VIA Rail

Instructions générales d'ingénierie

VIA 0525-IGICPS

V52 – 13 mai 2025

VIA Rail Canada

VIA Rail
Instructions générales d'ingénierie

VIA 080124 – GEICPS

Publication : En vigueur à compter du 1er mai 2023 à 0 h 01

Expiration le 31 avril 2026 à 23 h 59

© 2023

VIA Rail,
une société d'État du
gouvernement du Canada

Le contenu du présent document ne peut être utilisé qu'aux fins prévues, pour la durée d'un projet attribué par VIA Rail ou pour la préparation d'une réponse à une demande d'approvisionnement de VIA Rail. Autrement, le présent document ne peut pas être reproduit, diffusé, enregistré dans une base de données ou transmis sous aucune forme ni par aucun moyen (envoi électronique, photocopie ou autre), en tout ou en partie, sans la permission écrite de VIA Rail. En aucun cas le présent document ne peut être, en tout ou en partie, vendu ou utilisé à des fins.

L'information contenue dans le présent document ou fournie en complément est donnée « telle quelle » sans garantie ni assurance quant à sa justesse, son exhaustivité, son utilisabilité, sa pertinence, son respect des droits de tiers ou toute autre garantie expresse ou tacite. VIA Rail n'assume aucune responsabilité à l'égard des dommages, pertes, dépenses ou réclamations résultant ou semblant résulter de l'utilisation directe ou indirecte de l'information contenue aux présentes.

VIA Rail Canada

PRÉFACE

Le présent document constitue la révision 1 des Instructions générales d'ingénierie de VIA Rail (VIA-0523-GEICPS) du 1er avril 2023.

Ces instructions visent à ce que les voies ferrées que VIA Rail possède et exploite soient construites et entretenues selon des méthodes sécuritaires, abordables et efficaces afin de respecter les échéances des projets et les objectifs de ponctualité. De plus, une application uniforme des normes sur les voies ferrées appartenant à VIA Rail permettra de réduire les conflits lors des phases de conception et de construction d'un projet, et d'améliorer la sécurité à long terme, la fiabilité et la durée de vie utile de l'infrastructure ferroviaire.

Note

La version la plus récente des Instructions générales d'ingénierie de VIA Rail (VIA-0222-NETSCPS) s'adresse aux professionnels qualifiés et ne se substitue pas à l'application et au respect des codes locaux, normes et manuels applicables ni aux approbations des mesures de protection contre l'incendie, de sûreté et de sécurité prises dans le cadre de la planification, de la conception et de la mise en œuvre des voies ferrées.

Suggestions de révisions et d'améliorations

Vous pouvez envoyer des suggestions de révisions et d'améliorations au service des infrastructures de VIA Rail en fournissant la description du changement proposé, le contexte d'application et toute autre raison ou justification utiles. Indiquez votre.

Cours de formation en cours de développement :

Formation sur la gestion du LRS ;

Formation sur les risques géologiques ;

Formation sur les dangers environnementaux.

TABLE DES MATIÈRES

SECTION 1 DÉFINITIONS 1

SECTION 2 GÉNÉRALITÉS 7

2.1 Communications avant le début des travaux 7
2.2 Intrusion 7
2.3 Rapport d'escalade des défauts 8
2.4 Communication sur le règlement sur le bruit 8
2.5 Marquage des rails 8
2.6 Sécurité électrique 8
2.7 Stockage des torches 10
2.8 Signaux manuels 10
2.9 Sur ou à proximité des voies 10

SECTION 3 TRAVAILLER POUR VIA RAIL 11

3.1 Directives sur les vêtements de protection et la preparation 11
3.2 Gestion de la fatigue 13
3.3 Se présenter au travail 15
3.4 Comportement en service 15
3.5 Dossier de familiarisation avec la voie du corridor de VIA 16
3.6 Fonctions du contremaître, du sous-contremaître et de ceux qui signent un POV 17
3.7 Les employés régis par le REF se réfèrent aux règles d'exploitation applicables et aux instructions spéciales de l'indicateur de service local 17

SECTION 4 QUALIFICATIONS 19

4.1 Qualification des employés – Métiers et matériel hors voie 19
4.2 Qualification des conducteurs – matériel en voie 19
4.3 Exigences pour les contremaîtres (compétences) 20
4.4 Exigences pour les entrepreneurs 20
4.5 Exigences pour VIA Rail 21
4.6 Exigences de formation par postes 21
4.6.1 Activités sur la voie 22
4.6.2 Activités de S et C 23
4.6.3 Activités sur les structures 24
4.6.4 Activités de protection en voie 25
4.6.5 Calendrier des formations de VIA 25
4.6.6 Exigences supplémentaires en formation 26
4.7 Normes de qualification pour les candidats à la formation des formateurs 28
4.8 Définitions des cours de formation 30

SECTION 5 GÉNÉRALITÉS ET RESPONSABILITÉS 32
5.1 Contremaîtres – Règles et responsabilités 32
5.1.1 Responsabilité en matière de sécurité 32
5.1.2 Responsabilités envers les employés 32
5.1.3 Responsabilité quant aux travaux exécutés 33
5.1.4 Responsabilités environnementales 33
5.1.5 Responsabilités quant à la prévention et à la maîtrise des incendies 33
5.1.6 Responsabilités quant au matériel 33
5.2 Contremaître d'entretien de la voie – Règles et responsabilités 34
5.2.1 Généralités 34
5.2.2 Inspection de la voie et de l'emprise 34
5.2.3 Protection d'urgence des mouvements 34
5.2.4 Intervention en cas d'incident 34
5.2.5 Signaux et joints isolants 34
5.2.6 Situations nécessitant une intervention 35
5.2.7 Situations à signaler au CCF 35
5.2.8 Systèmes d'avertissement aux passages à niveau 36
5.2.9 Défaillances des systèmes 36
5.3 Contremaître d'équipe supplémentaire – Règles et responsabilités 37
5.4 Agent d'entretien de la voie principal – Règles et responsabilités 37
5.5 Contremaître du soudage – Règles et responsabilités 37
5.6 Contremaître de chasse-neige, de déblayeur d'entre-rails et d'épandeuse – Règles et responsabilités 37
5.7 Sentinelle – Règles et responsabilités 38
5.8 Agent d'entretien de la signalisation et des communications – Règles et responsabilités 38
5.9 Contremaître de la signalisation et des communications – Règles et responsabilités 39
5.10 Technicien de la signalisation et des communications – Règles et responsabilités 40
5.11 Contremaître des ponts et des structures – Règles et responsabilités 40
5.12 Conducteur – Règles et responsabilités 41
5.13 Agent d'entretien du matériel roulant – Règles et responsabilités 42

SECTION 6 ÉQUIPEMENT DE PROTECTION INDIVIDUELLE (EPI) 43
6.1 Employés et visiteurs – sont tenus de porter l'EPI de base approuvé : 43

SECTION 7 RÉUNIONS D'INFORMATION 49
7.1 Objectif – Comprendre les travaux à effectuer 49
7.2 Mobilisation des participants 50
7.3 Éléments à consigner obligatoirement 50

SECTION 8 VÉRIFICATION DES LIMITES D'AUTORISATION 51
8.1 Formes de protection 52
8.2 Protection pour travailleur isolé – Tableau 8-1 et 8-Tableau 8-2 52
8.3 Protection par sentinelle 56
8.4 Protection positive pour travaux en VOIE PRINCIPALE 57
8.5 Protection positive pour AUTRES VOIES, NON-PRINCIPALE 58
8.6 Règle 841 Utilisation à la gare d'Ottawa 59
8.7 Travaux adjacents à une voie 60
8.8 Enclenchements 61
8.9 Procédures pour le drapeau rouge et bleu 63

SECTION 9 SOUS-CONTREMAÎTRE ET GROUPES DE TRAVAIL SÉPARÉS 66
9.1 Affectation de sous-contremaître 66
9.2 Sous-contremaître entrant dans la zone de travaux 66
9.3 Sous-contremaître libérant la zone de travaux 67
9.4 Remplacement d'une entente avec un sous-contremaître 67
9.5 POV multiples 68

SECTION 10 COMMUNICATION VOCALE 69
10.1 Généralités 69
10.2 Identification formelle 69
10.3 Protection des mouvements dans la zone protégée 70
10.4 Appels d'urgence 71
10.5 Signalement des incidents 71
10.6 Signalement des incidents 72
10.7 Sécurité-incendie 72
10.8 Environnement de travail 72
10.9 Véhicules, matériaux, équipement et outils 73
10.10 Sécurité au bureau 73

SECTION 11 OCCUPANT DE LOCOMOTIVE – ZONE DE VIGILANCE ABSOLUE (ZVA) 74

SECTION 12 PROTECTION DES VOIES ADJACENTES 76
12.1 Voies multiples 76
12.2 Exception 76
12.3 Libération de la voie à l'approche d'un mouvement 76

SECTION 13 INSTRUCTIONS POUR LES TRAVAUX DE NUIT 77
13.1 Portée 77
13.2 Définition 77
13.3 Généralités 77
13.4 Éclairage 77
13.5 Agents de voies 78
13.6 Zones à risque élevé 78

SECTION 14 DÉRAILLEURS 79
14.1 Généralités 79
14.2 Dérailleurs portables 79
14.3 Dérailleurs à charnière 79
14.4 Dérailleurs à aiguille 79
14.5 Dérailleurs spéciaux 80
14.6 Dérailleurs associés à un drapeau bleu 80

SECTION 15 MANŒUVRE DES AIGUILLAGES 81
15.1 Manœuvre à la main 81
15.2 Double commande 81

SECTION 16 PRÉVENTION DES INCENDIES 82
16.1 Précautions 82
16.2 Exécution de travaux à chaud sur l'emprise 83
16.3 Travaux courants en présence de risques d'incendie élevés ou extrêmes 83
16.4 Exigences pour le travail à chaud sur une structure en bois ou revêtue de bois 84
16.5 Soudage de rails sur un pont 85
16.6 Séances de briefing sur le travail à chaud 86

SECTION 17 MACHINERIE HORS VOIE 87
17.1 Précautions 87

SECTION 18 TRAVAIL À PROXIMITÉ D'UN VÉHICULE D'ENTRETIEN SUR RAIL 89
18.1 Précautions 89

SECTION 19 TRAVAIL AUTOUR DU MATÉRIEL ROULANT 90
19.1 Inspection des mouvements de passage 90
19.2 Embarquement et débarquement 90
19.3 Freins à main 90
19.4 Positions interdites à bord 90
19.5 Boyaux d'air 90
19.6 Attelage à du matériel roulant 91
19.7 Immobilisation du matériel roulant 91

SECTION 20 PROCÉDURES RELATIVES AUX VÉHICULES D'ENTRETIEN SUR RAIL 93
20.1 Protection des véhicules d'entretien sur rail 93
20.2 Sécurisation des véhicules d'entretien 93

SECTION 21 UTILISATION DES VÉHICULES D'ENTRETIEN SUR RAIL 95
21.1 Inspection 95
21.2 Contrôle 95
21.3 Diffusion du véhicule d'entretien 95
21.4 Essai de freins initial 95
21.5 Essai de la distance d'arrêt 95
21.6 Consignation 96
21.7 Espacement 96
21.8 Arrêt 96
21.9 Travaux 96
21.10 Utilisation d'un véhicule d'entretien sur rail en tant que train ou locomotive 97
21.10.1 Opération d'un véhicule d'entretien en tant que train ou locomotive – (Type 2) 98

SECTION 22 VITESSE DES VÉHICULES D'ENTRETIEN SUR RAIL 100
22.1 Vitesse maximale permise des véhicules d'entretien sur rail (la moins élevée parmi les suivantes) 100
22.2 Exception pour les véhicules d'inspection rail-route 100

SECTION 23 MAINTENANCE DES VÉHICULES D'ENTRETIEN SUR RAIL 101
23.1 Règles de fonctionnement et de maintenance des véhicules d'entretien sur rail 101
23.1.1 Règles générales 101
23.1.2 Matériel muni d'un accessoire rail-route 102
23.1.3 Véhicules 103

SECTION 24 FRANCHISSEMENT D'UN PASSAGE À NIVEAU PAR UN VÉHICULE D'ENTRETIEN SUR RAIL 104
24.1 Véhicules rail-route aux passages à niveau 104
24.2 Conduite prudente 104
24.3 Préparation à l'arrêt 104
24.4 Obstruction de la visibilité 104
24.5 Emprise ferroviaire 104
24.6 Dispositifs de protection 105
24.7 Signaleur 105
24.8 Protection par les occupants 105

SECTION 25 MOUVEMENT DE DÉGAGEMENT 106

SECTION 26 PROTECTION MANUELLE (PAR SIGNALER) AUX PASSAGES À NIVEAU 108
26.1 Champ d'application 108
26.2 Principes généraux 108
26.3 Protection nécessaire 108
26.4 Matériel nécessaire 111
26.5 Procédures de protection par signaleur 112

SECTION 27 PROTECTION CONTRE LES CHUTES 120
27.1 Dangers 120
27.2 Dispositif de retenue – Prévention des chutes 120
27.3 Dispositif antichute – Limitation des chutes 120
27.4 Inspections 121
27.5 Plan de sauvetage 121
27.6 Excavation et étayage 121

SECTION 28 PRINCIPES DE BASE DU SIDMUT 122
28.1 Identification 122
28.2 Transvasement 122
28.3 Notifications d'urgence 122

SECTION 29 OUTILS 123
29.1 Généralités 123
29.1 Les types d'outils manuels ou électriques, ou hydrauliques et autres 123
29.2 Protection des outils de frappe 125

SECTION 30 INSPECTION ET ENTRETIEN PRÉVENTIF POUR LES RÉCHAUFFEURS D'AIGUILLES AU PROPANE 126
30.1 Exigences générales 126
30.2 Arrêt et inspections du printemps 126
30.3 Inspections de mise en marche des dispositifs saisonniers de déneigement 126
30.4 Inspections des systèmes de réservoirs de stockage en surface 127
30.5 Inspection visuelle mensuelle des réservoirs 127
30.6 Inspections techniques annuelles 127
30.7 Inspections externes pluriannuelles 128

SECTION 31 SIGNALEMENT D'UN INCIDENT ENVIRONNEMENTAL 129
31.1 Définitions 129
31.2 Importance de signaler les déversements 129
31.3 Signalement du déversement 130

ANNEXES – EXEMPLES DE FORMULAIRES 132

ANNEXE A. FEUILLE DE SIGNATURE ET D'ACCUSÉ DE RÉCEPTION POUR LES BULLETINS 132

ANNEXE B. PERMIS D'OCCUPATION LA VOIE 133

ANNEXE C. CONTACTS EN CAS D'URGENCE 135

ANNEXE D. PERMIS DE TRAVAIL A CHAUD 136

ANNEXE E. EXEMPLES DE PROTECTION PAR SIGNAUX MOBILES 138

ANNEXE F. FORMULAIRE Y DU BM – DEMANDE OU CONFIRMATION EN VERTU DE LA RÈGLE 42 / 842 143

ANNEXE G. FORMULAIRE Y DU BM – DEMANDE OU CONFIRMATION EN VERTU DE LA RÈGLE 43 / 843 144

ANNEXE H. TRAVAILLEUR ISOLÉ – DÉCLARATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ DE LA VOIE 145

ANNEXE I. DIAGRAMME DE SIGNALISATION AUX PASSAGES À NIVEAU 146

ANNEXE J. LISTE DE CONTRÔLE DES MENTORS DU REF 147

RÈGLES GÉNÉRALES 149

Liste des tableaux

Tableau 2-1 : Distance de sécurité minimale par rapport aux lignes électriques sous tension 9
Tableau 4-1 : Aperçu des qualifications 19
Tableau 4-2 : Exigences de formation pour les activités sur la voie 22
Tableau 4-3 : Exigences en matière de formation des activités de S et C 23
Tableau 4-4 : Activités sur les structures : Exigences en matière de formation 24
Tableau 4-5 : Exigences en matière de formation pour la protection en voie 25
Tableau 4-6 : Horaire de formation 25
Tableau 4-7 : Gestion de projet des exigences de formation sur les activités 26
Tableau 4-8 : Exigences de formation en contrôle de la végétation 26
Tableau 4-9 : Exigences de formation en métiers pour les installations 27
Tableau 4-10 : Noms commerciaux des installations 28
Tableau 6-1 : Exigences d'EPI par tâches 45
Tableau 8-1 : Tâches permises avec protection pour travailleur isolé ou protection par sentinelle 53
Tableau 8-2 : Distances de visibilité minimales requises 54
Tableau 8-3 : Pour les voies non principales avec des vitesses SUPÉRIEURES à 15 mi/h 58
Tableau 8-4 : Pour les voies non principales avec des vitesses INFÉRIEURES à 15 mi/h 58
Tableau 9-1 : Exemple de signalement de libération de la zone de travaux 67
Tableau 10-1 : Exemples de l'identification formelle 70
Table 17-1: Off-Track Machinery Precautionary Roles 88
Tableau 19-1 : Nombre minimal de freins à main nécessaires pour l'immobilisation du matériel roulant ou pour les mouvements sans surveillance 92
Tableau 20-1 : Occupation autorisée de la voie par un véhicule d'entretien 93
Table 20-2: Classification and Width of Track Units 94

Liste des figures

Figure 6-1 : Détails bottes de sécurité 43
Figure 8-1 : Type de protection nécessaire pour les travaux adjacents à la voie principale 57
Figure 8-2 : Spécifications recommandées du drapeau rouge 65
Figure 26-1 : Panneau ARRÊT/LENTEMENT 114
Figure 26-2 : Plan de contrôle de la circulation 115
Figure 26-3 : Signaux à mains donnés au moyen d'un panneau mobile ARRÊT/LENTEMENT 119

Section 1 Définitions

Actions. Réclamations de coûts et autres dépenses, pertes, obligations, dommages, demandes, poursuites, honoraires d'avocats et frais juridiques, quels qu'en soient la nature, la source, le type et les modalités, y compris les dommages environnementaux.

Aiguillage. Dispositif utilisé pour orienter du matériel roulant ou un véhicule d'entretien d'une voie à une autre.

- **Aiguillage à double commande.** Aiguillage à manœuvre électrique et manuelle.
- **Aiguillage à manœuvre électrique.** Aiguillage équipé d'une commande électrique, mais pas d'une commande manuelle.
- **Aiguillage à manœuvre manuelle sur voie non principale.** Aiguillage utilisé pour orienter le matériel roulant ou un véhicule d'entretien sur rail d'une voie non principale à une autre.
- **Aiguillage à manœuvre manuelle sur voie principale.** Aiguillage connecté à une voie principale, utilisé pour orienter le matériel roulant ou un véhicule d'entretien sur rail vers cette voie principale ou hors de celle-ci.
- **Aiguillage à ressort.** Aiguillage équipé d'un mécanisme à ressort replaçant la lame d'aiguille à sa position d'origine après le passage du matériel roulant. Un aiguillage à ressort sera identifié par un panneau indicateur portant les lettres « SS ».
- **Aiguillage semi-automatique.** Aiguillage pour voie non principale équipé d'un mécanisme interne permettant à un matériel roulant de passer sur la lame d'aiguille et ainsi régler l'aiguillage pour la liaison utilisée.
- **Verrou électrique d'aiguillage.** Verrou électrique connecté à un aiguillage à manœuvre manuelle pour en empêcher l'actionnement au besoin.

Autorité compétente. Contrôleur de la circulation ferroviaire (CCF), contrôleur de la gare de triage ou superviseur approprié du chemin de fer.

Barrière de béton temporaire. Barrière de sécurité routière installée pour des travaux continus à proximité, de courtes urgences et des situations similaires. Ce type de barrière de sécurité doit être retiré à la fin des travaux ou de l'urgence.

Cadenas spécial. Cadenas de sécurité assigné à un groupe ou une classe d'employés et utilisant une clé différente de celle des cadenas pour les mouvements; chaque cadenas spécial est étiqueté avec le nom et les coordonnées du contremaître.

Chute libre. Moment de la chute avant qu'elle ne soit interrompue par le système de protection contre les chutes.
Voici les distances de chute libre maximales permises :

Canada	4 pi (1,2 m)
É.-U. – Ponts	6 pi (1,8 m)
É.-U. – Autres	6 pi (1,8 m)

Circulation. Tous les usagers de la route (automobilistes, cyclistes, piétons, etc.) pouvant emprunter un passage à niveau.

Commande centralisée de la circulation (CCC). Réseau où s'appliquent les règles de CCC.

Compagnie de chemin de fer. Compagnie de chemin de fer régie par la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, qui détient et exploite la voie ferrée aux passages à niveau.

Contremaître responsable de la protection. Contremaître affecté à la protection de la voie ferrée.

Contremaître. Personne responsable des travaux et de la protection des travaux en voie et des véhicules d'entretien sur rail.

Contrôle de la circulation. Méthode utilisée pour avertir les usagers de la route et protéger les travaux en voie à un passage à niveau ou à proximité.

Contrôle électronique de la géométrie

- Voiture légère de contrôle de l'état géométrique de la voie (VLéCEG)
  Une VLéCEG doit pouvoir mesurer :
  - Le tracé et la courbure;
  - Le dévers et le nivellement transversal;
  - L'écartement;
  - Les paramètres du *Règlement concernant la sécurité de la voie* tirés de ces mesures.
- Voiture lourde de contrôle de l'état géométrique de la voie (VLoCEG)
  Une VLoCEG doit avoir une charge verticale sur les roues de 10 000 lb (4 545 kg) ou plus et pouvoir mesurer :
  - Le nivellement et le profil longitudinal;
  - Le tracé et la courbure;
  - Le dévers et le nivellement transversal;
  - L'écartement;
  - Les paramètres du *Règlement concernant la sécurité de la voie* tirés de ces mesures.

Contrôleur de gare de triage. Employé responsable de superviser et d'orienter la circulation ferroviaire et de protéger les travaux en voie et les véhicules d'entretien sur rail dans la gare de triage d'un centre de maintenance.

Contrôleur de la circulation ferroviaire (CCF). Employé responsable de superviser et de diriger le trafic ferroviaire et d'assurer la protection pour les travaux en voie et l'exploitation des véhicules d'entretien sur rail dans un territoire donné.

Dispositif de retenue. Système qui empêche un ou plusieurs travailleurs d'atteindre le bord d'une surface surélevée ou d'une ouverture non protégée.

Distance de chute libre. Déplacement vertical des points de fixation du dispositif de retenue sur le harnais de sécurité complet entre le début de la chute et le moment où le système commence à interrompre la chute, excluant la distance de décélération et d'extension de la liaison antichute, mais incluant la distance de glissement de tout dispositif de décélération et la distance d'auto-rétractation de la liaison antichute avant qu'elle s'active et que la chute soit interrompue.

Emplacement contrôlé. Emplacement de la CCC dont les limites sont définies par des signaux de contrôle de sens contraire.

Employé. Personne exécutant les tâches d'une catégorie professionnelle, employée ou retenue par contrat pour des tâches réglementées.

Emprise ferroviaire. Toute propriété de VIA Rail liée à la voie ferrée, à une plateforme de voie ou à une gare de triage ou un bâtiment de VIA Rail.

Entrepreneur. De manière collective et individuelle, toute entreprise et ses administrateurs, dirigeants, actionnaires, employés, agents, préposés, représentants, sous-traitants, conseillers ainsi que toute autre personne de qui l'entrepreneur est légalement responsable.

Équipement de protection individuelle (EPI). Vêtements de tous les jours ou équipement spécialisé obligatoires servant à protéger un visiteur ou un employé.

Espace libre restreint. Espace où au moins deux objets, généralement l'un fixe et l'autre mobile – ou tous mobiles –, se croisent de trop près, ce qui présente un risque de collision.

Formation. Diffusion de concepts nouveaux ou révisés dans le cadre d'un cours en classe, d'un cours pratique ou d'une communication verbale ou écrite à l'employé.

Garde-corps. Barrière sécurisée à la verticale et érigée sur les côtés et extrémités exposés des plateformes pour prévenir les chutes.

Gare de triage. Ensemble de voies non principales utilisées pour la manœuvre du matériel roulant ainsi que pour d'autres usages, sur lesquelles peuvent se faire des mouvements d'après les indications des signaux, les règles et les instructions spéciales.

Groupe de travail séparé signifie lorsque le contremaître ne peut pas personnellement superviser tous les employés engagés dans le travail, directement lié au projet-entrepris. Un sous-contremaître sera affecté à la tête du groupe de travail séparé.

Groupe de travail signifie que le travail effectué est limité à celui qui est directement lié au projet du contremaître responsable. La protection par le sous-contremaître adjoint est limitée à la même.

Inspecteur de la voie. Personne nommée à ce poste qui est accréditée en vertu des paragraphes 7.1 à 7.5 de la partie I du *Règlement sur la sécurité de la voie* de Transports Canada et possède plus d'un (1) an d'expérience attestée en travaux en voie.

Inspection des défauts internes des rails. Recherche continue de défauts internes dans les rails.

Liaison. Voie reliant entre elles deux voies principales adjacentes, ou une voie principale et une autre voie.

Long rail soudé (LRS). Rail soudé en longueurs de 400 pi (122 m) ou plus.

Matériel roulant. Toute locomotive, tout wagon ou toute voiture pouvant se déplacer sur ses propres roues dans un mouvement.

Méthode d'exploitation. Règles ou consignes spéciales encadrant l'utilisation d'une voie ferrée.

Méthode des trois points d'appui. Méthode d'embarquement ou de débarquement obligatoire selon laquelle la personne doit garder à tout moment au moins trois de ses quatre membres en contact avec le véhicule, l'équipement lourd, l'échelle ou le quai fixe. Elle doit également faire face à l'équipement quand elle monte.

Mouvement. Terme utilisé dans le présent règlement pour indiquer que la règle s'applique à des trains, à du matériel roulant, à des transferts ou à des locomotives en service de manœuvre.

Obstruer. Action selon laquelle un employé, véhicule d'entretien sur rail ou matériel roulant se trouve à 6 pi (2 m) ou moins d'un rail ou dépasse la ligne jaune du quai d'une gare.

Passage.

- Protégé : Passage équipé de dispositifs de signalisation automatiques.
- Non protégé : Passage non équipé de dispositifs de signalisation automatiques.

Passage à niveau. Emplacement où une route publique ou privée, y compris les trottoirs et les voies piétonnières ou cyclables, croise la voie ferrée à niveau.

Permis d'occuper la voie (POV). Autorisation donnée pour la protection des véhicules d'entretien sur rail et des travaux en voie.

Positions critiques pour la sécurité. Les positions critiques pour la sécurité sont des positions ferroviaires directement engagées dans le mouvement ou l'obstacle à l'exploitation des trains. Ces postes jouent un rôle essentiel dans l'identification et le maintien (mais sans s'y limiter) des conditions de voie dangereuses, la mise en service de nouvelles voies, les voies occupées par des activités d'entretien, les systèmes d'avertissement de passage à niveau, etc.

POV incompatible. Situation où un POV est demandé au CCF ou au contrôleur de gare de triage et qu'un autre contremaître détient actuellement la protection adéquate (POV ou règle 842 du REF) de la zone concernée, en tout ou en partie.

Programme de gestion de la sécurité des ponts (PGSB) s'entend d'un programme qui facilite la gestion de tous les risques pour la sécurité associés aux ponts. Cela comprend les postes clés de la structure organisationnelle de la compagnie de chemin de fer, les activités de planification, les responsabilités, les pratiques, les procédures, les processus, les normes, les dessins et le personnel requis pour élaborer, mettre en œuvre, réaliser, examiner et maintenir le programme.

Programme de gestion de la sécurité des ponceaux (PGSC) désigne un programme qui facilite la gestion de tous les risques pour la sécurité associés aux ponceaux, aux trous d'homme et aux bassins de rétention. Cela comprend les postes clés dans la structure organisationnelle de la compagnie de chemin de fer, les activités de planification, les responsabilités des entrepreneurs, les pratiques, les procédures, les processus, les normes, les dessins et le personnel requis pour élaborer, mettre en œuvre, réaliser, examiner et maintenir le programme.

Protection en trois points. Procédure de protection des employés afin d'empêcher tout mouvement inattendu en cas d'obstruction de la voie par le matériel roulant, pour le raccordement des boyaux d'air ou le relâchement d'un frein à main par exemple. Cette procédure nécessite que l'employé protégé et l'employé assurant la protection collaborent pour établir et retirer la protection. Le mécanicien de locomotive applique le frein indépendant ou le robinet de mécanicien, centre l'inverseur, coupe le champ de la génératrice, puis signale que la protection en trois points est en place.

Protection par sentinelle. Protection pour certains types de travail précis, assurée par une sentinelle dont la seule tâche est de surveiller l'approche de matériel roulant ou d'un mouvement. Les travailleurs doivent pouvoir se mettre en sécurité **au moins 15 secondes** avant l'arrivée du matériel roulant ou du mouvement.

Protection pour travailleur isolé. Protection pouvant être utilisée pour des types précis de travail léger sur les voies de catégorie inférieure à 5, lorsque le travail n'affecte pas la circulation des trains, que la distance de visibilité est suffisante et que le travailleur isolé peut entendre l'approche d'un mouvement et libérer la voie au moins 15 secondes avant son arrivée. Pour cette protection, le travailleur isolé doit remplir une déclaration sur la sécurité en voie.

