether by operation of law or otherwise, and "**Dispose of**" and "**Disposes**" have corresponding meanings;

"**Fiscal Year**" has the meaning set forth in Section 2.6;

"**IFRS**" means the International Financial Reporting Standards as in effect from time to time;

"**ITA**" means the *Income Tax Act* (Canada);

"**Legal Publicity Act**" means the *Act respecting the legal publicity of enterprises*, R.S.Q., c. P-44.1 and the regulations thereunder, as amended from time to time;

"**Lien**" means, with respect to any property, any mortgage, lien, pledge, assignment, charge, privilege, hypothec, security interest, title retention agreement, levy, execution, seizure, attachment, garnishment, trust or deemed trust howsoever arising, easement, servitude, agreement, right of way, restriction, encroachment or any other encumbrance of any kind whatsoever or any other right or claim of others of any kind whatsoever in respect of such property;

"**Manager**" means AMMC acting in its capacity as manager of the Partnership under this Agreement or such other party or parties from time to time acting in the capacity of a manager pursuant to the terms of this Agreement;

"**Partners**" means, collectively, AMMC and Ore Sales Canada, or a Successor thereto, or any other Person who is admitted as a partner to the Partnership as contemplated in this Agreement, and "**Partner**" means any one of them;

"**Partners' Resolutions**" means (i) a resolution passed by one or more Partners holding Units representing at least a majority of the interests of all Partners in the Partnership at a meeting of the Partners duly held in accordance with this Agreement or (ii) a written resolution signed by all Partners;

"**Partnership**" means the general partnership formed under the terms of this Agreement;

"**Partnership Assets**" at any time means all property and assets (whether movable or immovable, tangible or intangible) owned, leased or held by or on behalf of the Partnership at such time, including the goodwill of the Partnership;

"**Person**" means any individual, body corporate, partnership, joint venture, trust, association, unincorporated organization, any governmental or regulatory authority or any other entity recognized by law;

ST-1 43990 117

"**Proportionate Share**" in respect of each Partner means a proportion equal to its proportionate holding from time to time of total number of issued and outstanding Units at such time;

"**Services Agreement**" has the meaning set forth in Section 4.2;

"**Successor**" includes any successor to the interest in the Partnership of either Partner pursuant to the terms hereof resulting from a transfer of such interest by a Partner, an amalgamation, a merger, an arrangement or any other reorganization of such Partner;

"**Term**" has the meaning set forth in Section 2.5;

"**Unit**" and "**Units**" have the meaning set forth in Section 5.1;

1.2 Headings

In this Agreement, the headings are for convenience of reference only, do not form a part of this Agreement and are not to be considered in the interpretation of this Agreement.

1.3 Interpretation

In this Agreement,

- (a) words importing the masculine gender include the feminine and neuter genders, corporations, partnerships and other Persons, and words in the singular include the plural, and *vice versa*, wherever the context requires;
- (b) all references to designated Articles, Sections, Subsections and other subdivisions are to designated Articles, Sections, Subsections and other subdivisions of this Agreement;
- (c) all accounting terms not otherwise defined will have the meanings assigned to them by, and all computations to be made will be made in accordance with, IFRS;
- (d) any reference to a statute will include and will be deemed to be a reference to the regulations made pursuant to it, and to all amendments made to the statute and regulations in force from time to time, and to any statute or regulation that may be passed which has the effect of supplementing or superseding the statute referred to or the relevant regulation;
- (e) "**hereof**", "**hereto**", "**herein**", and "**hereunder**" mean and refer to this Agreement and not to any particular Article, Section, Subsection or other subdivision.

1.4 Currency

All references to currency herein are references to lawful money of Canada.

ARTICLE II FORMATION OF THE GENERAL PARTNERSHIP

2.1 Formation of General Partnership

The Partners hereby form a general partnership in accordance with the provisions of the Civil Code and the Legal Publicity Act for the objects and on the terms set out herein, each of them participating and contributing the assets and knowledge required for that purpose.

010-1-138888 11:20

2.2 Name of the Partnership

The Partnership shall be known as and shall carry on its activities under the name of "AMMC Infrastructure General Partnership / Société en nom collectif AMMC Infrastructures", or either of such preceding English or French forms, or such other name as the Partners may from time to time designate in writing.

2.3 Principal Establishment of the Partnership

The address of the principal establishment of the Partnership shall be 1801 av. McGill College, Suite 1400, Montréal, Québec, H3A 2N4, or such other address in the Province of Québec as the Manager may from time to time determine. The books and records of the Partnership shall be kept and maintained at the Partnership's principal establishment.

2.4 Filings

The Partners shall, on a timely basis whenever required, execute all such certificates and other documents and take or cause to be taken such other action as may be necessary to accomplish all filing, recording, publishing and other acts as may be necessary or appropriate to comply with all requirements for the formation, preservation and operation of the Partnership as a general partnership in the Province of Québec and such other provinces of Canada or other jurisdictions in which the Partnership may conduct its business.

2.5 Term

The Partnership shall commence on the date hereof and shall continue in full force and effect until dissolved or terminated pursuant to the terms hereof or pursuant to the mandatory provisions of applicable law (the "Term").

2.6 Fiscal Year

The fiscal year of the Partnership shall end on December 31st of each year or such other time as the Manager may, from time to time, determine.

2.7 Payment of Expenses

The Partnership will pay all costs, disbursements and other fees and expenses incurred in connection with the organization of the Partnership and the registration of the Partnership under the Legal Publicity Act and under similar legislation of other jurisdictions.

**ARTICLE III
PURPOSE OF PARTNERSHIP**

3.1 Purpose

The purpose of the Partnership shall be to hold infrastructure assets to be required for the mining operations of AMMC Mining General Partnership, as well as any other activities deemed appropriate by the Manager subject to Section 4.1 hereof (the "Business of the Partnership").

01-01 11:00:00

**ARTICLE IV
MANAGEMENT OF THE PARTNERSHIP**

4.1 Matters Requiring Approval of all Partners

Anything in this Article IV or the Civil Code to the contrary notwithstanding, the following actions may not be taken by the Partnership or the Manager without the written consent of all of the Partners:

- (i) any amendment of this Agreement; and
- (ii) except as permitted under Section 9.1, the filing by or on behalf of the Partnership of an application for dissolution.

4.2 Manager

The Partners hereby appoint AMMC as manager (the "**Manager**") to oversee the management and operations of the Partnership, the terms and conditions of such appointment to be documented in a Services Agreement to be concluded between AMMC and the Partnership (the "**Services Agreement**"). The Business of the Partnership and affairs of the Partnership shall be managed under the general direction of the Manager. Accordingly, without limiting the generality of the foregoing but subject to Section 4.1 hereof, the Manager shall have all powers regarding the management and operations of the Partnership and, among other things, shall:

- (i) approve general business policies for the Partnership;
- (ii) approve any agreement between the Partnership and any or all of the Partners and/or Affiliate(s) thereof or any amendment thereto;
- (iii) approve the acquisition by the Partnership of proprietary rights with respect to any product, including the license of such rights from a party other than a Partner or Affiliate thereof;
- (iv) select the auditors of the Partnership;
- (v) approve capital expenditures;
- (vi) prepare and approve the budget of the Partnership; and
- (vii) subject to Section 4.1 hereof, take such other action (including, but not limited to, the delegation of authority to an executive committee or other committee or any other Person or Persons) in connection with the Partnership's Business and affairs as the Manager may determine to be necessary or advisable.

4.3 Change of Manager

The Manager may resign or withdraw as manager of the Partnership by written notice to the Partnership and the Partners. In such event, a new Manager shall be appointed by a Partners' Resolution and shall execute a counterpart of this Agreement. The new Manager shall forthwith assume the obligations of the Manager as and from the date of its appointment and shall thereafter have the sole right to exercise all rights of the Manager as manager of the Partnership and the resigning Manager shall do all things and take all steps necessary to effectively transfer the management of the Partnership to the new Manager and shall execute and deliver all deeds, certificates, declarations and other documents necessary or desirable to effect such transfer.

01-1-2008 11:00

4.4 By-Laws

The Partnership may, if the Partners deem it necessary, adopt by-laws to establish internal rules of conduct for the Partnership.

4.5 Partnership Meetings

Any Partner may call a meeting of the Partners at any time and from time to time to consider Partnership business, including matters otherwise left to the discretion of the Manager. Subject to the specific written approval of all Partners given before, at or after any meeting, meetings of the Partners shall be held at the principal office of the Partnership or such other place as the Partners may determine, or by such telephone facilities as permit all persons participating in the meeting to communicate with each other simultaneously, in either case on at least seven (7) days' prior written notice (or such shorter period as may be approved in writing by the Partners) stating therein the time and place of the meeting and the business to be considered at the meeting.

4.6 Quorum

A quorum at any meeting of the Partners shall be the number of Partners holding at least 50% of the issued and outstanding Units; provided, however, that no action may be approved at any such meeting unless such approval complies with the provisions of this Section 4.6.

4.7 Fees

Fees or other compensation shall be paid to the Manager by the Partnership for services rendered to the Partnership, the whole in accordance with the Services Agreement.

4.8 Execution of Instruments

Subject to Section 4.1, deeds, transfers, assignments, agreements and other instruments may be signed on behalf of the Partnership by any authorized officer of the Manager. In addition, but, subject to Section 4.1, the Manager may from time to time determine the manner in which and the Person or Persons by whom any particular instruments or class of instruments shall be signed on behalf of the Partnership. Any instruments so signed shall be binding upon the Partners and upon the Partnership.

4.9 Indemnity

The Partnership shall indemnify and save harmless each officer and director of the Manager and each Person serving at the request of the Partnership as a director, officer, employee, partner, agent or trustee of another Person, and their respective heirs and legal personal representatives ("Indemnitees") from and against any and all losses, claims, damages, liabilities (solidarily or not), expenses (including, without limitation, legal fees and expenses), judgments, fines, settlements and other amounts arising from any and all claims, demands, actions, suits or proceedings, whether civil, criminal, administrative or investigative, in which any Indemnitee may be involved, or is threatened to be involved, as a party or otherwise, by reason of its association with the Partnership, provided, that in each case the Indemnitee acted in good faith and in a manner it reasonably believed to be in, or not opposed to, the best interests of the Partnership and, in the case of a criminal or administrative action or proceeding that is enforced by monetary penalty, the Indemnitee had no reasonable cause to believe its conduct was unlawful. The termination of any action, suit or proceeding by judgment, order, settlement or conviction shall not create a presumption that the Indemnitee acted in a manner contrary to that specified above.

010-1 13883 118

To the fullest extent permitted by law, expenses (including, without limitation, legal fees and expenses) incurred by an Indemnitee in defending any claim, demand, action, suit or proceeding shall, from time to time, be advanced by the Partnership prior to the final disposition of such claim, demand, action, suit or proceeding upon receipt by the Partnership of an undertaking by or on behalf of the Indemnitee to repay such amount if it shall be determined that the Indemnitee is not entitled to be indemnified as authorized in this Section 4.9.

The indemnification provided by this Section 4.9 shall be in addition to any other rights to which an Indemnitee may be entitled under any agreement, pursuant to any vote of the Partners, as a matter of law or otherwise, as to actions in the Indemnitee's capacity as a member of the Manager or as an officer, director, employee, partner, agent or trustee of the Partnership or a Person serving at the request of the Partnership or the Manager of the Partnership as a director, officer, employee, partner, agent or trustee of another Person, and shall continue as to an Indemnitee who has ceased to serve in such capacity and as to actions in any other capacity.

The Partnership may purchase and maintain insurance, on behalf of the Partnership and such other Persons as the Manager shall determine, against any liability that may be asserted against or expense that may be asserted against or expense that may be incurred by such Person in connection with the Partnership's activities, whether or not the Partnership would have the power to indemnify such Person against such liabilities under the provisions of this Agreement.

4.10 Liability of Indemnities

Notwithstanding anything to the contrary set forth in this Agreement, no Indemnitee shall be liable for monetary damages to the Partnership or the Partners or their respective successors and assigns for losses sustained or liabilities incurred as a result of any error of judgment or any act or omission if such Indemnitee acted in good faith and in a manner which the Indemnitee reasonably believed to be in, or not opposed to, the best interests of the Partnership.

4.11 Banker and Bank Signing Authorities

The bankers of the Partnership shall be any bank or trust company as the Manager may from time to time determine. The Manager shall determine the bank accounts that shall be maintained for the Partnership and all signing authorities for Partnership bank accounts.

4.12 Operational Agreements

Any agreement dealing with the operation of the Partnership shall be submitted to the Manager prior to execution by the Partnership.

**ARTICLE V
CAPITAL STRUCTURE AND CONTRIBUTIONS**

5.1 Ownership Units

The ownership interests in the Partnership shall be divided into and represented by units ("Units" and individually, a "Unit"), of which an unlimited number may be issued from time to time for such consideration as the Partners shall determine. Except as otherwise specifically provided herein, all Units shall be of equal value and entitlement and a Partner owning a Unit shall as such have the same rights and obligations as each other Partner owning a Unit and no Partner shall, in respect of any Unit, have any preference, priority or right in any circumstance over any other Partner in respect of any Unit held by such other Partner. The Units of each Partner shall be personal property for all purposes.

CT0-1 13:00:39 1-1-03

5.2 Initial Contribution of the Partners

Each Partner hereby contributes the following amounts in cash to the Partnership:

<u>Partner</u>	<u>Initial Capital Contribution</u>	<u>Units</u>
AMMC	\$99	99
Ore Sales Canada	\$1	1

5.3 Interest of Capital Contributions

No Partner shall be entitled to interest on the amount of its Capital Contribution.

5.4 Capital Distributions

No Partner shall be entitled to withdraw the whole or any part of its Capital Contribution or to receive any distribution or return of its Capital Contribution except as provided in this Agreement.

5.5 Holding, Use and Disposition of Contributions

All property and assets contributed to the Partnership pursuant to this Agreement shall be held, used and Disposed of by the Manager solely for the purposes of the Partnership and in accordance with this Agreement.

5.6 Ownership of Partnership Assets

All Partnership Assets shall be held and recorded in the name of the Partnership or in such other manner as the Manager may determine. All Partnership Assets shall be deemed to be owned by the Partnership as an entity and, except as expressly provided in this Agreement, the Partners have no separate right, title or interest whatsoever in the Partnership Assets. The Partnership shall have the right to form and to hold interests, directly or indirectly, in one or more corporations for the purpose of owning assets of the Partnership or operating all or any part of the Business of the Partnership. Each of the Partners hereby waives all rights it may have at any time to maintain any action for division or sale of the Partnership Assets as now or hereafter permitted under any applicable statutes or other laws.

5.7 Partnership Liabilities

Each Partner shall be liable for its Proportionate Share of all liabilities of the Partnership.

5.8 Right to Contribution

If at any time a Partner is required to pay or discharge more than its Proportionate Share of any claim, debt or other obligation of the Partnership, then the other Partner shall indemnify that Partner to the extent of their respective portions of such claim, debt or obligation. If a Partner is, at the time of any distribution by the Partnership, indebted to the other Partner on account of the indemnities provided in Section 4.9 or in this Section 5.8, the amount of that indebtedness shall be deducted from the distribution of the Partner so indebted and paid to the other Partner on account of such indebtedness.

0704 13:00:00 1108

5.9 Subsequent Capital Contributions

Any Partner may, from time to time, make subsequent capital contributions in money or in kind in consideration for such additional number of Units as determined by the Manager. The amount of money and the value of other consideration as determined by the Manager, contributed to the Partnership by any such Partner from time to time shall be credited to such Partner's Capital Account pursuant to Section 6.1.

**ARTICLE VI
PARTNERS' REGISTER, ALLOCATION AND DISTRIBUTION OF INCOME**

6.1 Capital Accounts

A Capital Account shall be maintained for each of the Partners. A Partner's Capital Account shall consist of the contributions to capital made by the Partner pursuant to Sections 5.2 and 5.9 and by the Partner's share of net income of the Partnership allocated to it pursuant to Section 6.2, and shall be decreased by the Partner's share of net losses of the Partnership allocated to it pursuant to Section 6.2 and by distributions made to the Partner, other than payments that are deductible in determining the net income or loss of the Partnership.

6.2 Allocations of Net Income and Net Loss

The net income or net loss of the Partnership for each Fiscal Year shall be allocated for accounting and income tax purposes *pro rata* among the Partners in their Proportionate Share as calculated at the end of each Fiscal Year.

6.3 Distributions

(i) General

Neither Partner shall have the right to withdraw or demand distribution of any amount from its Capital Account, except as expressly provided herein or with the prior approval of the Manager.

(ii) Distribution Policy

The Manager shall determine from time to time whether or not funds of the Partnership that are not required to be used by the Partnership for working capital can be distributed to the Partners.

(iii) Certain Limitations

Notwithstanding the foregoing, no distribution of Partnership funds shall be made to the extent it would render the Partnership unable to meet its obligations as they become due or cause the Partnership to be in violation of or default under any agreements to which it is a party.

(iv) Liquidating Distributions

Distributions to the Partners upon the liquidation of the Partnership shall be made in accordance with Article IX hereof.

010-1 11:00 11:00

6.4 No Interest

No interest shall be payable in respect of the Capital Accounts of the Partners.

6.5 Loans

The Manager may from time to time make funds available to the Partnership in the form of loans, provided the terms of such loans are mutually agreeable to the Partnership and to the Manager.

**ARTICLE VII
ACCOUNTING, REPORTING AND TAXATION**

7.1 Books and Records

The Partnership shall keep books and records on an accrual basis and in accordance with IFRS. The Partnership also shall keep such books and records as are necessary to prepare and file applicable tax and information returns in accordance with this Agreement and as required by law. In addition, such other books and records as may be necessary shall be kept on an accrual basis in accordance with IFRS.

7.2 Accountants

The financial statements and internal control systems used on behalf of the Partnership shall be unaudited, unless otherwise decided by the Manager.

7.3 Maintenance of Books of Account

At all times during the continuance of the Partnership, the Partnership shall keep, at the principal establishment referred to in Section 2.3 hereof, full and complete books of account. The books of account shall be maintained in a manner that provides sufficient assurance that:

- (i) transactions of the Partnership are executed in accordance with the general or specific authorization of the Manager consistent with the provisions of this Agreement;
- (ii) transactions of the Partnership are recorded in such form and manner as necessary to (i) maintain capital accounts in accordance with this Agreement, (ii) permit preparation of applicable tax returns and information returns in accordance with this Agreement and as required by law, (iii) permit preparation of the Partnership's financial statements in accordance with IFRS, and (iv) maintain accountability for the Partnership Assets.

7.4 Access to Books of Account

Notwithstanding any other provision of this Agreement, each Partner shall have the right at all reasonable times during usual business hours to audit, examine, and make copies or extracts of or from the books of account of the Partnership. Such right may be exercised through any agent or employee of such Partner or an Affiliate thereof designated by it. Each Partner shall bear all expenses incurred by it in any examination made for such Partner's account.

7.5 Financial Reporting

The Manager shall prepare, or cause to be prepared, and deliver to each Partner:

- (i) for each fiscal year, a balance sheet, a statement of earnings, a statement of cash flows and a statement of financial position of the Partnership in accordance with IFRS. All

010-1 130000 1100

revenues and expenses of the Partnership shall be calculated and allocated among the Partners in accordance with the provisions of this Agreement. A copy of the unaudited financial statements, when requested by a Partner (the costs of which shall be borne by the Partnership), shall be delivered to each Partner within 60 days after the end of each fiscal year;

- (ii) an unaudited statement of earnings, a statement of cash flows and a statement of financial position for each of the quarterly periods in each fiscal year and the year-to-date (as applicable) with comparative figures for the corresponding period of the preceding year. A copy of such unaudited financial statements shall be delivered to each Partner within 45 days of the end of each such quarter;
- (iii) at any and all appropriate times, all necessary income tax reporting information related to its Units; and
- (iv) such other reports as the Partnership may be required by law to deliver to Partners.

7.6 Reporting Requirements

The Manager may establish, and from time to time modify, financial reporting requirements for the Partnership based on the Manager's assessment of the needs of the Partnership. Without limiting the generality of the foregoing, the Manager shall have the power to modify any of the reporting requirements provided for in this Article VII and to make any changes it deems appropriate in the matters to be detailed therein.

7.7 Taxation

- (i) All filings required to be made by the Partnership under the ITA and applicable provincial income tax laws shall be made by the Manager.
- (ii) Subject to Section 5.2, all elections by the Partnership for Canadian federal and provincial tax purposes shall be made by all Partners.

ARTICLE VIII TRANSFER OF UNITS

8.1 Limitation on Right to Transfer Units

A Partner may not Dispose in any manner of all or any part of its Units except with the written consent of the other Partner or as permitted by the terms of this Article VIII. Upon any permitted Disposition, the purchaser, assignee or transferee shall be admitted as a Partner to the extent of the interest such purchaser, assignee or transferee has acquired, and for all purposes of this Agreement shall be deemed a Partner. Notwithstanding any provisions of the law to the contrary, any such permitted Disposition shall not cause a dissolution of the Partnership.

8.2 Transfer to an Affiliate

Neither Partner shall unreasonably withhold its consent in the event that the other Partner desires to transfer all (and not less than all) of its Units to any of its Affiliates. It shall be a condition to any such transfer that the Affiliate to which such transfer is made shall have assumed by written agreement (in form and substance satisfactory to the other Partner) all of the obligations of the transferor under this Agreement and that any amendments to this Agreement reasonably requested by the other Partner in connection with such assignment shall be made; provided, however, that no such transfer shall release the transferor from such obligations except to the

010-1 110000 1100

extent they are performed by such Affiliate. Upon such transfer, the Affiliate shall be admitted as a Partner and for all purposes of this Agreement shall be deemed a Partner. In addition, the transferor shall cause such transferee to remain an Affiliate of the transferor for so long as the transferee shall be a Partner.

8.3 Admission as Partner

Any Person (other than an existing Partner) to whom one or more Units are issued or transferred in accordance with this Agreement shall, in order to complete such transfer and to become owner of such Units, execute and deliver a document evidencing its agreement to be bound by the terms of this Agreement, in form and substance satisfactory to the remaining Partner or the Partners, as the case may be, acting reasonably, in which such Person makes representations and warranties which are, in substance the same as the representations and warranties made by the Partners under this Agreement, agrees to be bound by all the provisions of this Agreement as if such Person were an original signatory hereto, and, as the case may be, agrees to assume the liabilities and obligations of the transferor under this Agreement, and shall thereupon be entitled to become a Partner pursuant to the provisions hereof, and the Manager shall be authorized to admit such Person to the Partnership as a Partner. The Manager shall, in respect of each such Person to whom Units are issued or transferred:

- (i) record such issuance or assignment and transfer in the applicable register referred to in Section 6.1;
- (ii) amend the Declaration showing the name of the Person as a Partner; and
- (iii) make such filings and cause to be made such recordings as are required by law.

ARTICLE IX DISSOLUTION AND LIQUIDATION OF THE PARTNERSHIP

9.1 Dissolution and Termination

Subject to Section 9.2 and to such filings and recordings as are required by law, the Partnership shall be automatically dissolved upon the event or events first occurring as set forth below, which shall be the exclusive means for dissolution of the Partnership:

- (i) the written agreement of Partners to dissolve the Partnership;
- (ii) a Partner (a "**Breaching Partner**") fails to observe, perform or otherwise breaches any of its material covenants, agreements or obligations under this Agreement in any material respect and (i) such failure continues for a period of 30 days after receipt by the Breaching Partner of notice thereof from the other Partner specifying such failure or, in the event such failure does not concern the payment of monies and is of the nature that it cannot, with due diligence and in good faith, be cured within said 30-day period, the Breaching Partner fails to proceed promptly and with due diligence and in good faith to cure the same, and thereafter to prosecute the curing of such failure with due diligence and in good faith within an additional 60-day period (a Breaching Partner who fails to cure its default within the aforesaid time periods being herein referred to as a "**Delinquent Partner**") and (ii) the other Partner gives notice to the Delinquent Partner of its election to dissolve the Partnership within 90 days after such failure by the Delinquent Partner;

- (iii) the Partnership makes an assignment for the benefit of its creditors generally or files a proposal under the *Bankruptcy and Insolvency Act* (Canada) or a receiving order is made or a petition is filed under the *Bankruptcy and Insolvency Act* (Canada) against the Partnership;
- (iv) a judgment or order is issued by any court of competent jurisdiction ordering the winding-up or other liquidation or dissolution of the Partnership; or
- (v) upon the occurrence of any circumstances, other than those circumstances referred to in subsections (i) through (iv), which by law would require that the Partnership be dissolved.

9.2 Liquidation of Assets

Subject to the provisions of the Civil Code, upon the dissolution of the Partnership for any reason whatsoever, the affairs of the Partnership shall be wound up as promptly as practicable by the Manager or by such liquidator that the Manager may decide to appoint.

9.3 Distributions upon Dissolution

Unless otherwise agreed by the Partners, the net proceeds from the liquidation of the Partnership Assets shall be distributed as follows:

- (i) first, to pay costs involved in the liquidation of the Partnership and in the distribution of the Partnership Assets;
- (ii) second, to make payments necessary to discharge Liens registered against the Partnership Assets, as the case may be, in respect of liabilities of the Partnership to creditors;
- (iii) third, to make payments necessary to satisfy all other debts, liabilities or obligations of the Partnership to creditors, other than debts, liabilities and obligations to any Partner or debts, liabilities and obligations to be assumed by a Partner in connection with the liquidation of the Partnership;
- (iv) fourth, to provide for such reserves as the Manager (or the liquidator) may deem reasonably necessary to repay any contingent or unforeseen liabilities or obligations of the Partnership, as determined by the Manager, other than liabilities and obligations to any Partner or liabilities and obligations to be assumed by a Partner in connection with the liquidation of the Partnership;
- (v) fifth, to make payments necessary to satisfy all debts, liabilities and obligations of the Partnership to the Partners (other than debts, liabilities and obligations to be assumed by a Partner in connection with the liquidation of the Partnership);
- (vi) sixth, to provide for such reserves as the Manager (or the liquidator) may deem reasonably necessary to repay any contingent or unforeseen liabilities or obligations of the Partnership to the Partners (other than debts, liabilities and obligations to be assumed by a Partner in connection with the liquidation of the Partnership); and
- (vii) seventh, to distribute any balance then remaining to the Partners in accordance with their Proportionate Share as of the date of dissolution.

2017-11-13 11:18

9.4 Events Not Causing Dissolution

Subject to the applicable law, the Partnership shall not be dissolved or terminated except in accordance with this Agreement and, in particular, but without limitation, the Partnership shall not be dissolved or terminated by the actual or deemed resignation, removal, bankruptcy, insolvency, receivership or withdrawal of any Partner or by the Disposition of any Units or any other interest in the Partnership, it being understood however that Section 9.1(ii) shall nonetheless apply upon the occurrence of such events.

9.5 Tax Considerations

The Manager shall use reasonable efforts to cause the dissolution of the Partnership to be effected in a manner that is tax efficient for the Partnership and the Partners.

9.6 Operation after Dissolution of Partnership

Upon the dissolution of the Partnership pursuant to this Agreement, and notwithstanding the dissolution, the Business of the Partnership shall continue to be operated pursuant to this Agreement so far as may be necessary to wind up the affairs of the Partnership and to complete transactions begun but unfinished at the time of dissolution, but not otherwise, and any authority which, pursuant to this Agreement, a Partner may have to bind the Partnership shall continue (except in the case of a Partner who is bankrupt or insolvent) and the other rights and obligations of the Partners under this Agreement shall continue, notwithstanding the dissolution, for such limited purposes.

9.7 Termination Not to Affect Rights or Obligations

The termination of this Agreement or the dissolution of the Partnership for any cause: (i) shall not release either Partner from any liability which at the time of dissolution had already accrued to the other Partner or which thereafter may accrue in respect of any act or omission prior to completion of the liquidation process; and (ii) shall not affect or prejudice any rights or obligations which have accrued or arisen under this Agreement prior to the time of termination and such liabilities, rights and obligations shall survive the termination of this Agreement.

**ARTICLE X
REPRESENTATIONS AND WARRANTIES**

10.1 Representations and Warranties by Partners

Each Partner represents and warrants:

- (i) that such Partner owns beneficially its Units and that such Units are not subject to any Lien or adverse claim, and that no Person has any rights to acquire any interest in such Units;
- (ii) that such Partner is duly incorporated and validly existing under the laws of its jurisdiction of incorporation and that it has the corporate power and capacity to own its assets and to enter into and perform its obligations under this Agreement;
- (iii) that this Agreement has been duly authorized, executed and delivered by it and constitutes a valid and binding obligation enforceable in accordance with its terms, subject to the usual exceptions as to bankruptcy and the availability of equitable remedies;

07-1 11:00 11:00

- (iv) that the execution, delivery and performance of this Agreement does not and will not contravene the provisions of its articles, by-laws, constating documents or other organizational documents or the provisions of any indenture, agreement or other instrument to which it is a party or by which it may be bound; and
- (v) that all of the foregoing representations and warranties will continue to be true and correct during the continuance of this Agreement, except, with respect to Section (i), as expressly contemplated and permitted in this Agreement.

ARTICLE XI GENERAL

11.1 Further Assurances

Each of the Partners agrees with every other Partner, at the written request of another Partner, to execute and deliver all such further and other agreements, deeds, instruments and other documents and to do all such acts and things as are reasonably required by the requesting Partner to carry out effectively the provisions and intentions of this Agreement.

11.2 Notice

Any notice, demand or other communication (herein a "Notice") required or permitted to be given or made hereunder, shall be in writing and shall, unless otherwise indicated herein, be well and sufficiently given or made if (i) enclosed in a sealed envelope and delivered during normal business hours on a Business Day and left by hand with a receptionist or other responsible employee at the relevant address of a Partner recorded in the registers of the Partnership; (ii) sent by prepaid registered mail deposited in a post office within Canada; or (iii) telexed, telegraphed, telecopied or sent by other means of recorded electronic communication in accordance with instructions received from time to time.

Any Notice so given or made shall be deemed to have been given or made and to have been received on:

- (i) the day of delivery, if delivered as aforesaid;
- (ii) the third (3rd) Business Day after the postmark date thereof; and
- (iii) the day of sending if sent by telex, telegraph, telecopying or other means of recorded electronic communication during normal business hours of the addressee on a Business Day and, if not, then on the first (1st) Business Day after the sending thereof.

Any Partner may from time to time change its address for Notice by giving notice to the other Partners in the manner aforesaid.

In the event of a postal strike or other mail service interruption, existing or threatened, all notices and other communications shall be hand-delivered or sent by telecopier.

11.3 Successors and Assigns

This Agreement shall enure to the benefit of and be binding upon the Partners and their respective Successors and permitted assigns. Except as otherwise specifically set forth herein, this Agreement shall not be assignable in whole or in part by any Partner without the prior written consent of the other Partners.

11.4 Time of the Essence

Time shall be of the essence of this Agreement and every part thereof.

11.5 Waiver

Except as expressly provided in this Agreement, no amendment or waiver of this Agreement shall be binding unless executed in writing by the party to be bound by this Agreement. No waiver of any provision of this Agreement shall constitute a waiver of any other provision nor shall any waiver of any provision of this Agreement constitute a continuing waiver unless otherwise expressly provided.

