



# BULLETIN NATIONAL DE LA CFTC

CONFÉRENCE FERROVIAIRE DE TEAMSTERS CANADA

130 Rue Albert, Suite 1510, Ottawa, Ontario, K1P 5G4 ~ [www.teamstersrail.ca](http://www.teamstersrail.ca)

## Un message du Président

Les cinq derniers mois ont été un énorme défi face aux réalisations et aux tragédies vécues par notre syndicat.

Notre vice-président, Dave McCulloch et moi-même, avons assisté aux funérailles de nos Confrères décédés dans l'accident de Field, en Colombie-Britannique. Une brève mise à jour sur la catastrophe de Field est incluse dans ce bulletin.

Sur une note positive, nous avons quelques nouveaux membres qui ont élu de se joindre à notre syndicat. Veuillez-vous joindre à moi pour souhaiter la bienvenue aux nouveaux membres de la CFTC des chemins de fer Huron Central Railway et de Bombardier Edmonton. Je souhaite également saluer les efforts d'organisation de la Consœur Hasulo et du Confrère Lowe.



J'ai eu l'occasion d'assister au 100<sup>e</sup> anniversaire de la grève générale à Winnipeg, le 15 mai, aux côtés de nombreux membres de Teamsters Canada, dont le Président Laporte. L'événement a commémoré les luttes des syndicats et des travailleurs à la fin de la Première Guerre mondiale. De nombreux syndicats ainsi que des organisations syndicales de même que des hommes politiques locaux, régionaux et nationaux étaient présents.

Plus de 2000 membres ont participé au sondage sur les règles de travail/repos. Je souhaite remercier tous ceux qui ont pris le temps de donner leur avis. Je voudrais également remercier notre DLN, Don Ashley, qui était chargé de trier les soumissions du transporteur aux règles relatives au temps de travail et de repos et de répondre aux préoccupations des membres dans notre soumission à Transports Canada. J'aimerais également remercier les comités législatifs provinciaux et les comités généraux pour leur précieuse contribution.

Le Bureau national a créé un compte avec Simply Voting, un système de vote électronique que les divisions, les CLP et les CGA peuvent utiliser s'ils le souhaitent. Toute personne intéressée au vote électronique peut contacter Confrère Friesen ([cfriesen@teamstersrail.ca](mailto:cfriesen@teamstersrail.ca)) pour plus de détails.

Pour terminer, il s'agit d'une demande d'aide et de contribution. Nous devons trouver un moyen de mobiliser les membres de notre syndicat, de voter, de comprendre que leurs opinions comptent et que la CFTC travaille pour eux.

La CFTC, c'est nous tous. Je suis simplement votre voix collective et j'agis en votre nom. La direction et l'avenir de NOTRE SYNDICAT sont dictés par VOUS, les membres.

En Solidarité,

Lyndon Isaak Président – CFTC

## Comité exécutif de la CFTC

Lyndon Isaak: Président  
 Dave McCulloch: Vice-Président  
 Christopher Friesen: Secrétaire-trésorier  
 Paul Boucher: Secrétaire-archiviste  
 Harvey Makoski: Syndic  
 Jean-Michel Hallé: Syndic  
 Ryan Finsson: Syndic

Le Comité exécutif de la CFTC s'est réuni à Saskatoon du 30 avril au 2 mai 2019. Vous trouverez ci-dessous un résumé des décisions et actions qui concernent l'ensemble des membres de la CFTC.

- Le comité exécutif a approuvé la version 2018 des règlements de la CFTC telle que révisée à la Convention quadriennale. La version PDF des règlements de la CFTC de 2018 est disponible sur notre site internet national. Des copies papier seront disponibles sur demande.
- Nous avons reçu trois candidatures pour le comité des jeunes de Teamsters Canada. Le candidat sera sélectionné en juillet.

