

## **Annexes**

1. Les décrets en conseil
2. Liste des témoins
3. Extrait de l'horaire de la région des Montagnes du CN
4. Graphique de la fiche de travail de M. Hudson
5. Extraits de conventions collectives de CN Rail
6. Liste des participants

## Annexe 1

C.P. 1986-382



CANADA

CONSEIL PRIVÉ

Copie certifiée conforme au procès-verbal d'une réunion du Comité du  
Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le  
10 février 1986

Sur avis conforme du ministre des Transports, le Comité du Conseil privé conseille la constitution d'une Commission en vertu de la Partie I de la Loi sur les enquêtes et la nomination comme Commissaire de l'honorable juge René Paul Foisy, d'Edmonton, en vue de faire enquête et de rendre compte de la collision survenue le 8 février 1986 au ou vers le mille 173 dans la subdivision d'Edson dans la province de l'Alberta, entre le train numéro 4 de Via Rail Canada Inc. et le train numéro 413 de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, et plus particulièrement, sans toutefois limiter la généralité de ce qui précède, de faire enquête et rendre compte:

- 1) des facteurs ayant contribué à la collision, ainsi que des causes et circonstances y ayant trait;
- 2) de la suffisance des lois fédérales, des règlements, des procédures et des normes visant l'exploitation et la sécurité des chemins de fer, en ce qu'ils sont reliés à cette collision;
- 3) de la suffisance des usages, procédures et normes en vigueur visant l'exploitation et la sécurité des chemins de fer, tels qu'appliqués par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et Via Rail Canada Inc., en ce qu'ils sont reliés à cette collision;
- 4) de la performance des éléments humains et matériels en jeu dans l'exploitation des trains en cause dans cette collision, ainsi que des moyens de contrôle du trafic visant le déplacement des trains;
- 5) des mesures raisonnables qui pourraient être prises pour réduire le risque d'autres collisions au Canada; et
- 6) de toutes autres choses connexes ayant trait aux sujets visés aux articles 1 à 5.

- 2 -

Et conseille aussi:

- a) d'autoriser le Commissaire à adopter toute procédure ou méthode jugée opportune à la bonne conduite de l'enquête, notamment la convocation d'audiences publiques;
- b) d'autoriser le Commissaire à embaucher les personnel, experts techniques, conseillers juridiques et autres personnes, selon qu'il juge nécessaire ou souhaitable, aux conditions pécuniaires approuvées par le Conseil du Trésor;
- c) que le Commissaire soit enjoint:
  - (i) de présenter dans les deux langues officielles son rapport final au Gouverneur en conseil au plus tard le 30 mai 1986, et
  - (ii) de déposer auprès du greffier du Conseil privé les textes et documents de la Commission dans un délai raisonnable après conclusion de l'enquête, et
- d) que l'honorable juge René Paul Foisy soit autorisé à être Commissaire de l'enquête, en vertu de l'article 37 de la Loi sur les juges.

Copie certifiée  
conforme,



Le Greffier adjoint  
du Conseil privé.

C.P. 1986-1578

Copie certifiée conforme au procès-verbal d'une réunion du Comité du

Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général

le 26 juin 1986

Sur avis conforme du Premier Ministre et du ministre des Transports, le Comité du Conseil privé recommande que soit émise une commission modifiant la Commission émise en vertu du décret C.P. 1986-382 du 10 février 1986 comme il suit:

a) en abrogeant l'alinéa suivant:

«(iii) de présenter, dans les deux langues officielles, son rapport intégral au Gouverneur général en conseil au plus tard le 30 mai 1986;»

et en le remplaçant par ce qui suit:

«(iii) de présenter, dans les deux langues officielles, son rapport intégral au Gouverneur général en conseil au plus tard le 31 décembre 1986;»

b) en ajoutant, après l'alinéa (iv), ce qui suit:

«Et NOUS demandons que Notre Commissaire soit connu sous le nom de «Commission d'enquête sur l'accident ferroviaire de Hinton.»»

CERTIFIED TO BE A TRUE COPY — COPIE CERTIFIÉE CONFORME

CLERK OF THE PRIVY COUNCIL — LE GREFFIER DU CONSEIL PRIVÉ

## Annexe 2

### Commission d'enquête

#### collision ferroviaire de Hinton

##### LISTE DES TÉMOINS (par ordre de comparution)

TÉMOIN	TITRE
1. Ross Allan WALKER.....	Vice-président principal, région de l'Ouest – CN Rail
2. Gerald H. SPENSE.....	Ingénieur en chef adjoint, Signalisation et Communications – CN Rail
3. Jeffrey P. KEOGAN.....	Agent de train de tête, Jasper – CN Rail
4. Joseph V. HEBERT.....	Directeur, Systèmes de communications, Montréal – CN Rail
5. William R. HARMON.....	Régulateur en chef de trains, Edmonton – CN Rail
6. John T. MCBAIN.....	Ingénieur en Chef régional, région des montagnes – CN Rail
7. Ronald William CAPPER.....	Surintendant général, Matériel remorqué, région des montagnes – CN Rail
8. Philip F. STEPHANSON.....	Coordonnateur, Règlements et Formation, Edmonton – CN Rail
9. Meredith Glynn LYONS.....	Agent principal, transport, région des Prairies – CN Rail
10. Ronald G. ANDERSON.....	Surintendant général, transport, région des Montagnes – CN Rail
11. Joseph KOLODRUBSKY.....	Agent régional des enquêtes sur les accidents, région de l'Alberta – CCT
12. Wayne Rodney SMITH.....	Chef de train, train 413 – CN Rail
13. Herbert Raymond TIMPE.....	Chef de train adjoint, train 4 – CN Rail
14. Nelson Cooper QUAST.....	Membre d'équipe, train 4 – CN Rail
15. Michael Robert JANUSZ.....	Mécanicien de locomotive, train 413 –
16. Kenneth Guy CUTTLE.....	Passager, Train 4
17. Donald Allan OZUBKO.....	Agent de train mécanicien, Edmonton – CN Rail
18. Steven Brent MORLEY.....	Agent de train de queue, train 413 – CN Rail
19. Nicholas OSTAFICHUK.....	Chef de train, train 413 – CN Rail
20. John William RAISTRICK.....	Passager, train 4; agent de train, Edmonton – CN Rail
21. Edith Louise RAISTRICK.....	Passager, train 4
22. Walter ZAVADUK.....	Régulateur, Edmonton – CN Rail
23. Brian James STROUD.....	Commis du mouvement des trains (trilage), Edson – CN Rail
24. Richard Brian MOSS.....	Télégraphiste, Edson – CN Rail