11.6 Counterpart

This Agreement may be executed in two or more counterparts, each of which when so executed, shall be deemed to be an original and all such counterparts, taken together, shall constitute one and the same Agreement.

11.7 Severability

Each of the provisions contained in this Agreement is distinct and severable and a declaration of invalidity or unenforceability of any such provision or part thereof by a court of competent jurisdiction shall not affect the validity or enforceability of any other provision hereof. To the extent permitted by applicable law, the parties waive any provision of law which renders any provision of this Agreement invalid or unenforceable in any respect. The parties shall endeavour in good-faith negotiations to replace any provision which is declared invalid or unenforceable with a valid and enforceable provision, the economic effect of which comes as close as possible to that of the invalid or unenforceable provision which it replaces.

11.8 Governing Law

This Agreement shall be governed by and construed in accordance with the laws of the Province of Québec and the federal laws of Canada applicable therein. Each of the Partners hereto agrees to submit to the jurisdiction of the Courts of the judicial district of Montreal in any action or proceeding arising out of or relating to this Agreement.

11.9 Entire Agreement

This Agreement constitutes the entire agreement between the parties pertaining to the subject matter of this Agreement. There are no warranties, conditions or representations (including any that may be implied by statute) and there are no agreements in connection with such subject matter except as specifically set forth or referred to in this Agreement.

11.10 Performance on Holidays

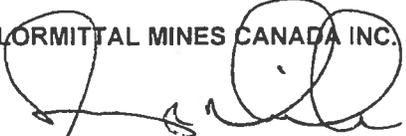
If anything is required to be done or any action is required to be taken pursuant to this Agreement on or by a specified date which is not a Business Day, then such action shall be valid if taken on or by the next succeeding Business Day.

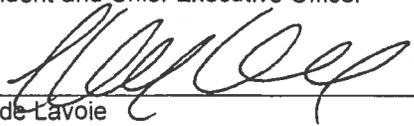
[Rest of page intentionally left blank]

0164 730000 1198

IN WITNESS WHEREOF the Partners have executed this Agreement as of the date and year first above written.

ARCELORMITTAL MINES CANADA INC.

Per: 
Name: Serge Miller
Title: President and Chief Executive Officer

Per: 
Name: Claude Lavoie
Title: Manager, Legal Services and Secretary

ARCELORMITTAL ORE SALES CANADA LTD.

Per: 
Name: Serge Miller
Title: President

Per: 
Name: Claude Lavoie
Title: Secretary

0077 00007 1010





ArcelorMittal

Point 3 de la lettre

ARCELORMITTAL MINES CANADA INC.

**EXTRAIT D'UNE RÉSOLUTION DU CONSEIL D'ADM
D'ARCELORMITTAL MINES CANADA INC DATÉE DU 20 DÉCEMBR**

**APPLICATION FOR A CERTIFICATE OF COMPETENCE FOR OF
THE RAILWAY**

WHEREAS, the Infrastructure Partnership intends to acquire all of the infrastructure assets of ArcelorMittal Mines Canada Inc., including the assets related to the railway connecting the city of Port-Cartier to the Mont-Wright mine near Fermont (the **Railway**), on or about January 31, 2013 pursuant to an acquisition agreement;

WHEREAS the Infrastructure Partnership must obtain a certificate of competence pursuant to the *Railway Act* (Quebec) in order to operate the Railway;

RESOLVED:

1. That the Corporation, acting in its capacity as Manager of the Infrastructure Partnership, be and it is hereby authorized to apply for a certificate of competence for the operation of the Railway on behalf of the Infrastructure Partnership, the whole subject to approval by the Québec *Commission des transports* pursuant to the *Railway Act*; and

2. That any officer of the Infrastructure Partnership or any director or officer of the Corporation in its capacity as Manager of the Infrastructure Partnership be and is hereby authorized for and on behalf of and in the name of the Infrastructure Partnership, to file an application with the Québec *Commission des transports* to obtain a certificate of competence for the operation of the Railway, and that any officer of the Infrastructure Partnership or any director or officer of the Corporation in its capacity as Manager of the Infrastructure Partnership be and is hereby authorized for and on behalf of and in the name of the Infrastructure Partnership, to execute and deliver such other deeds, documents, endorsements and writings and to do and perform all such other acts and things as he, in its sole discretion, may consider necessary or desirable to give effect to this resolution.

010-1-2001-10



ArcelorMittal

CERTIFICAT

Je, soussigné, Claude Lavoie, Secrétaire d'ArcelorMittal Mines Canada Inc., laquelle agit en sa capacité d'administrateur d'ArcelorMittal Infrastructure Canada s.e.n.c. certifie par les présentes que les paragraphes ci-haut mentionnés sont conformes à la résolution adoptée par les administrateurs de la Compagnie en date du 20 décembre 2012, certifie que ladite Résolution est encore en vigueur à ce jour.

EN FOI DE QUOI, j'ai signé à Port-Cartier, Province de Québec, ce 29e jour du mois de janvier 2013.

Claude Lavoie
Secrétaire



Gerald Stewart

Marsh Canada Limited
161 Bay Street, Suite 1400
Toronto, ON M5J 2S4
416-868-7351 Fax 416-868-7360
Gerry.G.Stewart@marsh.com
www.marsh.com

Commission des Transport du Quebec
200 chemin Sainte-Foy, 7^e étage
Quebec QC G1R 5V5

January 24, 2013

Subject:
Certificate of Insurance No. 2012-58
ArcelorMittal Mines Canada Inc.

Point à de la lettre

As requested, please find enclosed the referenced certificate of insurance evidencing coverage that is currently in place for the captioned Insured.

We trust all will be found in order, however, should you have any questions, please do not hesitate to contact our office.

Yours truly,

Gerald Stewart

Copy:
Mark Skoczylas - ArcelorMittal Dofasco Inc. (Hamilton)
Francois Duchesneau, CA - ArcelorMittal Mines Canada Inc.
Claude Lavoie - ArcelorMittal Mines Canada Inc.

0101 11/08/13

No. **2012-58**

 Dated: **January 24, 2013**

This document supersedes any certificate previously issued under this number

This is to certify that the Policy(ies) of insurance listed below ("Policy" or "Policies") have been issued to the Named Insured identified below for the policy period(s) indicated. This certificate is issued as a matter of information only and confers no rights upon the Certificate Holder named below other than those provided by the Policy(ies).

Notwithstanding any requirement, term or condition of any contract or any other document with respect to which this certificate may be issued or may pertain, the insurance afforded by the Policy(ies) is subject to all the terms, conditions and exclusions of such Policy(ies). This certificate does not amend, extend or alter the coverage afforded by the Policy(ies). Limits shown are intended to address contractual obligations of the Named Insured.

Limits may have been reduced since Policy effective date(s) as a result of a claim or claims.

Certificate Holder:

 Commission des Transport du Quebec
 200 chemin Sainte-Foy, 7e tage
 Quebec, QC G1R 5V5

Named Insured and Address:

 ArcelorMittal Mines Canada Inc.
 1801, rue McGill College, Bureau 1400
 Montreal, QC H3A 2N4

This certificate is issued regarding:

Evidence of Insurance

Type(s) of Insurance	Insurer(s)	Policy Number(s)	Effective/ Expiry Dates	Sums Insured Or Limits of Liability	
COMMERCIAL GENERAL LIABILITY	Chartis Insurance Company of Canada	RMGL 3599363	Jul 01, 2012 to Jul 01, 2013	Per Occurrence	CDN 5,000,000
				Bodily Injury and Property Damage Liability	CDN 5,000,000
				Products & Completed Operations Aggregate	CDN 5,000,000
				General Aggregate	CDN 20,000,000

Additional information:

Commercial General Liability Deductible:

\$100,000 Railroad Operations

\$25,000 All Other Operations

Notice of cancellation:

Should any of the policies described herein be cancelled before the expiration date thereof, the insurer(s) affording coverage will endeavour to mail 30 days written notice to the certificate holder named herein, but failure to mail such notice shall impose no obligation or liability of any kind upon the insurer(s) affording coverage, their agents or representatives, or the issuer of this certificate.

Marsh Canada Limited

 161 Bay Street, Suite 1400
 Toronto, ON M5J 2S4
 Telephone: 416-868-7351
 Fax: 416-868-7360
 Gerry.G.Stewart@marsh.com

Marsh Canada Limited

By:



Gerald Stewart

010-1-731000-1100



Aon Reed Stenhouse Inc.

20 Bay Street
Toronto, Canada M5J 2N9
Tel. (416) 868-5500 Fax (416) 868-5580

Memorandum of Insurance

No. UM-02/12-13

To: Commission des transports du Quebec
200, chemin Sainte-Foy, 7^e étage
Quebec, (Quebec) G1R 5V5

**Re: All Operations Of The Named Insured As Described
In The Policy.**

Insurance as described herein has been arranged on behalf of the insured named herein under the following policy(ies) and as more fully described by the terms, conditions, exclusions and provisions contained in said policy(ies) and any endorsements attached thereto.

Insured: ArcelorMittal Mines Canada Inc.
24 Boul. Des Iles
Suite 201
Port Cartier, QC
G5B 2H3

Coverage:

	Insurer	Policy No.	Policy Eff. Date	Policy Exp. Date	Sum Insured
Commercial Umbrella Liability Policy	Zurich Insurance Company Ltd.	8838697	July 12, 2012	July 12, 2013	\$ 5,000,000. Each Occurrence in Excess of Underlying Policies: RMGL 3599363 & 9993740

Cancellation:

The Insurer will endeavour to inform the Commission des transports du Quebec of Cancellation, Non-renewal and/or Reduction in Coverage.

This memorandum constitutes a statement of the facts as of the date of issuance and are so represented and warranted only to the Insured; other persons relying on this memorandum do so at their own risk.

Aon Reed Stenhouse Inc.

Dated January 24, 2013, at Toronto, Ontario

**THE POLICY CONTAINS A CLAUSE THAT MAY LIMIT THE AMOUNT PAYABLE
OR, IN THE CASE OF AUTOMOBILE INSURANCE,
THE POLICY CONTAINS A PARTIAL PAYMENT OF LOSS CLAUSE**

EST. BENEFIT 1-013

Sites principaux du Chemin de Fer Cartier

Lieux	Installations	Milliaires des aiguill	
		Sud	No
Port-Cartier	Triage, voie # 12		1,0
Airport	Métaux Ronamet		4,2
Able	Voie d'évitement	9,21	10,46
Baker	Voie d'évitement	25,51	26,75
29,57	Tunnel # 1		
Charles	Voie d'évitement	32,56	34,36
Dog	Voie d'évitement	55,13	56,94
Éva	Voie d'évitement	65,71	66,96
Fox	Voie d'évitement	77,05	79,34
	Camp permanent		
89,3	Tunnel # 2		
Georges	Voie d'évitement	92,92	94,17
How	Évitement	106,18	107,97
Item	Évitement	125,22	126,47
Jig	Évitement	145,31	147,14
152,13	Tunnel # 3		
154,91	Tunnel # 4		
155,19	Tunnel # 5		
Kay	Évitement	160,02	161,27
Love	Évitement	168,70	171,40
	Camp permanent		
Sud Jonction	Triangle L. Jeannine	174,00	
Nord Jonction	Triangle L. Jeannine		177,76
Mike	Évitement	177,78	178,85
Nan	Évitement	187,13	188,95
Oboe	Évitement	201,30	202,60
Pat	Évitement	213,20	215,01
Fire Lake	Voie chargement minerai		226,20
Queen	Évitement	232,70	234,50
Rob	Évitement	241,14	242,39
Mont-Wright	Voie vers la boucle	259,09	

#2
de iannere B

010-1 131838 1 43

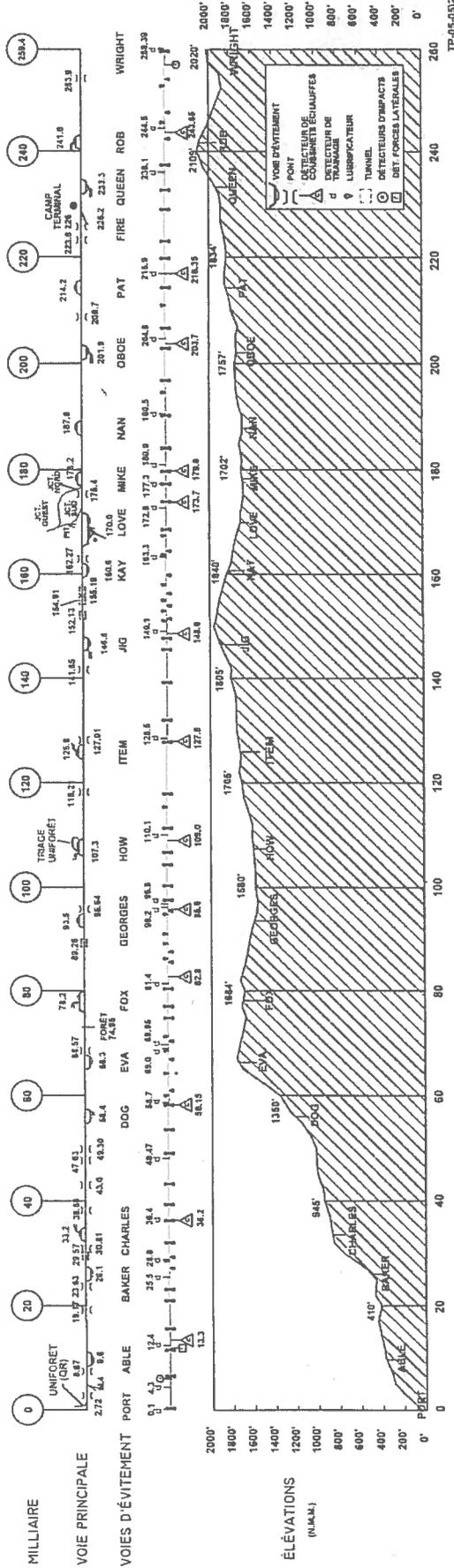
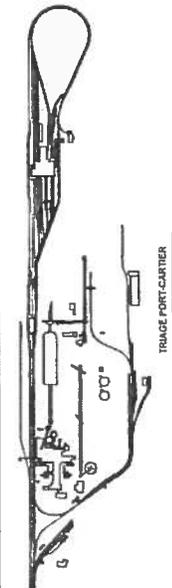
16 janvier 2013

CHEMIN DE FER CARTIER

PROFIL DE LA VOIE FERRÉE

PORT-CARTIER - MONT-WRIGHT

ECHELLES: HORIZONTALE: 1" = 20 MILLES
VERTICALE: 1" = 100'



MS
de l'annexe B

Port - 1	Nord Baker	Nord Fox	Nord Jig	Mike	Fire Lake	Impression 80pp00
Port - 3	Charles	Georges	Kay	Nord Mike	Queen	Voie d'équipement
Port - 12	Nord	Nord	Nord Kay	Nan	Nord Queen	Nolon
QR	Dog	How	Sud Love	Nord Nan	Rob	
Airport	Nord Dog	Nord How	CrossOver	Oboe	Nord Rob	
Able	Eva	Item	Nord Love	Nord Oboe	Wright	
Nord Able	Nord Eva	Nord Item	Junction	Pat		
Baker	Fox	Jig	Junction	Nord Pat		

CTQ-1 10/10/80 1140

Imprimer Rapport

Voie d'évitement

Notes

Port - 1	Nord Baker	Nord Fox	Nord Jig	Mike	Fire Lake
Port - 3	Charles	Georges	Kay	Nord Mike	Queen
Port - 12	Nord	Nord	Nord Kay	Nan	Nord Queen
QR	Dog	How	Sud Love	Nord Nan	Rob
Airport	Nord Dog	Nord How	CrossOver	Oboe	Nord Rob
Able	Eva	Item	Nord Love	Nord Oboe	Wright
Nord Able	Nord Eva	Nord Item	Junction	Pat	
Baker	Fox	Jig	Junction	Nord Pat	

SUIVI ET COMMENTAIRES

Endroit	Remarques	Suivi
---------	-----------	-------

Condition

MILLAGE		TOTAL	TYPE DE PATROUILLE	DATE	ENNEIGÉ	HUILEUX	SEC	JOUR
DE	A							
0	78	78	A	2013-01-11			x	Jour 1
78	170	92	A	2013-01-12	x			Jour 2
170	260	90	A	2013-01-13		x		Jour 3
260	170	90	A	2013-01-14	x			Jour 4
170	78	92	A	2013-01-15			x	Jour 5
78	0	78	A	2013-01-16			x	Jour 6
Total		520						

Carburant	
4400	Nan
3400	Oboe
4000	Pat

B.T. à faire: **61**

Inspecteur:	Gérald D'Amours
Opérateur:	Yoland Audit

AIGUILLAGES INSPECTÉS

	Nord Queen	Oboe	Jct Sud	Jig	Georges	Dog	Able
	Queen	Nord Nan	Nord Love	Nord Item	Nord Fox	Nord Charles	Airport
	Fire Lake	Nan	Sud Love	Item	Fox	Charles	Qr
Wright	Nord Pat	Nord Mike	Nord Kay	Nord How	Nord Eva	Nord Baker	Port-12
Nord Rob	Pat	Mike	Kay	How	Eva	Baker	Port-3
Rob	Nord Oboe	Jct Nord	Nord Jig	Nord Georges	Nord Dog	Nord Able	Port-1

NOTES PERSONNELLES

Notes et Rencontres

Date départ	Date fin	Événement	Date	Heures	Type	Identification	Endroit	Remarque
2013-01-10	2013-01-17	1	2013-01-11	10:43	minerais	24 sud	able	ok
		2	2013-01-11	14:17	minerais	27 sud	dog	*****
		3	2013-01-12	07:35	minerais	16 sud	fox	*****
		4	2013-01-12	12:35	minerais	19 sud	item	ok
		5	2013-01-13	13:25	minerais	16 nord	pat	méplat 4750
		6	2013-01-14	14:05	minerais	28 nord	nan	ok
		7	2013-01-14	14:05	minerais	24 sud	nan	ok
		8	2013-01-15	10:35	minerais	18 nord	jig	ok
		9	2013-01-16	08:25	minerais	19 nord	fox	ok
		10	2013-01-16	11:10	t.d.t. test	13 nord	dog	ok
		11	2013-01-16	13:30	minerais	28 nord	baker	ok
		12	2013-01-16	13:35	train travaux	15 sud	baker	ok
		13						
		14						
		15						
		16						
		17						
		18						
		19						
		20						
		21						
		22						

Retour

Condition

Voies

Voies

Voies

**** méplat loco-27 wagons 4927-4945-4706-4975-4984
 ***** méplat wagons: 4669-4677-4733-4995-5018-4788-4813-4935

Voies d'Évitement

Retour

	Date	Anomalies détectées
Able	2012-11-23	Ballast manquant, entre les signaux au sud, traverses en 2011, reporter 2012
Baker	2012-11-23	OK
Charles	2012-10-26	OK
Dog	2012-10-26	Épaulement faible, switch back-track sud
Eva	2012-11-23	
Fox	2012-07-06	
Georges	2011-09-20	alignage voie axillaire, traverse sur tingle no2
How	2012-10-27	OK
Item	2012-11-10	ok
Jig	2012-11-10	OK
Kay	2011-09-24	OK
Sud Love	2012-11-23	OK
Nord Love	2012-10-28	OK Une peu de corrugation
Mike	2012-11-25	partie sud de la voie faire programme phytocide
Nan	2012-07-08	OK
Oboe	2012-05-14	OK
Pat	2012-11-11	remplacement traverses, ballast déverser à surfacier
Fire Lake		
Queen	2012-05-27	OK
Rob	2012-06-24	

28 décembre 2012

Port Voie 1

Millaire 0,20

Voie 3

Voie 12

QR

Bt

Pose

	Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler	Colé E ou C	À surveiller			
Retour															
Appareil de manoeuvre	X														
Traverses d'aiguillage	X												Remplacer traverse au S de la pie du CC, traverses bouge sous 5è CFA		
Tringles horizontale	X														
Plaques d'écartement	X														
Selles d'aiguillage	X														
Lame d'aiguille droite	X														
Contre-aiguille droit	X								X						
Lame d'aiguille gauche	X														
Contre-aiguille gauche	X														
Contre-fiches d'appuie	X												Zième tendue ouest, lock casser 8e ouest		
Boulons Usiné	X														
Talons d'aiguille	X														
Éclisses	X														
Boulons d'éclisse	X												1e J N CC, rondelle cassée et patte du cœur		
Cœur de croisement	X								X			X	Meuler par YB 2009-06-11		05-08-09
Selles à crochet	X														
Boulons cœur de crois.	X														
Contre-rails	X												Voie principale à mesuré, 2 1/16, VE 1 7/8 *** faire BT ***		89-09-11
Blocs de contre-rail	X														
Boulons de contre-rail	X														
Rails contre-rail	X														
Autres rails d'aiguillage	X														
Ancrages	X														
Jointis isolés	X														
Ballast	X										E		Manquant entre AM et CC		
Autres observations	X												Déplacement expansion		

Notes:

traverses sous le talon à replacer et 3 au nord

Voie no. 1 au N de la Xing, une dizaine de traverses cassées, à replacer

Écartillage important sur un joint de la voie no.2, ouest, 00+04, remplacer le rail, La cour de Port-Cartier a été avisée.

aiguillage à nettoyer

traverses 0 à replacer et celle au nord, il en manque une, P046365

1 er joint au nord contre-aiguille droite, joint ouvert 15/16

voir bulletin #65

28 décembre 2012

Port voie 3

Militaire, 25

Retour

Tout est Ok

Voie 12

QR

Bt Pose

	Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler	Coté E ou O	À surveiller				
Appareil de manoeuvre	X															
Traverses d'aiguillage	X												4ième est manquant			p04637 1
Tringles horizontale	X												2e et 3e lâche			
Plaques d'écartement	X															
Selles d'aiguillage	X															
Lame d'aiguille droite	X												Colle très mal (aiguille neuve???)			89-09-11
Contre-aiguille droit	X															
Lame d'aiguille gauche	X								X				Écaillée, à mesurer à mesurer			89-09-11
Contre-aiguille gauche	X												2ième CFA Est lâche			
Contre-fiches d'appuie	X					X										
Boulons Usiné	X															
Talons d'aiguille	X										E		affaïssement			
Eclisses	X															
Boulons d'éclisse	X															
Cœur de croisement	X								X							04-07-01
Selles à crochet	X															
Boulons cœur de crois.	X															
Contre-rails	X															89-09-11
Blocs de contre-rail	X															
Boulons de contre-rail	X															
Rails contre-rail	X															
Autres rails d'aiguillage	X															
Ancrages	X															
Jointis isolés	X															
Ballast	X															
Autre observation													Déplacement expansion			

Notes: Joint au nord du talon d'aiguille Est, selle mal placée sous le rail

joint 3 M voie principale et dévier à vérifier voir bulletin #65

28 décembre 2012 QR

Millaire 0,90

Retour	Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler	Coté E ou C	À surveiller	Bt	Pose
Appareil de manoeuvre	X											Difficile à tourner.	PR5592	
Traverses d'aiguillage	X													
Tringles horizontale	X											4 mains droites sur pointe gauche	PL9531	
Plaques d'écartement														
Selles d'aiguillage	X											6ième Pandroll W desserré, selle #15 sous le coeur attache cassée	PP1109	
Lame d'aiguille droite	X													
Contre-aiguille droit	X													
Lame d'aiguille gauche	X								X			cintrage pas bon, 27'3" enlever 1 trou pour reculer la pointe coupé de 5" à remplacer	PN5182	97-09-15
Contre-aiguille gauche	X													
Contre-fiches d'appuie	X													
Boulons Usiné	X											5e 6e et 7e ouest lâche installer cavalier BT. P059029		
Talons d'aiguille	X													
Éclisses	X													
Boulons d'éclisse	X													
Cœur de croisement	X										X	3ième plate sud pas attache pour pendrol		12-03-06
Selles à crochet	X											Traverse sous la ple du CC: tire-fond lâche		
Boulons cœur de crois.	X											Joint nord du CC - tire-fond manquant sur la selle + 1e boulon S lâche		
Contre-rails	X											VP 1 15/16, VE 1 7/8, boulon à l'envers Mainline		97-09-15
Blocs de contre-rail	X													
Boulons de contre-rail	X													
Rails contre-rail	X													
Autres rails d'aiguillage	X													
Ancrages	X													
Joints Isolés	X											ouest du 2R plus d'isolant		
Ballast	X											Manquant au cœur de croisement ainsi qu' au nord et au sud des pointes		
Autres observations	X													

Notes:

tringle # 3 très prêt de la tie à surveiller

Boulon usiné: changer éclisse pour pouvoir mettre la goupille dans le bon trou(éclisse trop cintré, une en commande)

35 traverses sud et 35 traverses nord du contre-rail est pas de lock spike P065418

voir bulletin #65

X : Urgence 1 : Réparez dans huit jours 2 : Réparez dans 2 huit jours 3 : Planifiable 4 : à surveiller 5 : Défauts mineurs

Retour

QR - Airport

CORRECTIONS

DE	À	COTÉ	PRIORITÉ	ANOMALIES DÉTECTÉES	BT à faire	DATE	B. T.
01+16		O		coté bas, gage à vérifier		7-août-2009	
1,83				Passage à niveau, déboulineur nord à redresser changer poteau		23-jul-2010	P064428
1.83				sable a été étendu, très mou, va contaminer le ballast, avec loader, prendre le sable et le pousser vers l'extérieur et étendre fine, refaire approche,		12-août-2011	PK6730
02+1.5		E	4	3 écaillage u-14, 35'9" coté bas		6-avr-2012	
2,72		O	4	Passage à niveau, déboulineur et 10 mph au nord du pont à relocaliser. Panneau millage du pont à remplacer, nord du pont ballast colmater, écaillage sur le pont, nettoyer ballast sur béton du pont(P060292) remplacer le stop côté est P067543		16-mars-2012	
3,30				passage à niveau, lumière en fonction		11-janv-2013	
03+13	3+15	E		Épaullement manquant		10-août-2008	
3,86		E		coté bas, vérifier écartement		23-jul-2010	
4+02		O		Ballast manquant au bout des traverses, hi-tracker		14-août-2009	

11 janvier 2013

Airport

Millaire 4,27

Retour	Millaire 4,27										Coté E ou O	À surveiller	Pose		
	Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler					
Appareil de manoeuvre	X														
Traverses d'aiguillage	X	x													
Tringles horizontale	X														
Plaques d'écartement	X														
Selles d'aiguillage	X														
Lame d'aiguille droite	X														
Contre-aiguille droit	X														
Lame d'aiguille gauche	X														
Contre-aiguille gauche	X														
Contre-fiches d'appule	X														
Boulons Usiné	X														
Talons d'aiguille	X														
Éclisses	X														
Boulons d'éclisse	X														
Cœur de croisement	X														
Selles à crochet	X														
Boulons cœur de crois.	X														
Contre-rails	X														
Blocs de contre-rail	X														
Boulons de contre-rail	X														
Rails contre-rail	X														
Autres rails d'aiguillage	X														
Ancrages	X														
Joints isolés	X														
Ballast	X														
Autres observations	X														

Notes:
 Finir déteindre le fine et dégager le bouts des traverses du côté Ouest, PP-108
 désaffleurement soudure holland au sud du cœur de croisement Ouest, 4+4poiteau à mesurer
 installer panneau début et fin CFTC, voie ronamet, PN0269, partiel
 pointe droit porte pas sur 3 premières plate et tringle #1 a changer bourrer talon

X : Urgence 1 : Réparez dans huit jours 2 : Réparez dans 2 huit jours 3 : Planifiable 4 : à surveiller 5 : Défauts mineurs

Retour

Airport - Able

CORRECTIONS

DE	A	COTÉ	PRIORITÉ	ANOMALIES DÉTECTÉES	BT à faire	DATE	B. T.
Airport - 4,27							
4.55				Contaminé, couper coté bas sur environ 500' partie sud de la courbe, Ok piquet, +6 déboudineur à enlever, +7 Drag les fils +4 à +10		13-mai-2011	P046375
4+9		E		rail 6 trous		4-janv-2013	
05+09		E		Épaulement manquant, ballast (train)		10-août-2008	
06+01		O		Accotement manquant, roche et ballast		10-août-2008	
6+10.8		O	5	écaillage Th		9-mars-2012	
6+13.5		O	4	écaillage		9-mars-2012	
6+15		O		rail à récupérer cot. Haut/ et 1 bout à jeter		13-mai-2011	
7,71				ballast dans la voie, passer balais	x	26-oct-2012	
7+10		E	3	écaillage		9-mars-2012	
7+14		O		Accotement à vérifier		19-jul-2008	
7+18		O		2 bouts rails à ramasser		14-nov-2008	
8+12		O	5	écaillage,		20-janv-2012	
						07-mai-2012 09:28:14	

8,69			traverses, rails et passerelles changer		19-déc-2012	
9,15	E		Passage à niveau, lumière en fonction, millage manquant p060584		11-janv-2013	PM6583
ABLE - 9,21						

11 janvier 2013

Able

Millaire 9,21

Nord Able

Retour	Millaire 9,21										Coté E ou O	À surveiller	Bt	Pose	
	Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler					
Appareil de manoeuvre	X														
Traverses d'aiguillage	X														
Triangles horizontale															
Plaques d'écartement	X														
Selles d'aiguillage	X														
Lame d'aiguille droite	X														
Contre-aiguille droit															
Lame d'aiguille gauche	X														
Contre-aiguille gauche	X														
Contre-fiches d'appuie	X														
Boulons Usiné	X														
Talons d'aiguille	X														
Éclisses	X														
Boulons d'éclisse	X														
Cœur de croisement															
Selles à crochet	X														
Boulons cœur de crois.	X														
Contre-rails	X														
Blocs de contre-rail	X														
Boulons de contre-rail	X														
Rails contre-rail	X														
Autres rails d'aiguillage	X														
Ancrages	X														
Jointis isolés	X														
Ballast	X														
Autres observations	X														

Notes:

traverse appaellie de manoeuvre celle du sud à remplacer

Plusieurs selles, plaques Pandroll sont lâches, 1 manquant, plusieurs sont au bout de leur course

Plaque au sud du talon d'aiguille, côté Est non conforme (T1 13219)

Triangles 39-1/2", 39-3/4", 41, 42, le09-04-21:39-1/2, 39-5/8, 40-3/4, 42

Au nord du cœur de croisement, 1 pandroll manquant, patte du CC PP4530

surécartement : au talon 57 1/8 à 57 3/16

Selles CFA 1-7-8 O et 4-7-8 E à remplacer PM0125

X : Urgence 1 : Réparez dans huit jours 2 : Réparez dans 2 huit jours 3 : Planifiable 4 : à surveiller 5 : Défauts mineurs