- Le Comité exécutif a décidé que la transition du vice-président entre Confrère Hackl et Confrère McCulloch est terminée. Cela étant dit, les négociations contractuelles avec Bombardier et les CCF du CN sont toujours en cours; Confrère Hackl ayant été le principal négociateur auprès de ces comités de négociation, et compte tenu du fait que les présidents généraux concernés ne voulaient pas retarder ni compromettre les progrès réalisés, le Comité exécutif a choisi de retenir les services de Confrère Hackl et de procéder à une nouvelle évaluation à la prochaine réunion du comité.
- La prochaine réunion du comité exécutif aura lieu à Ottawa en juillet.

## Nouvelles

### Enregistreurs audio-vidéo de locomotive

Transports Canada travaille actuellement sur une ébauche des règlements pour la mise en œuvre du EAVL à la suite de l'adoption du projet de loi C-49. Ils se sont fixés comme objectif de publier l'ébauche des règlements dans la Gazette 1 au mois de juin. Une fois publié dans la Gazette 1, la période de consultation sera ouverte aux commentaires sur l'ébauche des règlements. La période de commentaires habituelle est de 30 jours, mais elle peut varier en fonction des exigences législatives, des obligations internationales et d'autres facteurs. En plus de l'obligation d'inclure un énoncé d'analyse d'impact sur la réglementation, nous avons également demandé à Transports Canada d'inclure un énoncé d'analyse d'impact sur la vie privée en consultation avec le commissaire à la protection de la vie privée.

### Tragédie de Field Hill et Arrêté ministériel

Le 4 février 2019, un train parti à la dérive et un déraillement subséquent près de Field, en Colombie-Britannique, ont coûté la vie aux Confrères Andrew Dockrell, Dylan Paradis et Robert Waldenberger-Bulmer.

Toutes les enquêtes sur cet incident sont toujours en cours.

Le 8 février 2019, Transports Canada a émis un arrêté ministériel ordonnant les Chemins de fer d'appliquer les procédures de sécurisation des équipements non surveillés lorsqu'un train est arrêté avec un freinage d'urgence appliqué en pente montagneuse (1.8%).

Le 19 avril 2019, le BST a publié à Transports Canada des avis de sécurité ferroviaire au sujet de l'enquête de Field Hill.

- Premièrement, demander à Transports Canada d'étendre son ordonnance pour y inclure l'équipement lourd (0.8% to 1.8%).
- Deuxièmement, demander à Transports Canada de revoir l'efficacité des procédures d'inspection et de maintenance des wagons-trémies utilisés dans les opérations de trains de céréales unitaires du CP (et des autres chemins de fer, le cas échéant), et de veiller à ce que ces wagons puissent être utilisés en toute sécurité en tout temps.

### Chemin de fer de la baie d'Hudson - accident Ponton, MB - Tribunal de santé et de sécurité au travail

Le 15 septembre 2018, un déraillement de train près de Ponton, au Manitoba, a coûté la vie au Confrère Kevin Anderson et a blessé grièvement l'ingénieur de locomotive.



Transports Canada ont émis quatre directives au chemin de fer de la Baie d'Hudson à la suite de cet accident.

- L'employeur a omis d'informer les employés itinérants d'un danger connu sur le lieu de travail.
- L'employeur n'a pas établi de programme de prévention des risques conforme à chacun des éléments prescrits au paragraphe 19.1(1) du Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail.
- L'employeur n'a pas préparé, en consultation avec le comité local ou le représentant en matière de santé et de sécurité, les procédures d'urgence à mettre en place en cas d'accident impliquant un train, y compris des accidents survenus dans un lieu éloigné où le service radio est limité ou intermittent ou lorsque le train n'arrive pas à un endroit identifiable dans les délais convenus.
- L'employeur n'a pas veillé à ce qu'il y ait un service d'ambulance ou un autre moyen approprié de transporter les employés itinérants dans des régions éloignées qui ont subi une blessure, une maladie professionnelle ou une maladie dans un hôpital, une clinique médicale ou un cabinet de médecin, et n'a pas fourni ce lieu de travail un moyen d'appeler rapidement le service d'ambulance ou un autre moyen de transport approprié.

Nous avons également demandé une enquête du coroner sur cet accident. La députée Niki Ashton aide à cette demande.