25. Brian William NESBITT .....Mécanicien de locomotive, Jasper – CN Rail
26. Melvin Samuel EDGE.....Chef de train, Jasper – CN Rail
27. John Moffat MCMURRAY .....Chef de train, Jasper – CN Rail
28. Brian Barry FIEBER.....Chef de train, Jasper – CN Rail
29. Ron JOHNSON.....Mécanicien de locomotive, Jasper – CN Rail
30. Lawrence Joseph CAREY.....Agent de train de tête, Jasper – CN Rail
31. Gordon Stanley BARTUSEK.....Chef de train, Jasper – CN Rail
32. Geoffrey Charles PRETTY.....Médecin – chef régional, Edmonton – CN Rail
33. Kiong Soon CHEE .....Superviseur, Matériel de traction, Atelier Calder, Edmonton – CN Rail
34. James Edward HEYD.....Passenger, train 4
35. Jeffrey Michael SIMPSON.....Passager, train 4
36. Bruno BÉLANGER .....Passager, train 4
37. Benito Angelo LEGGIO .....Chef de train, Edmonton – CN Rail
38. David Thomas CLARKE .....Mécanicien de locomotive, Edmonton – CN Rail
39. Mike GROSH.....Passager, train 4
40. Hank GULDIE .....Passager, train 4
41. Randolph Michael MCINROY .....Passager, train 4
42. Dale KEDDY.....Passager, train
43. Perry Kenneth WARNISKI.....Passager, train 4
44. Gregory Michael PARANICH.....Passager, train 4
45. Sheldon Frederick MANG .....Machiniste, Désignation des équipes, , cours de Calder, Edmonton – CN Rail
46. Wilfred L. SAWYER.....Préposé à l’approvisionnement extérieur, Désignation des équipes, cour de Calder, Edmonton – CN Rail cours de triage Calder, Edmonton – CN Rail
47. Leander Keith LANE.....Chef d’équipe, cours de Calder, Edmonton – CN Rail
48. Brian Allan ROBERTSON .....Wagonnier, cours de Calder, Edmonton – CN Rail
49. Steven Brian PETTIFER.....Wagonnier, cours de Calder, Edmonton – CN Rail
50. Brian William JOHNSON .....Chirurgien – Royal Alexandra Hospital
51. Phillip James MACDONALD.....Directeur général, Ouest du Canada – CN Rail
52. Walter Murray COSMAN .....Surintendant général adjoint, Matériel remorqué, région des Montagnes – CN Rail
53. John W. STAPLES .....Agent adjoint, Matériel de traction, Edmonton – CN Rail
54. John BUBA .....Agent, Matériel remorqué, Edmonton – CN Rail
55. Michael E. ZENERT .....Agent adjoint, Edmonton – CN Rail
56. Arnold Charles YOUNG.....Directeur, installations radiotéléphoniques mobiles – CN Rail
57. Derrick J. POUNDER .....Médecin légiste en chef adjoint, nord de l’Alberta
58. Robert H.D. COLQUHOUN.....Coordonnateur, Aide aux employés, région des Montagnes – CN Rail
59. George GYSEL .....Directeur, Personnel, Région des Montagnes – CN Rail
60. Herbert H. DOFKA .....Ingénieur, Signalisations et Communications, région des Montagnes – CN Rail

61. Roy A. RUDYK.....Superviseur, Signalisations, région des Montagnes – CN Rail
62. Brian G. WILLIAMS.....Superviseur général, Inspection des signalisations, région des Montagnes – CN Rail
63. William B. THOMPSON.....Superviseur, Signalisations, région des Montagnes – CN Rail
64. Robert W. RADFORD.....Ingénieur en chef, Mécanique et Électricité, Montréal – CN Rail
65. James F.R. GUSSOW.....Ingénieur, Réseau – transport, Montréal – CN Rail
66. Gordon Harold GRAHAM.....Agent régional, Sécurité d'exploitation, région de l'Alberta – CTCF
67. Raymond Garis AMBLER.....Caporal, Section des enquêtes générales d'Edmonton – GRC
68. Raymond J.L. MUNRO.....Sergent, Section des enquêtes générales d'Edmonton – GRC
69. Robert Joseph CROTEAU.....Chef de train – CN Rail; Président de la section locale des chefs de train 1233 – TUT
70. Robert Lee WALLACE.....Agent de train – CN Rail; président de la section locale des agents de train 1233 – TUT
71. Robert James GUINEY.....Vice-président – VIA Rail
72. John Blackburn HOWARTH.....Mécanicien de locomotive – CN Rail; membre de la section locale 843, Prince George – FIL
73. David Hugh BOWMAN.....Ingénieur principal, Kenonic Controls Ltd.
74. Eugene Russell KOWCH.....Ingénieur principal, Kenonic Controls Ltd.
75. Jerrold J. TUCKER.....Mécanicien de locomotive – CN Rail; Président – FIL, Biggar
76. Julius LUKASIEWICZ.....Ingénieur en aéronautique; professeur – Carleton University, Ottawa
77. Dennis Grant BANK.....Gendarme, Détachement de Hinton, GRC
78. Gordon John Daniel RENNICK.....Gendarme, Détachement de Hinton, GRC
79. Stephen WORT.....Chef de triage général adjoint, Jasper – CN Rail
80. Cecile Loretta Mary F. BOYNE.....Répartition des équipes, Bureau de la désignation des équipes de Jasper – CN Rail
81. John Alexander KOSS.....Chef de train, Jasper – CN Rail
82. Robert Kent PEET.....Commis, Mouvement des trains, Gare de Edson – CN Rail
83. David Arthur WHARTON.....Directeur adjoint d'équipe, bureau d'équipe de Jasper – CN Rail
84. Roy P. WILKINSON.....Médecin – Jasper Medical Group
85. Douglas Ross IRELAND.....Contremaître adjoint, Matériel remorqué, Jasper – CN Rail
86. Laurence Kenneth SEMENICK.....Inspecteur, Matériel remorqué, Jasper – CN Rail
87. James BANGLE.....Chef de triage général adjoint, Jasper – CN Rail
88. Murdock BOWEN.....Contremaître d'atelier, Jasper – CN Rail
89. Rodney J. KENNEDY.....Mécanicien de locomotive, Jasper – CN Rail
90. Gordon H. MIDDLETON.....Mécanicien de locomotive, Jasper – CN Rail

91. Calvin ELLIOTT .....Mécanicien de locomotive, Jasper – CN Rail
92. Martin DELANEY .....Chef de la voie, Hinton – CN Rail
93. Gary Herbert GORDON .....Chef mécanicien, Jasper – CN Rail
94. Lyle Harvie UMPHERVILLE .....Coordonnateur de trains, Edson – CN Rail
95. Kenneth Lloyd HAMMELL .....Coordonnateur de trains, Jasper – CN Rail
96. Paul G.H. HOPKINS .....Chef mécanicien, Jasper – CN Rail
97. George DOWNEY .....Coordonnateur de trains, Jasper – CN Rail
98. William L. RUSSELL .....Mécanicien de locomotive, Jasper – CN Rail
99. Brian SHERBAN .....Gardien de locomotive, Jasper – CN Rail
100. Roy Lawrence PETERSON .....Mécanicien de locomotive, Jasper – CN Rail
101. Warren Bradley BROWN .....Chef de train, Jasper – CN Rail; président de la section locale des chefs de train – TUT
102. Myron William BECKER .....Agent de train mécanicien, Jasper – CN Rail; président de la section locale des agents de train – TUT
103. Albert Joseph WAGNER .....Surintendant adjoint, Jasper – CN Rail; co-président, comité local de la santé et de la sécurité – FIL
104. Harold KIDD .....Préposé, Entretien des signaux, Hinton – CN Rail
105. Peter R. CALLEGARI .....Médecin – auparavant membre du Jasper Medical Group
106. Jim GIFFORD .....Mécanicien de locomotive, Jasper – CN Rail
107. Patrick WERBICKI .....Mécanicien de locomotive, Jasper – CN Rail
108. Glen A. CAMPBELL .....Mécanicien de locomotive, Jasper – CN Rail
109. Terry JOHNSTON .....Mécanicien de locomotive, Jasper – CN Rail
110. George HAINSWORTH .....Mécanicien de locomotive – CN Rail; vice-président, Comité législatif national – FIL
111. Leo BERINI .....Président, Association du président général – FIL
112. Robert LEGGETT .....Mécanicien de locomotive, Jasper – CN Rail; représentant législatif – FIL
113. Glen WILSON .....Ingénieur, Signalisations – South Pacific Railroad; président, Groupe de travail de la signalisation – ATCS
114. Keith Gordon MACDONALD .....Directeur, Relations syndicales, Région des Montagnes – CN Rail
115. Charles E. TAYLOR .....Vice-président adjoint, Recherche et Essai – AAR; membre, Comité directeur – ATCS
116. Gary RUEGG .....Directeur, ATCS – Union Pacific Railroad
117. Gary PRUITT .....Ingénieur-systèmes – Recherche ARINC
118. Peter John DETMOLD .....Directeur exécutif, ATCS – ACFC et AAR
119. Ronald MCGRAW .....Ingénieur en électricité; Directeur de division, Affaires ferroviaires – Rockwell International
120. John F. WALTER .....Président du Comité des transports par chemin de fer – CCT
121. William J. HARRIS .....Ancien vice-président, Recherche et Essai – AAR; professeur de génie des transports – Texax U & M University