Retour

Able - Baker

CORRECTIONS

DE	À	COTÉ	PRIORITÉ	ANOMALIES DÉTECTÉES	BT à faire	DATE	B.T.
	ABLE - 9,21						
9,31				Débarcadère,		31-août-2012	
9+10		O		potéau électrique semble craqué, S&C avisé		19-déc-2011	
10+00				déboiser milleage		16-juin-2012	PV6514
	NORD ABLE - 10,46						
10+19,5		E	4	holland		18-mai-2011	
10+19,5		O	5	TH		18-mai-2011	
10,98		E		rail 6 trous détection 2012-1-1-30			
11.21		O		Joint isolé approche 3M installé,		26-oct-2012	
11+6		E	5	Écaillage aux 39 pieds, Usure 2, coté bas, plusieurs selles ont des espaces du côté haut (ouest), OK meulé par RG3, laisser en voie		4-févr-2011	
11.28		E		ballast a nettoyer		30-sept-2011	
11+8,5		E	4	Écaillage à surveiller, sur toute la courbe		22-avr-2011	
11+9		O		écaillage à vérifier sur toute la courbe		4-janv-2013	
11+14		E-O		Épaulement manquant (vers le sud)		10-août-2008	
11+17		E		rail scrap à ramasser		10-mai-2010	

11+19		E		manque d'accotement			19-juil-2008	
12,00	14,00	O		Refaire le fossé, plusieurs lavement du talus en particulier les milles 14+14, 14+19, 12+15, 12+18, etc... 14+10, 12+16				P054798
12,00		E		Accotement manquant, air dump			14-aout-2009	
12+11		E/O		récupérer poteau drag			4-févr-2011	
12+5		E		écaillage à vérifier, coté bas			4-févr-2011	
12+7	12+8	O		Accotement manquant, gravier et hi-tracker			14-aout-2009	
12+13		O		accumulation d'eau, ponceau à surveiller			11-mars-2011	
12+15		O		base du poteau deterré du au pluie torrentielle			10-sept-2010	P047276
12+16	12+18	O		Accotement manquant, air dump			14-aout-2009	
13,00	13+4	E		Contaminé, couper coté bas	X		26-oct-2012	
13+04		O		morsure à vérifier, coté bas			4-févr-2011	
13.3				Hot box, à déboiser, 50' O restant, drag du 12+11 déplacé ici pas de pancarte.			6-aout-2010	P046219
13+15		O		Épaulement et accotement manquant			10-aout-2008	
13+19 à 13+20		O		enlever les aulnes avec le hi-tracker	X		15-juin-2011	
14+0 à 14+16		O		partiel, enlever les aulnes avec le hi-tracker	X		6-aout-2010	
14+3		O		à surveiller pour les glissement de terrain,			15-juin-2011	

14.75	E		contaminer, ça pompe, couper coté bas, 14.75,2 spot, piquet installer,		13-mai-2011	P050256
14+18.8	E	4	Écaillage, Usure 13, coté bas, 30', à surveiller, P3, contaminé RG3		6-avr-2012	
14+19.2	O	4	Écaillage, Usure 6, coté haut, 47' 4" RG3		6-avr-2012	
14+19.2	E	4	Écaillage, Usure 8, coté bas, 59', RG3, tres contaminé		6-avr-2012	
14+21	E	4	écaillage		9-mars-2012	
15+5	E		écaillage à vérifier		9-févr-2011	
16.00			Et au sud, ballast manquant au bout des traverses, nécessite de l'élargissement		23-juil-2008	
16.26	O		fossé a déboisser		23-juil-2010	
16+08	E		rail scrap à ramasser			
16+09			Et au sud, ballast manquant au bout des traverses, nécessite de l'élargissement		23-juil-2008	
17+1			Contaminé		10-août-2008	
17+02	E		Rail 6 trous usure 3, coté bas, 24'8" u-3 coté bas		6-avr-2012	
17+02	E		rail déposer... bougon à ramasser			
17+2.9	E		Rail 6 trous, usure 3, coté bas, rail déposé, 2011, 22'9" u-3		6-avr-2012	
17+3.5	E	4	Écaillages, HOL et FF, usure 3, 2011		29-juil-2011	

17+20				écaillage à vérifier, coté haut			9-févr-2011	
18+11.5	E/O	4		écaillage 2 au 39', Hol, (Est 4, 7 écaillages) PH			4-juin-2010	
18+12.5	O	4		Rail de 35' 10" , rail déposé, usure 7,2010			4-juin-2010	PB7320
19.17				pont, panneau millage à remplacer, ballast sur béton coté Est			6-août-2010	PT3273
20,00	E			soudure cogne, mauvais choix de fer, meuler le 26 janvier 2011, à meuler en direction nord			4-janv-2013	
20+16				Contaminé			10-août-2008	
20,94	O			passage à niveau, (poteau arrêt ouest à solidifier, doit déterré base, P046450) xing enlevé à refaire P067103			23-juil-2010	
21+15	E	4		éclat sur champignon intérieur			6-avr-2012	
21,76	O			rail 6 trous détection 2012-11-30				
21.77	O-E			RG3, a été meulé			13-mai-2011	
22+3	E			glissement de terrain fossé à creuser			10-sept-2010	PP4846
22+11.5	E	4		écaillage			6-avr-2012	
22+14	E	5		écaillage, plusieurs sur toute la courbe, corréation, RG3 coté bas			24-févr-2012	
23,00	O			courbe contaminer, partie sud, couper coté bas, 22+18 au 23+00, reporter			24-févr-2012	P060294

23+1.7	O	4	écaillage, coté bas, RG3			30-juil-2010	
23.41	E		Xing:			25-juin-2010	
23.50	E		approche sud Baker, bourrer joint isoler, nettoyer E ballast		x	15-avr-2011	
23+15	E	5	Écaillage, Usure 10, 29' 4", HOL, coté haut, laisser en voie, (Rail tampon dans le fossé 32' u 11 courbe, à vérifier)			26-févr-2010	PF5413
23+19.5	E		rail scrap à ramasser			7-août-2009	
24+13	O	4	Écaillage			30-juil-2010	
24+13.4 à 14.00	O		glissement de terrain fossé à creuser. Vérifier par DM, + 14 sera problématique lors pluies fortes			6-oct-2010	PP4845
BAKER - 25,50							

X : Urgence 1 : Réparez dans huit jours 2 : Réparez dans 2 huitis jours 3 : Planifiable 4 : à surveiller 5 : Défauts mineurs

Retour

Baker - Charles

CORRECTIONS

DE	À	COTÉ	PRIORITÉ	ANOMALIES DÉTECTÉES	BT à faire	DATE	B. T.
BAKER - 25,50							
25.60				Débarcadère, ballast coté ouest	X	23-nov-2012	
25+22.5		E		récupérer vieau mat de signaux		23-nov-2012	
26+3		O		voie évitement, manque un boulon trous pas aligner		15-avr-2011	
		E		dérailleur, remplacer panneau	X	23-nov-2012	
26+13		E		joint 3m		15-avr-2011	
NORD BAKER - 26,70							
26.75				replacer pancarte du drag vers le rail			P067020
26+14.5		O		main d'acouplement à ramasser dans le fossé environ 20'	X	13-mai-2011	
27+3.5		E	4	TH extérieur		23-nov-2012	
27.42		O		courbe coté bas contaminer			
27.42		O		2 joints 6 trous, suite ébouillie, 41'7" u-5 coté bas ou 19'6" couper-tirer, déposer		24-févr-2012	PK5221
27.42		E		3 joints 6 trous, suite ébouillie, joint sud à slotter, 39' 132lbs couper/tirer (enlever closer sud), déposer... boulon cassé, dit enlever l'éclisse	X	24-févr-2012	PK5221

27,50				roche au sol à ramasser, partie, Ok pour l'hiver		13-nov-2009	
	E			après approche, 100, au nord, écaillage à vérifier		4-févr-2011	
27,8	E			Ballast manquant		14-août-2009	
28+01	E			cassure rail 6 trous 2012-10-17			
28+10	E	4		corrégation, coté bas RG3, contaminer, encore RG3, 28,54		8-juil-2011	
28+13	O	4		Plusieurs écaillages au centre du rail, FF et HOL, côté bas, 54' 11", usure 9 partie du sud, très contaminé, traverses encaevées, usure 14, 100' RG3		20-avr-2012	PF5964
28+13	E	3		Shelling,		20-avr-2012	
28+13	E			rail 6 trous détecté 2012-02-14			
28+14	E			rail et éclisses à récupérer		6-août-2010	
28+15	E			Poteau de Drag cassé, à remplacer, P1		12-sept-2008	
28,74	E			rail 6 trous détection 2012-11-30			
28+17,5	E	4		écaillage,		13-mai-2011	
29+7	E			joint 6 trous gage		19-avr-2012	
29,57	O			rail 6 trous, détection 27-11-09, station 27		20-avr-2012	
29,57	O	4		écaillage Hol, 10' FF, station 42, environ 400' dans le tunnel par le bout nord		12-août-2011	

29,57	O	4	écaillage Hol, environ 300' dans le tunnel par le bout nord				12-août-2011	
29,57	E/O		joints 6 trous, gage 100' à l'extérieur du bout nord,				12-août-2011	
30+5			ébouli				10-sept-2010	
30+7	O		ébouli, roche a ramasser, voie à nettoyer				29-oct-2010	PP4848
30,81	E		pont, coté bas, RG3, passerelle hors-service				7-sept-2011	
30,81	E/O		Épaulement à réduire à 18"				2-juin-2008	
30+16,5	E	5	écaillage HOL, coté bas, nord du pont				15-oct-2010	
30+18	E/O		Fluage Intérieur et extérieur, éclat près TH, à surveiller RG3 dans la tangente				5-juin-2009	
31,07			passage à niveau, planter le poteau du stop dans le sol				1-juil-2011	p060165
31+7	E		castor actif				26-oct-2012	
31.18			replacer pancarte du drag vers le rail					P067021
31+14	E	4	corrégation, coté bas, RG3, à mesurer				13-mai-2011	
31+16	E	4	Écaillage, usure 9, côté bas, 44', Hol, FF et TH et vers le nord plusieurs dans cette courbe, RG3,2011				13-août-2010	
31+17	O		rail 6 trous detecté 2012-02-14(joint sud soudure à 37" du joint)				9-mars-2012	
32+04,5	O	4	écaillage				18-nov-2011	

32.00	E			millage à remplacer				p063654
32+05	O	4		écaillage			18-nov-2011	
32+06	E			ponceau semble obstruer		X	26-oct-2012	
32+06	O	4		écaillage			18-févr-2011	
32+07	O	4		écaillage			18-févr-2011	
32+08.8	O	4		écaillage			18-févr-2011	
32+xx	O			déboiser courbe sud charles			14-déc-2012	P066728
CHARLES - 33,10								

46+13	O		rail 6 trous, usure 9 coté haut, 10-01-29 détection, 3 joints couper/tirer	x	9-mars-2012	
46+13.4	O	4	Écaillage à surveiller, PH à vérifier		9-mars-2012	
46+13.5	O	3	Rail 6 trous, + RG3, usure 7, coté haut, rail déposé, laisser en voie, à slotter,		9-mars-2012	
46+14			Site wash-out terre et glaise		1-juil-2011	
46+14	E		nettoyer fossé et banquette de ballast		4-mai-2011	PR6186
46+14	O		5 joints 6 trous, PH		9-mars-2012	
46+16	E		couler de boue, sur 30', nord du mur de soutien	x	15-juin-2011	
46+17	E		installer, clôture entrée ponceau, risque de chute		29-oct-2011	PT2087
46+18	O		rail 6 trous 23'8" u-9 coté bas éclat coté Est shelling		24-févr-2012	
46+19	O		rail 6 trous		24-févr-2012	
47+2	O		Site wash-out 2010-12-05, matériel ajouté pour refaire épaulement, besoin de spreader		24-juin-2011	
47+6	O		Site wash-out 2010-12-05, matériel ajouté pour refaire épaulement, besoin de + matériel		24-juin-2011	
47+06	O	4	écaillage, au 39, Hol PH		2-févr-2011	
47+08	E	5	2 écaillage, Hol 39' et +9 À vérifier semble (3)		2-févr-2011	
47.63			Au pont, récupérer rail au sud du pont et au nord panneau de voie		18-nov-2011	PR6070

45+14,5	O		rail 6 trous suite à un défaut slotte, joint ouvert 3/4			9-nov-2012	
45+18	O		corrégation à vérifier			28-sept-2012	
45+20	E		faire changer poteau de l'étagère		X		
45+21 - 46+05	E	4	affaissements rg3 côté bas			26-févr-2010	
46+00	E	4	Quelques écaillages au sud et au nord, usure 8, côté bas, 44' 3", 3 TH, P2			13-août-2010	
46+0	E	4	Quelques écaillages, côté bas, 268', FF et HOL,, RG3 on attends, peut diminuer la longueur			13-août-2010	
46+0	E	4	écaillage, coté bas, usure 12 , 44' 6", peut récupérer 30'			13-août-2010	
46+0,2	E	4	écaillage, coté bas, usure 12 , 20'			13-août-2010	
46+0,5	E	4	écaillage, coté bas, usure 12 , 20'			13-août-2010	
46+0,9	E	4	écaillage, coté bas, usure 12 , 20'			13-août-2010	
46+0,5	O	5	Écaillage à surveiller, miles 46 à 46+1... PH			26-févr-2010	
46+4,5	E	4*	Écaillage , installer 6 trous, soit 150' ou voir plus bas, 2010			26-févr-2010	
46+4,5	E	4	écaillage, coté bas, usure 11 , 20'			26-févr-2010	
46+4,8	E	4	écaillage, coté bas, usure 11 , 21' 6"			26-févr-2010	
46+4,9	E	4	écaillage, coté bas, usure 11 , 20'			26-févr-2010	

42+19	E		Au sud du pont, joint 6 trous, sud usure 14 et nord usure 9, côté bas; 24-25' courbe très écaillée		18-nov-2011	PC7858
42+19.5	E		rail 6 trous, 3 joints, usure 10 42', rail déposer 72' scrap, rail 6 trous, Début de filage, RG3...		18-nov-2011	PG2250
42,95	E		rail 4 trous SGS 2012-04-03			
43,00	E		Déplacer le millage du pont sur poteau nord, décrocher mais pas installer sur 42+20, donc sur poteau 42+20, dans le mille 43 20 poteaux donc après 21		15-juin-2011	PR3040
43+02	O		Joint isolé, boîte à batteries, bout sud 15' 7", bout nord 18' rail usure 4, écaillage sur le joint		3-juin-2009	
43+3.5	O		joint 6 trous, gage		24-fév-2012	
43+12	O		passer spreader pour baisser le coté ouest		11-fév-2011	P051011
43+17	E		Rail 6 trous, 84' 6", joint sud à surveiller, usure 2		15-avr-2011	PB8557
44,00			millage à remplacer		6-août-2010	P058901
44+5,5	E	3	écaillage à surveiller 2013	X	9-nov-2012	
44,60			site wash-out, 30 mph recommandation amec, à surveiller, voie déplacer suite mouvement lateral, <u>la neige fond sur une petite surface à surveiller</u>	X	19-déc-2012	PR1440
44+5.8	E	4	Écaillage		21-juil-2010	
45+14,5	E		rail 6 trous suite à un défaut, slotté, joint ouvert 3/4		9-nov-2012	

39+5	E	4	écaillage FF			29-oct-2011	
39+9	E		fossé à creuser roche à vérifier sur la parois			1-oct-2010	P058695
39+13	E	4	RG3 pour toute la courbe, HOL et FF, côté bas, 2 défauts			29-oct-2011	
39+16	E		roche à surveiller			28-mai-2010	
40.30	E		rail 6 trous, détection SGS 11-12-12			14-déc-2011	
40+20	E		Déboiser le dessus du cap aux alentours du wash-out		x	15-oct-2010	
41,00	E		et au sud, élargissement de la voie avec la pelle vers le sud				
41+4	O	4	Corrégation RG3 dans toute la courbe			28-sept-2012	
41+4,5	O	4	Corrégation,			28-sept-2012	
41+5	O	3	Corrégation,			28-sept-2012	
42+14	O		écaillage à vérifier			15-avr-2011	
42+17	O	4	écaillage			18-nov-2011	
42+17	E		rail 6 trous, cassure le 09-02-14 usure 20			18-nov-2011	
42+17.5	E	5	quelques écaillages à surveiller jusqu'au 42 +20, futur projet Holland, RG3			18-nov-2011	
42+18	E		rail 6 trous 2'1'1" u-11 et 14 coté bas			18-nov-2011	
42+19	E		rail 6 trous détecté 2012-02-09				

36,00	E		Accotement demis wagons air dump			19-aout-2009	
37+5	E		plusieurs petits écaillages, coté bas, RG3, au 39', PH			29-oct-2011	
37+10	E		Ballast manquant			14-aout-2009	
37+18	E	4	Écaillage et au nord aux 39 pieds, usure 13, côté bas, 29',HOL, RG3, PH 2010 plusieurs 6 trous et écaillages, rail déposer à déplacer avant l'hiver			1-juil-2011	
37+19	E	5	Écaillage à surveiller, usure 13, côté bas, 67' 4", HOL et FF, Rg3, contamination			1-juil-2011	
37+20	E		Rail 6 trous, 33' usure 14, rail coté haut transposé coté bas PH, couper/tirer			24-févr-2012	
37+20	E		Rail 6 trous, Usure 13, laisser en voie, PH contaminé, rail à déplacer			24-févr-2012	P055139
38+5	E		étagère, 14 paires éclisse ordinaire, 6 paires 132/136, redresser plateau-sud et vire-les-parearces-vers-l'extérieur			5-févr-2010	
38,58	O		Pont, érosion pilier du pont besoin d'entrochement, (ballast béton, P055140)			3-juin-2011	PR9933
38+20	O		accummulation d'eau, fossé vers le nord, environ jusqu'au 39+3			23-juil-2010	
38+20	O		corregation coté bas, RG3			6-mai-2009	
38+21	O	5	petits écaillages à surveiller, RG3 usure 5, côté bas 54' 5", FF,			13-aout-2010	
39+04	E	4	Écaillage, usure 2, côté bas, 39'+ 23' 4" pour le bout sud, FF, rail déposé, beaucoup de selles très usées, bundle de traverses à ramasser, rail de 23' 4" pas déposer et installer			24-aout-2010	PD3763
39+4,5	E	4	écaillage, FF			29-oct-2011	

X : Urgence 1 : Réparez dans huit jours 2 : Réparez dans 2 huit jours 3 : Planifiable 4 : à surveiller 5 : Défauts mineurs

Retour

Charles - Dog

CORRECTIONS

DE	À	COTÉ	PRIORITÉ	ANOMALIES DÉTECTÉES	BT à faire	DATE	B. T.
CHARLES - 33,10							
33+10		E		4 ponceaux reboucher par les castor		27-août-2010	
33,78				débarcadère, pas le bon millage, 34,20, panneau neuf à récupérer		26-oct-2012	
NORD CHARLES - 34,38							
34+6.8		O	5	écaillage		9-mars-2012	
34+7		E	4	écaillage		9-mars-2012	
34+11		E	4	écaillage au 39'		6-nov-2009	
34+11.1		E	4	corrégation, RG3		3-août-2012	
34+15	34+15.8	O	4	plusieurs écaillages à surveiller, usure 4, côté bas, 54' 8" , FF et HOL, RG3		3-août-2012	
34,80		E		drainage à vérifier, +16 au +17 vérifier ponceau et un au +18		3-août-2012	
35+5		E	5	Écaillage TH		15-oct-2010	
35+7		E	5	Écaillage au 39'		5-févr-2010	
35+18	35+19	O		écaillage à vérifier, morsure		7-sept-2011	

11 janvier 2013

Nord Charles

Millaire 34,38

Retour		Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler	Côté E ou O	À surveiller	Date posée
Appareil de manoeuvre	X													
Traverses d'aiguillage	X													
Tringles horizontale	X													
Plagues d'écartement	X													
Selles d'aiguillage	X													
Lame d'aiguille droite	X													
Contre-aiguille droit	X													
Lame d'aiguille gauche	X													
Contre-aiguille gauche	X													
Contre-fiches d'appuie	X													
Boulons usinés	X													
Tringles d'aiguille	X													
Eclisses	X													
Boulons d'éclisse	X													
Cœur de croisement	X								X				meuler par YA le 10-06-25, à surveiller, 9/32 pointe 1/32 épaulement	10-06-01
Selles à crochet	X													
Boulons cœur de crois.	X													
Contre-rails	X												un pendrol manquant côté ouest au nord	PT5349 10-06-01
Blocs de contre-rail	X													
Boulons de contre-rail	X													
Rails contre-rail	X													
Autres rails d'aiguillage	X													
Ancrages	X												pas d'ancrage	
Joint isolés	X												voie évitement rail Est brisé, enveloppe manquant au pointes à partir des roulettes E/O	
Ballast	X				X								joint alleghanny S-O ecaillage soudure	
Autres observations	X													

Notes:

traverse en fer de la tringle no), boulon nord est croche, à remplacer
 1ere selle nord du contre-rail voie évitement accrocher
 rail voie évitement, pike détailler, rail devra être remplacer Est de 30' du cœur de croisement vers le signal
 BT Nord : remplacer bras de switch, ajuster l'aiguillage + cutterpin manquante boulon usiné + rod #1 p059713

11 janvier 2013

Charles

Miltaire 32,56

Nord Charles

Retour	Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler	Coté E ou C	À surveiller	Bt	Pose
Appareil de manoeuvre	X													
Traverses d'aiguillage	X													
Tringles horizontale	X													
Plaques d'ecartement	X													
Selles d'aiguillage	X													
Lame d'aiguille droite	X													
Contre-aiguille droit	X													
Lame d'aiguille gauche	X													
Contre-aiguille gauche	X													
Contre-fiches d'appuie	X													
Boulons Usiné	X													
Talons d'aiguille	X													
Éclisses	X													
Boulons d'éclisse	X													
Cœur de croisement														
Selles à crochet	X													
Boulons cœur de crois.	X													
Contre-rails	X													
Blocs de contre-rail	X													
Boulons de contre-rail	X													
Rails contre-rail	X													
Autres rails d'aiguillage	X													
Ancrages	X													
Jointis Isolés	X													
Ballast	X													
Autres observations	X													

Notes: nouvelle aiguillage mise en service le 12-11-26

47+16	E	4	2 écaillages, usure 6, côté haut, 40' 6", 2 HOL, PH			2-févr-2011
47+17	E		roche tomber dans le fossé			19-mars-2010
47+18	47+19	E	manque ballast pour accotement			19-juil-2008
47+20	E	4	écaillage + 1 au nord			9-mars-2012
47+21.5	E		Rail 6 trous usure 12 côté bas 29' 10", spirale, joints larges		X	9-mars-2012
48+5	E		nettoyer fossé		X	13-mai-2011
48+5.7	O	5	Écaillage HOL			9-mars-2012
48+6	E	4	écaillage FF			9-mars-2012
48+6.8	E	5	Écaillages, 2 petits, usure 5, tangente, 19' 6", HOL			9-mars-2012
48+6.8	O	5	Écaillages, usure 5, tangente, 19' 6", HOL			9-mars-2012
47+7	O	4	écaillage tangente			9-mars-2012
48,44			Passage à niveau, ramasser deux bout traverse côté Est au sud dans le fossé. Remplacer le stop côté EST			29-avr-2009
48+12	E		fossé obstruer, entré du ponceau			27-mai-2011
48+18.5	O	4	Écaillage, usure 8, côté bas, 97' 4", RG3			21-jul-2010
48+19.2	O	4	Écaillage à surveiller, RG3			21-jul-2010

48+19.5	O	4	Écaillage, usure 8, 38', côté bas, RG3			21-juil-2010	
49,00	E		Récupérer le bundle de traverses neuves dans le fossé, milieage non standard			31-mars-2010	PP0847
49.3	O		Plaque de métal tordue au sud du pont et centre , fuite de ballast,			15-juin-2011	PL8764
49+11.9	E	4	Écaillage FF			20-oct-2010	
49+13	E	5	Écaillage HOL			20-oct-2010	
50+0.2	E	4	écaillages			9-mars-2012	
50+08	E		manque ballast pour banquette		x	3-aout-2012	
50,77	O		détection 2012-12-01, rail en 4 trous				
50+19	E	4	Écaillage à surveiller		x	20-avr-2012	
50+20	E	4	écaillage À vérifier			8-avr-2011	
51+06	O	4	écaillage hol, plusieurs dans la courbe			4-févr-2011	
51,60			passage à niveau			5-nov-2011	
51+19	O	4	écaillages, usure 11, coté bas, 44' 8"			30-juil-2010	
52,00			remplacer panneau millage			8-juil-2011	PS3279
52+2	O	5	écaillage Hol			10-janv-2010	

52+14	O		Possibilité de gravière		11-mai-2007	
53+9,5	O	4	Écaillage au sud du signal, 35' usure 9-10 coté bas, déposer		5-nov-2011	
53+10	E		rail à 6 trous élimine joint isolé			P066729
53+14	E	5	Plusieurs écaillages et affaissement sur 200', coté bas, RG3, évaluer pour PH		10-janv-2010	
54+7,5	E	3	Écaillage Hol, à surveiller va progresser rapidement, 2013		9-nov-2012	
55,00			millage à remplacer avec mile 54		13-mai-2011	P058697
DOG - 55,40						

11 janvier 2013

Dog

Millaire 55,13

Retour

Nord Dog

	Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler	Coté E ou C	À surveiller		Bt	Pose
Appareil de manoeuvre	X														
Traverses d'aiguillage	X														
Tringles horizontale	X														
Plaque d'écartement	X														
Selles d'aiguillage	X														
Lame d'aiguille droite	X														
Contre-aiguille droit	X														
Lame d'aiguille gauche	X														
Contre-aiguille gauche	X														
Contre-fiches d'appuie	X														
Boulons Usiné	X														
Talons d'aiguille	X														
Eclisses	X														
Boulons d'éclisse															
Cœur de croisement															
Selles à crochet	X														
Boulons cœur de crois.	X														
Contre-rails	X														
Blocs de contre-rail	X														
Boulons de contre-rail	X														
Rails contre-rail	X														
Autres rails d'aiguillage	X														
Ancrages	X														
Joint isolés	X														
Ballast	X														
Autres observations	X														

Notes:

hors service, ancien aiguillage

X : Urgence 1 : Réparez dans huit jours 2 : Réparez dans 2 huit jours 3 : Planifiable 4 : à surveiller 5 : Défauts mineurs

Retour

Dog - Eva

CORRECTIONS

DE	A	COTÉ	PRIORITÉ	ANOMALIES DÉTECTÉES	BT à faire	DATE	B. T.
DOG - 55,40							
				ancien aiguillage à retirer			
station	55+17	E	4	3 écaillage, coté bas, courbe très contaminer, donne 7 joint		10-janv-2010	
	55+7.5	E		1 joint 6 trous		5-nov-2011	
	55+19	E	4	3 écaillages, usure 7, coté bas, 79'6", FF, bout sud très contaminer. Rail écrasé, vérifier pour remplacer le pire bout, environ 30', très contaminé, donne 2 joint. Creuser entre les 2 voies pour enlever ballast colmaté PP6456	X	26-févr-2010	PM5132
	55+20	O		tangente, écaillage à vérifier		24-aout-2010	
				étagère à rail, au sud vieux panneau et bois à ramasser		6-mai-2009	PK3932
	56,50			Débarcadère, remplacer bois extérieur, manque gravier approche, cramponer rail	X	11-juin-2008	
				ancien aiguillage à retirer			
	56+17,5			soudure face à face			
NORD DOG - 56,70							
	57,40	E		Signal d'approche Nord Dog, à surveiller, un peu écrasé		9-mars-2012	
	57+14	O	4	Côté bas, toute la courbe, RG3, encore quelques spots, très contaminé, hi-tracker,		19-févr-2010	
	57+19,5	58+1	E	coté bas à couper sur 3 poteau, installer piquet		5-juin-2011	

58,00				remplacer panneau millage		8-juli-2011	PS3278
58,xx	O			enseigne déboudinage		9-nov-2012	
58+17	O			Nettoyer fossé pour faire espace si roche tombe		6-oct-2010	
58+20	E	4(5)		Écaillage, dans toute la courbe, usure 2,		2-avr-2011	
59+3,7	E	4		Écaillage et aussi vieux poteau à ramasser, usure 1		2-avr-2011	
59+18	O	4		et un au nord (4)		18-févr-2011	
59+19	O	4		corrégation 200, et 19.5 100' coté bas RG3, encore RG3		18-févr-2011	
60+6	E			ponceau, trous dans l'épaulement besoin gravier		15-avr-2011	
60+10	O			Creuser le fossé, baisser épaulement		23-sept-2009	
60+15	E	4		et plusieurs autres au nord, usure 5 côté bas, 46', TH (4) et HOL (5), 2009		2-juli-2010	
60+16	O/E			épaulement manquant..., nettoyer banquettes et épaulement		21-sept-2011	
60+20,5	O	4		hol		9-nov-2012	
60+21	O	3		Plusieurs défauts 39' et autre spots plus au sud, coté bas		9-nov-2012	
61,44	E			rail 6 trous détection 2012-12-01			

61,53	O		Écaillages à surveiller, meuler avec RG3, pompage, contaminé, on attends, RG3		5-mars-2009	
61+11	O	4	écaillage, usure 11, coté bas, 70', Ok après RG3, fluage extérieur et intérieur 1/8, 3/16 le 09-08-12		2-jul-2010	PD0540
61+19	E	4	écaillages au 39' (9), PH		2-avr-2011	
62+05	O	4	RG3, quelques petits spots encore, rail déposé		2-avr-2011	
62+06	O	4	écaillage, rail déposé		2-avr-2011	
62+07	O		ballast et accotement manquant, roche dans l'emprise		28-mai-2011	
62+16	E/O		+ vieille rails 2 bundle + 20 à l'unité		25-nov-2009	
63,00	O		Accotement, demis wagons air dump		19-aout-2009	
63+6,2	E	4	écaillage TH		25-mars-2011	
63+10,5	E	3	Écaillage usure 9, sur 250' avec 63+ 11, 63+11,1, 63+11,5		9-mars-2012	
63+11	E	4	Écaillage		9-mars-2012	
63+11,1	E	4	Écaillage, corréation sur 25'		9-mars-2012	
63+11,5	E	4	Écaillage		9-mars-2012	
63+17	O		roche à ramasser		11-mai-2012	P060754

63+20	O		Traverse à ramasser en bas du talus 15		21-oct-2009	
64+3	64+4	O	5	Plusieurs spots en continu sur 39', RG3 passé beaucoup d'amélioration, coté bas, encore	9-oct-2009	
64+11		O		roche à ramasser	6-juil-2012	
64+12		O	4	Écaillages HQL, Usure 5, coté bas, enlever la zone écaillée, au moins 3 soudures, passé beaucoup d'amélioration par le RG3	24-mai-2010	
64+15		E		tie à ramasser environ 40	4-sept-2009	
64+20		O		parois rocheuse roche , à surveiller	15-juin-2011	PT2675
65+5		E		Début de corrugation	22-mai-2008	