### Règles Relatives au Temps de Travail et de Repos

Les heures de travail pour les Canadiens qui travaillent sous la juridiction fédérale, comme c'est le cas pour la plupart des employés des chemins de fer, sont régies par les dispositions de la partie III du code canadien du travail. Toutefois, un règlement pris en vertu de la CCT et intitulé *Règlement sur la durée du travail des employés des services roulants dans les chemins de fer (C.R.C., ch. 991)* exclut les chefs de gare de triage, les chefs adjoints de gare de triage, les mécaniciens de locomotive, les chauffeurs de locomotive (aides), les remiseurs de locomotive, les chefs de train, les bagagistes de train, les serre-freins, les contremaîtres de gare de triage, les agents de gare de triage, les aiguilleurs et les préposés de rails-freins des dispositions de la Loi traitant des heures de travail. Pour remédier à cette exemption, la Loi sur la sécurité ferroviaire autorise le gouverneur en conseil ou le ministre à établir des règles ou des règlements concernant la durée du travail et les périodes de repos des personnes occupant ces postes. C'est pourquoi nous sommes actuellement régis par l'application des Règles relatives au temps de travail et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire.

Le 11 novembre 2017, le ministre des Transports a publié un avis d'intention de modifier le cadre de réglementation de la sécurité ferroviaire afin de régler les problèmes liés à la fatigue, ce qui pourrait entraîner des modifications au *Règlement sur les règles de travail et de repos pour les employés d'exploitation ferroviaire* et le *Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* ou l'élaboration de nouveaux règlements pour lutter contre la fatigue dans le secteur ferroviaire. Les modifications réglementaires proposées fourniront un régime de gestion de la fatigue plus robuste dans le secteur ferroviaire, comprenant des modifications et des ajouts aux limites normatives actuelles des employés affectés à l'exploitation, ainsi que des exigences en matière de gestion de la fatigue et d'aptitude au travail.

Un ensemble plus complet d'exigences normatives fondées sur la science pour les employés des chemins de fer occupant des postes critiques pour la sécurité est à l'étude. Les nouvelles exigences intégreront les dernières données scientifiques sur la fatigue et examineront les limites relatives :

- aux périodes de travail quotidiennes;
- aux périodes de repos minimales;
- à la durée cumulée des tâches (hebdomadaire, mensuelle, annuelle);
- aux périodes de travail fractionnées par jour; et
- au nombre de nuits consécutives disponibles.

On tiendra également compte;

- de l'heure de début de la période de service (nuit / jour);
- du processus de notification préalable des horaires;
- des horaires perturbateurs (nuit au jour et jour à la nuit);
- de la durée des longues pauses hebdomadaires et mensuelles;
- du cadre de gestion des risques liés à la fatigue;
- des stratégies de gestion de la fatigue; etc.
- des exigences à être apte à faire leur travail.

Pour donner suite à l'avis d'intention émis par le Ministre, le 21 décembre 2018, Transports Canada a mis un arrêté ministériel en vertu de l'article 19(1) de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, demandant aux compagnies ferroviaires de réviser les *Règles relatives au temps de travail et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire*, pour s'assurer qu'ils reflètent les pratiques scientifiques et les pratiques de gestion de la fatigue les plus récentes et, au minimum, traitent des huit éléments suivants :

1. la durée maximale d'une période de service (en heures), qui prend en considération les augmentations ou les diminutions en fonction de l'heure de la journée où la période de service débute;
2. lorsque des employés sont affectés à des quarts de travail fractionnés, la période de service combinée maximale;
3. les périodes de repos minimales, à la fois au terminal d'attache et ailleurs qu'à celui-ci;
4. l'impact du déplacement haut le pied sur la période de service maximale, à la fois lorsque le déplacement haut le pied se produit au début et à la fin d'un quart de travail;
5. le temps cumulatif maximal en service, pour les périodes de 7 jours consécutifs (1 semaine), de 28 jours consécutifs (4 semaines), et annuellement;
6. le temps minimum libre de travail sur une base hebdomadaire et mensuelle;
7. le préavis aux employés de leur horaire de travail prévu; et
8. un plan de gestion de la fatigue qui reflète les meilleures pratiques exemplaires en matière de gestion de la fatigue.

