

Annexe 1 :
Ordonnances et règles régissant les heures de travail et
de repos au sein des compagnies de chemin de fer de
compétence fédérale,
1987-2003

***Exemple d'ordonnances émises par la Commission
canadienne des transports à la suite de la collision
ferroviaire de Hinton, mars 1987***

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE
FER ORDONNANCE N^o R-40385

RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE

Le 2 mars 1987

RELATIVE aux recommandations 1 et 2 du rapport de la Commission d'enquête sur la collision ferroviaire de Hinton, datée en décembre 1986 qui se lit comme suit :

1. Que le gouvernement prenne des mesures immédiates pour régler les heures de travail des équipes d'exploitation de façon à s'assurer qu'on maintienne, selon toute probabilité un niveau de vigilance acceptable pour toute la durée de chaque trajet.
2. Qu'on établisse à cette fin une période obligatoire de repos qui, jusqu'à ce qu'on puisse formuler un règlement approprié, ne devrait pas être inférieure à 10 heures consécutives dans chaque période de 24 heures, avec un supplément de 48 heures consécutives pour chaque période de 168 heures. Cette mesure intérimaire doit s'ajouter au système actuel qui permet aux membres d'équipe de marche de se retirer pour se reposer lorsqu'ils estiment qu'ils en ont besoin.

Référence n^o 39713.339

ATTENDU que le Comité des transports par chemin de fer (ci-après « CTCF ») est d'avis qu'une action est requise pour régler les heures de travail des équipes d'exploitation, en plus des exigences relatives à la période de repos négociées en vertu du processus de négociation collective entre la main-d'œuvre et la direction;

ATTENDU que le CTCF doit coordonner l'action du gouvernement relativement aux recommandations 1 et 2 susmentionnées;

ORDER NO. R-40385

March 2, 1987

IN THE MATTER OF Recommendations 1 and 2 of the Report of the Commission of Inquiry into the Hinton Train Collision, dated December, 1986 which read as follow:

1. That the government take immediate steps to regulate the hours of work of running crew employees so as to ensure that acceptable levels of vigilance are likely to be maintained for the entire duration of each train movement.
2. That this be accomplished through a mandatory period of off-duty time which until appropriate regulations can be formulated, should be no less than 10 consecutive hours in each 24 hour period with an additional 48 consecutive hours in each period of 168 hours. This interim measure is to be superimposed on the existing system by which crew members may book rest when they consider they need it.

File No. 39713.339

WHEREAS the Railway Transport Committee (hereinafter "RTC") is of the opinion that action is required to regulate hours of work of running crew employees, in addition to rest requirements negotiated under the labour-management collective bargaining process;

WHEREAS the RTC is required to coordinate government action in respect of the above Recommendations 1 and 2;

Canada

ATTENDU que par télex daté le 3 février 1987, le CTCF a demandé les commentaires de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (ci-après « CN ») sur les recommandations 1 et 2 susmentionnées;

ATTENDU que CN a répondu le 9 février 1987 déclarant que la mise en œuvre immédiate de ces recommandations « nuirait sévèrement à tous les services de marchandises et de voyageurs de CN au point où les trains seraient régulièrement annulés à cause de pénuries des effectifs et parce que les taux de marchandises augmenteraient fortement » et que CN était prête à entamer des discussions « afin d'explorer des façons par lesquelles des recommandations intérimaires pourraient être formulées afin de répondre aux préoccupations »; et

ATTENDU que des réunions ultérieures ont été tenues au niveau du personnel entre le CTCF et CN.

IL EST PAR LA PRÉSENTE ORDONNÉ, QUE COMME MESURE INTÉRIMAIRE À PARTIR DU 1^{er} AVRIL 1987 :

1. CN devra s'assurer que les employés d'exploitation travaillant dans un service de marchandises, dans un service de trains de travaux et dans un service-voyageurs inter-cité, qui arrivent à leur gare de détachement ayant été de service entre 8 et 10 heures, ne doivent pas être rappelés au travail pendant au moins 6 heures.
2. CN devra s'assurer que les employés d'exploitation travaillant dans un service de marchandises, dans un service de trains de travaux et dans un service-voyageurs inter-cité, qui arrivent à leur gare de détachement ayant été de service plus de 10 heures, ne doivent pas être rappelés au travail pendant au moins 8 heures.

WHEREAS by telex dated February 3, 1987 RTC requested comments from the Canadian National Railway Company (hereinafter "CN") on the above Recommendations 1 and 2;

WHEREAS CN replied on February 9, 1987 stating that immediate implementation of these Recommendations "would severely disrupt all freight and passenger service on CN to the point where trains would be regularly cancelled due to manpower shortages and freight charges would suffer a serious escalation" and that CN was prepared to enter into discussions "to explore ways in which interim recommendations could be formulated to meet the concerns"; and

WHEREAS subsequent meetings have been held at the staff level between RTC and CN;

IT IS HEREBY ORDERED THAT AS AN INTERIM MEASURE EFFECTIVE APRIL 1, 1987:

1. CN shall ensure that operating employees working in freight service, work train service and inter-city passenger service, who arrive at their objective terminal having been on duty for between 8 and 10 hours, must not be called for duty for at least 6 hours.
2. CN shall ensure that operating employees working in freight service, work train service and inter-city passenger service, who arrive at their objective terminal having been on duty in excess of 10 hours, must not be called for duty for at least 8 hours.

3. CN devra s'assurer que les employés d'exploitation travaillant dans un service de marchandises, dans un service de trains de travaux et dans un service-voyageurs inter-cité, qui arrivent à leur gare de détachement ayant été de service moins de 8 heures et qui doivent retourner au travail dans les 3 heures où ils se sont retirés, doivent dès leur arrivée à la prochaine gare de détachement être considérés comme ayant travaillé consécutivement les heures totales de service pour les deux trajets et ne doivent pas être rappelés en service sauf conformément aux articles 1 et 2 ci-dessus.
 4. CN devra noter que les articles 1-3 ci-dessus ne s'appliqueront pas aux employés d'exploitation affectés régulièrement au service de triage, pendant qu'ils effectuent ce service; aux employés d'exploitation travaillant dans des services de banlieue assignés régulièrement; aux chefs de train et aux agents de train travaillant dans un service-voyageurs inter-cité; et, lorsque c'est inévitable, aux employés d'exploitation requis pour les services d'urgence résultant d'accidents ferroviaires.
3. CN shall ensure that operating employees working in freight service, work train service and inter-city passenger service, who arrive at their objective terminal having been on duty for less than 8 hours and are required again for duty within 3 hours of the time of booking off, must upon arrival at their next objective terminal be considered to have consecutively worked the total hours on duty for both trips and must not be called again for duty except in accordance with sections 1 and 2 above.
 4. CN shall note that sections 1-3 above will not apply to operating employees regularly assigned to yard service, while so employed; to operating employees working in regularly assigned commuter services; to conductors and trainmen working in inter-city passenger service; and, where unavoidable, to operating employees required for emergency services resulting from railway accidents.

(signature)

(signed)

J. O'Hara

Secrétaire

Secretary

Comité des transports par chemin de fer

Railway Transport Committee

***Règle concernant la période de repos obligatoire des membres
du personnel d'exploitation ferroviaire travaillant en service visé,
juillet 1993***

MINISTRE DES TRANSPORTS

APPROBATION D'UNE RÈGLE – EN VERTU DE L'ARTICLE 20 DE LA *LOI SUR LA SÉCURITÉ*

FERROVIAIRE CHAPITRE R-4.2, [L.R.(1985), ch. 32 (4^e SUPPL.)]

L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC), au nom de ses compagnies de chemin de fer constituantes, a demandé l'approbation d'une *Règle concernant la période de repos obligatoire des membres du personnel d'exploitation ferroviaire travaillant en service visé*.

L'alinéa 19.(4)a) de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* donne au ministre le pouvoir d'approuver les règles présentées en vertu de l'article 19 ou 20. Je suis d'avis que l'approbation de la règle, comme indiqué à l'annexe « B », assujettie aux conditions établies à l'annexe « C », est dans l'intérêt public et n'est pas susceptible de représenter une menace à la sécurité de l'exploitation ferroviaire.

En vertu de l'alinéa 19.(4)a) de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, la Règle concernant la période de repos obligatoire des membres du personnel d'exploitation ferroviaire travaillant en service visé est par les présentes approuvée pour les compagnies de chemin de fer énumérées à l'annexe « A », et est assujettie aux conditions établies à l'annexe « C ».

Sous-ministre adjoint, Surface pour le ministre des
Transports

Date

ANNEXE « B »

RÈGLE CONCERNANT LA PÉRIODE DE REPOS OBLIGATOIRE DES MEMBRES DU PERSONNEL D'EXPLOITATION FERROVIAIRE TRAVAILLANT EN SERVICE VISÉ

1. DOMAINE D'APPLICATION

- 1.1 La présente règle doit s'appliquer et se limiter aux membres du personnel d'exploitation ferroviaire itinérant travaillant en service visé des compagnies de chemin de fer sous compétence fédérale, sauf les membres du personnel d'exploitation ferroviaire qui sont tenus pour raisons majeures d'assurer le service dans une situation d'urgence à la suite d'événements ferroviaires.

2. DÉFINITIONS

Dans la présente règle :

- 2.1 L'expression « service visé » désigne un service dans lequel les membres du personnel d'exploitation travaillent dans un service de ligne non affecté.
- 2.2 L'expression « gare de détachement » désigne la gare de destination à laquelle les membres du personnel d'exploitation ferroviaire sont appelés au travail, sauf que la gare de détachement pour les trains de travaux sera l'endroit où les membres du personnel d'exploitation dans un service de trains de travaux terminent leur service.
- 2.3 L'expression « période de service » désigne le temps total qui s'écoule entre le moment où un membre du personnel d'exploitation prend son service et le moment où il se termine.
- 2.4 L'expression « membre du personnel d'exploitation » désigne les membres du personnel se trouvant à bord du train qui participent – ou aident - directement à l'exploitation d'un train, y compris les membres du personnel qui reçoivent une formation pour de tels postes.
- 2.5 L'expression « événement ferroviaire » désigne tout accident ou incident associé – ou empêchant – l'exploitation du matériel roulant sur une voie ferrée.
- 2.6 L'expression « service non affecté » désigne un service de trains dans lequel les membres du personnel d'exploitation sont appelés à partir d'un bassin d'employés et qui n'ont pas d'affectation en service assigné.