EVA - 65,71

11 janvier 2013

Eva

Milliaire 65,71

Retour

Nord Eva

	Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler	Coté E ou O	À surveiller		
Appareil de manoeuvre	X													
Traverses d'aiguillage	X												remplacer 2 traverses moteur	PP1470
Tringles horizontale	X													
Plaques d'écartement														
Selles d'aiguillage	X						X						nettoyer	
Lame d'aiguille droite	X													
Contre-aiguille droite	X													
Lame d'aiguille gauche	X													
Contre-aiguille gauche	X													
Contre-fiches d'appuie	X													
Boulons Usiné	X										E		lache coté ouest à l'intérieur	
Talons d'aiguille	X										E		replacer la selle ou remplacer les 2 selles, traverses	PN5861
Éclisses	X													
Boulons d'éclisse	X													
Cœur de croisement	X												3/8 pointe 5/32 epaulement printemps 2013	
Selles à crochet	X													
Boulons cœur de crois.	X													
Contre-rails	X												neuf pas décalé	91-03-19
Blocs de contre-rail	X													
Boulons de contre-rail	X													
Rails contre-rail	X													
Autres rails d'aiguillage	X													
Ancrages	X													
Jointis isolés														
Ballast	X												Manque épaulement ouest	
Autres observations	X													

Bt Pose

Notes:
 Faire accotement avec la pelle des pointes aux talons
 Voie auxiliaire sud: boulon manquant au talon ouest trous pas aligner, 3ieme remplacé une traverse de 10 pieds
 tringles: 39-3/4, 39-7/8, 41-1/8, 42-1/8
 manque de ballast suite au surfacage
 joint allheganny N-O écaillé

11 janvier 2013

Nord Eva

Millaire 66,96

Retour	Millaire 66,96											Côté E ou O	À surveiller		Pose		
	Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler							
Aparreil de manoeuvre	X																
Traverses d'aiguillage	X																Manque de ballast, cribles vides,
Tringles horizontale	X																
Plaques d'écartement	X																
Selles d'aiguillage	X																
Lame d'aiguille droite	X																Colle pas bien. Coupée à 2" 2010-12-08 YB
Contre-aiguille droite	X																
Lame d'aiguille gauche	X																
Contre-aiguille gauche	X																
Contre-fiches d'appuie	X																
Boulons Usiné	X																
Talons d'aiguille	X																
Éclisses	X																
Boulons d'éclisse	X																
Cœur de croisement	X																meuler par YA le 11-02-09 crochet cassé sur L27
Selles à crochet	X																Un crochet est remplacé par un crampon, un autre cassé
Boulons cœur de crois.	X																en place 15/6"
Contre-rails	X																
Blocs de contre-rail	X																
Boulons de contre-rail	X																
Rails contre-rail	X																rail au sud contre-rail écailler.
Autres rails d'aiguillage	X																
Ancrages	X																
Joints isolés	X																
Ballast	X																au sud du cœur de croisement manque
Autres observations	X																

Bt

Pose

Notes:
 Creuser le fossé Ouest entre les aiguillages
 tringles: 39-5/16, 40, 41, 42-1/8
 8 selles d'aiguillage seraient à remplacer coté ouest, tres usée

X : Urgence 1 : Réparez dans huit jours 2 : Réparez dans 2 huit jours 3 : Planifiable 4 : à surveiller 5 : Défauts mineurs

Retour

Eva - Fox

CORRECTIONS

DE	À	COTÉ	ANOMALIES DÉTECTÉES	BT à faire	DATE	B. T.
EVA - 65,71						
66,00			remplacer millage		29-oct-2011	
			Aiguillage voie auxiliaire nord, pas entretoise coté Est, sous écartement talon au talon 56 1/4 et 10' au nord des pointes			
66+19		O	4	écaillage	9-févr-2011	
NORD EVA - 66,96						
67+3		O		cogne à vérifier	4-janv-2013	
67+5,5		E	4	écaillage, une autre au sud, 10' dans 5	9-févr-2011	
67+7,5		E	4	écaillage	30-sept-2011	
67+9		E		baisseur à surveiller	26-oct-2012	
67+10		E	4	corrégation, hol au 39', coté bas RG3, 100' 2012	24-févr-2012	
67+12,5		O	4	écaillage, Hol	30-sept-2011	
67+15		E		Boite à graisse ; ballast manquant et refaire le fossé	18-oct-2011	
67+18		E	4	écaillage FF	15-oct-2010	

68+08	O		écaillage à vérifier			30-sept-2011	
68.57	O	5	au sud du pont 3 écaillage FF et une à 200' au sud			8-déc-2009	
68.57			pont, rampe de passerelle accrocher nord du pont P050260, hors service			11-mai-2012	PR1191
69,00	O		parois rocheuse à vérifier			15-juin-2011	
69+11	E	4	écaillage Th et une au nord Th(5)			30-sept-2011	
69+14	E		nettoyer fossé		x	11-mai-2012	
69+14,5	O		baisser épaulement, spreader suite déversement de roche			15-juin-2011	
69+15,5	E	4	2 écaillages			11-févr-2011	
69+16	O	4	2 écaillage, Hol			11-févr-2011	
70+8,3	E	4	écaillage + un autre au sud et corrégaion			30-sept-2011	
70+10	E		ballast manquant au bout des traverses, ancien site boîte à graisse			7-août-2009	
70+12	O	5	Écaillage Hol, au 39'			30-sept-2011	
70+13,6	O	5	Écaillage HOL			30-sept-2011	
70+13,8	O	5	écaillage FF, d'autres au sud PH			30-sept-2011	
70+15	O		joint alleghany batterie box, 13' 4" bout nord, 8' 9" bout sud, tangente, soudure TH vis à vis joint nord,			2010-03-31	PN5200

70+19	E	4	Écaillage HOL courbe sud au 39'		26-janv-2011	
70+20.4	E	4	Écaillage HOL		26-janv-2011	
70+20	O		Rg3 profil coté ouest, coté haut, encore		26-janv-2011	
71+2	O		baisser épaulement et nettoyer banquette		20-avr-2012	
71+7	O	4	écaillage usure 8		20-avr-2012	
71+8	O	4	écaillage, usure 8		20-avr-2012	
72+15	O		baisseur à vérifier		4-janv-2013	
Foret- 74,95						

X : Urgence 1 : Réparez dans huit jours 2 : Réparez dans 2 huit jours 3 : Planifiable 4 : à surveiller 5 : Défauts mineurs

Retour

Forêt - Fox

CORRECTIONS

DE	À	COTÉ	ANOMALIES DÉTECTÉES	BT à faire	DATE	B. T.
Forêt-74,95						
75.03			passage à niveau, enlever les 2 butes de terre coté EST (ancien poteau électrique)		10-oct-2011	
75+2		O	4	3 écaillages Hol, 40' morsure	30-sept-2011	
75+4		O		Vérifier pour améliorer l'écoulement de l'eau	11-mai-2007	
75+13,2		O	4	écaillage FF	9-mars-2012	
75+14		O	4	écaillage FF	19-avr-2012	
75+18		E	4	écaillage, 3 défaut, closer th a retirer	19-avr-2012	
75+19,2		E	4	écaillage, th	19-avr-2012	
76+1	76+2			rail stressé		
76+13		E	5	Écaillage sur 150' coté bas, RG3	24-mai-2010	
76+13,1		E		joint 6 trous	21-sept-2011	
76+17.5		E		paquet de traverse à ramasser,		
				X	12-sept-2008	

76+18	0	5	écaillage, 1 au sud et au nord					25-nov-2009	
FOX - 77,10									

12 janvier 2013

Nord Fox

Millaire 79,30

Retour											Coté E ou O	À surveiller	Bt	Pose		
	Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler						
Appareil de manoeuvre	x															
Traverses d'aiguillage	x															
Tringles horizontale	x															
Plaques d'écartement	x															
Selles d'aiguillage	x															
Lame d'aiguille droite	x								x							
Contre-aiguille droit	x															
Lame d'aiguille gauche	x								x							
Contre-aiguille gauche	x															
Contre-fiches d'appuie	x															
Boulons Usiné	x															
Talons d'aiguille	x															
Éclisses	x															
Boulons déclisse	x															
Cœur de croisement	x															
Selles à crochet	x															
Boulons cœur de crois.	x															
Contre-rails	x															
Blocs de contre-rail	x															
Boulons de contre-rail	x															
Rails contre-rail	x															
Autres rails d'aiguillage	x															
Ancrages	x															
Jointis Isolés																
Ballast	x															
Autres observations	x															

gravier pour accotement

corrugation 7" de la pointe à meuler. début écaillage

coupe de 2"

meuler par Y.A. 2013-01-12, 1/4 pointe 1/16 épaulement

1-15/16 po.

manquant secteur des pointe coté Est

Notes:
Morsure coté ouest à 50' au sud du cœur de croisement

X : Urgence 1 : Réparez dans huit jours 2 : Réparez dans 2 huit jours 3 : Planifiable 4 : à surveiller 5 : Défauts mineurs

Retour

Fox - Georges

CORRECTIONS

DE	À	COTÉ	PRIORITÉ	ANOMALIES DÉTECTÉES	BT à faire	DATE	B. T.
FOX - 77,10							
77+12,5		O	5	Plusieurs écaillage sur 10'		12-mars-2010	
77,40		O		Déboiser le poteau de la crossing, passage à niveau , W à déplacer		11-juin-2008	
				Aiguillage de Voie d'évitement à voie du mobile sur contre-rail deux boulons lache		20-juil-2008	
79+1,5		E	4	écaillage Hol et FF 15'		17-sept-2001	
79+5		O		quelque morsure			
NORD FOX - 79,30							
79+9,2		O	5	Écaillage		3-sept-2011	
79+9,5		O	5	Écaillage		3-sept-2011	
79+9,8		O	4	Écaillage , 2012		3-sept-2011	
79+12,5		E	4	écaillage coté bas, usure 5		3-avr-2011	
79+13		E/O		Manque accotement, en creusant le fossé, hi-tracker		10-août-2008	
79+14,1		E	4	ecaillage coté bas usure 5		3-avr-2011	
79+15		E	4	ecaillage coté bas, usure 5		3-avr-2011	
79+15,5		E	5	écaillage, coté bas sure 5		3-avr-2011	
79,85				rail 6 trous suite cassure le 07 janv. 2013		7-janv-2013	

80,00	E&O		4 traverses neuves à ramasser			19-oct-2010	
80+1	O	5	2 écaillages			3-avr-2011	
80+10,5	E		rail 6 trous détecté 2012-02-10			7-avr-2012	
80+11,8	E	4	shelling			19-jul-2010	
80+12	O	5	écaillage + 2 autres au nord et au sud			19-jul-2010	
80+15,8	E	4	écaillage FF, sur 150' avec 80+16,1, coté bas			8-mai-2011	
80+16,1	E	4	écaillage FF, usure 8 coté bas, RG3, rg3 a passé			8-mai-2011	
80+17,5	O		Manque accotement, à vérifier, 80+19 au 81 épaulement, ballast manquant, +16 au +17,5			15-sept-2012	
81+11,5	O	4	Hol			25-févr-2011	
81+15,5	O	4	Th			4-juin-2011	
81+16	E	4	écaillage Hol			4-juin-2011	PP2073
81+16,1	E	5	Hol			4-juin-2011	
81+16,4	E	5	Hol			4-juin-2011	
81+16,8	O	4	Écaillage, coté bas, usure 8, 30', FF, et 2 autres au nord			4 juin 2011	
81+17,2	O	4	écaillage 26'8" usure 11 coté bas			4-juin-2011	P038604

81+19	O			Reprofilier le fossé et ajouter du ballast			15-août-2009	
82+6.2	O	4		Écaillage à surveiller HOL + 2th au nord			27-août-2011	
82+8	O			Le remblai est plus haut que le ballast, baisser avec la hi-tracker et refaire fossé		X	13-nov-2010	
82+8	O	4		écaillage au 39', PH			23-avr-2011	
82+17	E			Projet Holland futur			28-juil-2009	
82+20	O			2 soudure en relief à meuler			24-juil-2010	PP1349
83,00	E	4		Écaillage, côté bas, + un au sud (4) et un au nord, corrigé par rg3			8-mai-2011	
83+0.5	O	5		Hol			8-mai-2011	
83+6.5	E	4		Ecaillages coté bas			31-mai-2011	
83+8	E			ecaillage holland			31-mai-2011	
83+13	O	4		écaillage usure 7			15-avr-2011	
83,73				tangente à surfacer manque ballast sur 750', 1018' ok piquet en continu avec 83.46 PV5135			12-mai-2012	PV5138
83+18	E			Projet Holland, futur, rg3 passé, presque plus rien			8-oct-2010	
84+9	O			Côté bas, beau cas pour un projet Holland, 5 défaut 2011, usure 12, soudure à meuler			10-mars-2012	
84+8	E	3		ecaillage Hol, coté haut à surveiller			5-janv-2013	
84+8	O	4		écaillage TH, coté bas, soudure à meuler ext.			5-janv-2013	

84+15	E			ponceau entré obstruer			30-oct-2011	PT3910
84+19	O	5		écaillage coté bas sur 200', RG3			22-déc-2009	
85+3	E			Reprofilier le fossé, ballast manquant			15-août-2009	
85+3.5	E	4		Écaillage, côté bas, nord à vérifier			3-avr-2011	
85+9,5	O			écaillage			18-août-2012	
85+11,5	O	4		écaillage			18-août-2012	
85+18	E	5		écaillage sur toute la courbe , coté bas, Rg3			3-avr-2011	
86+3	O			Projet Holland à révaluer rg3 à passé, 3 défaut à vérifier			3-avr-2011	
86,40	E			2 joint 6 trous gage sud et nord de la courbe			10-mars-2012	
86+9	O			écaillage à vérifier				
86+18	E	4		2 écaillage à révaluer rg3 à passé...encore RG3			1-juli-2011	
86+19	E	5		écaillage sur 100' FF, à révaluer rg3 à passé, encore RG3			1-juli-2011	
87,03				courbe à surfacer, 1224, 2013			27-oct-2012	
87,40				remplacement de rail, RG3			27-oct-2012	
87+17.5	O	5		Écaillage, côté bas, usure 8, 49' 7",			27-août-2011	PF6671
87+17.5	O	5		Écaillage, côté bas, usure 8, 49' 7",			27-août-2011	PF6671
87+17.5	E	5		Écaillage,, usure 4, 28' 4",			27-août-2011	PF6670
87+18	O	4		pompe, écaillage à suivre, côté bas			27-août-2011	

87+19		E		Remblais avec air dump		15-août-2009	
87+19	87+20	E		Quelques crampons sortis côté haut		28-avr-2009	
87+20	87+21	O	4	Plusieurs écaillage à surveiller, côté bas, surveiller RG3		16-mars-2010	
87+21		E		Remblais avec air dump		18-août-2009	
88+10		E		Remblais avec des demis air dump		15-août-2009	
88+12		E/O		Baisser l'accotement avec le hi-tracker		19-juin-2010	
88+15		O	4	écaillage a surveiller, côté bas		4-juin-2011	
88+22		E		Remblais avec des demis air dump		15-août-2009	
89,00	1,00	O		courbe coté bas, contaminer		13-juin-2009	
89,00		O	5	Affaissement léger, à corriger par RG3, côté bas sur une petite longueur		25-févr-2011	
89,00				3 Pompes fonctionnent, eau ok et alarme fonctionnelle		18-déc-2012	
89,00		E	4	Sortie nord du tunnel, de 0 à 150 pieds vers l'intérieur, plusieurs écaillages, beaucoup de correction RG3		19-juil-2010	
89,00		O	4	Écaillage, à 100 pieds de la sortie nord du tunnel vers l'intérieur, beaucoup de correction RG3		19-juil-2010	
89,28				heater entré du tunnel B/O			
89,42		E		nord du tunel rail soudé cales installé			
89+20		E		écaillage à vérifier		16-sept-2011	

90,00	E			Rail 6 trous suite au défaut par Ultrason le 28 mars. OK slotter, spirale, u-3, 21' 7"		7-avr-2012	
90,00	E			Remblai avec des demis air dump + Ballast manquant		15-août-2009	
90+4	E			Creuser le fossé		22-juin-2010	PP1104
90+5,5	E		5	6 trous, u-2, 23', tangente		2-juin-2012	
90+8	E-O			RG3 vers le nord, surtout le côté Ouest, très contaminé		21-sept-2010	
90,51	E			rail détecté 2012-12-01 ok soudé, cales installé			
90+12	E			Remblais avec air dump		15-août-2009	
90+16	O		4	RG3, toute la courbe, OK comme ça, on surveille, encore		7-avr-2012	
90+17,3	E		4	rail 6 rous suite cassure dans TH écaillage FF		7-avr-2012	
91+4	O			3 joints 6 trous (ancien empreinte de patinage), écaillage à surveiller		7-avr-2012	
91+5	O			joint 6 trous, déraillement,		7-avr-2012	PN3936
91+13,8	E		4	écaillage		19-oct-2010	
91+14,7	E		5	Écaillage HOL		19-oct-2010	
92+08	O	92+10		Plusieurs écaillages et début de corrugation, à surveiller		11-juil-2009	
92+10				accotement trop large E/O		13-sept-2008	
92+11	O			Projet Holland futur, côté bas, très contaminé		11-juil-2009	

92+12	E		Eau ruisselle au-dessus de la montagne			29-avr-2008	
92+12	O	4	écaillage			8-févr-2011	
92+13	O		rail soudé, cales installé				
92+14	O	4 et 5	2 écaillages, Hoi			29-janv-2011	
GEORGES - 92,82							

12 janvier 2013

Georges

Millaire 92,92

Retour

Nord Georges

	Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler	Coté E ou O	À surveiller		Bt	Pose
Appareil de manoeuvre	X														
Traverses d'aiguillage		X													
Triangles horizontale	X														
Plaques d'écartement	X														
Selles d'aiguillage	X						X					5,6(contre-fiche),7,8 à remplacer, ouest, 1er ouest crampon manquant			
Lame d'aiguille droite	X														90-02-18
Contre-aiguille droit	X														
Lame d'aiguille gauche	X														90-02-18
Contre-aiguille gauche	X														
Contre-fiches d'appuie	X														
Boulons Usiné	X														
Talons d'aiguille	X														
Eclisses	X														
Boulons d'éclisse	X														
Cœur de croisement	X								X						07-10-08
Selles à crochet	X														
Boulons cœur de crois.	X														
Contre-rails	X														90-02-18
Blocs de contre-rail	X														
Boulons de contre-rail	X														
Rails contre-rail	X														
Autres rails d'aiguillage	X														
Ancrages	X														
Joints Isolés	X														
Ballast	X														
Autres observations	X														

Notes:
 Tringles: 39-1/2", 40", 41", 42", le 09-04-21 39-1/2, 40-1/4, 41, 42-1/4

X : Urgence 1 : Réparez dans huit jours 2 : Réparez dans 2 huit jours 3 : Planifiable 4 : à surveiller 5 : Défauts mineurs

Retour

Georges - How

CORRECTIONS

DE	À	COTÉ	PRIORITÉ	ANOMALIES DÉTECTÉES	BT à faire	DATE	B. T.
GEORGES - 92,82							
93+0,5		O	4	Écaillage Holland, côté haut		24-nov-2012	
93+0,5		E	4	Th		24-nov-2012	
93+1		E	4	FF		24-nov-2012	
93+1,9		E	3	Th et un au nord Hol (4)		24-nov-2012	
93+2,1		E	4	Th		24-nov-2012	
93+5		E		et vers le nord, refaire le fossé		15-aout-2009	
93+14		E	4	écaillage, 10' FF		24-nov-2012	
93+11		E		et vers le nord, refaire le fossé		15-aout-2009	
				Lisière de bois mince entre les aiguillages à couper		20-oct-2009	
NORD GEORGES - 94,17							
94+10		E	5	Plusieurs petits spots, début de corrugation, RG3		27-oct-2009	
95+1,5		E	5	écaillage		27-oct-2009	
95+2		E	4	Écaillage, 1 au sud à 39' (5)		27-fevr-2010	

95+4.5	E	4	3 écaillages		27-févr-2010	
95+6	E		Côté bas, RG3, peut-être projet holland, manque accotement		11-jul-2009	
95+6.5	E		hy-tracker coulée de boue, partiel		22-mai-2010	PN5909
95+9	E		Accotement manquant, matériel avec des demi air dump		15-août-2009	
Pont du 95,64			inspection 2012-12-01 G.D., 4e-rail-au-nord-côté-est-écaillage-sur-12'		1-déc-2012	
96+6	E		Affaissement + corréigation rg3, projet Holland		2-mai-2009	
	E		Joint isolé de la boîte à batteries, 16' sud et 14' nord, écaillage bout sud		11-oct-2008	
96+13	E	4	Plusieurs écaillages chaque côté du poteau, RG3 a passé		10-avr-2010	
96+14	E		Creuser le fossé		15-août-2009	
96+14	O		Rail de 54'7" coté haut u-8-9-10? Dans le fossé		16-mars-2010	
97+3	O	5	2 écaillages, 1 chaque côté du poteau, sud TH et nord FF		20-févr-2010	
97+6	O		toute la courbe, à surveiller, côté bas RG3, Ok après RG3		21-avr-2009	
98+1	O		cable étendue le log de la voie		10-nov-2012	
98+4.2	E	4	3 écaillages, RG3 le fluage casse sur toute la courbe		9-avr-2011	
98+5.3	O	4	écaillage		7-janv-2012	

98+8,8	E	4	écaillage			12-mai-2012	
98+17,4	E	4	TH a nord à retirer 4			27-oct-2012	
99+15	E		accotement insuffisant			22-juil-2008	
100+04	E		accotement à vérifier, 3.5 au 5.5			23-juil-2011	
100+3,5	O	4	écaillage , usure 1			20-mai-2012	
100+8 à 100+9	E		baissé le ourlet et l'accotement avec le spreader, rail à ramasser avant			23-oct-2010	PP7900
101+1	E		glissement, fossé à nettoyer			2-oct-2010	PP6592
101+5 101+10			Meuler avec RG3 la courbe du PH 2009			2-oct-2010	
101+5	O	5	écaillage			20-mai-2012	
101+5,9	E	4	2 morsure intérieur			19-mai-2012	
101+6	E		Creuser le fossé vers le nord			9-juil-2011	PF5123
101+9	E	4	morsure intérieur			4-juin-2011	
101+14	O		épaulement sur deux poteau, +14.5 au +15, 1/2 air dump			23-juil-2011	
102+1,9	E	4	Écaillage holland			31-mai-2011	
102+3,5	O		rail 6 trous cassure 2012-10-08				

104+4.8	E/O	4	Écaillage, morsure intérieur, écaillage sur 20', RG3 coté haut et bas		2-juil-2011	
104,60			remplacement rail, partiel, ballast déverser, déplacer rail entre +13 et +15 Est, déneigement, 104+7 Ouest rail déposer à enlever avant l'hiver		27-oct-2012	PU5891
105+2.9	O	5	Écaillage à surveiller, P2, usure 6, côté haut, 29', HOL, 2 autres au nord		19-mai-2012	PC2987
105+3.5	E	4	Écaillage à surveiller, usure 5, côté bas, 29' 7", HOL,		19-mai-2012	PC2985
105+16	E		rail 6 trous		7-avr-2012	
105+17	E	4	écaillage TH		7-avr-2012	
105+18	O		castor actif		27-oct-2012	
05+19,4	E	3	Hol, 2013		10-nov-2012	
106.17			aiguillage neuve pas en service, pointe droit encoché par tamper, manque 3 pendrol sur contre-rail bout sud v/e 1 sur bout sud sur v/p, manque 6 pendrol sur rail v/p sud du cc et 6 sur rail v/e nord du cc, ballast déversé sur nouvelle v/e		10-nov-2012	
106+7.8	O	5	écaillages		10-mars-2012	
106+10	O	4	écaillage		10-mars-2012	
06+11.5	O	4	écaillage		10-mars-2012	
106+12	O	5	écaillage		10-mars-2012	
106+14	O	4	Écaillage		10-mars-2012	

12 janvier 2013

How

Millaire 106.70

Retour	Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler	Coté E ou O	À surveiller	Nord How	Bt	Pose
Appareil de manoeuvre	X														
Traverses d'aiguillage	X												déplacer traverse vers le nord, 3 remplacer main pointe gauche frotte sur la traverse.		
Tringles horizontale	X														
Plaques d'écartement	X														
Selles d'aiguillage	X												éclat sur le bout de la pointe		89-08-28
Lame d'aiguille droite	X														
Contre-aiguille droit	X												écaillé légèrement (rail cintré)		06-05-07
Lame d'aiguille gauche	X														
Contre-aiguille gauche	X														
Contre-fiches d'appuie	X												7ième Est, selle bouge		
Boulons Usiné	X														
Talons d'aiguille	X												traverses à replacer		
Éclisses	X												1er it au sud du CC-ouest, rondelle cassée		
Boulons d'éclisse	X														
Cœur de croisement	x												manque spike intérieur des pales sud du cc		12-02-05
Selles à crochet	X												les autres sont presque tous relevées, crochets cassés à remplacer, 3 L23 et 2 L27		
Boulons cœur de crois.	X														89-08-28
Contre-rails	x														
Blocs de contre-rail	X														
Boulons de contre-rail	X														
Rails contre-rail	X														
Autres rails d'aiguillage	X														
Ancrages	X														
Jointis isolés	X														
Ballast	X														
Autres observations	X												Déplacement expansion, joint nord est talon2 cales installer	p05538 0	

Notes:

Voie du mobile, talons de la lame d'aiguille droite, 2 boulons à l'envers, pas de boulon usiné
 Voie d'Uniforêt sud, tringles les boulon Est sont lâches,
 Tringles: 21-04-09: 39 3/8, 39 3/4, 41, 42
 2ième joint sud des pointes coté ouest bas, cale ou bourrer, P050670
 cales sous le c.c. sur 8 traverses

12 janvier 2013

Nord How

Millage 107,90

Retour		Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler	Coté E ou O	À surveiller	Bt	Pose
Appareil de manoeuvre	X														
Traverses d'aiguillage	X														
Tringles horizontale	X												2 lache.		
Plaques d'écartement	X														
Selles d'aiguillage	X														89-11-03
Lame d'aiguille droite	X														
Contre-aiguille droit	X														06-04-09
Lame d'aiguille gauche	X								X				coupe de 3 1/2"		
Contre-aiguille gauche	X														
Contre-fiches d'appuie	X														
Boulons Usiné	X														
Talons d'aiguille	X												Remplacer ou remplacer les selles si usées(4) et cramponner et traverses		
Éclisses	X														
Boulons d'éclisse	X														
Cœur de croisement	X												éclat patte sud sur v/p à surveiller, 5/16 pointe 1/16 epaulement		08-06-17
Selles à crochet	X												L23 nord du cc crochet cassé L27		
Boulons cœur de crois.	X														08-06-17
Contre-rails	X												1 3/4 v/e		
Blocs de contre-rail	X														
Boulons de contre-rail	X														
Rails contre-rail	X														
Autres rails d'aiguillage	X														
Ancrages	X														
Jointis isolés	X														
Ballast	X														
Autres observations	X														

Notes:

X : Urgence 1 : Réparez dans huit jours 2 : Réparez dans 2 huit jours 3 : Planifiable 4 : à surveiller 5 : Défauts mineurs

Retour

How - Item

CORRECTIONS

DE	À	COTÉ	PRIORITÉ	ANOMALIES DÉTECTÉES	BT à faire	DATE	B. T.
HOW - 106,70							
		E		3M et joint 6 trous		10-mars-2012	
				aiguillage voie mobile, tringle no1 3 boulons à l'envers, talon E/O pas boulon usiné, joint 3M oust au nord des pointe plus d'isolant		23-juil-2011	
				appareil de manoeuvre electrohydraulique sud changer pour 31B			
				Cour Arbec , croix de St-André brisés, stop manquant, inspecté par DH le 11-06-25		25-juin-2011	
106+2		E	4	écaillage		27-févr-2010	
NORD HOW - 107,90							
				Beaucoup de traverses en mauvaises état entre la Xing et le VE, très contaminé		21-juin-2009	
				passage à niveau, lumière fonctionne, manque un panneau de rubber au sud,		12-janv-2013	
108,00							
110+00				passage à niveau saisonnier, enlever pour l'hiver		5-janv-2013	
110+10,5		E	4	écaillage hol + corrégation RG3		8-mars-2011	
110+11,4				rail soudé, cales installé			
111,xx				tangente à surfer		15-sept-2012	PP1336
11+12,5		E		vieille traverses à ramasser, à 200' besoin d'un speedswing ou loader avec fourche opportunité hy-tracker		30-aout-2008	PP1336

111+18	O		écaillage à vérifier		17-sept-2011	
112+21	E		potiau à ramasser		13-sept-2008	
12+21,5	E	4	3 Th		17-sept-2011	
113,00	E	4	3 écaillages vers le nord		17-juin-2012	
114+6	E	4	Écaillage HOL		11-févr-2012	
114+6.3	E	5	Petite morsure		16-oct-2010	
114+9.5	O	5	Écaillage, Belle courbe pour PH, plusieurs écaillage, 6 trous et TH		10-mars-2012	
114+9.5	E	4	2 morsures intérieures + un autre écaillage au nord, à surveiller		10-mars-2012	
115.05	E		Passage à niveau, masquer le millage coté est, déplacer millage 115 du poteau sur un au sud		20-mai-2009	
116+6.5	E	4	écaillage, un autre au sud		5-juin-2010	
116,35			Passage à niveau, manque un panneau,(2011 4 panneaux, PP7722)enlever pour l'hiver		5-janv-2013	p060169
117+3,5	O		Rail 6 trous		19-mai-2012	PP0451
117+6	E	4	shelling et 2 hol au sud		2-juil-2011	
117+07			batterie box pancarte inversé			p064488
117.35			passage à niveau, manque un panneaux enlevr pour l'hiver		5-janv-2013	

117.70			Passage à niveau, très contaminé, enlever pour l'hiver			26-jul-2011	PL4370
117+17	E	4	écaillage FF 38'			30-oct-2011	
117+19	O	4	2 écaillage			30-oct-2011	
17+21,5	E		6 trous 386"			10-mars-2012	
118+0,5	E	5	écaillage, Usure 6, Tangente, 3'1" 8", TH et HOL Plusieurs défauts, bavure cassée extérieur du champignon 2010, RG3 est passé			10-sept-2011	
118+1	E	4	Écaillage à surveiller 33'8" u-8 tangente. prendre fer du 118+1 ouest			13-août-2011	
118+6,5	E		écaillage à vérifier			1-oct-2011	
119+4,5	O		6 trous, éclat			10-mars-2012	
119+5,5	O		6 trous			10-mars-2012	
119+7	E		rail 6 trous, shelling sur closer, ramasser rail scrap Ouest			10-mars-2012	
119.56	O		rail 6 trous détecté 2012-10-05				
119+17	E		Rail 6 trous, OK sloté			19-nov-2011	
120.20			passage à niveau, enlever pour l'hiver			5-janv-2013	
120.35			passage à niveau, enlever pour l'hiver			5-janv-2013	PP1365
120+9.5	E	3	Rail 6 trous suite à une cassure le 31 mars, rail déposer marquer de trois trait, éclat sur joint sud. A surveiller éclat au nord du joint, écaillage au sud a remplacer, 100-150' pour la tangente		X	7-avr-2012	

