



Règles relatives aux périodes de service et repos du personnel d'exploitation ferroviaire

Le 25 novembre 2020

**Des gens. Des biens.
Au Canada, le train va loin.**



Association des chemins
de fer du Canada



TABLE DES MATIÈRES

PARTIE A : Dispositions générales	3
1. Titre abrégé	3
2. Portée	3
3. Définitions	3
PARTIE B : Principes de base.....	6
4. Responsabilité conjointe	6
5. Aptitude au travail et exploitation lorsque l'employé est fatigué.....	7
6. Généralités	7
PARTIE C : Périodes de service et périodes de repos.....	8
7. Période de service maximale, situations d'urgence, déplacements haut le pied et équipes de relève	8
8. Période minimale de repos	10
9. Période de service maximale cumulative	10
10. Temps minimum libre de travail	11
11. Service fractionné	11
PARTIE D : Plan de gestion de la fatigue (PGF).....	11
12. Plan de gestion de la fatigue – Éléments fondamentaux	11
13. Plan de gestion de la fatigue – Éléments à l'appui des Règles relatives aux périodes de service et de repos	13
PARTIE E : Approche progressive à l'égard de la conformité.....	17
14. Conformité.....	17

PARTIE A : Dispositions générales

1. Titre abrégé

- 1.1 Le présent document peut aussi être appelé « Règles relatives aux périodes de service et de repos ».

2. Portée

- 2.1 Les présentes règles s'appliquent aux compagnies de chemin de fer et à leurs employés.
- 2.2 Ces règles définissent les exigences liées aux heures de travail et aux périodes de repos des employés qui occupent des postes considérés comme essentiels à la sécurité ferroviaire et qui correspondent à la définition d'« employé » précisée dans les présentes règles.

3. Définitions

- 3.1 Les définitions suivantes s'appliquent aux présentes règles :

agent négociateur : Représentant désigné des employés syndiqués assujettis aux présentes règles, ou, en l'absence d'un tel agent, les employés visés par ces règles ou le représentant qu'ils ont choisi. (*bargaining agent*)

apte au travail : Aux fins des présentes règles, il s'agit de l'aptitude d'un employé à s'occuper de l'exploitation en toute sécurité, sans être indisposé par la fatigue ou un état connexe ou susceptible de l'être durant la période de service. (*fit for duty*)

congé :

- a. pour les compagnies de chemin de fer de marchandises, il s'agit d'une période continue, exempte de période de service, qui dure au moins 32 heures et comprend 2 périodes de 8 heures, débutant et se terminant entre 22 h et 8 h, où la compagnie ne dérange pas l'employé;
- b. pour les compagnies de chemin de fer de voyageurs, il s'agit de tout jour de congé prévu et exempt de toute tâche, à moins que l'employé choisisse ou accepte volontairement de travailler s'il est apte au travail. (*reset break*)

déplacement haut le pied : Transport autorisé d'un employé d'un lieu à un autre pour le compte de la compagnie de chemin de fer pendant lequel l'employé n'exploite pas de matériel ferroviaire et qui ne constitue pas du navettage. (*deadheading*)

employé : Mécanicien de locomotive, chef de train, agent de train, agent de triage, pilote, opérateur de locomotives par télécommande et exploitant de matériel ferroviaire voyageurs léger, ou toute personne qui occupe ces fonctions la majeure partie du temps, qui participe physiquement à l'exploitation ou à la manœuvre de trains, de locomotives et de matériel roulant, incluant toute personne qui accomplit ces tâches. (*employee*)

exploitation : Fait d'encadrer ou d'effectuer l'exploitation du matériel ferroviaire ou la manœuvre de trains, de transferts, de locomotives ou de matériel roulant, ce qui exclut le temps passé à bord de matériel ferroviaire quand l'employé n'est pas tenu de s'en occuper conformément au *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada*. (*operating*)

fatigue : État physiologique causé par des facteurs liés au sommeil où la personne est mentalement ou physiquement moins apte à travailler et qui peut nuire à la capacité de celle-ci d'exploiter de manière sécuritaire le matériel ferroviaire ou d'exécuter des tâches liées à la sécurité; il est reconnu qu'un état semblable peut être causé par d'autres facteurs que le sommeil, lesquels ne sont pas visés par les présentes règles. (*fatigue*)

