

Annexe 4
Modifications aux règles relatives au temps de travail et de
repos
suggérées par Transports Canada
Janvier 2004

RÈGLES RELATIVES AU TEMPS DE TRAVAIL ET DE REPOS DES EMPLOYÉS
ITINÉRANTS DES CHEMINS DE FER

Le mot « ferroviaire » a été remplacé par « des chemins de fer » pour préserver l'uniformité avec toutes les autres règles et tous les autres règlements et à l'intérieur de ce document lui-même.

Modifications proposées
Le 15 janvier 2004

Ottawa, Ontario
TC-O 0-33
Entrée en vigueur : le 1^{er} avril 2003
Révision proposée : le 5 août 2003

RÈGLES RELATIVES AU TEMPS DE TRAVAIL ET DE REPOS DES EMPLOYÉS ITINÉRANTS DES CHEMINS DE FER

TABLE DES MATIÈRES

PARTIE I – GÉNÉRALITÉS

1. Titre abrégé
2. Énoncé de principe
3. Portée
4. Définitions
5. Exigences minimales
6. Programmes de gestion de la fatigue
7. Exigences de déclaration

Règles relatives au temps de travail et de repos 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. Énoncé 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 et assurer l'uniformité d'application à toutes les compagnies de chemin de fer du Canada visées par ces règles, assurer la clarté et l'application et améliorer l'état de vigilance des conducteurs en réduisant les effets de la fatigue, les compagnies de chemin de fer, le personnel d'exploitation et ses représentants désignés 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; et
- d) peut être mise en œuvre dans une grande diversité de conditions d'exploitation.

Motif du changement : faire assumer la principale responsabilité par les compagnies de chemin de fer.

- 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; et
 - b) leur permettent de demeurer vigilants pendant toute la durée des tours de service.

Motif du changement : l'emploi des mots « mettre en place » souligne l'acceptation des responsabilités par les compagnies de chemin de fer.

- 2.3 Il incombe aux membres du personnel d'exploitation de se présenter au travail reposés et aptes à la tâche.

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.C. (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. Ces règles s'appliquent également aux compagnies de chemin de fer, aux membres du personnel d'exploitation et à toutes les autres personnes qui exercent des fonctions dans les chemins de fer de compétence fédérale. Elles s'appliquent par ailleurs aux membres du personnel d'exploitation des chemins de fer de compétence provinciale (comme les compagnies d'intérêt local), si :
- a) la province a conclu un protocole d'entente (PE) avec le ministre fédéral des Transports. En vertu d'un PE, la province s'organise pour que Transports Canada surveille les affaires réglementaires des compagnies de chemin de fer de compétence provinciale; ou
 - b) la province exige d'une compagnie de chemin de fer de compétence provinciale qu'elle se conforme à certaines lois fédérales avant de lui délivrer son permis d'exploitation;
 - c) les règles relatives au temps de travail et de repos s'appliquent aux membres du personnel d'exploitation des compagnies de chemin de fer américaines qui exploitent des services au Canada. Pour les équipes qui ont leur siège aux États-Unis et qui travaillent au Canada, la totalité du temps de service effectué au cours des 24 heures préalables, peu importe où le service a été accompli sera comptabilisé en vertu de ces règles.

Motif du changement : le changement indique clairement que la responsabilité primordiale revient aux compagnies de chemin de fer de se conformer aux règles. Le libellé actuel dit que la responsabilité primordiale revient aux employés.

- 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 et doivent être accessibles aux membres du personnel d'exploitation en service.

Motif du changement : ces règles doivent être accessibles à tous et à toutes dans leur version approuvée et non comme IGE qui n'y renvoie pas pour les compagnies de chemin de fer.

- 3.4 — ~~Chaque chemin de fer doit intégrer à ses méthodes d'exploitation les exigences et interprétations de la circulaire n^o 14 de l'Association canadienne des chemins de~~

fer, intitulée *Pratiques et procédures recommandées pour l'application des règles relatives au temps de travail et de repos*, ~~avec leurs modifications successives.~~

Supprimé dans sa totalité.

Motifs du changement : comment justifier une règle de 7 pages étayée par 22 pages d'explications. Les règles doivent être rédigées de manière à ne pas nécessiter d'autres explications.