120+9	E			Rail 6 trous (2008), Usure 6, Tangente, OK slotte, bout sud écaillé à surveiller			25-févr-2012	
120+9,8	E	3		Projet Holland... écaillage			25-févr-2012	
120+10,8	O	3		écaillage aussi coté EST (3)	x		25-févr-2012	
120+14	E	4		écaillage Hol, 2010 P1 à mesurer			23-avr-2011	
122+12	O	4		Beaucoup d'écaillage tout le long, côté bas, FF et HOL, Projet Holland, usure 11, environ 200 pieds			5-févr-2011	
122+13	O	4		Rail 6 trous suite à l'enlèvement d'un défaut, 12" de champignon extérieur, le 28 mars, Écaillage sur le rail tampon			30-oct-2011	P055146
22+14,2	E	4		écaillage à surveiller 9 (3 bientôt gros éclat sur le point de decoller) P1 éclat parti	x		25-févr-2012	
122+15	O	4		Écaillage			20-juil-2010	
122+16	O	4		ecaillage dans toute la courbe, très contaminé RG3			20-juil-2010	
123,00	O			et vers le nord, ballast manquant			15-aout-2009	
123+3	O			creuser fossé pour écoulé l'eau vers le sud			8-mai-2011	PR6389
123+8,2	E	3		plusieurs shelling à surveillé 2011 P2	x		11-févr-2012	
123+9	E	4		écaillage au 39'			11-févr-2012	
124,00	E			et vers le nord, accotement manquant, air dump			15-aout-2009	

124,00 - nord	E-O		Creuser les fossés des 2 côtés, mauvais écoulement à vérifier		13-sept-2008	
124+2	E		Accotement à vérifier, air dump et ballast sur 2 poteau, +0 au +2		30-oct-2011	
124+11	E		écaillage à vérifier		1-oct-2011	
125,00			millage accrocher		25-jul-2010	
ITEM - 125,22						

12 janvier 2013

Item

Millaire 125,22

Retour

Nord Item

	Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler	Coté E ou O	À surveiller	Bt	Pose
Appareil de manoeuvre	X													
Traverses d'aiguillage	X											centre du CC, traverse cassé et trop courte		
Tringles horizontale	X											3e et 4e lache		
Plaques d'écartement	X													
Selles d'aiguillage	X													
Lame d'aiguille droite	X													89-05-19
Contre-aiguille droit	X													
Lame d'aiguille gauche	X													
Contre-aiguille gauche	X													05-06-28
Contre-fiches d'appuie	X													
Boulons Usiné	X													
Talons d'aiguille	X													
Eclisses	X													
Boulons d'éclisse	X													
Cœur de croisement	X													12-12-30
Selles à crochet	X													
Boulons cœur de crois.	X													
Contre-rails	X													08-06-14
Blocs de contre-rail	X													
Boulons de contre-rail														
Rails contre-rail														
Autres rails d'aiguillage	X													
Ancrages	X													
Joint isolés	X													
Ballast	X													
Autres observations	X													

Notes:

- 1er joint au nord du talon ouest à bourrer, surfacer l'aiguillage
- Aiguillage voie auxiliaire sud et nord pas heel block E/O
- Joint nord du cœur de croisement, rail ouest écaillé
- main tringle no 0 fissure dans le shime
- Récuperer ancien passage couvert PP1493 ,partiel
- aguilage sud v/a boulon lâche sur contre-rail v/e P065310
- 1 traverse de 9' à changer dans aiguillage sud v/a 2013

12 janvier 2013

Nord Item

Millaire 126,47

Retour	Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler	Coté E ou O	À surveiller	Bt	Pose
Appareil de manoeuvre	X											manque tension renverse		
Traverses d'aiguillage	X													
Triangles horizontale	X													
Plaques d'écartement	X													
Selles d'aiguillage	X													
Lame d'aiguille droite	X											colle mal		11-10-03
Contre-aiguille droit	X													11-10-03
Lame d'aiguille gauche	X													
Contre-aiguille gauche	X													
Contre-fiches d'appuie	X													
Boulons Usiné	X													
Fralons d'aiguille	X													
Eclisses	X													
Boulons d'éclisse	X													
Cœur de croisement	X								X			meulé par L.G.M 26/11/2011 1/16 pointe 0/16 epaulement		11-10-03
Selles à crochet	X													
Boulons cœur de crois.	X													
Contre-rails	X													11-10-03
Blocs de contre-rail	X													
Boulons de contre-rail	X													
Rails contre-rail	X													
Autres rails d'aiguillage	X													
Ancrages	X													
Joint isolés	X													
Ballast	X													
Autres observations	X													

Notes:

Vérifier le fraisage des trous des joints soudés plusieurs pas fraisés BT: P064158
 cœur de croisement en 4 trous el pointe gauche
 aiguillage nord via: plusieurs lock cassé sur contre-fiche les selles est et ouest du talon à replacer P065309

X : Urgence 1 : Réparez dans huit jours 2 : Réparez dans 2 huit jours 3 : Planifiable 4 : à surveiller 5 : Défauts mineurs

Retour

Item - Jig

CORRECTIONS

DE	A	COTÉ	PRIORITÉ	ANOMALIES DÉTECTÉES	BT à faire	DATE	B. T.
ITEM - 125,22							
				voie mobiles, installer stopper		27-nov-2010	PQ8324
				125+18 gage à 57-1/16			
				passage vis à vis du garage		26-mai-2012	
NORD ITEM - 126,47							
				accotement insuffisant au sud du pont, air dump		22-juil-2008	
126+14		E					
127.01				Pont, remplacer panneau millage, à serrer base du panneau		21-mai-2008	
127+11				Pompage, coté bas à couper, ouest, 9.5 au 12 poteau		21-mai-2008	PQ9119
127+14		O		Écaillage à vérifier vers le nord		5-oct-2010	
127+17		O		manque d'accotement, sable reprofiler le fossé avec le hi-tracker		15-aout-2008	
127+19		E		vieux pad de boite à graisse		1-sept-2009	
128+5		O		manque d'accotement, air dump		15-aout-2008	
128+10,5		O		Rail 6 trous, usure 1, tangente, 57'		7-avr-2012	

128+19	O		manque d'accotement, reprofiler avec hi-tracker			20-jul-2008	
129,00	O		manque d'accotement, reprofiler avec hi-tracker			20-jul-2008	
129+10	O		couper coté bas P1, surfacer la courbe en 2012 P2, du 9,5 au 13,5		X	21-sept-2010	
129+18	O		manque d'accotement P1, reprofiler avec hi-tracker, partiel, +17.5 au +20		X	9-jul-2011	
130+0,8	O	4	Écaillage			4-oct-2011	
130+3,2	O	4	Écaillage FF coté bas, contaminer, du +1 au +4,5			19-jul-2010	
130+4,5	O	4	Écaillage FF sur 20', coté bas, contaminer			19-jul-2010	
130+5	O		manque d'accotement, demi air dump			22-jul-2008	
130+11,4	E	4	FF, à surveiller 24"7" usure 2 coté bas		X	2-juin-2012	
130+11,8	E	4	FF			2-juin-2012	
130+12,4	E	3	FF 20"2" usure 2 prendre restant 130+11,4		X	2-juin-2012	
131+13	E		ballast manquant, air dump du mile 143				
132+2	O		écaillage à vérifier			17-sept-2011	
132+18	E	4	écaillage,			26-jul-2011	
132+18	O		rail 6 trous suite Holland (cavalier pas standar)			1-oct-2011	

133+13	O	3	Écaillage 196" tangente, usure 6, rail déposer À surfacer			2-juin-2012	PJ9202
133+13	E	4	écaillage 196" tangente, usure 7, rail déposer			2-juin-2012	PJ9202
133+14	E		Rail 6 trous, côté haut, 29"1", slotter et laisser en voie, Très beau PH E/O usure 8 coté bas et 9-10 coté haut	x		2-juin-2012	
133+14	O		Rail 6 trous usure 8, 21' coté bas spirale, déposé	x		2-juin-2012	
133+14	E	3	écaillage Hol			2-juin-2012	
133+14,2	O		rail à 6 trous			24-oct-2012	
133+14,5	O		Rail 6 trous, usure 7, côté bas, 27', slotter et laisser en voie			2-juin-2012	
133+14,4	E		rail à 6 trous			2-juin-2012	
133+14,5	E		Rail 6 trous, usure 7, côté haut, 27', slotter et laisser en voie			2-juin-2012	
133+15	E		Rail 6 trous , cassure 23-02-10 29' coté haut u-8	x		2-juin-2012	
133+15	O		Rail 6 trous usure 7, 29"7" coté bas	x		2-juin-2012	
133+15,60	O		rail à 6 trous			24-oct-2012	
133+16,2	E	4	Écaillage, Hol			2-juin-2012	
133+16,5	E		rail 6 trous, 24"7" u-9 rail scrap à ramasser	x		2-juin-2012	
133+17	O		Rail 6 trous, usure 7, côté bas, 28"9"	x		2-juin-2012	

133+17,5	O	4	écaillage			2-juin-2012	
134,00	O		Manque accotement et épaulement, 135+5 aussi, reprofiler avec hi-tracker			21-juin-2008	
135,00			débarcadère, approche à refaire (en traverses)			3-août-2010	p058704
135,00	O		Vers le nord. Reprofiler le fossé			17-oct-2011	
135+3	O	4	écaillage Th + corrélation sur 5' usure 3 Tangente			20-sept-2011	
135+4	O		Reprofiler le fossé, ballast manquant, hi-tracker 2010			15-août-2009	
135+19	O		manque d'accotement, hi-tracker 2010, partiel			20-juil-2008	
136+7	O		Creuser le fossé, hi-tracker 136+3.5 à 136+12			3-août-2010	PP1501
136+14	E	4	écaillage à surveiller			25-févr-2012	
136+15,5	E		rail 6 trous , usure 10 coté bas 196" HOL, écaillage au 39' PH, usure 8-9 coté bas, calle installer sous joints			24-nov-2012	
136+16	E		Rail 6 trous, joint sud Eclisse casser Exterieur, cale installer sous joint			24-nov-2012	
137+2	O		accotement insuffisant, hi-tracker			22-juil-2008	
137,27	E		Érosion ponceau, besoin d'enrochement pour retenir materiel, 137+6			14-août-2010	PS0351
137+8	O		Creuser le fossé, hi-tracker 137+2 à 137+12			3-août-2010	PP1501

137+10	13,00				fossé et stabiliser parois		X	17-sept-2011	
138,05					passage à niveau, manque un panneau, enlever pour l'hiver			5-janv-2013	P052782
138+4,5		O			rail 6 trous			7-avr-2012	PT3911
138+5		E	4		Écaillage, usure 10, côté bas, 26' 6", HOL			11-févr-2012	
138+5,5	7,00	O	5		Écaillage à surveiller, Hol au 39', 9 écaillage coté haut, PH			17-sept-2011	
138,36		O			rail 6 trous détecté 2012-10-05				
139,00	139+5	O			Fossé à creuser, partiellement complété			23-aout-2009	PK6800
139+1		O			rail usure 4, 24' 4", coté bas bonne			23-aout-2009	
139+4		O	4		écaillage coté bas			22-mai-2010	
139+13		O	5		Écaillage , th, meuler			26-juil-2011	
140+15		O	4		Écaillage			8-mars-2011	
40+19,6		O	5		écaillage HOL,			29-janv-2011	
40+19,8		O	4		Écaillage à surveiller			29-janv-2011	
40+20,4		O			rail 6 trous			25-févr-2012	
141,00					passage à niveau, enlever pour l'hiver			5-janv-2013	PN9761

141.65				pont, traverses ok mais ballast contaminé			4-juin-2011	
142+13	O			cassure 2013-01-07 rail à 4 trous			7-janv-2013	
143.34				décontaminer côté Est, 900' 4 degré P1, très contaminer, under cutter, 4.5 au 7 poteau	x		21-sept-2010	
143+11	E			Accotement			29-juil-2007	
143+19	O			et vers le sud, creuser fossé, roches à enlever,			15-aout-2008	
143.90	E			joint alleghany, 1'3'5" sud et 1'1'2" nord... 3M installé 19'6" usure 1			9-oct-2010	PP5292'
145.30				nouvel aiguillage hors service; pointe et cc en 6 trous				
145+13	E			ballast, +14,5 aussi			27-oct-2012	
145+14	O	4		écaillage sur 200'			14-aout-2010	
145+15	O			rail 6 trous, détection le 09-11-30			7-avr-2012	
JIG - 145,90								

12 janvier 2013

Jig

Millaire 145.90

Retour

Nord Jig

	Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler	Coté E ou O	À surveiller						
Appareil de manoeuvre	X																	
Traverses d'aiguillage	X												Ballast manquant sur quelques-unes					
Tringles horizontale	X																	
Plaque d'écartement	X																	
Selles d'aiguillage	X																	
Lame d'aiguille droite	X																	
Contre-aiguille droit	X																	
Lame d'aiguille gauche	X																	
Contre-aiguille gauche	X																	
Contre-fiches d'appuie	X																	
Boulons Usiné	X																	
Talons d'aiguille	X												selles usées et déplacées					
Éclisses	X																	
Boulons déclisse	X																	
Cœur de croisement																		
Selles à crochet	X																	
Boulons cœur de crois.	X																	
Contre-rails	X																	
Blocs de contre-rail	X																	
Boulons de contre-rail	X																	
Rails contre-rail	X																	
Autres rails d'aiguillage	X																	
Ancrages	X																	
Joint isolés	X																	
Ballast	X																	
Autres observations	X												Déplacement expansion					

Bt

Pose

11-10-10

09-05-09

90-07-24

90-07-24

PN5202

Notes:

replacer 3 traverses au niveau des talons, PN5202
aiguillage voie auxiliaire nord: remplacer deux traverses appareil de manoeuvre
25 M.A.H sur aiguillage, cale installé.
déboulineur direction nord trop prêt à éloigner P066824

12 janvier 2013

Nord Jig

Millaire 147,10

Retour		Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler	Coté E ou C	À surveiller
Appareil de manoeuvre	X												
Traverses d'aiguillage	X												main droit sur tringle #4 froite sur tie
Tringles horizontale	X												
Plaques d'écartement	X												
Selles d'aiguillage	X												1,2,4 et 6 Est selles lâches
Lame d'aiguille droite	X												Coupée de 2 1/2"
Contre-aiguille droit	X												
Lame d'aiguille gauche	X												
Contre-aiguille gauche	X												
Contre-fiches d'appuie	X												
Boulons Usiné	X												
Talons d'aiguille	X												Espaces aux selles
Éclisses	X												
Boulons d'éclisse	X												
Cœur de croisement	X												
Selles à crochet	X												
Boulons cœur de crois.	X												
Contre-rails	X												
Blocs de contre-rail	X												
Boulons de contre-rail	X												
Rails contre-rail	X												rail au sud du talon Ouest fluage, morsure a 2' au sud du talon
Autres rails d'aiguillage	X												
Ancrages	X												
Joints isolés	X												
Ballast	X												
Autres observations	X												136lbs

Bt

Pose

Notes:
 Tringles: 39-1/2", 40 41, 42 le 09-04-21 39 1/2, 39 3/4, 40 7/8, 41 15/16
 1er joint au sud du talon d'aiguille, Est est sur une selle
 Dernier joint Sud Est écaillé
 nouveaux joints isolés du 4R sur v/p crampons pas inversé P063702

X : Urgence 1 : Réparez dans huit jours 2 : Réparez dans 2 huit jours 3 : Planifiable 4 : à surveiller 5 : Défauts mineurs

Retour

Jig - Kay

CORRECTIONS

DE	À	COTÉ	PRIORITÉ	ANOMALIES DÉTECTÉES	BT à faire	DATE	B. T.
JIG - 145,90							
146+11		O		mauvais écoulement, reprofiler le fossé		10-aout-2010	PF6393
147+0,5		O		fossé à nettoyer		17-sept-2011	PF6393
NORD JIG - 147,10							
147+7		O	4	morsure intérieure, 3 spots		17-sept-2011	
147+7		E	4	écaillage, 3 hol		17-sept-2011	
147+7,5		E	4	écaillage, hol		17-sept-2011	
147+8		E	4	2 écaillage		17-sept-2011	
147+8,5				passage à niveau privé, enlever pour l'hiver		5-janv-2013	
148+2,5		E		rail 6 trous, détection 07-02-2010, cales installer (8 à 10 tie) , éclisse casser, remplacer		5-janv-2013	
148+3,5		O	3	2 Écaillage Hol, 2013, à surveiller		24-nov-2012	
148+3,8		E	4	2 Écaillage FF		24-nov-2012	
148+4,5		O	4	Écaillage à surveiller		17-sept-2011	
149+2		E	4 et 5	écaillage au 39' , 9 écaillage , rail déposer,	X	3-sept-2011	

149+0	O	4 et 5	2 écaillage			3-sept-2011	
149+08	O	4	écaillage, aussi au nord, rg3, environ 250', RG3			17-sept-2011	
149+8	E	4	écaillage Hol + 35' FF, 3 spot			17-sept-2011	
149,82			ponceau à surveiller, réparation temporaire, vérifier le 09-10-03			25-aout-2009	
149+16	E	4	écaillage Hol			17-sept-2011	
149,93			ponceau à surveiller, réparation temporaire, vérifier le 09-10-03			25-aout-2009	
150+2,5	O		écaillage à vérifier			27-nov-2010	
150+8	E		rail 6 trous			10-mars-2012	
150+8	O		rail 6 trous			10-mars-2012	p047048
150+11	O		écaillage à vérifier			19-févr-2011	
150+14	O	5	écaillage FF, plusieurs ecaillages			17-sept-2011	
50+14,5	O	3	Th, 2013		x	17-sept-2011	
50+14,7	O	4	TH, 2013		x	17-sept-2011	
150,83	O		rail 6 trous détecté 2012-02-13				
150+17	O		environ, prévoir faire tête de ponceau en bois, ballast accotement			22-juli-2008	

151+8		O			Ballast manquant au bout des traverses, avec train 3/4 tangente		X	27-juil-2010	
151+12		E			rail 6 trous, détection 2010-02-08			15-sept-2011	
151+13	15,00	O	4		plusieur spot écaillage, RG3			5-mai-2012	
151+13.5		E	5		écaillage			5-mai-2012	
151+13.8		O	4		écaillage 2011, PH			5-mai-2012	
151+18		O			fossé à nettoyer			20-sept-2011	
152.13		E			rail 6 trous			25-févr-2012	
152+1		E-O			Épaulement manquant			27-mai-2007	
152+3		O	4		2 à 3 écaillages + RG3 vers le nord du tunnel, on attend P2			8-juin-2010	
152+6		E	4		Surveiller 2 écaillages et un 3ième au nord vers le nord, 34' u-11 coté bas, RG3			17-sept-2011	PJ6875
52+11,5		O	5		écaillage			17-sept-2011	
152+12		O	5		écaillage			17-sept-2011	
52+12,1		O	5		écaillage			17-sept-2011	
52+12,3		O	5		écaillage			17-sept-2011	
153+3	4,00	O	5		corrégation, coté bas, RG3,			17-sept-2011	
153+04	5,50	O			fossé à nettoyer		X	17-sept-2011	

153+06		O		Joint 3M avec deux 6 trous			10-mars-2012	PS0346
153+6	9,50	E	4	Vers le Nord, côté bas RG3 besoin beaucoup de fer			17-sept-2011	
153+8,9		E		rail 6 trous 25'7", besoin beaucoup de fer, joint sud à surveiller, 2012			11-févr-2012	
153+9		E	4	Écaillage sur 100', plusieurs spot, RG3, besoin beaucoup de fer			9-avr-2011	
153+13		O	4	Écaillage à surveiller, côté bas, 10 écaillages HOL, Petit PH,			17-sept-2011	
152+15		O		Refaire le fossé avec le sable en place			17-10-2011	
153,75		E		Millage approximatif. Côté haut, ballast manquant et gros précipice, à vérifier			17-oct-2011	
153,9	153,95	E	4	4 écaillages à surveiller, contaminer,		x	17-sept-2011	
154,00				débarcadère,			17-sept-2011	
154,30		O		parois rocheuse, glache et petit morceau de roche ont tombé, tous semble OK			28-oct-2012	
154,45		E		Rail 6 trous, joint écaillé, à surveiller, 2013			4-oct-2011	
154+14		O	4	et 154+15, vérifier écaillage aux 39 pieds, dans la coupe			3-sept-2011	
154+18		O	4	écaillage			2-mai-2009	
155+6		E	4	plusieur spot écaillage, côté bas, RG3, Hol et 35' FF avec Hol/ joints			17-sept-2011	
155+10		O		écaillage à vérifier, RG3			17-sept-2011	

155+16	19,00	O	5	écaillage, dans toute la courbe, RG3			17-sept-2011	
156,00				Site du ponceau, décontaminer le côté de la voie après les travaux			17-oct-2011	
156+3	4,00	E/O		couper coté banquette après décontamination -----contaminé par AMEC	x		17-sept-2011	
156+3		E	5	écaillage sur 40' FF, coté bas			4-oct-2011	
156+6		O	5	2 spots (soudure Thernit), à surveiller			8-juin-2010	
156+11		E	5	écaillage hol			17-sept-2011	
56+11,5		E	4	écaillage th, 2 au nord			17-sept-2011	
157+4		O	4	Quelques écaillages vers le nord (3)			17-sept-2011	
157+11		E		rail 6 trous suite rock scaler			10-mars-2012	
157+11		O		rail 6 trous suite rock scaler			10-mars-2012	
157+12		O	4	Écaillage au milieu de la coupe, tangente,			6-juil-2010	
157+18		E	5	petit écaillage, coté bas RG3 , courbe très contaminé, +15 au +18			17-sept-2011	
157+20		O	5	écaillage			17-sept-2011	
157+22		O	4	2 écaillage			4-oct-2011	
57+22,2		O	5	Écaillage TH			27-nov-2010	

158+3.5	O	4	écaillage			17-sept-2011	
158+12.7	O	4	Écaillage FF			17-sept-2011	
158+12.7	E	4	Écaillage			17-sept-2011	
158+14,8	E	4	2 écaillages Hol			17-sept-2011	
159+3.5	E	4	écaillage			17-sept-2011	
159+4.5	E	4	Écaillage			17-sept-2011	
159+5	E	5	écaillage Hol + 10, FF			17-sept-2011	
159+12,5	O	5	2 écaillages Hol			17-sept-2011	
159+13	O		nettoyer fossé avant l'hiver			17-sept-2011	
159+15,9	O	5	écaillage Hol			17-sept-2011	
159+16,8	O	5	écaillage Hol			17-sept-2011	
159+17	E	5	Écaillage			4-oct-2011	
159+17.5	E		Rail 6 trous, cassure dans soudure Holland			2-juin-2012	
160,00	O		rail 6 trous			25-févr-2012	

KAY - 160,02

12 janvier 2013

Kay

Millaire 160,02

Retour

Nord Kay

	Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler	Coté E ou C	À surveiller		BT	Pose
Appareil de manoeuvre	X														
Traverse d'aiguillage	X												traverse nord de l'appareil de manoeuvre partie brûlé par heater		
Tringles horizontale	X														
Plaques d'écartement	X														
Selles d'aiguillage	X														
Lame d'aiguille droite	X												meulé par ED le 17-03-09		08-08-10
Contre-aiguille droit	X														91-03-01
Lame d'aiguille gauche	X														
Contre-aiguille gauche	X														
Contre-fiches d'appuie	X														
Boulons Usiné	X														
Talons d'aiguille	X														
Éclisses	X														
Boulons déclisse	X														
Cœur de croisement	X												15/32 pointe 9/32 epaulement, à changer	P06754 7	07-12-30
Selles à crochet	X														
Boulons cœur de crois.	X														
Contre-rails	X														91-03-01
Blocs de contre-rail	X														
Boulons de contre-rail	X														
Rails contre-rail	X														
Autres rails d'aiguillage	X														
Ancrages	X														
Joint Isolés	X														
Ballast	X										O		Ballast manquant tout le long de l'aiguillage		
Autres observations	X														

Notes:

Tingles: 39 1/2, 39 13/16, 40 7/8, 42 1/4
 Joints isolés coté Ouest au nord de l'aiguillage, 8'6" bout sud 7'6" bout nord, écaillé, déplacer vers le nord? (joint Alleghany) attends ATDS, coté Est va écaillé

12 janvier 2013

Nord Kay

Miltaire 161,27

Retour											Côté E ou O	À surveiller	Bt	Pose	
	Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler					
Appareil de manoeuvre	X														
Traverses d'aiguillage	X														
Tringles horizontale	X														
Plaques d'écartement	X														
Selles d'aiguillage	X														
Lame d'aiguille droite	X														
Contre-aiguille droit	X													X	
Lame d'aiguille gauche															
Contre-aiguille gauche	X														
Contre-fiches d'appuie															
Boulons Usiné	X														
Talons d'aiguille	X														
Éclisses	X														
Boulons d'éclisse	X														
Cœur de croisement															
Selles à crochet	X														
Boulons cœur de crois.	X														
Contre-rails	X														
Blocs de contre-rail	X														
Boulons de contre-rail	X														
Rails contre-rail	X														
Autres rails d'aiguillage	X														
Ancrages	X														
Jointis isolés	X														
Ballast	X														
Autres observations	X														
Manquant côté Ouest du cœur de croisement aux pointes															

Notes:
 Tringles le 09-04-21, 39 3/8, 39 7/8, 40 3/4, 42
 Manque de ballast dans les cribles, et au nord des pointes 150°
 pointes pas vis-à-vis

X : Urgence 1 : Réparez dans huit jours 2 : Réparez dans 2 huit jours 3 : Planifiable 4 : à surveiller 5 : Défauts mineurs

Retour

Kay - Sud Love

CORRECTIONS

DE	À	COTÉ	PRIORITÉ	ANOMALIES DÉTECTÉES	BT à faire	DATE	B. T.
KAY - 160,02							
				aiguillage voie auxiliaire sud, talon ouest 3ième boulon casser.. pas de trou percer		16-juin-2009	
160+18		O		nettoyer fossé, couler boue, 50'		29-mai-2010	PS6765
160+21		O		nettoyer fossé, couler boue, 50'		3-mai-2011	PR6382
NORD KAY - 161,27							
161+15		O		entré ponceau obstrué	x	17-sept-2011	
162,27				Pont, fuite matériel pilier sud, pillier effrité		22-janv-2011	
162+10		E	5	corrégation dans toute la courbe. RG3		19-janv-2010	
163+2,5		O	5	écaillage TH, coté bas		6-juil-2010	
163+2,9		O	5	écaillage FF, coté bas		5-juil-2010	
163+3,2		O	4	écaillage Hol, coté bas		5-juil-2010	
163+12		O	4	corrégation et écaillage		10-mars-2012	
164+10				à surfacer, 2013		29-sept-2012	

65+12.5	O	4	écaillage, coté bas		10-mars-2012	
165+14	O		Épaulement		16-sept-2008	
66+17.5	E	4	écaillage TH		19-juil-2010	
166+18	E	5	écaillage coté bas,		25-févr-2012	
167+0.5	O		joints 6 trous, Usure 12 tangente, 24' 4" , laisser en voie, OK sloté		19-nov-2011	
167+5.9	O	4	écaillage Th, coté bas, PH, plusieurs TH		24-mai-2010	
167+6	O	4	écaillage Hol, coté bas PH		24-mai-2010	
167+7	O	5	écaillage PH		25-févr-2012	
67+12.5	E	5	Écaillage		27-nov-2010	
SUD LOVE - 168,70						

12 janvier 2013

Sud Love

Millaire 168,70

Retour		Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler	Côté E ou O	À surveiller		
Appareil de manoeuvre	X														
Traverses d'aiguillage	X												les deux traverses de l'appareil de manoeuvre ne sont pas perpendiculaires, P051552		
Triangles horizontale	X												2e courbé		
Plaques d'écartement	X														
Selles d'aiguillage	X												4e CFA O selle lâche, 3e E lâche		
Lame d'aiguille droite	X														
Contre-aiguille droit	X														
Lame d'aiguille gauche	X												corrégation à meuler, 38, 3", un lock cassé	PP5807	08-07-11
Contre-aiguille gauche	X														
Contre-fiches d'appuie	X														
Boulons Usiné	X														
Talons d'aiguille	X												joint talon Ouest écaler (heelBlock, 4491 ouest 4491 est) porte sur 1 traverse.		
Éclisses	X												1er joint au nord du CC, joint isolé vert 1 pouce.		
Boulons d'éclisse	X														
Cœur de croisement	X												1/4 pointe 1/32 epaulement		10-06-01
Selles à crochet	X		X									E	1 crochet cassé, nord du Jt S du CC et fixer celle qui bouge au N du CC, VE côté ouest, 2 crochets cassés au nord du CC, LR27		
Boulons cœur de crois.	X														
Contre-rails	X														91-01-09
Bloqs de contre-rail	X														
Boulons de contre-rail	X														
Rails contre-rail	X														
Autres rails d'aiguillage	X														
Ancrages	X														
Jointis isolés	X														
Ballast	X														
Autres observations	X														

Notes:
 Tringles: 39-1/2", 40", 41", 42", le 09-04-21 a 39 1/2, 40, 41 3/16, 42 1/4
 pointe décalé 1 1/2", pointe gauche dépasse la gage plate
 2e joint au nord de la pointe est, boulon 11 5lbs
 écartement au talon 57 1/8 à vérifier

13 janvier 2013

Cross-Over

Millaire 169,9

Retour	Cross-Over										Coté E ou O	À surveiller	Bt	Pose	
	Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler					
Appareil de manoeuvre	X														
Traverses d'aiguillage	X														Traverse sud de la 3e tringle à déplacer, elle frotte, remplacement de traverse 2013
Tringles horizontale	X														
Plaques d'écartement	X														
Selles d'aiguillage	X														
Lame d'aiguille droite	X														a meuler
Contre-aiguille droit	X														
Lame d'aiguille gauche	X														à couper de 2", à meuler
Contre-aiguille gauche	X														début écaillage
Contre-fiches d'appuie	X														bième ouest la selle lache, 7ième rondelle cassée, 7ième boulon mal serré
Boulons Usiné	X														
Talons d'aiguille	X														
Éclisses	X														
Boulons d'éclisse	X														
Cœur de croisement	X														10-06-25
Selles à crochet	X														
Boulons cœur de crois.	X														
Contre-rails	X														92-02-10
Blocs de contre-rail	X														
Boulons de contre-rail	X														
Rails contre-rail	X														
Autres rails d'aiguillage	X														
Ancrages	X														
Jointis isolés	X														
Ballast	X														passer balais des talons au cœur de croisement
Autres observations	X														

Notes:

installer crampe dérail voie 1 pour cadenas

X : Urgence 1 : Réparez dans huit jours 2 : Réparez dans 2 huit jours 3 : Planifiable 4 : à surveiller 5 : Défauts mineurs

Retour

Sud Love - Nord Love

CORRECTIONS

DE	À	COTÉ	PRIORITÉ	ANOMALIES DÉTECTÉES	BT à faire	DATE	B. T.
SUD LOVE - 168,70							
169+2		O		rail 6 trous		10-nov-2009	
169.9				Remplacer 3 panneaux de voie, decontaminer avec la pelle et panneaux de xing + surfacage			p058713
170,00		O		Joint 6 trous, slotter et laisser en voie		2-oct-2011	
170,00		E		Rail 6 trous, OK slotte,		2-oct-2011	
170+12 -		E		Rail 6 trous, Usure 8, tangente, 2' 2",		2-oct-2011	
171+6		O	4	écaillage		2-oct-2011	
171+7.5		O	5	plusieurs écaillages,		2-oct-2011	
171+7.5		E		Rail 6 trous, OK slotte		2-oct-2011	
NORD LOVE - 171,38							