hébergement : Chambre individuelle comportant un lit, une porte verrouillable et d'autres caractéristiques établies dans le protocole d'hébergement du plan de gestion de la fatigue de la compagnie de chemin de fer. (*accommodation*)

jour : Période de 24 heures commençant à l'heure de début de la première période de service comprise dans une période de service cumulative de l'employé. (*day*)

lieu de travail éloigné : Lieu de travail où un employé doit se rendre et demeurer durant de nombreuses périodes de service en raison de la distance le séparant d'une collectivité établie, de la disponibilité limitée des transports et du temps requis pour s'y rendre. (*remote worksite*)

navettage : Déplacement d'un employé vers son poste de travail au terminal d'attache, ou à destination et en provenance du lieu de repos lorsqu'il n'est pas à ce terminal. (*commuting*)

pause : Intervalle entre des périodes de service où l'employé n'exerce pas d'activités pour le compte de la compagnie de chemin de fer et qui n'est pas une période de repos. (*break*)

période de repos : Période continue exempte de toute période de service qui commence :

- a. quand, au terminal d'attache, l'employé est libéré par la compagnie de chemin de fer de toute activité à la fin d'une période de service; ou
- b. quand, ailleurs qu'au terminal d'attache, l'employé arrive au lieu de repos; et

Elle se termine lorsque l'employé se présente au travail à l'endroit et à l'heure indiqués par la compagnie de chemin de fer. (*rest period*)

période de service : Période débutant quand l'employé se présente au travail à l'endroit et à l'heure indiqués par la compagnie de chemin de fer, et se terminant quand la compagnie libère l'employé de toute activité, dont l'exploitation, les tâches administratives, les déplacements haut le pied, le temps passé en plus de 30 minutes à faire la navette entre le terminal de détachement et le lieu de travail, l'attente de l'équipe de relève ou d'un transport, la formation et les réunions. (*duty period*)

service fractionné : Séquence prévue de périodes de service séparées par une pause d'au moins 15 minutes, à l'écart de l'environnement d'exploitation, accordée à l'employé et dont l'objet n'est pas l'alimentation ou l'hygiène. (*split duty*)

situation d'urgence : 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 employés, d'un ou de plusieurs voyageurs ou de membres du public, telle une situation entraînant des dommages corporels ou un accident inévitable, une catastrophe naturelle, un orage violent, un séisme majeur, un emportement par les eaux, un déraillement ou une situation résultant d'un retard dont la cause est inconnue de la compagnie de chemin de fer et ne peut être prévue au moment où les employés quittent le terminal.

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

- a. pénurie d'équipes;
- b. bris 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. croisement de trains;
- j. longueur du train.

Il incombe aux compagnies de chemin de fer d'établir que le service excédentaire n'aurait pas pu être évité. Lorsqu'une situation d'urgence se produit, les compagnies de chemin de fer doivent faire preuve de diligence raisonnable pour éviter ou limiter ce service excédentaire. (*emergency situations*)

tâches administratives : Formalités administratives, classement, séances d'information, production de rapports et travail en lien avec les obligations des ressources humaines. (*administrative duties*)

PARTIE B : Principes de base

4. Responsabilité conjointe

- 4.1 La gestion de la fatigue est une responsabilité conjointe d'une compagnie de chemin de fer et de ses employés.
- 4.2 Les compagnies de chemin de fer ont les responsabilités suivantes :
- a. gérer les employés de manière à leur fournir l'occasion de dormir suffisamment pour qu'ils soient aptes au travail à leur reprise du service;
 - b. préparer et mettre en œuvre un plan de gestion de la fatigue qui est conforme à la science de la fatigue et aux exigences des présentes règles;
 - c. fournir aux employés leur horaire conformément aux présentes règles;
 - d. donner aux employés la formation exigée dans les présentes règles;
 - e. fournir des hébergements conformément aux présentes règles;
 - f. consigner des données sur la durée des périodes de service;
 - g. vérifier la conformité avec les présentes règles.
- 4.3 Les employés ont les responsabilités suivantes :
- a. être aptes au travail;
 - b. utiliser efficacement leurs périodes de repos et leurs pauses afin de bien se reposer;
 - c. conformément au plan de gestion de la fatigue de la compagnie de chemin de fer, signaler :
 - (i) avant ou pendant une période de service, s'ils s'estiment fatigués ou inaptes au travail;
 - (ii) toute situation en lien avec la fatigue pouvant poser un risque pour la sécurité ferroviaire;
 - d. déclarer la durée de leurs périodes de service;
 - e. suivre toutes les formations offertes par la compagnie de chemin de fer aux termes des présentes règles et appliquer les principes de ces formations;
 - f. respecter le plan de gestion de la fatigue de la compagnie de chemin de fer;
 - g. se conformer aux présentes règles.