- *les employés ne se voient pas remettre une copie de la circulaire;*
- *les employés ne sont pas tenus d'avoir accès à une copie de la circulaire pendant qu'ils sont en service;*
- *certaines compagnies de chemin de fer émettent la circulaire à l'intention de leurs employés par le biais de leurs Instructions générales d'exploitation, même si les numéros de renvoi sont différents; par exemple, 5.1a) de la circulaire porte l'appellation de question f) 4.3 dans l'IGE du CN – l'IGE ne renferme pas tous les renvois qui figurent dans la circulaire car les compagnies de chemin de fer choisissent ce qu'elles souhaitent dire et que les renvois ne sont pas in extenso;*
- *la circulaire fait l'objet de renvois plutôt que les règles.*

Une série de questions et de réponses peuvent être émises par les compagnies de chemin de fer respectives dans leurs instructions spéciales.

4. Définition

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, banlieue, travaux ou manœuvre) effectué dans une compagnie de chemin de fer relevant du Ministère.

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

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

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

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

L'expression « affectations fractionnées » désigne les situations où, en cours de route, il est fait en sorte qu'un employé termine son service et le reprenne immédiatement, expressément dans le but de contourner les dispositions sur la période de service maximale énoncées dans les présentes règles.

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

Il faut également rédiger des définitions pour les éléments suivants :

- temps de repos ;
- heures de repos obligatoires ;
- temps de préparation. En sus de la définition, il faut ajouter une note qui dit ceci : « Si un membre du personnel d'exploitation se livre à une activité qui a un rapport direct avec le mouvement d'un train ou d'une locomotive avant l'expiration du temps de préparation, ce temps doit alors être compris dans le calcul du temps de service » ou un libellé à cet effet.

Motif du changement : les définitions doivent être par ordre alphabétique pour être uniformes avec la présentation d'autres règles et règlements et de la plupart des autres documents.

5. Exigences minimales

5.1 Période de service maximale

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 services 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.

Note : Les affectations fractionnées ne sont pas permises.

5.1.2 La période de services maximale des membres d'exploitation effectuant plus d'un tour de service est de 18 heures par période de 24 heures, sous réserve des dispositions de l'alinéa 5.1.6.

Motif du changement : modifié pour dire « alinéa 5.1.6 » plutôt qu'« article 5.1.6 ». Le renvoi à l'article 5.1.3 est supprimé car la durée est aujourd'hui de 18 heures à l'alinéa 5.1.3.

5.1.3. 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 de l'alinéa 5.1.3.

Motif du changement : pour être uniforme à l'égard de la période de service combinée 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 alinéas 5.1.2 et 5.1.3, il faut prévoir un repos continu de 6 heures avant de ramener le compte à zéro.~~

Supprimé dans sa totalité

Motifs de la suppression :

Voir la note de service du 7 novembre qui contient des références tirées de :

- a- Scénarios reposant sur les questions de la circulaire
- b- Évaluation des risques par TC en fonction des scénarios
- c- Extraits du rapport du juge en chef Foisey
- d- Événements à signaler au BST à cause de la fatigue d'un employé
- e- Étude d'un expert sur la fatigue (Pat Sherry)
- f- Exposition de TC à des critiques de l'extérieur/responsabilités (services juridiques du BST)
- g- Facteurs humains (cours)
- h- Autres compagnies de chemin de fer/modes/pays (FRA/compagnies aériennes/Australie)

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 déclaration définies aux articles 6 et 7 des présentes règles.

5.1.7 Lorsqu'un superviseur, un employé ou une tierce partie est réputé être un membre du personnel d'exploitation, les heures en service du superviseur, de l'employé ou de la tierce partie 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 maximaux en vertu de ce règlement. Les membres du personnel d'exploitation tenus d'assister ou de participer à des cours de formation prescrits par la compagnie, à des réunions entre la compagnie et les employés ou à d'autres initiatives comme, sans toutefois s'y limiter, des réunions et des enquêtes sur la santé et la sécurité, doivent comptabiliser ce temps au cours de la période de 24 heures immédiatement antérieure dans le calcul du temps de service maximal disponible.

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 ou après avoir achevé deux tours de service consécutifs doivent :

- a) à leur terminal 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 8 heures de repos consécutives, y compris le délai d'appel le cas échéant; et

- b) au terminal du détachement, prendre au moins 6 heures de repos consécutives, à l'exclusion du délai d'appel le cas échéant.

NOTE : Les membres du personnel d'exploitation qui terminent leur service après avoir effectué moins de 10 heures de travail ont besoin de 10 heures de repos consécutives pour que leur horloge soit remise à zéro.

Motif du changement : cela ne change rien toutefois aux périodes de service maximales, mais élimine le besoin du paragraphe 5.1.5 car ce sont les exigences relatives aux heures de repos obligatoires qui déclenchent la remise à zéro de l'horloge.