Qualifié. Indication qu'un employé a démontré sa compétence par ses connaissances, son expérience et la réussite des formations requises, et a été autorisé par son employeur à effectuer des tâches propres à un poste ou à une catégorie professionnelle.

REF. *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada* de Transports Canada.

Risque d'incendie. Niveau de risque d'incendie déterminé et publié quotidiennement par le Système canadien d'information sur les feux de végétation (SCIFV). Les niveaux « Extrême » et « Élevé » ont un effet sur l'application des règlements.

RSV. Règlement sur la sécurité de la voie, titre abrégé du *Règlement concernant la sécurité de la voie* de Transports Canada.

Sans surveillance. Terme utilisé lorsqu'aucun employé n'est assez près pour intervenir efficacement.

SCIFV. Système canadien d'information sur les feux de végétation. Voir également *risque d'incendie*.

Sentinelle. Personne dont la seule tâche est de surveiller l'approche de matériel roulant ou d'un mouvement, équipée pour aviser les travailleurs de se mettre en sécurité au moins 15 secondes avant l'arrivée du matériel roulant ou du mouvement.

Signalement. Communication en toute bonne foi à VIA Rail d'information liée à une violation de sécurité ou à un danger réel ou potentiel.

Signaleur. Employé responsable ou entrepreneur autorisé par la compagnie de chemin de fer ou la voirie pour l'arrêt, la déviation ou la régulation du trafic à un passage à niveau suivant de la formation et la démonstration d'une bonne connaissance du présent document et de toutes les règles, procédures et consignes applicables.

Sous-contremaître. Employé connaissant les règles et qui travaille sous la supervision d'un contremaître.

Structure avec garde-corps. Structure avec passerelles ou garde-corps de chaque côté pour empêcher les chutes, sans ouverture dans le tablier ou dans la surface où quelqu'un pourrait tomber.

Superviseur de la voie. Superviseur de la voie s'entend d'une personne accréditée à ce titre conformément aux sous-sections 7.1 à 7.5 de la partie I du *Règlement sur la sécurité de la voie* de Transports Canada ayant plus de cinq ans (5 ans) d'expérience de travail documentée sur la voie.

Système de protection contre les chutes. Tout système secondaire qui empêche un travailleur de tomber ou, s'il tombe, arrête la chute (garde-corps, dispositifs de retenue, dispositifs antichute, zones contrôlées, filets de sécurité etc.).

Travailleur isolé. Personne effectuant des types précis de travail léger sur les voies de catégorie inférieure à 5, où la distance de visibilité est suffisante pour qu'elle puisse libérer la voie au moins 15 secondes avant l'arrivée d'un mouvement. Le travailleur isolé doit remplir une déclaration sur la sécurité en voie.

Travaux en voie. Travaux sur la voie ou à proximité pouvant poser un risque pour les mouvements à vitesse normale ou nécessitant de protéger des mouvements les employés et le matériel utilisé pour la construction et la réparation de la voie.

Traversée. Croisement de deux voies ferrées à niveau.

Véhicule d'entretien sur rail. Véhicule ou matériel pouvant circuler sur les rails pour l'inspection de la voie, les travaux en voie et d'autres activités ferroviaires.

Voie adjacente. Toute voie dont le centre est à moins de 25 pi (7,6 m) du centre d'une autre voie.

Voie d'évitement. Voie adjacente et rattachée à la voie principale désignée comme telle dans l'indicateur, le bulletin de marche (BM) ou le bulletin d'exploitation.

Voie inactive. Voie utilisée moins d'une fois par mois et sécurisée de manière à y empêcher les mouvements ou les déplacements de train.

Voie non principale. Voie ferrée autre que celles indiquées dans les colonnes de l'indicateur comme ayant une CCC, un ROV ou une zone de marche prudente applicable et, à moins d'indications contraires, nécessitant une circulation à vitesse réduite.

Voie principale. Voie ferrée d'une subdivision traversante ou reliant des gares, contrôlée par une ou plusieurs méthodes d'exploitation et sur laquelle une autorisation est nécessaire pour les mouvements, les véhicules d'entretien sur rail et les travaux en voie.

Voie. Toute voie ferrée, de longueur indéterminée, y compris les voies de triage, les voies d'évitement, les embranchements et autres voies qui y sont reliés, l'emprise sur laquelle elle est construite, ainsi que les structures qui la soutiennent, la protègent ou permettent l'écoulement des eaux.

Voirie. Organisme public ayant l'autorité d'ouvrir et d'entretenir une route qui croise la voie ferrée à niveau.

Zone de marche prudente. Portion de la voie principale ou des voies principales définie par des panneaux indicateurs de zone de marche prudente.

Zone de vigilance absolue (SVA). Terme décrivant l'environnement dans la cabine de locomotive pendant les périodes critiques, notamment lorsque des membres de l'équipage du train doivent effectuer plusieurs tâches simultanément; on doit y maintenir une connaissance optimale de la situation afin d'assurer la sécurité du mouvement.

Section 2 Généralités

- Les téléphones cellulaires ne doivent pas être utilisés lorsque les radiocommunications ferroviaires normales sont disponibles.
- Lorsque des téléphones cellulaires sont utilisés à la place de la radio, toutes les règles radio applicables doivent être respectées comme indiqué dans la règle générale A (xii) du Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada (REF).
- Lorsque vous utilisez la communication par téléphone cellulaire au lieu de la communication par radio, vous devez respecter ce qui suit :
  - Une identification positive doit être établie comme indiqué dans le REF 121.
- Il est important que la raison de l'appel par téléphone cellulaire soit enregistrée par le contrôleur de la circulation ferroviaire (CCF), car le moyen de communication est continuellement surveillé pour conformité.

2.1 Communications avant le début des travaux

Tous les travaux à proximité du chemin de fer doivent être discutés et compris par les services suivants, mais sans s'y limiter : les Opérations de VIA, la Gestion des immobilisations, le Bureau de gestion de projet, les entrepreneurs effectuant le travail et les entrepreneurs effectuant la protection des voies au nom de VIA. Cela garantira une exploitation sécuritaire du mouvement des trains et s'assurera que la protection des voies appropriée est en place et que les canaux de communication sont clairement compris. Un résumé de la communication doit être soumis à toutes les parties impliquées à la fin de la discussion et de la rencontre.

2.2 Intrusion

- L'article 26.1 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* énonce qu'il est interdit de pénétrer, sans excuse légitime, sur l'emprise d'une ligne de chemin de fer.
- Tous les employés sont responsables de la sécurité de leurs lieux de travail.
- En cas d'intrusion, demander immédiatement à l'intrus de quitter les lieux et l'escorter hors de la propriété de VIA Rail.
- Une personne semblant perdue ou désorientée pourrait être effectivement perdue ou encore explorer votre immeuble de bureaux ou lieu de travail à des fins criminelles. L'entrepreneur doit déterminer si elle est là accidentellement ou volontairement et intervenir en conséquence.
- Toutes les activités suspectes doivent être signalées :
  - Au Service de police de VIA Rail, à un de ses agents ou représentants, ou
  - Au Centre de contrôle de l'exploitation de VIA Rail au 1 800 361-6265.
- Numéro d'urgence de VIA Rail : 1 888 641-2177.

AUTRES NUMÉROS DE VIA RAIL

CCF : 1 514 420-0374

Service de sécurité et de police : 1 514 934-7159

Centre de contrôle de l'exploitation : 1 514 934-7575

Si l'intrus refuse de quitter, le garder sous surveillance jusqu'à l'arrivée d'un policier ou d'un superviseur.

2.3 Rapport d'escalade des défauts

Toutes les exigences en matière de rapports contenues dans l'IGE doivent être soumises comme prescrit dans les présentes.

Lorsque l'état de la voie ou la vitesse des trains sont gravement touchés par un incident ou un défaut, signaler l'escalade avec des renseignements documentés (c'est à dire. le problème, la cause, le coût, les conséquences et les mesures correctives) doivent être signalés immédiatement au Centre de contrôle des opérations ferroviaires de VIA, au Service de police et de l'infrastructure.

- Photographies :
    - Les photographies originales doivent également être soumises au Service de l'infrastructure de VIA.

2.4 Communication sur le règlement sur le bruit

Avant de commencer les travaux dans les zones urbaines, l'entrepreneur qui exécute les travaux doit examiner les règlements locaux sur le bruit et envoyer une lettre de communication à tous les résidents qui peuvent être touchés par un bruit excessif.

Avant le début des travaux, une copie de cette communication doit être soumise au service de l'infrastructure de VIA pour qu'il les informe de ce qui suit, mais sans toutefois s'y limiter :

- Calendrier prévu des travaux (date, début et fin) ;
- La nature du travail ;
- Nom de la personne-ressource et numéro de téléphone mobile.

2.5 Marquage des rails

NETS ont de nombreuses raisons d'apposer des marques sur le rail, il est interdit de placer des marques n'importe où sur le rail qui ne sont pas clairement ceux nommés dans *NETS* (c.-à-d. marquage de rail pour les défauts, marquage d'un rail brisé, marquage d'information de soudure, aucun marquage de rail d'essai, etc.).

2.6 Sécurité électrique

- N'effectuez que des travaux électriques pour lesquels vous êtes qualifié et autorisé conformément aux procédures établies.
- Mettre hors tension et verrouiller/étiqueter tout l'équipement électrique avant d'effectuer le travail, à moins que le travail à effectuer ne nécessite spécifiquement qu'il soit mis sous tension.
- Les outils, l'équipement d'essai et l'équipement de protection individuelle utilisés lors de l'exécution de travaux électriques doivent être :
    - Approuvé et inspecté par l'entreprise avant chaque utilisation ; et
    - Utilisé, mis à l'essai et réparé conformément aux instructions du fabricant et aux exigences réglementaires ; et
    - Outils et équipements d'essai autorisés pour travailler sur les composants électriques ; et
    - Évalué pour la tension en cours de travail.
- Porter l'équipement de protection individuelle approprié pour effectuer des travaux électriques en toute sécurité conformément aux procédures établies et aux tableaux de l'équipement de protection individuelle (EPI) et des vêtements dans le *IGE* et les bulletins de VIA Rail.
- Ne portez pas de vêtements ou de bijoux conducteurs lorsque vous travaillez avec de l'équipement sous tension électrique.

- N'utilisez ni ne déplacez aucune partie de l'équipement de manutention (c.-à-d. les grues, la flèche aérienne, les ascenseurs à hommes, les plates-formes de travail surélevées, l'équipement mobile/de travail, etc.) plus près que nécessaire, mais jamais plus près que la distance minimale de sécurité des lignes électriques aériennes sous tension.
- Si vous n'êtes pas certain de la tension transportée dans une ligne aérienne, confirmez en communiquant avec l'autorité appropriée de l'entreprise ou la compagnie de services publics d'électricité avant de commencer les travaux.
- Toute ligne électrique aérienne doit être considérée comme sous tension à moins que l'autorité propriétaire de la ligne ou le service public d'électricité responsable de la ligne ne confirme qu'elle n'est pas sous tension et qu'elle a été visiblement mise à la terre. Lorsque la responsabilité du débranchement appartient à VIA Rail, les exigences en matière de cadenassage s'appliquent.

Personnel ou équipement exploité à proximité de lignes électriques aériennes

- Lors de l'exploitation, aucune partie d'un équipement, d'une grue ou de sa charge ne doit être autorisée à s'approcher plus près d'une ligne électrique aérienne que les distances spécifiées dans le tableau 2-1 ci-dessous, à moins que la conduite n'ait d'abord été mise hors tension et visiblement mise à la terre par l'autorité électrique locale responsable de la ligne.
- Tout équipement, grue, élévateur de flèche aérienne ou plateforme de travail élévatrice fonctionnant à la portée de l'équipement de la distance minimale de sécurité (comme il est précisé dans le tableau 2-1 ci-dessous) de toute ligne électrique aérienne, doit avoir un signaleur compétent stationné en tout temps à la vue de l'opérateur, pour avertir l'opérateur lorsqu'une partie de la machine ou de sa charge approche de la distance de sécurité minimale de la ligne électrique.
- Sauf lorsque les lignes de distribution et de transport d'électricité ont été désénergisées et visiblement mises à la terre au point de travail, ou lorsque des barrières isolantes ont été érigées pour empêcher tout contact physique avec les conduites, l'équipement et les grues doivent fonctionner de manière à ce qu'aucune partie de l'équipement, de la grue ou de la charge n'entre dans la distance minimale de sécurité indiquée dans le tableau 2-1.
- Avant de travailler près d'une tour de transmission radio ou d'un équipement électrique à haute tension où une charge électrique peut être induite dans la grue, l'équipement ou les matériaux manipulés, des essais doivent être effectués pour déterminer si une charge électrique est induite sur la grue. La charge induite doit être dissipée par l'application de câbles de mise à la terre ou d'autres moyens efficaces avant que les travailleurs n'entrent en contact avec la charge, et toutes les matières inflammables doivent être retirées de l'aire de travail immédiate.

Tableau 2-1 : Distance de sécurité minimale par rapport aux lignes électriques sous tension

Tension kV	Distance minimale (pi)	Distance minimale (m)
0 to 50	10	3
Plus de 50 à 200	16.6	4.6
Plus de 200 à 250	25	7.6
Plus de 250 à 750	35	10.7
Plus de 750 à 1000	45	13.7

2.7 Stockage des torches

Toutes les torches doivent être conservées dans les trousses de signalisation fermées chaque fois qu'ils ne sont pas utilisées sur l'emprise ferroviaire, pendant que le véhicule automobile est conduit, ou chaque fois que le véhicule à moteur est situé sur une propriété autre que ferroviaire.

Les torches doivent être transportées dans des contenants métalliques compartimentés (trousse de signalisation). Chaque compartiment doit être muni d'un couvercle muni d'un dispositif de verrouillage. Les compartiments doivent être équipés d'un dispositif de verrouillage positif à ressort (trousses de signalisation).

L'efficacité chimique des torches peut se décomposer au fil du temps, si le stockage de ces torches dépasse 36 mois à compter de la date de fabrication, elles doivent être jetées de la manière appropriée.

2.8 Signaux manuels

- Tout objet agité violemment sur ou près de la voie est un signal d'arrêt.
- Les employés doivent avoir des dispositifs de signalisation en bon état de fonctionnement et prêts à être utilisés immédiatement lorsqu'ils peuvent être nécessaires.
- Les feux doivent être utilisés pour signaler la nuit et lorsque les signaux manuels ne peuvent pas être clairement vus.
- En cas de doute sur la signification d'un signal, sur son destinataire ou sur la disparition du signal fixe, celui-ci doit être considéré comme un signal d'arrêt.
- Les signaux doivent être clairs dans leur signification, affichés à partir d'un point qui peut être clairement vu et dans un délai suffisant pour permettre la conformité.
- Un signal de mouvement doit être donné par rapport à l'avant de la machine et donné directement à l'opérateur lorsque cela est possible.

2.9 Sur ou à proximité des voies

- S'attendre à un mouvement d'un train, d'une locomotive, d'une voiture ou de matériel roulant ou d'un véhicule d'entretien à tout moment, sur n'importe quelle voie, dans n'importe quelle direction, en approchant d'un passage à niveau ou en obstruant les voies.
- Assurez-vous que la protection appropriée est en place avant de travailler sur ou à proximité des voies.
- Lorsque des mouvements de train ont lieu sur la voie adjacente, cessez le travail avant l'arrivée de tout mouvement et descendez des véhicules d'entretien.
- Regardez dans les deux sens avant de :
  - Obstruer ou de croiser une voie ou une voie adjacente ;
  - Monter ou descendre l'équipement ou de la machinerie ;
  - Manoeuvrer un aiguillage.

Section 3 Travailler pour VIA Rail

3.1 Directives sur les vêtements de protection et la preparation

Attentes de l'entrepreneur, du signaleur ou de l'employé (syndiqué et non syndiqué)

Étape	Norme
1	Vêtu pour le travail avec l'équipement de protection individuelle (EPI) approprié, pour le travail à effectuer, et ce, pour le briefing de début de quart.
2	Doit se présenter au briefing À L'HEURE au lieu désigné ou au point de rassemblement. Si vous travaillez dans un endroit sans superviseur en service, vous devez être disponible au début de votre poste assigné pour recevoir des directives par téléphone ou par rencontre virtuelle (si nécessaire).
3	Aucun café, journal ou boisson sauf de l'eau n'est permis pendant la séance de briefing.
4	Debout et attentif lors de l'écoute du briefing du superviseur.
5	Prenez note de l'emplacement planifié pour la production ou des travaux de conformité et du temps des blocs de travail, du type de protection, du tâches d'assurance qualité après le travail, des protocoles de rapport et de communication (le cas échéant).
6	Valider la liste des tâches du plan de travail ou des travaux de conformité, planifier un itinéraire efficace vers le site de travail (le cas échéant) et informer le superviseur de toute divergence qui pourrait avoir un impact sur l'achèvement et faire rapport au superviseur.
7	Compléter la séance de briefing et tous les champs obligatoires (selon les exigences), en mettant à jour conformément aux exigences liées aux IGI.
8	Périodes de repas ou pauses prévues selon les ententes collectives ou les règles du travail ou le formulaire d'ordre de service. Lorsque cela est autorisé, les périodes de repas et les pauses prévues DOIVENT être échelonnées afin de ne pas avoir d'impact sur les opérations. (C'est-à-dire pas en plein milieu d'un événement de travail, ou pendant un isolement de voie) et dans des endroits dédiés.
9	Les employés ne doivent pas s'engager dans un travail non productif en attendant du temps de voie ou des affectations de tâches supplémentaires. Tous les retards et le temps non productif doivent être enregistrés et soumis à VIA, et il faut s'assurer que toutes les raisons sont soumises avec précision. Des exemples de travail productif comprennent, entre autres : - Inspection, nettoyage ou graissage des aiguillages, des tringles d'écartement et d'autres composants d'aiguillage. - Vérification et serrage des boulons. - Contrôle des mauvaises herbes et ramassage des déchets ou autre matériel de voie (non lié aux programmes d'immobilisations); - Entretien et organisation des véhicules, nettoyage; et - Organiser et nettoyer les zones de stockage de matériel et les lieux de travail. - Vérifier les barrières du passage et les lumières de passage à niveau pour des dommages et le bon fonctionnement de la signalisation lors du passage d'un train.

10	Les employés doivent travailler jusqu'à la fin du quart de travail assigné conformément à l'entente salariale ou au formulaire d'ordre de service convenu.
11	Soumettre toute la documentation, y compris, mais sans s'y limiter, le rapport quotidien et le rapport de production à la fin du quart de travail, les formulaires de protection, les notes de terrain, la séance de briefing, le rapport d'intervention en territoire LRS (si nécessaire), etc.
12	Entrer toutes les inspections spéciales dans la base de données électronique désignée par VIA.

Attentes envers les superviseurs, représentants de VIA en matière de supervision de Projet

Étape	Norme
1	Être habillé et prêt avant le début de l'heure normale de début de quart à l'endroit où le travail sera effectué ou à l'endroit spécifié pour la séance de briefing avant de commencer le travail.
2	Examiner et valider les informations sur les ordres de marche au ralenti, les appels de service, les interruptions de voie prévues et le bloc de travail disponible, les BM et les travaux prévus.
3	Vérifier le personnel disponible, les vacances approuvées et vérifier de nouveau les impacts sur le personnel provenant d'appels en dehors des heures normales au cours des 12 dernières heures et de toute urgence survenue au cours des 12 dernières heures sur le réseau VIA.
4	Confirmer les plans de travail avec le superviseur ou le représentant de VIA (le cas échéant).
5	Valider la charge de travail en matière de conformité et l'horaire pour le travail qui sera effectué.
6	Confirmer la disponibilité du matériel, du matériel roulant et de l'entrepreneur, ces informations doivent être inclus dans la séance de briefing.
7	S'assurer d'utiliser la dernière version applicable des standards nationaux d'ingénierie de la voie ferrée (*NETS*), des IGI et d'autres documents ou normes de VIA étant pertinents.
8	Mise à jour de la communication, des alertes de sécurité et des bulletins.
9	Le superviseur doit insister sur l'attention des employés pendant le briefing (se tient à l'avant/ne s'assis pas et aucune socialisation de la part des deux parties).
10	Attribuer des tâches spécifiques aux employés avec des attentes concernant la protection des travaux, la préparation et l'inspection des véhicules, ainsi que la préparation du matériel et autres matériaux nécessaires (ex. : gazoline, huile etc.).
11	Demander des commentaires pour évaluer la compréhension du plan.
12	La supervision des employés commence immédiatement après le briefing.
13	S'assurer de la conformité à l'entente salariale et à l'ordre de service signé par VIA.

14	S'assurer que les employés exécutent la liste de travail pour le temps non productif et le temps non productif d'ouverture de session dans le rapport quotidien et soumis à temps à VIA.
15	S'assurer que les chantiers, les véhicules et le matériel roulant sont propres et bien organisés et qu'il n'y a pas de matériaux de voie ou débris à proximité de la voie.
16	S'assurer que les employés travaillent jusqu'à la fin de leur quart de travail conformément à l'entente salariale et aux formulaires d'ordre de service; toute déviation doit être immédiatement signalée au représentant VIA.

3.2 Gestion de la fatigue

Le Cycle de Sommeil

- Le sommeil est une fonction physiologique essentielle qui a un impact sur de nombreux autres domaines importants de fonctionnement (par exemple, l'énergie, l'humeur, l'appétit, la motivation, la concentration, l'efficacité).
- L'adulte moyen a besoin de 6 à 9 heures de sommeil. Obtenir systématiquement moins de 6 heures par nuit entraîne une gamme de conséquences sur la santé et obtenir systématiquement plus de 9 heures entraîne une léthargie et une fatigue excessives.
- Nous avons 2 types principaux de sommeil :
    - Le sommeil paradoxal est caractérisé par le rêve et est l'état dans lequel la restauration de nos fonctions cérébrales et corporelles se produit, y compris la conservation d'énergie et la consolidation de la mémoire; et
    - Le sommeil lent, qui se caractérise par 4 stades de sommeil qui s'approfondissent progressivement du sommeil léger au sommeil réparateur, puis au sommeil profond.
- Les habitudes de sommeil sont influencées par une gamme de facteurs, y compris les niveaux de stress, la baisse de l'humeur et la dépression, l'inquiétude, les problèmes de santé physique, les médicaments. Et s'inquiéter du sommeil.
- La bonne nouvelle, c'est que nos corps sont très résilients et peuvent se remettre d'un déficit chronique de sommeil en quelques jours à une semaine.

Problèmes de sommeil courants

- L'insomnie se caractérise par des difficultés à s'endormir, à rester endormi ou par un réveil matinal précoce. Les personnes souffrant d'insomnie ne se sentent pas reposées au réveil et se sentent fatiguées pendant la journée.
- Le syndrome des jambes sans repos est un trouble sensoriel caractérisé par une envie irrésistible de bouger les jambes (et parfois les bras) en raison de sensations inconfortables, de picotements ou de fourmillements.
- La narcolepsie est un trouble du sommeil rare caractérisé par des périodes fréquentes de somnolence (à la fois des attaques de sommeil graduelles et soudaines), parfois associées à la cataplexie (faiblesse musculaire).
- L'apnée du sommeil est un trouble du sommeil courant, mais sous-diagnostiqué, potentiellement mortel, qui touche principalement les hommes en surpoids. Avoir une circonférence de cou épaisse. Et ils ronflent beaucoup. La caractéristique principale de l'apnée obstructive du sommeil est un blocage partiel des voies respiratoires, provoquant une respiration anormale et des perturbations du sommeil (par exemple, des arrêts répétés de la respiration pendant la nuit).

Humeur, préoccupations et sommeil

- La dépression et l'anxiété sont les conditions de santé psychologique les plus courantes et toucheront 1 adulte sur 4 à un moment donné de sa vie. La dépression et l'anxiété ont toutes deux un impact significatif sur le sommeil.
- Le traitement cognitivo-comportemental (TCC) est le traitement efficace le plus courant pour les problèmes de sommeil, ainsi que pour les problèmes d'humeur et d'inquiétude associés.
- L'inquiétude et l'anxiété font partie intégrante de la vie, mais ce sont l'un des facteurs les plus puissants qui influencent le sommeil. Si vous constatez que des inquiétudes vous empêchent de dormir, il peut être utile de tenir un journal des inquiétudes : levez-vous du lit, notez vos inquiétudes et posez-vous trois questions clés (quelles sont les preuves de cette inquiétude?; quel est le problème à résoudre?; et que puis-je faire maintenant?).
- Les stratégies de relaxation (par exemple, la respiration diaphragmatique, l'imagerie visuelle, la relaxation musculaire progressive peuvent aider à l'endormissement et le maintien du sommeil).

Pratiquer des principes d'hygiène du sommeil efficaces

- Avoir une heure de réveil fixe et cohérente (même les fins de semaine!) est l'un des facteurs les plus importants pour établir un rythme de sommeil régulier. Exposez-vous à la lumière extérieure (par exemple, ouvrez les rideaux) au réveil.
- Si vous avez des problèmes de sommeil, ne faites pas de sieste! Les siestes interfèrent avec la valeur réparatrice du sommeil plus tard dans la nuit. La meilleure stratégie est de se coucher plus tôt ce soir-là.
- Ne consommez pas de caféine après 12 h – 13 h (la demi-vie de la caféine est de 5 heures – ce qui signifie qu'après 5 heures de consommation de caféine, 50 % de la caféine reste dans votre système)
- Ne fumez pas et ne faites pas d'exercice 2 à 3 heures avant le coucher.
- Même une seule consommation d'alcool interfère avec la qualité du sommeil et rend le sommeil moins réparateur.
- Créez une routine de coucher relaxante; prenez du thé décaféiné, du lait chaud ou un bain chaud. Faites une distinction claire entre les activités de jour (alerte) et les activités de nuit (relaxantes).
- Rendez votre environnement de chambre confortable et propice au sommeil (par exemple, procurez-vous des oreillers et de la literie confortables, maintenez une température modérée dans la pièce; assombrissez la chambre).
- Ne regardez pas la télévision, ne mangez pas, ne parlez pas au téléphone, ne vous disputez pas et n'utilisez pas votre ordinateur pendant que vous êtes au lit.
- Si vous ne pouvez pas vous endormir dans les 15 à 20 minutes, levez-vous du lit et ne vous recouchez pas tant que vous n'êtes pas somnolent (pas seulement fatigué).
- Si vous avez des difficultés à identifier les contributeurs aux problèmes de sommeil, il peut être utile de tenir un journal de sommeil pendant 1 à 2 semaines, par exemple, de suivre votre alimentation, vos activités professionnelles et de loisirs, votre niveau de stress et vos heures de coucher et de lever. Tenir un journal peut aider à identifier des modèles et des facteurs qui ont un impact sur le sommeil dont vous n'auriez peut-être pas autrement conscience.

3.3 Se présenter au travail

- Être en forme et reposé.
- Connaître ses tâches et le territoire d'activité.
- Être habillé et prêt pour le travail à temps.
- Si une montre est nécessaire, comparer l'heure à celle d'une source approuvée ou avec le CCF, le contrôleur de la gare de triage ou un autre employé ayant vérifié l'heure de sa montre adéquatement. Mettre la montre à l'heure dès qu'elle a plus de 30 secondes d'avance ou de retard.

3.4 Comportement en service

- Respecter les consignes volontairement et de manière sécuritaire (de première importance dans l'accomplissement du travail). Dans le doute, suivre la voie de la prudence.
- Exprimer l'heure selon l'échelle de 24 heures en énonçant les quatre chiffres. Minuit se dit « 2359 » ou « 0001 ».
- Avoir avec soi une attestation de compétence valide approuvée par VIA Rail.
- Avoir ces documents à portée de main :
  - Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada (REF) ;
  - Indicateur de service applicable, instructions générales et module de chaque subdivision ou gare terminale où ont lieu les activités ;
  - Bulletin sommaire applicable ;
  - Instructions générales d'ingénierie de VIA Rail (le présent document) ;
  - Pour les travaux en voie, normes ferroviaires de VIA Rail, méthodes recommandées de VIA Rail et, au besoin, plans et devis signés et scellés pour le projet en question.
- Connaître et respecter les présentes instructions, le REF, les indicateurs applicables, les règles de sécurité, les politiques et les consignes.
- Fournir toute l'aide nécessaire pour faire respecter les règles et instructions, contacter l'autorité concernée pour toute question et signaler les infractions.
- S'attendre à ce qu'un mouvement se produise ou qu'un véhicule d'entretien sur rail ou un matériel roulant se déplace à tout moment, dans l'un ou l'autre sens, sur quelque voie que ce soit.
- Faire preuve de vigilance pour éviter tout risque de blessure pour soi-même et pour les autres.
- Signaler immédiatement au CCF ou au contrôleur de la gare de triage si l'on sait ou l'on soupçonne qu'une guérite de signalisation a été endommagée ou vandalisée.
- Signaler le plus rapidement possible au CCF, au contrôleur de la gare de triage ou à la personne responsable du territoire si des dispositifs de signalisation d'un passage protégé ne fonctionnent pas correctement.
- Travailler de manière sécuritaire et productive.
- Signaler le plus rapidement possible au CCF, au contrôleur de la gare de triage ou au Service de police de VIA Rail toute situation pouvant nuire à la sécurité, et coopérer dans le but de protéger les intérêts de VIA Rail.
- Obtenir rapidement l'aide nécessaire pour maîtriser une situation nuisible ou dangereuse.