122. Lawrence H. OLSON ..... Chef de train – CN Rail; vice-président général, région de l'Ouest du CN et co-président de la section locale 1233 – TUT
123. James Michael HONE ..... Directeur des recherches, bureau du Canadien National – TUT
124. Norris L. TOMLINSON ..... Superviseur, Edmonton – Service de la Police du CN
125. John WOISCHKE ..... Mécanicien de locomotive – Conrail-Penn Central Transportation Co.; membre, Operation Red Block Panel – FIL
126. Darrell SORENSON ..... Directeur du programme d'aide aux employés – Union Pacific System; membre, Operation Red Block Panel – FIL
127. William WICK, Jr. .... Directeur, Programme d'aide aux employés – Chessie System Railroads; membre, Operation Red Block Panel – FIL
128. Daniel W. COLLINS ..... Directeur de la formation – TUT, Cleveland, Ohio; membre, Operation Red Block Panel – FIL
129. Edward J. BRADLEY ..... Directeur, Règlements, Marchandises dangereuses, Prévention des avaries, Formation, Montréal – CP Rail; membre du Comité sur les règlements d'exploitation – AAR
130. Robert COLOSIMO ..... Vice-président, Relations industrielles – CP Rail
131. John J. MURRAY ..... Chef adjoint, Mécanique et l'Entretien du matériel roulant, Montréal – CP Rail
132. Darold J. GUDMUNDSON ..... Surintendant adjoint, Transport, région des Prairies – CP Rail
133. Jack M. WHITE ..... Directeur général adjoint de l'Exploitation et de l'Entretien, Région du Pacifique – CP Rail
134. Douglas L. FLETCHER ..... Vice-président principal, Exploitation, Montréal – CN Rail
135. Albert Milton BIRKETT ..... Expert-conseil du Commissaire concernant les règlements
136. Joseph W. LYSTER ..... Vice-président, Calgary – FIL
137. Gordon ROSTOKER ..... Scientifique de l'étude de l'espace, spécialité : fluctuations géomagnétiques; professeur de physique – U of A
138. Peter Alexander NIBLOCK ..... Ingénieur en électricité, spécialité : systèmes électroniques et de communications
139. Harry R.J. HOME ..... Mécanicien de locomotive, Jasper – CN Rail vice-président, Division 898 – FIL
140. Robert M. RENFREW ..... Directeur exécutif, Institut canadien des transports terrestres guidés
141. Roger Matthew WILLIAMS ..... Directeur à la retraite, Exploitation régionale, Région de l'Est – British Rail
142. Brian H. LONGSON ..... Expert-conseil du Commissaire
143. Alison SMILEY ..... Ergonome – Human Factors North

- 144. Leslie BUCK.....Psychologue, Ottawa; membre de l'Association canadienne d'ergonomie
- 145. Robert DEWAR.....Psychologue, Calgary; membre de l'Association canadienne d'ergonomie
- 146. Leo MALOWANY.....Médecin, spécialité : médecine interne – Links Associates Clinic
- 147. Bruce HARVEY.....Mécanicien de locomotive, Vancouver – CN Rail et président de la division 945 et membre du Comité de la santé et de la sécurité – FIL
- 148. John Mark ROBB .....Mécanicien de locomotive, Vancouver – CN Rail; ancien vice-président local de la division 945 et membre remplaçant du Comité de la santé et de la sécurité – FIL
- 149. Joseph W. WALSH .....Administrateur adjoint, Office of Safety – Federal Railroad Administration, Washington, D.C.
- 150. Daniel M. PYSH .....Directeur des Relations syndicales – British Columbia Railway

# Annexe 3

Time Table No. 4 – October 27th, 1985

9

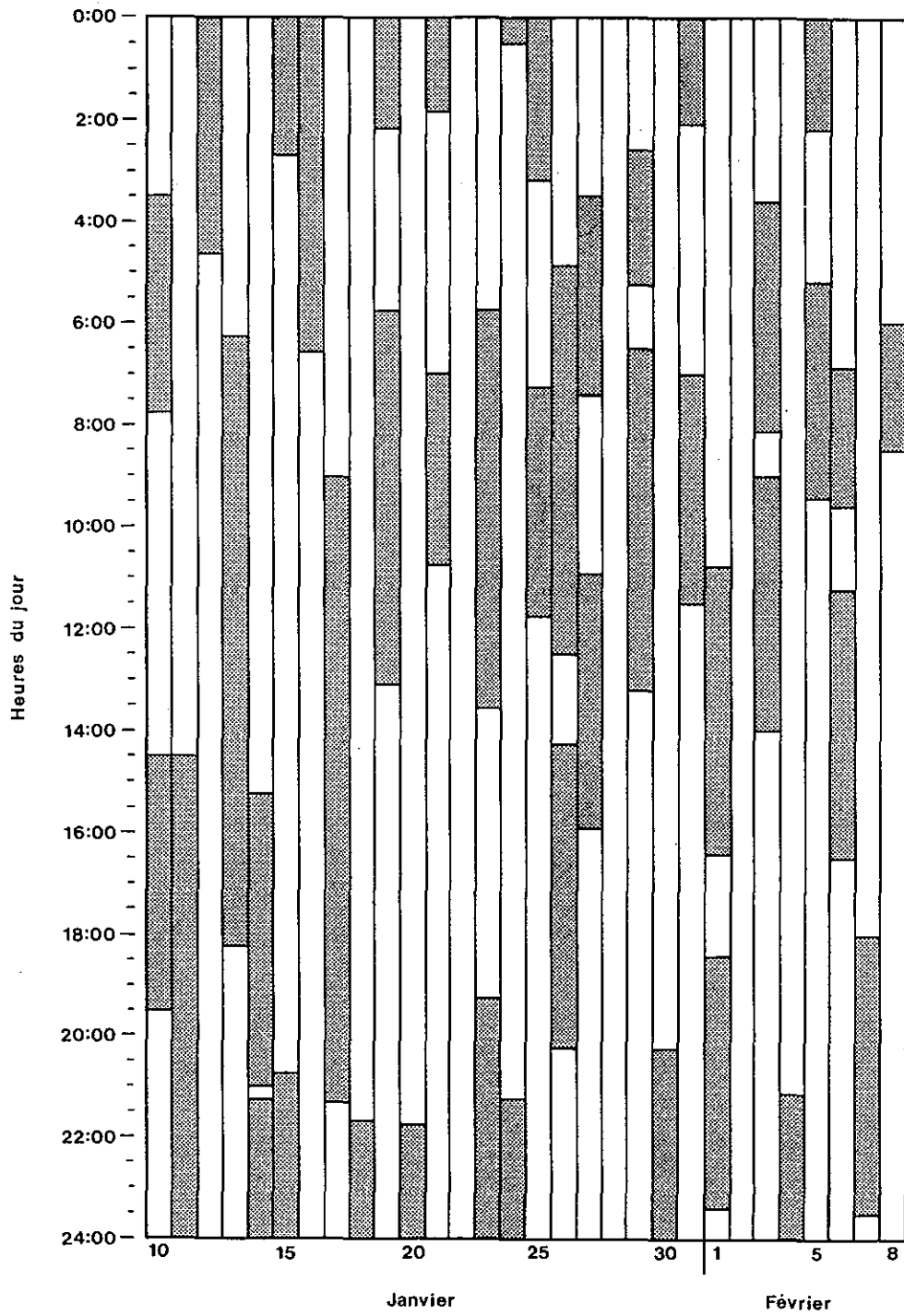
WESTWARD TRAINS		Train Dispatcher Standby Channels and Tones	Opr. Standby Channel	Mtce. of Way Channel	Hot Box and Dragging Equipment Detectors	Miles from Edmonton	Yard Limits	EDSON SUBDIVISION		Office Signals	Siding Capacity in Feet	EASTWARD TRAINS	
FIRST CLASS	Passenger							MOUNTAIN TIME				FIRST CLASS	Passenger
3								STATIONS				4	
Daily												Daily	
1500					0.0	0.4	Two Tracks	EDMONTON . . . CKWZ	MO		S1230		
1510					4.2	4.2		WEST JCT. . . . . YZ			1210		
				CH 82	4.9		Two Tracks	Calder Entry-Exit DUNVEGAN JCT. . . . . X					
	CH-2 T-2				6.2			Jct. with Westlock Sub. UNION JCT. . . . . X					
					8.1		Two Tracks	Jct. with Sangudo Sub. BISSELL . . . . . X					
					19.9			SPRUCE GROVE . . . . .					
1540					23.8		Two Tracks	CARVEL . . . . .			1130		
	CH-2 T-1			CH 81	44.3			WABAMUN . . . . .		5890			
					58.1		Two Tracks	GAINFORD . . . . .		6820			
					66.3			ENTWISTLE . . . . .		6150			
S1620					68.1		Two Tracks	EVANSBURG . . . . .			S1050		
	CH-2 T-2			CH 82	70.0			WILDWOOD . . . . .		5630			
					88.1		Two Tracks	LEAMAN . . . . .		5850			
1650					92.3			NITON . . . . .		6050	1015		
					109.8		Two Tracks	PEERS . . . . .		6050			
	CH-2 T-1			CH 84	120.8			WOLF CREEK . . . . .		5880			
					122.9		Two Tracks	YATES . . . . .					
					128.6			EDSON EAST . . . . . X					
S1740					129.6		Two Tracks	EDSON . . . . . KWY	FY		0945		
1750		1			130.1			EDSON WEST . . . . . X			S0935		
					135.7		Two Tracks	BIG EDDY . . . . .					
	CH-4 T-1			CH 81	137.9			BICKERDIKE EAST					
					140.1		Two Tracks	East Connecting Track with Foothills Sub. BICKERDIKE WEST . . . . . X					
					143.2			West Connecting Track with Foothills Sub. GALLOWAY . . . . .					
					150.2		Two Tracks	MEDICINE LODGE . . . . .		6050			
	CH-4 T-2				155.8			HARGWEN . . . . .					
				CH 82	166.5		Two Tracks	DALEHURST . . . . .					
	CH-4 T-1				177.0			PEDLEY . . . . .		6070			
S1900					184.6		Two Tracks	HINTON . . . . .		6120	S0820		
		4			189.7			ENTRANCE . . . . .		6100			
					192.0		Two Tracks	SOLOMON . . . . .		5160			
	CH-2 T-2				199.4			SWAN LANDING . . . . .		7790			
					206.0		Two Tracks	PARK GATE . . . . .					
					214.6			DEVONA . . . . . X			0730		
				CH 84	216.6		Two Tracks	HENRY HOUSE . . . . .					
					225.8			ENGLISH . . . . . X					
					232.0		Two Tracks	JASPER EAST . . . . .					
	CH-2 T-1				234.2			JASPER . . . . . CKWY	GH		0705		
S2030					235.7								