3. TEMPS DE REPOS OBLIGATOIRE

Une compagnie de chemin de fer doit s'assurer que :

- 3.1 Les membres du personnel d'exploitation qui terminent leur service à leur gare de détachement après avoir effectué un tour de service de plus de 10 heures, ne seront pas tenus de reprendre le travail en service visé pour une période d'au moins 8 heures et ne seront pas rappelés au travail pour une période d'au moins 6 heures après avoir terminé

leur service.

- 3.2 Les membres du personnel d'exploitation qui arrivent à leur gare de détachement ayant été de service moins de 10 heures et qui doivent reprendre le travail en service visé dans les 3 heures doivent dès leur arrivée à la prochaine gare de détachement être considérés comme ayant travaillé consécutivement les heures totales de service pour les deux parcours. Si la durée totale de service pour les deux parcours, à l'exclusion du temps de repos entre les parcours, est de plus de 10 heures, ces employés ne doivent pas être rappelés en service visé conformément aux dispositions du paragraphe 3.1.

4. DÉPLACEMENT HAUT LE PIED

Dans l'application de la présente règle :

- 4.1 La période de déplacement haut le pied sera considérée comme des heures de service, lorsqu'un tel déplacement haut le pied s'effectue à la gare de détachement ou à un point intermédiaire aux fins de travail en service visé.
- 4.2 La période de repos obligatoire peut être interrompue en vue d'un déplacement haut le pied seulement jusqu'à la gare d'attache concernée et seulement lorsque le déplacement haut le pied s'effectue vers la gare d'attache. Dès l'arrivée à la gare d'attache, les membres du personnel d'exploitation seront considérés comme ayant été en service plus de 10 heures, et toutes les heures de repos obligatoires requises en vertu du paragraphe 3.1 s'appliqueront avant que les employés puissent reprendre le travail en service visé.

5. MEMBRES DU PERSONNEL PASSANT DU SERVICE NON VISÉ AU SERVICE VISÉ

- 5.1 Les membres du personnel passant du service non visé au service visé doivent se conformer aux dispositions de l'article 3 avant de pouvoir travailler en service visé.

ANNEXE « C »

CONDITIONS D'APPROBATION D'UNE

RÈGLE CONCERNANT LA PÉRIODE DE REPOS OBLIGATOIRE

DES MEMBRES DU PERSONNEL D'EXPLOITATION FERROVIAIRE TRAVAILLANT EN

SERVICE VISÉ

1. La règle concernant la période de repos obligatoire des membres du personnel d'exploitation ferroviaire travaillant en service visé entrera en vigueur à la date de révocation des ordonnances n^{os} R-40385 R-40386 et R-40560 à R-40578 du Comité des transports par chemin de fer (CTCF).
2. L'Association des chemins de fer du Canada, au nom de ses compagnies de chemin de fer constituantes, doit rédiger une disposition établissant le nombre maximal d'heures de travail s'appliquant à tous les membres du personnel d'exploitation ferroviaire travaillant en service visé et non visé. Cette disposition peut être présentée :
 - comme une règle en vertu de l'article 20 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*; ou
 - dans les Instructions générales d'exploitation ou les Instructions spéciales comme le prévoit la règle B du *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada*; et

doit être présentée aux fins de considération par le ministre au plus tard le 1^{er} septembre 1993.

***Ordonnances concernant les heures maximales de service
pour les employés du CN et de VIA Rail, août 1993***

Transport Transports
Canada Canada

Surface Surface

Édifice Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Le 23 août 1993

**Avis d'ordonnance
par courrier recommandé**

Monsieur J.T. McBain
Vice-président principal – Exploitation
CN Rail
15^e étage
935, rue de La Gauchetière ouest
Montréal (Québec)
H3C3N4

Monsieur P. Côté
Vice-président – Service à la clientèle
et transport
VIA Rail Canada Inc.
2, Place Ville-Marie, 5^e étage
Montréal (Québec)
H3B2G6

Je suis inspecteur de la sécurité ferroviaire nommé par le ministre des Transports, en vertu de l'article 27 de la ***Loi sur la sécurité ferroviaire***.

J'ai été informé d'un incident qui s'est produit le 19 août 1993, impliquant une équipe de mécaniciens de locomotive dont le tour de service excédait 20 heures à bord d'un train voyageurs VIA. En vertu de l'article 31 de la ***Loi sur la sécurité ferroviaire***, je suis convaincu qu'il existe une possibilité de menace immédiate à la sécurité de l'exploitation ferroviaire, en raison du fait que les membres du personnel d'exploitation travaillent pendant un nombre excessif d'heures et, par conséquent, selon moi, ils ne sont pas en mesure d'assumer leurs responsabilités de manière sécuritaire.

J'ordonne, par la présente, que le nombre total d'heures de la période de travail pour tous les membres du personnel d'exploitation travaillant en service visé ou non visé, ne dépasse pas douze heures pour toute période de vingt-quatre heures. Cette ordonnance est en vigueur tant et aussi longtemps que le ministre des Transports n'approuve une règle établissant le nombre maximal d'heures de travail qui s'appliquent à tous les membres du personnel d'exploitation ferroviaire travaillant en service visé et non visé.

Dans la présente ordonnance, les expressions « période de travail », « membres du personnel d'exploitation » et « service visé » sont celles définies dans la ***Règle concernant la période de repos obligatoire des membres du personnel d'exploitation ferroviaire travaillant en service visé*** approuvée par le ministre des Transports le 21 juillet 1993.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Colin J. Churcher". The signature is written in a cursive style with a large initial "C".

Colin J. Churcher

c.c. L'honorable Jean Corbeil, ministre des Transports,
R.H. Ballantyne, Association des chemins de fer du Canada,
E. Abbott, Association des syndicats de cheminots du Canada,
George Hucker, Fraternité internationale des ingénieurs de locomotives,
R. Bennett, Travailleurs unis des transports

**ORDONNANCE DU MINISTRE DES TRANSPORTS –
EN VERTU DE L'ALINÉA 31.(9)b)
DE LA LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE CHAPITRE R-4.2, [L.R. (1985), ch. 32
(4e SUPPL.)]**

Un Avis d'ordonnance a été émis à la Compagnie de chemin de fer Canadien National et à VIA Rail Canada Inc., le 23 août 1993, en vertu de l'article 31 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, ordonnant que le nombre total d'heures de la période de travail pour tous les membres du personnel d'exploitation, travaillant en service visé ou non visé, ne dépasse pas douze heures pour toute période de vingt-quatre heures. Je sais que, dans certaines circonstances, cette limite interdit aux membres du personnel d'exploitation, qui ont bénéficié d'une période de repos suffisante, de reprendre du service seulement après que la période de 24 heures soit terminée.

L'alinéa 31.(9)b) de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* donne au ministre le pouvoir de modifier une ordonnance émise en vertu de l'article 31. Afin de permettre aux employés qui ont bénéficié d'une période de repos adéquate et qui sont en mesure d'effectuer leur travail de manière cohérente à la sécurité de l'exploitation ferroviaire, en vertu de l'alinéa 31.(9)b) de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, j'ordonne par la présente que la première phrase du troisième sous-paragraphe de l'Avis d'ordonnance, daté le 23 août 1993, soit supprimée et remplacée par la phrase suivante :

« J'ordonne, par la présente, que le nombre total d'heures de la période de travail pour tous les membres du personnel d'exploitation, travaillant en service visé ou non visé, ne dépasse pas dix-huit heures pour toute période de vingt-quatre heures et que la durée de toute période de service ne dépasse pas douze heures. »

Sous-ministre adjoint, Surface pour le ministre des
Transports

Date

**ORDONNANCE DU MINISTRE DES TRANSPORTS –
EN VERTU DE L'ALINÉA 31.(9)b
DE LA LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE CHAPITRE R-4.2, [L.R. (1985), ch. 32
(4e SUPPL.)]**

Un Avis d'ordonnance a été émis à la Compagnie de chemin de fer Canadien National et à VIA Rail Canada Inc., le 23 août 1993, en vertu de l'article 31 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, ordonnant que le nombre total d'heures de la période de travail pour tous les membres du personnel d'exploitation, en service visé ou non visé, ne dépasse pas douze heures pour toute période de vingt-quatre heures.*

L'alinéa 31.(9)b) de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* donne au ministre le pouvoir de modifier une ordonnance émise en vertu de l'article 31. En vertu de ce pouvoir, j'ai modifié l'ordonnance susmentionnée le 26 août 1993 afin de permettre aux membres du personnel d'exploitation de travailler un nombre maximal de dix-huit heures au cours d'une période de 24 heures. Afin de permettre à CN et à VIA d'assurer la prestation de leurs services aux clients des régions éloignées et de permettre aux équipes de travail de poursuivre leur travail de façon continue sur place au-delà du tour de service de 12 heures maximales, je, par la présente, modifie également l'ordonnance en y ajoutant les exceptions suivantes :

« Dans le cas de service entre Le Pas et Lynn Lake, au Manitoba, le nombre total d'heures de la période de travail pour tous les membres du personnel d'exploitation ne doit pas dépasser quatorze (14) heures consécutives à moins que ne survienne une situation urgente.

Dans les cas de service des trains de travaux et de situations d'urgence, le nombre total d'heures de la période de travail pour tous les membres du personnel d'exploitation ne doit pas dépasser seize (16) heures consécutives.

Une situation d'urgence est lorsqu'un décès ou un accident inévitable se produit, un cas de force majeure ou lorsqu'un retard découle d'une cause inconnue de la compagnie de chemin de fer ou de ses représentants au moment où les membres du personnel d'exploitation quittent la gare et qui ne pouvait pas être prévue. »

Sous-ministre adjoint, Surface pour le
ministre des Transports

Date

***Article 19 de l'Ordonnance concernant les heures
maximales de service, août 1993***

MINISTRE DES TRANSPORTS

ORDONNANCE EN VERTU DE L'ARTICLE 19 DE LA LOI SUR LA SÉCURITÉ

FERROVIAIRE CHAPITRE R-4.2, [L.R. (1985), ch. 32 (4e SUPPL.)]

En vertu des dispositions de l'alinéa 19.(4)a de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF), le ministre, par Avis d'autorisation en date du 21 juillet 1993, a approuvé une Règle concernant la période de repos obligatoire des membres du personnel d'exploitation ferroviaire travaillant en service visé. Comme condition de l'approbation, l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC), au nom de ses compagnies de chemin de fer constituantes, a exigé qu'une disposition soit rédigée en vue d'établir le nombre maximal d'heures de travail qui s'applique à tous les membres du personnel d'exploitation ferroviaire, et présentée au ministre aux fins de considération d'ici au 1er septembre 1993.