3.5 Dossier de familiarisation avec la voie du corridor de VIA

- Tous les employés de la voie, nouveaux au Réseau de VIA Rail, peu importe leur expérience ferroviaire, devront remplir un dossier de familiarisation.

- Après l'achèvement réussi de la formation d'embarquement, un mentor sera assigné pour commencer la familiarisation sur un territoire. Plusieurs mentors peuvent être utilisés à mesure que l'employé progresse dans une variété de territoires.

- Les mentors accompagneront les nouveaux employés dans une variété de tâches pour acquérir des connaissances et une sensibilisation visuelle pour des opérations ferroviaires sécuritaires dans ces domaines.

- Les inspections de familiarisation de la voie doivent couvrir l'ensemble de la subdivision, du centre d'entretien ou de la gare. Lorsque cela est possible, le sens de la marche devrait être inversé pour une inspection. Le mentor doit être physiquement présent pendant toutes les activités liées à l'application de la protection des voies et signer à la fin.
- Le plan de familiarisation doit comprendre, sans s'y limiter, :
    - La formation en cours d'emploi pour les règles orientées selon l'annexe I des IGI, la liste doit être soumise au représentant de VIA Rail, y compris la feuille de signature.
    - La formation en cours d'emploi pour la voie technique, la signalisation et les communications ainsi que les ponts et structures, la liste doit être soumise au représentant de VIA Rail, y compris la feuille de signature.
    - Des informations supplémentaires sont disponibles sur demande.

Définition d'un plan de familiarisation :

Un plan de familiarisation est une approche ou une stratégie structurée conçue pour aider les individus ou les équipes à se familiariser avec un nouvel environnement, un nouveau processus, un nouvel outil ou un nouveau concept. Ce type de plan comprend généralement des activités, des ressources et des échéanciers visant à garantir une compréhension et une intégration efficaces. Par exemple, dans les environnements ferroviaires, un plan de familiarisation pourrait impliquer des inspections de voies, des visites de triage ou des expériences pratiques pour aider les employés à s'adapter à de nouveaux rôles ou technologies.

Définition d'un mentor :

Un mentor est un conseiller ou un guide de confiance qui fournit du soutien, des conseils et des connaissances pour aider quelqu'un à grandir sur le plan personnel ou professionnel. Les mentors partagent souvent leurs propres expériences et idées pour aider leurs mentorés à surmonter des défis, à développer des compétences et à atteindre des objectifs. Cette relation est généralement basée sur le respect mutuel et peut être formelle (comme dans un programme de travail) ou informelle (comme une correspondance personnelle). Les mentors auront des connaissances et de l'expérience locales (corridor) pour soutenir le plan de familiarisation mentionné ci-dessus.

3.6 Fonctions du contremaître, du sous-contremaître et de ceux qui signent un POV

Un contremaître, un sous-contremaître et ceux qui initialisent un TOP doivent :

- Utiliser une montre indiquant, sur une échelle de 24 heures, les heures, minutes et secondes de manière fiable et l'entretenir de sorte qu'elle n'enregistre pas plus de 30 secondes d'avance ou de retard sur une période 24 heures par rapport à une source approuvée ;
- En cas de changement d'heure, annuler tous les POV et en émettre de nouveaux indiquant l'heure juste ;
- Aux changements d'heure, régler sa montre à l'heure juste et comparer immédiatement à la source approuvée ou avec le CCF, le contrôleur de la gare de triage ou un autre employé ayant vérifié l'heure de sa montre adéquatement.

3.7 Les employés régis par le REF se réfèrent aux règles d'exploitation applicables et aux instructions spéciales de l'indicateur de service local

Lors de l'exploitation, du contrôle, de l'assistance ou de supervision du mouvement d'un matériel roulant en voie non régi par les règles d'exploitation, l'utilisation de dispositifs de communication fournis par la société est interdite, sauf lorsque :

- Le matériel est complètement immobilisé ;
- L'employé n'obstrue aucune voie ;
- L'employé vérifie auprès de tous les employés concernés que cette utilisation ne nuira à aucune tâche de sécurité.

Lors de l'exploitation, du contrôle, de l'assistance ou de la supervision du mouvement d'un matériel roulant hors voie, l'utilisation de dispositifs de communication fournis par la société est interdite, sauf lorsque :

- L'employé n'obstrue aucune voie ;
- L'employé vérifie auprès de tous les employés concernés que cette utilisation ne nuira à aucune tâche de sécurité.

Lors de l'exécution d'un travail physique, selon la définition du présent document ou d'un superviseur sur place, l'utilisation de dispositifs de communication fournis par la société est interdite, sauf lorsque :

- Tout travail physique a cessé ;
- L'employé n'obstrue aucune voie ;
- L'employé vérifie auprès de tous les employés concernés que cette utilisation ne nuira à aucune tâche de sécurité.

N.B. : Les dispositifs de communication fournis par la société n'incluent pas les dispositifs directement liés à la sécurité ferroviaire (p. ex. : radios de locomotive).

L'utilisation de dispositifs de communication personnels est toujours interdite, sauf :

- Dans un endroit sécuritaire pendant les périodes officielles de pause et de dîner ;
- Dans un endroit désigné par un superviseur sur place ou par une affiche ;
- Lorsqu'ils ne sont pas utilisés, les dispositifs de communication personnels doivent être éteints et les écouteurs retirés, et le tout doit être rangé hors de portée dans un endroit désigné par le superviseur (ou à tout le moins, ne pas être conservé sur sa personne).

Exceptions : Un dispositif de communication peut être utilisé :

- À tout moment pour signaler une urgence ou aviser d'une situation dangereuse ;
- Par le personnel d'intervention en cas d'urgence, lorsqu'il est sécuritaire de le faire, avec l'autorisation du superviseur du chantier, et après une réunion d'information avec les autres employés et entrepreneurs concernés ;
- À tout moment par le Service de police de VIA Rail ;
- Par les passagers (sauf là où la loi ou la réglementation l'interdit) d'un véhicule de la société, de matériel roulant en voie ou de matériel roulant mobile, uniquement lorsqu'ils n'assistent pas le conducteur et que ce dernier le juge sécuritaire ;
- Dans un bureau ou un endroit similaire approuvé par le superviseur ou le responsable.

Section 4 Qualifications

Les employés travaillant pour VIA Rail doivent se conformer aux exigences ci-dessous. Les exemptions ne peuvent être accordées que par le Service de l'infrastructure de VIA Rail ou son représentant en cas d'urgence.

Tous les bulletins doivent être lus et accusés de réception dans les 30 jours suivant la publication

Toutes les qualifications seront révoquées dans les 30 jours suivant la date d'expiration de la dernière certification, à moins qu'une confirmation écrite de VIA n'ait été émise pour prolonger les qualifications dans des circonstances et des conditions particulières.

Tableau 4-1 : Aperçu des qualifications

Cours Nom	Cours Durée	Valide Durée	Note de passage	Durée de l'examen	Questions d'examen
REF	32 heures (4 jours)	3 ans	90 %	2 heures (120 min.)	100
NETS	24 heures (3 jours)	3 ans	90 %	3 heures (180 min.)	60
IGI	8 heures (1 jour)	3 ans	90 %	1,5 heure (90 min.)	50
MRR	4 heures (0,5 jour)	1 an	90 %	1 heure (60 min.)	20
LRS	8 heures (1 jour)	1 an	90 %	2,5 heures (150 min.)	50
PSAS	24 heures (3 jours)	3 ans	90 %	1,5 heure (90 min.)	50

REF – Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada

NETS – Standards nationales d'ingénierie de la voie ferrée

IGI – Instructions générales d'ingénierie

MRR-MRR – Mouvements sur des rails rompus

LRS – Long rail soudé

PSAS – Programme de supervision des activités de soudage

4.1 Qualification des employés – Métiers et matériel hors voie

- Les employés doivent être qualifiés pour les postes qu'ils occupent à moins d'être mentorés par un employé qualifié à des fins de formation.
- Les employés doivent avoir avec eux un document prouvant qu'ils ont la formation et la qualification requises pour les tâches effectuées sur la propriété de VIA Rail.

4.2 Qualification des conducteurs – matériel en voie

- Les conducteurs doivent être qualifiés pour l'entretien, l'utilisation et la maintenance du matériel utilisé.
- Les conducteurs doivent avoir l'attestation de qualification avec eux pendant le travail.
- Les conducteurs doivent avoir suivi la formation sur la protection des travaux en voie et des véhicules d'entretien sur rail, conformément au *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada*, et détenir une carte de certification REFC valide.

4.3 Exigences pour les contremaîtres (compétences)

- La personne assurant la protection doit bien connaître les exigences en la matière pour la zone de travaux.
  - Le contremaître doit être qualifié pour différents types de protection, y compris la protection par sentinelle, la protection pour travailleur isolé et la protection adéquate conformément au *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada*.
  - Le contremaître responsable des travaux en voie, des véhicules d'entretien sur rail ou des mouvements doit avoir l'autorité requise pour le type de voie.

4.4 Exigences pour les entrepreneurs

- L'entrepreneur doit nommer un responsable de la sécurité que VIA Rail pourra contacter pour toute question ou demande de sécurité.
- L'entrepreneur doit fournir à VIA Rail une liste des employés qui travaillent ou pourraient travailler sur la propriété de VIA Rail ainsi que leur qualification. En plus du nom complet et de la date de naissance de l'employé, doivent figurer sur la liste :
  - Les dates de réussite de la formation ;
  - Les dates d'échéance pour une formation d'appoint et une nouvelle certification ;
  - Le nom et la qualification du formateur.

VIA Rail n'accepte que les qualifications au REF attribuées par un formateur approuvé par VIA Rail.

- Lorsqu'ils sont sur la propriété de VIA Rail, les employés doivent avoir avec eux un document prouvant qu'ils ont réussi la formation. Les employés ne figurant pas sur la liste fournie par l'entrepreneur ou qui n'ont pas de preuve de qualification ne pourront pas entrer sur la propriété de VIA Rail.
- L'entrepreneur doit informer ses employés des normes et politiques de VIA Rail et leur fournir des exemplaires à jour de celles-ci, y compris les derniers changements et errata.
- Pour faire autoriser l'accès de nouveaux employés à la propriété de VIA Rail, en plus des exigences de la **Section 2**, suivre le processus suivant :
  - L'entrepreneur doit fournir le nom et la qualification des employés au service des infrastructures de VIA Rail ;
  - L'entrepreneur doit attendre que VIA Rail ait accepté la qualification des nouveaux employés avant de laisser ces derniers accéder à la propriété.
- L'entrepreneur doit fournir un plan de sécurité au service des infrastructures de VIA Rail, y compris les éléments suivants :
  - Programme de prévention des blessures ;
  - Utilisation sécuritaire des véhicules d'entretien sur rail ;
  - Plan de respect des limites d'autorisation sur la voie ferrée ;
  - Méthode spécifique d'assurance de la conformité et processus de vérification ;
  - Évaluation des risques sur le terrain.

4.5 Exigences pour VIA Rail

- VIA Rail doit assurer la protection de la voie pour les entrepreneurs, sauf dans des cas précis autorisés par le service des infrastructures de VIA Rail.
- Tous les employés doivent être formés en premiers soins.
- Tous les employés formés sur les directives d'inspection de la voie doivent également être certifiés pour les mouvements sur rail rompu.
- VIA Rail doit indiquer le niveau de formation requis, notamment pour les éléments mentionnés dans les tableaux ci-dessous.

4.6 Exigences de formation par postes

- Les employés qui travaillent pour VIA Rail doivent se conformer aux exigences ci-dessous. Les exemptions ne peuvent être accordées que par le Service de l'infrastructure de VIA Rail ou son représentant en cas d'urgence.
- L'achèvement réussi des normes nationales de la voie d'ingénierie (NETS) (y compris la preuve d'expérience), des instructions générales d'ingénierie (IGE, du mouvement sur des rails brisés (MRR), du soudage, des méthodes recommandées (MR), des géorisques, des dangers environnementaux, de la gestion continue des rails soudés (LRS) sera requis pour tous les postes critiques pour la sécurité spécifiés.
- **L'achèvement réussi de MRR et de la gestion des LRS sont valides pour 1 an**. Une remise à niveau doit être prise chaque année (août/septembre/octobre) pour le MRR dans le cadre du plan de préparation à l'hiver. Les qualifications ne sont valides que sur le réseau appartenant à VIA.
- Réussite de la formation NETS (y compris la preuve d'expérience), IGE, MR et Géorisques et dangers environnementaux sont valides pour 3 ans. Les qualifications ne sont valides que sur le réseau appartenant à VIA.
- VIA ne sera pas responsable des frais liés à la formation ou aux heures de travail de l'employé à la suite de la formation. La formation sera faite aux frais de l'entrepreneur. Aucun enregistrement ou capture d'écran n'est autorisé, et le matériel est la propriété de VIA et ne sera pas partagé.
- VIA Rail ne sera pas responsable des coûts liés à la formation ou aux heures de travail en cause. La formation se fera aux frais de l'entrepreneur.
- Les notes entre 88 et 90 % reçoivent une révision avec l'instructeur avant l'attribution des qualifications :
    - 1er échec – le cours peut être repris à la prochaine séance disponible, mais pas moins de 3 mois;
    - 2e échec – vous ne serez pas autorisé à opérer des machines ou à prendre des protections sur la voie et vous aurez des tâches restreintes. Vous devrez travailler sous la supervision d'un employé qualifié, et vous serez sous un plan de rendement jusqu'à ce que le cours soit repris lors de la prochaine séance disponible.

4.6.1 Activités sur la voie

- Tout le personnel impliqué dans des activités sur ou hors des voies doit se conformer aux exigences ci-dessous.
- Toute exemption ou adaptation doit être validée à l'avance par écrit par le représentant de VIA.

Tableau 4-2 : Exigences de formation pour les activités sur la voie

Titre	EXP	NETS	IGI	eRailSafe™	REF	Véhicule dentretien	MRR	PSAS	Soudage	Gestion du LRS	Danger géologique
Superviseur de la voie	1	X	X	X	X	X	X	X	NON	X	X
Superviseur adjoint de la voie	1	X	X	X	X	X	X	X	NON	X	X
Contremaître	2	X	X	X	X	X	X	NON	NON	X	NON
Agent de la voie et ouvrier de la voie	0	NON	X	X	NON	NON	NON	NON	NON	NON	NON
Opérateur de machine (déneigement)	2	X	X	X	X	X	NON	NON	NON	NON	NON
Soudeur	3	X	X	X	X	X	X	NON	X	X	NON

* = Nombre minimum d'années d'expérience en inspection ou en travaux en voie.

4.6.2 Activités de S et C

- Tout le personnel participant aux activités de S et C doit se conformer aux exigences ci-dessous.
- Toute exemption ou adaptation doit être validée à l'avance par écrit par le représentant de VIA.

Tableau 4-3 : Exigences en matière de formation des activités de S et C

Titre	EXP	IGI	REF	eRailSafe™	MRR	Protection contre les chutes	GI / SCP	Operation de machinerie de la voie
Superviseur du S &C	5	X	X	X	X	X	X	X
Coordinateur/Testman	3	X	X	X	X	X	X	X
Technicien	3	X	X	X	X	X	X	X
Préposé aux signaux	2	X	X	X	X	X	X	X
Opérateur de machine	2	X	X	X	NON	NON	NON	X
Aide	0	X	NON	X	NON	X	NON	NON

* = Nombre minimal d'années d'expérience dans l'inspection et/ou le travail de S & C.

4.6.3 Activités sur les structures

- Ces exigences concernent les ponts, les ponceaux, les murs de soutènement, les tours radio et toute autre structure nécessitant une expertise en génie civil.
- L'ingénieur désigné des ponts et des structures doit être un ingénieur civil spécialisé dans les structures ferroviaires de la région du Québec ou de l'Ontario.
- Tout le personnel impliqué dans les activités de structure doit se conformer aux exigences ci-dessous.
- Toute exemption ou adaptation doit être validée à l'avance par écrit par le représentant de VIA.

Tableau 4-4 : Activités sur les structures : Exigences en matière de formation

Titre	EXP	IGI	eRailSafe™	REF	Operation de machinerie de la voie	VAB	Danger géologique	PSSB	PGSC
Ingénieur désigné des ponts et des structures	Dépend du PGSB	X	X	X	NON	NON	X	X	X
Inspecteur	Dépend du PGSB	X	X	X	NON	NON	X	X	X
Opérateur de machine	2	X	X	X	X	X	NON	X	X
Superviseur de projet	Dépend du PGSB	X	X	X	NON	NON	X	X	X

* = Nombre minimal d'années d'expérience dans l'inspection ou l'entretien de ponts et de structures ferroviaires.

4.6.4 Activités de protection en voie

- Tout le personnel participant aux activités de protection en voie doit se conformer aux exigences ci-dessous.
- Toute exemption ou adaptation doit être validée à l'avance par écrit par le représentant de VIA.

Tableau 4-5 : Exigences en matière de formation pour la protection en voie

Titre	EXP*	NETS	IGI	eRailSafe™	REF	Operation de machinerie de la voie	MRR	PSAS	Soudage	Gestion du LRS	Danger géologique	Danger environnemental
Signaleur	1	X	X	X	X	X	X	NON	NON	NON	NON	X
Flagman (R)	1	NON	X	X	X**	NON	NON	NON	NON	NON	NON	NON

* = Nombre minimal d'années d'expérience dans l'inspection et/ou les travaux sur la voie.
** = Qualifications du REF complétées pour le repérage restreint.

4.6.5 Calendrier des formations de VIA

Tableau 4-6 : Horaire de formation

Titre	NETS	IGI	eRailSafe™	REF	MRR	PSAS	Gestion du LRS	Danger géologique	Danger environnemental
Calendrier	T1 et T4	T1 et T4	À tout moment	T1 et T4	T1 et T4	T2	T4	T4	T4

4.6.6 Exigences supplémentaires en formation

Tableau 4-7 : Gestion de projet des exigences de formation sur les activités

Titre	EXP	NETS	IGI	eRailSafe™	REF	Véhicule dentretien	MRR	PSAS	Soudage	Gestion du LRS	Danger géologique	Danger environnemental
Gestionnaire de projet	1	NON	X	X	X	NON	NON	NON	NON	NON	X	X
Gestionnaire de projet (expert-conseil)	1	NON	X	X	X	NON	NON	NON	NON	NON	X	X

Tableau 4-8 : Exigences de formation en contrôle de la végétation

Titre	NETS	IGI	eRailSafe™	REF	Véhicule dentretien	MRR	PSAS	Soudage	Gestion du LRS	Danger géologique	Danger environnemental
Techniciens	NON	X	X	NON	X	NON	NON	NON	NON	NON	X
Opérateur de véhicule d'entretien	NON	X	X	X	X	NON	NON	NON	NON	NON	X

Tableau 4-9 : Exigences de formation en métiers pour les installations

Titre	EXP	NETS	IGI	eRailSafe™	REF	Véhicule dentretien	MRR	PSAS	Soudage	Gestion du LRS	Danger géologique	Danger environnemental
Non limité aux employés de VIA : c.-à-d. plombier, tuyauteur, électriciens (tous niveaux), techniciens de CVC, techniciens de portes basculantes, etc.	1	NON	X	X	NON	NON	NON	NON	NON	NON	NON	X
Non limité aux entrepreneurs : c.-à-d. plombier, tuyauteur, électriciens (tous niveaux), techniciens de CVC, techniciens de portes basculantes, technicien de plateforme à monter les roues, techniciens d'extincteurs, techniciens de grues et de treuils, etc.	1	NON	X	X	NON	NON	NON	NON	NON	NON	NON	X
Agent de police	1	NON	X	X	NON	NON	NON	NON	NON	NON	NON	X
Agents de sécurité (Agents de police externes)	1	NON	X	X	NON	NON	NON	NON	NON	NON	NON	X

Tous les métiers énumérés dans le tableau 4-9 peuvent être tenus de suivre une formation conformément aux tableaux ci-dessus.

Tableau 4-10 : Noms commerciaux des installations

MONTRÉAL	Centre de maintenance de Toronto (CMT)/ Centre de maintenance de Vancouver (CMV)/ Centre de maintenance de Winnipeg (CMW)
Apprenti D.E.M. de niveau 3 (Centre de maintenance de Montréal [CMM])	Ingénieur de l'installation (CMT)
Ouvrier qualifié – Chef d'équipe	Spécialiste de l'entretien apprenti de niveau 2 (CMT)
Mécanicien de moteur diesel (CMM) certifié	Agent, Gestion des installations (CMT)
Électricien – Spécialiste en CVC (CMM) certifié	Gestionnaire d'installations (CMV)
Électricien – Chef d'équipe (CMM) certifié	Gestionnaire principal, gestion des installations (CMT/CMV/CMW)
Électricien (CMM) – Certifié	
Concierge (EM)	
Technicien de voiture ferroviaire (CMM) certifié	
Superviseur, gestion des installations	
Chef principal, Projets et gestion des installations	

4.7 Normes de qualification pour les candidats à la formation des formateurs

Le ou les cours de formation requis pour qu'une personne soit admissible à une catégorie professionnelle sont les cours de formation décrits par le service de l'infrastructure de VIA. Le ou les cours de formation ou les parties qui s'y déroulent, portant sur tous les travaux liés aux travaux ferroviaires, y compris, mais sans s'y limiter, la conception, la construction, l'évaluation, l'entretien, l'exploitation de l'équipement et / ou les modifications.

Les entrepreneurs et/ou leurs représentants ne doivent pas qualifier une personne pour une catégorie professionnelle à moins qu'elle n'obtienne une note globale d'au moins 95 pour cent dans le(s) cours de formation requis.

Définitions

Reviseur définit un employé ou un dirigeant d'une compagnie de chemin de fer qui est qualifié pour examiner les employés.

Catégorie professionnelle ferroviaire désigne tous les métiers, mais sans s'y limiter, la signalisation, la voie, les ponts et les structures nécessaires à l'entretien, à la construction, à l'inspection et/ou aux modifications.

La formation en chantier s'entend de l'instruction donnée à un employé par une compagnie de chemin de fer dans l'environnement de travail approprié à la catégorie professionnelle de l'employé.

Instructeur de formation en chantier s'entend d'un employé ou d'un dirigeant d'une compagnie de chemin de fer qui est qualifié pour donner des instructions aux employés.

Les ouvrages ferroviaires, y compris, mais sans s'y limiter, désignent :

- La construction ou la modification de ponts et de ponceaux ferroviaires d'une portée totale supérieure à 19,7 pi (6 m) et de tunnels ferroviaires ;
- La construction ou la modification de structures situées au-dessus ou au-dessous d'une ligne de chemin de fer par une partie autre qu'une compagnie de chemin de fer, mais à l'exclusion d'une mine ou d'un puits de pétrole ou de gaz ;
- La construction ou la modification de passages à niveau pour l'usage public, y compris l'installation ou la modification de systèmes d'avertissement aux passages à niveau, mais à l'exclusion de l'installation ou de la modification de panneaux de signalisation pour les passages à niveau ; et
- La construction ou la modification de tout ouvrage de voie pouvant avoir une incidence sur le drainage sur un terrain adjacent au terrain sur lequel est située une ligne de chemin de fer.

Normes de qualification pour les instructeurs de formation en chantier

Les entrepreneurs et/ou leurs représentants ne doivent pas, pour toutes les catégories professionnelles, qualifier une personne à titre d'instructeur de formation en chantier dans n'importe quel domaine de formation, à moins qu'elle ne satisfasse aux exigences de qualification pour cette catégorie professionnelle et qu'elle ait réussi le ou les cours de formation requis avec une note globale d'au moins 95 %.

Normes de qualification pour les instructeurs de formation en classe

Les entrepreneurs et/ou leurs représentants ne doivent pas se qualifier en tant qu'instructeur de formation en classe à moins que cette personne n'ait obtenu une note d'au moins 95 pour cent lors d'un examen écrit sur ce sujet.

Normes de qualification pour les reviseurs

Tout employé ou agent d'un entrepreneur et/ou son représentant qui doit devenir un instructeur de formation en chantier ou en classe doit passer l'examen sur la plateforme de formation de VIA, avec une certification à suivre une fois que toutes les qualifications sont téléchargées et approuvées.

La plateforme de formation de VIA doit être utilisée pour suivre tous les cours de formation actuels décrits par le service de l'infrastructure de VIA pour chaque catégorie professionnelle.

Un employé ou un dirigeant d'un entrepreneur et/ou son représentant qui est un instructeur de formation en chantier ou un instructeur de formation en classe, est qualifié pour agir à titre de reviseur sur ces cours de formation, sur lesquels l'employé ou l'agent est qualifié pour donner des instructions.

Une lettre d'approbation officielle du service de l'infrastructure de VIA est requise, confirmant que l'instructeur pour la formation en chantier ou en classe a terminé avec succès tous les cours de formation et est actuellement en règle.

Programmes de formation et de consultation

- Les entrepreneurs et/ou leurs représentants doivent établir des programmes de formation des employés pour chaque catégorie professionnelle ferroviaire.
- Les entrepreneurs et/ou leurs représentants doivent établir et modifier ses programmes de formation des employés en consultation avec le service de l'infrastructure de VIA pour toutes les catégories professionnelles ferroviaires.
- Dans les 90 jours suivant la mise en place de ce règlement, les entrepreneurs et/ou leurs représentants doivent déposer auprès du Service de l'infrastructure de VIA une description de tous les cours de formation des employés relatifs à chaque catégorie professionnelle ferroviaire.
- Dans les 90 jours suivant tout changement apporté à un programme de formation des employés, les entrepreneurs et/ou leurs représentants doivent déposer auprès du service de l'infrastructure de VIA une description du changement.

Établissement de rapports

- Pour chaque année civile, au plus tard le 31 mars de l'année suivante, les entrepreneurs et/ou leurs représentants doivent soumettre un rapport complet sur ses cours de formation aux employés au service de l'infrastructure de VIA.
- Les rapports devront préciser :
  - Le nombre total d'employés dans chaque catégorie professionnelle ferroviaire ;
  - Le nombre total d'employés qui ont reçu une formation dans chaque catégorie professionnelle ;
  - Le nombre d'employés qui ont reçu une formation et qui ont réussi à satisfaire aux exigences de formation pour chaque catégorie et le nombre d'employés qui n'ont pas satisfait aux exigences en matière de formation ; et
  - Toute technique ou tout dispositif nouveau ou amélioré adopté dans les programmes de formation des employés des entrepreneurs et/ou de leurs représentants.

4.8 Définitions des cours de formation

Standards nationaux d'ingénierie de la voie ferrée pour le service passagers (*NETS*)

VIA-0824-NETSCPS

Ces règles prescrivent des exigences minimales de sécurité pour les voies ferrées à écartement standard réglementées par le gouvernement fédéral. Les règles spécifient les limites de certaines conditions de voie existante en isolement. Un chemin de fer peut adopter des exigences supplémentaires ou plus strictes que celles contenues dans ces règles.

Si vous trouvez une condition qui n'est pas conforme aux Règlement concernant la sécurité de la voie (TC) ou aux Standards nationaux d'ingénierie de la voie ferrée pour le service passagers de VIA Rail (*NETS*), vous avez une responsabilité légale d'agir. Vous devez :

- Réparer – avec protection, résoudre le problème immédiatement, ou
- Réduire – placer un ordre de marche au ralenti (OMR) à une classe de voie inférieure qui permet l'état de la voie, ou
- Retirer – arrêter les opérations, retirer la voie du service.
- Enregistrer – Lorsque la voie est sécuritaire, enregistrer le défaut et les mesures correctives dans le Bloc-notes numérique de suivi des voies (DTN).

Instructions générales d'ingénierie de VIA Rail (*IGI*)

VIA-080124-GEICPS

Les Instructions générales en ingénierie ont pour objet de veiller à ce que les voies appartenant à VIA Rail et exploitées par elle soient construites et entretenues à l'aide de méthodes sécuritaires, rentables et efficaces pour respecter les délais d'exécution des projets et atteindre les objectifs de rendement opérationnel en temps opportun. De plus, une approche uniforme dans l'application des normes de voie appartenant à VIA Rail doit réduire les différends pendant les phases de conception et de construction d'un projet, améliorer la sécurité à long terme, la fiabilité et prolonger la durée de vie utile de l'infrastructure de voie.

e-RAILSAFE CANADA

Elle est une solution innovante basée sur le Web qui aide les administrateurs de l'industrie ferroviaire canadienne à rationaliser les tâches administratives de routine associées à la gestion de la sécurité et de la sûreté au travail.

Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada (*REF*)

Les employés régis par le Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada doivent recevoir une formation et réussir les examens requis applicables à leur classification d'emploi à des intervalles ne dépassant pas une période de trois ans. Les employés détenant un certificat de règles valide doivent suivre un cours de recertification et réussir les examens requis avant la date d'expiration. Les employés doivent informer leur superviseur au moins 25 jours avant la date d'expiration s'ils n'ont pas été programmés pour assister à un cours de recertification.

Circulation sur des rails rompus (*MRR*)

Chaque entreprise ferroviaire doit s'assurer qu'une personne autorisant les mouvements à passer sur un rail rompu est qualifiée et certifiée :

- identifier les incompatibilités des extrémités de rail, les défauts de rail, l'état des traverses de voie, la surface de la voie, les défauts d'écartement et d'alignement;
- sur les exigences de la Partie II, sous-partie D, section III (a) (2) du RSV.

Pour minimiser les retards, il existe des situations où un mouvement peut être effectué sur un rail rompu, des éclisses brisées ou un retrait de rail sans effectuer de réparation permanente.

Pour la certification concernant la circulation sur des rails rompus (*MRR*), les participants doivent détenir une qualification **d'Inspecteur de voie** ou de **préposé aux signaux** ou supérieure au minimum et réussir un examen démontrant une compétence de 90 %.

Gestion du long rail soudé (LRS)

VIA Rail Canada a des voies munies de LRS sur un itinéraire clé où les trains circulent à une vitesse de catégorie 3 ou plus. Par conséquent, un plan de gestion du LRS a été élaboré. La formation comprend des exigences complètes en matière d'installation, d'inspection et d'entretien pour le LRS. Le Plan de gestion du LRS sera approuvé par un ingénieur professionnel.

Section 5 Généralités et responsabilités

5.1 Contremaîtres – Règles et responsabilités

5.1.1 Responsabilité en matière de sécurité

Les contremaîtres doivent :

- S'assurer que leurs employés travaillent en toute sécurité et conformément à cette IGI et à tous les règles et règlements applicables;
- Faire rapport à leurs superviseurs sur tout échec, accident, blessure, négligence ou mépris intentionnel des règles de sécurité et des pratiques de travail sécuritaires qui attirent l'attention du contremaître;
- Ne pas effectuer de travaux qui pourraient rendre la voie principale dangereuse pour le passage des trains à vitesse normale, à moins que le contremaître ne fournisse d'abord une protection adéquate des travaux conformément aux règles. Lorsque des travaux sont effectués sur une voie adjacente à une voie principale, le contremaître doit s'assurer que la protection appropriée est fournie, tant contre les trains sur la voie adjacente où l'équipe travaille que contre les trains sur la voie principale. IMPORTANT : Cette règle inclut tout travail qui implique l'utilisation de crics relève-voie entre les rails d'une voie principale;
- S'assurer que les nouveaux matériaux ou les matériaux de rebut ne soient pas laissés dans un endroit où ils présentent un danger pour les trains, les employés ou le grand public, ou où ces matériaux pourraient bloquer ou polluer les systèmes de drainage.
- Les rubans à mesurer en métal ou d'autres appareils en métal ne doivent pas entrer en contact avec le rail de quelque voie que ce soit. Il est interdit de marcher ou de poser le pied sur un rail, un aiguillage, un mécanisme d'enclenchement ou tout autre appareil de voie.

5.1.2 Responsabilités envers les employés

- Le contremaître est responsable des employés sous sa supervision et doit assumer les responsabilités suivantes :
  - S'assurer que les employés comprennent leurs tâches et les exécutent correctement ;
  - Signaler les employés faisant preuve d'imprudence, de négligence, d'incompétence ou d'inconduite et, à sa discrétion, recommander des mesures disciplinaires. Assigner clairement aux employés les tâches (inspection de la voie, protection des passages à niveau, etc.) nécessaires pour assurer la sécurité des voies, des structures, des trains et des véhicules routiers. S'assurer que les employés comprennent parfaitement les signaux à mains, les drapeaux et les signaux lumineux ainsi que les méthodes de protection de la voie régies par les règles et les instructions spéciales ;
  - Trouver et assigner des tâches pendant les temps morts pour assurer la productivité ;
  - **Remplir les rapports de production journalière** chaque jour conformément aux instructions en vigueur. Les rapports de temps, de matériaux et autres doivent être soumis au service des infrastructures de VIA Rail sans retard.
- Lorsqu'un employé quitte son emploi, remplir immédiatement une feuille de temps (temps travaillé par l'employé) et la remettre à son superviseur, pour que le certificat de cessation d'emploi (dossier d'emploi) puisse être envoyé à l'employé dans les délais prescrits par la loi.

5.1.3 Responsabilité quant aux travaux exécutés

- Le contremaître doit personnellement superviser les travaux dont il est responsable et s'assurer qu'ils sont exécutés conformément aux normes, instructions, plans-normes, plans spéciaux et devis applicables.
- Le contremaître ne peut exécuter des tâches qu'après s'être assuré de la sécurité des employés sous sa supervision.

5.1.4 Responsabilités environnementales

- Le contremaître doit éliminer les déchets conformément à la réglementation environnementale. Dans le doute, il doit consulter ses superviseurs.
- Le contremaître doit obtenir le permis requis avant de brûler des matériaux usés ou des déchets.

5.1.5 Responsabilités quant à la prévention et à la maîtrise des incendies

Dès qu'un incendie non maîtrisé se déclare sur l'emprise ou à proximité, le contremaître doit :

- S'y rendre immédiatement avec tous les employés disponibles n'étant pas en train d'exécuter des travaux immédiatement nécessaires pour la sécurité des trains et ;
- Tenter d'éteindre le feu, tant et aussi longtemps que nécessaire ou jusqu'à l'arrivée des intervenants en incendie;
- Veiller à ce que les employés aient à leur disposition le matériel de lutte contre l'incendie requis (et toute instruction spéciale de l'inspecteur de la sécurité ferroviaire ou d'un officier pompier) pendant la saison des incendies désignée dans leur région.

5.1.6 Responsabilités quant au matériel

- Le contremaître est responsable des véhicules, de l'équipement, des outils et des matériaux sous sa supervision et doit s'assurer qu'ils sont utilisés et entretenus correctement et économiquement.

  Le contremaître doit :

  - Veiller à ce que les employés sous sa supervision aient les outils et l'équipement autorisés et requis pour l'exécution de leurs tâches ;
  - Signaler les pertes et vols et ne jamais donner d'outils, de matériaux ou d'équipement ni les prêter sans autorisation ;
  - Prévoir les besoins en outils, matériaux et équipement et en aviser son superviseur.
- Lorsque des outils, des matériaux ou de l'équipement endommagés sont reçus ou trouvés, le contremaître doit le rapporter en détail à son superviseur.
- Le contremaître est responsable de l'entretien et de la propreté des installations d'entreposage des outils sous sa supervision et, le cas échéant, doit veiller à ce que les outils, les matériaux et l'équipement soient organisés conformément aux plans-normes applicables.
- Le contremaître doit veiller à ce que les **formulaires d'inspection quotidienne des véhicules** soient soumis à VIA Rail pour tout le matériel roulant sous sa supervision.

5.2 Contremaître d'entretien de la voie – Règles et responsabilités

5.2.1 Généralités

- Le contremaître d'entretien de la voie :
  - Doit suivre les règles et instructions de la section 5.1, ci-dessus ;
  - Est responsable de l'exécution complète des travaux relatifs à la maintenance, à la sécurité et à l'entretien adéquat du sol, des routes et des voies sur les emprises et dans les gares de triage et les stations.
- Le contremaître d'entretien de la voie doit s'acquitter de ses fonctions conformément aux présentes instructions, aux *Standards nationales d'ingénierie de la voie ferrée pour le service passagers* de VIA Rail applicables, aux plans-normes et à toutes les règles et instructions spéciales.
- Le contremaître d'entretien de la voie est sous l'autorité du superviseur de la voie, dont il reçoit ses instructions et ses assignations.

5.2.2 Inspection de la voie et de l'emprise

Lorsque le superviseur de la voie lui demande d'inspecter la voie et l'emprise, le contremaître d'entretien de la voie doit effectuer les inspections conformément aux *Standards nationales d'ingénierie de la voie ferrée pour le service passagers*, aux méthodes recommandées de VIA Rail, à la réglementation applicable au type de voie inspectée et à toutes autres instructions applicables.

5.2.3 Protection d'urgence des mouvements

En situation d'urgence, le contremaître d'entretien de la voie (et tout employé dont l'assistance est requise) doit prendre toutes les précautions nécessaires pour protéger les mouvements sur son territoire.

5.2.4 Intervention en cas d'incident

- S'il en reçoit l'ordre, le contremaître d'entretien de la voie doit se rendre sans tarder sur les lieux d'un incident et porter assistance.
- Jusqu'à l'arrivée du chef cantonnier ou de son adjoint, le contremaître d'entretien de la voie responsable du territoire où l'incident a eu lieu doit assumer les responsabilités du chef cantonnier : prendre en charge le personnel et l'équipement, coopérer avec les autres superviseurs et travailler au rétablissement complet du service.

5.2.5 Signaux et joints isolants

- Le contremaître d'entretien de la voie ne doit pas nuire au fonctionnement des signaux (signaux d'enclenchement, signaux de canton, signaux de passage à niveau ou autres). Tout travail pouvant nuire au fonctionnement de ces dispositifs doit être exécuté sous la direction et avec l'aide de l'agent d'entretien de la Signalisation et des communications.
- Tout travail nécessitant le déplacement ou le remplacement de joints isolants doit être approuvé par le service Signalisation et communication.

5.2.6 Situations nécessitant une intervention

Le contremaître d'entretien de la voie, dans le cadre de ses fonctions habituelles, doit être vigilant afin de détecter les dangers potentiels. Les activités et situations suivantes doivent être consignées par le superviseur d'entretien de la voie et signalées au service des infrastructures de VIA Rail au besoin :

- Toute situation nuisant à l'utilisation sécuritaire de la voie par les trains et le matériel roulant à vitesse normale ;
- Toute situation pouvant présenter un risque pour les employés ou la population ;
- Toute intrusion de personnes ou de véhicules sur la propriété de VIA Rail ;
- Toute occupation non autorisée de la propriété de VIA Rail par des matériaux, des installations ou des équipements de services publics. Le contremaître d'entretien de la voie doit donc connaître les limites de l'emprise sur son territoire ;
- Tout travail effectué sur une voie du territoire du contremaître d'entretien de la voie ou à proximité de celle-ci et pouvant nuire à la sécurité de la voie principale pour les mouvements à vitesse normale, même s'il est exécuté par des personnes qui ne sont pas sous la supervision du contremaître. Le contremaître d'entretien de la voie doit veiller à ce que la protection appropriée soit fournie pour ce travail, conformément aux règles ;
- Toute occupation de la propriété par du bétail. Le contremaître d'entretien de la voie doit faire sortir le bétail de l'emprise, fermer les enclos laissés ouverts et réparer ou signaler les clôtures et barrières endommagées. Toute bête tuée ou blessée doit être signalée rapidement au superviseur d'entretien de la voie ;
- L'accumulation de bois de grève ou d'autres débris près des ponts et aux extrémités des ponceaux et les grosses accumulations de neige sur la voie.

5.2.7 Situations à signaler au CCF

Le contremaître d'entretien de la voie doit être vigilant pour détecter les situations suivantes et les signaler immédiatement au contrôleur de la circulation ferroviaire :

- Dommage à la voie en raison de méplats sur les roues ou d'autres défauts sur le matériel roulant (aviser également le chef cantonnier immédiatement) ;
- Bris de rail sur la voie principale ou la voie d'évitement. Le contremaître d'entretien de la voie ou l'agent d'entretien en signalisation (le premier arrivé) doit inspecter la voie sur 200 pi (61 m) dans chaque direction à partir du bris pour déceler toute pièce d'équipement ou tout dommage aux rails ou à la voie (p. ex. : marques de roue). L'emplacement du bris et les conclusions de l'inspection doivent être communiqués au CCF et au service Signalisation et communications immédiatement.

5.2.8 Systèmes d'avertissement aux passages à niveau

- S'il en reçoit l'ordre, le contremaître d'entretien de la voie doit inspecter et mettre à l'essai les systèmes d'avertissement aux passages à niveau chaque semaine pour déterminer s'ils sont en bon état de fonctionnement.
- Procéder à l'inspection visuelle suivante avant d'actionner le système d'avertissement :
  - Vérifier que le voyant de mise hors tension CA sur le côté du boîtier du passage est allumé ;
  - Vérifier que les croix d'avertissement et panneaux indiquant le nombre de voies (lorsqu'il y en a plus d'une) sont en place et en bon état ;
  - Inspecter tous les feux pour vérifier s'ils sont endommagés (oculaires rouges cassés, écrans de visibilité ou visières pliés, etc.) ;
  - Vérifier qu'aucun feu n'a été poussé ou désaligné par rapport à la route ;
  - Lorsque le système est monté sur une poutre en porte-à-faux, vérifier les dommages à la structure, notamment au bras qui surplombe la route.
- Procéder à l'inspection visuelle suivante après l'actionnement du système d'avertissement :
  - Actionner le système d'avertissement au moyen du bouton-poussoir ou du dispositif d'actionnement en place ;
  - Une fois le système actionné, procéder à l'inspection suivante :
    - Vérifier que la cloche produit un son clair et fort. Si le passage à niveau a deux cloches, elles doivent fonctionner toutes deux ;
    - Vérifier que tous les feux clignotent et s'illuminent clairement.
- Lorsque des barrières sont utilisées, vérifier ce qui suit :
  - La barrière descend et monte de manière fluide ;
  - Les deux feux de chaque côté de la barrière les plus près du mât clignotent ;
  - Le feu au bout de chaque barrière ne clignote pas ;
  - Les bras, feux et câbles des barrières ne sont pas endommagés.

IMPORTANT : Ne pas placer de câble ou d'objet métallique sur les rails pour court-circuiter le dispositif.

5.2.9 Défaillances des systèmes

- Le contremaître d'entretien de la voie doit aviser le CCF dès que possible dans les situations suivantes (le CCF avisera l'agent d'entretien de la Signalisation et des communications) :
  - Les systèmes d'avertissement ne fonctionnent pas ;
  - Les systèmes d'avertissement fonctionnent mal ;
  - Le voyant de mise hors tension CA ne s'allume pas.

Si l'une des situations susmentionnées survient, le consigner dans le journal de bord des passages à niveau avec le mois, le jour, l'heure, le service et les vérifications faites, et initialiser. Dans la colonne de mise hors tension, indiquer « ON » ou « OFF ».

- Les employés témoins du mauvais fonctionnement d'un système d'avertissement automatique doivent en aviser le CCF dès que possible, et ce dernier doit immédiatement en aviser les responsables de la réparation.

5.3 Contremaître d'équipe supplémentaire – Règles et responsabilités

Dans le cadre de ses fonctions, le contremaître d'équipe supplémentaire doit respecter les règles et instructions qui s'appliquent au contremaître d'entretien de la voie (voir section 5.2).

5.4 Agent d'entretien de la voie principal – Règles et responsabilités

Lorsqu'il remplace le contremaître d'entretien de la voie, ou en son absence, l'agent d'entretien de la voie principal doit respecter les règles et instructions qui s'appliquent au contremaître d'entretien de la voie (voir section 5.2).

5.5 Contremaître du soudage – Règles et responsabilités

- Dans le cadre de ses fonctions, le contremaître du soudage doit respecter les règles et instructions qui s'appliquent au contremaître d'entretien de la voie (voir section 5.2).
- Le contremaître du soudage doit aussi respecter les instructions du manuel de soudage de rail de VIA Rail. Le contremaître du soudage doit veiller à ce que tous les employés dont il est responsable comprennent et respectent toutes les instructions.
- En plus des rapports de production journalière à soumettre, y compris sur le soudage d'entretien, le contremaître du soudage doit veiller à ce que les formulaires d'intervention sur LRS soient remplis et soumis lorsque des travaux sont effectués sur des LRS.

5.6 Contremaître de chasse-neige, de déblayeur d'entre-rails et d'épandeuse – Règles et responsabilités

Généralités

- Le contremaître de chasse-neige, de déblayeur d'entre-rails et d'épandeuse est responsable de l'utilisation, de l'entretien et de la sécurité du matériel qui lui est assigné. Dans le cadre de ses fonctions, il doit respecter toutes les règles et instructions spéciales. Le contremaître de chasse-neige, de déblayeur d'entre-rails et d'épandeuse est sous l'autorité du superviseur d'entretien de la voie, dont il reçoit ses instructions.
- Le contremaître de chasse-neige, de déblayeur d'entre-rails et d'épandeuse doit :
    - Respecter les règles générales applicables aux contremaîtres (voir section 5.1) ;
    - Être qualifié pour utiliser un chasse-neige, un déblayeur d'entre-rails et une épandeuse, et connaître l'emplacement et la fonction de tous les conduits, robinets, commutateurs, leviers et éléments du matériel ;
    - Connaître le territoire d'assignation et l'emplacement de tous les objets sur la voie ou à proximité qui pourraient nuire au fonctionnement des chasse-neige, des déblayeurs d'entre-rails et des épandeuses (autrement, la tâche doit être confiée à un conducteur).

5.7 Sentinelle – Règles et responsabilités

Généralités

- Une sentinelle est un employé désigné à temps plein ou de manière temporaire pour surveiller la voie et les structures ferroviaires, y compris à titre de signaleur. À moins d'indication contraire, la sentinelle est sous l'autorité du contremaître d'entretien de la voie, dont elle reçoit ses instructions.
- La sentinelle doit comprendre et respecter les présentes instructions et les méthodes et recommandations de VIA Rail pour la maîtrise et la prévention des incendies.

Fonctions et qualification

- La sentinelle doit :
  - Être vigilante pour détecter toute situation mettant en danger la propriété de VIA Rail ou pouvant rendre la voie dangereuse pour les mouvements ;
  - Être qualifiée et prête pour protéger les mouvements conformément aux règles et instructions spéciales.
- La sentinelle dont la tâche de surveillance ne l'occupe pas entièrement doit effectuer les autres tâches qui lui sont assignées.

5.8 Agent d'entretien de la signalisation et des communications – Règles et responsabilités

Généralités

L'agent d'entretien de la signalisation et des communications doit respecter les règles générales applicables aux contremaîtres (voir section 5.1).

Responsabilités

- L'agent d'entretien de la signalisation et des communications doit travailler de manière sécuritaire et respecter toutes les règles et instructions.
- L'agent est responsable de l'inspection, de l'essai et de l'entretien du matériel et des systèmes suivants sur tous les territoires (assignés ou autres) :
  - Enclenchements ;
  - Signaux de canton ;
  - Signaux de passage à niveau ;
  - Détecteurs de boîtes chaudes ;
  - Commandes des réchauffeurs d'aiguilles ;
  - Stations de base des transmissions radio ;
  - Autres dispositifs similaires

Matériel de signalisation

- L'agent d'entretien de la signalisation et des communications doit immédiatement réparer ou remplacer le matériel de signalisation défectueux qui pourrait compromettre la sécurité des trains, des véhicules routiers et des employés ayant un POV. Autrement, l'utilisation du matériel de signalisation doit être interrompue.
- L'agent doit aviser son superviseur de tout travail nécessitant la mise hors service d'un dispositif de signalisation.
- Sauf en cas d'urgence, un dispositif de signalisation ne doit pas être mis hors service sans l'obtention de l'autorisation requise.
- Avant la mise hors service d'un dispositif de signalisation, tous les signaux concernés doivent afficher les indications les plus contraignantes.

- En cas de défaillance d'un signal, l'agent doit faire une enquête complète et, si possible, résoudre le problème.
- L'agent doit rapidement signaler l'emplacement d'une défaillance, sa cause et le moment où la réparation a été effectuée.

Inspections et essais

- L'agent d'entretien de la signalisation et des communications doit effectuer (à intervalles prédéterminés) les inspections et les essais requis.
- Tous les résultats doivent être consignés et rapportés.

Inspection de rails brisés

- En cas de bris de rail sur la voie principale ou la voie d'évitement, le contremaître d'entretien de la voie ou l'agent (le premier arrivé) doit inspecter la voie sur 200 pi (61 m) dans chaque direction à partir du bris pour déceler toute pièce d'équipement ou tout dommage aux rails ou à la voie (p. ex. : marques de roue). L'emplacement du bris et les conclusions de l'inspection doivent être communiqués au CCF.

5.9 Contremaître de la signalisation et des communications – Règles et responsabilités

Généralités

Les règles et instructions applicables aux agents d'entretien de la signalisation et des communications (voir section 5.8) s'appliquent aussi au contremaître de la signalisation et des communications.

Responsabilités

- Le contremaître de la signalisation et des communications doit veiller à ce que les employés sous sa supervision et lui-même travaillent de manière sécuritaire et respectent les présentes règles et instructions.
- Le contremaître assume les responsabilités suivantes :
    - Effectuer correctement le travail assigné ;
    - Superviser les employés mis sous son autorité ;
    - Veiller à ce que le matériel et les systèmes suivants sous sa supervision demeurent sûrs :
        - Enclenchements ;
        - Signaux de canton ;
        - Signaux de passage à niveau ;
        - Autres signaux et systèmes de communication.

5.10 Technicien de la signalisation et des communications – Règles et responsabilités

Généralités

Les règles et instructions applicables aux agents d'entretien de la signalisation et des communications (voir section 5.8) s'appliquent au technicien de la signalisation et des communications.

Responsabilités

- Le technicien de la signalisation et des communications doit travailler de manière sécuritaire et conformément aux règles et instructions. Il est responsable d'installer, de réparer, de régler et d'aligner les systèmes et dispositifs de signalisation et de communication.
- Au besoin, le technicien peut être appelé pour aider à l'installation, à l'entretien et à la réparation de systèmes et de dispositifs analogiques de signalisation et de communication.

5.11 Contremaître des ponts et des structures – Règles et responsabilités

Généralités

Le contremaître des ponts et des structures doit respecter les règles générales applicables aux contremaîtres (voir section 5.1).

Responsabilités

- Le contremaître des ponts et des structures est responsable des travaux qui lui sont assignés.
- Le contremaître des ponts et des structures :
    - Est sous l'autorité de l'assistant, adjoint ou superviseur des structures (selon le cas), dont il reçoit ses instructions ;
    - Signale tout dommage ou défaut et toute situation dangereuse ainsi que les infractions aux limites de vitesse et de charge et aux autres restrictions concernant :
        - Les ponts ;
        - Les tracels ;
        - Les ponceaux ;
        - Les bâtiments ;
        - D'autres structures.
- Lorsqu'il en reçoit l'ordre, le contremaître des ponts et des structures doit prendre les mesures nécessaires pour assurer l'exploitation sécuritaire et la protection de la propriété de VIA Rail en cas de vents extrêmes, de crues importantes, de tempêtes de neige, de fortes précipitations et d'écoulements subséquents.
- Le contremaître des ponts et des structures :
    - Est responsable de fournir la protection en voie pour tous les travaux sous sa supervision conformément aux règles et instructions spéciales ;
    - Doit veiller à ce que l'échafaudage et tout autre dispositif de sécurité requis par le *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail* soient installés correctement et de manière sécuritaire avant leur utilisation ;
    - Doit maîtriser l'utilisation et l'entretien du matériel de pompage et connaître l'emplacement et la fonction de tous les conduits, robinets, commutateurs, leviers et éléments des installations d'eau, de carburant et de vapeur sous sa supervision.

5.12 Conducteur – Règles et responsabilités

Généralités

Le conducteur doit respecter les règles d'utilisation et d'entretien des véhicules d'entretien sur rail énoncées aux présentes et dans les manuels du fabricant.

Responsabilités

- Le conducteur assume les responsabilités suivantes :
  - Utiliser et entretenir correctement le matériel roulant dont il est responsable, conformément aux présentes instructions ;
  - Respecter l'autorité et les instructions du contremaître responsable des travaux qu'il effectue ou d'un autre superviseur désigné ;
  - Savoir comment entretenir et utiliser le matériel dont il est responsable ;
  - Vérifier que le véhicule d'entretien sur rail ou le matériel roulant qu'il utilise est en bon état de marche avant de commencer les travaux, que tous les dispositifs de sécurité fonctionnent correctement et que la protection adéquate est en place ;
  - Entretenir et ranger correctement le matériel roulant lorsqu'il n'est pas utilisé.
  - Veiller à ce que :
    - Les cabines et rangements du matériel roulant utilisé soient propres et ne contiennent aucun article n'étant pas nécessaire à son utilisation ;
    - Les outils spéciaux, pièces de rechange et accessoires sont en bon état de marche et rangés au bon endroit ;
  - Seules les personnes autorisées soient sur le matériel roulant et qu'elles soient bien placées avant que le matériel bouge.
  - S'assurer que tous les essais de freins ont été effectués et consignés conformément aux présentes instructions et aux formulaires de la réunion d'information.
- Le conducteur ou tout autre employé autorisé à utiliser le matériel roulant doit, lorsqu'il n'est pas sous la supervision d'un contremaître, respecter les règles générales applicables aux contremaîtres (voir section 5.1).
- Si un véhicule ne fonctionne pas, le conducteur est responsable de le protéger et de manœuvrer les aiguillages.
- Le conducteur doit (au besoin) participer activement à la formation et à l'instruction des autres conducteurs.
- Le conducteur dont la tâche d'utilisation du matériel roulant ne l'occupe pas entièrement doit effectuer les autres tâches qui lui sont assignées.

5.13 Agent d'entretien du matériel roulant – Règles et responsabilités

Responsabilités

- L'agent d'entretien du matériel roulant assume les responsabilités suivantes :
  - Inspecter, régler, diagnostiquer et réparer le matériel roulant sous sa supervision conformément aux présentes instructions ;
  - Respecter l'autorité et les instructions du superviseur du matériel roulant ou d'un autre superviseur désigné ;
  - Signaler rapidement tout cas de négligence quant à l'entretien et à l'utilisation des véhicules ;
  - Au besoin, participer activement à la formation des conducteurs et des autres agents d'entretien du matériel roulant ;
  - Produire tous les documents relatifs à ses tâches requis par VIA Rail.
- L'agent d'entretien du matériel roulant doit, lorsqu'il n'est pas sous la supervision d'un contremaître, respecter les règles générales applicables aux contremaîtres (voir section 5.1).

Section 6 Équipement de protection individuelle (EPI)

6.1 Employés et visiteurs – sont tenus de porter l'EPI de base approuvé :

- La version la plus récente des *casques de sécurité approuvés par la norme Z94.1 de l'Association canadienne de normalisation (« CSA ») est approuvée.*
- Version la plus récente de la norme CSA Z195 bottes de sécurité approuvées avec le triangle vert approuvé. Les bottes doivent avoir une hauteur minimale de 6 po (150 mm), être complètement lacées et attachées au sommet. Le talon doit avoir un minimum de 9 mm (3/8 po) et ne doit pas dépasser 25 mm (1 po). En hiver, les bottes sans lacets apparents doivent être portées conformément aux recommandations du fabricant. Les bottes doivent toujours avoir un embout de protection renforcé.

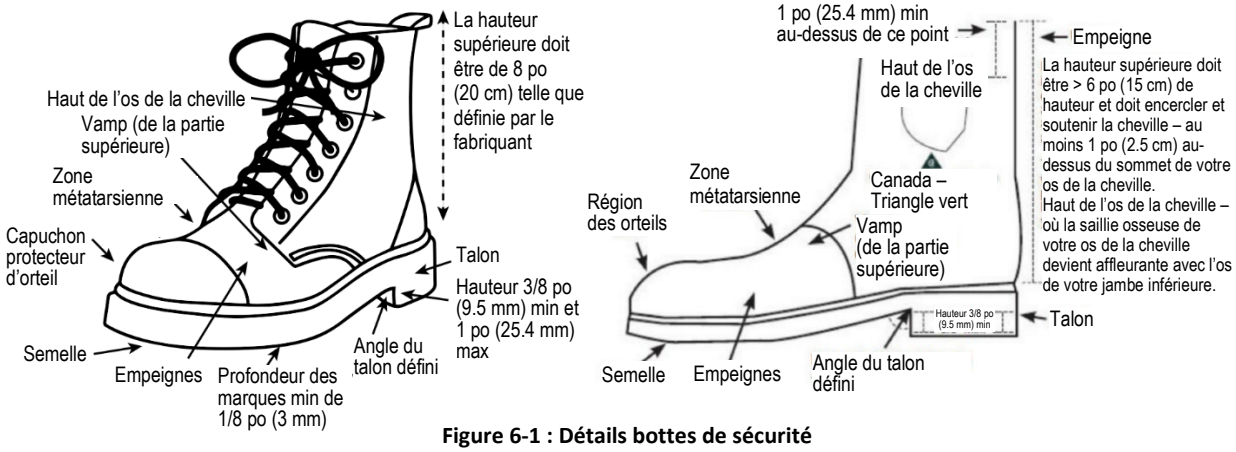


Figure 6-1 : Détails bottes de sécurité

- Version la plus récente des gilets réfléchissants approuvés par la norme Z195 de la CSA qui doivent offrir au moins un niveau de visibilité réfléchissante de classe 2, de jour comme de nuit, équivalent à un gilet de signalisation routière avec un « X » à l'arrière et deux (2) bandes verticales à l'avant sur un fond orange et une bande ventrale. Notez que les nouveaux employés peuvent porter l'équivalent dans un gilet vert.
- Version la plus récente de la norme CSA Z94.3 lunettes de sécurité avec écrans latéraux. Pour les travailleurs qui portent des lunettes, les lunettes de protection doivent s'adapter aux lunettes prescrites.