CTC between mileage 4.2 and Jasper.  
Main track commences at mileage 0.4.  
Rule 105 applies between mileages 0.0 and 0.4.

**EDSON SUBDIVISION FOOTNOTES ON PAGE 10**

# Annexe 4

POSTES REMPLIS  
par  
LE MÉCANICIEN HUDSON  
du 10 janvier au 8 février 1986



LÉGENDE :

 HEURES DE TRAVAIL

## **Annexe 5**

### **Extraits de conventions collectives de CN Rail**

\* La traduction française des extraits n'est donnée qu'à titre documentaire. Elle ne constitue pas une version officielle des conventions collectives.

**Extrait de la**

Convention 4.3

entre

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

et

LES TRAVAILLEURS UNIS DES TRANSPORTS

régissant

les services des  
agents de train et  
des agents de manoeuvre des  
régions des Prairies et des Montagnes

Modifiée le 20 octobre 1983

## ARTICLE 35

### Inscription en repos aux gares

**35.1** À l'arrivée aux gares, un agent de train n'est pas rappelé immédiatement au travail s'il souhaite se reposer. L'agent de train est seul juge de son état de fatigue.

**35.2** Le repos demandé doit être inscrit en un nombre entier d'heures sur le registre des trains à l'arrivée et est accordé au complet, sauf pour ce qui est prévu au paragraphe 35.8. Le repos peut être inscrit par téléphone lorsque les agents sont libérés à des points autres que celui où se trouve le registre des trains.

**35.3** A la gare d'affectation, un agent de train est autorisé à s'inscrire en repos pour un minimum de 3 heures et un maximum de 24 heures.

**35.4** Aux gares de détachement, un agent de train est autorisé à s'inscrire en repos pour un minimum de 3 heures et un maximum de 8 heures. Cependant, un agent de train qui est affecté à un train block transportant du grain pendant plus de 4 heures en route peut s'inscrire en repos pour un maximum de 12 heures.

**35.5** Lorsqu'un agent de train s'inscrit en repos pour un maximum de 16 heures à la gare d'affectation ou pour un maximum de 8 heures à la gare de détachement, son équipe n'est pas rappelée au travail avant la fin de la période de repos.

**35.6** Lorsque tous les membres d'une équipe s'inscrivent au repos pour plus de 16 heures, ils ne sont pas rappelés au travail à moins qu'aucune autre équipe ne soit disponible et qu'il manque d'employés remplaçants pour constituer une équipe.

**35.7** En application des paragraphes 35.5 et 35.6, la période de repos commence au moment où le dernier employé quitte le service, si la fin de sa période de repos dépasse celle pour laquelle se sont inscrits les autres membres de l'équipe.

**35.8** Lorsque la circulation serait retardée en raison d'un manque d'agents de train, un agent de train est tenu de quitter sa gare d'affectation après un repos de 10 heures.

**35.9** La période de repos ne comprend pas le délai d'appel.

**35.10** Les dispositions des paragraphes 35.1 à 35.9 inclusivement s'appliquent à un employé qui est inscrit au tableau de remplacement commun à la fin d'un tour de service de ligne.

### **Service de ligne**

**35.11** Les agents de train de service pendant 11 heures ont droit à 8 heures de repos sur préavis d'au moins 1 heure au régulateur. Le régulateur accorde ce repos dès que c'est possible sans retarder les trains pour lesquels des points de croisement avaient été fixés avant que le préavis ait été donné.

**35.12** Les agents de train sont automatiquement immobilisés pour un repos lorsque les agents de train avec lesquels ils travaillent s'inscrivent en repos et ils n'ont pas droit à une rémunération durant la période de repos.

**35.13** En application des paragraphes 35.11 et 35.12, la période de repos commence au moment où les employés sont immobilisés lorsque le régulateur a reçu un avis du repos demandé et, pour que l'hébergement leur soit fourni, les employés ont ordre de prendre leur repos avant l'expiration de 11 heures de service.

**Extrait du**

PROTOCOLE D'ENTENTE

fait

LE 8 JANVIER 1986 À MONTRÉAL (QUÉBEC)

Entre

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

et

LES TRAVAILLEURS UNIS DES TRANSPORTS

Concernant des révisions à la convention 4.3



## ARTICLE 35

### Inscription en repos aux gares

35.8 À compter du 11 février 1986, le paragraphe 35.8 est révisé et se lit comme suit :

35.8 Lorsque la circulation serait retardée en raison d'un manque d'agents de train, un agent de train est tenu de quitter sa gare d'affectation après un repos de 16 heures.

35. À compter du 11 février 1986, enlever les paragraphes 35.11 à 35.13 inclusivement, y compris le sous-titre *service de ligne* précédant immédiatement le paragraphe 35.11 et les remplacer par les paragraphes suivants numérotés 35.11 à 35.17 inclusivement.

#### *Inscription en repos en cours de route*

##### *Généralités*

35.11 Les agents de train qui ont été en service pendant 11 heures ou plus (10 heures ou plus dans le cas d'une équipe de train marchandises réduite) ont le droit de s'inscrire en repos en cours de route, s'ils le désirent, en vertu des dispositions des paragraphes 35.11 à 35.17 du présent article. Les agents de train sont seuls juges de leur état de fatigue.

NOTA : L'expression *en cours de route* peut englober la gare de départ ou la gare de destination.

