



# Document d'interprétation - règles relatives au temps de travail et de repos de l'ACFC

Juin 2005



Association des chemins  
de fer du Canada

Règles relatives au temps de travail et de repos de  
l'ACFC Document d'interprétation

En vigueur le 29 juin 2005

Le présent document ne fait pas partie des *Règles relatives au temps de travail et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire* (ci-après les *Règles relatives au temps de travail et de repos* », ou « *Règles* »). Sa raison d'être est de fournir des orientations cohérentes pour l'interprétation des *Règles*, notamment par l'entremise de questions et réponses permettant d'en donner des exemples, et ainsi de favoriser une compréhension globale des *Règles*.

### **Généralités**

Des exemplaires complets des *Règles relatives au temps de travail et de repos* ainsi que du présent document d'interprétation seront fournis aux membres du personnel d'exploitation.

La numérotation utilisée dans les présentes renvoie directement à l'article correspondant des *Règles*.

### **Article 4 - Définitions**

#### **« Période de service »**

a) Question :

Peut-on accomplir les tâches d'un membre du personnel d'exploitation, comme le serrage de freins à main, après l'expiration de la période maximale de service prévue aux alinéas 5.1.1 et 5.1.3 des *Règles relatives au temps de travail et de repos*?

Réponse :

Non. Les tâches exigeant que les employés participent physiquement à la marche ou à la manœuvre des trains, des locomotives et de tout matériel roulant doivent être exécutées avant l'expiration de la période de service maximale.

b) Question :

Comment s'appliqueront les *Règles relatives aux temps de travail et de repos* si je suis appelé pour le service, puis qu'on annule cet appel avant l'heure à laquelle je devais me présenter au travail?

Réponse :

Les employés appelés dont on annule l'appel avant l'heure à laquelle ils devaient se présenter au travail ne se trouvent pas à entrer en service ni à commencer un tour de service. Par conséquent, il n'y a pas de période de service, ni de tour de service à prendre en considération aux fins de l'application des *Règles*.

Malgré ce qui précède, si l'employé est obligé par le chemin de fer employeur de rester sur le domaine de la compagnie au-delà de l'heure pour laquelle il a été appelé, le délai qui s'écoule par la suite jusqu'à ce qu'il soit libéré et qu'il ne soit plus obligé de rester sur le domaine de la compagnie sera considéré comme du temps de service aux fins de l'application des *Règles*.

## « 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 communément dans le personnel d'exploitation les mécaniciens de locomotive, les chefs de train, les agents de train, les agents de manœuvre, les pilotes, les opérateurs de systèmes de télécommande de locomotives et les conducteurs d'un 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. Les descriptions d'emploi et les titres de fonction varient selon les chemins de fer et peuvent évoluer avec le temps. Les *Règles* visent les membres du personnel qui participent physiquement à la marche ou à la manœuvre des trains, des locomotives et de tout matériel roulant.

a) Question :

Les conducteurs de véhicules d'entretien sont-ils considérés comme des membres du personnel d'exploitation en vertu des *Règles relatives au temps de travail et de repos*?

Réponse :

Oui, lorsque leurs véhicules d'entretien circulent comme trains. À titre d'exemple, le matériel de meulage des rails circule souvent comme train lorsqu'il se déplace entre deux chantiers; dans ce cas, les conducteurs d'un tel matériel seraient considérés, aux termes des *Règles*, comme membres du personnel d'exploitation. Par contre, ils ne seraient pas considérés comme tels si leur matériel circulait comme véhicule d'entretien.

b) Question :

Les contrôleurs de la circulation ferroviaire, les mécaniciens de manœuvre et les coordonnateurs de triage sont-ils régis par les *Règles relatives au temps de travail et de repos*?

Réponse :

Non. Les contrôleurs de la circulation ferroviaire, les mécaniciens de manœuvre et les coordonnateurs de triage sont régis par les dispositions *du Code canadien du travail*.

Cependant, les employés travaillant comme « mécaniciens de manœuvre extérieurs », c'est-à-dire conduisant des locomotives à l'extérieur des limites définies des voies d'atelier, sont considérés comme membres du personnel d'exploitation et sont assujettis aux exigences de l'alinéa 5.1.7 des *Règles* lorsqu'ils sont engagés dans une telle activité.

En outre, les employés travaillant comme coordonnateurs de triage, mais dont la plus grande partie de la période de service est consacrée à des tâches d'exploitation, doivent également inclure le temps passé à travailler comme coordonnateurs de triage.