- Les opérateurs d'équipement doivent porter des lunettes de protection en tout temps lorsque la cabine qu'ils occupent n'est pas entièrement fermée ou que les fenêtres sont ouvertes.

  Les exceptions à ces exigences sont les suivantes :

  - Lorsque vous travaillez à l'intérieur de bureaux ou d'immeubles désignés ;
  - À l'intérieur d'un véhicule ou d'un équipement entièrement fermé ;
  - Dans les zones commerciales publiques des grandes stations ;
  - Les employés sont tenus de porter une protection auditive partout où ils sont postés ou à moins de 100 pi (31 m) de machines en fonctionnement ;
  - Tous les EPI doivent être maintenus dans un état propre et utilisable, sans défaut ;
  - Au besoin, la protection auditive doit être conforme à la norme Z94.2-14 de la CSA et avoir une cote de réduction du bruit d'au moins 27 dB (décibels).

L'EPI supplémentaire par tâche est présenté dans **le tableau** 6-1 et contient de l'EPI propre à la tâche pour les employés et énumère les exigences supplémentaires en matière d'équipement de protection. Le tableau de l'EPI est conçu pour fonctionner conjointement avec les exigences de la **section 6.1** ci-dessus.

Tableau 6-1 : Exigences d'EPI par tâches

Tâche	Protecteurs auditifs	Gants	Gants de caoutchouc	Lunettes	Écran facial	Protection respiratoire	Combinaison jetable	Tablier caoutchouté	Veste ou manches de soudeur	Accessoires de soudeur en cuir	Jambières/guêtres/protège-tibias	Lunettes de soudage (teinte)	Masque de soudage	Remarques/ exigences particulières
Meulage avec meules abrasives (meuleuse portative pour cœurs de croisement)	R	R			R	X					R			
Meulage ou coupage avec meules abrasives (équipement fixe : meuleuse d'établi, déchiqueteur, etc.)	R	X			R	X								
Entailleuse	R	R			R	X								Protection en acier dans les chaussures
Feuillards		R			A									
Accumulateurs : manutention ou entretien		R	X	R				X						Retirer la montre si elle n'est pas recouverte par le gant
Soufflage/nettoyage à l'air comprimé, à la vapeur ou à l'eau*	R	R	X	R	X	X		X						* Vérifier les politiques locales quant aux utilisations permises
Forage, alésage ou perçage	R	X			X									
Cassage de matière gelée (sol, glace, gravier, cendres, ballast, etc.) avec outils à main		R			R									
Cassage ou découpage de béton, de pierre ou d'asphalte	R	R			R	X					R			
Ponçage ou polissage avec brosse métallique circulaire	R	X			R									
Soudage Cadweld	R	R			R									

Légende
R = Équipement requis
X = Équipement pouvant être requis selon la tâche et les matériaux en cause
A = Équipement supplémentaire recommandé

Tâche	Protecteurs auditifs	Gants	Gants de caoutchouc	Lunettes	Écran facial	Protection respiratoire	Combinaison jetable	Tablier caoutchouté	Veste ou manches de soudeur	Accessoires de soudeur en cuir	Jambières/guêtres/protège-tibias	Lunettes de soudage (teinte)	Masque de soudage	Remarques/ exigences particulières
Coupage et rainurage à l'arc au carbone	R	R				X		R	R	R	R	12 à 14		Un respirateur est nécessaire pour le travail sur les appareils avec du manganèse.
Scie à chaîne et débroussailleuse	R	R			R						R			
Produits chimiques, frigorigènes ou carburants : manutention		R	X			X	X	X						Couvrir toute la peau en présence de créosote
Déchiquetage ou découpage	R	R		R							R			
Scie à tronçonner	R	R			R			X			R			
Produits de nettoyage : vaporisation/utilisation générale		X	X	X	X	X		X						
Matériel d'escalade		R												
Montée dans des poteaux et sur du matériel roulant ou de travaux		R												
Disques de tronçonnage, scies ou autres outils en carbure	R	R			R						X			
Coupage de rivets, de vis ou de goupilles; coupage d'écrous, etc. (mécaniquement)	R	R			R						R			
Coupage de rivets, de vis ou de goupilles; coupage d'écrous, etc. (mécaniquement avec un chalumeau)	R	R		R								6 à 8		
Environnement poussiéreux						X	X							
Dangers électriques		X												

Légende
R = Équipement requis
X = Équipement pouvant être requis selon la tâche et les matériaux en cause
A = Équipement supplémentaire recommandé

Tâche	Protecteurs auditifs	Gants	Gants de caoutchouc	Lunettes	Écran facial	Protection respiratoire	Combinaison jetable	Tablier caoutchouté	Veste ou manches de soudeur	Accessoires de soudeur en cuir	Jambières/guêtres/protège-tibias	Lunettes de soudage (teinte)	Masque de soudage	Remarques/ exigences particulières
Soudage électrique	R	R				X			A	A		10 à 12	R	Un respirateur est nécessaire pour le travail sur les appareils avec du manganèse
Soudage, coupage et chauffage au gaz	X	R				X			A	A	R	*5 à 6		*Oxygène gazeux (acétylène, propane, MAPP, LP, etc.) seulement
Marteau-à benne	R	R												
Outils manuels	X	X												
Intermodal facility, outside of offices	R	X												
Levage et transport d'objets		X												
Usinage de l'acier, du fer ou d'autres métaux	R	X			X									
Soudage MIG/TIG	R	R				X			A	A		8 à 12	R	
Conduite d'un loco-tracteur (pousseur)	R	R												
Peinture et peinture au pistolet	X	X				X	X							
Outils pneumatiques	R	R												
Outils à poudre	R	R		R										
Perceuse de rails	R	R												
Meuleuse de rails	R	R			R						R			
Scie à rails	R	R			R						R			
Sablage (abrasif)	R	R				R	X							
Décapage, grattage ou élimination du flux de soudage	X	R			X	X								
Nettoyage à la vapeur	R	R	R		R	X		X						

Légende
R = Équipement requis
X = Équipement pouvant être requis selon la tâche et les matériaux en cause
A = Équipement supplémentaire recommandé

Tâche	Protecteurs auditifs	Gants	Gants de caoutchouc	Lunettes	Écran facial	Protection respiratoire	Combinaison jetable	Tablier caoutchouté	Veste ou manches de soudeur	Accessoires de soudeur en cuir	Jambières/guêtres/protège-tibias	Lunettes de soudage (teinte)	Masque de soudage	Remarques/ exigences particulières
Martelage ou martelage avec outils ou fixations en acier trempé	X	R												
Soudage aluminothermique	R	R		X	R	X					R	5 à 6		
Lavage de locomotives, de matériel ou de véhicules	R	R	X					X						
Eau travail à proximité														Harnais de retenue, veste et bateau de sauvetage
Taille-bordure	R	R			R									
Machines à travailler le bois	R	R			X									

Légende
R = Équipement requis
X = Équipement pouvant être requis selon la tâche et les matériaux en cause
A = Équipement supplémentaire recommandé

Section 7 Réunions d'information

7.1 Objectif – Comprendre les travaux à effectuer

- Avant le début des travaux, les employés et visiteurs doivent connaître les facteurs pouvant nuire à la sécurité, la zone de travaux, les procédures de libération de la voie à l'approche d'un mouvement, les particularités du lieu de travail, les procédures de sécurité, etc. Lorsqu'ils travaillent ou sont sur la propriété de VIA Rail, les employés sont responsables de leur sécurité et de celle des visiteurs.
- Nul ne peut entrer dans la zone de travaux avant d'avoir assisté à une réunion d'information présentée par le contremaître ou un représentant.
- À chaque quart, le contremaître du groupe de travail doit tenir une réunion d'information avant le début des travaux pour tous les employés et visiteurs sur le chantier. Une réunion additionnelle est requise dans les situations suivantes :
    - La méthode de protection est modifiée ;
    - La méthode de protection est prolongée ou sur le point d'être annulée ;
    - La tâche à effectuer ou les conditions ont changé ;
    - Les travaux ou les déplacements n'ont pas commencé dans l'heure suivant la réunion initiale ;
    - Des employés ou visiteurs supplémentaires veulent accéder au lieu de travail.
- La réunion doit couvrir tous les points pertinents relatifs à la tâche à exécuter et toutes les mesures de précaution à prendre, notamment ce qui suit :
    - Nom du contremaître responsable des travaux ;
    - Méthode de protection en voie utilisée et limites d'autorisation ;
    - Voies pouvant être obstruées ou utilisées ;
    - Contrôle opérationnel des mouvements sur les voies adjacentes, le cas échéant ;
    - Mesures à prendre pour protéger les voies adjacentes, au besoin ;
    - Vitesse de zone maximale et distance de visibilité minimale lorsqu'on a recours à une protection par sentinelle ou que les travaux sont à proximité de voies en service ;
    - Modes d'avertissement lorsqu'on a recours à une protection par sentinelle ;
    - Lieu désigné où les employés se placent pour libérer la voie et laisser passer les mouvements ou les véhicules d'entretien sur rail ;
    - Zones de travail désignées autour des véhicules d'entretien sur rail ;
    - Distances sécuritaires entre les véhicules d'entretien sur rail pendant les travaux et les déplacements ;
    - Toutes les informations pertinentes du plan d'urgence ;
    - Le rapport d'évaluation des risques sur le terrain propre à la tâche; celui-ci doit être accessible pour consultation sur place et pendant 7 jours pour vérification et enquête.
- Le contremaître ou le soudeur doit examiner à l'avance le temps requis pour terminer le travail et laisser les trains passer en toute sécurité et doit le communiquer lors du briefing. Il incombe au contremaître ou au soudeur de gérer et d'utiliser efficacement le temps de travail en voie.

7.2 Mobilisation des participants

- À la fin de la réunion d'information, tous les employés et visiteurs doivent pouvoir poser des questions pour s'assurer d'avoir bien compris. Un procès-verbal de la réunion doit être produit à l'écrit, dans les formats approuvés, sur support électronique ou dans un carnet de réunion, et rendu accessible à tous les employés.

7.3 Éléments à consigner obligatoirement

- Les éléments requis sont énumérés sur le formulaire de la réunion d'information de sécurité.

Section 8 Vérification des limites d'autorisation

- Les conducteurs des véhicules d'entretien sur rail visés par la protection doivent être en possession d'une confirmation écrite ou électronique de leur autorisation d'occuper la voie et la zone de travaux.
- Pour les convois (deux véhicules ou plus), seuls les véhicules de tête et de queue sont tenus d'avoir cette confirmation.
- Pendant les travaux et les déplacements, le véhicule de tête doit respecter les exigences suivantes :
  - Les occupants du véhicule doivent vérifier, sur le permis ou l'autorisation, que leur position actuelle est dans les limites de l'autorisation ;
  - Pour les travaux et déplacements récurrents dans une même zone contrôlée ou identifiable, les occupants n'ont à vérifier l'autorisation qu'à l'entrée initiale. Ils peuvent travailler et se déplacer autant de fois que nécessaire dans les deux directions à l'intérieur des limites; le permis ou l'autorisation n'a besoin d'être vérifié qu'une seule fois.
- Le véhicule d'entretien sur rail de queue n'a pas besoin d'arrêter dans la zone contrôlée ou identifiable à moins qu'il ne fasse marche arrière et ne devienne le véhicule de tête.
- Les instructions de la présente section ne s'appliquent pas aux véhicules de contrôle dans la zone de travaux pendant les essais.
- Lorsque le placement des signaux prescrits (43/843) n'est pas possible d'ici l'heure indiquée dans le BM, le CCF doit en être informé. L'équipage des mouvements affectés doit être avisé par le contremaître ou par le CCF.

L'instruction spéciale du CN à la Règle 842(a)(iii) du REF :

Lorsque des drapeaux automatiques sont utilisés pour une protection planifiée, les conditions suivantes doivent être remplies :

- Les drapeaux seront programmés pour s'afficher aux heures indiquées dans le bulletin de marche. Ils ne doivent pas être programmés pour être affichés 30 minutes avant ou après la Règle 42.
- Tous les drapeaux requis doivent être observés par un employé qualifié en règles pour être correctement affichés avant le début des travaux. Cela peut être fait par le contremaître protecteur, un autre employé qualifié ou l'équipage du train.
- Lorsqu'ils ne sont plus nécessaires, il faut vérifier que les drapeaux ne sont pas affichés. Cela peut être fait par le contremaître responsable de la protection, un autre employé qualifié selon les règles ou l'équipage du train.
- Lorsque le placement des signaux prescrits n'est pas possible d'ici l'heure indiquée dans le BM, le CCF doit en être informé. L'équipage des mouvements affectés doit être avisé par le contremaître ou par le CCF.

Copie, répétition, complétion et annulation

L'employé qui copie un POV ou une autre autorité du CCF ou son annulation, doit copier tel que transmission et répéter à partir de la copie reçue toutes les portions écrites et préimprimées applicables. Le POV ne doit avoir aucune autre marque nulle part sur le formulaire. Si des erreurs sont commises lors de la rédaction de l'autorité, le CCF doit être informé et un nouveau formulaire doit être commencé. L'orthographe de chaque nom de gare doit être exactement comme indiqué dans l'indicateur.

8.1 Formes de protection

- Tous les employés devant obstruer ou occuper la voie doivent être protégés par l'un des moyens suivants :
  - Protection pour travailleur isolé ;
  - Protection par sentinelle ;
  - Protection adéquate conformément au REF (POV, règles 841 et 842).
- Les employés peuvent traverser la voie ferrée sans protection adéquate lorsque la tâche l'impose, mais seulement lorsque la ligne de visibilité le permet.
- S'ils doivent traverser la voie ferrée, les employés doivent regarder dans les deux directions pour vérifier les mouvements et véhicules en approche. La traversée doit se faire en ligne droite lorsqu'il est sécuritaire de le faire et à au moins 25 pi (8 m) de tout matériel roulant. Si des mouvements ou des véhicules sont en approche, utiliser le **Tableau 8-2** pour déterminer la distance de visibilité sécuritaire avant d'obstruer la voie.
- Lorsqu'une protection adéquate conforme à la règle 842 du REF est utilisée, les employés, les véhicules d'entretien sur rail, les outils et le matériel se trouvant dans des groupes de travail séparés doivent toujours rester hors de la voie après avoir confirmé qu'elle est libre.

8.2 Protection pour travailleur isolé – Tableau 8-1 et 8-Tableau 8-2

- La protection pour travailleur isolé est INTERDITE sur les voies de catégorie 5 et les voies multiples de catégorie 4.
- En l'absence de distances de visibilité adéquates, la protection adéquate doit être utilisée pour toutes les catégories de voie ferrée. Consulter le **Tableau 8-2** pour connaître les distances de visibilité.
- Les employés utilisant une protection pour travailleur isolé doivent assister à la réunion d'information avec leur superviseur ou un autre employé désigné. La réunion d'information doit permettre d'établir l'itinéraire prévu du travailleur isolé et la durée de la tâche.
- Les employés effectuant les tâches listées au **Tableau 8-1** peuvent utiliser une protection pour travailleur isolé dans les conditions suivantes :
  - Les travaux ne nuisent pas aux mouvements ;
  - Le travailleur isolé est en mesure de détecter à vue l'approche des mouvements à leur vitesse maximale admissible selon l'indicateur et peut se positionner en sécurité 15 secondes avant leur arrivée ;
  - Aucun outil électrique ni véhicule d'entretien sur rail ne sont utilisés à portée d'ouïe ;
  - La capacité à voir et entendre les mouvements et véhicules en approche n'est pas réduite par des bruits ambiants, l'éclairage, des précipitations, du brouillard ou d'autres mouvements ou obstructions ;
  - Le travailleur a sélectionné un lieu sécuritaire avant d'occuper ou d'obstruer la voie.
- Un employé utilisant une protection pour travailleur isolé doit d'abord remplir une déclaration sur la sécurité en voie. Celle-ci doit indiquer la date et l'heure de validité, la vitesse maximale admissible des mouvements dans la zone et la distance de visibilité permettant de détecter les mouvements en approche. Le travailleur isolé doit présenter la déclaration à tout responsable désigné de la Société qui lui en fait la demande.
- Un travailleur isolé doit utiliser une autre forme de protection si :
  - Les conditions de la section 8.2 ne peuvent être respectées ; ou
  - La tâche à effectuer ne figure pas au Tableau 8-1.

Tableau 8-1 : Tâches permises avec protection pour travailleur isolé ou protection par sentinelle

	Tâche	Protection pour travailleur isolé	Protection par sentinelle
1	Pose d'anticheminants	Oui	Oui
2	Serrage de vis	Oui	Oui
3	Remplacement de vis	**Non**	Oui
4	Connexions **(sans perçage)**	**Non**	Oui
5	Connexions **(temporaires ou remplacement)**	**Non**	Oui
6	Débroussaillage sous un pont	Oui	Oui
7	Débroussaillage sur la voie	**Non**	Oui
8	Remplacement de goupilles	Oui	Oui
9	Vérification de signalisation de passage	Oui	Oui
10	Inspection de ponceaux	Oui	Oui
11	Réglage d'un dérailleur	**Non**	Oui
12	Enlèvement ou mise en place de ballast avec pelle	**Non**	Oui
13	Correction de joints	**Non**	Oui
14	Pose ou retrait d'une tringle d'écartement	**Non**	Oui
15	Meulage à la main	**Non**	**Non**
16	Mesure à la main des dégagements	**Non**	Oui
17	Inspection d'un pont par le dessous ou le côté	**Non**	Oui
18	Inspection de dispositifs et appareils de signalisation	**Non**	Oui
19	Inspection de la voie – à pied	Oui	Oui
20	Pose de tire-fond **(outils à main uniquement)**	**Non**	Oui
21	Graissage des plaques de branchement	Oui	Oui
22	Peinture de joints, de leviers d'aiguillage et de dispositifs de sécurité	Oui	Oui
23	Travaux sur ligne de signalisation aérienne	Oui	Oui
24	Mesure de l'usure des rails et de la géométrie des voies **(outils à main)**	Oui	Oui
25	Pose, retrait ou entretien d'un dispositif de déneigement	**Non**	Oui
26	Reprofilage de banquette avec outils à main	Oui	Oui
27	Manœuvre **(autorisation du CCF ou du contrôleur de la gare de triage requise)**	Oui	Oui
28	Réparation ou pose de panneaux indicateurs	Oui	Oui
29	Réglage de l'orientation des signaux	Oui	Oui
30	Localisation de signaux et de services publics	Oui	Oui
31	Ébavurage de joints	**Non**	**Non**
32	Déneigement **(outils à main uniquement)**	**Non**	Oui
33	Déneigement avec compresseurs et souffleuses dorsales **(non applicable aux voies principales où la limite de vitesse excède 15 mi/h)**	**Non**	Oui
34	Pose de crampons et de crapauds **(individuels et au hasard)**	Oui	Oui
35	Vérification du fonctionnement d'aiguillage à ressort semi-automatique	**Non**	Oui

	Tâche	Protection pour travailleur isolé	Protection par sentinelle
	(non applicable aux voies de gare de triage où la limite de vitesse excède 15 mi/h)		
36	Relevé topographique, piquetage, alignements et mesures	**Non**	Oui
37	Remplacement ou entretien d'une cible d'aiguillage	Oui	Oui
38	Bourrage à la main sans cric relève-voie	**Non**	Oui
39	Remplacement d'une selle de rail, sans cric	**Non**	Oui
40	Marquage de traverses défectueuses	**Non**	Oui
41	Soudure de réparation de points, de rails contre-aiguille, de cœurs de croisement et de joints	**Non**	**Non**

N.B. : *Les tâches pour lesquelles la protection pour travailleur isolé n'est pas permise nécessitent une protection par sentinelle.*

Tableau 8-2 : Distances de visibilité minimales requises

Vitesse du mouvement (mi/h)	Distances de visibilité requises (en pied) selon le délai de libération de la voie			
	15 secondes	**20 seconds**	**25 secondes**	**30 secondes**
10	220	295	370	440
15	330	440	550	660
20	440	590	735	880
25	550	735	920	1100
30	660	880	1100	1320
35	770	1030	1290	1540
40	880	1175	1470	1760
45	990	1320	1655	1980
50	1100	1470	1840	2200
55	1210	1615	2020	2420
60	1320	1760	2205	2640
65	1430	1910	2390	2860
70	1540	2055	2570	3080
75	1650	2200	2755	3300
80	1760	2350	2940	3520
85	1870	2495	3125	3740
90	1980	2640	3310	3960
95	2090	2790	3490	4180
100	2200	2935	3675	4400

N.B. : *Les distances de visibilité doivent être calculées dans chaque direction.*

Détermination de la distance de visibilité adéquate en cas de protection pour travailleur isolé ou par sentinelle

Les distances de visibilité se déterminent selon plusieurs méthodes. En l'absence d'aide-mémoire ou de procédures de sécurité propres au site, les employés doivent choisir la méthode la mieux adaptée aux circonstances :

- Un point particulier, par exemple, un passage à niveau, un pont, un passage supérieur, un branchement ou un bâtiment dont on connaît la position milliaire, peut être pris comme point de référence pour déterminer les distances de visibilité dont on dispose sur un chantier ;
- Les panneaux indicateurs de point milliaire sont aussi des points de référence pour déterminer les distances de visibilité existant sur un chantier ;
- On peut aussi compter les poteaux, s'il y a une ligne aérienne le long de la voie ;
- Pour les passages à niveau, les branchements ou les traversées de voie où les interventions sont fréquentes, on pourra relever les distances de visibilité une fois pour toutes par mesurage au moyen d'un ruban ou d'une roue d'arpenteur, ou au moyen de l'odomètre d'un véhicule d'entretien sur rail ;
- La mesure d'une distance de visibilité peut aussi se faire au moyen d'un télémètre optique.

N.B. : *Les employés peuvent se faire demander de quelle façon la distance de visibilité a été déterminée. Cette information doit être consignée dans le carnet de réunion.*

La protection pour travailleur isolé ne sera PAS considérée comme une protection suffisante lorsque la ligne de visibilité, la vitesse des mouvements, les conditions météorologiques ou des obstacles ne permettent pas à l'employé de libérer la voie et de se mettre en sécurité en un lieu prédéterminé au moins 15 secondes avant qu'un mouvement circulant à la vitesse maximale permise n'atteigne le chantier. Ces 15 secondes sont un minimum auquel s'ajoutera le délai supplémentaire éventuellement nécessaire.

- **Exemple :** Un employé utilise la protection pour travailleur isolé sur une voie où la vitesse maximale admissible des mouvements est de 35 mi/h (56 km/h). Il a été établi qu'à partir de l'instant où il détecte un mouvement en approche, l'employé aura besoin de 5 secondes pour libérer la voie et se mettre en sécurité.
- **Solution :** Ces 5 secondes viennent s'ajouter aux 15 secondes indiquées ci-dessus. Par conséquent, selon le **Tableau 8-2**, la distance de visibilité (dans chaque direction) à prévoir doit être cherchée dans la colonne « 20 secondes », où l'on voit que, pour une vitesse des trains de 35 mi/h (56 km/h), la distance de visibilité doit être de 1 030 pi (314 m) dans les deux directions.
- Le **Tableau 8-2** indique les distances de visibilité minimales en fonction de la vitesse maximale admissible d'un mouvement en approche selon l'indicateur et du temps nécessaire à l'employé pour libérer la voie avec ses outils et se mettre en sécurité.

8.3 Protection par sentinelle

- Les travaux exécutés sur la voie ou à proximité, mais qui ne nécessitent pas une protection adéquate aux termes du REF peuvent être exécutés sous la protection d'une sentinelle.
- En l'absence d'une distance de visibilité suffisante, une protection adéquate doit être utilisée pour toutes les catégories de voie. Pour voir la liste des travaux exécutables sous la protection par sentinelle, se reporter au **Tableau 8-1**.
- Sur les voies de catégorie 5 et les voies multiples de catégorie 4, la protection par sentinelle ne peut être utilisée que si les distances de visibilité sont suffisantes et si une évaluation de risques a permis de déterminer qu'il est sécuritaire de le faire.
- Responsabilités des sentinelles :
    - La seule responsabilité de la sentinelle est de protéger les employés en surveillant continuellement la zone de travaux afin de détecter les mouvements et véhicules d'entretien sur rail en approche et tout autre danger ;
    - La sentinelle doit consacrer toute son attention à cette fonction et ne laisser aucune autre activité l'en distraire, en s'abstenant par exemple de parler au téléphone, d'écrire ou de consulter des messages textes ou de naviguer sur Internet ;
    - De plus, si la sentinelle doit quitter la zone, quelle que soit la raison ou la durée, elle doit d'abord aviser le contremaître et attendre qu'une nouvelle sentinelle soit désignée.

Réunion d'information en présence de la sentinelle

Avant la mise en place de la protection par sentinelle, le contremaître, la sentinelle et les employés protégés par cette dernière doivent tenir une réunion d'information exhaustive pour définir clairement les points suivants :

- Les voies obstruées ;
- La date des travaux ;
- La personne désignée comme sentinelle ;
- L'endroit où sera postée la sentinelle ;
- La nature des travaux ;

N.B. : *S'il est déterminé dans la préparation de la réunion d'information qu'il y aura trop de bruit pour alerter les travailleurs de manière sécuritaire de l'approche d'un mouvement, une protection adéquate doit être établie ;*

- Le prolongement du délai de libération de la voie, s'il y a lieu ;
- La vitesse maximale admissible des mouvements sur les voies nécessitant une protection et les distances de visibilité requises ;
- Les distances de visibilité réelles sur le chantier ;
- L'endroit sûr où s'abritent les employés à l'approche d'un mouvement ou d'un véhicule d'entretien sur rail ;
- Le mode d'avertissement : communication vocale, toucher, avertisseur à air ou sifflet d'urgence maritime ;
- L'endroit où placer les outils au moment de se mettre en sécurité ;
- La personne qui apporte les outils à l'endroit désigné ;
- Tout autre danger de la zone de travaux ressorti de la discussion générale.

N.B. : *Cette information doit être consignée dans le compte-rendu de la réunion.*

8.4 Protection positive pour travaux en VOIE PRINCIPALE

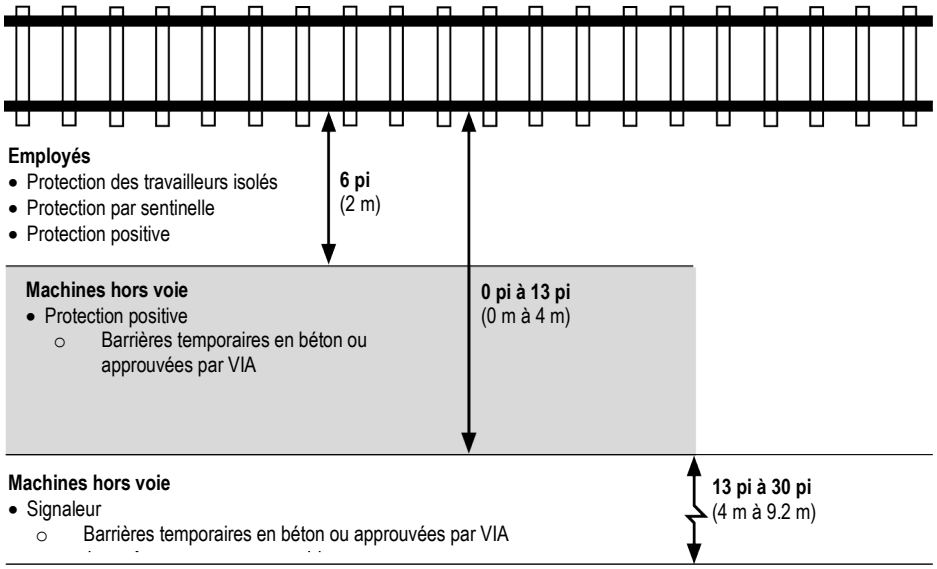


Figure 8-1 : Type de protection nécessaire pour les travaux adjacents à la voie principale

8.5 Protection positive pour AUTRES VOIES, NON-PRINCIPALE

Des machines hors voie et du personnel travaillant sur la voie et la protection requise pour les centres d'entretien et les gares ou une autre voie considérée comme voie non principale.

- Les machines hors des rails sont considérées comme des bulldozers, des chargeuses frontales, des excavatrices, d'autres machines d'ingénierie qui ne sont pas adaptées pour circuler sur les rails.
- Le signaleur est un employé qui supervise la protection de la voie et est désigné pour communiquer verbalement et/ou par écrit avec l'opérateur, et capable de surveiller les distances et les emplacements des machines et des mouvements de train.
- Les zones doivent être clairement expliquées et indiquées lors des séances de briefing.