##### *Préavis*

35.12 a) Pour s'inscrire en repos, on doit donner au régulateur de trains un préavis d'au moins 3 heures, indiquant le nombre d'heures de repos désirées.

b) Une fois le préavis réglementaire d'inscription en repos donné, si le régulateur de trains ordonne l'arrêt des travaux en cours de route, le train peut, au gré des agents de train, être acheminé jusqu'à la gare de destination ou jusqu'au lieu où la relève peut se faire.

c) Une fois le préavis réglementaire d'inscription en repos donné, la Compagnie transmet l'information nécessaire, y compris l'arrêt des travaux en cours de route s'il y a lieu, à toute autre autorité ayant la responsabilité du parcours, telle que le superviseur responsable à la gare de destination, d'autres régulateurs de trains, etc.

##### *Période de repos*

35.13 a) En cours de route, les agents de train peuvent s'inscrire en repos pour un minimum de 4 heures et un maximum de 8 heures. L'inscription en repos doit se faire pour un nombre entier d'heures.

b) Quant un membre de l'équipe de train s'inscrit en repos en cours de route, tous les autres membres de l'équipe sont considérés en repos et sont automatiquement immobilisés. En telle circonstance, les agents de train ne sont pas considérés immobilisés entre des gares et l'article 35A ne s'applique pas.

- c) Quand le mécanicien de locomotive s'inscrit en repos en cours de route, les agents de train, s'ils le veulent, s'inscrivent en repos en même temps. S'ils n'ont pas alors besoin de se reposer, ils doivent terminer leur tour de service.
- d) Le nombre maximal d'heures pour lequel un membre de l'équipe peut s'inscrire en repos est le même que celui des autres membres des équipes de train et de locomotive.
- e) Sous réserve des dispositions de l'alinéa 35.15b) du présent article, la période de repos commence au moment où tous les membres des équipes de train et de locomotive quittent le service.
- f) Le temps de repos n'entre pas dans le calcul des heures de parcours continu.

*Dispositions*

35.14 (a) Quand ils s'inscrivent en repos en cours de route, les agents de train peuvent, au gré de la Compagnie :

- i) être relevés et logés dans les installations de la Compagnie, dans un hôtel ou un motel; ou
- ii) être remplacés, auquel cas ils se déplacent immédiatement haut le pied jusqu'à la gare de destination ou jusqu'à leur gare d'affectation, où ils sont relevés.

NOTA (1) : Quand ils se déplacent haut le pied en application du sous-alinéa 35.14 a) ii), les agents de train sont rémunérés sur une base continue pour leur service et leur déplacement haut le pied (milles ou heures, le nombre le plus élevé prévalant), en fonction de la catégorie de service.

NOTA (2) : En application du sous-alinéa 35.14 a) ii), les agents de train qui sont renvoyés à leur gare d'affectation après avoir été remplacés dans un parcours à destination de leur gare de détachement sont payés en plus de la rémunération prévue au nota (1) ci-dessus, pour le nombre réel de milles supplémentaires en service de ligne qu'ils auraient parcourus s'ils avaient fait l'aller-retour.

- b) Sauf dans des circonstances indépendantes de la volonté de la Compagnie, telles que les accidents, les voies infranchissables, le mauvais fonctionnement du matériel roulant, les défaillances d'installations, etc., les agents de train sont relevés à l'heure prévue pour le début du repos.
- c) Les agents de train qui, en vertu des dispositions du présent article, s'inscrivent en repos, doivent d'abord s'assurer que la voie est libre pour les trains qui seraient autrement dans l'impossibilité de poursuivre leur route. Cette disposition n'annule pas l'obligation de relever les agents de train, conformément aux dispositions de l'alinéa 35.14 b).
- d) Les agents de train qui arrivent à la gare de destination à l'heure prévue pour le début du repos doivent, sur demande, être relevés lorsque des préposés au service de manoeuvre sont en service.

### *Hébergement en cours de route*

- 35.15 a) Quand l'hébergement doit être fourni en cours de route, le régulateur de trains peut ordonner aux agents de train de prendre leur repos avant l'expiration de la 10<sup>e</sup> ou de la 11<sup>e</sup> heure de service, selon le cas, de façon que l'hébergement soit facilement assuré. Les agents de train ne sont pas alors considérés comme étant immobilisés entre les gares et l'article 35A ne s'applique pas.
- b) Quand aucun hébergement n'est possible à l'endroit où l'équipe s'immobilise ou est relevée, les agents de train sont conduits à un endroit où la chose est possible. La période de repos commence alors à l'arrivée au lieu d'hébergement. Si, dans l'application du présent alinéa 35.15 b), les agents de train sont toujours en service à l'heure prévue pour le début du repos, ils sont rémunérés à la minute pour ces heures supplémentaires (4.8 minutes comptant pour un mille), au taux applicable au service alors effectué, jusqu'à l'heure d'arrivée au lieu d'hébergement, le minimum garanti étant de 12-1/2 milles par heure ou partie d'heure. En application du présent alinéa 35.15 b), le déplacement entre les divers endroits n'est pas considéré comme déplacement haut-le-pied, et les milles alors parcourus ne sont pas payés.
- 35.16 a) Quand l'hébergement est fourni en cours de route, les lieux doivent être propres et salubres. Si c'est possible, on fournit une chambre individuelle. On accorde la préférence aux endroits où il est possible de manger; si ce n'est pas possible, la Compagnie assure alors le transport des agents de train jusqu'à un lieu de restauration situé au même endroit, ou leur rembourse leurs frais de transport. La demande de remboursement doit se faire sur imprimé CN 3140B accompagnée des reçus.
- b) Quand l'hébergement est fourni en cours de route, les agents de train ont droit à une indemnité de \$8.50 si les repas ne sont pas fournis par la Compagnie ou à ses frais.

### *Reprise du service*

- 35.17 a) Quand l'hébergement est fourni en cours de route et que le train ne va pas plus loin, les agents de train reprennent le service à l'expiration de la période de repos et conduisent le train jusqu'à la gare de destination.
- b) Quand l'hébergement est fourni en cours de route et que le train poursuit sans eux, les agents de train reprennent le service à l'expiration de la période de repos et, le plus tôt possible, se déplacent haut le pied jusqu'au point de commande de leur train ou jusqu'à sa gare d'affectation, au gré de la Compagnie.

NOTA (1) : Quand ils se déplacent haut le pied en application du sous-alinéa 35.17 b), les agents de train sont rémunérés sur une base continue pour le service et le déplacement haut le pied (milles ou heures, le nombre le plus élevé prévalant), en fonction de la catégorie de service.

NOTA (2) : En application du sous-alinéa 35.17 b), les agents de train qui sont renvoyés à leur gare d'affectation lorsque le train poursuit sa route, sans eux, à destination de leur gare de détachement, sont payés,

en plus de la rémunération prévue au nota (1) ci-dessus, pour le nombre réel de milles supplémentaires en service de ligne qu'ils auraient parcourus s'ils avaient fait l'aller-retour.

35. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 1987, enlever l'article 35 en entier, y compris le titre et le remplacer par l'article suivant numéroté 35.

*Inscription en repos*

*Aux gares*

- 35.1 À l'arrivée aux gares, un agent de train n'est pas rappelé immédiatement au travail s'il souhaite se reposer. L'agent est seul juge de son état de fatigue.
- 35.2 Le repos demandé doit être inscrit en un nombre entier d'heures sur le registre des trains à l'arrivée et est accordé au complet, avant le rappel au travail. Le repos peut être inscrit par téléphone lorsque les agents sont libérés à des points autres que celui où se trouve le registre des trains.
- 35.3 A la gare d'affectation, un agent de train est autorisé à s'inscrire en repos pour un minimum de 3 heures et un maximum de 24 heures.
- 35.4 Aux gares de détachement, un agent de train est autorisé à s'inscrire en repos pour un minimum de 3 heures et un maximum de 8 heures. Cependant, un agent de train affecté à un train block circulant et transportant du grain pendant plus de 4 heures en route peut s'inscrire en repos pour un maximum de 12 heures.
- 35.5 Si un agent de train s'inscrit en repos pour un maximum de 16 heures à la gare d'affectation ou pour un maximum de 8 heures à la gare de détachement, son équipe n'est pas rappelé au travail avant la fin de la période de repos.
- 35.6 Lorsque tous les membres d'une équipe s'inscrivent en repos pour plus de 16 heures, ils ne sont pas rappelés au travail avant la fin de la période de repos.
- 35.7 En application du présent article, la période de repos commence au moment où le dernier employé quitte le service, si la fin de sa période de repos dépasse le repos pour lequel se sont inscrits les autres membres de l'équipe.
- 35.8 La période de repos ne comprend pas le délai d'appel.
- 35.9 Les dispositions des paragraphes 35.1 à 35.8 inclusivement s'appliquent à un employé qui est inscrit au tableau de remplacement commun à la fin d'un tour de service de ligne.