Il est, par la présente, ordonné que la condition liée à l'approbation de la Règle concernant la période de repos obligatoire pour les membres du personnel d'exploitation ferroviaire travaillant en service visé, qui exige que l'ACFC rédige une disposition établissant le nombre maximal d'heures de travail qui s'applique à tous les membres du personnel d'exploitation ferroviaire travaillant en service visé et non visé, soit abrogée.

L'alinéa 19.(1)a) de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* autorise le ministre, par ordonnance, à exiger qu'une compagnie de chemin de fer formule une règle concernant tout point auquel il est fait mention au paragraphe 18.(1) de la *Loi*.

En vertu des dispositions de l'alinéa 19.(1)a) de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, les compagnies de chemin de fer énumérées à l'annexe « A » sont, par la présente, tenues de formuler des règles concernant le nombre maximal d'heures de travail qui s'applique à tous les membres du personnel d'exploitation ferroviaire travaillant en service visé et non visé. Les règles ainsi formulées doivent être présentées au ministre aux fins d'approbation au plus tard le 1er novembre 1993.

Sous-ministre adjoint, Surface pour le
ministre des Transports

Date

Annexe 2 :
Règles relatives au temps de travail et de
repos des membres du personnel
d'exploitation ferroviaire, et circulaire n° 14
approuvées en 2002

**RÈGLES RELATIVES AU TEMPS DE TRAVAIL
ET DE REPOS DES MEMBRES DU PERSONNEL
D'EXPLOITATION FERROVIAIRE**

Ottawa (Ontario)

Approuvées sous conditions le 18 juin 2002

TC-O 0-33

Révisées le 1^{er} septembre 2002

En vigueur le 1^{er} avril 2003

**RÈGLES RELATIVES AU TEMPS DE TRAVAIL
ET DE REPOS DES MEMBRES DU PERSONNEL
D'EXPLOITATION FERROVIAIRE**

TABLE DES MATIÈRES

PARTIE I – GÉNÉRALITÉS

- 1. Titre abrégé**
- 2. Énoncés de principe**
- 3. Domaine d'application**
- 4. Définitions**
- 5. Exigences minimales**
- 6. Programmes de gestion de la fatigue**
- 7. Exigences en matière de dépôt et de rapport**

Règles relatives au temps de travail et de repos des membres du personnel d'exploitation ferroviaire

1. Titre abrégé

- 1.1 Les présentes règles peuvent porter le titre abrégé de *Règles relatives au temps de travail et de repos*.

2. Énoncés de principe

- 2.1 Pour relever les défis que comporte, sur le plan de la sécurité et de l'exploitation, la gestion de la fatigue du personnel d'exploitation, les compagnies de chemin de fer, le personnel d'exploitation et ses représentants autorisés doivent disposer d'une approche souple qui :
- a) met à profit de manière permanente les progrès en matière de recherche et de technologie;
 - b) répond aux besoins du personnel d'exploitation;
 - c) satisfait aux besoins opérationnels des compagnies de chemin de fer;
 - d) peut être mis en œuvre dans une grande diversité de conditions d'exploitation.
- 2.2 Il incombe aux compagnies de chemin de fer de mettre en place et de maintenir des conditions de travail qui :
- a) donnent aux membres de leur personnel d'exploitation l'occasion de se reposer suffisamment entre leurs tours de service;
 - b) leur permettent de demeurer vigilants pendant toute la durée des tours de service.
- 2.3 Il incombe aux membres du personnel d'exploitation de se présenter au travail reposés et aptes au service.

3. Domaine d'application

- 3.1 Les *Règles relatives au temps de travail et de repos* ont été élaborées conformément au paragraphe 20 (1) de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, L.R. (1985), ch. 32 (4^e suppl.).
- 3.2 Les présentes règles s'appliquent aux compagnies de chemin de fer et au personnel d'exploitation relevant du Ministère.
- 3.3 Les présentes règles définissent à l'intention des membres du personnel d'exploitation les exigences relatives aux heures de travail et de repos.

- 3.4 Chaque compagnie de chemin de fer doit intégrer à ses méthodes d'exploitation les exigences et interprétations de la circulaire n° 14 de l'Association des chemins de fer du Canada, intitulée « *Pratiques et procédures recommandées pour l'application des règles relatives au temps de travail et de repos* », avec leurs modifications successives.

4. Définitions

L'expression « membre du personnel d'exploitation » désigne un mécanicien de locomotive, un chef de train, un agent de train, un agent de manœuvre, un opérateur de systèmes de télécommande de locomotives ou un conducteur de matériel ferroviaire voyageurs léger, quelle que soit la catégorie de service.

Nota : Toute personne, y compris un superviseur, un employé ou un tiers, qui exerce les fonctions d'un membre du personnel d'exploitation dans une compagnie de chemin de fer relevant du Ministère est considérée comme un « membre du personnel d'exploitation » pendant qu'elle exerce ses fonctions et doit se conformer à ces règles.

L'expression « Ministère » désigne le ministère des Transports.

L'expression « déplacement haut le pied » désigne le transport autorisé de membres du personnel d'exploitation d'un lieu à un autre.

L'expression « urgence » désigne toute situation portant atteinte ou risquant raisonnablement de porter atteinte à l'environnement ou à l'intégrité physique d'un ou de plusieurs membres du personnel d'un ou de plusieurs voyageurs ou de membres du public.

L'expression « période de service » désigne le temps total qui s'écoule entre le moment où un membre du personnel d'exploitation prend son service et le moment où il se termine.

L'expression « frais et dispos » désigne le fait de se présenter au travail reposé et prêt à demeurer vigilant pendant la durée du tour de service.

L'expression « délai d'appel » signifie le temps donné à l'avance à un membre du personnel d'exploitation avant de se présenter au travail dans les conditions établies par sa compagnie de chemin de fer.

L'expression « catégorie de service » désigne le type de service (ligne, voyageurs, travaux ou manœuvre) effectué dans une compagnie de chemin de fer relevant du Ministère.

L'expression « tour de service » désigne une période de service unique et continue en route, en manœuvre ou en service voyageurs.

5. Exigences minimales

5.1 Période de service maximal

- 5.1.1 La période de service maximale continue des membres du personnel d'exploitation effectuant un tour de service correspond aux périodes suivantes :

- a) 12 heures pour la conduite de trains de marchandises en service de ligne;
 - b) 12 heures pour la conduite de trains voyageurs en service intervalles ou de banlieue;
 - c) 16 heures pour la conduite de trains en service de travaux;
 - d) 12 heures pour le service de manœuvre.
- 5.1.2 La période de service maximale des membres du personnel d'exploitation effectuant plus d'un tour de service est de 18 heures par période de 24 heures, sous réserve des dispositions du sous-paragraphe 5.1.3.
- 5.1.3 La période de service maximale des membres du personnel d'exploitation effectuant plus d'un tour de service en service de manœuvre est de 16 heures par période de 24 heures.
- 5.1.4 Lorsqu'un membre du personnel d'exploitation est affecté à plus d'une catégorie de service au cours d'une période de 24 heures, c'est la catégorie de service pour laquelle il est appelé qui détermine le nombre maximal d'heures pouvant être effectuées.
- 5.1.5 Dans le calcul du nombre maximal d'heures pouvant encore être effectuées sur une période de 24 heures en vue de l'application des sous-paragraphe 5.1.2 et 5.1.3, il faut prévoir un repos continu de 6 heures avant de ramener le compte à zéro.
- 5.1.6 Les membres du personnel d'exploitation assurant le service dans une situation d'urgence peuvent demeurer en service jusqu'à ce qu'ils soient relevés, sous réserve des exigences en matière de gestion de la fatigue et de rapport définies aux articles 6 et 7 des présentes règles.
- 5.1.7 Lorsqu'un superviseur, un employé ou un tiers est réputé être un membre du personnel d'exploitation, les heures en service du superviseur, de l'employé ou du tiers au cours de la période de 24 heures immédiatement antérieure doivent être prises en considération dans le calcul du temps de service disponible et du temps de repos obligatoire maximum en vertu des présentes règles.

5.2 Heures de repos obligatoires

- 5.2.1 Les membres du personnel d'exploitation qui terminent leur service après avoir effectué plus de 10 heures de travail doivent :
- a) à leur gare d'attache, prendre au moins 8 heures de repos consécutives, à l'exclusion du délai d'appel le cas échéant, sauf dans le cas du personnel en service de manœuvre reprenant son quart de travail normal, qui doit prendre au moins 6 heures de repos consécutives, à l'exclusion du délai d'appel le cas échéant;
 - b) à la gare de détachement, prendre au moins 6 heures de repos consécutives, à l'exclusion du délai d'appel le cas échéant.
- 5.2.2 Lorsque le nombre d'heures de parcours est inférieur ou égal à 10 heures et que la période de repos avant le prochain parcours est inférieure à 3 heures, la période de service totale des deux parcours consécutifs sera combinée pour le calcul des heures de repos obligatoire.

5.3 Déplacements haut le pied

- 5.3.1 Les heures nécessaires à un déplacement haut le pied au début d'une période de service sont prises en compte dans le calcul de la période de service totale dont il est question au sous-paragraphe 5.1.1.
- 5.3.2 Le déplacement haut le pied est autorisé à l'expiration de la période de service maximale en dépit des périodes de service dont il est question au sous-paragraphe 5.1.1.
- 5.3.3 Les heures de repos obligatoires peuvent être interrompues à la gare de détachement en vue d'un déplacement haut le pied jusqu'à la gare d'attache. Le cas échéant, le membre du personnel a droit à toutes ses heures de repos obligatoires dès son arrivée à la gare d'attache. Les heures de repos obligatoires prévues en 5.2.1 s'appliquent dans ce cas.

6. Programmes de gestion de la fatigue

6.1 Exigences

- 6.1.1 Les compagnies de chemin de fer doivent mettre en œuvre des programmes de gestion de la fatigue.
- 6.1.2 Les programmes de gestion de la fatigue sont conçus pour diminuer la fatigue et améliorer l'état de vigilance au travail des membres du personnel d'exploitation.
- 6.1.3 Les programmes de gestion de la fatigue doivent tenir compte de la nature des activités en cause, notamment la circulation des trains de travaux dans un territoire en particulier, ainsi que des facteurs comme la taille, la complexité, la densité du trafic, les profils de trafic, la longueur des parcours et les particularités géographiques.