Tableau 8-3 : Pour les voies non principales avec des vitesses SUPÉRIEURES à 15 mi/h

De 0 à 13 pieds (0 à 4 m) du rail le plus proche	Une protection positive est requise
De 13 à 30 pieds (4 à 9,1 m) du rail le plus proche	Une barrière physique est requise. • Barrières temporaires en béton ou barrières approuvées par VIA
Exception : • Opérations de déneigement sur les routes parallèles ; • Les routes à côté de la voie, mais ne traversant pas les voies peuvent continuer sans signaleur dans un rayon de 4 à 30 pieds (1,2 à 9,1 m) ; • Le turbosouffleur (Air Force One) peut fonctionner sans signaleur, à condition qu'une autorisation verbale et écrite soit accordée par les employés responsable du transport (contrôleur du triage, superviseur d'atelier, etc.) ; • Les machines hors des voies opérant à moins de 13 pieds (4 m) du rail le plus proche, peu importe la distance, doivent positionner la machine et tous les accessoires et outils de manière à ne pas empiéter dans un rayon de 13 pieds (4 m) du rail en service le plus proche. Une fois que la machine est en position, arrêter tous les travaux sur l'approche de tous les mouvements et s'assurer qu'ils restent arrêtés. L'opérateur doit sortir de la machine et effectuer une inspection du train jusqu'à ce qu'il ait été confirmé que le train a complètement passé.	

Tableau 8-4 : Pour les voies non principales avec des vitesses INFÉRIEURES à 15 mi/h

De 0 à 4 pieds (0 à 1,2 m) du rail le plus proche	Une protection positive est requise
De 4 à 30 pieds (1,4 à 9,1 m) du rail le plus proche	Une barrière physique est requise • Barrières temporaires en béton ou barrières approuvées par VIA
Exception: • Opérations de déneigement sur les routes parallèles ; • Les routes à côté de la voie, mais ne traversant pas les voies peuvent continuer sans signaleur dans le rayon de 4 à 30 pieds (1,4 à 9,1 m) ; • Le turbosouffleur (Air Force One) peut fonctionner sans signaleur, à condition qu'une autorisation verbale et écrite soit accordée par les employés responsable du transport (contrôleur du triage, superviseur d'atelier, etc.).	

Lorsque des entrepreneurs travaillent avec une nacelle, et que la charge de la nacelle a le potentiel d'empiéter dans un rayon de 13 pieds (4 m), la forme de protection la plus restrictive doit être mise en place. Une protection positive est requise.

Lorsque la zone de protection comprend du matériel roulant (tel qu'une locomotive), le signaleur doit verrouiller le régulateur de la locomotive avec une étiquette d'identification et faire clignoter une lumière rouge située sur la porte.

8.6 Règle 841 Utilisation à la gare d'Ottawa

- L'employé responsable d'une protection selon la règle 841 doit également aviser l'employé responsable de la voie (c'est-à-dire le CCF), le cas échéant. Même s'il est nécessaire d'aviser le CCF, cela ne constitue pas une protection positive. L'employé responsable de la protection des voies est le seul responsable d'appliquer la protection positive des voies.
- Le CCF devrait utiliser le blocage comme un rappel pour empêcher l'accès à la voie afin de prévenir les inconvénients liés à l'exploitation. Lors de la communication entre le CCF et l'employé responsable de la protection des voies, le CCF ne doit pas utiliser de mots qui pourraient amener l'employé en ingénierie à croire que le CCF est responsable de la protection des voies.

Exemple de communications radio :

Règle 841 établie

- CCF : CCF de VIA Rail. À vous.
- Contremaître : CCF de VIA Rail, ici le contremaître PNR Jones à Ottawa. À vous.
- CCF : Oui, contremaître Jones, allez-y. À vous.
- Contremaître : Oui CCF, contremaître Jones, je voudrais établir une règle 841 sur la voie 4 à la gare d'Ottawa jusqu'à 1600. À vous.
- CCF : Contremaître Jones, vous installerez une Règle 841 sur la voie 4 à la gare d'Ottawa. Noté. Il ne devrait pas y avoir de train avant 1600. À vous.
- Contremaître : Merci CCF, contremaître Jones. Terminé.
- CCF : CCF. Terminé.

Retrait de la règle 841

- CCF : CCF de VIA Rail. À vous.
- Contremaître : CCF de VIA Rail, ici le contremaître PNR Jones à Ottawa. À vous.
- CCF : Oui, contremaître Jones, allez-y. À vous.
- Contremaître : Le contremaître Jones a terminé la règle 841 à la voie 4 d'Ottawa et la protection est retirée. Terminé. − CCF : Contremaître Jones la règle 841 concernant la protection sur la voie 4 à Ottawa est retirée. Merci, contremaître Jones, CCF. Terminé.
- Contremaître : Contremaître Jones. Terminé.

8.7 Travaux adjacents à une voie

- Le matériel hors voie – bulldozers, chargeuses, pelles et autres qui sont utilisés à une distance de moins de 13 pi (4 m) du rail en service le plus proche, ainsi que flèches, nacelles et autres pouvant s'allonger à moins de 13 pi (4 m) du rail en service le plus proche – doit recevoir la protection adéquate conformément aux règles d'exploitation applicables.
- Le matériel hors voie utilisé à une distance de moins de 30 pi (10 m) du rail en service le plus proche, peu importe la protection en vigueur, doit s'arrêter à l'approche d'un mouvement et demeurer immobile jusqu'au passage complet de ce dernier.
- Le matériel hors voie utilisé à une distance de 13 à 30 pi (4 à 10 m) du rail en service le plus proche nécessite une protection par signaleur.
- Lorsqu'une évaluation de risques en établit la nécessité, et selon les procédures de sécurité du site consignées, des barrières de béton temporaires (ou autres barrières approuvées par VIA Rail) doivent séparer le matériel hors voie et les employés des voies en service.
- Exigences d'installation des barrières de béton temporaires :
  - Être placées à au moins 7 pi (2,1 m) du rail en service le plus proche ;
  - Être placées à au moins 500 pi (150 m) de tout passage à niveau ;
  - Être équipées de clôtures amovibles sur le dessus, sur chaque section ;
  - Ne pas empêcher l'accès aux emplacements contrôlés d'aiguillages et de signaux aux fins d'inspection et d'entretien ;
  - Ne pas dépasser 1,24 mi (2 km) de longueur ;
  - Être inspectées chaque jour pour qu'on s'assure qu'elles sont suffisamment éloignées des voies (voir **Figure 8-1** : Type de protection requise pour les travaux adjacents à une voie).
- Lorsqu'il est envisagé d'utiliser des barrières de béton temporaires, la **section 3.14** des directives aux entrepreneurs, qui porte sur l'équipement de protection individuelle (EPI), doit être prise en compte dans l'évaluation de risques et les procédures de sécurité du site. Les travaux effectués de l'autre côté de la barrière ne doivent pas la compromettre, la traverser ou passer par-dessus.
- L'utilisation de barrières de sécurité temporaires ne dispense pas de tenir une réunion d'information et de demeurer vigilant. Le signaleur a l'autorité de mettre fin à toute activité non sécuritaire posant un danger immédiat pour les employés, le public ou les mouvements.
- Le matériel roulant hors voie utilisé sous une protection adéquate ne doit pas circuler sur la banquette de ballast de la voie ferrée. S'il n'y a pas d'autre option, la banquette de ballast doit être inspectée et restaurée aux normes avant d'y permettre la circulation de mouvements sans restriction de vitesse.
- Règles utilisées pour la protection adéquate conformément au REF : POV, 841 et 842.
- Les cadenas spéciaux avec étiquettes doivent être utilisés conformément à la règle 841 du REF.
- Les drapeaux et feux rouges et les cadenas spéciaux avec étiquettes peuvent être combinés pour l'application de la règle 841 du REF.
- Cadenassage et étiquetage : Tout cadenas spécial doit être muni d'une étiquette indiquant le nom et les coordonnées de la personne l'ayant placé.
- Les fossés et excavations doivent être protégés par une sentinelle, des barrières visibles ou des barrières physiques. Les tranchées et excavations à 6 pi (2 m) ou moins du rail le plus proche doivent être approuvées par le service des infrastructures de VIA Rail, creusées en utilisant une protection adéquate, recouvertes de manière sécurisée lorsqu'elles sont sans surveillance et consignées dans le bulletin de marche.

8.8 Enclenchements

- Enclenchement automatique – occupation de la voie par un véhicule d'entretien sur rail
  - Un véhicule d'entretien sur rail qui n'interagit pas avec les signaux peut passer un signal d'enclenchement après vérification qu'il n'y a aucun mouvement de sens contraire, mais il faut d'abord :
    - Arrêter avant l'itinéraire incompatible ;
    - Vérifier qu'il n'y a qu'aucun mouvement en approche de l'itinéraire incompatible ;
    - Ouvrir l'interrupteur dans la boîte marquée « aiguillage »;
    - Attendre cinq minutes (ou le temps nécessaire selon les instructions spéciales), à moins que les voyants d'occupation de la voie de l'itinéraire incompatible soient allumés ;
    - Avancer sur la voie de l'itinéraire incompatible ;
    - Fermer l'interrupteur, puis fermer et verrouiller la boîte une fois que le véhicule d'entretien sur rail n'est plus sur la voie de l'itinéraire incompatible.
  - Dans le cas d'un véhicule d'entretien sur rail qui interagit avec les signaux, il faut, avant de procéder à l'enclenchement :
    - Arrêter avant le signal d'enclenchement ;
    - Vérifier qu'il n'y a qu'aucun mouvement en approche de l'itinéraire incompatible ;
    - Ouvrir l'interrupteur dans la boîte marquée « aiguillage »
    - Attendre cinq minutes (ou le temps nécessaire selon les instructions spéciales), à moins que les voyants d'occupation de la voie de l'itinéraire incompatible soient allumés ;
    - Avancer sur la voie de l'itinéraire incompatible et dépasser le signal d'enclenchement ;
    - Fermer l'interrupteur, puis fermer et verrouiller la boîte une fois que le véhicule d'entretien sur rail a dépassé le signal d'enclenchement.
  - Sur des voies multiples, lorsque les voyants lumineux du même chemin de fer sur la voie adjacente sont éteints et qu'il ne voit aucun mouvement s'approcher, le contremaître communiquera avec le CCF ou le contrôleur de la gare de triage avant d'ouvrir l'interrupteur pour s'assurer qu'aucun mouvement n'arrive à proximité sur cette voie adjacente.
- Enclenchement automatique – travaux en voie
  - Les travaux en voie peuvent être effectués dans la zone d'un enclenchement automatique lorsqu'une protection a été assurée comme suit :
    - Il faut obtenir la permission du CCF ou du contrôleur de la gare de triage des deux chemins de fer (s'il y a lieu) ;
    - Le contremaître doit ouvrir l'interrupteur dans la boîte marquée « aiguillage » et attendre cinq minutes ou plus selon ce qu'indique la boîte. L'interrupteur doit rester ouvert jusqu'à la fin des travaux en voie ;
    - Un cadenas avec étiquette doit être installé sur la boîte marquée « aiguillage » pour indiquer que des travaux en voie sont en cours ;
    - Après la fin des travaux en voie et le retrait de la protection, le CCF ou le contrôleur de la gare de triage des deux chemins de fer (s'il y a lieu) doit être avisé ;
    - Lorsque le contremaître est en possession d'autres protections englobant tous les itinéraires donnant accès à la zone d'enclenchement, il n'est pas nécessaire d'avoir une protection dans cette zone.

Cadenas spécial avec étiquette – Une fois la permission obtenue du CCF ou du contrôleur de la gare de triage des deux chemins de fer, l'interrupteur est ouvert et maintenu dans cette position par l'installation d'un cadenas spécial avec étiquette dans la boîte marquée « aiguillage ».

- Protection pour enclenchement manuel
    - La protection pour enclenchement manuel est régie par les notes de l'indicateur.
- Enclenchement à commande locale – occupation de la voie par un véhicule d'entretien sur rail
    - Passage à niveau

      Avant l'occupation de la zone d'enclenchement, le contremaître doit recevoir du signaleur une autorisation verbale, un signal à main ou un POV séparé pour l'enclenchement.
    - Ponts mobiles

      Avant l'occupation de la zone d'enclenchement, le contremaître doit recevoir du signaleur une autorisation verbale, un signal à main ou un POV séparé pour l'enclenchement.

> **EXCEPTION**
> S'il n'y a pas de signaleur en service, le véhicule d'entretien sur rail peut occuper la zone d'enclenchement après que le contremaître s'est assuré que l'itinéraire est bien établi.

- Enclenchement à commande locale – travaux en voie
    - Les travaux en voie ne peuvent avoir lieu qu'avec un POV séparé pour l'enclenchement ou des instructions écrites du signaleur.
- Enclenchement télécommandé – occupation de la voie par un véhicule d'entretien sur rail
    - Passage à niveau

      Avant l'occupation de la zone d'enclenchement, à moins d'instructions spéciales, le contremaître doit recevoir une autorisation verbale du signaleur.
    - Ponts mobiles

      Avant l'occupation de la zone d'enclenchement, le contremaître doit recevoir du signaleur un POV séparé pour l'enclenchement.
- Enclenchement télécommandé – travaux en voie
    - Passage à niveau

      Les travaux en voie ne peuvent avoir lieu qu'avec :
        - Un POV séparé pour l'enclenchement ou des instructions écrites du signaleur;

          OU
        - Une protection englobant tous les itinéraires donnant accès à la zone de travaux.
    - Ponts mobiles

      Les travaux en voie ne peuvent avoir lieu qu'avec l'obtention auprès du signaleur d'un POV séparé pour l'enclenchement.

- Ponts mobiles non enclenchés et passages à niveau non enclenchés
  - Travaux en voie

    Les travaux en voie doivent être protégés conformément à la **section 8.4 Protection adéquate pour travaux en voie**
  - Véhicule d'entretien sur rail – passage à niveau

    Aucune circulation de véhicule d'entretien sur rail n'est autorisée au-delà du panneau indicateur d'arrêt tant qu'il n'est pas confirmé qu'aucun mouvement incompatible n'est évident. Lorsqu'il y a un préposé en poste, des instructions spéciales indiqueront la marche à suivre.
  - Véhicule d'entretien sur rail – ponts mobiles

    Aucune circulation de véhicule d'entretien sur rail n'est autorisée au-delà du panneau indicateur d'arrêt tant qu'il n'est pas confirmé que l'itinéraire est bien établi. Lorsqu'il y a un préposé en poste, des instructions spéciales indiqueront la marche à suivre.

8.9 Procédures pour le drapeau rouge et bleu

Il est recommandé d'utiliser ces procédures sur les chemins de fer exploités au Canada. Les travailleurs doivent se familiariser avec les politiques individuelles des chemins de fer, car elles peuvent être plus restrictives que ces exigences minimales.

1. Description

Un drapeau rouge par jour, ou une combinaison de drapeau rouge et de feu rouge la nuit, affiché à l'une ou aux deux extrémités des travaux ferroviaires, indique que les travailleurs travaillent sur ou à proximité de ces voies.

Sur une voie qui permet l'entrée d'un mouvement à partir d'une seule extrémité, un drapeau bleu le jour ou un feu bleu de nuit, affiché entre les travaux et l'aiguillage. Permettre l'entrée si nécessaire, sous la permission de l'employé responsable des travaux.

2. Composants

- Un drapeau rouge le jour, ou une combinaison de drapeau rouge et de feu rouge la nuit, affiché à l'une ou aux deux extrémités des travaux ferroviaires.
- Détourner, verrouiller et étiqueter des aiguillages, ou des dérailleurs, le cas échéant, pour empêcher le mouvement sur la voie où des travaux ferroviaires sont effectués.

REMARQUE : Les travailleurs doivent toujours faire preuve de prudence et être vigilants lorsqu'ils travaillent sur la voie ou à proximité, même lorsque la protection est en place et conforme aux *instructions générales d'ingénierie* (IGE), sections 8 à 10 et 12.

3. Responsabilités

La personne responsable des travaux est responsable de la mise en place et de la suppression de la protection des drapeaux rouges.

Cette personne doit :

- Effectuer une séance de briefing conformément à la section 7 de l'IGE ;
- Déterminer quels aiguillages doivent être alignés lorsque cela est possible et où des drapeaux rouges sont requis conformément à l'annexe C de l'IGE ;
- S'assurer que les aiguillages sont alignés et étiquetés à partir de la voie de travail et verrouille personnellement les aiguillages à l'aide d'un cadenas personnel lorsque cela est possible ;
- S'assure que les drapeaux ont le réflecteur approprié et que les lumières clignotent correctement ;
- Ériger le ou les drapeaux rouges entre les aiguillages dans un rayon de 300 verges (274 m) pour les travaux ferroviaires et les wagons ou locomotives sur la voie, en veillant à ce que les drapeaux soient bien positionnés vers le centre de la voie entre les rails ;
- S'assurer que l'équipement est immobilisé conformément aux procédures et que les freins sont serrés ;
- S'il y a lieu, placer le déraileur en position de déraillement et verrouiller avec une étiquette ; et
- Aviser tous les travailleurs qui travailleront sur la voie que la protection nécessaire est en place.

Cette personne supprime la protection des drapeaux rouges en :

- Inspectant la voie pour s'assurer que tous les travaux sont conformes aux Normes nationales d'ingénierie de la voie ;
- Aviser tous les travailleurs qui travaillaient sur la voie que la protection du drapeau rouge sera annulée;
- Enlever les drapeaux rouges et ranger correctement ;
- Déverrouiller les aiguillages etenlever le verrou spécial, le cas échéant) ;
- S'il y a lieu, déverrouiller et placer le déraileur en position de non-déraillement et rebarrer.

4. Spécifications recommandées du drapeau rouge

Les drapeaux rouges doivent être clairement perceptibles, n'affichant la couleur que d'un côté.

Les dimensions du drapeau rouge doivent être d'au moins 24 po sur 20 po (61 cm sur 51 cm) :

- Le côté non coloré est en feuille d'aluminium, alliage 3003, H14, 12 GA. (2,6 mm), finition de l'usine ;
- Les versions réfléchissantes doivent être conformes au dernier numéro de la norme 62-GP-11 M, Level Material, de l'Office des normes générales du Canada (GCSB) ;
- Les feuilles réfléchissantes ne doivent être placées que d'un côté de la feuille d'aluminium ;
- Les feuilles de vinyle doivent être conformes au dernier numéro de la norme 62-GP-3M De l'Office des normes générales du Canada (ONGC).

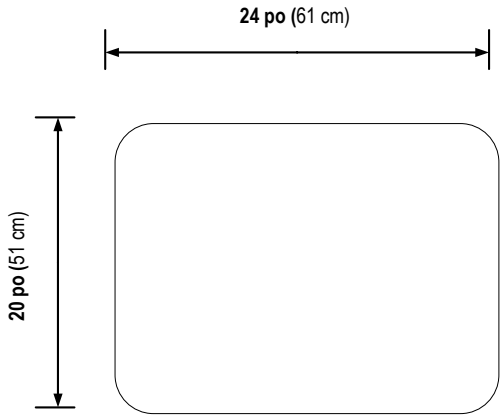


Figure 8-2 : Spécifications recommandées du drapeau rouge

Le drapeau rouge doit être affiché à une hauteur minimale de 36 po (91,4 cm) du haut du rail au bas du drapeau.

Le drapeau rouge doit être maintenu en bon état en tout temps. Lorsqu'elles sont appuyées par une évaluation des risques et conformément aux procédures de la compagnie et aux instructions de travail, les nouvelles technologies, les conditions locales ou les améliorations opérationnelles pourraient dicter d'autres exigences.

Section 9 Sous-contremaître et groupes de travail séparés

9.1 Affectation de sous-contremaître

- Avant de conclure une entente avec un sous-contremaître (responsable d'un groupe de travail séparé), le contremaître doit vérifier le POV, à la section « Groupes de travail séparés », pour s'assurer qu'il n'y a pas d'affectations incompatibles.
- Les cas d'affectations incompatibles doivent être communiqués au sous-contremaître, qui doit confirmer en avoir pris connaissance.
- Le contremaître peut protéger un maximum de quatre (4) sous-contremaîtres simultanément.
- Les ententes doivent être consignées dans le formulaire de POV de VIA Rail et inclure :
  - Le numéro de POV, le nom du contremaître et la date ;
  - La voie et la zone protégées ;
  - L'heure de fin, les initiales du CCF ou du contrôleur de la gare de triage et la signature du contremaître ;
  - La personne responsable en tant que sous-contremaître ;
  - L'information du POV doit être répétée au contremaître, qui doit confirmer qu'elle est juste, et une heure de répétition sera donnée ;
  - L'entente entre le contremaître et le sous-contremaître doit être écrite au dos du formulaire de POV. Cette entente doit être répétée et confirmée comme étant juste ;
  - Si possible, le contremaître doit aviser les autres employés ayant initialisé le POV de l'entente prise avec le sous-contremaître ;
  - Le sous-contremaître doit aviser les autres employés sous sa supervision de l'entente prise avec le contremaître.

9.2 Sous-contremaître entrant dans la zone de travaux

- Le sous-contremaître ne peut entrer dans la zone de travaux qu'après avoir rempli et répété une entente écrite avec le contremaître.

9.3 Sous-contremaître libérant la zone de travaux

- Lorsque le contremaître lui demande de libérer la voie protégée ou lorsque les travaux sont terminés, le sous-contremaître doit :
  - Veiller à laisser la zone dans un état permettant le passage sécuritaire des mouvements ;
  - Déplacer tous les employés et outils et tout le matériel à distance de sécurité de la voie protégée ;
  - Indiquer aux employés sous sa supervision quelle protection est annulée ;
  - Contacter le contremaître et signaler que la zone est libérée ;
  - Attendre que le contremaître confirme avoir entendu et indique l'heure d'annulation ;
  - Consigner l'heure d'annulation à côté de l'entente écrite avec le contremaître ;
  - Rayer l'entente écrite d'un « X » pour éviter qu'elle ne soit réutilisée ;
  - Un sous-contremaître ne doit pas réaccéder à la voie à moins d'obtenir la permission du contremaître et de conclure une nouvelle entente écrite.

Tableau 9-1 : Exemple de signalement de libération de la zone de travaux

Sous-contremaître	**« VIA contremaître Johnson, ici VIA contremaître Boisvert. À vous. »**
Contremaître	« VIA contremaître Boisvert, ici VIA contremaître Johnson. À vous. »
Sous-contremaître	« Je libère la voie à 0950 (0-9-5-0). À vous. »
Contremaître	« Protection pour sous-contremaître Boisvert entre les signaux 234 (2-3-4) Alexandria et 343 (3-4-3) Maxville, libérée à 0950 (0-9-5-0) - Annulation à 0951 (0-9-5-1). À vous. »
Sous-contremaître	« Protection pour sous-contremaître Boisvert annulée à 0951 (0-9-5-1). Sous-contremaître Boisvert, terminé. »
Contremaître	« Contremaître Johnson, terminé. »

9.4 Remplacement d'une entente avec un sous-contremaître

- Pour remplacer une entente avec un sous-contremaître :
  - Avant de conclure une nouvelle entente, le contremaître doit aviser le sous-contremaître que l'entente précédente sera remplacée et recevoir sa confirmation ;
  - Lorsque le sous-contremaître a conclu plusieurs ententes, il faut préciser la zone visée par l'entente remplacée ;
  - Le contremaître fournira une nouvelle entente au sous-contremaître, que ce dernier répétera pour en vérifier l'exactitude ;
  - Les deux parties rayent l'entente remplacée d'un « X » pour éviter qu'elle ne soit réutilisée.

9.5 POV multiples

- Lorsque les zones d'un POV se chevauchent ou se touchent, seulement trois (3) contremaîtres peuvent accéder aux zones chevauchantes simultanément. Les employés doivent respecter les dispositions de la règle 857 du REF.
- D'abord, communiquer avec chaque contremaître d'une zone chevauchante et conclure avec lui une entente écrite concernant les zones en question.
- Si la communication ne fonctionne pas après la conclusion d'une entente écrite ou que le contremaître n'est pas en mesure de contacter le contremaître d'une zone chevauchante, il faut contacter le CCF pour vérifier si le contremaître de la zone en question détient toujours l'autorisation à l'origine du problème.
- Si le problème n'existe plus, le CCF peut verbalement le confirmer au contremaître.
- Si le problème existe toujours et que personne, y compris le CCF, n'est en mesure de contacter le contremaître de la zone chevauchante, le contremaître peut entrer dans la zone chevauchante, mais uniquement pour annuler l'autorisation ou faire libérer la voie principale.

Exemple d'entente écrite :

« Je suis dégagé à Able. Circulation possible dans ma zone sans restriction. Communiquer avec moi quand vous aurez libéré la zone. » « Je travaille à l'est du mille 16. Ne pas passer le mille 16 sans me contacter. »

Section 10 Communication vocale

10.1 Généralités

- Les téléphones cellulaires ne doivent pas être utilisés lorsqu'une radio est accessible.
- Les exigences suivantes s'appliquent à la radio et à tout autre dispositif de communication :
  - Tous les appels d'urgence ont priorité absolue sur les autres transmissions ;
  - Les dispositifs de communication ne doivent être utilisés que pour les activités ferroviaires ;
  - Les messages doivent être brefs, aller droit au but et ne contenir que des instructions ou informations essentielles ;
  - Les instructions ou informations verbales relatives à la sécurité des activités doivent être répétées à la personne qui les a transmises ;
  - Avant de passer d'une méthode de communication à l'autre, les personnes qui donnent des instructions doivent se mettre parfaitement d'accord avec celles qui les reçoivent. En cas d'urgence, il est permis d'utiliser à la fois la radio et les signaux à main ;
  - Lorsqu'une autorisation ou instruction est demandée, l'information nécessaire pour donner cette autorisation ou instruction doit être fournie ;
  - Il ne faut pas utiliser la radio pour :
    - Fournir à l'avance des renseignements sur les indications des signaux de canton ou d'enclenchement ;
    - Donner des informations susceptibles de faire croire à une équipe que les limitations de vitesse ont été atténuées.

10.2 Identification formelle

- Les deux interlocuteurs d'une communication radio doivent confirmer l'identité de l'autre personne ou la désignation du mouvement.
- Pour établir la communication avec une personne, il faut commencer par les initiales de la compagnie pour laquelle la personne travaille.
- Il faut ensuite énoncer le nom et le poste de la personne.
- On termine par « À vous. » pour donner la parole.
- Les interlocuteurs doivent terminer leur dernier message par « Terminé ».

Identification

- Le CCF ou le contrôleur de la gare de triage est identifié par son poste (« CCF » ou « contrôleur de la gare de triage »).
- Les employés doivent être identifiés par leur poste et nom, ou par leur poste et territoire ou emplacement (p. ex. : « VIA contremaître John Smith », « VIA assistant d'entretien des voies Chatham »).
- Pour établir l'identification formelle avec des mouvements autres que ceux de VIA Rail, utiliser les initiales de la compagnie, le numéro de locomotive et la direction (p. ex. : « CN 8365 Ouest »).

> **EXCEPTION**
> La direction n'est pas nécessaire dans une gare de triage.

Tableau 10-1 : Exemples de l'identification formelle

Appeler un autre contremaître		
1	**Le contremaître Jack Track établit la communication**	« VIA contremaître Pete Pepindowski, ici VIA contremaître Jack Track. À vous. »
2	**Le contremaître Pete Pepindowski répond**	« VIA contremaître Jack Track, ici VIA contremaître Pete Pepindowski. À vous. »
sAppeler un mouvement		
1	**Le contremaître Jack Track établit la communication**	« VIA 6412 Ouest, ici VIA contremaître Jack Track. À vous. »
2	**VIA 6412 Ouest répond**	« VIA contremaître Jack Track, ici VIA 6412 Ouest. À vous. »
Appeler le CCF		
1	**Le CCF répond à la tour**	« VIA CCF. »
2	**Le contremaître Jack Track établit la communication**	« VIA CCF, ici VIA contremaître Jack Track. À vous. »
3	**Le CCF répond**	« VIA contremaître Jack Track, ici VIA CCF. À vous. »

10.3 Protection des mouvements dans la zone protégée

Lors d'une communication avec l'équipage d'un train, le message doit être clair et concis. Voici un exemple où, une fois la communication établie selon le **tableau 10-1**, le contremaître indique au train qu'il peut s'avancer dans la zone protégée.

« VIA 909 Ouest, vous pouvez avancer dans ma zone de travail sans restriction. À vous. »

Toutefois, s'il y a des restrictions, le contremaître doit indiquer très clairement jusqu'où le train peut avancer dans la zone. Voici un exemple d'autorisation donnée à un mouvement jusqu'à un emplacement donné.

« VIA 909 Ouest, vous pouvez avancer dans ma zone de travail jusqu'au mille 12, un-deux, arrêter, et attendre les instructions. À vous. »

Lorsqu'un mouvement peut avancer dans une zone protégée avec des restrictions de vitesse ou d'itinéraire, ces restrictions doivent être communiquées en premier, comme suit :

« VIA 909 Ouest, j'ai une restriction pour vous. À vous. »

L'équipage du train devrait répondre :

« VIA 909 Ouest à l'écoute. À vous. »

Le contremaître indique alors la restriction et la fait répéter.