*Inscription en repos en cours de route Généralités*

- 35.10 Les agents de train qui ont été en service pendant 11 heures ou plus (10 heures ou plus dans le cas d'une équipe de train marchandises réduite) ont le droit de s'inscrire en repos en cours de route, s'ils le désirent, en vertu des dispositions des paragraphes 35.10 à 35.16 du présent article. Les agents de train sont seuls juges de leur état de fatigue.

NOTA : L'expression *en cours de route* peut englober la gare de départ ou la gare de destination.

### *Préavis*

- 35.11 a) Pour s'inscrire en repos, on doit donner au régulateur de trains un préavis d'au moins 3 heures, indiquant le nombre d'heures de repos désirées.
- b) Une fois le préavis réglementaire d'inscription en repos donné, si le régulateur de trains ordonne l'arrêt des travaux en cours de route, le train peut, au gré des agents de train, être acheminé jusqu'à la gare de destination ou jusqu'au lieu où la relève peut se faire.
- c) Une fois le préavis réglementaire d'inscription en repos donné, la Compagnie transmet l'information nécessaire, y compris l'arrêt des travaux en cours de route s'il y a lieu, à toute autre autorité ayant la responsabilité du parcours, telle que le superviseur responsable à la gare de destination, d'autres régulateurs de trains, etc.

### *Période de repos*

- 35.12 a) En cours de route, les agents de train peuvent s'inscrire en repos pour un minimum de 4 heures et un maximum de 8 heures. L'inscription en repos doit se faire pour un nombre entier d'heures.
- b) Quant un membre de l'équipe de train s'inscrit en repos en cours de route, tous les autres membres de l'équipe sont considérés en repos et sont automatiquement immobilisés. En telle circonstance, les agents de train ne sont pas considérés immobilisés entre des gares et l'article 35A ne s'applique pas.
- c) Quand le mécanicien de locomotive s'inscrit en repos en cours de route, les agents de train, s'ils le veulent, s'inscrivent en repos en même temps. S'ils n'ont pas alors besoin de se reposer, ils doivent terminer leur tour de service.
- d) Le nombre maximal d'heures pour lequel un membre de l'équipe peut s'inscrire en repos est le même que celui des autres membres des équipes de train et de locomotive.
- e) Sous réserve des dispositions de l'alinéa 35.14 b) du présent article, la période de repos commence au moment où tous les membres des équipes de train et de locomotive quittent le service.
- f) Le temps de repos n'entre pas dans le calcul des heures de parcours continu.

### *Dispositions*

- 35.13 a) Quand ils s'inscrivent en repos en cours de route, les agents de train peuvent, au gré de la Compagnie :
- i) être relevés et logés dans les installations de la Compagnie, dans un hôtel ou un motel; ou
- ii) être remplacés, auquel cas ils se déplacent immédiatement haut le pied jusqu'à la gare de destination ou jusqu'à leur gare d'affectation, où ils sont relevés.

NOTA (1) : Quand ils se déplacent haut le pied en application du sous-alinéa 35.13 a) ii), les agents de train sont rémunérés sur une base

continue pour leur service et leur déplacement haut-le-pied (milles ou heures, le nombre le plus élevé prévalant), en fonction de la catégorie de service.

NOTA (2) : En application du sous-alinéa 35.13 a) ii), les agents de train qui sont renvoyés à leur gare d'affectation après avoir été remplacés dans un parcours à destination de leur gare de détachement sont payés en plus de la rémunération prévue au nota (1) ci-dessus, pour le nombre réel de milles supplémentaires en service de ligne qu'ils auraient parcourus s'ils avaient fait l'aller-retour.

- b) Sauf dans des circonstances indépendantes de la volonté de la Compagnie, telles que les accidents, les voies infranchissables, le mauvais fonctionnement du matériel roulant, les défaillances d'installations etc., les agents de train sont relevés à l'heure prévue pour le début du repos.
- c) Les agents de train qui, en vertu des dispositions du présent article, s'inscrivent en repos doivent d'abord s'assurer que la voie est libre pour les trains qui seraient autrement dans l'impossibilité de poursuivre leur route. Cette disposition n'annule pas l'obligation de relever les agents de train, conformément aux dispositions de l'alinéa 35.13 b).
- d) Les agents de train qui arrivent à la gare de destination à l'heure prévue pour le début du repos doivent, sur demande, être relevés lorsque des préposés au service de manoeuvre sont en service.

#### *Hébergement en cours de route*

- 35.14 a) Quand l'hébergement doit être fourni en cours de route, le régulateur de trains peut ordonner aux agents de train de prendre leur repos avant l'expiration de la 10<sup>e</sup> ou de la 11<sup>e</sup> heure de service, selon le cas, de façon que l'hébergement soit facilement assuré. Les agents de train ne sont pas alors considérés comme étant immobilisés entre les gares et l'article 35A ne s'applique pas.
  - b) Quand aucun hébergement n'est possible à l'endroit où l'équipe s'immobilise ou est relevée, les agents de train sont conduits à un endroit où la chose est possible. La période de repos commence alors à l'arrivée au lieu d'hébergement. Si, dans l'application du présent alinéa 35.14 b), les agents de train sont toujours en service à l'heure prévue pour le début du repos, ils sont rémunérés à la minute pour ces heures supplémentaires (4.8 minutes comptant pour un mille), au taux applicable au service alors effectué, jusqu'à l'heure d'arrivée au lieu d'hébergement, le minimum garanti étant de 12-1/2 milles par heure ou partie d'heure. En application de l'alinéa 35.14 b), le déplacement entre les divers endroits n'est pas considéré comme déplacement haut-le-pied, et les milles alors parcourus ne sont pas payés.
- 35.15 a) Quand l'hébergement est fourni en cours de route, les lieux doivent être propres et salubres. Si c'est possible, on fournit une chambre individuelle. On accorde la préférence aux endroits où il est possible de manger; si ce n'est pas possible, la Compagnie assure alors le transport des agents de train jusqu'à un lieu de restauration situé au même endroit, ou leur rembourse leurs frais de transport. La demande de remboursement doit se faire sur imprimé CN 3140B accompagnée des reçus.

- b) Quand l'hébergement est fourni en cours de route, les agents de train ont droit à une indemnité de \$8.50 si les repas ne sont pas fournis par la Compagnie ou à ses frais.

*Reprise du service*

- 35.16 a) Quand l'hébergement est fourni en cours de route et que le train ne va pas plus loin, les agents de train reprennent le service à l'expiration de la période de repos et conduisent le train jusqu'à la gare de destination.
- b) Quand l'hébergement est fourni en cours de route et que le train poursuit sans eux, les agents de train reprennent le service à l'expiration de la période de repos et, le plus tôt possible, se déplacent haut-le-pied jusqu'au point de commande de leur train ou jusqu'à sa gare d'affectation, au gré de la Compagnie.

NOTA (1) : Quand ils se déplacent haut-le-pied en application du sous-alinéa 35.16 b), les agents de train sont rémunérés sur une base continue pour le service et le déplacement haut-le-pied (milles ou heures, le nombre le plus élevé prévalant), en fonction de la catégorie de service.