Conformément aux dispositions de l'alinéa 19(1)(b) de la LSF, les compagnies de chemin de fer doivent soumettre leurs règles révisées au Ministre pour approbation avant le 19 mai 2019. Le paragraphe 19 (2) de la LSF exige que les compagnies de chemin de fer fournissent aux associations pertinentes ou organisations susceptibles d'être concernées par la mise en œuvre des règles proposées disposeront d'un délai de 60 jours pour les réviser et les commenter.

La première semaine de mars, mon bureau a reçu deux propositions de règles distinctes émanant de l'Association des chemins de fer du Canada, l'une intitulée *Règles concernant la durée du travail du personnel de transport ferroviaire sur les trains marchandises* et l'autre, *Règles concernant la durée du travail du personnel d'exploitation ferroviaire sur les trains passagers*. En plus des soumissions de l'ACFC, nous avons également reçu une soumission distincte de Canadien Pacifique intitulée *Règles concernant les heures normales de fonctionnement du personnel d'exploitation ferroviaire du Canadien Pacifique (CP)*.

En consultation avec notre spécialiste de la fatigue et notre conseiller juridique, des projets de soumission ont été préparés et envoyés au Comité exécutif, aux présidents provinciaux et aux présidents généraux pour commentaires et examen. Les soumissions finales ont été préparées et envoyées à l'ACFC et au CP la semaine dernière conformément aux délais prescrits dans la *Loi*.

Le ou avant le 19 mai 2019, l'industrie déposera ses propositions auprès du Ministre, accompagnées de nos commentaires, pour examen. Le délai normal d'évaluation des propositions est de 60 jours, mais le Ministère peut le prolonger à sa discrétion. Le Ministre décidera soit d'accepter les règles proposées avec ou sans conditions, soit de les refuser. Si le Ministre décide de refuser les règles proposées, le paragraphe 19 (7) de la LSF autorise le Ministre

à établir des règles à cet égard. Ce processus impliquerait une autre consultation de 60 jours avec l'industrie et les associations et organisations concernées afin de commenter les règles proposées par le Ministre. Comme c'est le cas pour toute nouvelle règle de l'article 19 de la LSF approuvée par le Ministre, la règle entrera en vigueur à la date fixée par le Ministre.

J'espère que cela répond à certaines des demandes de renseignements que nous avons reçues concernant ce processus; d'autres mises à jour seront fournies dès qu'elles seront disponibles.

## MISE À JOUR #2 NÉGOCIATION CAT

Chères Consœurs et Chers Confrères,

Le 30 avril 2019, le comité de négociation s'est réuni avec la compagnie pour échanger leur demande concernant la prochaine ronde de négociations.

Les demandes du syndicat visent à améliorer la qualité de vie et à protéger et à améliorer les dispositions existantes de la Convention Collective. Nous avons proposé des modifications qui rendront le processus de règlement des griefs plus efficace et résoudront le retard des traitements des griefs en attente d'arbitrage, amélioreront la protection des périodes de temps libre et de repos alloués, augmenteront les taux de rémunération de certains métiers et affectations mal payés, amélioreront le salaire et les conditions pour les membres inscrits à des cours de formation, des augmentations générales des salaires et des avantages sociaux, ainsi que de nombreuses modifications des règles de travail en fonction des propositions des membres.

Tel que nous l'avions prévu, la compagnie cherche à obtenir des concessions importantes, notamment l'assouplissement des restrictions imposées aux équipes composés uniquement de chefs de train, l'élimination de la distinction route/triage et l'affaiblissement de diverses dispositions en matière de repos et de temps libre. À un moment où la compagnie enregistre des bénéfices trimestriels d'un milliard de dollars, nous n'avons pas l'intention d'accorder de concessions. Notre objectif est de renforcer, protéger et améliorer nos droits durement acquis.

Nos prochaines réunions sont prévues du 21 au 24 mai. Une autre mise à jour sera publiée prochainement.



**North American Railway Foundation®**

...founded by the BR&CF