10.4 Appels d'urgence

- Un employé répète le mot « urgence » trois fois au début de sa transmission sur le canal d'attente pour signaler :
  - Tout accident qui a causé des blessures ;
  - Toute situation possiblement dangereuse pour les employés ou d'autres personnes ;
  - Toute situation risquant de compromettre la sécurité du passage des mouvements ;
  - Tout déraillement qui s'est produit sur une voie principale ou une voie signalisée ou en a provoqué l'obstruction.
- L'employé répète l'appel d'urgence toutes les 90 secondes jusqu'à ce qu'il reçoive une réponse.
- Tous les appels d'urgence ont priorité absolue sur les autres transmissions.
  - Lorsqu'un appel d'urgence destiné à une personne ou à un mouvement en particulier n'a fait l'objet d'aucun accusé de réception, tout autre employé à l'écoute doit, s'il le peut, relayer le message par n'importe quel moyen disponible.

10.5 Signalement des incidents

- Après un appel d'urgence, les employés doivent immédiatement signaler l'incident au CCF, au contrôleur de la gare de triage ou à leur superviseur. S'ils doivent agir, ils doivent le faire immédiatement et de manière sécuritaire pour assurer la sécurité des employés, des personnes, des biens et de l'environnement.
- Les employés doivent rester sur les lieux de l'incident jusqu'à ce que leur superviseur les libère.
- Les employés ont l'obligation de protéger les éléments de preuve relatifs à un incident devant être signalé.
- Les employés se trouvant sur les lieux ou qui sont concernés d'une manière ou d'une autre par l'incident doivent noter tous les faits pertinents, y compris le nom et l'adresse des témoins potentiels, afin de pouvoir fournir cette information en cas d'enquête.

N.B. : *En cas de doute sur les mesures à prendre, communiquer avec le superviseur direct.*

- Sur les lieux d'un incident, si les employés doivent répondre aux questions d'une autorité gouvernementale, ils doivent :
  - Vérifier et consigner l'identité de la personne avant de lui fournir de l'information ;
  - Contacter leur superviseur en cas de doute à savoir s'il faut répondre à certaines questions ;
  - Fournir uniquement les faits connus, et non des opinions, des hypothèses ou des impressions ;
  - Toujours aviser leur superviseur direct que de l'information a été fournie à des autorités externes.

N.B. :

- *Ne pas fournir de déclarations signées, à moins qu'un responsable désigné de la Société ne le demande.*
- *Ne pas fournir de permis de conduire, même si on le demande.*
- *Ne pas fournir de déclaration ni d'information à quiconque n'ayant pas d'autorité judiciaire, comme les médias d'information, les avocats, les représentants d'assurance, etc.*
- *Ne fournir de déclarations qu'aux autorités judiciaires (enquêteurs du Bureau de la sécurité des transports ou de Transports Canada, agents de sécurité ou de police ou coroner).*

10.6 Signalement des incidents

Suivre toutes les procédures de signalement énoncées dans le plan d'intervention d'urgence propre à l'emplacement.

- N'approcher les lieux d'un incident ou d'un déraillement que s'il est sécuritaire de le faire.
- À l'arrivée sur les lieux d'un incident, contacter le coordonnateur d'intervention sur place ou le responsable pour tenir une réunion d'information, puis suivre toutes les procédures établies lors de cette réunion.
- Ne pas déplacer les personnes blessées à moins qu'elles soient en danger ou à risque d'aggraver leurs blessures ou que la situation mette en danger quelqu'un d'autre ou soi-même.

10.7 Sécurité-incendie

- Remplacer ou signaler immédiatement tout extincteur défectueux, vide ou manquant.
- Utiliser les techniques appropriées de mise à la terre et de liaisons électriques pour prévenir les décharges d'électricité statique au moment de verser ou transverser des liquides inflammables.
- Ne pas laisser une flamme nue sans surveillance.
- Éliminer les matériaux inflammables ou combustibles conformément aux lignes directrices de la société.

10.8 Environnement de travail

- Garder l'environnement de travail propre, rangé et exempt d'éléments encombrants ou de débris.
- Jeter les détritus dans les contenants ou poubelles appropriés et approuvés.
- Utiliser les produits approuvés pour laver le matériel, les vêtements et les planchers.
- Ne pas utiliser d'air ou de gaz comprimé pour retirer les débris sur une personne ou des vêtements.
- Ne pas circuler sous une charge suspendue.
- Repérer les sorties d'urgence, les extincteurs, les panneaux de disjoncteurs et de fusibles et le matériel d'urgence et s'assurer qu'ils demeurent accessibles.
- Ranger de manière ordonnée les matériaux à une hauteur ne dépassant pas les épaules, à moins que l'environnement soit conçu pour le rangement sur palettes (avec limite de charge déterminée et chariot élévateur à fourche).
- Retirer tous les objets des allées pour éliminer les risques de trébuchement.

10.9 Véhicules, matériaux, équipement et outils

- Veiller à avoir la qualification, la certification et l'autorisation requises avant d'utiliser, d'entretenir et de réparer des véhicules, des matériaux, de l'équipement et des outils.
- Utiliser des contenants approuvés et clairement identifiés pour ranger et transporter des liquides et matériaux inflammables.
- Utiliser les outils, l'équipement et les matériaux approuvés uniquement aux fins prévues.
- Ne pas modifier ou contourner les dispositifs de sécurité ou retirer les protections.
- Entretenir, réparer et ranger l'équipement conformément aux instructions données.
- Inspecter tous les véhicules, matériaux, outils et dispositifs de sécurité connexes pour vérifier qu'ils sont sécuritaires avant de les utiliser.
- Réparer ou étiqueter et mettre hors service les véhicules, matériaux, outils et dispositifs de sécurité connexes défectueux.
- Utiliser la méthode des trois points d'appui pour monter sur l'équipement, les engins, les échelles et les véhicules et pour en descendre.
- Faire face au véhicule, au véhicule d'entretien sur rail ou à l'équipement pour monter et descendre.
- Évacuer les gaz d'échappement de l'équipement à combustion interne utilisé dans un bâtiment ou une structure fermée.

10.10 Sécurité au bureau

- Garder les pieds et les roulettes des chaises utilisées au sol.
- Pousser les chaises sous les bureaux lorsqu'elles ne sont pas utilisées pour libérer les allées et l'environnement de travail.
- Les chaises avec roulettes ne sont permises qu'aux postes de travail et dans les salles de formation et de réunion.
- Utiliser des chaises sur pieds pour les salles de repli et les tables à dîner.
- N'utiliser que les escabeaux approuvés pour atteindre les espaces en hauteur.
- Fermer les armoires et tiroirs lorsqu'ils ne sont pas utilisés.
- Utiliser les mains courantes dans les escaliers.

Section 11 Occupant de locomotive – Zone de vigilance absolue (ZVA)

Les équipes d'entretien de la voie, du service Signalisation et communications, et des ponts et des structures occupant une locomotive de tête aux fins d'inspection ou de transport doivent connaître les instructions spéciales suivantes pour éviter de distraire l'équipage pendant les périodes critiques qui demandent leur vigilance.

Instructions spéciales de VIA Rail – Instructions de trains de voyageurs

Pour veiller à l'exploitation sécuritaire du train et au respect des règles, chacun des membres de l'équipage doit agir de manière responsable pour prévenir les accidents et les infractions aux règles.

Zone de vigilance absolue (ZVA) : Terme décrivant l'environnement dans la cabine de locomotive pendant les périodes critiques, notamment lorsque des membres de l'équipage doivent effectuer plusieurs tâches simultanément. L'objectif est de maintenir une connaissance optimale de la situation afin d'assurer la sécurité du mouvement. Pendant une ZVA, l'environnement de la cabine de commande de la locomotive doit être propice à ce que l'attention soit exclusivement portée sur la conduite du train et la conformité au REF. La ZVA s'applique aux périodes critiques lorsque plusieurs tâches doivent être effectuées simultanément, notamment :

- Réponse aux autorités (p. ex. : autorisation de circuler, libération en ROV, BM, etc.) ;
- Approche d'une restriction ou d'un avertissement d'aiguillage dans une libération en ROV ;
- Approche d'un passage à niveau défectueux indiqué dans un BM ;
- Approche d'une limitation temporaire de la vitesse ;
- Approche de la fin des limites d'autorisation d'un train ;
- Conduite d'un mouvement dans les limites d'une voie d'un contremaître en vertu de la règle 42, jusqu'à ce que le mouvement entier ait quitté ces limites ;
- Instruction de passer le prochain signal à vitesse de marche à vue ;
- Après le passage d'un signal nécessitant une vitesse de marche à vue ou l'arrêt au prochain signal, jusqu'à ce que le mouvement respecte la restriction et que la tête du train passe le signal ou s'y arrête ;
- Conduite à vitesse de marche à vue ou à vitesse réduite, sauf lors d'une manœuvre d'aiguillage.

Restrictions et conditions pendant une ZVA

Les restrictions et conditions suivantes s'appliquent pendant une ZVA :

- La communication dans la cabine de la locomotive, y compris l'utilisation de la radio, est restreinte aux responsabilités immédiates nécessaires à l'exploitation du train.
- Le mécanicien de locomotive responsable ou un membre de l'équipage autre que le mécanicien de locomotive devra s'occuper de la radio. Les communications radio doivent être limitées au mouvement immédiat du train et conformes aux règles.
- Sauf en cas d'urgence, lorsque l'équipe des services à bord des trains tente d'entrer en contact, répondre par « RESTEZ À L'ÉCOUTE. » pour indiquer à l'équipe que vous êtes temporairement dans l'impossibilité de répondre à la radio.
- **Le REF indique que tous les appels d'urgence ont priorité absolue sur les autres transmissions, ce qui s'applique également pendant une ZVA. Dans ces circonstances, le Plan d'intervention d'urgence en cas d'accident ferroviaire prévaut.**

Urgence à bord pendant une ZVA

En cas d'urgence à bord, le directeur des services lance l'appel d'urgence au mécanicien de locomotive responsable en transmettant le message suivant « Assistance immédiate »

Example:

> *« VIA Mécanicien de locomotive responsable 25, ici VIA directeur des services 25. Assistance immédiate.* ***À vous.*** *»*
>
> *"VIA Mécanicien de locomotive responsable 25.* ***À vous.*** *»*

Utilisation du téléphone cellulaire de la locomotive ou de VIA pendant une ZVA

Il est interdit de répondre au téléphone cellulaire de la locomotive ou à celui fourni à l'employé par VIA jusqu'à ce que le train soit hors de la ZVA.

Section 12 Protection des voies adjacentes

Pour l'application de la présente instruction, les voies adjacentes régies par la règle 105 du REF doivent faire l'objet d'une protection si elles doivent être obstruées.

12.1 Voies multiples

Dans une zone à voies multiples, une protection adéquate doit aussi être assurée sur la ou les voies adjacentes à la voie sur laquelle se déroulent les travaux. Deux voies sont considérées comme étant adjacentes lorsque l'entraxe de ces voies **est inférieur à 25 pi (7,6 m)**. La protection des voies adjacentes sera déterminée par l'évaluation de risques et consignée à l'étape de la planification et de l'approbation des travaux.

12.2 Exception

Dans une zone à voies multiples, si le contremaître maintient un contact radio ou un contact direct avec tous les employés et véhicules d'entretien sur rail, et que les véhicules d'entretien sur rail protégés ainsi que les travaux effectués ne risquent pas d'obstruer des voies adjacentes, il n'est pas nécessaire de protéger ces voies.

12.3 Libération de la voie à l'approche d'un mouvement

Au moment de libérer la voie à l'approche d'un mouvement dans une zone à voies multiples, les employés doivent éviter de traverser une voie en service non protégée. Seuls les employés désignés par le contremaître peuvent traverser une voie en service pour inspecter un mouvement à son passage. Si les travaux se déroulent sur une voie qui se trouve entre deux voies en service, les employés doivent se tenir entre les rails de la voie protégée lorsque des mouvements passent sur l'une de ces voies.

Section 13 Instructions pour les travaux de nuit

13.1 Portée

- Ces instructions portent sur des problèmes et règles liés aux travaux de nuit. Elles s'appliquent à tous les employés de VIA Rail et tous les entrepreneurs et sous-traitants travaillant sous la supervision du service des infrastructures de VIA Rail.
- À tous les endroits où des travaux ferroviaires doivent être effectués la nuit, une évaluation de risques doit être effectuée avant le début des travaux pour déterminer si le risque est élevé, s'il est possible d'effectuer les travaux et les zones à risque élevé. Tous les travaux ferroviaires de nuit doivent être effectués dans le respect complet de la présente section.
- Exemples d'activités d'entretien à risque élevé la nuit : excavation/nettoyage de ballast, remplacement de rails cintrés avec grue chargeuse polyvalente, déchargement du ballast par commande manuelle et déchargement du ballast sur un pont. Une évaluation de risques doit permettre de déterminer s'il y a d'autres activités d'entretien qui constitueraient un risque pour les travaux de nuit ou si des mesures d'atténuation suffisantes peuvent éliminer le risque.
- S'il est déterminé que les travaux peuvent avoir lieu la nuit, veiller à communiquer tous les facteurs de risque pendant la réunion d'information.

13.2 Définition

- Le plus haut niveau de sécurité correspond au plus bas niveau de risque acceptable, confirmé par l'analyse de gestion des risques.
- Les travaux ferroviaires désignent des travaux sur n'importe quelle partie de la voie, d'un passage à niveau ou d'une combinaison des deux.
- « Voie » signifie toute voie ferrée, de longueur indéterminée, y compris les voies de triage, les voies d'évitement, les embranchements et autres voies qui y sont reliés, l'emprise sur laquelle elle est construite, ainsi que les structures qui la soutiennent, la protègent ou permettent l'écoulement des eaux.

13.3 Généralités

- La nuit, les rythmes biologiques changent, ce qui peut nuire à la vigilance des employés. De plus, en raison de la noirceur, il est difficile de voir tous les dangers. Par noirceur, on englobe toute la période commençant une demi-heure après le crépuscule et se terminant une demi-heure avant l'aube.

13.4 Éclairage

- Tous les employés de VIA Rail, des entrepreneurs et des sous-traitants doivent avoir avec eux un éclairage d'appoint, à moins qu'il soit certain que les travaux ferroviaires seront terminés avant la noirceur, même dans des circonstances imprévisibles comme une panne d'équipement. Tous les travaux ferroviaires effectués à la noirceur doivent être confinés aux endroits pouvant être adéquatement éclairés et sous la stricte supervision de tous les employés y participant. L'éclairage doit également être limité à ce qui est nécessaire pour que le chantier soit le plus sécuritaire possible.
- Les travaux effectués avec du matériel roulant, lors desquels tous les employés de tiers sont sur le matériel roulant en question (chasse-neige, épandeuses, voitures d'essai ou convoi de camions et de trains meuleurs), peuvent être effectués à la noirceur pourvu que le matériel roulant soit équipé des phares, feux, gyrophares et avertisseurs de recul adéquats.

13.5 Agents de voies

- Lorsqu'ils répondent à une urgence ou à une situation problématique à la noirceur, les agents de voies doivent veiller à ce que ces travaux soient effectués de manière sécuritaire et conformément à toutes les règles de sécurité de VIA Rail Canada pour les entrepreneurs.

13.6 Zones à risque élevé

- Pour l'application des présentes instructions, voici des exemples de caractéristiques que pourraient avoir les zones à risque élevé :
  - Proximité d'un dénivelé d'au moins 6 pi (1,8 m) par rapport à une zone plancher sécuritaire à 6 pi (1,8 m) ou moins de l'extrémité d'une traverse ;
  - Murs de soutènement ;
  - Autres structures similaires ;
  - Haut risque d'avalanches ;
  - Risque de glissement de terrain ;
  - Ponts et viaducs avec ou sans garde de sécurité ;
  - Tout autre risque énoncé dans le rapport d'évaluation de risques.

Section 14 Dérailleurs

14.1 Généralités

- Tenir compte des facteurs suivants pour déterminer le côté de pose :
  - Présence de matériaux et de matériel roulant – Sélectionner le côté (à gauche ou à droite) qui permet le déraillement des wagons à l'écart de la zone où les employés pourraient avoir entreposé des matériaux et du matériel roulant ;
  - Voies adjacentes en service – Sélectionner le côté (à gauche ou à droite) qui permet le déraillement des wagons à l'écart de toute voie adjacente en service ;
  - Environnement immédiat – Sélectionner le côté (à gauche ou à droite) qui permet le déraillement des wagons à l'écart des cours d'eau, des routes ou autoroutes, des terrains n'appartenant pas à VIA Rail ou des zones vulnérables/réservées.
- Les employés doivent bien connaître l'emplacement de chaque dérailleur.
- Tous les dérailleurs doivent être sécurisés au moyen d'un dispositif de verrouillage.
- À l'exception des dérailleurs spéciaux et des dérailleurs associés à un drapeau bleu, chaque dérailleur doit être laissé en position de déraillement.

14.2 Dérailleurs portables

- Conformément aux dispositions de la règle 841 du REF, on doit avoir recours à un drapeau rouge lorsqu'il n'est pas possible de poser un cadenas spécial avec étiquette sur un aiguillage afin d'empêcher des mouvements de circuler sur la partie de voie où des travaux sont effectués.
- L'utilisation d'un dérailleur portable **doit être préapprouvée par le service des infrastructures de VIA Rail** comme seul moyen acceptable de protection pour la zone et la tâche en question.

  N.B. : *S'il est impossible d'obtenir une préapprobation en raison de circonstances imprévues, le CCF ou le contrôleur de la gare de triage de VIA Rail et le service des infrastructures de VIA Rail doivent être avertis dès que possible.*
- Lorsqu'une protection en vertu de la règle 841 du REF est appliquée ou retirée, le CCF ou le contrôleur de la gare de triage doit être avisé, et l'utilisation de drapeaux rouges et de cadenas spéciaux avec étiquettes doit être communiquée et confirmée au moyen des formulaires prévus à cet effet.
- Un dérailleur portable ne peut être utilisé que sur une voie où la vitesse permise ne dépasse pas 10 mi/h (16 km/h) ou sur une voie de catégorie 1.

14.3 Dérailleurs à charnière

- Situés à un endroit fixe, les dérailleurs à charnière sont conçus pour être placés en position de déraillement.
- Ils doivent être fixés sur deux traverses solides par tous les trous disponibles, avec des tire-fond approuvés par VIA Rail pour les trous ronds et des crampons standards pour les trous carrés.
- Ils doivent être dotés d'un cadenas haute sécurité et toujours laissés en position de déraillement.
- Leur emplacement doit être marqué d'un panneau indicateur.
- Ils peuvent être reliés à un dispositif Wheel Crowder.

14.4 Dérailleurs à aiguille

- Il peut s'agir d'un dérailleur électrique à double commande.
- Il peut s'agir d'un dérailleur à commande manuelle; l'employé qui le manœuvre doit alors examiner les aiguilles et la cible pour s'assurer que le dérailleur est dans la bonne position.

14.5 Dérailleurs spéciaux

- Dérailleurs de n'importe quel type utilisé en position de déraillement seulement lorsque du matériel roulant est garé sur la voie concernée.

14.6 Dérailleurs associés à un drapeau bleu

- Il s'agit généralement de dérailleurs à charnière ou portables utilisés avec un drapeau bleu. Les dérailleurs ne seront en position de déraillement qu'en présence d'un drapeau bleu. Les employés de l'ingénierie ne doivent pas manœuvrer ces dérailleurs.

Section 15 Manœuvre des aiguillages

15.1 Manœuvre à la main

- Pour l'utilisation des aiguillages et des dérailleurs uniquement les employés doivent être qualifiés et autorisés.
- Garder le corps, les mains et les jambes à l'écart de toutes les parties mobiles et de la trajectoire du levier de manœuvre de l'aiguillage.
- Ne jamais utiliser une force excessive en actionnant un aiguillage.
- Ne pas appliquer de force avec votre pied sur un levier de manœuvre d'aiguillage ou de dérailleur.
- Avant de faire fonctionner les aiguillages, vérifier les tringles d'écartement et les lames d'aiguille pour détecter la présence de glace, de ballast ou de tout autre débris qui pourrait empêcher l'aiguillage de s'aligner librement. Vérifier si l'aiguillage a été « cramponné » ou « barré ».
- Vérifier l'alignement des lames d'aiguille, des cibles et des dérailleurs avant et après avoir autorisé le passage des mouvements sur les aiguillages et les dérailleurs que vous avez manipulés.
- Lors du fonctionnement d'aiguillages semi-automatiques, à ressort, à double commande ou auto-normales à la main, toutes les règles régissant les aiguillages à commande manuelle s'appliquent.
- Sauf lorsqu'ils sont tournés, chaque aiguillage doit être sécurisé avec un dispositif approuvé. Lorsqu'un aiguillage a été tourné, les lames doivent être examinées pour vérifier si elles sont bien ajustées et la cible, le réflecteur ou la lumière, s'il y en a, doit être observé pour s'assurer que l'aiguillage est bien aligné pour l'itinéraire à utiliser.
- Si l'on sait ou si l'on soupçonne que l'une des lames ou une partie quelconque d'un aiguillage est endommagé ou cassé, l'aiguillage doit être protégé jusqu'à ce qu'il puisse être utilisé en toute sécurité. Un rapport doit être fait au CCF, au contrôleur de triage ou à l'employé responsable du territoire par les moyens les plus rapides disponibles.
- Les employés doivent se familiariser avec l'emplacement des verrous de lame d'aiguille.
- Retirer le cadenas de la pédale de verrou de la lame d'aiguillage, le cas échéant, avant de faire fonctionner l'aiguillage.
- Lorsqu'un verrou de lame d'aiguillage est fourni, il doit être verrouillé lorsque l'aiguillage est laissé en position normale.
- Réappliquer le verrou ou le crochet de l'aiguillage une fois que l'aiguillage ou le dérailleur a été utilisé.
- Lorsque plusieurs employés qualifiés du REF doivent manipuler des aiguillages à commande manuelle ou à double commande, la communication pair à pair doit avoir lieu. L'employé qui manipule l'aiguillage doit communiquer par radio au contremaître les renseignements suivants :
  - L'emplacement de l'aiguillage et son numéro, le cas échéant;
  - Leur nom;
  - La route pour laquelle l'aiguillage est orienté;
  - Qui, au besoin, va remettre l'aiguillage à sa position requise?
  - Confirmation lorsque les aiguillages à double contrôle sont de nouveau sous tension et verrouillés.

15.2 Double commande

- Sauf lorsqu'une règle l'exige, un aiguillage à double commande ne doit pas être positionné pour la manœuvre manuelle sans la permission du CCF ou du contrôleur de la gare de triage. Lorsqu'il est positionné pour la manœuvre manuelle, toutes les règles relatives au levier de manœuvre s'appliquent.

Section 16 Prévention des incendies

16.1 Précautions

- La prévention des incendies dans les propriétés et les structures ferroviaires doit être prise en compte au début de chaque tâche effectuée sur l'emprise.
- Les risques d'incendie sont au plus haut au printemps, lorsqu'il y a beaucoup d'herbes sèches. Ils peuvent aussi augmenter en été, durant les périodes de chaleur et de sécheresse extrêmes, et lorsque des structures en bois se trouvent à proximité des travaux. Il importe de tenir compte des mises en garde et des avis régionaux lorsque l'on effectue des travaux dans de telles situations.
- Avant tout travail à chaud, il faut obtenir un permis de travail à chaud et relever l'ensemble des tâches à effectuer, des processus et outils à employer, des dangers et des lieux où se dérouleront les travaux. Un exemple de formulaire figure à l'annexe A.
- Avant tout travail à chaud en présence de risques d'incendie, il faut remplir un formulaire d'évaluation des risques en tenant compte des méthodes employées.
- Une équipe de surveillance des risques d'incendie sera en place pendant et après le travail à chaud, et :
    - Aura de l'équipement de communication et les coordonnées nécessaires pour demander de l'aide au besoin;
    - Disposera du matériel de lutte contre l'incendie suffisant pour éteindre tout embrasement, soit :
        - Un pulvérisateur dorsal de 5 gal (19 l) auquel de la mousse extinctrice a été ajoutée ;
        - Une pelle ronde et une hache de pompier Pulaski.
    - Sera positionnée à un endroit sécuritaire pour combattre les incendies durant les travaux;
    - Rester sur les lieux pendant au moins une heure après la fin des travaux, ou au moins 30 minutes, si les conditions météorologiques ou les précautions ont réduit le risque ;
    - Visitez périodiquement le site jusqu'à au moins 3 heures après la fin des travaux.
- Tous les membres de l'équipe de surveillance des risques d'incendie devront avoir suivi une formation sur la prévention des incendies et de sensibilisation aux incendies.
- Un inspecteur des services d'incendie a le droit de demander l'accès à l'emprise pour évaluer les risques d'incendie et la formation en sécurité incendie.
- Lorsque les risques d'incendie dans la région sont considérés comme « élevés » ou « extrêmes », le travail à chaud présentant un risque d'incendie sera restreint.
- Avant l'utilisation des réchauffeurs de rail, des boucliers protecteurs doivent être en place. Toutes les traverses qui pourraient prendre en feu doivent être surveillées pendant le processus de chauffage des rails et doivent être éteintes à l'aide d'extincteurs à mousse.
- Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter l'annexe B des Méthodes recommandées par VIA : « Prévention et contrôle des incendies en voie ».

16.2 Exécution de travaux à chaud sur l'emprise

Il importe de tenir compte au préalable des facteurs de risque suivants :

- Végétation sèche ou morte ;
- Empilement ou positionnement de traverses ou de bois d'œuvre le long de l'emprise ;
- Conditions météorologiques (vitesse et direction du vent, température, précipitations récentes, humidité, prévisions) ;
- Matériaux structuraux (p. ex. chevêtres, longerons, pilots, poteaux et traverses en bois d'œuvre). Plus le matériau est vieux, plus il risque de s'enflammer ;
- Vêtements (les vêtements graisseux ou huileux s'enflamment facilement) ;
- Utilisation de la cigarette, si elle est permise, auquel cas elle doit être contrôlée sur l'emprise, et les mégots doivent être enterrés ou jetés adéquatement ;
- Matériel doté de chenilles d'acier ou de têtes de forage pouvant produire des étincelles ;
- Lieu de ravitaillement en carburant et déversements ;
- Stationnement et lieux d'arrêt des véhicules, à choisir soigneusement pour éviter que les gaz d'échappement chauds n'enflamment la végétation sèche ;
- Consulter le plan de prévention et de maîtrise des incendies sur les lignes de chemin de fer de VIA Rail pour obtenir de plus amples renseignements.
- Les travaux concernés par la présente section comprennent notamment les suivants :
    - Brasage ou coupe de rails avec un chalumeau ou une scie, meulage, soudage, perçage ;
    - Travaux sur une structure en bois ou à proximité d'une telle structure ;
    - Traction de rails ;
    - Fraisage.

16.3 Travaux courants en présence de risques d'incendie élevés ou extrêmes

Consulter le plan de prévention et de maîtrise des incendies sur les lignes de chemin de fer de VIA Rail pour obtenir de l'information complète à ce sujet. Les mesures de protection supplémentaires suivantes s'imposent également :

- Transporter dans les camions au moins 90 gal (340 l) d'eau, dont au moins 4 pulvérisateurs dorsaux de 5 gal (19 l) avec lance à mousse ;
- Ajouter de la mousse extinctrice dans l'eau ;
- Utiliser des pompes centrifuges dotées d'un tuyau, avec lance, d'au moins 100 pi (30,5 m) de long et de 1 ½ po (38 mm) de diamètre ;
- Arroser les zones où il pourrait y avoir des étincelles et les zones dans la direction du vent ;
- Utiliser des pare-étincelles et des écrans protecteurs pour tous les travaux de coupe, de soudage et de meulage ;
- Arroser les zones après la fin des travaux, en prenant soin d'éviter les soudures récentes ;
- Affecter une équipe de surveillance des risques d'incendie après la fin des travaux.

Envisager l'ajout de réservoirs souples portables pour augmenter la capacité en eau, s'il y a lieu.