6.2 Élaboration et mise en œuvre

- 6.2.1 Les compagnies de chemin de fer, les membres du personnel d'exploitation et leurs représentants autorisés doivent participer à l'élaboration et à la mise en œuvre de programmes de gestion de la fatigue, ainsi qu'à la modification de ces programmes.
- 6.2.2 Les programmes de gestion de la fatigue doivent comprendre, sans s'y limiter, les volets suivants :
 - a) les méthodes d'établissement des horaires de travail;
 - b) la sensibilisation et la formation;

- c) les stratégies destinées à assurer la vigilance au travail;
 - d) les environnements de repos;
 - e) les environnements de travail;
 - f) le travail effectué dans des conditions d'exploitation inhabituelles;
 - g) les déplacements haut le pied accomplis dans des circonstances particulières.
- 6.2.3 Les programmes de gestion de la fatigue doivent traiter de la manière dont les membres du personnel d'exploitation effectuant plus d'un tour de service par période de 24 heures pourront avoir l'occasion de participer à la décision d'accepter un autre tour de service d'après leur condition physique du moment.
- 6.2.4 Un programme particulier de gestion de la fatigue doit être mis en place pour prendre en compte la fatigue des membres du personnel d'exploitation dans les situations suivantes :
- a) les périodes de service continu dépassant 12 heures;
 - b) le service de plus de 64 heures sur 7 jours;
 - c) les cas d'urgence.

7.0 Exigences en matière de dépôt et de rapport

- 7.1 Un programme de gestion de la fatigue, décrit au sous-paragraphe 6.1.1, doit être déposé auprès du Ministère 60 jours avant la date d'entrée en vigueur des présentes règles.
- 7.2 Les programmes particuliers de gestion de la fatigue prévus en 6.2.4 et leurs modifications doivent être déposés auprès du Ministère. Ces programmes qui visent des situations opérationnelles particulières, doivent être déposés 15 jours avant leur mise en œuvre.
- 7.3 La circulaire n° 14 de l'Association des chemins de fer du Canada, intitulée « Pratiques et procédures recommandées pour l'application des règles relatives au temps de travail et de repos », avec ses modifications successives, doit être déposée auprès du Ministère.
- 7.4 Une compagnie de chemin de fer doit déposer un rapport pour informer le Ministère, le plus tôt possible et dans un délai d'au plus 48 heures, chaque fois qu'un membre du personnel d'exploitation effectue une période de service de plus de 12 heures en cas d'urgence.

CIRCULAIRE N^o 14

PRATIQUES ET PROCÉDURES RECOMMANDÉES POUR L'APPLICATION DES RÈGLES RELATIVES AU TEMPS DE TRAVAIL ET DE REPOS

Ottawa (Ontario)

Approuvée sous condition le 18 juin 2002

TC-O 0-33

Révisée le 5 février 2003

Entrée en vigueur le 1er avril 2003

**L'ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DU CANADA
CIRCULAIRE N° 14**

**PRATIQUES ET PROCÉDURES RECOMMANDÉES POUR L'APPLICATION DES
RÈGLES RELATIVES AU TEMPS DE TRAVAIL ET DE REPOS**

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	3
1. OBJET DE LA CIRCULAIRE	4
2. ÉNONCÉ DE PRINCIPE	4
3. DOMAINE D'APPLICATION	4
4. DÉFINITIONS	5
4.1 MEMBRE DU PERSONNEL D'EXPLOITATION	5
4.2 URGENCE	6
4.3 TOUR DE SERVICE	7
5. EXIGENCES MINIMALES	7
6. PÉRIODE DE SERVICE MAXIMALE PAR PÉRIODE DE 24 HEURES	17
7. REMISE À ZÉRO DE LA PÉRIODE DE TRAVAIL DE 24 HEURES	17
8. CAS D'URGENCE	18
9. HEURES DE REPOS OBLIGATOIRES	19
10. DÉPLACEMENTS HAUT LE PIED	19
11. PROGRAMMES DE GESTION DE LA FATIGUE	20
SENSIBILISATION ET FORMATION	21
MÉTHODES D'ÉTABLISSEMENT DES HORAIRES DE TRAVAIL ET DE TRAINS	21
CONDITIONS D'EXPLOITATION INHABITUELLES	22
STRATÉGIES FAVORISANT LA VIGILANCE DU PERSONNEL D'EXPLOITATION – SIESTES	22
ENVIRONNEMENTS DE REPOS	23
ENVIRONNEMENTS DE TRAVAIL	23
DÉPLACEMENTS HAUT LE PIED EFFECTUÉS DANS DES CIRCONSTANCES EXCEPTIONNELLES	23
PARTICIPATION DE L'EMPLOYÉ – TOUR DE SERVICE SUBSÉQUENT	23

1. Objet de la circulaire

La présente circulaire a pour objet d'encadrer l'interprétation des règles relatives au temps de travail et de repos et de recommander des pratiques et des procédures pour la mise en application de ces règles.

2. Énoncé de principe

Les règles relatives au temps de travail et de repos sont destinées à assurer une approche souple permettant aux principaux intervenants de mettre à profit les progrès réalisés en matière de recherche et de technologie. Elles favorisent la mise en œuvre de politiques et procédures applicables sur des chemins de fer dont les conditions d'exploitation, l'infrastructure et les conventions collectives diffèrent.

Ces règles sont destinées à protéger les périodes de repos des membres du personnel d'exploitation et de permettre une affectation adéquate de ce personnel.

Les syndicats sont responsables conjointement avec la direction des chemins de fer de l'établissement, du maintien et du suivi de conditions de travail accordant aux membres du personnel d'exploitation un repos adéquat entre leurs tours de service et les aidant à demeurer vigilants pendant leurs périodes de service.

Il incombe aux membres du personnel d'exploitation de gérer leurs périodes de repos en fonction des intervalles prévus par les règles relatives au temps de travail et de repos, de façon à se présenter au travail frais et dispos.

3. Domaine d'application

Les règles relatives au temps de travail et de repos s'appliquent aux chemins de fer, au personnel d'exploitation et à toute autre personne exerçant des fonctions semblables sur des chemins de fer de compétence fédérale.

Les règles relatives au temps de travail et de repos peuvent également s'appliquer au personnel d'exploitation de chemins de fer de compétence provinciale (comme les chemins de fer d'intérêt local) dans les cas suivants :

- a) lorsqu'une province a conclu avec le ministre fédéral des Transports un protocole d'entente en vertu duquel elle confie à Transports Canada la surveillance de la conformité réglementaire de ses chemins de fer provinciaux, ou
- b) lorsque la province exige qu'un chemin de fer provincial se conforme à certaines lois fédérales en matière d'exploitation ferroviaire comme condition d'obtention d'un permis ou d'une autorisation d'exploitation.

Les règles relatives au temps de travail et de repos s'appliquent aux membres du personnel d'exploitation des chemins de fer américains en service au Canada. Toutes les heures de service effectuées par les équipes de chemins de fer américains travaillant au Canada au cours des dernières 24 heures, peu importe où le service a été effectué, seront prises en compte pour l'application des règles relatives au temps de travail et de repos.

Les équipes de chemins de fer canadiens effectuant un service aux États-Unis d'Amérique doivent se conformer à la loi dite *Hours of Service Law*.

4. Définitions

4.1 Membre du personnel d'exploitation

L'expression « membre du personnel d'exploitation » est définie dans les règles relatives au temps de travail et de repos. Sont compris dans le personnel d'exploitation les mécaniciens de locomotive, les chefs de train, les agents de train, les agents de manœuvre et les opérateurs de système de télécommande des locomotives et du matériel ferroviaire voyageur léger. Les descriptions d'emploi et les titres de fonction varient selon les chemins de fer et peuvent évoluer avec le temps. Les règles relatives au temps de travail et de repos visent les membres du personnel qui travaillent physiquement à la marche ou à la manœuvre des trains, des locomotives et de tout matériel roulant. Chaque chemin de fer doit disposer d'une liste à jour des postes visés par ces règles.

Toute personne assumant des tâches normalement exécutées par un membre du personnel d'exploitation est considérée comme un membre du personnel d'exploitation pendant qu'elle exécute ces tâches. Ainsi, les cadres, les superviseurs, les entrepreneurs et les tierces parties doivent se conformer aux règles relatives au temps de travail et de repos lorsqu'ils s'acquittent de tâches relevant du personnel d'exploitation.

Les règles relatives au temps de travail et de repos s'appliquent aux membres du personnel d'exploitation affectés à toutes les catégories de service, à savoir le service de ligne et le service de manœuvre effectués pour les trains de voyageurs, les trains de banlieue et les trains de marchandises.

Les règles relatives au temps de travail et de repos n'ont pas été élaborées à l'intention des superviseurs ou des employés dont les tâches relèvent des domaines de la mécanique ou de l'ingénierie.

4.2 Urgence

L'expression « urgence » désigne toute situation portant atteinte ou pouvant raisonnablement porter atteinte à l'environnement, à l'intégrité physique d'un ou plusieurs membres du personnel, d'un ou plusieurs voyageurs ou de membres du public. La notion d'« urgence » n'englobe pas les problèmes d'exploitation courants. Une « urgence » est une situation entraînant des dommages corporels ou un accident inévitable, un cas fortuit ou encore une situation résultant d'un retard dont la cause était inconnue du chemin de fer et ne pouvait être prévue au moment où les membres du personnel d'exploitation ont quitté le terminal. La liste ci-après est une liste non limitative de problèmes d'exploitation courants, inhérents à l'exploitation d'un chemin de fer et qui ne constituent pas normalement des urgences :

- a) pénurie de personnel pour la formation d'équipes
- b) bris de barre de traction
- c) défaut de fonctionnement d'une locomotive
- d) panne de matériel
- e) rupture de rail
- f) boîte chaude
- g) manœuvres
- h) fractionnements de trains
- i) croisements de trains
- j) longs trains

Par exemple, la nécessité de libérer une voie principale ou de fractionner un train à un passage à niveau ne justifie pas en soi le dépassement du nombre d'heures réglementaires. Toutefois, cette situation pourrait se transformer en cas d'urgence si une ambulance se trouvait par exemple bloquée à un passage à niveau. Même dans les cas où des événements inhabituels ou un ensemble d'événements pourraient suffire à autoriser des temps de travail exceptionnels, le chemin de fer doit faire preuve de diligence raisonnable pour éviter ou limiter les temps de travail exceptionnels. C'est au chemin de fer qu'il incombe de faire la preuve que les temps de travail exceptionnels ne pouvaient être évités.