5. Aptitude au travail et exploitation lorsque l'employé est fatigué

- 5.1 Un employé ne doit entamer une période de service que s'il se juge apte au travail, conformément à la méthode d'auto-évaluation de la fatigue indiquée dans le plan de gestion de la fatigue de la compagnie de chemin de fer, et s'il :
- a. a dormi au moins 5 heures dans les 24 heures précédant le début de la période de service;
 - b. a dormi au moins 12 heures dans les 48 heures précédant le début de la période de service;
 - c. se donne une note de 7 ou moins sur l'échelle de somnolence de Karolinska.
- 5.2 Quand un employé n'est pas en mesure d'entamer une période de service selon les termes de l'article 5.1, il doit aviser la compagnie de chemin de fer qu'il est inapte au travail avant le début de la période de service, conformément au plan de gestion de la fatigue de la compagnie de chemin de fer.
- 5.3 La compagnie de chemin de fer ne doit pas exiger qu'un employé exploite du matériel ferroviaire, et un employé ne doit pas exploiter du matériel ferroviaire, s'il avise celle-ci qu'il est inapte au travail avant le début de la période de service, conformément au plan de gestion de la fatigue de la compagnie de chemin de fer.
- 5.4 Conformément au plan de gestion de la fatigue de la compagnie de chemin de fer, après le début d'une période de service, si un employé estime que sa fatigue pourrait nuire à la sécurité ferroviaire, il doit immédiatement en aviser le personnel désigné à cette fin dans le plan de gestion de la fatigue de la compagnie de chemin de fer. La compagnie de chemin de fer doit alors suivre la procédure prévue dans son plan pour répondre au signalement.
- 5.5 Conformément au plan de gestion de la fatigue de la compagnie de chemin de fer, après le début d'une période de service, si un employé s'estime inapte au travail, il doit immédiatement en aviser le personnel désigné à cette fin dans le plan de gestion de la fatigue de la compagnie de chemin de fer. La compagnie de chemin de fer doit alors suivre la procédure prévue dans son plan pour répondre au signalement.
- 5.6 Tous les employés doivent être autorisés à faire les signalements prévus aux articles 5.2, 5.4 et 5.5 sans crainte de représailles.

6. Généralités

- 6.1 Si une compagnie de chemin de fer attribue une période de service à un employé et que celui-ci se rend compte qu'il dépassera ainsi la période de service maximale ou la période de service maximale cumulative, il doit en aviser la compagnie de chemin de fer sans délai.
- 6.2 Quand une compagnie de chemin de fer reçoit un avis et en confirme le bien-fondé selon les termes de l'article 6.1, elle doit veiller au respect des dispositions prévues aux présentes.

- 6.3 Chaque employé doit avoir un terminal d'attache désigné.
- 6.4 La compagnie de chemin de fer doit décrire son approche pour la préparation des horaires dans son plan de gestion de la fatigue. L'approche peut notamment prévoir ce qui suit :
- a. horaire fixe : Les employés doivent travailler les heures et les jours prévus à l'horaire.
 - b. personnel de réserve ou de remplacement : Les employés doivent travailler sur appel à différents moments et peuvent être soumis à des périodes d'appel.
- 6.5 Quand l'horaire de travail est prédéterminé, la compagnie de chemin de fer doit, conformément à son plan de gestion de la fatigue, fournir un préavis dès qu'il est raisonnablement possible de le faire.
- 6.6 Quand l'horaire de travail n'est pas prédéterminé :
- a. la compagnie de chemin de fer doit mettre à la disposition des employés de l'information en temps réel sur les listes du mouvement des trains et des équipes, s'il y a lieu;
 - b. la compagnie de chemin de fer doit fournir l'information prévue à la disposition a) de manière à ce que l'employé puisse l'obtenir à distance et sur demande;
 - c. l'employé doit se servir de l'information prévue à la disposition a) pour voir les horaires établis, y compris les changements;
 - d. la compagnie de chemin de fer doit communiquer avec l'employé pour confirmer l'heure de début de la période de service conformément à ses procédures internes.