13 janvier 2013

Nord Love

Millaire 171.38

Retour	Nord Love										Coté E ou O	À surveiller	Bt	Pose	
	Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler					
Appareil de manoeuvre	X														
Traverses d'aiguillage	X														
Tringles horizontale	X														
Plaque d'écartement	X														
Selles d'aiguillage	X														
Lame d'aiguille droite	X														
Contre-aiguille droit	X														
Lame d'aiguille gauche	X														
Contre-aiguille gauche	X														
Contre-fiches d'appuie	X														
Boulons Usiné	X														
Talons d'aiguille	X														
Éclisses	X														
Boulons déclisse	X														
Cœur de croisement	X														
Selles à crochet	X														
Boulons cœur de crois.	X														
Contre-rails	X														
Blocs de contre-rail	X														
Boulons de contre-rail	X														
Rails contre-rail	X														
Autres rails d'aiguillage	X														
Ancrages	X														
Joints isolés	X														
Ballast	X														
Autres observations	X														

3e tringle à remplacer
encoche

écarté

écarté au cintrage

entretoise à remplacer no 4484 (gauche)
éclisse talon gauche à remplacer

écartement 56 3/4"

2e écart et 3 joint sud est du CC à surveiller

Notes :
Tringles: 39-1/2", 40, 41, 42
Joint isolé coller ouest écarté

X : Urgence 1 : Réparez dans huit jours 2 : Réparez dans 2 huit jours 3 : Planifiable 4 : à surveiller 5 : Défauts mineurs

Retour

Nord Love - Jct Sud

CORRECTIONS

DE	A	COTÉ	PRIORITÉ	ANOMALIES DÉTECTÉES	BT à faire	DATE	B. T.
NORD LOVE - 171,38							
172+2		E/O		contaminer après ponceau, couper et remplacer ballast avec 172.00, +2 Est		31-oct-2011	PT2682
172+19		O		nettoyer fossé		31-oct-2011	
172+22		E	5	Écaillage, usure 3		18-sept-2011	
72+22.5		E	4	Écaillage, Th (Usure 4 coté bas, 29' 9"), avec FF au sud		18-sept-2011	PB8816
173+2		E	4	écaillage usure 3		2-oct-2011	
173+2.5		E	4	écaillage usure 3		18-sept-2011	
173+8		E-O		Creuser le fossé, améliorer l'écoulement de l'eau +2 au +11		18-sept-2011	
JCT SUD - 174,00							

13 janvier 2013

Jonction Sud

Retour	Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler	Coté E ou O	À surveiller	Bt	Pose
Appareil de manoeuvre	X													
Traverses d'aiguillage	X											no 0 à déplacer vers le sud tringle indication frotte		
Tringles horizontale	X											1er courbe		
Plaques d'écartement	X													
Selles d'aiguillage	X													
Lame d'aiguille droite	X													
Contre-aiguille droit	X													
Lame d'aiguille gauche	X											écaillage au cintrage		
Contre-aiguille gauche	X													
Contre-fiches d'appuie	X													
Boulons Usiné	X													
Talons d'aiguille	X													
Éclisses														
Boulons d'éclisse	X													
Cœur de croisement	X											5/16 point 1/8 épaulement		09-12-14
Selles à crochet	X													
Boulons cœur de crois.	X													
Contre-rails	X											1 7 /8 voie principale écaillage sur rail, 1 13/16 voie évitement, fluage		90-03-06
Blocs de contre-rail	X													
Boulons de contre-rail	X											écailler, à remplacer		
Rails contre-rail	X													
Autres rails d'aiguillage	X													
Ancrages	X													
Jointis isolés	X													
Ballast	X													
Autres observations	X											debut ecaillage joint collé nord ouest		

Notes:

Tringles: 39-1/2", 40, 41, 42

écartement à 57" 1/8 au nord de l'entretoise, 2008-07-16

45-50 traverses.

rail au nord de la pointe droite, voie déviée, écaillage

Nord du contre-rail côté Est, soudure aluminio à 4'4" du joint, à vérifier?

rail du talon Est, à remplacer

X : Urgence 1 : Réparez dans huit jours 2 : Réparez dans 2 huit jours 3 : Planifiable 4 : à surveiller 5 : Défauts mineurs

Retour

Jct sud - Jct Nord

CORRECTIONS

DE	A	COTÉ	PRIORITÉ	ANOMALIES DÉTECTÉES	BT à faire	DATE	B. T.
JCT SUD - 174,00							
174+2		E		rail 6 trous, cassure 4 septembre 2011, coté haut usure 2, 23'		4-sept-2011	
174+2,5		O	4	écaillage		13-sept-2010	
174+3		O	4	écaillage 3 Th usure 6-7 coté bas, 2x39,		18-sept-2011	
174+5		E		Creuser le fossé		28-avr-2008	
174+8		E	4	écaillage Hol, FF(5) sur 10', usure 8		18-sept-2011	
174+9	174+12	E-O		coté Est prêt pour air dump		6-sept-2009	
174+9,5		E		écaillage à vérifier		20-jun-2010	
174+12				Un coup de balai		20-jun-2010	
174+17		O	4	écaillage th + corréation		13-sept-2010	
175+0,5		O	4	rail 6 trous suite cassure oct. 2011, 2 Th au nord		25-mars-2012	
175+1,5		E	4	écaillage		25-mars-2012	
175+16,5		E	5	2 écaillages Hol et FF entre coté bas		18-sept-2011	

175+17	E		rail 6 trous détection 2012-12-03			
175+16,5	O	4	Écaillage Hol,			18-sept-2011
175+18	E	4	écaillages FF sur 50'			2-oct-2011
75+22,5	O	5	écaillages			18-sept-2011
175+23	O	4	3 écaillages			18-sept-2011
175+24	E	4	2 Écaillage Hol, écaillage FF			18-sept-2011
176+0,5	E	4	écaillage hol			18-sept-2011
176+4,8	E	4	écaillage usure 4, 2012			10-mars-2012
176+8	E		soudure, 3 Th			18-sept-2011
176+8	E		rail 6 trous, suite SGS 11-12-09			10-déc-2011
76+12,5	E	4	écaillage usure 1, tangente			18-sept-2011
76+20,3	O	5	Écaillage, HOL,2009 PH			3-jul-2011
76+20,4	O		rail 6 trous détection 2012-12-03			
76+20,5	O	4	morsure intérieur PH			3-jul-2011
76+22,1 -	O	2	hol, usure 9 coté haut, environ 20'		x	11-nov-2012

177,00 -	O	4	9 Écaillages aux 39 pieds, CH, RG3 Ph printemps 2013, coupe tire			3-jul-2011	
77+0,25	O	2	hol, usure 9 côté haut environ 20'	x		02-dec-2012	
177+0,5	O	2	hol, usure 9 côté haut environ 20'	x		11-nov-2012	
177+5	O	4	shelling			3-jul-2011	
JCT NORD - 177,78							

13 janvier 2013

Mike

Millaire 177,78

Retour

Nord Mike

	Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler	Coté E ou C	À surveiller		Pose
Appareil de manoeuvre	X											Un des boulons de fixation de l'appareil est dans le vide	Bt	
Traverses d'aiguillage	X											2 traverses d'aiguillage à remplacer en même temps que le moteur,		
Tringles horizontale	X													
Plaques d'écartement	X													
Selles d'aiguillage	X													
Lame d'aiguille droite	X								X					90-06-11
Contre-aiguille droite	X													
Lame d'aiguille gauche	X								X					90-06-11
Contre-aiguille gauche	X													
Contre-fiches d'appuie	X													
Boulons Usiné	X													
Talons d'aiguille	X										E	Remplacer la barre-contre-pine- Ouest, remplacer la selle+écartement, O 2e boulon nord lâche		
Eclisses	X													
Boulons d'éclisse	X													
Cœur de croisement														
Selles à crochet	X													12-08-07
Boulons cœur de crois.	X													
Contre-rails	X											1 3/4 voie principale, 1 3/4 voie évitement à nettoyer		05-10-06
Blocs de contre-rail	X													
Boulons de contre-rail	X													
Rails contre-rail	X											fluage et écaillé coté EST		
Autres rails d'aiguillage	X													
Ancrages	X													
Joints isolés	X													
Ballast	X													
Autres observations	X													

Notes:
 Tringles spéciales: diam. 40 et diam. 42

X : Urgence 1 : Réparez dans huit jours 2 : Réparez dans 2 huit jours 3 : Planifiable 4 : à surveiller 5 : Défauts mineurs

Retour

Mike - Nan

CORRECTIONS

DE	À	COTÉ	PRIORITÉ	ANOMALIES DÉTECTÉES	BT à faire	DATE	B. T.
MIKE - 177,78							
178+7,8		E	4	écaillage Hol, usure 4, coté bas, rail remplacé		18-sept-2011	
178+10				Rail remplacé 6 trous Ultrason			
178+11		E	5	écaillage FF sur 30'		18-sept-2011	
178+11	13,00	E		ballast manquant, banquette		18-sept-2011	

NORD MIKE - 179,03

79+22,2		E	4	morsure sur 30', usure 3 tangente		18-sept-2011	
180+10		E	5	écaillage Hol, coté haut		18-sept-2011	
180+11		O	5	écaillage FF usure 8		18-sept-2011	
80+11,5		O	4	3 écaillage 2 th et FF usure 7 coté bas		18-sept-2011	
180+16	18,00	E		couper coté bas, contaminer, courbe à surfacier		18-sept-2011	
80+16,5		E	5	écaillage TH et FF sur 40' usure 7		18-sept-2011	
180+17		E	4	écaillage FF sur 50'		18-sept-2011	

181+17				passage à niveau future, 23 poteau dans le mille, vérifier pour un meilleur endroit, +13,			31-août-2009	
182.00				déboiser millage				P064842
182+16	O			rail 6 trous détection 2012-12-03				
182+19	O	4 et 5		Écaillage, plusieurs ecaillage et bcp de TH),			11-oct-2010	
183.00				déboiser millage				P064842
183+8	E			érosion, remblai, besoin pierre, inspection service tech 1 air dump	x		7-août-2011	
184+14 a	O	4 et 5		vers le nord, plusieurs écaillages, côté bas, RG3 baïsseur			13-sept-2010	
				Traverses très maganées, spot repair + selles			12-oct-2009	
84+18,3	O	4		écaillage th, côté bas			24-avr-2011	
185.10	E			joint alleghany remplacer par un 3M avec deux joints 6 trous			18-sept-2011	
85+14.9	O	4		écaillage			2-oct-2011	
186+7,5	E	4		écaillage , 2012 16'3" min usure 3 tangente	x		7-mai-2012	
186+16	O			cabane de castor			16-sept-2011	
86+16,75	E			rail 6 trous cassure.			26-déc-2012	
NAN - 187,16								

13 janvier 2013

Nan

Millaire 187,16

Retour

Nord Nan

	Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler	Coté E ou O	À surveiller						
Appareil de manoeuvre	X																	
Traverses d'aiguillage	X	X																
Tringles horizontale	X																	
Plaques d'écartement	X																	
Selles d'aiguillage	X																	
Lame d'aiguille droite	X																	
Lame d'aiguille gauche	X																	
Contre-aiguille gauche	X																	
Contre-fiches d'appuie	X																	
Boulons Usiné	X																	
Talons d'aiguille	X																	
Eclisses	X																	
Boulons d'éclisse	X																	
Cœur de croisement	X																	
Selles à crochet	X																	
Boulons cœur de crois.	X																	
Contre-rails	X																	
Blocs de contre-rail	X																	
Boulons de contre-rail	X																	
Rails contre-rail	X																	
Autres rails d'aiguillage	X																	
Ancrages	X																	
Jointis isolés	X																	
Ballast	X																	
Autres observations	X																	

Notes:

Carburant - Génératrice 4400

Mesures des tringles: 39-1/2", 40", 41", 42"
 accotement 200' coté ouest, 300' sud du CC au débarcadère épaulement et accotement
 vieux débarcadère à ramasser P065875
 besoin de matériel au débarcadère

X : Urgence 1 : Réparez dans huit jours 2 : Réparez dans 2 huit jours 3 : Planifiable 4 : à surveiller 5 : Défauts mineurs

Retour

Nan - Oboe

CORRECTIONS

DE	A	COTÉ	PRIORITÉ	ANOMALIES DÉTECTÉES	BT à faire	DATE	B. T.
NAN - 187,16							
187+26		E		rail 6 trous, détection 09-12-01		15-sept-2011	
NORD NAN - 188,41							
188+12				tête poteau brûlé		16-sept-2012	
188+17		O		traverse passage à niveau temporaire expansion à ramasser		6-janv-2013	
188.80				passage saisonnier, enlever pour l'hiver		4-oct-2010	
88+17.7		O		rail 6 trous cassure		16-janv-2012	
188.95				nouvelle aiguillage hors service			
189.30				passage à niveau, manque gravier approche, passage trop au sud W	X	10-août-2009	
89+13,3		E		côté bas, RG3 int/ext fluage		11-nov-2012	
190+12 à 190+15		E		baisser le ourlet laissé par le spreader		20-sept-2009	PP4518
90+17,5		O		écluse castor à 200'		18-sept-2011	
192+10		O		Sablère		29-avr-2008	
193+10		E		écaillage à vérifier		18-sept-2011	

193+12,8	E	4	écaillage			8-janv-2012	
193+13	E		Épaulement et ballast manquant sur 100'			9-juin-2008	
193+14	O		Épaulement et ballast manquant sur 100'			9-juin-2008	
193+15	E		Rail 6 trous, rail déposé, OK slotte 21'3" usure 9 coté bas		X	3-juin-2012	
193+17	E		rail 6 trous coté bas, usure 7, 22' 8", joint sud avec cale installer 26'5" usure 8		X	3-juin-2012	
193+17,5	E	3	écaillage 24'9" usure 8 P1		X	3-juin-2012	
193+18	E		rail 6 trous, coté bas, usure 4, 21' 2",			22-avr-2012	
193+18,7	E	4	écaillage, TH			22-avr-2012	
193+19	O	5	Écaillage TH			22-avr-2012	
194.00	E		milleage à deboiser			21-nov-2011	P064841
194+3.5	E	4	Écaillage Hol			18-sept-2011	
194+4.5	E	4	2 Écaillage HOL			18-oct-2010	
194+5	E	4	Écaillage HOL			18-oct-2010	
94+15.5 17,50	E	4	écaillage Hol, et d'autre au nord			18-sept-2011	
195+2.8	O	5	Écaillage, coté bas,			4-juil-2010	

195+9	E	4	shelling + corrégation			5-juin-2011	
195+10	O	4	2 écaillage			5-juin-2011	
95+12.2	O	4	2 écaillage			5-juin-2011	
195+12 - 12.5	E	4	plusieurs écaillages			5-juin-2011	
195+13	O	4	Écaillage			5-juin-2011	
195+16	E	4	Écaillage HOL			5-juin-2011	
195+21	O	4	écaillage Hol			2-oct-2011	
196+2.8	E	4	écaillage hol +FF au sud			5-juin-2011	
196+03.50	O	4	éclat à surveiller			16-déc-2012	
196+03.75	O		rail 6 trous cassure 2012-12-16			16-déc-2012	
197+9	O	4	Écaillage			2-oct-2011	
197+10	O	4	Écaillage			2-oct-2011	
197+10	O	4	Écaillage			2-oct-2011	
197+17.5	O	5	Écaillage fluage E/O RG3			18-sept-2011	
198+00	E		deboiser millage				

CT0- 21-nov-2011

p061356

198+2	E		écaillage à vérifier			5-sept-2011	
198+19,5	O		roche à déplacer avant l'hiver			44-nov-2012	
200+7	E	4	2 écaillage			11-sept-2011	
200+10,5	O		rail 6 trous, détection 08-02-2010			11-mars-2012	
200+11,3	O	4	Écaillage, Usure 8, coté bas, 30' 6", FF, rail déposé, 2009, 3 écaillages			11-mars-2012	PB9312
200+11,6	E	4	Écaillage, hol usure 10			11-mars-2012	
200+11,7	O	5	Écaillage, usure 10, coté bas,			11-mars-2012	
200+12	E	5	Écaillage FF, usure 10			11-mars-2012	
200+12,3	E	4	écaillages Hol, usure 10			11-mars-2012	
200+12,5	O	5	Écaillage FF			11-mars-2012	
200+14,4	O	5	écaillages, FF			11-mars-2012	
200+14,5	O	5	Écaillage, usure 10, Hol et 10' FF			11-mars-2012	
200+14,9	E	4	écaillages, Hol			11-mars-2012	
OBOE - 201,31							

13 janvier 2013

Oboe

Millaire 201,31

Retour

Nord Oboe

	Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler	Coté E ou C	À surveiller			Poste
Appareil de manoeuvre	x														
Traverses d'aiguillage	X														
Tringles horizontale	X														
Plaques d'écartement															
Selles d'aiguillage	X						x								
Lame d'aiguille droite	X														
Contre-aiguille droit	x														
Lame d'aiguille gauche															
Contre-aiguille gauche	X														
Contre-fiches d'appuie	X														
Boulons Usiné	X														
Talons d'aiguille	X														
Éclisses	X														
Boulons d'éclisse	X														
Cœur de croisement	x														
Selles à crochet	x														
Boulons cœur de crois.	X														
Contre-rails	x														
Blocs de contre-rail	X														
Boulons de contre-rail	X														
Rails contre-rail	X														
Autres rails d'aiguillage	X														
Ancrages	X														
Joint isolés	X														
Ballast	X														
Autres observations	X														

Notes:

Carburant - Génératrice 3400

Le joint isolé sur la voie d'évitement entre les aiguillages, rail ouest, affaïssement
 Tringles: 39-1/2, 40,41, 42
 Sur voie d'évitement, ballast à partir du signal au sud sur 2 poteaux
 remplacer 3 selles ouest au sud des pointes

070-1 23.08.20 11.45

13 janvier 2013

Nord Oboe

Militaire 202,50

Retour	Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler	Coté E ou O	À surveiller			
Appareil de manoeuvre	X											Il n'y a pas de support de buffer, le buffer bouge sous la pression du pied, trop de tanton des deux côtés			
Traverses d'aiguillage	X											1 courbe, 3 lache			
Tringles horizontale	X											2e cancar lache EST			
Plaques d'écartement	X											selles de la Gedfa Est lache, 12ième Est crampon manquant(crampon cassé dans le trou)Est selle usées. 7e CFA O lache			
Selles d'aiguillage	X														
Lame d'aiguille droite	X														05-06-27
Contre-aiguille droit	X														
Lame d'aiguille gauche	X								X						07-09-01
Contre-aiguille gauche	X														
Contre-fiches d'appuie	X														
Boulons Usiné	X														
Talons d'aiguille	X														
Éclisses	X														
Boulons d'éclisse	X														
Cœur de croisement	x											meuler par Y.A 2012-12-30			12-10-28
Selles à crochet	X														
Boulons cœur de crois.	X														
Contre-rails	X														89-05-16
Blocs de contre-rail	X														
Boulons de contre-rail	X														
Rails contre-rail	X														
Autres rails d'aiguillage	X														
Ancrages	X														
Jointis isolés	X														
Ballast	X														
Autres observations	X											rail ouest au nord du CC à meuler avec switch grinder			

Bt

Pose

Notes:

Tringles: 39-1/2", 40, 41, 42

1er joint au sud du contre-rail Ouest à bourrer, 10 tie, PN5213

2ième joint au nord du cœur de croisement corriger écartement sur 10 traverses 57 1/8, PN5210.

Voie Evitement : fluage meuler écartement à 56 1/2"

X : Urgence 1 : Réparez dans huit jours 2 : Réparez dans 2 huit jours 3 : Planifiable 4 : à surveiller 5 : Défauts mineurs

Retour

Oboe - Pat

CORRECTIONS

DE	À	COTÉ	PRIORITÉ	ANOMALIES DÉTECTÉES	BT à faire	DATE	B. T.
OBOE - 201,31							
201.33		E		rail 6 trous détecté 2012-09-29			
				Vérifier l'écoulement de l'eau dans les fossés entre les aiguillages à Oboe		20-avr-2007	
NORD OBOE - 202,50							
202+23		E	4	écaillage		18-sept-2011	
203+12		E	4	écaillage, Hol		2-oct-2011	
203+16.5		E	4	écaillage, Hol		2-oct-2011	
204.26		O		hair pin (lock) casser sur toute la courbe OK sous contrôle, besoin 25 barils de crampon avec pointe couper de 3/8, partiel reste 204+5 vers le nord		23-janv-2011	PQ8322
204+0.5		E	4	2 écaillage		2-oct-2011	
204+2.5	7,00	E	5	Écaillage Hol 39' vers le nord RG3, dans toute la courbe		2-oct-2011	
206+1		E		rail 6 trous cassure		22-avr-2012	
206+9.5		E	4	écaillage Th, côté bas		14-août-2011	
206+10				contaminé		12-août-2008	
208.37				Vérifier pour décontaminer certaine portion de la courbe tres contaminé.		19-jul-2009	
208.7				Pont inspecté le 2011-09-11 par CB		11-sept-2011	

209+10	E		contaminer, coté bas à couper, partiel		28-juin-2009	
210+3	E		passage à niveau saisonnier, enlever pour l'hiver		6-janv-2013	
210+3 à 210+15	E		épaulement manquant		13-sept-2009	
210+9	O		écluse castor 300' sur chemin		19-sept-2011	
211+12.3	O		rail 6 trous ultrason		11-mars-2012	
211.75	O		baisser les remblais		20-juin-2010	
212+3,5	E	4	Écaillage, côté bas, usure 6, 33' 6", FF, rail déposer, 2013		11-nov-2012	PB9813
212+4	E	4	Écaillage 2013		11-nov-2012	
212+5	E	4	Écaillage, côté bas, usure 6, 26' 6", HOL, 2013		11-nov-2012	
211+20	E		futur site de boîte à graisse		15-mai-2012	
213.20			nouvelle aiguillage hors service			
213+07	O		rail 6 trous détection 2012-12-04			
PAT - 213,60						

13 janvier 2013

Pat

Millaire 213,60

Retour

Nord Pat

Bt Pose

	Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler	Coté E ou O	À surveiller		
Appareil de manoeuvre	X													
Traverses d'aiguillage	X													
Tringles horizontale	X													
Plaques d'écartement	X													
Selles d'aiguillage	X												4ième selle CFA Est bouge + 1e CFA O (à remplacer mauvaise selle)	p05976 0
Lame d'aiguille droite	X												2po, pointe croche du heater talon ne fonctionne pas	00-03-18
Contre-aiguille droit	X												Rail du bloc Est, bout nord écaillé	00-03-18
Lame d'aiguille gauche	X													
Contre-aiguille gauche	X												Rail cintre, début d'écaillage	
Contre-fiches d'appuie	X													
Boulons Usiné	X												ouest extérieur 2 lock	
Talons d'aiguille	X													
Éclisses	X													
Boulons d'éclisse	X													
Cœur de croisement	X												1/4 pointe 1-16 épaulement	11-11-18
Selles à crochet	X												Joint nord du CC poser des crampons, 2L27 avec crochets cassés	
Boulons cœur de crois.	X													
Contre-rails	X												1 7/8 voie d'évilement	00-03-18
Blocs de contre-rail	X													
Boulons de contre-rail	X													
Rails contre-rail	X		X										Écaillé et rail au sud aussi, à mesurer	
Autres rails d'aiguillage	X												1er joint nord du talon éclat	
Ancrages	X													
Joints isolés	X										E			
Ballast	X													
Autres observations	X												Déplacement expansion	

Notes:

Carburant - Génératrice 4000

Les aiguilles ne sont pas face à face
 39"1/8, 39", 40", 42"
 Backtrack sud : remplacer pointe droite PU4824
 Backtrack nord 1 selle ordinaire sous le garde rail au nord et au sud 1 selle de garde rail sour le rail
 v/e et via ballast déversé

13 janvier 2013

Nord Pat

Milaire 214,85

Retour		Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler	Côté E ou C	À surveiller		BT	Pose
Appareil de manoeuvre	X															
Traverses d'aiguillage	X												Quelques traverses à bourrer			
Tringles horizontale	X												4e tringle lache.			
Plaques d'écartement	X															
Selles d'aiguillage	X															
Lame d'aiguille droite	X												pointe neuve croche, éclat sur la pointe, écaillé			89-05-06
Contre-aiguille droit	X															
Lame d'aiguille gauche	X												x Très écaillée, bouge au niveau de la 1ère tringle, meuler par DH le 15 sept., SG... À meuler			05-09-01
Contre-aiguille gauche	X															
Contre-fiches d'appuie	X															
Boulons Usiné	X															
Talons d'aiguille	X															
Éclisses	X															
Boulons d'éclisse	X															
Cœur de croisement	X													7/16 pointe 3/16 épaulement		11-01-11
Selles à crochet	X															
Boulons cœur de crois.	X															
Contre-rails	x												centre du G-R à 12" 1 7/8 voie d'évitement, rondel cassée 3e bolt nord			PN6940
Blocs de contre-rail	X															
Boulons de contre-rail	X															
Rails contre-rail	X															
Autres rails d'aiguillage	X												Au nord des pointes, écartement 57-1/8", côté ouest à corriger			
Ancrages	X															
Joint isolés	X															
Ballast	X															
Autres observations	X												Déplacement expansion			

Notes:

3e joint, 2e Ouest au sud du cœur de croisement à bourrer
 2 joint face à face au nord du Cc

X : Urgence 1 : Réparez dans huit jours 2 : Réparez dans 2 huit jours 3 : Planifiable 4 : à surveiller 5 : Défauts mineurs

Retour

Pat - Fire Lake

CORRECTIONS

DE	A	COTÉ	PRIORITÉ	ANOMALIES DÉTECTÉES	BT à faire	DATE	B. T.
PAT - 213,60							
				passage à niveau, ramasser vieux panneaux		1-nov-2010	
214+4		E		contaminer sur toute la courbe, couper coté bas		18-sept-2011	
		E/O		tangente avant la nord switch beaucoup de filage et joint isolé morsure, et au nord, encore RG3		18-sept-2011	
NORD PAT - 214,85							
215,01				nouvelle aiguillage hors service, encoche sur pointe gauche par tamper			
215,00		E		Vers le nord, RG3			
215+1		E	3	Écaillage TH, 2012		2-oct-2011	
215+2	215+5	E	4	écaillage au 39', coté bas, très contaminer, écaillage 3,4 et 5		2-oct-2011	
215+6.5		O		6 trous suite détection le 13-06-09, tangente		14-août-2011	
215+12		E		écaillage à vérifier		18-sept-2011	
216+6		E		Poteau penché vers la voie		30-mars-2008	PF2249
216+21				passage à niveau , manque gravier approche, besoin de traverses à l'extérieur, enlever pour l'hiver		6-janv-2013	

217+13				très Contaminé, couper coté bas sur toute la courbe			18-sept-2011	
217+16,25	O			rail 27' 6" courbe coté haut 4 trous et shimé 5 tie joint sud				P067045
217+16.5	E	4		4 écaillages FF			6-juin-2010	
217+17	O	4		écaillage corregation sur 40'-50'			11-mars-2012	
217+17.5	E	4		Écaillage à surveiller, coté bas, usure 2, HOL,			6-juin-2010	
217+19.5	O			écaillage à vérifier			18-sept-2011	
218+1.5	O	4		écaillage			2-oct-2011	
218+3	O	4		écaillage			2-oct-2011	
218+12.5	E	5		écaillage			14-aout-2011	
218+13.1	E	5		écaillage			14-aout-2011	
218+13.8	E	4		écaillage			14-aout-2011	
218+14.5	E	4		Écaillage coté bas			14-aout-2011	
218+14.9	E	4		Écaillage coté bas			14-aout-2011	
218+15	E	4		Écaillage coté bas			14-aout-2011	
218+15.1	E	5		Écaillage coté bas			14-aout-2011	

219+9	O		désaffleurement soudure thermique, meuler le 11-09-05, RG3 rail ouest transposer		5-sept-2011	
219+14	O	5	Écaillage , contaminer coté bas Est		28-sept-2009	
220+1.5	O	5	écaillage		29-oct-2010	
220+2	O	4	écaillage		29-nov-2010	
220+4.5			passage à niveau saisonnier, enlever pour l'hiver		6-janv-2013	
220+13.5	O	4	écaillage, RG3 dans la tangente, car beaucoup de fluage		28-mars-2010	
221+0.5	E	4	morsure intérieur		18-juil-2010	
221+2	O	4	2 écaillages, Holland et Thermit, côté bas, usure 10, 56'		25-mars-2012	
221+2	E	4	Shelling sur 3-4 endroit et fluage...RG3		25-mars-2012	
221+9	E/O		contaminer, couper et faire fosses	X	2-oct-2011	
221+18,7	E	4	écaillage		22-aout-2011	
221+20	O		rail 6 trous détecté 2012-02-12			
222+1	E	4	écaillage Hol, usure 8 tangente 44'		4-aout-2012	
222+6.5	E	4	2 écaillage Hol		2-oct-2011	
222+7	E	4	écaillage		2-oct-2011	
222+8.5	E		écaillage à vérifier		18-sept-2011	

222+9	E	4	écaillage à surveiller, morsure au sud de la TH, usure 7			17-oct-2010	
222+9.1	E	5	Écaillage au 39' (3)			3-oct-2010	
222+10	O		écaillage			25-mars-2012	
222+14	O		poteau incliné vers la voie (fissuré à la base S/C avisé)				
222+22	E		rail 6 trous, détection 08-02-2010			14-août-2011	
223,70			passage à niveau			24-juin-2012	
224,60			Passage à niveau, panneau du côté extérieur du rail levé, caoutchouc brisé, quelques crampons soulevés, panneau extérieur coté ouest arracher			31-août-2009	PK6048
224,95	E	4	rail 6 trous cassure 17 janvier 2011			11-sept-2011	
225+0	O	4	écaillage			5-juil-2010	
225+0.5	E	4	Hol, 2 écaillage, coté haut, 5-6 écaillage HOL et quelques th en place.. PH p-e			5-juil-2010	PK4707
225+1.5	E	4	écaillage			5-juil-2010	
225+5	E-O		Creuser le fossé vers le nord			27-avr-2008	
225+18.5	E	4	écaillage, coté bas			3-oct-2011	
225,92			pont				

X : Urgence 1 : Réparez dans huit jours 2 : Réparez dans 2 huit jours 3 : Planifiable 4 : à surveiller 5 : Défauts mineurs