## **Temps de déplacement**

a) Question :

Je suis tenu de me présenter au travail au point A et, de là, de me déplacer haut le pied jusqu'au point B où se trouve mon train. Est-ce que le temps consacré à ce déplacement est considéré comme faisant partie de la période de service, même si on me verse une indemnité de déplacement?

Réponse :

Oui. Le temps que vous consacrez ainsi à vous déplacer serait considéré comme un déplacement haut-le-pied au début de la période service et, par conséquent, comme du temps de service en vertu de l'alinéa 5. 3. 1.

b) Question :

Je touche une indemnité de déplacement pour faire la navette au point B afin d'y prendre mon service. Le temps consacré à ce déplacement est-il considéré comme faisant partie de la période de service?

Réponse :

Non, parce que vous prenez en fait votre service au point B.

## **Article 5 - Exigences minimales**

### **Paragraphe 5.1 - Période de service maximale**

Question :

Comment s'appliquera le sous-alinéa 5.1.1 b) si le temps de préparation établi dépasse les 15 minutes?

Réponse :

Si le temps de préparation établi dépasse les 15 minutes, tout ce temps de préparation doit être compté comme du temps de service aux fins des *Règles relatives au temps de travail et de repos*. Par exemple, si un membre du personnel d'exploitation est appelé pour 0800, avec un temps de préparation établi de 15 minutes, cet employé sera considéré comme étant en service à 0815.

Cependant, si le temps de préparation établi est de 30 minutes, l'employé en question sera considéré en service à 0730 aux fins des *Règles relatives au temps de travail et de repos*.

### **Alinéa 5.1.2**

Question :

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

Réponse :

Non. Cela constitue une « affectation fractionnée ».

Les « affectations fractionnées » ont lieu lorsqu'on demande à un employé de terminer son service et de le reprendre immédiatement, en cours de route, expressément dans le but de contourner les dispositions sur la période de service maximale contenues à l'alinéa 5.1.1 des *Règles*. Une telle pratique est interdite.

### **Alinéa 5.1.3**

a) Question :

Je suis agent de manœuvre et je viens de terminer un poste 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* prévoient que vous pouvez effectuer 18 heures au maximum en service de ligne entre deux remises à zéro. Dans ce cas, votre service de manœuvre compte pour 8 heures, ce qui vous laisse encore un maximum de 10 heures au cours de votre période de 24 heures.

b) Question :

Je viens d'effectuer 9 heures en service de ligne. Est-ce que je pourrais accepter un quart de travail en service de manœuvre?

Réponse :

Oui, vous pourriez accepter le quart de travail en service de manœuvre. Les *Règles* prévoient qu'il est possible d'effectuer 18 heures au maximum en service de manœuvre entre deux remises à zéro. Le service de ligne compte pour 9 heures; il reste donc 9 heures disponibles pour le service de manœuvre.

c) Question :

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

Réponse :

Les *Règles relatives au temps de travail et de repos* vous permettraient de rentrer à votre terminal d'attache; en vertu de ce scénario, vous pourriez effectuer 9 autres heures au maximum. Il y aurait lieu de se demander si une pause de 45 minutes, à l'écart des commandes du train, pour prendre un repas, une collation ou un café ne favoriserait pas la vigilance au travail pour le trajet de retour.

d) Question :

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

Réponse :

Oui. Les *Règles relatives au temps de travail et de repos* vous autorisent à accepter le quart de travail de 23 h en service de manœuvre. L'alinéa 5.1.3 permet à des employés de travailler un maximum de 18 heures entre deux remises à zéro de la période de travail lorsque plus d'un poste ou tour de service est concerné. Cependant, comme vous n'avez pas eu un repos continu de 8 heures entre les deux postes, votre période de travail ne serait pas remise à zéro en vertu des exigences du sous-alinéa 5.1.4 a). Cela signifie que vous pourriez travailler seulement 8 autres heures.

De plus, comme vous n'avez pas travaillé plus de 10 heures, la période de repos obligatoire ne s'applique pas. Elle s'applique seulement lorsqu'un employé a accumulé plus de 10 heures de service continu (c'est-à-dire 10 heures et 1 min, ou plus, selon l'alinéa 5.2.1).