PARTIE C : Périodes de service et périodes de repos

7. Période de service maximale, situations d'urgence, déplacements haut le pied et équipes de relève

- 7.1 La période de service maximale d'un employé est de 12 heures.
- 7.2 Quand il est prévu que la période de service de l'employé dure plus de 10 heures et se termine entre 0 h 01 et 6 h, celui-ci doit indiquer à la compagnie de chemin de fer, conformément au plan de gestion de la fatigue de la compagnie, qu'il se juge apte au travail selon la formation en auto-évaluation de la fatigue fournie par la compagnie de chemin de fer et qu'il :
- a. a dormi au moins 5 heures dans les 24 heures précédant le début de la période de service;
 - b. a dormi au moins 12 heures dans les 48 heures précédant le début de la période de service;
 - c. se donne une note de 7 ou moins sur l'échelle de somnolence de Karolinska.

- 7.3 Quand il est prévu que la période de service de l'employé dure plus de 10 heures et se termine entre 0 h 01 et 6 h, il faut prendre au moins une des mesures d'atténuation de la fatigue suivantes auprès de l'employé entre 0 h 01 et 6 h, et au moins deux de ces mesures si l'employé se donne une note de 7 ou plus sur l'échelle de somnolence de Karolinska pendant cette même période :
- a. accroissement du niveau de communication et de l'encadrement de l'équipe de cabine parmi les employés dont les comportements et les décisions sont essentiels à la sécurité, comme il est indiqué dans le plan de gestion de la fatigue de la compagnie de chemin de fer;
 - b. accroissement du niveau de communication entre l'employé et le personnel responsable du contrôle de la circulation ferroviaire en ce qui concerne la supervision des comportements et décisions essentiels à la sécurité;
 - c. lorsque l'employé y consent, consommation stratégique de caféine ou d'autres produits consommables énergétiques, comme il est indiqué dans le plan de gestion de la fatigue de la compagnie de chemin de fer;
 - d. utilisation de protocoles d'encadrement des siestes, s'il y a lieu;
 - e. augmentation de la rotation des tâches avec d'autres employés qualifiés, si possible;
 - f. classement par ordre de priorité des activités professionnelles en fonction de la durée de la période de service, lorsque possible;
 - g. recours à des stratégies approuvées de résistance à la fatigue.
- 7.4 Le calcul de la période de service maximale d'un employé tient compte de toutes les périodes de service, peu importe qu'elles aient lieu au Canada ou aux États-Unis.
- 7.5 Dans le calcul de la période de service maximale prévue aux articles 7.1 et 11 ou de la période de service maximale cumulative selon l'article 9 des présentes règles, une personne qui ne consacre pas la majeure partie de son temps à l'exploitation doit tenir compte de toute période de service – consacrée ou non à l'exploitation – assumée pour le compte de la compagnie de chemin de fer dans les 24 heures précédentes.
- 7.6 La période de service peut dépasser la période de service maximale de 45 minutes tout au plus pour permettre à l'employé de finir des tâches administratives et de donner l'information nécessaire à l'équipe de relève afin d'assurer la sécurité ferroviaire.
- 7.7 La période de service d'un employé peut dépasser la période de service maximale pour permettre un déplacement haut le pied ou l'attente de l'équipe de relève ou d'un transport à la fin de sa période de service, à condition de prolonger, si le dépassement est supérieur à 4 heures, la période minimale de repos subséquente par le laps de temps supérieur à 12 heures que dure la période de service, ou jusqu'à 8 h, selon le plus court des deux délais.