Retour

Fire Lake - Queen

CORRECTIONS

DE	À	COTÉ	PRIORITÉ	ANOMALIES DÉTECTÉES	BT à faire	DATE	B. T.
FIRE LAKE - 226,20							
227+05		E		rail cassée 2013-01-11 19' 6" 4 trous		11-janv-2013	
227+16		O	4	écaillage th , contaminer couper coté bas		2-oct-2011	
227+17		O	5	Écaillage FF 20' RG3, baisseur		2-oct-2011	
227+19		O	5	Écaillage FF 30' RG3		2-oct-2011	
228,05		O		passage à niveau, lumière en fonction, rebalayer ballast au sud et nord du passage- rail ornière en caoutchou à fixer,, traverses du centre extérieur relevé		13-janv-2013	PL3581
229,75				passage à niveau, Lumière en fonction, enlever panneau rubber extérieur, rail ornrière en caoutchou à fixer		13-janv-2013	PL3672
231+1,5				Vérifier Low spot dans le bout du 229 au 231+1,5 devra faire le spot bientôt			
231+20		E		rail strap, support pour ballast sur 100'		24 juin 2012	
232,45				passage à niveau, Lumière en fonction, nettoyer sable nord et sud(P060764)		13 janv. 2013	
QUEEN - 232,67							

13 janvier 2013

Queen

Millaire 232,67

Retour

Nord Queen

	Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler	Coté E ou O	À surveiller		Pose
Appareil de manoeuvre	X													
Traverses d'aiguillage	X													
Tringles horizontale	X													
Plaques d'écartement	X													
Selles d'aiguillage	X													
Lame d'aiguille droite	X		X											
Contre-aiguille droite	X													
Lame d'aiguille gauche	X		X											
Contre-aiguille gauche	X													
Contre-fiches d'appuie	X													
Boulons Usiné	X													
Talons d'aiguille	X													
Éclisses	X													
Boulons déclisse	X													
Cœur de croisement	X													
Selles à crochet	X													
Boulons cœur de crois.	X													
Contre-rails	X													
Blocs de contre-rail	X													
Boulons de contre-rail	X													
Rails contre-rail	X													
Autres rails d'aiguillage	X													
Ancrages	X													
Joints isolés	X										E			
Ballast	X													
Autres observations	X													136 lbs

Bi Pose

4ième à remplacer par la bonne, no-1 courbe
 Tere CFA ouest à remplacer, mauvais modele
 Plaque d'acier intérieure veut se séparer, colle mal

1 crochet cassé Est CC (milieu du CC)
 voie principale 1 15/16, voie évitement 1 15/16 rail ouest écaillé, lock cassé
 1e boulon sud sur v/p

Notes:
 Selle d'aiguillage à 3 trous non-conformes
 Tringles: 39-1/2", 40, 41, 42
 Voie dévilement le joint au sud du contre-rail de l'aiguillage nord de la voie auxiliaire devrait également replacé pour enlever le joint
 Deverser ballast backtrack sud, 2012

13 janvier 2013	Nord Queen		Militaire 233,92										
Retour	Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler	Coté E ou O	A surveiller	
	Appareil de manoeuvre	X											
Traverses d'aiguillage	X												Déplacer la 1ère traverse pour que les pointes reposent dessus, replacer les traverses sous le TA
Tringles horizontale	X												
Plaques d'écartement	X												
Selles d'aiguillage	X												
Lame d'aiguille droite	X								X				à couper
Contre-aiguille droit	X												
Lame d'aiguille gauche	X												
Contre-aiguille gauche	X												
Contre-fiches d'appuie	X												2e quest lache
Boulons Usiné	X												
Talons d'aiguille	X												
Éclisses	X												
Boulons d'éclisse	X												
Cœur de croisement	X												11/32 pointe 0 épaulement
Selles à crochet	X												127 crochet cassé nord du cc
Boulons cœur de crois.	X												
Contre-rails	X												voie évitement 1 15/16 et rondelle cassée
Blocs de contre-rail	X												
Boulons de contre-rail	X												
Rails contre-rail	X												
Autres rails d'aiguillage	X												
Ancrages	X												
Jointis isolés	X												
Ballast	X												Manquant secteur des pointes au bout des traverses
Autres observations	X												Déplacement expansion

B1 Pose

Notes:
 Rail au nord CC écaillage (5)
 4 traverses à bourrer au nord des pointes + appareil de manoeuvre, + côté ouest
 pas de heater
 traverse au nord du drag brûlée
 très enneigé

X : Urgence 1 : Réparez dans huit jours 2 : Réparez dans 2 huitis jours 3 : Planifiable 4 : à surveiller 5 : Défauts mineurs

Retour

Queen - Rob

CORRECTIONS

DE	À	COTÉ	PRIORITÉ	ANOMALIES DÉTECTÉES	BT à faire	DATE	B. T.
QUEEN - 232,67							
NORD QUEEN - 233,92							
234.50				nouvel aiguillage hors service, aiguilles et cc en 6 trous			
235+13.8				scrap à ramasser plus vieux drum de ballast, creuser aussi avec le hy-tracker de chaque côté pour enlever le bois ,		26-avr-2010	PN1886
235+23		O		très contaminé		27-juli-2009	
ROB - 241,06							

13 janvier 3013

Rob

Millaire 241,06

Retour

Nord Rob

	Bon état	Brisure	Remplacer	Manquant	Ajustement	Serrer	Lubrifier	Soudage	Meulage	Niveler	Coté E ou O	À surveiller		Bi	Pose
Appareil de manoeuvre	X														
Traverses d'aiguillage															
Tringles horizontale	X												1e croche		
Plaques d'écartement	X														
Selles d'aiguillage	X						X						1,3,4,6,7,8,ième Est + 1, 7 et 8. Ouest lâches		
Lame d'aiguille droite	X												Éclat à 10" de la pointe		
Contre-aiguille droit	X														
Lame d'aiguille gauche	X														
Contre-aiguille gauche	X														
Contre-fiches d'appuie	X														
Boulons Usiné	X												1-2-3-4 ouest 1 lock trop grand. 7e est et ouest 1 lock cassé		
Talons d'aiguille	X														
Éclisses	X														
Boulons d'éclisse	X														
Cœur de croisement	X												5/16 pointe 1/8 épaulement		
Selles à crochet	X														
Boulons cœur de crois.	X														
Contre-rails	X														
Blocs de contre-rail	X														
Boulons de contre-rail	X														
Rails contre-rail	X														
Autres rails d'aiguillage	X														
Ancrages	X														
Jointis isolés	X														
Ballast	X														
Autres observations	X														

Notes:
 Traverses neuves à récupérer
 écartement au talon Est de 57
 dinette à stabiliser, PNs817
 aiguillage voie auxiliaire sud, remplacer traverses appareil de manoeuvre
 joints collés neufs 6 trous pas fraisé

X : Urgence 1 : Réparez dans huit jours 2 : Réparez dans 2 huitis jours 3 : Planifiable 4 : à surveiller 5 : Défauts mineurs

Retour

Rob - Wright

CORRECTIONS

DE	A	COTE	PRIORITE	ANOMALIES DETECTEES	BT à faire	DATE	B. T.
ROB - 241,06							
241+23.5		E		Rail 6 trous, cassure le 13 janvier, éclat about rail remplacer le jour même		5-juin-2011	
241.90		O		rail 6 trous, détection SGS 11-12-10, usure 10, coté haut, en voie 23' 6"		12-déc-2011	
242+0.5		O		rail 6 trous		5-juin-2011	
242,24				passage à niveau, lumière fonctionne, sable au sud et nord, rajouter un panneau au sud		13-janv-2013	
NORD ROB - 242,33							
242+19.5		E		rail 6 trous cassure 17 novembre		16-janv-2012	
243,04				passage à niveau, panneau nord rubber enlevé pour baissé le panneau, retirer panneau et nettoyer, sable au sud et nord à nettoyer(P0060761)(P0060768 changer débouindneur au sud P067046		21-nov-2011	PN5863
243,80				Batterie box, 3m installer à 5' joint short 7' 4" Sud 8' 7" Nord(est) 7'5" Nord et 15' 6" Sud (ouest) tamper 8 tie ouest et 5 est		3-juin-2012	p064150
244+15.5		O		rail 6 trous cassure		22-avr-2012	
246+6				soudure thermique face à face		13-juin-2009	
246,85		E/O		barrage de castor dans le ponceau		29-août-2010	
246,90				passage à niveau		26-fevr-2012	

249.67				passage à niveau.			31-mai-2010	
250.55	O			passage à niveau, Remplacer poteau déboudineur au nord du passage à niveau.			25-juli-2010	
252+17	E	5		3 rails 6 trous, 4 joints, 188' u-15 et 17 coté bas, éclat sur closer, RG3			22-avr-2012	
252+20.5	E	4		écaillages, à surveiller			17-déc-2012	
253,00	E			Déboiser millage			28-déc-2010	P058720
253+12	E	4		plusieurs écaillages, coté bas u-5 62'8", installer 2x39'			4-oct-2010	
253+10 à 253+11	O			accotement insuffisant et épaulement			14-sept-2008	
253+13 à 253+17	E			Baisser l'accotement avec le spreader			15-sept-2009	PN0956
253,70	E			rail 6 trous, cassure			6-nov-2012	
253+17.1 à 16.5	O			baissé l'accotement sur 1 poteau au sud du pont				PN0956
254.35				passage à niveau			4-sept-2011	
254+14,5	E			rail 6 trous, usure 2 coté haut, en voie 19' 4", cassure 6 janvier 2012			9-janv-2012	
255+10,5	O	4-5		Ecaillages au 39', RG3		X	16-oct-2011	
255+14	O	4-5		Ecaillages au 39' PH			1-aout-2010	
256,00				Déboiser millage		X	8-aout-2011	

256+6	O	4	2 écaillages au sud		X	4-oct-2010	
256+7	O	5	Écaillage Hol			17-oct-2010	
256+9	O	5	Écaillage Hol			17-oct-2010	
256+15	E		Écaillage à vérifier			4-sept-2011	
257+10	E	4	Écaillage soudure				
258+13	O		écaillage à vérifier			7-mars-2011	
258+19	O		Morsures dans le fer Intérieure, côté haut			1-août-2010	
259.10			emplacement pour la future aiguillage Wright				
259.16			nouvel aiguillage de la voie 1 hors service.				
WRIGHT - 259,40							

Assunta Suzy Mazza

De: Lavoie Claude (AVOCAT) [claude.lavoie@arcelormittal.com]
Envoyé: 26 février 2013 10:50
À: Assunta Suzy Mazza
Objet: TR: Commission des Transport du Quebec-ArcelorMittal Infrastructure

Pièces jointes: 2012-67.pdf; CovLet_Cert Holder.pdf



2012-67.pdf (36 Ko)



CovLet_Cert Holder.pdf (55 Ko)..

Voici les certificats d'assurance

Claude Lavoie I Directeur - Service juridique & Secrétaire ArcelorMittal Exploitation minière Canada s.e.n.c.
Siège administratif I 24, boul. des îles, Bureau 201, Port-Cartier (Québec) G5B 2H3, Canada Tél. : 418-766-2000 poste 2126 I Téléc. : 418-768-2038 Cell. : 418-964-6118
www.arcelormittal.com/minescanada Claude Lavoie I Manager Legal Services & Corporate Secretary ArcelorMittal Mining Canada G.P.
Legal Department I 24, boul. des îles, Suite 201, Port-Cartier (Québec) G5B 2H3, Canada T. : 418-766-2000 poste 2126 I F. : 418-768-2038 M. : 418-964-6118
www.arcelormittal.com/minescanada

-----Message d'origine-----

De : Duchesneau Francois
Envoyé : 25 février 2013 14:52
À : Lavoie Claude (AVOCAT)
Objet : FW: Commission des Transport du Quebec-ArcelorMittal Infrastructure

-----Original Message-----

From: alma.d.badilla@marsh.com [mailto:alma.d.badilla@marsh.com]
Sent: 25 février 2013 14:46
To: Duchesneau Francois
Cc: Skoczylas, Mark W; Gerry.G.Stewart@marsh.com
Subject: Commission des Transport du Quebec-ArcelorMittal Infrastructure

Please find attached the referenced Certificate, as requested.

We trust all will be found in order.

Best regards,
Alma Badilla
cc. Diane Hamilton, Chartis



Gerald Stewart

Marsh Canada Limited
161 Bay Street, Suite 1400
Toronto, ON M5J 2S4
416-868-7351 Fax 416-868-7360
Gerry.G.Stewart@marsh.com
www.marsh.com

Commission des Transport du Quebec
200 chemin Sainte-Foy, 7etage
Quebec QC G1R 5V5

February 25, 2013

Subject:
Certificate of Insurance No. 2012-67
ArcelorMittal Infrastructure Canada G.P.

As requested, please find enclosed the referenced certificate of insurance evidencing coverage that is currently in place for the captioned Insured.

We trust all will be found in order, however, should you have any questions, please do not hesitate to contact our office.

Yours truly,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'G. Stewart', written over a horizontal line.

Gerald Stewart

Copy:
Mark Skoczylas - ArcelorMittal Dofasco Inc. (Hamilton)
Francois Duchesneau, CA - ArcelorMittal Mines Canada Inc.



Certificate of Insurance

No. 2012-67

Dated: February 25, 2013

This document supersedes any certificate previously issued under this number

This is to certify that the Policy(ies) of Insurance listed below ("Policy" or "Policies") have been issued to the Named Insured Identified below for the policy period(s) indicated. This certificate is issued as a matter of information only and confers no rights upon the Certificate Holder named below other than those provided by the Policy(ies).

Notwithstanding any requirement, term or condition of any contract or any other document with respect to which this certificate may be issued or may pertain, the insurance afforded by the Policy(ies) is subject to all the terms, conditions and exclusions of such Policy(ies). This certificate does not amend, extend or alter the coverage afforded by the Policy(ies). Limits shown are intended to address contractual obligations of the Named Insured.

Limits may have been reduced since Policy effective date(s) as a result of a claim or claims.

Certificate Holder:

Commission des Transport du Quebec
200 chemin Sainte-Foy, 7^e étage
Quebec, QC G1R 5V5

Named Insured and Address:

ArcelorMittal Infrastructure Canada G.P.
1801, rue McGill College, Suite 1400
Montreal, QC H3A 2N4

This certificate is issued regarding:

Evidence of Insurance

Type(s) of Insurance	Insurer(s)	Policy Number(s)	Effective/ Expiry Dates	Sums Insured Or Limits of Liability	
COMMERCIAL GENERAL LIABILITY	Chartis Insurance Company of Canada	RMGL 3599363	Jul 01, 2012 to Jul 01, 2013	Per Occurrence	CDN 5,000,000
				Bodily Injury and Property Damage Liability	CDN 5,000,000
				Products & Completed Operations Aggregate	CDN 5,000,000
				General Aggregate	CDN 20,000,000

Additional information:

Commercial General Liability Deductible:
\$100,000 Railroad Operations
\$25,000 All Other Operations

Notice of cancellation:

Should any of the policies described herein be cancelled before the expiration date thereof, the insurer(s) affording coverage will endeavour to mail 30 days written notice to the certificate holder named herein, but failure to mail such notice shall impose no obligation or liability of any kind upon the insurer(s) affording coverage, their agents or representatives, or the issuer of this certificate.

Marsh Canada Limited

161 Bay Street, Suite 1400
Toronto, ON M5J 2S4
Telephone: 416-868-7351
Fax: 416-868-7360
Gerry.G.Stewart@marsh.com

Marsh Canada Limited

By:

Gerald Stewart

N° Demande : 130798

Assunta Suzy Mazza

De: Lavoie Claude (AVOCAT) [claude.lavoie@arcelormittal.com]
Envoyé: 26 février 2013 11:49
À: Assunta Suzy Mazza
Cc: Filiatrault, Vincent
Objet: Certificat d'aptitude temporaire
Pièces jointes: Message from KMBT_363

Bonjour Madame Mazza,

Tel que convenu lors de notre entretien téléphonique de ce jour, vous trouverez ci-joint notre demande de Certificat d'aptitude temporaire lequel devra être émis au nom d'ArcelorMittal Infrastructure Canada s.e.n.c.

Vous remerciant d'avance pour la célérité qui sera accordée à ce demande.

Veillez agréer, Madame Mazza, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Claude Lavoie | Directeur - Service juridique & Secrétaire
ArcelorMittal Exploitation minière Canada s.e.n.c.
Siège administratif | 24, boul. des Îles, Bureau 201,
Port-Cartier (Québec) G5B 2H3, Canada
Tél. : 418-766-2000 poste 2126 | Téléc. : 418-768-2038
Cell. : 418-964-6118

www.arcelormittal.com/minescanada

Claude Lavoie | Manager Legal Services & Corporate Secretary
ArcelorMittal Mining Canada G.P.
Legal Department | 24, boul. des Îles, Suite 201,
Port-Cartier (Québec) G5B 2H3, Canada
T. : 418-766-2000 poste 2126 | F. : 418-768-2038
M. : 418-964-6118
www.arcelormittal.com/minescanada



ArcelorMittal

PAR COURRIER

Le 26 février 2013

Commission des Transports du Québec
200, Chemin Sainte-Foy, 7^e étage
Québec, Québec G1R 5V5

A l'attention de Madame Mazza

Objet : Certificat d'aptitude temporaire à être émis au nom de ArcelorMittal Infrastructure Canada s.e.n.c.

Madame,

Dans le cadre d'une réorganisation corporative des activités de ArcelorMittal Mines Canada Inc. (AMMC), le chemin de fer opéré par ArcelorMittal Mines Canada Inc. (« AMMC ») sera cédé (la Cession) à ArcelorMittal Infrastructure Canada s.e.n.c. (la Société), une société en nom collectif créée en vertu d'un contrat de société en date du 19 avril 2012 en regard de laquelle AMMC est l'associé exerçant le contrôle. La Cession prendra effet le 28 février 2013.

Puisque le chemin de fer sera opéré par la Société à compter du 1^{er} mars 2013, la Société a déposé, le 28 janvier 2013, une demande de certificat d'aptitude auprès de la Commission des Transports du Québec (la Commission). Depuis le dépôt de cette demande, la Commission a accordé le numéro de dossier 125911 à la demande de certificat d'aptitude de la Société.

Nous comprenons que notre demande de certificat d'aptitude est toujours en cours d'évaluation par l'un des commissaires de la Commission. Cependant, dans le but d'éviter une interruption de nos activités, nous vous saurions gré de bien vouloir émettre un certificat d'aptitude temporaire en faveur de la Société, valide à compter du 1^{er} mars 2013. Par ailleurs, nous vous autorisons à prélever sur notre carte VISA (

) un montant de 94,50\$ couvrant les frais d'émission d'un tel certificat temporaire. Nous comprenons qu'un certificat temporaire est valide pour une durée de 45 jours à compter de son émission et espérons que ce délai permettra au commissaire en charge du dossier de la demande de la Société de rendre sa décision.

N'hésitez pas à contacter le soussigné au (418) 766-2000 poste 2126 pour toute question relative à la présente demande.

Veuillez agréer, Madame Mazza, l'expression de mes salutations distinguées.

Bien à vous,

Claude Lavoie
Secrétaire corporatif
ArcelorMittal Mines Canada inc.

Assunta Suzy Mazza

De: Lavoie Claude (AVOCAT) [claude.lavoie@arcelormittal.com]
Envoyé: 26 février 2013 10:50
À: Assunta Suzy Mazza
Objet: TR: Commission des Transport du Quebec-ArcelorMittal Infrastructure

Pièces jointes: 2012-67.pdf; CovLet_Cert Holder.pdf



2012-67.pdf (36 Ko)



CovLet_Cert Holder.pdf (55 Ko)..

Voici les certificats d'assurance

Claude Lavoie I Directeur - Service juridique & Secrétaire ArcelorMittal Exploitation minière Canada s.e.n.c.
Siège administratif I 24, boul. des Îles, Bureau 201, Port-Cartier (Québec) G5B 2H3, Canada Tél. : 418-766-2000 poste 2126 I Téléc. : 418-768-2038 Cell. : 418-964-6118
www.arcelormittal.com/minescanada Claude Lavoie I Manager Legal Services & Corporate Secretary ArcelorMittal Mining Canada G.P.
Legal Department I 24, boul. des Îles, Suite 201, Port-Cartier (Québec) G5B 2H3, Canada T. : 418-766-2000 poste 2126 I F. : 418-768-2038 M. : 418-964-6118
www.arcelormittal.com/minescanada

-----Message d'origine-----

De : Duchesneau Francois
Envoyé : 25 février 2013 14:52
À : Lavoie Claude (AVOCAT)
Objet : FW: Commission des Transport du Quebec-ArcelorMittal Infrastructure

-----Original Message-----

From: alma.d.badilla@marsh.com [mailto:alma.d.badilla@marsh.com]
Sent: 25 février 2013 14:46
To: Duchesneau Francois
Cc: Skoczylas, Mark W; Gerry.G.Stewart@marsh.com
Subject: Commission des Transport du Quebec-ArcelorMittal Infrastructure

Please find attached the referenced Certificate, as requested.

We trust all will be found in order.

Best regards,
Alma Badilla
cc. Diane Hamilton, Chartis



Gerald Stewart

Marsh Canada Limited
161 Bay Street, Suite 1400
Toronto, ON M5J 2S4
416-868-7351 Fax 416-868-7360
Gerry.G.Stewart@marsh.com
www.marsh.com

Commission des Transport du Quebec
200 chemin Sainte-Foy, 7^e étage
Quebec QC G1R 5V5

February 25, 2013

Subject:
Certificate of Insurance No. 2012-67
ArcelorMittal Infrastructure Canada G.P.

As requested, please find enclosed the referenced certificate of insurance evidencing coverage that is currently in place for the captioned Insured.

We trust all will be found in order, however, should you have any questions, please do not hesitate to contact our office.

Yours truly,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'G. Stewart', written over a horizontal line.

Gerald Stewart

Copy:
Mark Skoczylas - ArcelorMittal Dofasco Inc. (Hamilton)
Francois Duchesneau, CA - ArcelorMittal Mines Canada Inc.



Certificate of Insurance

No. 2012-67

Dated: February 25, 2013

This document supersedes any certificate previously issued under this number

This is to certify that the Policy(ies) of Insurance listed below ("Policy" or "Policies") have been issued to the Named Insured identified below for the policy period(s) indicated. This certificate is issued as a matter of information only and confers no rights upon the Certificate Holder named below other than those provided by the Policy(ies).

Notwithstanding any requirement, term or condition of any contract or any other document with respect to which this certificate may be issued or may pertain, the Insurance afforded by the Policy(ies) is subject to all the terms, conditions and exclusions of such Policy(ies). This certificate does not amend, extend or alter the coverage afforded by the Policy(ies). Limits shown are intended to address contractual obligations of the Named Insured.

Limits may have been reduced since Policy effective date(s) as a result of a claim or claims.

Certificate Holder: Commission des Transport du Quebec 200 chemin Sainte-Foy, 7e tage Quebec, QC G1R 5V5	Named Insured and Address: ArcelorMittal Infrastructure Canada G.P. 1801, rue McGill College, Suite 1400 Montreal, QC H3A 2N4
--	---

This certificate is issued regarding:

Evidence of Insurance

Type(s) of Insurance	Insurer(s)	Policy Number(s)	Effective/ Expiry Dates	Sums Insured Or Limits of Liability	
COMMERCIAL GENERAL LIABILITY	Chartis Insurance Company of Canada	RMGL 3599363	Jul 01, 2012 to Jul 01, 2013	Per Occurrence	CDN 5,000,000
				Bodily Injury and Property Damage Liability	CDN 5,000,000
				Products & Completed Operations Aggregate	CDN 5,000,000
				General Aggregate	CDN 20,000,000

Additional information:

Commercial General Liability Deductible:
\$100,000 Railroad Operations
\$25,000 All Other Operations

Notice of cancellation:

Should any of the policies described herein be cancelled before the expiration date thereof, the insurer(s) affording coverage will endeavour to mail 30 days written notice to the certificate holder named herein, but failure to mail such notice shall impose no obligation or liability of any kind upon the insurer(s) affording coverage, their agents or representatives, or the issuer of this certificate.

Marsh Canada Limited 161 Bay Street, Suite 1400 Toronto, ON M5J 2S4 Telephone: 416-868-7351 Fax: 416-868-7360 Gerry.G.Stewart@marsh.com	Marsh Canada Limited By:  Gerald Stewart
---	--

De : [Jean Giroux](#)
A : "[Lavoie Claude \(AVOCAT\)](#)"
Objet : RE: Arcelormittal Infrastructure Canada S.E.N.C. Certificat d'aptitude
Date : 19 mars 2013 09:36:49

Merci.

Bonne journée.

Jean Giroux, vice-président

Commission des transports du Québec

418-266-0350 poste 2004

De : Lavoie Claude (AVOCAT) [<mailto:claudio.lavoie@arcelormittal.com>]
Envoyé : 18 mars 2013 16:49
À : Jean Giroux
Objet : RE: Arcelormittal Infrastructure Canada S.E.N.C. Certificat d'aptitude

Bonjour M. Giroux,

Pour faire suite à votre courriel de ce jour, voici les informations demandées :

- 1) Les Associés de ArcelorMittal Infrastructure Canada s.e.n.c. sont :
 - ArcelorMittal Mines Canada Inc. (détient un intérêt de 88.954545% dans la s.e.n.c.)
 - 8109826 Canada Inc. (détient un intérêt de 11.045454% dans la s.e.n.c.)
- 2) Les Membres du Comité de direction (équivalent des administrateurs) de ArcelorMittal Infrastructure Canada s.e.n.c. sont :
 - Daniel D'Auteuil
 - Kleber De Souza E Silva
 - Simon Wandke
 - Anne Van Ysendyck
 - Hak Kyun Shin
 - Mou-Pin Wang
- 3) Les Dirigeants de ArcelorMittal Infrastructure Canada s.e.n.c. sont :
 - Stephen J. Wood (Président)
 - Claude Jacob (Directeur Général, Chemin de fer)
 - Valmont Samuel (Directeur Général, Port)
 - Anne-Marie Bossé (Secrétaire)

Si vous avez des questions à ce sujet, n'hésitez pas à communiquer avec le soussigné.

Meilleures salutations,

Claude Lavoie | Directeur - Service juridique & Secrétaire
ArcelorMittal Exploitation minière Canada s.e.n.c.
Siège administratif | 24, boul. des Îles, Bureau 201,
Port-Cartier (Québec) G5B 2H3, Canada

Tél. : 418-766-2000 poste 2126 | Téléc. : 418-768-2038

Cell. : 418-964-6118

www.arcelormittal.com/minescanada

Claude Lavoie | Manager Legal Services & Corporate Secretary

ArcelorMittal Mining Canada G.P.

Legal Department | 24, boul. des Îles, Suite 201,

Port-Cartier (Québec) G5B 2H3, Canada

T. : 418-766-2000 poste 2126 | F. : 418-768-2038

M. : 418-964-6118

www.arcelormittal.com/minescanada

De : Jean Giroux [mailto:Jean.Giroux@ctq.gouv.qc.ca]

Envoyé : 18 mars 2013 12:15

À : Lavoie Claude (AVOCAT)

Objet : Arcelormittal Infrastructure Canada S.E.N.C. Certificat d'aptitude

Maitre,

Je suis saisi du dossier précité pour examen et disposition finale.

Pour me permettre de compléter la préparation de la décision pouvez-vous me confirmer quels sont, en date d'aujourd'hui, les partenaires, les administrateurs et les principaux dirigeants de Arcelormittal Infrastructure Canada S.E.N.C.

Votre réponse nous permettra de clarifier le tout puisque dans les documents que vous avez soumis on retrouve les mentions suivantes:

(GENERAL PARTNERSHIP AGREEMENT)

5.2 Initial Contribution of the Partners

Each Partner hereby contributes the following amounts in cash to the Partnership:

Partner	Initial Capital Contribution	Units
AMMC	\$99	99
Ore Sales Canada	\$1	1

ET

(Annexe A à la lettre du 28 janvier 2013)

Associés à compter du 28 février 2013

ArcelorMittal Mines Canada Inc.

8109826 Canada Inc.

Administrateurs et officiers

Veuillez noter qu'en date des présentes, la Société en nom collectif est gérée par AMMC. Il est prévu qu'au

cours de l'année 2013, AMMC cesse d'être le gérant de la Société en nom collectif et qu'un comité de gestion

soit mis en place. Les administrateurs et dirigeants de AMMC sont listés ci-dessous:

• Administrateurs

0 Kleber De Souza E Silva;

0 Ram Chandra Saraf;

0 Philippus F. Du Toit;

0 Peter Kukielski; et

0 Stephen J. Wood.

• Dirigeants

0 Serge Miller, Président

0 Claude Lavoie, Secrétaire.

Qui donc de ARCELORMITTAL ORE SALES CANADA LTD. ou de 8109826 Canada Inc. est désormais associés de ArcelorMittal Mines Canada Inc. ?

Veuillez nous répondre par courriel à l'adresse ci-haut au plus tard le 25 mars 2013 pour que la décision soit rendue avant l'expiration du certificat temporaire le 14 avril 2013.

Bonne fin de journée

Jean Giroux, vice-président

Commission des transports du Québec

418-266-0350 poste 2004



ArcelorMittal

Port-Cartier, 30 mai 2014

Commission des transports du Québec
545, boulevard Crémazie Est, bureau 1000
Montréal (Québec) H2M 2V1

Objet : Certificat d'aptitude 3-Q-900023-001A

Madame, Monsieur,

Nous vous soumettons que dans le cadre d'une réorganisation interne, ArcelorMittal Mines Canada Inc. a cédé la totalité de tous ses éléments d'actifs et obligations reliés à au transport ferroviaire, y compris les licences qu'elle détenait, à ArcelorMittal Infrastructure Canada s.e.n.c, société en nom collectif créée respectivement en vertu d'un contrat de société en date du 2 mai 2012.

La présente se veut donc un avis de résiliation du certificat d'aptitude au nom d'ArcelorMittal Mines Canada Inc. ayant le numéro 3-Q-900023-001A et ce, en date du 22 mars 2013, date correspondant à l'émission du certificat au nom ArcelorMittal Infrastructure Canada s.e.n.c.

Espérant le tout conforme, nous vous prions de recevoir nos salutations les plus distinguées.

Anné-Marie Bossé
Secrétaire corporatif



ARCELORMITTAL MINES CANADA INC.

(the Corporation)

CERTIFICATE

CHANGE OF OFFICERS

RESOLVED:

That pursuant to the aforementioned appointment, the current officers of the Corporation be and are as follows:

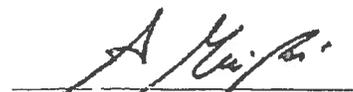
<u>NAME</u>	<u>OFFICE</u>
Stephen J. Wood	President
Anne-Marie Bossé	Corporate Secretary

That any director or officer of the Corporation be and is hereby authorized for and on behalf and in the name of the Corporation to sign, seal, execute and deliver any all documents, and to do and perform all such other acts as may be considered necessary or desirables to give effect to the foregoing, including the filing of prescribed forma with the appropriate authorities.

CERTIFICAT

Je, soussignée, Anne-Marie Bossé, Secrétaire d'ArcelorMittal Mines Canada Inc. certifie par la présente que le texte qui précède est une copie véridique d'une résolution adoptée par le Conseil d'administration de ArcelorMittal Mines Canada Inc., le 18 mars 2014.

EN FOI DE QUOI, j'ai signé à Montréal, Province de Québec, ce 30^e jour du mois de mai 2014.



