

Observations sur les règles de travail et de repos dans d'autres modes de transport et pays

**Harvey Sims, Sussex Circle
16 août 2007**

1. Introduction

Le cadre de référence de l'étude de cas sur les règles relatives au temps de travail et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire que j'ai réalisée pour le Comité d'examen fixe sept éléments que l'étude doit décrire et évaluer, notamment :

« Comparer les règles relatives au temps de travail et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire au Canada aux règles sur les heures de travail d'autres modes de transport de compétence fédérale (camionnage, transport aérien, transport maritime), d'une sélection d'entreprises de transport de compétence provinciale et aux règles américaines dans les secteurs du transport ferroviaire et du camionnage. »

Les travaux que j'ai réalisés pour comprendre la procédure par laquelle les règles relatives au temps de travail et de repos ont été élaborées, approuvées, contestées, avant d'être approuvées à nouveau, m'ont appris que ces règles ont beau paraître simples, ce qu'elles signifient dans la réalité peut être fort complexe. Les problèmes décrits dans l'étude de cas s'articulent autour de la question de savoir ce que ces règles signifient vraiment dans la pratique.

Cela m'a convaincu qu'il ne me serait guère utile de procéder aux comparaisons intermodales et internationales des règles relatives au temps de travail et de repos prévues dans le cadre de référence. Je n'ai pas le savoir-faire voulu pour procéder à ce genre de comparaison, et je n'aurais aucune confiance dans les résultats qui pourraient en découler.

Je peux néanmoins proposer au Comité d'examen deux ensembles d'observations sur la comparaison des règles relatives au temps de travail et de repos qui lui paraîtront peut-être utiles. Le premier ensemble a trait à une récente étude universitaire qui rend compte des résultats précisément de ce genre de comparaison. Le deuxième concerne le nouveau règlement sur les heures de service des conducteurs canadiens de véhicule utilitaire qui vient d'entrer en vigueur.

2. Points saillants d'une comparaison internationale des règles relatives au temps de travail et de repos et de la fatigue dans le secteur des transports

En 2005, quatre chercheurs australiens ont publié un rapport intitulé *Working Hours Regulation and Fatigue in Transportation: A Comparative Analysis*¹ (que nous appellerons ci-après l'*Analyse comparative*). Les auteurs y comparent les lois et les règlements qui régissent les heures de travail et de repos dans quatre modes de transport dans quatre pays : l'Australie, le Canada, le Royaume-Uni et les États-Unis, et y traitent également des prescriptions utiles en vigueur dans l'Union européenne et les Nations Unies [sic]. Ils évaluent ensuite dans quelle mesure ces divers règlements et lois abordent huit critères de gestion de la fatigue. Ces critères et la question clé que posent les auteurs à l'égard de chacun d'entre eux figurent au tableau 1.

Tableau 1
Critères de gestion de la fatigue

<u>Critère</u>	<u>Question à aborder</u>
A. Heure de la journée	Les règlements traitent-ils du travail de nuit?
B. Rythme circadien	Les règlements traitent-ils du rythme circadien (c.-à-d. de l'horloge corporelle de 24 heures)?
C. Durée des possibilités de sommeil	Les règlements prescrivent-ils une durée minimum de repos supérieure à 8 heures?
D. Qualité du sommeil	Si le sommeil n'est pas pris au domicile du travailleur, les règlements abordent-ils les questions de qualité du sommeil?
E. Prévisibilité	Y a-t-il une exigence que l'heure de début du travail soit transmise suffisamment à l'avance aux employés pour que ceux-ci puissent planifier leur sommeil en conséquence?
F. Privation de sommeil	Les règlements prévoient-ils une période de sommeil prolongée supérieure à 34 heures?
G. Période de service	La tâche primordiale est-elle limitée au maximum à 12 heures?
H. Courtes pauses	Les règlements prévoient-ils de courtes pauses?

Source : Reproduit du tableau 2, *Analyse comparative*.

¹ Christopher B. Jones, Jillian Dorrian, Shantha M.W. Rajaratnam et Drew Dawson, *Safety Science* 43 (2005), p. 225-252. Ce rapport peut être consulté sur le site de Science Direct à l'adresse www.sciencedirect.com sous réserve d'un droit d'auteur.

Le tableau 2 de la page suivante illustre les évaluations par les auteurs des dispositions sur le temps de travail et de repos dans l'industrie du transport ferroviaire au Canada, aux États-Unis et dans l'État des nouvelles Galles du Sud en Australie, et dans le secteur du camionnage commercial au Canada, aux États-Unis et au R.-U.². Les années où ces divers règlements et lois sont entrés en vigueur dans les pays et les secteurs respectifs figurent dans les en-têtes des colonnes. Les auteurs ont utilisé les Règles relatives au temps de travail et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire du Canada telles qu'elles ont été approuvées par Transports Canada en 2002 dans leurs évaluations.

Deux éléments ressortent en particulier de ce résumé des évaluations :

- En premier lieu, les auteurs ont constaté que, pour la plupart, ces diverses dispositions sur les heures de travail et de repos ne traitent pas des critères de gestion de la fatigue ou en traitent insuffisamment. Il y a 48 cases au tableau 2. Les auteurs précisent que les règles relatives au temps de travail et de repos traitent suffisamment des critères dans seulement 12 cas (25 % des cas) et, même alors, certains de ces jugements méritent des explications.