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 obligatoires. Les heures de repos prises entre ces parcours n'entrent pas dans le calcul de la période de service totale. Quelle est l'interprétation exacte de cette règle? Pourquoi est-elle nécessaire?

Cela sème la confusion dans l'interprétation. Selon un groupe, la période totale de service est comptabilisée et la période de repos, si elle est inférieure à 3 heures, est comprise. Selon une compagnie de chemin de fer, si les deux tours de service équivalent à plus de 10 heures et que le temps de repos est inférieur à 3 heures, la période totale combinée est alors supérieure à 10 heures et l'employé est tenu de prendre du repos. Que la période de repos soit inférieure ou supérieure à 3 heures, la règle des 18 heures par période de 24 heures s'applique toujours. À cette fin, quel est le besoin de cette règle puisque le tout est visé par l'article 5.2.1?

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 à l'alinéa 5.1.1.

Motif du changement : modifié pour remplacer le mot « article » par le mot « alinéa ».

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 à l'alinéa 5.1.1.

Motif du changement : modifié de manière à inclure le terme « alinéa ».

5.3.3 Les heures de repos obligatoires peuvent être interrompues au terminal de détachement en vue d'un déplacement haut le pied jusqu'au terminal d'attache. Le cas échéant, le membre du personnel a droit à toutes ses heures de repos

obligatoires dès son arrivée au terminal d'attache. Les heures de repos obligatoires prévues en 5.2.1 s'appliquent dans ce cas.

Motif du changement : modifié de manière à ajouter le mot « alinéa » plutôt qu'« article ».

6. Programmes de gestion de la fatigue

6.1 Exigences

6.1.1 Les chemins de fer doivent mettre en œuvre des programmes de gestion de la fatigue.

Motif du changement : Sans objet

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 des circulations, la longueur des parcours et les particularités géographiques.

6.2 Élaboration et mise en œuvre

6.2.1 Les chemins 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) méthodes d'établissement des horaires de travail;
- b) sensibilisation et formation;
- c) stratégies destinées à assurer la vigilance au travail;
- d) environnements de repos;
- e) environnements de travail;
- f) travail effectué dans des conditions d'exploitation inhabituelles;

- g) déplacements haut le pied accomplis dans des circonstances particulières.
- 6.2.3 Les programmes de gestion de la fatigue doivent traiter comment les employés 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 mise en place pour prendre en compte la fatigue du personnel d'exploitation dans les situations suivantes :
- a) périodes de service continu dépassant 12 heures;
 - b) service de plus de 64 heures sur 7 jours, et
 - c) cas d'urgence.

7.0 Exigences de déclaration

- 7.1 Un programme de gestion de la fatigue, décrit au paragraphe 6.1, doit être déposé auprès du Ministère 60 jours avant la date d'entrée en vigueur des présentes règles.

Motif du changement : modifié de manière à ajouter le mot « alinéa ».

- 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.

Motif du changement : modifié de manière à ajouter le mot « alinéa ».

- 7.3 La circulaire n° 14 de l'Association des chemins de fer du Canada, « 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.

Supprimé dans sa totalité (voir suppression du paragraphe 3.4)

- 7.4 Le 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.

Annexe 5 :
Règles relatives au temps de travail et de repos du
personnel d'exploitation ferroviaire
Approuvées en 2005



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

■#■ TC O 0-33
Date d'entrée en
vigueur : 1^{er} avril 2003
Révisé TC O 0-50
Date d'entrée en
vigueur : 29 juin 2005

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

TABLE DES MATIÈRES

1. Titre abrégé
2. Énoncé de principe
3. Domaine d'application
4. Définitions
5. Exigences minimales
6. Programme de gestion de la fatigue
7. Exigences de déclaration

Règles relatives au temps de travail et de repos 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. Énoncé 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 désignés 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; et
- d) peut être mise 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; et
- 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.C. (1985), ch. 32 (4e suppl.).

- 3.2 Les présentes règles s'appliquent aux compagnies de chemin de fer au personnel d'exploitations 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 Aux fins du calcul des heures de service aux termes des présentes règles, les employés de compagnies de chemin de fer américaines exerçant des activités au Canada tiendront compte de leur temps de service dans les 24 heures qui ont précédé, peu importe où le service a été accompli.

4. Définitions

L'expression « affectations fractionnées » désigne les situations où, en cours de route, il est fait en sorte qu'un employé termine son service et le reprenne immédiatement expressément dans le but de contourner les dispositions sur la période de service maximale énoncées à l'alinéa 5.1.1.