- 7.8 La période de service d'un employé peut excéder la période de service maximale de 4 heures tout au plus en cas de situations d'urgence, à condition que la période minimale de repos subséquente soit prolongée par le laps de temps supérieur à 12 heures que dure la période de service, ou jusqu'à 8 h, selon le plus court des deux délais.
- 7.9 Nonobstant l'article 7.8, il est possible de prolonger encore davantage la période de service d'un employé en cas de risque pour la sécurité ferroviaire, la sécurité des employés, des voyageurs ou du public si la période minimale de repos subséquente définie à l'article 7.8 est fournie et que des mesures d'atténuation supplémentaires sont prises conformément au plan de gestion de la fatigue de la compagnie de chemin de fer.
- 7.10 Tout prolongement de la période de service maximale d'un employé découlant d'une situation d'urgence doit être consigné et signalé à Transports Canada dans les trois jours ouvrables suivant la fin de cette situation. Le rapport doit :
- a. décrire la situation d'urgence et la manière dont on y a répondu; et
 - b. indiquer la durée de la période de service assumée par chaque employé qui a dépassé la période de service maximale.
- 7.11 La durée de la période de service d'un employé se fonde sur le fuseau horaire applicable du lieu où a débuté la période ainsi que sur l'heure en vigueur, conformément au *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada*.
- 8. Période minimale de repos**
- 8.1 La période minimale de repos d'un employé est de 12 heures au terminal d'attache.
- 8.2 Lorsque l'employé se trouve au terminal d'attache dans un lieu de travail éloigné, la période minimale de repos est de 10 heures, dans un lieu d'hébergement.
- 8.3 Lorsque l'employé ne se trouve pas au terminal d'attache, la période minimale de repos est de 10 heures, dans un lieu d'hébergement.
- 8.4 Durant chaque période de repos, la compagnie de chemin de fer doit s'abstenir de déranger l'employé pendant 8 heures.
- 9. Période de service maximale cumulative**
- 9.1 Une compagnie de chemin de fer ne doit pas attribuer une période de service à un employé si la période de service cumulative de ce dernier dépasse 60 heures en 7 jours consécutifs.
- 9.2 Une compagnie de chemin de fer ne doit pas attribuer une période de service à un employé si la période de service cumulative de ce dernier se trouve ainsi à excéder 192 heures en 28 jours consécutifs.
- 9.3 Nonobstant les articles 9.1 et 9.2, une compagnie de chemin de fer peut :

- a. attribuer une période de service qui entraînerait le dépassement de la période de service maximale cumulative établies aux articles 9.1 et 9.2 afin que l'employé puisse retourner à son terminal d'attache pour y prendre congé, et doit déposer auprès du ministre des Transports un rapport trimestriel sur la fréquence à laquelle les périodes de service assignées entraînent un dépassement de la période de service maximale cumulative établies aux articles 9.1 et 9.2 afin que l'employé puisse retourner à son terminal d'attache pour y prendre congé.
 - b. autoriser l'employé à continuer d'assumer une période de service quand, en raison d'une situation d'urgence, il dépassera la période de service maximale cumulative de 60 heures en 7 jours consécutifs, de 112 heures en 14 jours consécutifs, ou de 192 heures en 28 jours consécutifs.
- 9.4 Un employé ne doit pas accepter d'assumer une période de service qui ne respecte pas les exigences des présentes règles.

10. Temps minimum libre de travail

- 10.1 Les compagnies de chemin de fer de marchandises doivent accorder un congé débutant durant une période de sept jours consécutifs.
- 10.2 Les compagnies de chemin de fer de voyageurs doivent accorder un congé d'au moins quatre jours prévus par période de deux semaines.

11. Service fractionné

- 11.1 Quand un employé assure un service fractionné, la période de service maximale prévue à l'article 7.1 ne s'applique pas.
- 11.2 Pour les compagnies de chemin de fer de voyageurs, quand une période de service est prévue à l'horaire sous forme de service fractionné de courte durée, la période de service maximale pour les deux périodes de service combinées formant le service fractionné est de 12 heures et, lorsque la pause entre les deux périodes dure plus de 3 heures, la compagnie de chemin de fer doit fournir un hébergement aux employés.
- 11.3 Pour les compagnies de chemin de fer de voyageurs, quand une période de service est prévue à l'horaire sous forme de service fractionné de longue durée, le temps de service maximal combiné ne peut dépasser 16 heures. Les plans de gestion de la fatigue doivent préciser les circonstances dans lesquelles les employés d'exploitation peuvent prendre une pause entre des périodes de service consécutives. Les employés doivent être avisés le plus tôt possible d'une période de service fractionné de longue durée pour leur permettre de se préparer à l'avance.