Anne-Marie Bossé
Secrétaire

DATE/HEURE RÉCEPTION
5 septembre 2014 12:14:31 UTC-04:00

EXPÉDITEUR
8197973626

DURÉE PAGES
12min 17sec 23

ÉTAT
Nouveau

8197973626

12:27:59 PM 05-09-2014

1 / 23



TRANSPORT
THÉRIEN inc

TÉLÉCOPIE

A :	DE :
Nom : Service à la clientèle	François Barrette, directeur
	TRANSPORT THÉRIEN INC.
Organisme : Commission des Transports du Québec	3280, rue Saguenay Rouyn-Noranda (Québec) J9Y 0E2
	Téléphone : (819) 797-3202 #223
Télécopieur : (418) 644-8034	Télécopieur : (819) 797-3626
	Courriel : f.barrette@autobusmaheux.qc.ca
Date : 05 09 2014 jour mois année	Nombre de page incluant celle-ci : 23.

Objet : Maintien des permis

Message :

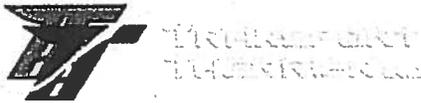
Bonjour,

Vous trouverez ci-joint les documents relatifs à notre demande de maintien des permis.

Recevez, nos salutations distinguées.

François Barrette

Note de confidentialité: Propriété de l'entité ci-haut mentionnée. Le contenu de ce message télécopié concerne uniquement le destinataire ou l'entité désigné ci-dessus et peut être confidentiel. Si vous n'êtes pas le destinataire de ce message, il est interdit de divulguer, de distribuer ou de photocopier les renseignements de cette communication. Si vous l'avez reçu par erreur, veuillez nous aviser par téléphone au numéro suivant : (819) 797-3200.



Le 4 septembre 2014

PAR TÉLÉCOPIEUR

Télécopieur : 1-418-644-8034

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
Service à la clientèle
200, chemin Ste-Foy
Québec (Québec) G1R 5V5

**Objet : Demande de maintien des permis
8-Q-000167-001A, 8-Q-000167-002F, 8-Q-000167-003A**

Madame, Monsieur,

Suite au changement d'actionnariat de Transport Therrien inc., nous introduisons auprès de la Commission des transports du Québec, une demande de maintien des permis tel que cité en objet.

Vous trouverez ci-joint tous les documents relatifs à notre demande, de même que les informations relatives à la carte de crédit devant couvrir les frais inhérents à notre demande.

N'hésitez pas à communiquer avec le soussigné pour toute autre information au 819-797-3202, poste 223.

Espérant le tout conforme, recevez, Madame, Monsieur, l'assurance de notre collaboration et nos salutations distinguées.

TRANSPORT THERRIEN INC.

François Barrette
Directeur

p. j.

Les renseignements requis au formulaire sont nécessaires pour traiter votre demande. Les renseignements confidentiels le demeureront sauf dans la mesure prévue par les lois administrées par la Commission des transports du Québec. Ces renseignements peuvent être communiqués à un autre organisme public, s'il y a lieu, dans le cadre d'une entente à cette fin aux termes de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels.

IMPORTANT

La section « Documents exigés » vous renseigne sur les documents que vous devez joindre à votre demande et l'annexe 1 vous renseigne sur les catégories d'autobus et de permis.

Espace réservé à l'usage de la CTQ

N° entrée :

N° encaissement :

N° réf./dem. :

1 – Identification du demandeur ou de l'acheteur

Entreprise

TRANSPORT THERRIEN INC.

Nom de l'entreprise

1 1 6 9 9 0 2 4 1 9

Numéro d'entreprise du Québec – NEQ

Autre nom sous lequel le permis sera exploité, s'il y a lieu.

Individu

Masculin Féminin

Nom

Prénom

Numéro d'entreprise du Québec – NEQ

Autre nom sous lequel le permis sera exploité, s'il y a lieu.

Adresse d'affaires (Si vous faites affaire à partir de votre domicile, cette adresse devient votre adresse d'affaires.)

6

RUE DU CAMP

Numéro

Rue

Appartement

FERMONT

Ville, village ou municipalité

Québec

Province

G 0 G 1 J 0

Code postal

8 1 9 7 9 7 3 2 0 2

Ind. rég. Téléphone

Poste

Ind. rég. Cellulaire

8 1 9 7 9 7 3 6 2 6

Ind. rég. Télécopieur*

Adresse de courrier électronique*

*J'accepte de recevoir par télécopieur ou par courrier électronique tout document qui m'est destiné au numéro de télécopieur ou à l'adresse de courrier électronique inscrits ci-dessus et je m'engage à aviser la Commission de tout changement.

S.V.P. : Envoyer la correspondance au
3280, rue Sugruey Rouyn-Noranda J9Y 0E2

Merci!

2 – Nature de la demande

Sélectionnez le type de demande que vous introduisez :

Transport de personnes par autobus	Sections à remplir	Location d'autobus	Sections à remplir
<input type="radio"/> Permis régulier – maximum 5 ans	3, 5, 6, 7	<input type="radio"/> Permis de location d'autobus	6, 7
<input type="radio"/> Permis temporaire – maximum 45 jours		<input type="radio"/> Permis spécial de location d'autobus – moins de 1 an	
<input type="radio"/> Permis spécial – moins de 1 an		<input type="radio"/> Permis temporaire de location d'autobus moins de 45 jours	
<input type="radio"/> Permis – durée inférieure à 60 jours		<input type="radio"/> Maintien de permis de location d'autobus	4, 7
<input type="radio"/> Modification de permis	4, 5, 6, 7	<input type="radio"/> Demande de transfert de permis de location d'autobus	4, 6, 7
<input type="radio"/> Transfert partiel de permis			
<input type="radio"/> Transfert de permis			
<input type="radio"/> Renouvellement de permis – maximum 5 ans			
<input checked="" type="radio"/> Maintien de permis	4, 5, 7		
<input type="radio"/> Suppression de services – urbain ou interurbain	4, 6, 7		

3 – Demande de permis

Si vous demandez plus d'un permis, utiliser une annexe.

Cochez la case correspondant à la catégorie de permis que vous demandez (consultez l'annexe 1) :

Cochez la case correspondant à la catégorie de permis que vous demandez (consultez l'annexe 1) :		Sections à remplir	
<input type="checkbox"/> Urbain	A, B, C, E, F, G	<input type="checkbox"/> Transport des élèves	A, C, D, E, F, G
<input type="checkbox"/> Interurbain	A, B, C, E, F, G	<input type="checkbox"/> Par abonnement	A, C, D, E, F, G
<input type="checkbox"/> Aéroportuaire	A, B, C, D, E, F, G	<input type="checkbox"/> Nolisé	A, C, E, F, G
<input type="checkbox"/> Touristique	A, B, C, E, F, G	<input type="checkbox"/> Expérimental (permis non renouvelable)	A, B, C, D, E, F, G, H

A – Territoire

Inscrivez le nom des territoires et identifiez les points d'origine et de destination, s'il y a lieu :

B – Parcours

Décrivez le parcours. Pour le transport TOURISTIQUE, indiquez aussi les endroits visités et la durée du parcours :

C – Horaire et fréquence

Indiquez l'horaire et la fréquence :

Si catégorie Touristique : Tarification établie par passager Tarification établie par véhicule

D – Clientèle

Décrivez la clientèle. Pour le transport DES ÉLÈVES, indiquez aussi les noms des établissements desservis :

E – Catégories d'autobus (consultez l'annexe 1)

Catégorie 1 Catégorie 2 Catégorie 3 Catégorie 4 Catégorie 5 Catégorie 6 Catégorie 7

F – Durée

G – Condition(s) d'exploitation

H – Permis expérimental

Nouvel équipement Nouveau service

4 – Autres demandes

	Sections à remplir		Sections à remplir
<input type="radio"/> Modification de permis	C, D	<input type="radio"/> Renouvellement de permis	C, E
<input type="radio"/> Transfert partiel de permis	A, B, C	<input checked="" type="radio"/> Maintien de permis	C
<input type="radio"/> Transfert de permis	A, C	<input type="radio"/> Suppression de services – urbain ou interurbain	C, F

A – Identification et déclaration du vendeur

Nom _____ Prénom _____

Nom de l'entreprise _____

Ind. rég. Téléphone _____ Poste _____ Ind. rég. Cellulaire _____ Ind. rég. Télécopieur* _____

Adresse de courrier électronique* _____

*J'accepte de recevoir par télécopieur ou par courrier électronique tout document qui m'est destiné au numéro de télécopieur ou à l'adresse de courrier électronique inscrits ci-dessus et je m'engage à aviser la Commission de tout changement.

Je déclare solennellement que tous les renseignements fournis sont vrais et exacts.

Signature du vendeur _____ Nom (en majuscules) _____ Année _____ Mois _____ Jour _____

B – Éléments transférés

Décrivez les éléments du permis que vous désirez transférer :

C – Permis visé(s) (Si l'espace alloué est insuffisant, utilisez une annexe.)

B Q 0 0 0 1 6 7 0 0 1 A	B Q 0 0 0 1 6 7 0 0 2 F	B Q 0 0 0 1 6 7 0 0 3 A
Numéro	Numéro	Numéro

D – Description des modifications demandées

E- Durée

F – Suppression de services

Cochez la case correspondant à la suppression que vous demandez :

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Suppression totale permanente de services | <input type="checkbox"/> Suppression totale temporaire de services |
| <input type="checkbox"/> Suppression partielle permanente de services | <input type="checkbox"/> Suppression partielle temporaire de services |

Période de la suppression temporaire : **Début** **Fin**

Année	Mois	Jour	Année	Mois	Jour
-------	------	------	-------	------	------

Service visé par la suppression partielle :

5 – Infractions

Au cours des 5 dernières années, avez-vous été déclaré coupable d'une infraction à la Loi sur les transports ou à un règlement adopté en vertu de cette Loi et pour laquelle le pardon n'a pas été obtenu ? Non Oui

Dans l'affirmative, combien de fois ?

6 – Taux et tarifs

A – Catégorie Nollisé

Si l'espace est insuffisant, joindre un document mentionnant vos taux et tarifs.

Taxes incluses : Oui Non

IMPORTANT : indiquez les tarifs dans les cases appropriées. Si vous indiquez un tarif ferme, vous ne devez pas inscrire de tarifs minimum et maximum ou vice-versa.

Catégories d'autobus	Catégorie 1	Catégorie 2	Catégorie 3	Catégorie 4	Catégorie 5	Catégorie 6	Catégorie 7
Avec passagers							
Prix au km ferme							
Prix au km minimum							
Prix au km maximum							
Sans passagers							
Prix au km ferme							
Prix au km minimum							
Prix au km maximum							
Prix horaire							
Ferme							
Minimum							
Maximum							
Heures minimales facturées							
Prix journalier							
Ferme							
Minimum							
Maximum							
Supplément							
Fin de semaine							
Jours fériés							
Arrêt de nuit							
Second chauffeur							

Inscrivez ci-dessous toute information additionnelle jugée utile :

B – Autres catégories de permis

Si l'espace est insuffisant, joindre un document mentionnant vos taux et tarifs.

Taxes incluses : Oui Non

7 – Déclaration et signature

Dans le cas d'une demande de permis expérimental, j'autorise un inspecteur de la Commission ou du ministère des Transports à assister aux essais et à procéder à leur évaluation.

Je déclare solennellement connaître les lois et règlements régissant le transport relatif aux véhicules lourds et que tous les renseignements fournis sont vrais et exacts.

Signature  FRANÇOIS BARRETTE
 Nom (en majuscules)

2 0 1 4 0 9 0 4
 Année Mois Jour

Fausse déclaration

Quiconque fait une fausse déclaration ou fournit de faux renseignements commet une infraction et est passible, en plus des frais, des peines prévues par la loi et d'une sanction par la Commission.

Frais exigés

Afin de déterminer les frais que vous devez joindre à votre demande et les modes de paiement possibles, veuillez consulter la section « Autobus » de la Liste des frais et droits (CTQ-321), disponible sur notre site internet.

Renseignements généraux

Faites parvenir le formulaire signé accompagné du paiement et des documents exigés:

Par la poste	Commission des transports du Québec 200, chemin Sainte-Foy, 7 ^e étage Québec (Québec) G1R 5V5	
Par courrier électronique	courrier@ctq.gouv.qc.ca	
Par télécopieur	418 644-8034	
En personne	545, boulevard Crémazie Est 10 ^e étage, Bureau 1000, Montréal	200, chemin Sainte-Foy, 7 ^e étage Québec
Ligne sans frais	1 888 461-2433	
Adresse Internet	www.ctq.gouv.qc.ca	

**HISTORIQUE DE L'ACTIONNARIAT DE TRANSPORT THERRIEN INC.
DEPUIS LE 31 MARS 2014**

Je, soussigné, PIERRE MAHEUX, président de la société Transport Therrien inc., (NEQ : 1169902419) déclare que les informations ci-après mentionnées sont exactes et complètes.

ÉTAPE 1 :

**ACTIONNARIAT DE TRANSPORT THERRIEN INC.
NEQ : 1143031442**

31 MARS 2014

Nom : Joël Therrien
Adresse : 39, rue Collin, CP 2071, Fermont (Québec) G0G 1J0
Actions votantes en circulation : 100 actions ordinaires catégorie «A»
Pourcentage de détention : 100%

ÉTAPE 2 :

**ACTIONNARIAT DE TRANSPORT THERRIEN INC.
NEQ : 1143031442**

1^{er} AVRIL 2014

Nom : 9298-7411 Québec inc.
Adresse : 156, RTE 393, CP 277, La Sarre (Québec) J9Z 2X5
Actions votantes en circulation : 100 actions ordinaires catégorie «A»
Pourcentage de détention : 100%

**ACTIONNARIAT DE 9298-7411 QUÉBEC INC.
NEQ : 1169902419**

1^{er} AVRIL 2014

Nom : Gestion Ovalta Ltée
Adresse : 156, RTE 393, CP 277, La Sarre (Québec) J9Z 2X5
Actions votantes en circulation: 100 actions catégorie «A»
Pourcentage de détention : 100%

ÉTAPE 3 :**ACTIONNARIAT DE TRANSPORT THERRIEN INC. (société issue de la fusion)**
NEQ : 11699024191^{er} AVRIL 2014

Fusion de 9298-7411 Québec inc. (NEQ : 1169902419) et Transport Therrien inc. (NEQ : 1143031442)

Nom : Gestion Ovalta Ltée
Adresse : 156, RTE 393, CP 277, La Sarre (Québec) J9Z 2X5
Actions votantes en circulation: 100 actions catégorie «A»
Pourcentage de détention : 100%

SIGNÉ à Rouyn-Noranda, le 3 Sept 2014

PIERRE MAHEUX

Rechercher une entreprise au registre

État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises

Renseignements en date du 2014-09-05 11:44:48

État des informations

Identification de l'entreprise

Numéro d'entreprise du Québec (NEQ)	1169902419
Nom	TRANSPORT THERRIEN INC.

Adresse du domicile

Adresse	156 RTE 393 CP 277 LA SARRE Québec J9Z2X5 Canada
---------	---

Adresse du domicile élu

Nom de l'entreprise	AUTOBUS MAHEUX LTEE
Nom de la personne physique	
Nom de famille	PERREAULT
Prénom	CAROLINE

Adresse	3280 rue Saguenay Rouyn-Noranda (Québec) J9Y0E2 Canada
---------	--

Immatriculation

Date d'immatriculation	2014-03-11
Statut	Immatriculée
Date de mise à jour du statut	2014-03-11
Date de fin de l'existence	Aucune date de fin d'existence n'est déclarée au registre.

Forme juridique

Forme juridique	Société par actions ou compagnie
Date de la constitution	2014-03-11 Constitution
Régime constitutif	QUÉBEC : Loi sur les sociétés par actions (RLRQ, C. S-31.1)
Régime courant	QUÉBEC : Loi sur les sociétés par actions (RLRQ, C. S-31.1)

Dates des mises à jour

Date de mise à jour de l'état de renseignements	2014-04-02
Date de la dernière déclaration de mise à jour annuelle	Aucune déclaration de mise à jour annuelle n'a été produite à ce jour.
Date de fin de la période de production de la déclaration de mise à jour annuelle	

Faillite

L'entreprise n'est pas en faillite.

Fusion et scission

La personne morale a fait l'objet de fusion(s).

Type	Loi applicable	Date	Nom et domicile de la personne morale	Composante	Résultante
Fusion simplifiée	QUÉBEC : Loi sur les sociétés par actions (RLRQ, C. S-31.1)	2014-04-01	TRANSPORT THERRIEN INC.	1143031442	1169902419

Continuation et autre transformation

Aucune continuation ou autre transformation n'a été déclarée.

Liquidation ou dissolution

Aucune intention de liquidation ou de dissolution n'a été déclarée.

Activités économiques et nombre de salariés

1^{er} secteur d'activité

Code d'activité économique (CAE)	7215
Activité	Sociétés de portefeuille (holdings)
Précisions (facultatives)	GESTION

2^e secteur d'activité

Aucun renseignement n'a été déclaré.

Nombre de salariés

Nombre de salariés au Québec

Aucun

Convention unanime, actionnaires, administrateurs, dirigeants et fondé de pouvoir

Actionnaires

Premier actionnaire

Le premier actionnaire est majoritaire.

Nom

GESTION OVALTA LTÉE

Adresse

156 RTE 393 CP 277 LA SARRE Québec J9Z2X5
Canada

Convention unanime des actionnaires

Il n'existe pas de convention unanime des actionnaires.

Liste des administrateurs

Nom de famille

MAHEUX

Prénom

PIERRE

Date du début de la charge

2014-03-11

Date de fin de la charge

Fonctions actuelles

Président

Adresse

84 av. des Îles Rouyn-Noranda (Québec) J9Y0E6
Canada

Nom de famille

BARRETTE

Prénom

FRANÇOIS

Date du début de la charge

2014-03-11

Date de fin de la charge

Fonctions actuelles

Vice-président

Adresse

246 rue des Outardes Rouyn-Noranda (Québec)
J9Y0E5 Canada

Nom de famille

PERREAULT

Prénom

CAROLINE

Date du début de la charge

2014-03-11

Date de fin de la charge

Fonctions actuelles

Secrétaire

Adresse

285 av. de la Bonaventure Rouyn-Noranda (Québec)
J9X5J3 Canada

Nom de famille

MAHEUX

Prénom	SYLVIE
Date du début de la charge	2014-03-11
Date de fin de la charge	
Fonctions actuelles	Administrateur
Adresse	10420 ch. des Sapins Rouyn-Noranda (Québec) J9Y0J4 Canada

Nom de famille	BARRETTE
Prénom	UGO
Date du début de la charge	2014-03-11
Date de fin de la charge	
Fonctions actuelles	Administrateur
Adresse	340 av. Dufresnoy Rouyn-Noranda (Québec) J9X6L5 Canada

Dirigeants non membres du conseil d'administration

Aucun dirigeant non membre du conseil d'administration n'a été déclaré.

Fondé de pouvoir

Aucun fondé de pouvoir n'a été déclaré.

Administrateurs du bien d'autrui

Aucun administrateur du bien d'autrui n'a été déclaré.

Établissements

Aucun établissement n'a été déclaré.

Documents en traitement

Aucun document n'est actuellement traité par le Registraire des entreprises.

Index des documents

Documents conservés

Type de document	Date de dépôt au registre
Certificat de fusion	2014-04-02
Déclaration initiale	2014-03-11
Certificat de constitution	2014-03-11

Index des noms

Date de mise à jour de l'index des noms	2014-04-01
---	------------

Nom

Nom	Versions du nom dans une autre langue	Date de déclaration du nom	Date de déclaration du retrait du nom	Situation
TRANSPORT THERRIEN INC.		2014-04-01		En vigueur
9298-7411 Québec Inc.		2014-03-11	2014-04-01	Antérieur

Autres noms utilisés au Québec

Aucun autre nom utilisé au Québec n'a été déclaré.

Québec 

© Gouvernement du Québec

Registraire
des entreprises

Québec

Nom LESSARD HURTUBISE
NOTAIRES INC.
Numéro d'entreprise du Québec
(NEQ) 1166619685

9298-7411 Québec Inc.
NEQ: 1169902419

Produire des statuts de fusion simplifiée

Vérification des renseignements

Vérifiez les renseignements que vous avez fournis. Avant de transmettre la demande, **sélectionnez une option à la section Certification**. Vous pouvez imprimer cette page pour référence ultérieure.

Identification de l'entreprise

Numéro d'entreprise du Québec (NEQ)	1169902419
Nom	9298-7411 Québec inc.

Sociétés fusionnantes

Numéro d'entreprise du Québec (NEQ)	1143031442
Nom	TRANSPORT THERRIEN INC.
Administrateur ou dirigeant autorisé à signer les statuts	MAHEUX PIERRE

Numéro d'entreprise du Québec (NEQ)	1169902419
Nom	9298-7411 Québec Inc.
Administrateur ou dirigeant autorisé à signer les statuts	MAHEUX PIERRE

Nom de la société par actions

Nom	TRANSPORT THERRIEN INC.
-----	-------------------------

Capital-actions, restrictions sur le transfert des titres ou des actions, limites imposées aux activités et autres dispositions

Capital-actions

Fichier	Annexe A, capital-actions 11 cat. (LSAQ).pdf
---------	--

Restrictions sur le transfert des titres ou des actions

Fichier	Annexe B, restrictions (LSAQ).PDF
---------	-----------------------------------

Limites imposées aux activités

Aucune limite

Autres dispositions

Fichier

Annexe C, autres dispositions (LSAQ).PDF

Administrateurs**Nombre d'administrateurs**

Nombre d'administrateurs

1 à 10

Date et heure à attribuer au certificat

Date de réception des statuts par le Registraire des entreprises

Personne à contacter**Identification**

Nom de famille

LESSARD

Prénom

CAROLINE

Mode de communication préféré

Courriel

Coordonnées de correspondanceAdresse de
courriel

lessardc@jurisconseil.com

Téléphone 819 762-1761 poste 1212

Adresse de correspondance

Adresse

116 8e Rue
Rouyn-Noranda (Québec) J9X2A6
Canada

Traitement prioritaire

Cette demande fait l'objet d'un traitement prioritaire.

Détail de la facture

Description	Année visée	Quantité	Montant
Statuts de fusion simplifiée d'une société par actions			319,00 \$
Service prioritaire			159,50 \$
Montant total			478,50 \$

Certification**Choix***

- Je suis la personne tenue de signer le document et je déclare que les renseignements sont exacts et complets.
- Je suis la personne autorisée à transmettre ce document au nom de ceux qui doivent le signer. J'ai vérifié leur identité et tous déclarent que les renseignements sont exacts et complets.
- Je suis la personne autorisée à transmettre ce document pour le compte du représentant des personnes tenues de le signer. Le représentant m'assure avoir vérifié l'identité de ces personnes et que toutes lui ont déclaré que les renseignements sont exacts et complets.

TRÈS IMPORTANT

La présente demande sera traitée seulement si vous acquittez les frais exigés dans un délai de 10 jours suivant la transmission de la demande. Après ce délai, votre demande pourrait être annulée.

Québec 

© Gouvernement du Québec



Québec



REZ-103 (2012-11)

Certificat de fusion

Loi sur les sociétés par actions (L.R.Q., c. S-31.1)

J'atteste que les sociétés mentionnées dans les statuts de fusion ont fusionné en vertu de la Loi sur les sociétés par actions le 01 avril 2014 en une seule société par actions sous le nom

TRANSPORT THERRIEN INC.



Déposé au registre le 2 avril 2014 sous le numéro d'entreprise du Québec 1169902419.



Registraire des entreprises



REZ-910 (2012-11)

Page 1 de 2

Statuts de fusion Fusion simplifiée

Pour les statuts de fusion simplifiée seulement.
Numéro d'entreprise
du Québec (NEQ) : 1169902419

Loi sur les sociétés par actions, L.R.Q., c. S-31.1

1 Nom de la société par actions

TRANSPORT THERRIEN INC.

Version(s) du nom de la société dans une autre langue que le français, s'il y a lieu

2 Capital-actions

Annexe A, capital-actions 11 cat. (LSAQ)

3 Modalités de conversion et de paiement des actions des sociétés fusionnantes, s'il y a lieu

4 Restrictions sur le transfert des titres ou des actions, s'il y a lieu

Annexe B, restrictions (LSAQ)

5 Nombre d'administrateurs

Nombre fixe
ou
Nombre minimal 1
Nombre maximal 10

6 Limites imposées aux activités, s'il y a lieu

7 Autres dispositions, s'il y a lieu

Annexe C, autres dispositions (LSAQ)

8 Date et heure à attribuer au certificat, s'il y a lieu

Date Heure

9 Sociétés fusionnantes

105629

REZ-910 (2012-11)

Page 2 de 2

Nom de la société

TRANSPORT THERRIEN INC.

Numéro d'entreprise du Québec (NEQ) 1143031442

Nom de l'administrateur ou du dirigeant autorisé

PIERRE MAHEUX

Signature électronique de

PIERRE MAHEUX

Nom de la société

9298-7411 Québec Inc.

Numéro d'entreprise du Québec (NEQ) 1169902419

Nom de l'administrateur ou du dirigeant autorisé

PIERRE MAHEUX

Signature électronique de

PIERRE MAHEUX

Réservé à l'administration

Numéro de référence de la demande : 020200020693342

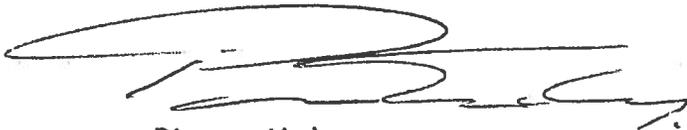
Numéro d'entreprise du Québec (NEQ) :

Désignation numérique :

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL
de la réunion des administrateurs
de la compagnie TRANSPORT THERRIEN INC.
tenue à Rouyn-Noranda, le lundi 11 août 2014

IL EST RÉSOLU QUE monsieur François Barrette soit autorisé à faire et présenter la demande de maintien des permis 8-Q-000167-001A, 8-Q-000167-002F, 8-Q-000167-003A, pour et au nom de Transport Therrien inc.

Signé à Rouyn-Noranda
Ce onzième jour d'août 2014



Pierre Maheux
Président

DATE/HEURE RÉCEPTION
9 septembre 2014 12:57:15 UTC-04:00

EXPÉDITEUR
8197973626

DURÉE
1 min 34sec 3

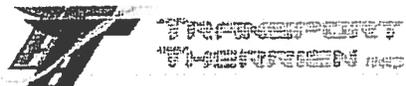
PAGES

ÉTAT
Nouveau

8197973626

01:21:37 PM 09-09-2014

1 / 3



TÉLÉCOPIE

À :	DE :
Nom : Mireille	François Barrette, directeur
Organisme : Commission des Transports du Québec	TRANSPORT THERRIEN INC. 3280, rue Saguenay Rouyn-Noranda (Québec) J9Y 0E2
Télex :	Téléphone : (819) 797-3202 #223
Télécopieur : (418) 644-8034	Télécopieur : (819) 797-3626
	Courriel : f.barrette@autobusmaheux.qc.ca
Date : 09 09 2014 jour mois année	Nombre de page incluant celle-ci : 3.

Objet : Document manquant - Maintien des permis

Message :

Bonjour,

Vous trouverez ci-joint le document manquant à notre demande de maintien des permis.

Recevez, nos salutations distinguées.

François Barrette

Note de confidentialité: Propriété de l'entité ci-haut mentionnée. Le contenu de ce message télécopié concerne uniquement le destinataire ou l'entité désigné ci-dessus et peut être confidentiel. Si vous n'êtes pas le destinataire de ce message, il est interdit de divulguer, de distribuer ou de photocopier les renseignements de cette communication. Si vous l'avez reçu par erreur, veuillez nous aviser par téléphone au numéro suivant : (819) 797-3200.



Le 9 septembre 2014

PAR TÉLÉCOPIEUR

Télécopieur : 1-418-644-8034

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
Service à la clientèle
200, chemin Ste-Foy
Québec (Québec) G1R 5V5

**Objet : Demande de maintien des permis
8-Q-000167-001A, 8-Q-000167-002F, 8-Q-000167-003A**

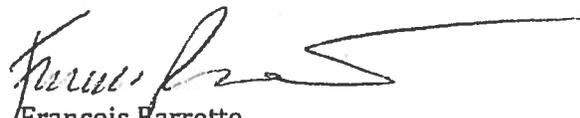
Madame, Monsieur,

Vous trouverez en pièce jointe le document manquant pour compléter notre demande citée en objet.

N'hésitez pas à communiquer avec le soussigné pour toute autre information si nécessaire au 819-797-3202, poste 223.

Espérant le tout conforme, recevez, Madame, Monsieur, l'assurance de notre collaboration et nos salutations distinguées.

TRANSPORT THERRIEN INC.


François Barrette
Directeur

p. j.



TRANSPORT
TRANSAIR INC.

LES ACTIONNAIRES

GESTION OVALTA LTÉE	
- GESTION P.M. DES HASARDS INC.	67 %
- 9208-8103 QUÉBEC INC.	23 %
- CAROLINE PERREault	3.333 %
- UGO BARRETTE	3.333 %
- FRANÇOIS BARRETTE	3.333 %

GESTION P.M. DES HASARDS INC.	
- PIERRE MAHEUX	100 %

9208-8103 QUÉBEC INC.	
- SYLVIE MAHEUX	100 %

Mireille Aoun

De: Caroline Perreault <c.perreault@autobusmaheux.qc.ca>
Envoyé: 16 septembre 2014 19:09
À: Mireille Aoun
Cc: Lise Lapierre
Objet: TR: demande de maintien de permis (demande 252879)

Bonjour Mme Aoun,

Gestion Ovalta Ltée est le seul actionnaire de Transport Therrien inc.

La liste des 5 actionnaires de Gestion Ovalta est :

- Gestion P.M. Des Hasard inc. (670 actions ordinaires 67%) dont Pierre Maheux est le seul actionnaire
- 9208-8103 Québec inc. (230 actions ordinaires 23%) dont Sylvie Maheux est la seule actionnaire
- François Barrette (33 actions ordinaires 3.33%)
- Ugo Barrette (33 actions ordinaires 3.33%)
- Caroline Perreault (33 actions ordinaires 3.33%)

N'hésitez pas à nous contacter pour toutes autres questions.

Salutations!

Caroline
Caroline Perreault, CPA, CMA
Directrice des ressources humaines et financières

Les Autobus Maheux Itée
3280, rue Saguenay, Rouyn-Noranda (Québec) J9Y 0E2
T 819 797 3202 x234
F 819 797 3626
C 819 277-0057
c.perreault@autobusmaheux.qc.ca

MAHEUX



facebook.com/AutobusMaheux

AVIS IMPORTANT : Le présent courriel et les documents qui l'accompagnent peuvent contenir des informations confidentielles ou privilégiées à l'intention exclusive du destinataire désigné. Il est interdit à toute autre personne d'en prendre connaissance, de l'imprimer, de le distribuer, de le reproduire ou d'en faire toute autre utilisation. Si vous avez reçu ce message par erreur, veuillez nous en aviser immédiatement par courriel, et le supprimer ainsi que tout fichier qui y est joint.