L'expression « apte au service » désigne l'état d'un membre du personnel d'exploitation qui se présente au travail reposé et prêt à maintenir sa vigilance durant tout son tour de service.

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

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 « déplacement haut le pied » désigne le transport autorisé de membres du personnel d'exploitation d'un lieu à un autre, à l'exception des déplacements qui leur sont payés pour faire la navette à un point de prise de service.

L'expression « indemnité de déplacement » désigne l'indemnité payée à un membre du personnel d'exploitation pour faire la navette à un point de prise de service.

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 pilote, un opérateur de systèmes de télécommande de locomotives ou un conducteur de matériel ferroviaire voyageurs léger, ainsi que toute personne passant la plus grande partie de son temps dans l'un ou l'autre de ces postes, quelle que soit la catégorie de service, qui participe physiquement à la marche ou à la manœuvre de trains, locomotives et matériels roulants; toute autre personne qui accomplit de telles tâches est considérée, pendant leur exécution comme un membre du personnel d'exploitation.

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

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, à l'exclusion du temps de préparation, du temps terminal, du temps de déplacement et de tout autre temps forfaitaire rémunéré.

L'expression « poste ou tour de service » désigne une période de service unique et continue, peu importe la catégorie de service, sauf les postes fractionnés, qui sont constitués de périodes de service distinctes.

L'expression « représentant autorisé » signifie une personne désignée par une organisation reconnue dont le mandat est de représenter les membres du personnel d'exploitation d'une compagnie de chemin de fer donnée. Lorsqu'il n'existe aucune organisation reconnue, les membres du personnel d'exploitation se choisiront une personne dans la compagnie de chemin de fer pour agir en qualité de représentant autorisé.

L'expression « temps de préparation » désigne le temps forfaitaire associé à des tâches administratives pendant la préparation à un poste ou à un tour de service.

L'expression « temps forfaitaire » ou « allocation » désigne les heures payées pour des tâches qui n'exigent pas de l'employé qu'il participe physiquement à la marche ou à la manœuvre de trains, de locomotives ou de matériels roulants.

L'expression « temps terminal » désigne le temps forfaitaire associé à l'accomplissement de tâches administratives à la fin d'un poste ou d'un tour de service.

L'expression « urgence » désigne toute situation soudaine ou imprévue 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, telle une situation entraînant des dommages corporels ou un accident inévitable, un cas fortuit, des orages violents, des tremblements de terre majeurs, des emportements par les eaux ou des déraillements, ou encore une situation résultant d'un retard dont la cause était inconnue de la compagnie de chemin de fer et ne pouvait être prévue au moment où les membres du personnel d'exploitation ont quitté le terminal.

Sous réserve de ce qui précède, ne constituent pas une « urgence » les problèmes d'exploitation normaux inhérents aux activités ferroviaires, à savoir, mais sans s'y limiter :

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

Il revient aux compagnies de chemin de fer de montrer que le service supplémentaire ne pouvait être évité. Lorsqu'une situation d'urgence se produit, elles doivent exercer toute la diligence raisonnable pour éviter ou limiter un tel service.

5. Exigences minimales

5.1 Période de service minimale

5.1.1 a) La période de service maximale continue pour un seul tour de service dans n'importe quelle catégorie de service est de 12 heures, sauf en service de trains de travaux, où cette période est de 16 heures. Lorsqu'un tour de service est désigné comme poste fractionné, comme en service de banlieue, la période de service combinée pour les deux tours de service ne peut dépasser 12 heures.

b) Le calcul de la période de service susmentionnée ne tient pas compte des temps forfaitaires ou des allocations. Le temps de préparation et le temps terminal ne peuvent dépasser chacun 15 minutes.

5.1.2 Il est interdit de recourir aux affectations fractionnées pour contourner les dispositions énoncées en 5.1.1.

5.1.3 La période de service combinée maximale pour plus d'un tour de service, quelle que soit la catégorie de service ne peut dépasser 18 heures entre les « remises à zéro » prévues à l'alinéa 5.1.4.

5.1.4 Aux fins de la « remise à zéro » après une période de service combinée, il faut prévoir :

- a) au terminal d'attache, un repos continu de 8 heures, y compris le délai d'appel, lorsqu'on entre en service de manœuvre; ou
- b) au terminal d'attache, un repos continu de 8 heures, à l'exclusion du délai d'appel le cas échéant, lorsqu'on entre en service de ligne, ou
- c) au terminal de détachement, un repos continu de 6 heures, à l'exclusion du délai d'appel le cas échéant.

5.1.5 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 déclaration définies aux articles 6 et 7.