#### **Alinéa 5.1.4**

Au terminal d'attache, un repos de huit heures consécutives, y compris le délai d'appel, est nécessaire pour remettre à zéro la période de travail lorsqu'on entre en service de triage. Un repos de huit heures consécutives, à l'exclusion du délai d'appel le cas échéant, est nécessaire pour remettre à zéro la période de travail lorsqu'on entre en service de ligne.

Au terminal de détachement, la remise à zéro se fait après un repos de six heures consécutives, à l'exclusion du délai d'appel.

a) Question :

Au terminal d'attache, quelle est la différence entre un repos de huit heures consécutives au moment d'entrer en service de manoeuvre et un repos de huit heures consécutives au moment d'entrer en service de ligne?

Réponse :

Même si un employé entrant en service de manoeuvre doit avoir un repos de 8 heures consécutives pour remettre à zéro sa période de travail, il peut accepter un appel de travail pendant ce repos. Un employé entrant en service de ligne doit, pour remettre à zéro sa période de travail, avoir un repos de 8 heures consécutives non interrompu par un appel de travail; en d'autres termes, cet appel doit lui être fait après la période de repos de 8 heures.

b) Question :

J'ai travaillé en service de ligne jusqu'à un terminal de détachement où j'ai été en repos pendant 6 heures, à l'exclusion du délai d'appel. 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 poste ou tour de service?

Réponse :

Oui, les *Règles relatives au temps de travail et de repos* vous autorisent à accepter un autre poste ou tour de service. Étant donné que vous avez été en repos pendant 6 heures, votre période de travail a été remise à zéro au terminal de détachement.

c) Question :

À un terminal de détachement, il faut une période de repos de 6 heures consécutives, à l'exclusion du délai d'appel, pour remettre à zéro la période de travail. Est-ce que je peux, au cours de cette période de repos, être appelé pour retourner au travail immédiatement après l'expiration de la sixième heure de repos, et remettre quand même ma période de travail à zéro?

Réponse :

Non. Dans tous les cas, pour remettre la période de travail à zéro, vous devez avoir un repos de 6 heures qui n'est pas dérangé par un appel de retour au travail.



d) Question :

Si je suis un employé en affectation qui se présente automatiquement au travail, ou si je termine mon service en cours de route parce que je suis immobilisé entre deux terminaux ou que j'ai exercé le droit de m'inscrire en repos que me confère ma convention collective, est-ce que je peux reprendre le service à un terminal de détachement immédiatement après l'expiration de la sixième heure de repos, et remettre quand même ma période de travail à zéro?

Réponse :

Oui. Comme vous connaissez l'heure de votre retour au travail au moment où vous quittez le service, la période de repos de 6 heures consécutives requise pour remettre à zéro votre période de travail n'est pas dérangée par un appel de retour au travail. Par conséquent, vous commenceriez votre prochain tour de service sous le régime de la période de service maximale prévue à l'alinéa 5.1.1

#### **Alinéa 5.1.5**

En cas d'urgence, la sécurité des employés et du public est la première responsabilité de la direction. Les membres du personnel d'exploitation mêlés à une situation d'urgence définie dans les *Règles* doivent être informés de la nature de cette situation et du plan pour y faire face. Leur état de fatigue doit être pris en compte dans le plan. Il incombe à la direction de prendre toutes les mesures raisonnables pour réduire au minimum le temps de service en situation d'urgence.

#### **Alinéa 5.1.6**

Question :

La compagnie a exigé ma présence à une réunion de 6 heures convoquée à son initiative. Comment s'appliquera l'alinéa 5.1.6 à ma situation?

Réponse :

Comme votre temps de présence à la réunion a dépassé 4 heures, l'alinéa 5.1.6 exige que la totalité des six heures soient considérées comme faisant partie de la période de service aux fins de la détermination de votre disponibilité en vertu des *Règles*.

#### **Alinéa 5.1.7**

Toute personne qui accomplit les tâches d'un membre du personnel d'exploitation est considérée comme un tel membre pendant l'exécution de ces tâches. Tout temps de service accompli dans les 24 heures précédant immédiatement l'exécution de tâches d'un membre du personnel d'exploitation sera compris dans le calcul de la période de service aux termes des *Règles relatives au temps de travail et de repos*.

a) Question :

Je viens de travailler 10 heures 15 minutes en tant que superviseur. On me demande alors d'effectuer un tour de service distinct comme membre du personnel d'exploitation. Comment devrais-je procéder?

Réponse :

Étant donné que vous n'avez pas encore travaillé en tant que membre du personnel d'exploitation, les dispositions de l'alinéa 5.2.1 ne s'appliquent 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.

