



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

1 juin 2005 (TC O-0-50)



***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. 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**

- 2.1.1 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 réalisés 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 (4<sup>e</sup> 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 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 total 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 le 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 maximale**

- 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 de 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 de détachement, à son arrivée 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 le 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 d'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 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 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 arrivée 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 oeuvre**

- 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 leur 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.

## **7.0 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 apportées 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 oeuvre.
- 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.