PARTIE D : Plan de gestion de la fatigue (PGF)

12. Plan de gestion de la fatigue – Éléments fondamentaux

- 12.1 La compagnie de chemin de fer doit élaborer et mettre en œuvre un plan de gestion de la fatigue (PGF) qui comprend ou mentionne, au minimum :
- a. une description :

- (i) du type d'activités menées par la compagnie de chemin de fer, notamment leur ampleur, leur complexité, la densité de la circulation et les tracés;
 - (ii) des caractéristiques du territoire où la compagnie exerce ses activités, y compris les facteurs géographiques;
- b. le titre de la personne qui assume la responsabilité générale d'élaborer et de modifier le plan de gestion de la fatigue, ainsi que les titres des personnes qui prendront part à son élaboration et à sa mise à jour, parmi lesquelles il doit y avoir, au minimum, des représentants de la direction, des employés et des agents négociateurs, le cas échéant;
- c. une description des fonctions et des responsabilités des employés qui jouent un rôle dans la gestion de la fatigue, ce qui comprend, sans s'y limiter, les fonctions en lien avec l'exploitation, la supervision, la gestion de la sécurité, la formation, les évaluations des risques, les processus d'établissement des horaires et de rappel, ainsi que les enquêtes sur les incidents et les accidents;
- d. un processus d'établissement des objectifs précis qui indiquent comment les politiques, procédures et protocoles du plan de gestion de la fatigue améliorent la gestion de la fatigue;
- e. un processus de définition des cibles précises pour les objectifs énoncés à l'alinéa d), et de l'information sur la façon de les mesurer et de les évaluer;
- f. un processus d'examen et de mise à jour annuels des objectifs et des cibles fixés conformément aux alinéas d) et e);
- g. un processus pour contrôler et évaluer l'efficacité du plan de gestion de la fatigue, et intervenir en ce sens, qui comprend :
- (i) une méthode pour évaluer le plan de gestion de la fatigue, y compris la fréquence des évaluations et les outils qui seront utilisés;
 - (ii) les rôles et responsabilités associés aux postes des personnes qui participent à l'évaluation;
 - (iii) le processus d'enregistrement et de résolution des problèmes d'importance détectés lors de l'évaluation;
 - (iv) des considérations liées à la surveillance continue;
- h. un processus :
- (i) encadrant l'évaluation du plan de gestion de la fatigue et sa mise à jour périodique ou motivée, si nécessaire;
 - (ii) énonçant les titres des personnes qui s'occupent de l'évaluation et, si nécessaire, de la mise à jour du plan de gestion de la fatigue;
 - (iii) encadrant la diffusion du plan de gestion de la fatigue auprès des employés.

12.2 La compagnie de chemin de fer doit aviser le ministre de toute révision de fond de son plan de gestion de la fatigue dans les 30 jours subséquents.

13. Plan de gestion de la fatigue – Éléments à l'appui des Règles relatives aux périodes de service et de repos

13.1 Compte tenu des exigences énoncées aux parties B et C des présentes règles, le plan de gestion de la fatigue doit comprendre ou mentionner un processus qui permet :

- a. le suivi et l'enregistrement de toutes les heures des employés en période de service, y compris le nombre total d'heures :
 - (i) consacrées à des activités mentionnées dans la définition de « période de service »;
 - (ii) consacrées à l'une des périodes ou activités prévues à l'article 7.
- b. la gestion des situations d'urgence qui exigent qu'un employé dépasse sa période de service maximale, y compris de l'information sur :
 - (i) les méthodes qui seront employées pour consigner et gérer la durée de la période de service;
 - (ii) les méthodes d'ajustement de la période de repos subséquente pour tout employé qui doit composer avec une situation d'urgence;
 - (iii) les mesures d'atténuation qui seront mises en place pour gérer le risque associé à la fatigue au cas où la période de service doive être prolongée conformément à l'article 7.9;
 - (iv) les exigences d'enregistrement et de conservation associées à l'événement.
- c. la gestion des déplacements haut le pied à la fin d'un quart de travail, y compris une description :
 - (i) de la méthode d'enregistrement et de gestion du temps que passe un employé en déplacement haut le pied, de façon à respecter les limites relatives à la durée de la période de service maximale cumulative, soit 7, 14 et 28 jours;
 - (ii) des méthodes par lesquelles la période de repos subséquente d'un employé est ajustée ou non, en fonction du temps total passé en déplacement haut le pied à la fin d'une période de service;
 - (iii) des titres des personnes qui s'occupent du processus de déplacement haut le pied, y compris les limites et les mesures d'atténuation énoncées aux sous-alinéas (i) et (ii).
- d. le signalement par les employés de leur inaptitude au travail avant le début d'une période de service, qui tient compte la gestion des présences et comprend :