Vu que le travail comme membre du personnel d'exploitation constitue un tour de service distinct, il vous resterait, conformément aux dispositions de l'alinéa 5.1.3, une période maximale de travail sept (7) heures et quarante-cinq (45) minutes.

Il incombe aux superviseurs de faire la preuve qu'ils se conforment aux présentes *Règles*.

b) Question :

Je suis un employé de chemin de fer d'intérêt local qui effectue diverses tâches comme des travaux en voie et des 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 immédiatement de travailler comme membre du personnel d'exploitation. Comment devrais-je procéder?

Réponse :

Comme le travail a été accompli en un seul tour de service continu, toutes les dispositions de l'article 5 s'appliquent. Par conséquent, les 6 heures initiales entreront dans le calcul de la période maximale de service de 12 heures en vertu des dispositions du sous-alinéa 5.1.1 a); vous pouvez donc travailler un maximum de six autres heures. Il vous incombe de faire la preuve que vous vous conformez aux présentes *Règles*.

c) Question :

Je suis un cadre de l'exploitation qui a accompli 9 heures de service dans des tâches de bureau. On m'appelle par la suite pour travailler comme mécanicien de locomotive durant 6 heures. Comment devrai-je procéder?

Réponse :

En vertu des *Règles*, il faudrait prendre en compte un total de 15 heures pour le temps consacré à effectuer les deux tours de service séparés.

d) Question:

En tant que coordonnateur de triage, j'ai parfois à orienter des aiguillages à l'intention de trains entrants. Est-ce que l'alinéa 5.1.7 s'applique dans ce cas?

Réponse :

Oui. Chaque fois qu'un chef de triage ou un coordonnateur de triage participe physiquement à la marche ou à la manœuvre de trains, locomotives et matériels roulants, les dispositions de l'alinéa 5.1.7 s'appliquent.

e) Question :

Comment sera traité, sous le régime des *Règles relatives au temps de travail et de repos*, le service effectué sur plus d'un chemin de fer comme membre du personnel d'exploitation?

Réponse :

Les dispositions de l'alinéa 5.1.7 s'appliqueraient. Les employés sont tenus de rester toujours en conformité avec les *Règles* et d'informer en temps opportun les compagnies de chemin de fer de tout service accompli sur un chemin de fer relevant de la compétence du Ministère.

## **Paragraphe 5.2 - Périodes de repos obligatoire**

### **Sous-alinéas 5.2.1 a) et b)**

Les *Règles relatives au temps de travail et de repos* 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.

a) Question :

J'ai commencé ma période de repos obligatoire à 13 heures, à mon terminal d'attache. Quelle est la première heure à laquelle je pourrais être appelé?

Réponse :

Les *Règles relatives au temps de travail et de repos* prévoient 8 heures de repos, à l'exclusion du délai d'appel, ce qui signifie 8 heures de repos sans dérangement. Vous ne pourriez donc pas être appelé avant 21 h, sauf si vous êtes un employé du service de manœuvre retournant à son poste normal, auquel cas vous devriez prendre au moins 8 heures de repos, y compris le délai d'appel le cas échéant.

b) Question :

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

Réponse :

Non. 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, à l'exclusion du 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.

c) Question :

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

Réponse :

Non. Les *Règles relatives au temps de travail et de repos* ne vous permettraient toujours pas d'accepter le quart de service de manœuvre de 24 h. Elles prévoient que les membres du personnel du service de manœuvre reprenant leur quart de travail normal qui s'inscrivent en repos après avoir été en service pendant plus de 10 heures, doivent se reposer au moins 8 heures, y compris le délai d'appel le cas échéant.

Comme vous avez pu prendre seulement 6 heures de repos entre 18 h et 24 h, même si vous repreniez votre quart de travail normal, vous ne rempliriez toujours pas cette condition.

d) Question :

Dans l'application des règles sur la période de repos obligatoire, que veulent dire les mots « à l'exclusion du délai d'appel »?

Réponse :

La période de repos obligatoire au terminal d'attache est de 8 heures « à l'exclusion du délai d'appel le cas échéant. Aux terminaux de détachement, la période de repos obligatoire est de 6 heures, « à l'exclusion du délai d'appel » le cas échéant. Ce que l'on protège dans ces situations, c'est un bloc continu d'heures de repos qui ne peut être dérangé par un appel à se présenter au travail, si un tel appel est nécessaire. La seule exception est celle d'employés retournant à leur poste de travail normal en service de manœuvre : dans ce cas, la période de repos obligatoire est de 8 heures continues, y compris le délai d'appel le cas échéant, période au cours de laquelle un appel au travail peut être accepté, si un tel appel est nécessaire.

e) Question :

Comment s'applique la période de repos obligatoire aux employés en affectation éloignée?