Des circonstances vraiment inhabituelles comme des tempêtes violentes, des tremblements de terre importants, des emportements par les eaux, des déraillements ou des accidents causant des blessures graves constituent des conditions où l'expression « urgence » que comprend les Règles s'appliquerait. Cette mise en application touche seulement les trains qui ont déjà quitté le terminal.

4.3 Tour de service

L'expression « tour de service » désigne une période unique continue en service de ligne, en manœuvre ou en service voyageurs. Dans des conditions spéciales, les quarts fractionnés, soit lorsqu'un tour de service unique peut être fractionné en deux ou plusieurs périodes de service, sont encore considérés comme un tour de service. Un exemple à l'appui serait le service des trains de banlieue.

5. Exigences minimales

Les membres du personnel d'exploitation en service de ligne, en manœuvre ou en service voyageurs peuvent effectuer jusqu'à 12 heures de service continu par tour de service.

Un programme de gestion de la fatigue particulier doit être en place pour tous les employés effectuant plus de 12 heures de service continu. Notamment, les employés en service de manœuvre, en service de train de travaux et en situation d'urgence.

Les membres du personnel d'exploitation en service de travaux peuvent effectuer jusqu'à 16 heures de service continu par tour de service, à la condition qu'un programme de gestion de la fatigue soit appliqué pour prendre en compte le prolongement des heures de travail.

Lorsqu'un membre du personnel d'exploitation effectue plus d'un tour de service consécutif, le nombre maximal d'heures de service qu'il peut travailler par période de 24 heures est déterminé en fonction de la catégorie du service effectué.

Les membres du personnel d'exploitation effectuant plus d'un tour de service consécutif en service de ligne, voyageurs ou de train de travaux peuvent effectuer jusqu'à 18 heures par période de 24 heures. Cette disposition n'a pas pour objet de permettre les « affectations fractionnées » (soit le fait pour un membre du personnel de terminer et de reprendre le service pendant un parcours) ou toute autre pratique semblable créant deux tours de service distincts afin de contourner la règle relative à la période de service maximale.

Les membres du personnel d'exploitation en service de manœuvre peuvent faire jusqu'à 16 heures au cours d'une période de 24 heures. Le nombre d'heures réduit effectué en service de manœuvre accorde aux membres du personnel d'exploitation suffisamment de temps pour se reposer avant de prendre leur prochain quart de travail régulier en service de manœuvre. Cette règle concernant le service de manœuvre a pour objet de donner toute la souplesse voulue pour répondre aux exigences d'exploitation occasionnelles d'un triage tout en garantissant des périodes de repos suffisantes. Elle n'a pas pour objet de créer des quarts de travail réguliers de 16 heures en service de manœuvre, ni de modifier les pratiques actuelles qui permettent à un membre du personnel d'exploitation d'effectuer, de temps à autre, deux tours de service de manœuvre.

Toute personne qui exerce les fonctions d'un membre du personnel d'exploitation est réputée être un membre du personnel d'exploitation lorsqu'elle effectue ces tâches. Toute période de service effectuée au cours des 24 heures précédant immédiatement la période pendant laquelle elle effectue ces tâches sera incluse dans le calcul du temps de service en application des règles relatives au temps de travail et de repos. Par exemple, si un agent d'exploitation effectue des tâches de bureau pendant 4 heures et qu'ensuite il conduit une locomotive pendant 2 heures, le temps total de service en vertu des règles sera de 6 heures.

5 (a) Question :

Je suis agent de manœuvre et je viens de terminer un quart de travail de 8 heures. Est-ce que je pourrais accepter un quart de travail en service de ligne?

Réponse :

Oui, vous pourriez accepter le quart de travail en service de ligne. Les règles relatives au temps de travail et de repos prévoient que vous pouvez effectuer 18 heures au maximum en service de ligne par période de 24 heures. Dans ce cas, votre service de manœuvre compte pour 8 heures, ce qui vous laisse encore 10 heures au cours de votre période de 24 heures.

5 (b) Question :

Je viens d'effectuer 7 heures en service de ligne. Est-ce que je pourrais accepter un quart de travail en service de manœuvre?

Réponse :

Vous pourriez accepter le quart de travail en service de manœuvre. Les règles relatives au temps de travail et de repos prévoient qu'il est possible d'effectuer 16 heures au maximum en service de manœuvre au cours d'une période de 24 heures. Le service de ligne compte pour 7 heures; il reste donc 9 heures disponibles pour le service de manœuvre. Les règles relatives au temps de travail et de repos prévoient que la catégorie de service à effectuer (le service de manœuvre dans votre cas) détermine le nombre maximal d'heures restant à travailler par le membre du personnel d'exploitation en cause.

5 (c) Question :

Après avoir travaillé en service de manœuvre de 8 h à 16 h (soit 8 heures), j'ai reçu un quart de travail en service de ligne (dans un train marchandises direct) à partir de 18 h. Puis-je accepter ce quart de travail en service de ligne?

Réponse :

Les règles relatives au temps de travail et de repos vous autorisent à accepter ce quart de travail en service de ligne. Vous avez passé 8 heures en service de manœuvre, ce qui vous laisse 10 heures au maximum sur une période de 24 heures. Les deux heures comprises entre la fin de votre quart de travail en service de manœuvre (à 16 h) et le début de votre quart de travail au service de ligne (à 18 h) ne seront pas prises en compte. Toutefois, comme le précise l'alinéa 5.2.2 des règles, étant donné que la période entre les deux tours de service est de moins de trois heures, les deux tours de service devront être combinés, ce qui veut dire que vous devrez prendre une période de repos obligatoire après votre deuxième tour de service.

5 (d) Question :

J'ai travaillé en service de ligne jusqu'à une gare de détachement où j'ai été en repos pendant 6 heures. Je suis ensuite rentré à mon terminal d'attache après avoir travaillé en service de ligne pendant 9 heures. Est-ce que je peux accepter un autre quart de travail, soit en service de ligne ou de manœuvre?

Réponse :

Les règles relatives au temps de travail et de repos vous autorisent à accepter un autre quart de travail en service de ligne ou de manœuvre. Étant donné que vous avez été en repos pendant 6 heures, votre période de service de 24 heures a été remise à zéro. Vous êtes donc autorisé à effectuer soit 18 heures au maximum en service de ligne ou 16 heures au maximum en service de manœuvre sur une période de 24 heures. Vous pourriez donc effectuer encore 9 heures en service de ligne ou encore 7 heures en service de manœuvre.

5 (e) Question :

Si je travaille 9 heures avant d'arriver à mon terminal de détachement, est-ce que je peux cesser et reprendre le service et rentrer à mon terminal d'attache?

Réponse :

Les règles relatives au temps de travail et de repos ne vous empêchent pas de le faire. Vous pourriez effectuer 9 autres heures en vertu de ce scénario. Toutefois, nous vous invitons à tenir compte de votre état de fatigue et des conditions associées au trajet de retour avant de reprendre le service directement après l'avoir terminé. Par exemple, si le trajet de retour est à effectuer de jour et si vous vous sentez suffisamment reposé, le fait d'entreprendre immédiatement ce trajet après avoir terminé un autre service pourrait ne pas présenter de

problème. Demandez-vous si vous ne devriez pas vous arrêter pendant 30 à 45 minutes pour prendre un café, une collation ou un repas afin d'être vigilant pour le trajet de retour.

5 (f) Question :

Puis-je quitter le service et le reprendre en route et travailler ensuite pendant 18 heures?

Réponse :

Non. Agir ainsi équivaut à accepter des « affectations fractionnées ».

Les « affectations fractionnées » ont lieu lorsqu'un employé termine le service et le reprend immédiatement, lorsqu'il est en route, expressément dans le but de contourner les dispositions sur la période de service maximale contenues aux alinéas 5.1.1 a), b), c), d) des Règles. Une telle pratique est interdite.

5 (g) Question :

J'ai effectué un tour de service de 9 heures et 45 minutes en service de ligne jusqu'à un terminal de détachement. Dois-je alors prendre des heures de repos? Qu'en serait-il si j'avais travaillé pendant 10 heures et 5 minutes jusqu'au terminal de détachement?

Réponse :

Chaque fois que vous effectuez un tour de service unique de plus de 10 heures, vous devez obligatoirement prendre des heures de repos. Dans le premier exemple, celui où vous avez effectué un tour de service de 9 heures et 45 minutes, vous ne seriez pas obligé de prendre des heures de repos, puisque votre tour de service a été de moins de 10 heures. Dans le deuxième exemple, vous devriez obligatoirement observer une période de repos, puisque vous auriez été en service pendant plus de 10 heures. Votre période de repos obligatoire serait de 6 heures à la gare de détachement, sans compter le délai d'appel. Votre période de repos obligatoire commencerait à être calculée « dès votre arrivée à l'installation de repos ».

5 (h) Question :

Si, en plein milieu de mon repos obligatoire au terminal de détachement, on me demande d'accepter un déplacement haut le pied, est-ce que je peux être tenu de prendre le service à bord d'un train en cours de route?

Réponse :

Non. Vous êtes en période de repos obligatoire.

5 (i) Question :

Ma période de repos obligatoire peut-elle être interrompue pour rentrer haut le pied à mon terminal d'attache? Qui peut en décider?

Réponse :

Oui, votre période de repos peut être interrompue pour un déplacement haut le pied à destination de votre terminal d'attache. Normalement, la décision est prise par l'employé, mais le chemin de fer pourrait à juste titre prendre une telle décision, par exemple, en cas de déraillement ou de tempête de neige importante dont l'employé n'était pas au courant lorsqu'il a pris sa décision?

5 (j) Question :

J'ai commencé ma période de repos obligatoire à 13 heures, à mon terminal d'attache. Qu'elle est la première heure à laquelle on peut me demander de reprendre le travail?

Réponse :

Les règles relatives au temps de travail et de repos prévoient 8 heures de repos sans compter le délai d'appel, ce qui signifie 8 heures de repos sans dérangement. Vous ne pourriez donc pas être appelé avant 21h.

5 (k) Question :

J'ai terminé à 17 h mon quart de travail en service de manœuvre ayant commencé à 7 h, lequel comportait 2 heures supplémentaires, puis on m'a appelé pour prendre le quart de travail en service de manœuvre de 23 h. Puis-je accepter cet appel?

Réponse :

Les règles relatives au temps de travail et de repos vous autorisent à accepter le quart de travail en service de manœuvre de 23 h. Elles prévoient qu'il faut 6 heures continues de repos pour remettre l'horloge à zéro en vue du calcul du nombre maximal d'heures disponibles au cours d'une période de 24 heures. Comme vous avez pu prendre 6 heures de repos entre 17 h et 23 h, vous remplissez les conditions.