NOTA (2) : En application du sous-alinéa 35.16 b), les agents de train qui sont renvoyés à leur gare d'affectation lorsque le train poursuit sa route, sans eux, à destination de leur gare de détachement, sont payés, en plus de la rémunération prévue au nota (1) ci-dessus, pour le nombre réel de milles supplémentaires en service de ligne qu'ils auraient parcourus s'ils avaient fait l'aller-retour.

**Extrait de la**

CONVENTION COLLECTIVE 1.2

Entre

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Et

LA FRATERNITÉ DES INGÉNIEURS DE LOCOMOTIVES

régissant

les services des  
ingénieurs de locomotive  
des régions des Prairies et des Montagnes



## ARTICLE 28

### Repos

#### Aux gares

**28.1** Les ingénieurs de locomotive ne sont pas tenus de quitter leur gare d'affectation avant qu'ils aient eu au moins 8 heures de repos et, à d'autres gares, avant qu'ils aient eu 6 heures de repos, s'ils le désirent. Les ingénieurs de locomotive sont tenus de s'inscrire en repos pour un maximum de 8 heures à la gare d'affectation et pour un minimum d'une heure aux autres gares. Le repos doit être inscrit sur le registre, en un nombre entier d'heures, il ne peut être changé ni annulé. La période de repos ne comprend pas le délai d'appel.

**28.2** Lorsque la circulation serait retardée en raison d'un manque d'ingénieurs de locomotive qui se sont inscrits en repos pour plus de 8 heures à la gare d'affectation ou plus de 6 heures à d'autres gares, les ingénieurs de locomotive peuvent être tenus d'accepter un rappel au travail à l'expiration de la période de 8 ou 6 heures.

NOTA : Quand un ingénieur de locomotive en affectation régulière dans des trains de travaux s'inscrit en repos pour un minimum de 8 heures à sa gare d'affectation ou de 6 heures à une autre gare, et que son prochain tour de service qui devrait commencer avant l'expiration de sa période de repos ne peut être assuré, il touche, pour chaque tour de service qu'il aura ainsi manqué, une journée de salaire normal au taux minimal applicable à son poste, moins tout montant gagné ou reçu en vertu d'autres dispositions de la Convention, à condition que l'ingénieur qu'il remplace soit prévenu de se présenter au travail dans les 8 heures ou les 6 heures, selon le cas, qui suivent l'inscription en repos de l'ingénieur en affectation régulière.

**28.3** Les ingénieurs de locomotive ne peuvent s'inscrire en repos pour plus de 24 heures. Les noms des ingénieurs remplaçants qui s'inscrivent en repos pour plus de 16 heures sont placés à la fin du tableau de service après l'expiration de la période de repos inscrite. Lorsqu'un ingénieur affecté au service en commun s'inscrit en repos pour plus de 16 heures et que sa présence au travail est nécessaire avant la fin de son repos, un ingénieur remplaçant prend sa place et le nom de l'employé inscrit en repos est placé au bas du tableau de service en commun à la fin de son repos.

NOTA : Sur demande écrite du président local de la Fraternité au représentant compétent de la Compagnie, la dernière phrase du paragraphe 28.3 n'est pas appliquée pour une gare donnée et des dispositions sont prises pour que les ingénieurs de locomotive affectés au service en commun qui s'inscrivent en repos pour plus de 16 heures ne voient pas leur tour de départ placé sur le tableau de travail avant l'expiration de leur période de repos, auquel temps leur tour de départ est placé au bas du tableau de travail. En application du présent nota, les ingénieurs de locomotive ne peuvent s'inscrire en repos pour plus de 24 heures.

#### Service de ligne

**28.4** Les ingénieurs de locomotive peuvent s'inscrire en repos après 11 heures ou plus de service en donnant un préavis d'au moins 2 heures au régulateur ainsi que le nombre d'heures de repos souhaitées. Cependant, les ingénieurs de locomotive effectuant du service marchandises et travaillant avec une équipe de train de moins de trois hommes ne sont pas traités différemment

des autres membres de l'équipe en ce qui a trait au service minimal requis qui est de dix heures. Si le régulateur établit un parcours satisfaisant jusqu'au point de destination, des dispositions peuvent être prises pour continuer le parcours. L'ingénieur de locomotive est seul juge de son état de fatigue. Lorsque du repos est inscrit en route et que le train ne poursuit pas sa route, la période de repos maximale est de 8 heures.

**28.5** Lorsque le repos est inscrit, la Compagnie fournit l'hébergement. Il faut également prendre en considération la disponibilité d'un lieu de restauration, lorsque le souhaite l'ingénieur de locomotive s'inscrivant en repos.

- a) Un ingénieur de locomotive peut être tenu de prendre le repos souhaité avant l'expiration des 11 heures de service pour permettre à la Compagnie de lui fournir de l'hébergement ou de veiller à ce que d'autres trains puissent poursuivre leur route. Dans de telles circonstances, un ingénieur de locomotive n'est pas considéré immobilisé entre des gares aux termes des dispositions de l'article 29.
- b) Lorsque le préavis réglementaire de repos souhaité est donné et que 11 heures de service sont expirées et que de l'hébergement ne peut être fourni où un lieu de restauration n'est pas disponible, l'ingénieur de locomotive, s'il n'est pas relevé, est transporté à un point où de l'hébergement et un lieu de restauration sont disponibles ou au point de destination de la locomotive seule ou du train de remplacement.
- c) Lorsqu'un repos est pris en route et que le train ne poursuit pas sa route, l'ingénieur de locomotive reçoit une indemnité de \$8.00 lorsque les repas ne sont pas fournis par la Compagnie ou à ses frais.

**28.6** Les ingénieurs de locomotive qui s'inscrivent en repos en cours de route doivent d'abord s'assurer que la voie est libre pour les trains qui seraient autrement dans l'impossibilité de poursuivre leur route en raison du train de l'ingénieur.

**28.7** Les ingénieurs qui sont remplacés ont ordre de se déplacer immédiatement haut le pied au point de commande ou à la gare d'affectation et ils sont rémunérés sur une base continue pour le service et le déplacement haut le pied en fonction de la catégorie de locomotive et du service.

**28.8** Lorsqu'un ingénieur de locomotive de remplacement n'est pas fourni et que la locomotive est immobilisée, le temps de repos n'entre pas dans le calcul des heures de parcours continu.

**28.9** Lorsqu'un repos est pris en cours de route, les ingénieurs de locomotive reprennent le service à l'expiration de la période de repos. La période de repos maximale est de 8 heures.

**Extrait du**

PROTOCOLE D'ENTENTE

Fait

LE 8 JANVIER 1986, À MONTRÉAL (QUÉBEC)

Entre

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Et

LA FRATERNITÉ DES INGÉNIEURS DE LOCOMOTIVES

Concernant des révisions à la Convention collective 1.2

## ARTICLE 28

### Repos

28. À compter du 11 février 1986, enlever l'article 28 en entier et le remplacer par l'article suivant numéroté 28 :

#### *Aux gares*

- 28.1 Les ingénieurs de locomotive ont le droit, à la cessation de service, de prendre entre 6 et 24 heures de repos à la gare d'affectation.
- 28.2 Les ingénieurs de locomotive ont le droit, à la cessation de service, de prendre entre 1 et 8 heures de repos à la gare de détachement. Cependant, un ingénieur de locomotive affecté à un train block transportant du grain pendant plus de 4 heures de route est autorisé à s'inscrire en repos pour un maximum de 12 heures.
- 28.3 Le repos pris en vertu du paragraphe 28.1 ou du paragraphe 28.2 doit être inscrit en un nombre entier d'heures et, une fois inscrit, ne peut être changé ni annulé. La période de repos ne comprend pas le délai d'appel.

NOTA : Quand un ingénieur de locomotive en affectation régulière dans des trains de travaux s'inscrit en repos pour un maximum de 8 heures à sa gare d'attache ou de 6 heures à une autre gare, et que son prochain tour de service qui devrait commencer avant l'expiration de sa période de repos ne peut être assuré, il touche, pour chaque tour de service qu'il aura ainsi manqué, une journée de salaire normale au taux minimal applicable à son poste, moins tout montant gagné ou reçu en vertu d'autres dispositions de la Convention, à condition que l'ingénieur qu'il remplace soit prévenu de se présenter au travail dans les 8 heures ou les 6 heures, selon le cas, qui suivent l'inscription en repos de l'ingénieur en affectation régulière.