5.1.6 Les membres du personnel d'exploitation tenus d'assister durant plus de 4 heures continues à une réunion, à une enquête ou à une classe de formation dont leur compagnie est l'instigatrice incluront ce temps dans leur période de service aux fins du calcul des périodes de service maximales et de repos obligatoire prescrites à l'article 5. Les activités susmentionnées, peu importe leur durée, ne doivent pas interrompre la période de repos obligatoire prévue à l'alinéa 5.2.1.

5.1.7 Lorsqu'un superviseur, un employé non membre du personnel d'exploitation ou un tiers est réputé être membre du personnel d'exploitation, les heures de service effectuées par cette personne au cours de la période de 24 heures qui a immédiatement précédé doivent être prises en considération dans le calcul du temps de service maximal disponible et des heures de repos obligatoires en vertu du présent article. Ces personnes doivent pouvoir démontrer leur conformité aux 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 terminal 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 8 heures de repos consécutives, y compris le délai d'appel le cas échéant; et
- b) au terminal du détachement, prendre au moins 6 heures de repos consécutives, à l'exclusion du délai d'appel le cas échéant.

5.2.2 Au terminal d'attache, la période de repos obligatoire commence au moment où le membre du personnel d'exploitation termine son service et, au terminal du détachement, à son arrivé à l'installation de repos fournie par la compagnie de chemin de fer.

5.2.3 Lorsque la période de repos entre deux postes ou tours de service est inférieure à trois heures et que la période de service combinée est supérieure à 10 heures, les dispositions de l'alinéa 5.2.1. s'appliquent au moment où les membres du personnel de l'exploitation quittent le service; la période de repos en question ne doit pas être comprise dans le calcul de la période de service.

5.3 Déplacement 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 total dont il est question à l'alinéa 5.1.1.
- 5.3.2 Le déplacement haut le pied est autorisé à l'expiration de la période de service maximale sans égard aux périodes de service dont il est question aux alinéas 5.1.1. et 5.1.3.
- 5.3.3. Les heures de repos obligatoires peuvent être interrompues au terminal de détachement en vue d'un déplacement haut le pied jusqu'au terminal d'attache. Le cas échéant, le membre du personnel a droit à toutes ses heures de repos obligatoires dès son arrivé au terminal d'attache et les dispositions du sous-alinéa 5.2.1 a) s'appliqueront.

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 considérées, notamment la circulation des trains de travaux dans un territoire en particulier, ainsi que des facteurs comme la dimension, la complexité, la densité du trafic, les profils des circulations, 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) méthodes d'établissement des horaires de travail;
 - b) sensibilisation et formation;
 - c) stratégies destinées à assurer la vigilance au travail;
 - d) environnements de repos;
 - e) environnements de travail;
 - f) travail effectué dans des conditions d'exploitation inhabituelles;

g) déplacements haut le pied accomplis dans des circonstances particulières.

6.2.3 a) Les programmes de gestion de la fatigue devraient traiter comment les membres du personnel d'exploitation effectuant plus d'un tour de service selon les dispositions de l'alinéa 5.1.3 pourront avoir l'occasion de participer à la décision d'accepter un autre tour de service d'après leur condition physique du moment.

b) Lorsque les compagnies de chemin de fer ont en place des processus prévoyant des dispositions sur le repos qui permettent aux employés de choisir de se reposer avant d'effectuer un quart de travail ou tour de service subséquent, ces processus satisferont aux exigences du sous-alinéa a).

c) Les programmes de gestion de la fatigue devraient également traiter des circonstances dans lesquelles les membres du personnel d'exploitation en service de ligne, qui ne prennent pas leur période de repos, se verront offrir la possibilité de prendre une pause d'une durée qui ne dépasse pas 45 minutes pendant leurs temps de repos entre les tours de service lorsque la durée combinée des périodes de service dépassera 12 heures.

6.2.4 Un programme particulier de gestion de la fatigue doit être mis en place pour prendre en compte la fatigue du personnel d'exploitation dans les circonstances suivantes :

a) périodes de service continu dépassant 12 heures;

b) service de plus de 64 heures sur 7 jours, et

c) situations d'urgence.

7. Exigences de déclaration

7.1 Un programme de gestion de la fatigue, décrit au paragraphe 6.1, doit être déposé auprès du Ministère.

7.2 Les programmes particuliers de gestion de la fatigue prévus en 6.2.4 et les modifications apportés à ceux-ci 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 Le 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 qui dépasse la durée prévue aux alinéas 5.1.1 et 5.1.3 en cas d'urgence.