5 (l) Question :

J'ai terminé à 18 h un quart de travail en service de manœuvre ayant commencé à 7 h, laquelle comportait 3 heures supplémentaires, puis on m'a appelé pour prendre un autre quart de travail en service de manœuvre à 24 h. Puis-je accepter cet appel?

Réponse :

*Les règles relatives au temps de travail et de repos ne vous **autorisent pas** à accepter le quart de travail en service de manœuvre de 24 h. Elles prévoient que les membres du personnel qui s'inscrivent en repos à leur terminal d'attache après avoir été en service pendant plus de 10 heures doivent se reposer au moins **8 heures**, sans compter le délai d'appel. Comme vous n'avez eu que 6 heures de repos entre 18 h et 24 h, vous ne remplissez pas les conditions.*

5 (m) Question :

Dans l'exemple qui précède, mon quart de travail régulier correspond au service de manœuvre de 7 h et de 24 h. Puis-je effectuer le quart de travail de 24 h?

Réponse :

Les règles relatives au temps de travail et de repos vous autorisent à accepter le quart de service de manœuvre de 24 h. Elles prévoient que les membres du personnel du service de manœuvre qui reprennent leur quart de travail normal et qui s'inscrivent en repos après avoir été en service pendant plus de 10 heures doivent se reposer au moins 6 heures, sans compter le délai d'appel, le cas échéant. Comme vous avez pu prendre 6 heures de repos entre 18 h et 24 h et que vous reprenez votre quart de travail régulier, vous remplissez les conditions.

5 (n) Question

Je viens de travailler 10 heures 15 en tant que superviseur. On me demande d'accepter un appel comme membre de personnel d'exploitation. Comment dois-je procéder?

Réponse :

Étant donné que vous n'avez pas encore travaillé en tant que membre du personnel d'exploitation la disposition 5.2.1 ne s'applique pas et vous pouvez accepter cet appel. Toutefois, une fois que vous aurez commencé votre service à titre de membre du personnel d'exploitation, toutes les dispositions de l'article 5 s'appliqueront. Les superviseurs sont tenus de démontrer qu'ils se conforment à ces règles.

5. (o) Question :

Je suis un employé de chemin de fer d'intérêt local qui effectue diverses tâches comme les travaux en voie et les réparations mécaniques. Je suis également qualifié pour conduire les locomotives de la compagnie. Après un service de 6 heures pour réparer des voies, on me demande d'accepter un appel comme membre du personnel d'exploitation. Comment dois-je procéder?

Réponse :

Étant donné que vous n'avez pas encore travaillé en tant que membre du personnel d'exploitation la disposition 5.2.1 ne s'applique pas et vous pouvez accepter cet appel. Toutefois, une fois que vous aurez commencé votre service à titre de membre du personnel d'exploitation, toutes les dispositions de l'article 5 s'appliqueront. Vous êtes tenu de démontrer que vous vous conformez à ces règles.

5. (p) Question :

Est ce que le temps payé sous forme de sommes forfaitaires et d'allocations, avant ou après la période de travail, peut être utilisé pour calculer de la durée de service effective en vue de l'application des Règles relatives au temps de travail et de repos?

Réponse:

Les Règles relatives au temps de travail et de repos ont été établis en tenant compte des normes de l'industrie pour la durée du temps de travail, c.-à-d. quand le travail commence et finit effectivement, afin de permettre la l'interprétation uniforme à travers l'industrie. Par conséquent, elles ne tiennent pas compte des sommes forfaitaires et des allocations qui pourraient être propres à des chemins de fer donnés.

6. Période de service maximale par période de 24 heures

La période de service maximale des membres du personnel d'exploitation est de 18 heures (16 heures dans le cas du service de manœuvre) par période de 24 heures. Cette règle ne doit pas être confondue avec la règle portant sur le service « continu » dont il a été question et qui limite la période de service continu maximale du personnel d'exploitation effectuant un tour de service unique. La règle des 18 heures s'applique lorsqu'un membre du personnel effectue plus d'un tour de service par période de 24 heures.

Afin d'éviter les situations où des membres du personnel quittent le service pour le reprendre aussitôt, ce qui, dans les faits, se traduirait par des périodes de service continu de 18 heures pour le personnel en service de ligne, les membres du personnel d'exploitation doivent prendre une pause entre leurs services. Une pause minimale de 30 à 45 minutes est recommandée. Les membres du personnel d'exploitation doivent être libérés de toute tâche lorsqu'ils prennent cette pause; ils doivent la prendre hors du train, dans un lieu où il est possible de se restaurer. Dans le service voyageurs, cette pause pourrait être prise dans le train, dans une voiture de service.

7. Remise à zéro de la période de travail de 24 heures

Six heures consécutives de repos sont nécessaires pour remettre à zéro la période de travail de 24 heures aux termes des règles relatives au temps de travail et de repos.

8. Cas d'urgence

La notion d'urgence est définie dans les règles relatives au temps de travail et de repos. Toutes les urgences doivent présenter les caractéristiques communes suivantes, à savoir qu'elles doivent être :

- a) subites, et
- b) imprévues.

La première responsabilité de la direction en cas d'urgence est la sécurité des membres du personnel et du public. Le personnel d'exploitation assurant le service dans une situation d'urgence prévue par les règles relatives au temps de travail et de repos doit être informé de la nature de la situation d'urgence et des mesures qui seront prises pour gérer la situation. L'état de fatigue du personnel d'exploitation doit être pris en compte dans ces mesures. La direction doit prendre toutes les dispositions raisonnables pour réduire au minimum la durée de l'urgence.

Il incombe au chemin de fer de prouver que les temps de travail exceptionnels n'ont pu être évités. Le chemin de fer doit déclarer ces cas d'urgence à Transports Canada le plus tôt possible, mais dans un délai d'au plus 48 heures. Des copies du rapport présenté au Ministère doivent être remises au bureau national des organisations syndicales pertinentes.

9. Heures de repos obligatoires

Les membres du personnel doivent prendre des heures de repos obligatoires après toute période de service supérieure à 10 heures. Lorsque des membres du personnel d'exploitation effectuent des périodes de service de plus de 10 heures, ils doivent prendre au moins 8 heures de repos obligatoires (sans compter le délai d'appel) à leur terminal d'attache et au moins 6 heures de repos obligatoires (sans compter le délai d'appel) au terminal de détachement.

Au terminal de détachement, les heures de repos doivent être comptabilisées à compter de l'« arrivée » du membre du personnel à une installation de repos fournie par le chemin de fer. Dans les centres moins importants où les installations de repos sont situées à proximité de la gare, le membre du personnel arrivera plus rapidement à l'installation de repos que dans un centre important où de longs déplacements sont nécessaires pour le trajet à destination de l'installation de repos. Ces règles ont pour objet de permettre aux membres du personnel d'exploitation de prendre du repos sans être dérangés. Ce temps de repos doit permettre de répondre à des besoins personnels comme le sommeil et les repas. Au terminal de détachement, il est recommandé de consacrer 4,5 à 5 heures au sommeil. Le transport à destination de l'installation de repos doit être accéléré, et le temps d'attente pour l'hébergement réduit au minimum.

Au terminal d'attache, les heures de repos doivent être calculées à partir du moment où le membre du personnel d'exploitation termine son service.

10. Déplacements haut le pied

L'expression « déplacement haut le pied » désigne le transport autorisé de membres du personnel d'un lieu à un autre. À moins d'être régi par l'alinéa 6.2.2 des règles relatives au temps de travail et de repos, tout déplacement haut le pied effectué au début d'un tour de service ou à partir d'un point intermédiaire doit être pris en compte dans le calcul de la période de service totale pour l'application de ces règles.

Les heures de repos obligatoires peuvent être interrompues au terminal de détachement en vue d'un déplacement haut le pied à destination du terminal d'attache. Dans ce cas, dès son arrivée à son terminal d'attache, le membre du personnel en cause sera considéré comme étant en période de repos obligatoire et les heures de repos obligatoires prévues à l'alinéa 5.2.1 des règles relatives au temps de travail et de repos s'appliqueront.

10 (a) Question :

Dans quelles circonstances la Compagnie pourrait-elle interrompre mes heures de repos obligatoires?

Réponse :

Par exemple, dans des situations où des fermetures de ligne risquent de se produire, la Compagnie peut vous transporter haut le pied jusqu'à votre terminal d'attache pour éviter les séjours prolongés au terminal de détachement. Le chemin de fer aurait alors une raison légitime d'interrompre vos heures de repos obligatoires.

11. Programmes de gestion de la fatigue

Il ne suffit pas d'édicter des règles pour gérer la fatigue. Les programmes de gestion de la fatigue énoncent les stratégies, tactiques et actions que doivent prendre les chemins de fer pour réduire la fatigue des membres de leur personnel d'exploitation. S'ils peuvent varier selon les chemins de fer, ces programmes auront en commun certains éléments, dont la sensibilisation et la formation, les méthodes d'établissement des horaires de travail et de trains, les mesures à prendre en cas d'urgence, les stratégies destinées à assurer la vigilance, l'environnement de repos et l'environnement de travail. Les programmes de gestion de la fatigue ne sont pas nécessairement des documents longs et compliqués. Un chemin de fer secondaire (petit réseau, effectif moindre, trafic moins dense, etc.) n'a pas le même type de plan d'exploitation qu'un chemin de fer principal, personne ne le conteste.

Les programmes de gestion de la fatigue, ainsi que leurs modifications, doivent être élaborés et mis en œuvre en collaboration avec le directeur national à la législation de chaque syndicat ou son délégué.

Les plans «particuliers» de gestion de la fatigue sont ceux qui sont mis au point conformément au paragraphe 6.2.4 des règles et qui doivent être présentés au ministère des Transports. L'adjectif «particuliers» ne signifie pas qu'une multitude de plans seront présentés. Par exemple, il serait plausible de présenter un plan concernant les trains de travaux, qui aborderait la question de la gestion de la fatigue dans cette catégorie de service. Il ne serait pas nécessaire de présenter un plan distinct pour chaque train de travaux, à moins que les conditions de fatigue associées à un train de travaux en particulier n'aient pas été abordées dans le plan qui a été présenté. Des trains de travaux particuliers seraient alors affichés ou appelés en conformité avec les modalités du plan présenté.