Réponse :

Le terminal d'attache pour les employés en affectation régulière, à titre permanent ou temporaire (y compris les employés obligés) sera le point éloigné. Le terminal d'attache pour les employés de réserve sera le lieu d'appartenance du tableau de service d'où ils ont été appelés. La période de repos obligatoire suivant les tours de service de plus de 10 heures sera administrée en conséquence.

### **Alinéa 5.2.3**

Question :

Après avoir travaillé en service de manœuvre de 8 h à 16 h (soit 8 heures), on m'appelle pour un quart de travail en service de ligne (dans un train marchandises direct) à partir de 18 h. Comment sont traitées les heures qui s'écoulent entre les deux tours de service?

Réponse :

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) n'entrent pas dans le calcul de la période de service. Toutefois, comme le précise l'alinéa 5.2.3 des *Règles*, étant donné que la période entre les deux tours de service est de moins de 3 heures, les deux tours de service seraient combinés lorsqu'il s'agit de déterminer le besoin d'une période de repos obligatoire. Par exemple, si vous quittez le service de ligne à 23 h, le temps combiné pour les deux tours de service serait de 13 heures et, comme la période de service totale est supérieure à 10 heures, vous devriez prendre une période de repos obligatoire après votre deuxième tour de service.

### **Traitement de la période de repos obligatoire pour les membres du personnel d'exploitation terminant leur service ou immobilisés en cours de route.**

Les membres du personnel d'exploitation qui terminent leur service en cours de route ou sont immobilisés entre deux terminaux sont tenus à une période de repos obligatoire, aux termes du paragraphe 5.2 des *Règles*, s'ils ont été en service durant plus de 10 heures à leur arrivée à l'installation de repos.

Aux fins de la détermination de leur disponibilité en vertu des *Règles relatives au temps de travail et de repos*, les membres du personnel d'exploitation seront considérés en repos à leur arrivée à l'installation de repos fournie par la compagnie et la période de repos obligatoire s'appliquera en conformité avec le sous-alinéa 5.2.1 b) des *Règles* pour les terminaux de détachement.

Par conséquent, les dispositions qui suivent s'appliquent aux membres du personnel d'exploitation terminant leur service en cours de route en service de ligne :

1. Si un membre du personnel d'exploitation a accompli plus de 10 heures de service avant de tomber en repos à l'arrivée à l'installation de repos fournie par la compagnie, il sera assujéti à la période de repos obligatoire prévue au sous-alinéa 5.2.1 b) des *Règles* pour les terminaux de détachement, c'est-à-dire à au moins 6 heures de repos, à l'exclusion du délai d'appel le cas échéant, nonobstant tout repos personnel « moindre » permis aux employés en vertu de leur convention collective.
2. Après l'observation de la période de repos obligatoire, la période de travail sera remise à zéro et le membre du personnel d'exploitation sera régi seulement par les dispositions de l'alinéa 5.1.1. des *Règles* - période de service maximale pour un seul tour de service.
3. Si un membre du personnel d'exploitation a accompli plus de 10 heures de travail avant de quitter le service à l'arrivée à l'installation de repos fournie par la compagnie, sa période de repos obligatoire peut être interrompue pour un déplacement haut le pied à destination du terminal d'attache seulement, où il lui faudra prendre sa pleine période de repos obligatoire conformément au sous-alinéa 5.2.1 a) des *Règles* pour les terminaux d'attache.
4. Si un membre du personnel d'exploitation n'a pas accompli plus de 10 heures de travail avant de quitter le service à l'arrivée à l'installation de repos fournie par la compagnie, la période de repos obligatoire ne s'applique pas à cet endroit.
5. Si un membre du personnel d'exploitation n'a pas accompli plus de 10 heures de travail avant de quitter le service à l'arrivée à l'installation de repos fournie par la compagnie et qu'il reprend le service avant l'expiration des 6 heures de repos consécutives, à l'exclusion du délai d'appel le cas échéant, prévues au sous-alinéa 5.1.4 c) des *Règles*, sa période de travail ne sera pas remise à zéro et il sera régi par les dispositions de l'alinéa  
  