- (i) des mesures pour protéger les employés des représailles qui pourraient les décourager d'aviser leur employeur, conformément au processus pour signaler les infractions et les dangers pour la sécurité du système de gestion de la sécurité de la compagnie de chemin de fer;
 - (ii) des mesures pour appuyer le signalement par les employés qui s'estiment inaptes au travail avant le début d'une période de service;
 - (iii) une méthode permettant aux employés d'auto-évaluer leur aptitude au travail;
 - (iv) des procédures décrivant la manière dont les employés signalent qu'ils sont inaptes au travail;
 - (v) les titres des personnes qui participent au processus, et les rôles et responsabilités de chacune d'elles;
 - (vi) les mesures qui sont prises à la suite d'un tel signalement;
 - (vii) les exigences d'enregistrement des signalements d'aptitude au travail.
- e. le signalement par les employés de leur état de fatigue qui pourrait compromettre la sécurité ferroviaire durant une période de service, qui tient compte de la gestion des présences et comprend :
- (i) des mesures pour protéger les employés des représailles qui pourraient les décourager d'aviser leur employeur, conformément au processus pour signaler les infractions et les dangers pour la sécurité du système de gestion de la sécurité de la compagnie de chemin de fer;
 - (ii) une méthode permettant aux employés d'auto-évaluer leur aptitude au travail;
 - (iii) la procédure qui permet à un employé de déclarer que son état de fatigue pourrait compromettre la sécurité ferroviaire;
 - (iv) les titres des personnes qui participent au processus, et les rôles et responsabilités de chacune d'elles;
 - (v) des mesures qui sont prises à la suite d'un tel signalement;
 - (vi) une description des mesures permettant à l'employé de continuer à travailler de manière sécuritaire;
 - (vii) les exigences d'enregistrement des signalements d'aptitude au travail.
- f. le signalement par les employés de leur inaptitude au travail durant une période de service, qui tient compte de la gestion des présences et comprend :

- (i) des mesures pour protéger les employés des représailles qui pourraient les décourager d'aviser leur employeur, conformément au processus pour signaler les infractions et les dangers pour la sécurité du système de gestion de la sécurité de la compagnie de chemin de fer;
 - (ii) une méthode permettant aux employés d'auto-évaluer leur aptitude au travail;
 - (iii) la procédure qui permet à un employé de déclarer qu'il est inapte au travail durant une période de service;
 - (iv) les titres des personnes qui participent au processus, et les rôles et responsabilités de chacune d'elles;
 - (v) la procédure pour orienter la direction de la compagnie de chemin de fer à l'égard des mesures subséquentes à prendre, y compris le fait de retirer ou non l'employé de ses fonctions et de le remplacer par un autre employé;
 - (vi) la procédure pour communiquer les mesures à prendre à l'employé et pour obtenir la confirmation qu'il a bien reçu les consignes;
 - (vii) les titres des personnes qui participent au processus et à la mise en œuvre des mesures, y compris dans le cas du remplacement de l'employé, et les rôles et responsabilités de chacune d'elles;
 - (viii) d'autres mesures qui peuvent être prises lorsqu'il n'est pas possible de remplacer l'employé, lorsqu'il se trouve en région éloignée ou pour toute autre raison;
 - (ix) des délais dans lesquels les mesures doivent être mises en place;
 - (x) des procédures d'enregistrement des décisions et des mesures qui en découlent.
- g. l'assurance que les employés ne sont pas dérangés par la compagnie de chemin de fer pendant au moins 8 heures durant leur période de repos, y compris des détails sur :
- (i) les procédures de rappel de la compagnie de chemin de fer durant les périodes de repos des employés, au terminal d'attache ou au terminal de détachement;
 - (ii) l'application des changements apportés aux heures ou aux méthodes de rappel par l'employé ou la compagnie de chemin de fer;
 - (iii) les circonstances particulières qui pourraient interrompre la période de repos d'un employé, et les mesures d'atténuation qui seront envisagées pour l'aider à demeurer apte au travail durant la période de service subséquente.