² L'*Analyse comparative* fournit des évaluations analogues pour le transport aérien et le transport maritime. Par souci de simplicité, je n'aborde pas les données relatives à ces deux secteurs.

Tableau 2
Évaluation de certaines règles relatives au temps de travail et de repos par rapport
aux critères de gestion de la fatigue

<u>Critère</u>	<u>Transport ferroviaire</u>			<u>Transport routier</u>		
	Canada (2002)	É.-U. (1988)	Australie† (2002)	Canada (1994)	É.-U. (2003)	R.-U. (1968)
A. Heure de la journée	n.d.*	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
B. Adaptation au rythme circadien	n.d.*	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
C. Durée du sommeil	Ins.	Ins.	S (dépôt d'attache seulement)‡	Ins.	S	S
D. Qualité du sommeil	n.d.*	S	n.d.	S (couchettes seulement)‡	S (couchettes seulement)‡	n.d.
E. Prévisibilité	n.d.*	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
F. Privation de sommeil	n.d.*	n.d.	n.d.	Ins.	S	Ins.
G. Période de service	Ins.	n.d.	S	Ins.	Ins. (travail) S (conduite)‡	S
H. Courtes pauses	n.d.*	n.d.	S	n.d.	n.d.	S

Source : Reproduit du tableau 3 et du texte d'accompagnement, *Analyse comparative*.

† : Les États australiens réglementent les compagnies de chemin de fer. Seul l'État des Nouvelles Galles du Sud exige des exploitants ferroviaires qu'ils préparent des plans de gestion de la fatigue. Les données australiennes concernent donc exclusivement les nouvelles Galles du Sud.

‡ : Indique que l'*Analyse comparative* ne contient aucune autre explication sur ces facteurs d'évaluation.

n.d. : Critère non abordé.

n.d.* : Critère à aborder dans les plans de gestion de la fatigue.

S : Critère suffisamment abordé.

Ins. : Critère insuffisamment abordé.

- En deuxième lieu, il faut noter la colonne qui résume l'évaluation des règles relatives au temps de travail et de repos du Canada en 2002 dans l'industrie du transport ferroviaire. Ces règles ont été jugées insuffisantes par rapport à deux des huit critères. Les six autres critères devaient être abordés dans les plans de gestion de la fatigue que les compagnies de chemin de fer devaient soumettre dans le cadre des règles relatives au temps de travail et de repos. Comme nous l'avons vu dans l'étude de cas,

l'élaboration de ces plans a souffert du délai de deux ans qui s'est écoulé avant que les règles ne soient finalement approuvées en juin 2005.

3. Points saillants du nouveau *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*

Le nouveau règlement fédéral régissant les heures de travail et de repos, établi en vertu de la *Loi sur les transports routiers*, a été publié dans la *Gazette du Canada* le 16 novembre 2005 et est entré en vigueur cette année. En vertu de ce règlement :

- un conducteur peut effectuer un cycle de 7 jours (et accumuler au maximum 70 heures durant ce cycle) ou un cycle de 14 jours (et accumuler au maximum 120 heures durant ce cycle).
- Quel que soit le cycle, une journée dure 24 heures et son quart commence à la même heure chaque jour.
- Il doit avoir accumulé 8 heures de repos consécutives avant de commencer un quart.
- Il peut conduire au maximum 13 heures par jour, et ne peut accumuler plus de 14 heures de service au cours d'une journée.
- Il doit prendre au minimum 10 heures de repos au cours d'une journée. Toutefois, il peut reporter deux de ces heures de repos au lendemain (ces 2 heures ne peuvent faire partie de ses 8 heures de repos consécutives obligatoires), mais il doit alors ajouter ces 2 heures aux 8 heures de repos consécutives prises le surlendemain.
- S'il le souhaite, il peut se prévaloir de ce report d'une journée de jusqu'à 2 heures de repos tous les deux jours³.

Le résultat de ce règlement est l'établissement de quarts réguliers chaque jour au cours du cycle où le conducteur travaille. En se prévalant de la disposition l'autorisant à reporter deux heures de repos, un conducteur peut faire varier quelque peu ses heures de début de quart. Par exemple, si l'heure de début de son quart est fixée à 8 h au début de son cycle, il peut débiter à 6 h le lendemain en reportant deux heures de repos de la première journée. Mais l'impératif de « restitution » expliqué dans le cinquième point centré ci-dessus l'oblige à commencer à 8 h le troisième jour.

Ce règlement établit ce qu'un représentant de Teamsters Canada décrit comme le régime d'heures de travail et de repos le plus évolué de l'un quelconque des segments du secteur des transports dans le monde. Il ajoute que ce règlement est conforme à la façon dont l'horloge biologique de l'être humain tourne, qu'il est également conforme aux constatations scientifiques sur la fatigue et le repos et qu'il assure le traitement décent de tous les conducteurs canadiens de véhicules utilitaires.

³ Ministère de l'Infrastructure et des Transports de l'Alberta, *Dossier d'information : Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*, www.infratrans.gov.ab.ca.