5.1.3 des *Règles* - période de service maximale de 18 heures dans une période de 24 heures.
6. Si un membre du personnel d'exploitation n'a pas accompli plus de 10 heures de travail avant de quitter le service à l'arrivée à l'installation de repos fournie par la compagnie et qu'il reprend le service avant l'expiration des 3 heures de repos prévues à l'alinéa 5.2.3 des *Règles*, il sera régi en plus par les dispositions de cet alinéa – le temps de travail pour les tours de service consécutifs sera combiné aux fins du calcul de la période de repos obligatoire au prochain endroit où l'employé quittera service.
7. Si un membre du personnel d'exploitation n'a pas accompli plus de 10 heures de travail avant de quitter le service à l'arrivée à l'installation de repos fournie par la compagnie et qu'il reprend le service avant l'expiration des 6 heures de repos consécutives, à l'exclusion du délai d'appel le cas échéant, prévues au sous-alinéa 5.1.4 c) des *Règles*, sa période de travail sera remise à zéro et il sera régi seulement par les dispositions de l'alinéa 5.1.1 des *Règles* - période de service maximale pour un seul tour de service.

## **Changement en cours de route**

Question :

J'avais d'abord été commandé pour conduire un train du point A au point Z. En cours de route, on me demande de rebrousser chemin au point R et de revenir au point A. Comment s'appliquent les *Règles relatives au temps de travail et de repos* à ma situation?

Réponse :

Si vous revenez à votre terminal d'attache au cours du même tour de service, la période maximale de service de 12 heures pour un seul tour de service continu s'appliquerait, conformément à l'alinéa 5.1.1.

Si vous êtes immobilisé en cours de route, puis que vous commencez un nouveau tour de service, les alinéas 5.1.1 et 6.2.3 s'appliqueraient. En d'autres termes, si vous comptez plus de 10 heures de travail au moment de quitter votre service, vous serez obligé d'observer la période de repos obligatoire prévue pour les membres du personnel d'exploitation à un terminal de détachement. Ou encore vous pouvez aussi exercer votre droit de ne pas accepter un autre tour de service, conformément à l'alinéa 6.2.3. Dans l'un ou l'autre cas, la compagnie de chemin de fer serait tenue de fournir des installations convenables pour permettre aux membres du personnel d'exploitation de prendre leur période de repos, obligatoire ou volontaire selon la situation. Au début du prochain tour de service, vous seriez régi par l'alinéa 5.1.1 ou 5.1.3 et, peut-être, par l'alinéa 5.2.3, selon la durée de la période de repos observée entre les deux tours de service séparés.

Si vous revenez immédiatement haut le pied à votre terminal d'attache, le temps consacré à ce déplacement peut dépasser la période maximale de service de 12 heures, comme le permet l'alinéa 5.3.2.

## **Membres du personnel d'exploitation appelés pour travailler jusqu'à plus d'un terminal de détachement.**

Lorsque des membres du personnel d'exploitation sont appelés pour travailler jusqu'à plus d'un terminal de détachement, ils seront régis par les règles s'appliquant aux « terminaux de détachement » quand ils terminent leur service à chacun de ces endroits. À leur arrivée à ces terminaux, les membres du personnel d'exploitation ne sont plus « en cours de route ».

## **Paragraphe 5.3 - Déplacements haut le pied**

### **Alinéa 5.3.2**

Question :

On m'a appelé pour travailler d'un point A à un point C; je dois garer mon train en cours de route au point B, puis me rendre dans un véhicule de la compagnie de B à C, où je quitterai le service. Est-ce que le temps passé en automobile pour me rendre de B à C est considéré comme un déplacement haut le pied après l'expiration de la période maximale de service, conformément à l'alinéa 5.3.2?

Réponse :

Bien que les *Règles* permettent un déplacement haut le pied après la période maximale de service, cette disposition ne s'applique pas dans le cas d'un employé qui, à l'intérieur d'un tour de service, doit garer son train en cours de route, puis, au volant d'un véhicule de la compagnie, se rendre jusqu'à un endroit où il doit quitter le service. Ce temps de déplacement sera inclus dans le calcul de la période maximale de service prévue aux alinéas 5.1.1 et 5.1.3. Par conséquent, un employé ne peut conduire un véhicule de la compagnie au-delà de la 12<sup>e</sup>, 16<sup>e</sup> ou 18<sup>e</sup> heure de service.