11 (a) Question :

Puisque les règles relatives au temps de travail et de repos autorisent le personnel d'exploitation à travailler dans les trains de travaux pendant un maximum de 16 heures et que le service des trains de travaux nécessite des périodes de travail régulières (5/2 ou 10/4) qui font dépasser le plafond de 64 heures de service dans une période de 7 jours, un plan particulier de gestion de la fatigue est-il quand même obligatoire pour le service des trains de travaux?

Réponse :

Oui, un tel plan est toujours obligatoire. Le plan doit indiquer les conditions uniques associées aux quarts de travail des trains de travaux afin d'atténuer les problèmes de fatigue découlant des différentes périodes de travail et des heures de service prolongées. À noter, cependant, que, une fois au point, le plan générique de gestion de la fatigue vaut pour tous les quarts de travail des trains de travaux comportant des conditions de travail semblables et qu'un plan distinct n'est pas nécessaire pour chaque quart de travail d'un train de travaux.

Sensibilisation et formation

La sensibilisation, obtenue grâce à des actions de formation, constitue le fondement même d'un programme réussi et efficace de gestion de la fatigue. Les membres du personnel d'exploitation, leur famille, les syndicats et les employeurs doivent comprendre l'importance des stratégies de gestion de la fatigue dans l'exploitation des chemins de fer et adopter de telles stratégies.

11 (b) Question :

À qui incombe-t-il d'élaborer et de dispenser la formation envisagée par cette règle?

Réponse :

Cette formation doit être mise au point et dispensée conjointement par les chemins de fer et les syndicats.

Méthodes d'établissement des horaires de travail et de trains

Les méthodes d'établissement des horaires doivent contribuer à atteindre les objectifs suivants :

- a) faire en sorte que les membres du personnel d'exploitation entreprenant un tour de service aient la possibilité de se reposer afin de se présenter au travail vigilants et alertes,
- b) maintenir l'état de vigilance pendant toutes les périodes de service.

Les horaires doivent, dans la mesure du possible, concilier les besoins personnels des employés avec les nécessités du service. Les chemins de fer doivent explorer et mettre en œuvre des méthodes d'établissement des horaires qui prennent en compte les rythmes circadiens et évitent ou gèrent les portions du rythme circadien qui entraînent un état de somnolence. L'établissement des horaires doit permettre aux membres du personnel de profiter au maximum d'un sommeil récupérateur.

Conditions d'exploitation inhabituelles

Les situations d'urgence sont des exemples de conditions d'exploitation inhabituelles. Étant donné que les urgences sont de par leur nature imprévisibles et que leurs circonstances varient, un programme de gestion de la fatigue doit souligner l'importance de gérer la fatigue dans les cas d'urgence et les interruptions du service. Les règles relatives au temps de travail et de repos prévoient qu'un programme de gestion de la fatigue doit être en place pour tout membre du personnel qui doit effectuer plus de 12 heures de service continu. Ce programme doit établir les critères et préciser les processus de mise en œuvre pour la gestion des temps de repos en cas d'urgence de courte ou de longue durée. Il doit exposer les grandes lignes des processus nécessaires pour suspendre et rétablir les horaires dont l'application est interrompue par une urgence.

11 (c) Question :

À qui incombe-t-il d'élaborer de tels programmes?

Réponse :

Aux chemins de fer et aux syndicats.

Stratégies favorisant la vigilance du personnel d'exploitation - siestes

Les programmes de gestion de la fatigue doivent comprendre des politiques et lignes de conduite concernant les siestes et prévoir des installations à cette fin dans les terminaux. Les occasions en route de fournir des siestes dans les voies d'évitement sont des mesures efficaces pour contrer la fatigue. Des installations pour les siestes (telles que des fauteuils confortables dans les terminaux) permettent aux membres du personnel d'exploitation de se reposer pendant qu'ils attendent un train ou avant de prendre le volant pour regagner leur domicile à la fin d'un parcours.

11 (d) Question :

À qui incombe-t-il d'établir les lignes de conduite concernant les siestes?

Réponse :

Aux chemins de fer et aux syndicats.

Environnements de repos

La qualité de l'environnement de repos est déterminante pour l'obtention d'un sommeil réparateur. Le programme de gestion de la fatigue doit comporter des critères et des outils pour évaluer et améliorer les installations et faire en sorte qu'elles soient le plus propice possible au repos. Ces critères devraient prévoir l'utilisation de matériaux insonorisants, de rideaux opaques, de générateurs de bruit blanc, etc.

Environnements de travail

Un programme de gestion de la fatigue devrait présenter des moyens de réduire au minimum les effets défavorables des facteurs liés à l'environnement de travail sur l'état de fatigue du personnel. L'impact de l'éclairage, de la température, des vibrations, du bruit etc. devraient être examinés et pris en compte. L'utilisation, entre autres, des systèmes audio des cabines de locomotive pourrait contrer la fatigue.

Déplacements haut le pied effectués dans des circonstances exceptionnelles

Il est reconnu que le matériel servant à l'exploitation des services voyageurs pourrait être doté d'installations permettant le repos des équipes transportées haut le pied. Pour l'application de cette disposition, il convient de prendre en considération d'autres facteurs liés au repos et à l'état de vigilance (rythmes circadiens, territoires et heure de la journée).

Participation de l'employé – Tour de service subséquent

Comme énoncé dans la disposition 2.3 des règles, les employés sont tenus de se présenter au travail frais et dispos. De nombreux chemins de fer ont des conventions collectives qui prévoient déjà des dispositions sur le repos permettant aux employés de choisir s'ils désirent se reposer avant d'accepter un autre tour de service. Cela satisfait aux exigences de l'alinéa 6.2.3 des règles. Les chemins de fer qui n'ont pas de telles conventions doivent traiter de cette question dans leurs programmes généraux de gestion de la fatigue.

Annexe 3:
Lettre de l'ACFC expliquant ses révisions proposées
pour les règles relatives au temps de travail et de
repos, octobre 2003

THE RAILWAY ASSOCIATION OF CANADA
L'ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

6 octobre 2003

Réf. : R-15.2

Avis d'approbation de Transports Canada TC O 0-33

L'honorable David Collenette, C.P., député
Ministre des Transports
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks, 25^e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Objet : Révisions proposées pour les règles relatives au temps de travail et de repos et circulaire n° 14 de l'ACFC

Monsieur le Ministre,

Les compagnies de chemin de fer mentionnées dans l'appendice A, agissant par l'entremise de leur avocat dûment autorisé, et le président de l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC), déposent par les présentes à des fins d'examen et d'approbation, en vertu du paragraphe 20 (1) de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF), une révision des règles relatives au temps de travail et de repos et de la circulaire n° 14 de l'ACFC qui y est associée.

Les documents suivants sont inclus dans ce dossier :

- Appendice A La liste des chemins de fer de responsabilité fédérale signataires des règles et de la circulaire n° 14.
- Appendice B Copies des procurations des chemins de fer mentionnés dans l'appendice E.
- Appendice C La version anglaise des règles révisées.
- Appendice D La version française des règles révisées.
- Appendice E La version anglaise de la circulaire n° 14 révisée.
- Appendice F La version française de la circulaire n° 14 révisée.
- Appendice G Correspondance provenant de la FIL et une copie de notre réponse.
- Appendice H Correspondance provenant des TUT et une copie de notre réponse.

Les règles relatives au temps de travail et de repos sont en vigueur depuis le 1^{er} avril 2003. Au cours de cette période, de nombreuses questions d'interprétation nécessitant une clarification ont été identifiées.

Afin d'aborder ces éléments, ainsi que de nombreuses recommandations supplémentaires faites lors des ateliers de mise en œuvre dans tout le Canada, le groupe de travail de l'ACFC sur les règles relatives au temps de travail et de repos a recommandé certaines révisions aux règles et à la circulaire n° 14 de l'ACFC – Pratiques et procédures recommandées pour l'application des règles relatives au temps de travail et de repos.

Il faut souligner que le groupe de travail a eu plusieurs discussions et réunions avec des représentants de Sécurité ferroviaire – Transports Canada afin d'examiner ces questions d'interprétation. Le groupe de travail croit que ces modifications proposées reflètent le consensus de ces réunions et aideront à promouvoir une interprétation uniforme, ainsi que la conformité aux règles et la surveillance de ces dernières.

L'honorable David Collenette, C.P., député

6 octobre 2003

Page deux

Les changements et les justifications proposés sont les suivants :

Règles relatives au temps de travail et de repos

- 1) La définition révisée de la période de service précise que la période de service ne comprend pas le temps associé aux sommes forfaitaires ou d'allocations. Même si cette interprétation était contenue dans la Q et R 5 (p) de la circulaire, Transports Canada préférerait que cela soit défini dans les règles elles-mêmes. Ces sommes reflètent les paiements obligatoires pour chaque chemin de fer individuel, mais ne met pas en jeu la marche ou la manœuvre de trains, de locomotives ou de matériels roulants. Dans tous les cas, les sommes payées pour le temps forfaitaire avant ou après un quart ou un tour de service ne peuvent excéder 15 minutes dans chaque cas.
- 2) La révision du libellé de l'article 5.1.5 précise que la période de remise à zéro de 6 heures de la période de travail de 24 heures doit être consécutive, mais inclure le délai d'appel. Il est devenu évident que l'utilisation du terme « continu » dans cet article a fait que l'interprétation des exigences de Transports Canada différerait de celle proposée par les auteurs des règles. Ce changement a été jugé nécessaire afin d'atténuer les interprétations fautives de l'intention du critère de remise à zéro.
- 3) La correction de l'erreur typographique dans l'article 5.3.2. Le libellé existant fait référence aux « périodes de service dont il est question à l'alinéa 5.1.1 », ce qui a pour effet non intentionnel de ne pas permettre le déplacement haut le pied à la suite des périodes de service maximales de 18 et 16 heures au cours d'une période de 24 heures. Le libellé révisé fait référence aux « périodes de service au paragraphe 5.1 », indiquant ainsi que le déplacement haut le pied est permis à la suite de l'expiration de la période de service maximale sans égard aux restrictions dont il est question dans l'article 5.1 des règles. Par conséquent, cela corrige une erreur dans la version originale des règles qui a été identifiée lors des ateliers. Cette interprétation est conforme aux règles précédentes en vigueur avant les règles actuelles relatives au temps de travail et de repos.