- 28.4 Les ingénieurs de locomotive ne peuvent s'inscrire en repos pour plus de 24 heures à la gare d'attache. Les noms des ingénieurs remplaçants qui s'inscrivent en repos pour plus de 16 heures sont placés à la fin du tableau de service après l'expiration de la période de repos inscrite. Lorsqu'un ingénieur affecté au service en commun s'inscrit en repos pour plus de 16 heures et que sa présence au travail est nécessaire avant la fin de son repos, un ingénieur remplaçant prend sa place et le nom de l'employé inscrit en repos est placé au bas du tableau de service en commun à la fin de son repos.

NOTA : Sur demande écrite du président local de la Fraternité au représentant compétent de la Compagnie, la dernière phrase du paragraphe 28.4 n'est pas appliquée pour une gare donnée et des dispositions sont prises pour que les ingénieurs de locomotive affectés au service en commun s'inscrivent en repos pour plus de 16 heures ne voient pas leur tour de départ placé sur le tableau de travail avant l'expiration de leur période de repos, auquel temps leur tour de départ est placé au bas du tableau de travail. En application du présent nota, les ingénieurs de locomotive ne peuvent s'inscrire en repos pour plus de 24 heures.

### *Inscription en repos en cours de route*

#### *Généralités*

28.5 Les Ingénieurs de locomotive qui ont été de service pendant 11 heures ou plus (10 heures ou plus dans le cas d'une équipe de train marchandises réduite) ont le droit de s'inscrire en repos en cours de route, s'ils le désirent, conformément aux dispositions des paragraphes 28.5 à 28.11 du présent article. Les ingénieurs de locomotive sont seuls juges de leur état de fatigue.

NOTA : L'expression «en cours de route» peut englober la gare de départ ou la gare de destination.

#### *Préavis*

28.6 a) Pour s'inscrire en repos, on doit donner au régulateur de trains un préavis d'au moins 3 heures, qui englobe le nombre d'heures de repos nécessaires.

b) Une fois le préavis réglementaire d'inscription en repos donné, si le régulateur de trains ordonne l'arrêt des travaux en cours de route, le train peut, au gré de l'ingénieur de locomotive, être acheminé jusqu'à la gare de destination ou jusqu'au lieu où la relève peut se faire.

c) Une fois le préavis réglementaire d'inscription en repos donné, la Compagnie transmet l'information nécessaire, y compris l'arrêt des travaux en cours de route s'il y a lieu, à toute autre autorité ayant la responsabilité du parcours, telle que le superviseur responsable à la gare de destination, d'autres régulateurs de trains, etc.

#### *Période de repos*

28.7 a) En cours de route, les ingénieurs de locomotive peuvent s'inscrire en repos pour un minimum de 4 heures et un maximum de 8 heures. L'inscription en repos doit se faire pour un nombre entier d'heures.

b) Quand un ou plusieurs membres de l'équipe de train ou de l'équipe de locomotive s'inscrivent en repos en cours de route, l'ingénieur de locomotive, s'il le veut, s'inscrit en repos en même temps. S'il n'a pas besoin de se reposer, il doit terminer son tour de service.

c) Le nombre le plus élevé d'heures pour lequel un membre de l'équipe s'inscrit en repos est celui qui doit s'appliquer à tous les autres membres des équipes de train et de locomotive.

d) Sous réserve des dispositions de l'alinéa 28.9 b) du présent article, la période de repos commence au moment où tous les membres des équipes de train et de locomotive quittent le service.

e) Le temps de repos n'entre pas dans le calcul des heures de parcours continu.

#### *Dispositions*

28.8 a) Quand ils s'inscrivent en repos en cours de route, les ingénieurs de locomotive peuvent, au gré de la Compagnie :

i) être relevés et logés dans les installations de la Compagnie, dans un hôtel ou dans un motel; ou

- ii) être remplacés et se déplacer haut le pied immédiatement jusqu'à la gare de destination du train ou jusqu'à leur gare d'affectation, où ils sont relevés.

NOTA (1) : Quand ils se déplacent haut le pied en application du sous-alinéa 28.8 a) ii), les ingénieurs de locomotive sont rémunérés sur une base continue pour leur service et leur déplacement haut le pied (milles ou heures, le chiffre le plus élevé prévalant), en fonction de la catégorie du service.

NOTA (2) : En application du sous-alinéa 28.8 a) ii), les ingénieurs de locomotive qui sont renvoyés à leur gare d'affectation après avoir été remplacés dans un parcours à destination de leur gare de détachement, sont payés, en plus de la rémunération prévue au nota (1) ci-dessus, pour le nombre réel de milles supplémentaires en service de ligne qu'ils auraient parcourus s'ils avaient fait l'aller-retour.

- b) Sauf dans des circonstances indépendantes de la volonté de la Compagnie, telles que les accidents, les voies infranchissables, le mauvais fonctionnement du matériel roulant, les défaillances d'installations, etc., les ingénieurs de locomotive sont relevés avant l'heure prévue pour le début du repos.
- c) Les ingénieurs de locomotive qui, en vertu des dispositions du présent article, s'inscrivent en repos doivent d'abord s'assurer que la voie est libre pour les trains qui seraient autrement dans l'impossibilité de poursuivre leur route. Cette disposition n'annule pas l'obligation de relever les ingénieurs de locomotive, conformément aux dispositions de l'alinéa 28.8 b).
- d) Les ingénieurs de locomotive qui arrivent à la gare de destination à l'heure prévue pour le début du repos doivent, sur demande, être relevés lorsque des préposés au service de manoeuvre sont en service.

#### *Hébergement en cours de route*

- 28.9 a) Quand l'hébergement doit être fourni en cours de route, le régulateur de trains peut ordonner aux ingénieurs de locomotive de prendre leur repos avant l'expiration de la 10<sup>e</sup> ou de la 11<sup>e</sup> heure de service, selon le cas, de façon que l'hébergement soit facilement assuré. Le cas échéant, les ingénieurs de locomotive ne sont pas considérés comme étant immobilisés entre des gares et l'article 29 ne s'applique pas.
- b) Quand il n'y a pas de possibilités d'hébergement à l'endroit où l'équipe s'immobilise ou est relevée, l'ingénieur de locomotive est conduit à un endroit où il y en a un. La période de repos commence alors à l'heure d'arrivée au lieu d'hébergement. Si, en application du présent alinéa 28.9 b), l'ingénieur de locomotive est toujours en service à l'heure prévue pour le début du repos, il est rémunéré à la minute pour sa prolongation (4.8 minutes comptant pour un mille) au taux applicable au service alors effectué, jusqu'à l'heure d'arrivée au lieu d'hébergement, le minimum garanti étant de 12-1/2 milles par heure ou partie d'heure. Pour l'application du présent alinéa 28.9 b), le déplacement entre les endroits n'est pas considéré comme un déplacement haut le pied et les milles parcourus ne sont pas payés.

**Annexe 6  
Commission d'enquête  
collision ferroviaire  
de Hinton**

**Liste des participants et des avocats-conseils**

Avocat-conseil de la Commission	R. A. McLennan, c.r.
Avocat-conseil adjoint de la Commission	B. R. Burrows

**Principaux participants**

CN Rail	A. G. Lennon, c.r. H. J. G. Pye, c.r.
Commission canadienne des transports VIA Rail Canada Inc.	Wendy A. Tadros D. Sabey, c.r. J. Patenaude M. Romanow
Fraternité des ingénieurs de locomotives	J. R. Scott L. Chahley
Travailleurs unis des transports	M. A. Church T. Sloan
CP Rail	F. C. Hume

**Autres participants représentés par un avocat**

Dr R. P. Wilkinson, M. D.	Wm. Wintermute, c.r.
B.C. Rail	Robert W. Blair
Assureurs de CN Rail	D. Chernichen Brenda Armitage