### **Alinéa 5.3.3**

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, l'employé devra prendre sa période de repos obligatoire, comme l'indique le sous-alinéa 5.2.1 a) des *Règles*.

a) Question :

Puis-je interrompre ma période de repos obligatoire 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, c'est l'employé lui-même qui décide, mais le chemin de fer pourrait raisonnablement décider d'une telle interruption, par exemple en cas de déraillement ou de tempête de neige importante dont l'employé ne serait pas au courant au moment de faire le choix.



b) Question :

Quelles sont les circonstances qui pourraient amener la compagnie à interrompre mes heures de repos obligatoires?

Réponse :

Par exemple, dans des situations où des fermetures de ligne se sont produites ou 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.

c) 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.

## **Article 6 - Programmes de gestion de la fatigue**

### **Alinéa 6.1.1**

Il ne suffit pas d'édicter des règles et règlements pour gérer la fatigue. Les programmes de gestion de la fatigue énoncent les stratégies, tactiques et actions que mettront en œuvre 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 se présentent pas nécessairement sous forme de documents longs et compliqués. Personne n'attend d'un chemin de fer secondaire (petit réseau, effectif moindre, trafic moins dense, etc.) qu'il se donne le même type de programme qu'un chemin de fer plus important.

### **Alinéa 6.2.1**

Les programmes de gestion de la fatigue, ainsi que leurs modifications, seront élaborés et mis en œuvre dans le cadre d'une collaboration entre les compagnies de chemin de fer et le directeur national à la législation de chaque syndicat, ou son délégué.

### **Sous-alinéa 6.2.2 a) - Méthodes d'établissement des horaires de travail**

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

- a) Faire en sorte que les membres du personnel d'exploitation entreprennent leur tour de service dans l'état de repos et de vigilance nécessaire;
- b) Maintenir l'état de vigilance tout au long de la période 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 devraient explorer et mettre en œuvre des méthodes d'établissement des horaires qui prennent en compte les rythmes circadiens et permettent de gérer ces moments du rythme circadien qui entraînent un état de somnolence. L'établissement des horaires devrait tenir compte des moments où un membre du personnel d'exploitation peut profiter au maximum d'un sommeil récupérateur.

### **Sous-alinéa 6.2.2 b) - Sensibilisation et formation**

La sensibilisation, obtenue grâce à des actions d'éducation et 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.

Question :

À qui incombe-t-il d'élaborer et de dispenser la formation envisagée par les *Règles*?

Réponse :

Cette formation sera élaborée et dispensée conjointement par les chemins de fer et les syndicats.

### **Sous-alinéa 6.2.2 c) - Stratégies favorisant la vigilance du personnel d'exploitation - siestes**

Les programmes de gestion de la fatigue devraient 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.

Question :

Qui s'occupera d'établir, le cas échéant, les politiques concernant les siestes?

Réponse :

Les chemins de fer et les représentants autorisés.

#### **Sous-alinéa 6.2.2 d) - 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 devrait comporter des critères et des outils pour évaluer et améliorer les installations et faire en sorte qu'elles soient le plus propices possible au repos. Ces critères devraient prévoir l'utilisation de matériaux insonorisants, de rideaux opaques, de générateurs de bruit blanc, etc.

#### **Sous-alinéa 6.2.2 e) - 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. Il conviendrait d'examiner et de prendre en compte l'impact de l'éclairage, de la température, des vibrations, du bruit, etc. L'utilisation de systèmes audio dans les cabines de locomotive ne constitue qu'un exemple parmi d'autres de mesures visant à lutter contre la fatigue.

#### **Sous-alinéa 6.2.2 f) - 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 devrait souligner l'importance de gérer la fatigue dans les cas d'urgence et les interruptions du service. L'état de fatigue des membres du personnel d'exploitation doit être pris en considération et les employés concernés doivent être informés de la nature de l'urgence et du plan mis en œuvre pour y faire face.

Les *Règles relatives au temps de travail et de repos* prévoient qu'un programme de soutien pour la gestion de la fatigue soit en place pour tout membre du personnel qui doit effectuer plus de 12 heures de service continu. Un tel programme devrait 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 devrait exposer les grandes lignes des processus nécessaires pour suspendre et rétablir les horaires dont l'application est interrompue par une urgence.

Question :

Qui s'occupera d'élaborer un tel programme?

Réponse :

Les chemins de fer et les représentants autorisés.