- h. la planification de l'horaire de travail des employés, y compris comment la compagnie de chemin de fer :
 - (i) informera à l'avance les employés de leur horaire de travail;
 - (ii) accédera aux données en temps réel sur les heures des périodes de service et de repos des employés et s'en servira;
 - (iii) coordonnera l'attribution des périodes de service aux employés pour se conformer aux présentes règles;
 - (iv) gèrera les changements majeurs apportés à l'horaire de travail, notamment la méthode pour aviser les employés, les titres des personnes qui participent au processus et la façon de gérer les mesures d'atténuation nécessaires, s'il y a lieu, avant et après la période de service révisée.
- i. la gestion des employés dont l'horaire de travail n'est pas prédéterminé, y compris la manière dont les compagnies de chemin de fer fournissent des outils afin que leurs employés aient de l'information en temps réel sur le moment où ils seront rappelés pour une période de service.
- j. l'établissement des exigences liées à la sélection et la gestion des hébergements, notamment :
 - (i) les critères et normes de sélection de l'hébergement; la compagnie doit faire tout en son pouvoir pour que la chambre :
 - (A) soit individuelle, qu'elle comporte un lit et qu'elle puisse se verrouiller;
 - (B) soit exposée à un minimum de bruit provenant de l'extérieur; et
 - (C) comprenne des dispositifs pour régler la température et l'éclairage;
 - (ii) les mesures visant à réduire les dérangements durant le repos;
 - (iii) un processus pour signaler et gérer les renseignements urgents et nouveaux sur la façon d'effectuer les signalements.
- k. les enquêtes sur les incidents et les accidents où la fatigue pourrait être en cause, y compris des procédures pour :
 - (i) recueillir, consigner et conserver de l'information sur l'incident ou l'accident, notamment :
 - (A) l'heure où il s'est produit;
 - (B) le début de la période de service;
 - (C) le nombre d'heures écoulées depuis le début de la période de service lorsque l'incident ou l'accident s'est produit;

- (D) le nombre d'heures pendant lesquelles les employés étaient éveillés;
 - (E) les heures des périodes de service et de repos des employés au cours des 24 heures et des 7 jours précédents;
 - (ii) analyser les résultats de l'enquête;
 - (iii) élaborer des mesures correctives, si nécessaire, et évaluer leur efficacité;
 - (iv) communiquer les résultats de l'enquête à la direction de la compagnie de chemin de fer et aux autres parties concernées.
- l. la formation des employés sur les présentes règles et la fatigue dans le secteur ferroviaire, y compris une description :
- (i) des formations initiales et d'appoint, et de leur fréquence;
 - (ii) des méthodes de prestation des formations;
 - (iii) du contenu des formations, qui doivent couvrir au minimum :
 - (A) les causes et les risques associés à la fatigue;
 - (B) les symptômes de la fatigue;
 - (C) la fatigue en contexte opérationnel, notamment ses conséquences;
 - (D) la gestion de la fatigue et les stratégies pour favoriser la vigilance;
 - (E) l'auto-évaluation de l'aptitude au travail avec une méthode éprouvée, comme l'échelle de somnolence de Karolinska, et les données sur les heures de travail et de sommeil préalables de l'employé;
 - (F) l'atténuation de la fatigue.
- m. la désignation des terminaux d'attache, y compris les emplacements isolés et les lieux de travail éloignés.

PARTIE E : Approche progressive à l'égard de la conformité

14. Conformité

- 14.1 La partie D des présentes règles prend effet 12 mois après la date où elle a été approuvée par le ministre. Cependant, une compagnie de chemin de fer peut se conformer volontairement à la partie D avant cette date, pour autant qu'elle en avise le ministre.

14.2 Les parties A, B et C, à l'exception de l'article 5, entrent en vigueur 30 mois après la date où elles ont été approuvées par le ministre dans le cas des compagnies de chemin de fer de marchandises et 48 mois après cette même date dans le cas des compagnies de chemin de fer de voyageurs. L'article 5 des présentes règles entre en vigueur 24 mois après la date où il a été approuvé par le ministre. Toute compagnie de chemin de fer peut toutefois appliquer volontairement les parties A, B et C à certains employés avant cette date, pour autant qu'elle en avise le ministre. Dans ce cas, elle sera dispensée de l'obligation de se conformer aux Règles relatives au temps de travail et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire datées de février 2011 pour ces mêmes employés.