Circulaire n° 14

- 1) La circulaire a été entièrement réorganisée afin de mieux correspondre aux articles applicables des règles relatives au temps de travail et de repos. Il s'agissait d'une recommandation importante qui a été faite lors des ateliers.
- 2) L'ajout de trois Q et R dans l'article 4 traitant de (1) la situation des exploitants de matériel de voie, (2) la situation des pilotes et (3) la situation des mécaniciens de manœuvre et des coordonnateurs de triage en vertu des règles. Ces trois questions ont été soulevées lors des ateliers et ont été jugées des ajouts intéressants à la circulaire.
- 3) L'ajout du libellé dans la partie de l'article 4 traitant de la définition de « l'urgence » afin de mieux expliquer la situation où le blocage d'un passage à niveau serait considéré comme une urgence. Ce changement a été demandé lors des ateliers.

- 4) La question 4(a) révisée concernant les sommes forfaitaires et d'allocations. Cette Q et R qui était anciennement la 5(p), a été remaniée afin d'ajouter l'exigence précise que le temps forfaitaire et d'allocation peut seulement être exclus de la période de service s'il ne n'exige pas de l'employé qu'il participe physiquement à la marche ou à la manœuvre de trains, de locomotives ou de matériels roulants et que ce temps ne devra pas excéder 15 minutes avant et après un quart ou un tour de service. Un exemple illustrant cela est aussi inclus. Comme il est souligné dans la révision 1 des règles (ci-dessus), la clarification de cette question a été identifiée comme une exigence nécessaire dans les règles et la circulaire.
- 5) L'ajout de la question 4(b) au sujet de la situation des tâches comme le serrage de freins à main. Cela a été jugé un ajout nécessaire à la circulaire lors des ateliers.
- 6) L'ajout de la question 4(c) au sujet des situations où un employé est appelé et annulé avant l'heure à laquelle il devait se présenter au travail. Cela a été jugé un ajout nécessaire à la circulaire lors des ateliers.
- 7) L'ajout de la question 4(d) au sujet de la situation du temps de déplacement comme période de service en vertu des règles. La nécessité d'une Q et R précise pour répondre à cette question a été mentionnée lors des ateliers et en raison de questions générales soulevées depuis la mise en œuvre des nouvelles règles.
- 8) L'ajout de la question 4(e) au sujet de la situation du temps passé dans les classes de formation. Cela a été ajouté afin de répondre à des questions d'interprétation qui ont été soulevées depuis la mise en œuvre des nouvelles règles.
- 9) Les ajouts au libellé de cette partie de l'article 4 traitant de la définition de « tour de service » afin de mieux expliquer la situation des postes fractionnés dans les services de banlieue. La nécessité de l'amélioration de l'interprétation de cet élément a été identifié lors des ateliers.
- 10) En plus d'une Q et R dans l'article 5 traitant de l'applicabilité de la pause de 30 à 45 minutes recommandée lors d'un double service de manœuvre. Cette clarification a été jugée nécessaire en raison de questions soulevées à la suite de la mise en œuvre des nouvelles règles.
- 11) Le libellé révisé dans l'article 5.1.5 concernant la remise à zéro de 6 heures au cours de la période de 24 heures. Même si la circulaire comprenait le mot « continu » qui a maintenant été ajouté aux règles, le libellé supplémentaire a été ajouté pour expliquer que cela comprend le temps d'appel. La justification de cette interprétation a aussi été ajoutée à la circulaire. Tel que mentionné dans la révision 2 des règles (ci-dessus), ce changement a été jugé nécessaire afin de répondre à des questions d'interprétation au sujet de cet élément.
- 12) L'ajout de la Q et R 5.1(g) traitant des situations où un membre du personnel d'exploitation est immobilisé en cours de route ou prend sa période de repos en route. Le besoin de précision au sujet de cette question a été identifié en raison de questions posées depuis que les règles sont entrées en vigueur.

L'honorable David Collenette, C.P., député

6 octobre 2003

Page quatre

- 13) Le libellé ajouté aux Q et R 5.1(l) et (m), anciennement 5(n) et (o), au sujet de la situation du temps passé en temps que superviseur ou membre du personnel effectuant d'autres tâches. Cela a été ajouté afin de démontrer clairement la quantité de temps disponible pour les superviseurs ou les autres membres du personnel afin de travailler en tant que membre du personnel d'exploitation.
- 14) L'ajout des Q et R 5.1(n) et (o) afin de clarifier les affectations de service de ligne par rapport au service en manœuvre et la situation des locomotives de manœuvre. Cela a été identifié comme étant une question qui devait être détaillée grâce à une Q et R lors des ateliers.
- 15) L'ajout des Q et R 5.2(a), (b) et (c) afin d'illustrer à quel moment un employé en période de repos obligatoire peut être appelé, de définir « sans compter le délai d'appel » et de traiter des besoins de repos obligatoires pour les employés travaillant en affectation éloignée. Ces Q et R supplémentaires ont été jugées nécessaires afin de répondre à ces questions, qui ont toutes été soulevées lors des ateliers.

L'industrie ferroviaire et le groupe de travail s'attendaient à ce que ces règles et cette circulaire évoluent lors des premières phases de mise en œuvre. Grâce aux révisions proposées, nous avons répondu de façon efficace aux questions soulevées par les compagnies de chemin de fer, les employés, les syndicats et les organismes de réglementation.

Conformément aux procédures de l'ACFC et aux exigences du paragraphe 20 (2) de la LSF, des copies des changements proposés ont été envoyées aux membres de l'ACFC et aux syndicats pertinents. Nous avons examiné les commentaires reçus et nous avons fourni les réponses suivantes aux questions soulevées.

Les membres de l'ACFC appuient cette initiative afin de fournir à l'industrie des précisions et des orientations à propos de l'application pratique de ces règles et de la circulaire n° 14 connexe.

La FIL et les TUT ont envoyé des commentaires. Une copie de ces commentaires, ainsi que la réponse de l'ACFC aux deux organisations, est contenue dans les appendices G et H. On doit souligner que la FLI, qui a participé au groupe de travail sur les règles relatives au temps de travail et de repos tout au long de l'initiative, appuient les changements proposés pour les règles et la circulaire dans leur totalité. En ce qui a trait au seul commentaire de la FLI sur l'application des règles aux équipes de train basées aux É.-U. et l'engagement que nous avons pris envers eux, il faudrait convoquer une conférence téléphonique avec tous les chemins de fer membres touchés afin de discuter de la question et des options potentielles pour leur traitement dans les règles et la circulaire. L'ACFC souhaite aviser le ministre que les résultats de ces discussions seront communiqués à Transports Canada avant la fin d'octobre.

Conformément au paragraphe 19 (10) de la LSF, Transports Canada a droit à une période d'évaluation de soixante jours, débutant le jour suivant le dépôt des règles. Par conséquent, en accusant réception du présent mémoire, voudriez-vous indiquer la date à laquelle le mémoire est arrivé à votre bureau.

Il est respectueusement demandé que le ministre approuve les révisions telles que déposées. Si votre approbation nous était accordée, les révisions seraient mise en vigueur par les compagnies de chemin de fer immédiatement après la réception de votre avis d'approbation.

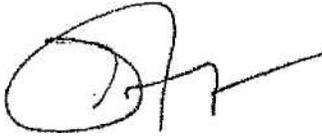
L'honorable David Collenette, C.P., député

6 octobre 2003

Page cinq

À la lumière de l'importance de ces révisions des règles traitant des questions d'interprétation actuelles et afin d'éviter d'autres questions de ce genre, nous suggérons qu'une réunion soit convoquée afin de permettre à l'industrie de décrire chacun des changements en détail et de répondre à toutes les questions de Transports Canada.

Je vous prie d'agréer, monsieur le Ministre, mes salutations distinguées.



Monsieur W.A. Rowat
Président et premier dirigeant

WAR/mr

Pièces jointes

c. c. : M. L. Bourdon, TC

c. c. : M^{me} F. Ackermans, CP
M. D. Anderson, FLI
M. M. Moroz, CN
M. M. Regimbal, ACFC
M. P. Riley, CP
M. D. Trubiano, VIA
M. D. Watts, CN

c. c. : Aux membres sous réglementation fédérale

M. J.D. Allen (OCR)	M. G. Bailey (OVR)	M. J. Baldwin (SCR)
M. R. Bélanger (AMT)	M ^{me} B. Chicoine (KPR)	M. P. Côté (VIA)
M. R. Decicco (GEXR)	M. T.G. Drake (CSXT)	M. N.R. Foot (CPR)
M. R. Goss (SLQ)	M. R. Grindrod (MMAC)	M. E.L. Harris (WC)
M. E.L. Harris (CN)	M. J.A. Irwin (NS)	M. D. Kelsey (WCE)
M. K. Korneychuk (PAF)	M. B.G. McKeown (ETL)	M. J. Mielke (WP&YR)
M. R. Morneau (CFMG)	M. B. Parker (OKAN)	M. B. Parker (HBRY)
M. T. Payne (FERR)	M. M. Peloquin (CR)	M. G.W. Percy (GO)
M. P. Riis (BNML)	M. P. Riis (BNSF)	M. M. Robitaille (QNSL)
M. G. Roy (TTE)	M. A. Roy (ARC)	M. A. Roy (WLR)
M. S.I. Smith (MKNR)	M. S. Spares (TTR)	M. S. Strachan (AMTK)
M. J.E. Terry (GCRC)	M. S. Thomas (SOR)	

L'honorable David Collenette, C.P., député
6 octobre 2003
Page six

Veillez noter qu'en vertu de la politique globale de la procuration de l'ACFC, tout membre qui ne souhaite pas faire l'objet de la présentation des règles devrait aviser l'ACFC immédiatement.

c.c. : Aux membres sous réglementation provinciale

M. D. Barr (ANY)	M. M. Brault (CFQG)	M. W. Ettinger (TRC)
M. D. Cliche (CFC)	M. M.J. Doucet (NBEC)	M. S.A. Michaud (Cart.)
M. D.A. Gillespie (AP)	M. L. Jebb (CEMR)	M. G.J. Pichette (ARN)
M. B. Parker (CTRW)	M. D. Peters (BCRY)	M. E.S. Smith (SSR)
M. A. Rivard (RS)	M. G. Rushton (HCRY)	M. S.I. Smith (LWR)
M. S.I. Smith (CWR)	M. S.I. Smith (ENR)	M. J. van der Burch (SRY)
M. J. Taylor (WHCR)	M. P. Touesnard (CBNS)	M. S. Wills (NBSR)
M. S. van Wagenen	M ^{me} S. Wallis (GWR)	
M. K.J. Willsie (OSR)	M. S. Carmichael (ONT)	

c. c : M. G. Huckler - FLI
M. T. Secord - TUT