### **Sous alinéa 6.2.2 g) - Déplacements haut le pied effectués dans des circonstances exceptionnelles**

Il est reconnu que le matériel servant à l'exploitation des services voyageurs peut être doté d'installations permettant le repos des équipes transportées haut le pied.

Pour l'application de cette disposition, il faut prendre en considération d'autres facteurs liés au repos et à l'état de vigilance (rythmes circadiens, territoires, heure de la journée, etc.).

### **Alinéa 6.2.3 - Participation de l'employé – Tour de service subséquent**

Conformément au paragraphe 2.3 des *Règles*, les employés sont tenus de se présenter au travail reposés et aptes au service. De nombreux chemins de fer ont des conventions collectives qui prévoient déjà des dispositions sur le repos permettant aux employés de choisir de se reposer avant d'accepter un autre tour de service; ce choix 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.

Les programmes généraux de gestion de la fatigue devraient aussi décrire les circonstances dans lesquelles il sera offert aux membres du personnel d'exploitation en service de ligne qui ne prennent pas de repos la possibilité de prendre une pause de jusqu'à 45 minutes entre deux tours de service lorsque leur période de service combinée dépasse 12 heures. Une telle pause est recommandée pour que l'on puisse éviter les situations où un employé quitte le service pour le reprendre aussitôt, ce qui, à toutes fins utiles, amènerait les employés en service de ligne à travailler 18 heures consécutives. La pause devrait être telle que les membres du personnel d'exploitation soient complètement libérés de leurs responsabilités d'exploitation, à l'écart du matériel roulant, et se trouvent dans un endroit où ils peuvent prendre un repas ou un café. En service voyageurs, il pourrait s'agir de prendre une pause à même le train, dans une voiture de service.

#### **Alinéa 6.2.4 - Programmes particuliers de gestion de la fatigue**

Un programme particulier de gestion de la fatigue doit être en place pour les employés travaillant plus de 12 heures continues dans un seul tour de service, peu importe la catégorie de service.

Les programmes « particuliers » de gestion de la fatigue sont ceux qui sont élaborés en vertu de l'alinéa 6.2.4 des *Règles* et qui doivent être déposés auprès du Ministère des Transports. L'adjectif « particuliers » ne signifie pas qu'une multitude de programmes seront déposés. Par exemple, il serait admissible, dans le cas des trains de travaux, de déposer un seul programme qui aborderait la question de la gestion de la fatigue dans cette catégorie de service. Il ne serait pas nécessaire de déposer un programme 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 programme déposé. Des trains de travaux particuliers seraient alors affichés ou appelés en conformité avec les modalités du programme présenté.

Question :

Puisque les *Règles* 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 exige régulièrement des périodes de travail (5/2 ou 10/4) qui font dépasser le plafond de 64 heures de service dans une période de 7 jours, un programme particulier de gestion de la fatigue est-il quand même requis pour le service des trains de travaux?

Réponse :

Oui, un tel programme est toujours requis. Le programme devrait 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. Cependant, il est à noter que, une fois au point, le programme générique de gestion de la fatigue s'appliquerait à tous les quarts de travail des trains de travaux comportant des conditions de travail semblables et qu'un programme distinct ne serait pas requis pour chaque quart de travail d'un train de travaux.

#### **Article 7. Exigences de déclaration**

Le chemin de fer doit déposer un rapport pour informer le Ministère, le plus tôt possible, mais sans dépasser en aucun cas 48 heures, chaque fois qu'un membre du personnel d'exploitation travaille, en cas d'urgence, au-delà de la période de service maximale prévue dans les *Règles*.

Il incombe au chemin de fer de prouver que le service supplémentaire ne pouvait être évité.

Des copies du rapport présenté au Ministère doivent être remises au bureau national des organisations syndicales pertinentes mentionnées dans les programmes de gestion de la fatigue déposés auprès du Ministère.



Association des chemins  
de fer du Canada

Association des chemins de fer du Canada  
99 rue Bank, bureau 901  
Ottawa (Ontario) K1P 6B9

Téléphone : (613) 567-8591  
Télécopieur : (613) 567-6726  
Courriel : [rac@railcan.ca](mailto:rac@railcan.ca)

[www.railcan.ca/fr](http://www.railcan.ca/fr)

 [@RailCanada](https://twitter.com/RailCanada)

 [www.facebook.com/RailCanada](https://www.facebook.com/RailCanada)