16.4 Exigences pour le travail à chaud sur une structure en bois ou revêtue de bois

Les travaux à chaud sur une structure en bois ou revêtue de bois comprendront :

- Inspecter les lieux et la structure elle-même pour relever tous les dangers, en particulier les risques d'incendie ;
- Retirer la végétation sèche et toute pile de bois d'œuvre ;
- Arroser la zone immédiate et les matériaux se trouvant dans la direction du vent avant le début du travail à chaud ;
- Ajouter de la mousse extinctrice dans l'eau ;
- Marcher avec prudence sur les traverses, rendues glissantes par la mousse ;
- Protéger les éléments en bois avec des revêtements ignifuges ou des sacs de sable, ces derniers ne devant pas polluer le ballast ;
- Placer des pare-étincelles sur toutes les structures en bois, en toute circonstance ;
- Lors de la coupe, diriger les étincelles au centre de la voie ferrée ;
    - Couper les composants structuraux ou les rails de la manière suivante :
    - Utiliser une scie alternative ou des cisailles pour couper les entretoises, les boulons-crochets, les tire-rails, etc ;
    - Utiliser une tronçonneuse à rails pour couper les rails ;
    - Utiliser un chalumeau en dernier recours et uniquement après discussion avec le service des infrastructures de VIA Rail ;
    - Utiliser une scie à chaîne pour couper les composants en bois ;
    - Arroser la zone entière aussi souvent que nécessaire durant et après les travaux, en prenant soin d'éviter les soudures récentes ;
    - Affecter une équipe de surveillance des risques d'incendie, qui restera sur place pendant au moins deux heures.
- Pour tout projet à long terme de construction ou de réparation d'un pont nécessitant le battage de pieux, d'importants travaux de coupe au chalumeau ou d'autres tâches présentant des risques d'incendie, élaborer un plan de prévention et de maîtrise des incendies qui comprend l'utilisation de pompes et de tuyaux alimentés par un cours d'eau ou un réservoir.

16.5 Soudage de rails sur un pont

- Pour le soudage aluminothermique ou le rechargement de rails posés sur un pont, souder dans la mesure du possible les rails hors du pont avant de les remettre en place. Si cela est impossible, prendre les précautions suivantes :
  - Communiquer avec le service des infrastructures de VIA Rail pour vérifier qu'il est au courant des travaux requis et qu'il les autorise Les travaux à chaud sur une structure en bois ou revêtue de bois comprendront ;
  - Avant tout soudage, inspecter les lieux pour relever les dangers, en particulier toutes les matières pouvant s'enflammer. Retirer les matières combustibles meubles, la végétation sèche, etc. Examiner la structure complète au-dessus et en dessous du niveau des travaux. Garder à l'esprit que l'absence de matières combustibles visibles d'en haut ne garantit pas l'absence de risques d'incendie ;
  - Traiter les ponts à tablier ballasté en bois de la même manière que les ponts à tablier ajouré en bois, puisqu'ils sont tout aussi combustibles ;
  - Faire le point sur les travaux à effectuer avec tous les employés concernés pour leur expliquer la marche à suivre en cas d'accident ou d'incendie. Si l'on ne dispose pas des employés ou de l'équipement requis pour intervenir en cas d'accident ou d'incendie, ne pas effectuer le soudage ;
  - Arroser la zone entourant la soudure pour réduire le risque d'incendie ;
  - Écarter les traverses situées sous le joint à souder ;
  - Avant d'effectuer une soudure aluminothermique sur un pont à tablier ajouré, placer entre les traverses un bac à sable en acier de ¼ po (6 mm) d'épaisseur partiellement rempli, en cas de fuite du moule. L'équipe responsable des ponts et des structures écartera les éléments en bois du pont pour que le bac puisse être installé. Ne pas procéder sans bac à sable ;
  - Arroser les traverses et les éléments en bois du pont ainsi que la zone environnante avec de l'eau à laquelle une mousse ignifuge a été ajoutée pour réduire le risque d'incendie causé par la coupe, le meulage ou le soudage. Attention toutefois de ne pas arroser la zone de soudage elle-même!
  - Affecter une ou des personnes à la surveillance des risques d'incendie durant la coupe, le meulage et le soudage. Ces personnes doivent avoir l'équipement adéquat pour combattre tout incendie qui pourrait se déclarer sur n'importe quelle partie du pont ;
  - Affecter une ou des personnes à la surveillance des risques d'incendie. Ces personnes doivent comprendre leur rôle et s'assurer que tout le matériel de lutte contre les incendies est en place avant le début des travaux. Si ces personnes sont postées sous le pont, du matériel de lutte contre les incendies doit aussi être disponible sur le tablier de pont ;
  - L'équipe de surveillance des risques d'incendie demeurera sur place à l'affût de tout feu couvant jusqu'à ce que la soudure ait refroidi à la température ambiante ;
  - Suivre la méthode de soudage recommandée pour les ponts à tablier ajouré.

16.6 Séances de briefing sur le travail à chaud

- La séance de briefing minimal requis pour tout travail à chaud doit comprendre :
  - L'évaluation des risques d'incendie, l'atténuation et l'intervention d'urgence. Il convient de noter que l'évaluation des risques doit tenir compte du fait que le risque est tel que les services d'incendie doivent être informés à l'avance ;
  - Déterminer l'état des fils en régulation de l'occupation de la voie (ROV) (si les câbles sont sous tension ou mis à la terre) ;
  - Le service d'incendie ou le service d'incendie le plus proche ;
  - Le numéro de téléphone des services d'incendie ;
  - L'accès au lieu de travail et les indications pour se rendre au lieu de travail, comme le passage à niveau ou le point de rencontre le plus proche pour diriger le service d'incendie vers le lieu de travail ;
  - Tout avertissement, avis ou restriction de travail émis par un organisme concernant le statut de risque d'incendie ;
  - L'équipement de lutte contre l'incendie en stock et la garantie de son bon fonctionnement ;
  - Un minimum de deux pulvérisateurs à dos de 5 gallons (19 L) avec lances à mousse ;
  - Un minimum de deux pelles à incendie à bout arrondi ;
  - Un minimum de deux haches d'incendie Pulaski ;
  - Un équipement d'incendie devant être sur place à une distance maximale de 50 pi (15,2 m) du lieu de travail ;
  - Lorsqu'il utilise des réchauffeurs de rails, le surveillant des risques d'incendie doit inspecter l'aire de travail pour vérifier si des traverses dégagent de la fumée et éteindre toutes les traverses avant de quitter l'aire de travail. Le contrôle de la qualité doit également inspecter la zone avant la fin de la durée de la voie.

Section 17 Machinerie hors voie

17.1 Précautions

- Les employés qui se trouvent autour de n'importe quelle machinerie hors voie doivent s'attendre à se déplacer dans n'importe quelle direction (balancement ou déplacement) à n'importe quel moment et en n'importe quel endroit.
- Être vigilant pour être conscient de l'angle mort d'un opérateur.
- Les employés qui se trouvent près d'une machine doivent être vigilants et reconnaître les autres machines qui s'approchent de la machine la plus proche pour aider au travail.
- Lorsque les fonctions exigent que les employés soient à proximité de la machinerie, ils doivent demeurer à l'extérieur de la zone de rayon minimal de 15 pi (4,5 m).
- Les opérateurs de grues ayant un rayon plus grand sur l'arc de la flèche doivent informer les employés de la nécessité de rester à l'extérieur d'une zone de rayon plus grand.
- Lorsque les fonctions exigent que les employés se trouvent dans un rayon de 15 pieds (4,5 m), l'opérateur et l'employé doivent établir conjointement un endroit où l'employé doit occuper.
- Il faut arrêter la machinerie hors voie afin de permettre aux employés de monter ou de descendre.
- Les machines hors voie effectuant des mouvements inverses doivent toujours utiliser un observateur.
- L'angle mort de chaque matériel roulant peut être différent d'un autre. Avant d'effectuer toute activité de repérage, assurez-vous d'être parfaitement conscient des zones sûres et non sûres autour du matériel roulant.
- Un observateur est un employé qui se tient à l'extérieur d'un véhicule ou du matériel roulant et qui aide à guider le conducteur en toute sécurité autour des dangers et des personnes sur le chantier.
- Un observateur doit être un travailleur compétent et **ne doit pas avoir d'autres tâches à remplir en tant qu'observateur.**
- La présence d'un observateur ne rend pas nécessairement la situation sécuritaire. Les observateurs doivent connaître les risques pour la santé et la sécurité associés à la tâche et prévoir les situations pouvant mener à un incident au cours du déplacement du véhicule.

Table 17-1: Off-Track Machinery Precautionary Roles

Conducteur et opérateurs	Observateurs
Remplir les carnets d'inspection quotidiens pour vous assurer que l'alarme de secours fonctionne bien.	Rester vigilant pour reconnaître et gérer les situations dangereuses. Connaître et utiliser les signaux standard pour le trafic sur site.
Obéir toujours au signaleur ou à l'observateur. Si plus d'une personne signale, arrêtez votre véhicule et déterminez à laquelle obéir.	Porter un EPI approprié, y compris des vêtements fluorescents réfléchissants.
Si possible, restez dans la cabine dans les zones où d'autres matériel roulant sont susceptibles de reculer.	Utiliser un dispositif de signalisation tel qu'un avertisseur sonore dans les zones congestionnées.
S'assurer que tous les miroirs sont intacts, fonctionnels et correctement réglés pour obtenir la meilleure vue.	Comprendre les limites de manœuvre des véhicules, du matériel roulant et connaître les angles morts du conducteur et de l'opérateur.
Klaxonner trois fois avant de reculer.	Se tenir à un endroit où vous pouvez voir et être vu par le conducteur ou l'opérateur.
Arrêter le véhicule lorsqu'un observateur, un travailleur ou toute autre personne disparaît.	Établir un contact visuel avec le conducteur ou l'opérateur avant de signaler ou de changer d'emplacement.
Les feux à l'avant du véhicule d'entretien doivent être allumés.	Éviter de vous tenir dans la ligne de mire et soyez conscient de tout danger qui pourrait entraîner une glissade, un trébuchement ou une chute.

Section 18 Travail à proximité d'un véhicule d'entretien sur rail

18.1 Précautions

Les précautions suivantes s'imposent lorsque l'on travaille à bord ou à proximité d'un véhicule d'entretien sur rail :

- Le conducteur et les occupants d'un véhicule d'entretien sur rail doivent connaître le rôle de chacun ;
- Si le véhicule est muni d'une main courante, il convient de s'y agripper pour monter à bord ou descendre du véhicule, ou encore lorsque celui-ci est en marche
- Le véhicule d'entretien sur rail doit être arrêté avant que les employés y montent ou en descendent ;

> **EXCEPTION**
> Les employés autorisés peuvent monter à bord ou descendre d'une bourreuse ou d'une dégarnisseuse en mode « travaux ».

- La méthode des trois points d'appui s'applique pour monter à bord ou descendre d'un véhicule d'entretien sur rail.
- Tout employé qui travaille à proximité d'un véhicule d'entretien sur rail ou qui observe un tel véhicule doit communiquer avec le conducteur pour clarifier les points suivants :
  - Procédures d'utilisation ;
  - Endroit où se trouvera l'employé ;
  - Angle mort du conducteur ;
  - Signaux avertissant que le véhicule est sur le point de se mettre en mouvement ;
- Les employés qui se doivent de rester près d'un véhicule d'entretien sur rail en marche doivent respecter la distance minimale de 15 pi (4,5 m) ;
- Lorsqu'un employé doit absolument se trouver à moins de 15 pi (4,5 m) d'un engin, il doit convenir avec le conducteur de l'endroit où il se tiendra.

Section 19 Travail autour du matériel roulant

19.1 Inspection des mouvements de passage

- Lorsqu'un mouvement de train passe, le contremaître désignera un autre employé (si disponible) pour aider le contremaître à inspecter le mouvement des deux côtés de la voie si les deux employés se trouvent dans un espace de sécurité.
- Les résultats de l'inspection doivent être communiqués uniquement à un mouvement de fret ou de transfert. Après que la communication est terminée, le numéro de la locomotive de tête doit être consigné dans la séance de briefing.
- En cas d'urgence, tous les efforts doivent être déployés pour arrêter tout mouvement qui présente une condition dangereuse.

19.2 Embarquement et débarquement

- Il est interdit d'embarquer à bord de matériel roulant en mouvement ou d'en débarquer.

19.3 Freins à main

- Il est interdit aux employés de monter sur du matériel roulant en mouvement pour actionner les freins à main.

19.4 Positions interdites à bord

- Sur le toit du matériel roulant en déplacement.
- Sur le chargement d'un wagon découvert en déplacement.
- Sur le bout du matériel roulant.
- Sur un wagon en déplacement dont on sait, ou soupçonne, que le chargement est déplacé ou qui est endommagé au point que sa charpente ou ses composants peuvent manquer de solidité, ou sur le wagon qui le suit.
- Sur le toit ou sur les côtés du matériel roulant en déplacement sur une voie d'atelier principal, diesel ou de matériel remorqué.
- Sur les wagons plats.
- Sur le plancher d'un wagon plat à parois de bout ou d'un wagon plat à support central en A.
- Entre du matériel roulant ou entre un matériel roulant et une locomotive.
- Dans un wagon-tombereau ou dans l'évidement central d'un wagon porte-conteneurs.
- Sur le tablier ou le marchepied de toute locomotive.

19.5 Boyaux d'air

- Traiter les boyaux d'air et les robinets d'arrêt comme s'ils étaient sous pression.
- Avant de manipuler les boyaux d'air d'une locomotive ou de matériel attelé à une locomotive ou à un véhicule d'entretien sur rail, s'assurer que la protection en trois points est appliquée.
- Prendre une position stable qui vous permettra de vous écarter rapidement du matériel en cas de mouvement inattendu.
- Garder un pied hors de la voie ferrée si possible.
- Fermer les robinets d'arrêt avant de séparer les têtes d'accouplement.
- Détourner la tête pendant la séparation des têtes d'accouplement et l'ouverture des robinets d'arrêt.

19.6 Attelage à du matériel roulant

- Il est interdit de s'atteler au matériel roulant protégé par un signal bleu ou de le déplacer.
- Avant l'attelage :
  - À du matériel roulant, il faut arrêter la locomotive à au moins 50 pi (15 m), soit la longueur d'une voiture, du matériel roulant auquel l'on souhaite s'atteler. Une fois l'application de la protection en trois points confirmée auprès du conducteur, les ouvriers au sol doivent s'assurer :
    - Que les attelages sont bien alignés ;
    - Qu'au moins une mâchoire d'attelage est ouverte ;
    - Qu'il n'y a pas de débris ou d'autres obstructions à proximité immédiate du matériel roulant et qu'aucun employé n'obstrue la voie ;
    - Qu'il y a suffisamment de freins à main serrés pour immobiliser le matériel roulant stationné ;
    - Que la vitesse ne dépasse pas 4 mi/h (7 km/h) durant l'attelage;
  - À du matériel roulant sur une voie qui n'est pas en alignement droit, il faut s'arrêter à une distance de 6 à 12 pi (2 à 3,7 m) du point d'attelage, puis, avant de procéder à l'attelage et en faisant preuve d'une extrême prudence, s'assurer que les attelages sont bien alignés ;
  - À du matériel roulant en cours de chargement ou de déchargement, ou le déplacement de ce matériel, il faut, sauf indication contraire dans des instructions spéciales, prévenir tous les employés à bord ou à proximité et faire en sorte que les véhicules et les dispositifs servant au chargement et au déchargement ne gênent pas la manœuvre ;
  - À du matériel de service, ou le déplacement de ce matériel, il faut prévenir les employés à son bord et assujettir les accessoires.
- Après l'attelage :
  - il faut le mettre à l'essai avant tout déplacement en appliquant lentement un effort de traction jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de jeu ;
  - il faut vérifier que le matériel roulant présente les freins à main que l'on s'attend normalement de trouver serrés dans les circonstances.

19.7 Immobilisation du matériel roulant

- Généralités
  - L'on dit que le matériel roulant est laissé sans surveillance lorsqu'aucun employé n'en est assez près pour pouvoir en arrêter le déplacement non intentionnel.
  - Les employés sont tenus de se communiquer la façon dont le matériel roulant est laissé, laquelle doit être conforme aux présentes instructions.
  - Sauf indication contraire, il faut serrer les freins à main du matériel roulant au bas d'une pente.
  - Le matériel roulant laissé sur une voie ferrée dotée d'un dérailleur doit se trouver à moins de 100 pi (30 m) de celui-ci, à moins qu'il ne s'agisse d'un wagon devant être chargé, déchargé ou réparé, ou pour lequel il faut effectuer une manœuvre.
  - Chaque rame doit être immobilisée par un nombre suffisant de freins à main.
  - Durant l'immobilisation, il faut tenir compte du lieu, de la pente et de toute autre circonstance inhabituelle, notamment les conditions météorologiques (vent violent, température).
  - Lorsque l'on utilise les freins à main, il faut en vérifier l'efficacité pour déterminer s'ils suffisent.
  - Il ne faut pas utiliser de sabot d'arrêt rond pour immobiliser des rames de wagons.

- Serrage des freins à main
  - Il ne faut pas serrer les freins à main pendant que le matériel roulant est tiré ou poussé.
  - Dans la mesure du possible, le serrage d'un frein à main ne se fait qu'après avoir entièrement desserré les freins à air ou avoir manuellement purgé le cylindre de frein. Il ne faut pas utiliser les freins automatiques pour tenter d'effectuer la purge.
  - S'il est impossible de desserrer les freins automatiques avant de serrer les freins à main (p. ex. lors d'un arrêt dans une pente raide où le frein indépendant ne suffit pas à lui seul à immobiliser le matériel roulant), il convient de serrer les freins automatiques juste assez pour immobiliser le matériel roulant, puis de serrer les freins à main.
  - En hiver, l'on doit s'assurer qu'il n'y a ni glace ni neige sur les pistes de freinage.
- Vérification de l'efficacité des freins à main
  - Avant de dételer le matériel roulant ou de le laisser sans surveillance, il faut vérifier l'efficacité des freins à main de la manière suivante :
    - S'assurer que les freins à air sont entièrement desserrés ;
    - Appliquer un effort de traction pour éliminer le jeu des attelages ;
    - Tenter de déplacer le matériel roulant pendant que les freins à main sont serrés. Une forte résistance est signe que les freins à main sont efficaces. De plus, tout mouvement devrait s'arrêter dès que l'effort de traction cesse.
  - S'il y a raison de croire que le matériel roulant n'est pas bien immobilisé, il faut serrer des freins à main supplémentaires.
- Desserrage des freins à main
  - Le desserrage complet des freins à main se fait avant tout déplacement du matériel roulant.
  - Pour s'assurer que le desserrage s'est fait correctement, il suffit de vérifier, le cas échéant, que le levier coudé s'est abaissé et que la bielle verticale et la chaîne ont un jeu. Si possible, les employés devraient aussi vérifier que les semelles de frein sont éloignées des roues.
  - Lorsque le matériel roulant est arrêté dans une pente, il ne faut pas desserrer les freins à main tant que l'une des deux conditions suivantes n'est pas remplie :
    - Le système de frein à air est entièrement armé ;
    - Le frein indépendant de la locomotive suffit à empêcher le déplacement.
- Tableau de freins à main

  Si l'on ignore le nombre de tonnes remorquées (locomotive comprise) ou la pente, l'on peut utiliser la capacité maximale des wagons ou appliquer les freins à main de tout le matériel roulant.

Tableau 19-1 : Nombre minimal de freins à main nécessaires pour l'immobilisation du matériel roulant ou pour les mouvements sans surveillance

	Pente moyenne (≤)												
Tonnes remorquées	0.2%	0.4%	0.6%	0.8%	1.0%	1.2%	1.4%	1.6%	1.8%	2.0%	2.2%	2.4%	**> 2.4**
0 à 2 000	2	2	2	4	6	6	8	10	10	12	12	14	**100%**
> 2 000 à 4 000	2	2	4	6	8	12	14	16	18	20	22	26	

Section 20 Procédures relatives aux véhicules d'entretien sur rail

20.1 Protection des véhicules d'entretien sur rail

Tableau 20-1 : Occupation autorisée de la voie par un véhicule d'entretien

Territoire	Règle
ROV	Règle 842 du REF, POV ou feuille de libération
CCC	Règle 842 du REF ou POV
Voie signalisée	Règle 842 du REF ou POV
Zone de marche prudente	Règle 94 du REF Règle 841 du REF Règle 105(c) du REF; si elle n'est pas applicable, il faut confirmer qu'il n'y a aucun mouvement incompatible
Voie non principale	POV quand les règles relatives aux TVEC s'appliquent ou que des instructions spéciales ou un bulletin de marche (BM) l'indiquent Autres formes de protection quand des instructions spéciales l'indiquent

20.2 Sécurisation des véhicules d'entretien

- Les véhicules d'entretien dimensionnels doivent respecter les exigences pour les véhicules d'entretien dimensionnels en plus des éléments suivants :
  - Ces machines couplées au matériel roulant doivent être sécurisées conformément à « Sécurisation du matériel roulant ».
  - Les véhicules d'entretien, lorsqu'ils sont retirés de la voie, ne doivent pas être laissés là où ils pourraient être frappés par des mouvements passants ou du matériel roulant de déneigement ou là où ils pourraient créer un danger pour la sécurité.

Véhicules d'entretien dimensionnels

- Les opérateurs doivent être familiers avec le contenu des instructions dimensionnelles situées dans la cabine de commande.
- L'opérateur doit informer le contremaître fournissant la protection de voie de la classification dimensionnelle.
- Avant de permettre à un véhicule d'entretien dimensionnel d'occuper une voie principale, ou une voie adjacente à une voie principale, le contremaître responsable de protection doit aviser le CCF :
  - De la classification dimensionnelle ;
  - Des limites que le véhicule d'entretien occupera ;
  - De toute autre information qui pourrait être requise.
- Avant d'entrer dans une zone D L, le contremaître doit informer l'employé responsable de la classification dimensionnelle du véhicule d'entretien et doit se conformer aux instructions de l'employé responsable.
- Le contremaître doit obtenir la permission de :
  - La personne responsable du triage, avant de ranger le véhicule d'entretien dans les triages ;
  - Le contrôleur de la circulation ferroviaire, lors du stockage du véhicule d'entretien adjacent à la voie principale ou adjacent à une voie d'évitement.

Table 20-2: Classification and Width of Track Units

Classification des données	Largeur effective	Classification des données	Largeur effective
W-00	10 pi 8 po ou moins (3,25 m)	**W-06**	13 pi 1 po à 13 pi 6 po (3,99 à 4,11 m)
W-01	10 pi 9 po à 11 pi 0 po (3,28 à 3,35 m)	**W-07**	13 pi 7 po à 14 pi 0 po (4,14 à 4,27 m)
W-02	11 pi 1 po à 11 pi 6 po (3,38 à 3,51 m)	**W-08**	14 pi 1 po à 14 pi 6 po (4,29 à 4,42 m)
W-03	11 pi 7 po à 12 pi 0 po (3,53 à 3,66 m)	**W-09**	14 pi 7 po à 15 pi 0 po (4,45 à 4,57 m)
W-04	12 pi 1 po à 12 pi 6 po (3,68 à 3,81 m)	**W-10**	15 pi 1 po et plus (4,60 m)
W-05	12 pi 7 po à 13 pi 0 po (3,84 à 3,96 m)		

- Les véhicules d'entretien sur rail ne doivent pas être entreposés sur des voies désignées comme points de garage avec détecteurs de boîtes chaudes, à moins que cela soit inévitable.
  - Le contremaître doit avertir le CCF, le contrôleur de gare de triage ou l'employé responsable de la voie, le cas échéant, avant d'entreposer ou de retirer un véhicule d'entretien sur rail.
  - Lorsque des véhicules d'entretien sur rail sont entreposés sur une voie, celui le plus près de chaque aiguillage ou passage doit être enchaîné et cadenassé à la voie et être bloqué en place. Si c'est un chariot qui se trouve le plus près d'un aiguillage ou d'un passage, il doit aussi être enchaîné et cadenassé à la voie.
  - Les véhicules d'entretien sur rail entreposés sur une voie non principale doivent être protégés de l'une des manières suivantes :
    - Conformément aux dispositions relatives aux cadenas spéciaux avec étiquette, ou avec un drapeau rouge placé entre les rails et accompagné d'un feu rouge pour la nuit ;
    - Par l'obtention d'un POV pour l'utilisation d'une voie d'évitement non signalisée en CCC.
  - S'il est nécessaire d'entreposer des véhicules d'entretien sur rail sur des voies désignées comme points de garage avec détecteurs de boîtes chaudes ou sur une voie en cul-de-sac, les véhicules doivent être placés de manière à laisser le maximum de place possible pour garer des wagons.
    - Si une voie avec détecteur de boîtes chaudes se trouve aux deux extrémités, l'aiguillage le plus près du détecteur est protégé par un cadenas spécial avec étiquette, et l'autre, par un drapeau rouge placé entre les rails et accompagné d'un feu rouge pour la nuit, sauf s'il s'agit d'une voie d'évitement non signalisée en CCC.
    - Sur une voie en cul-de-sac, la protection se fait au moyen d'un drapeau rouge placé entre les rails et accompagné d'un feu rouge pour la nuit.
- Lorsque l'on entrepose un véhicule d'entretien sur rail, il faut s'assurer que la cabine est verrouillée et que tous les outils de travail sont abaissés au sol.

Section 21 Utilisation des véhicules d'entretien sur rail

21.1 Inspection

Avant de déplacer un véhicule d'entretien sur rail, il faut l'inspecter pour vérifier le bon état des organes de roulement rail-route, des roues rail-route, des phares, des feux arrière, des feux clignotants, des avertisseurs de recul, des feux de recul, des rétroviseurs et de l'avertisseur sonore. Pour chaque véhicule, il faut suivre un plan d'entretien préventif et conserver les registres d'inspection avec les permis à bord du véhicule.

21.2 Contrôle

Les véhicules d'entretien fonctionneront sous contrôle total, prêts à s'arrêter à tout moment. Les opérateurs doivent être de plus en plus vigilants à l'approche de tout passage à niveau (public, privé, agricole ou piéton), enclenchement, animaux, quais de gare ou personnes près de la voie et lors du passage sur des ponts

21.3 Diffusion du véhicule d'entretien

Lorsqu'il est protégé par un POV, avant d'occuper toute voie principale ou les panneaux de mille de station de passage dans la ROV ou la commande centralisée de la circulation (CCC), l'employé responsable du véhicule d'entretien doit, à la première occasion, organiser une annonce sur le canal de veille des trains désigné dans le tableau des horaires en déclarant :

- Véhicule d'entretien, opérateur, personne responsable ou equipage ;
- Emplacement ;
- Direction ;
- Désignation de la voie ; et
- Limites du POV.

Remarque : Cette annonce doit être faite immédiatement avant d'occuper la voie, sauf lorsque cela n'est pas praticable en raison de la congestion radio. Dans ce cas, le véhicule d'entretien peut avancer, et l'annonce sera faite à la première occasion.

21.4 Essai de freins initial

Dès que le véhicule est en mouvement, le conducteur procède à un essai de freins pour en vérifier le bon fonctionnement avant de partir, en appuyant sur la pédale de frein et sur l'accélérateur. Il se doit de toujours avertir d'abord les passagers, le cas échéant.

21.5 Essai de la distance d'arrêt

Lorsque le véhicule d'entretien sur rail atteint sa vitesse normale d'utilisation, le conducteur procède à un essai de la distance d'arrêt en effectuant un freinage contrôlé, sans patinage, jusqu'à ce que le véhicule s'immobilise complètement. Il répète cet essai dès qu'un changement de conditions altère la capacité de freinage et avant l'arrivée à un endroit où les lignes de visibilité sont obstruées, à un passage à niveau ou à l'emplacement d'un autre groupe de travail.

21.6 Consignation

Pendant que le véhicule est encore arrêté immédiatement après un essai de la distance d'arrêt, le conducteur consigne les renseignements suivants :

- Heure de l'essai ;
- Lieu de l'essai ;
- Vitesse au début de l'essai ;
- Distance de freinage ;
- État de la voie (sèche, humide, enneigée, etc.).

Ces renseignements doivent être conservés à portée de main pour inspection durant tout le quart de travail.

21.7 Espacement

Les véhicules d'entretien sur rail doivent maintenir une distance d'au moins 300 pi (91 m) entre eux pendant leurs déplacements. Ils doivent demeurer à au moins 500 pi (152 m) d'une locomotive ou d'un mouvement arrêté sur la même voie ou de tout mouvement qu'ils suivent. Cette distance peut être inférieure s'il est clairement établi avec le mouvement que cela est sécuritaire. À l'inverse, elle doit être supérieure si la distance d'arrêt augmente.

21.8 Arrêt

Les conducteurs de véhicules d'entretien sur rail qui se déplacent ensemble s'avertissent lorsqu'ils prévoient un arrêt. Si le conducteur qui communique avec les autres ne reçoit pas de confirmation de leur part, il arrête son véhicule, en sort et utilise tous les moyens possibles pour faire comprendre aux autres qu'ils doivent s'arrêter.

21.9 Travaux

- Les véhicules d'entretien sur rail maintiennent une distance d'au moins 40 pi (13 m) entre eux durant les travaux, à moins que ceux-ci nécessitent une distance inférieure. Les conducteurs et les employés doivent communiquer clairement et s'assurer de bien comprendre les autres en tout temps.
- Il faut éviter d'utiliser un véhicule d'entretien sur rail à proximité d'un train de voyageurs en cours d'embarquement ou de débarquement. Une extrême prudence est de mise lors de tout déplacement près ou le long d'un train de voyageurs qui transporte, fait embarquer et fait débarquer des passagers. Le véhicule d'entretien sur rail ne doit pas passer entre un tel train et le quai, à moins qu'il soit précédé d'un signaleur à pied qui assure la sécurité.

21.10 Utilisation d'un véhicule d'entretien sur rail en tant que train ou locomotive

Opération des véhicules d'entretien en tant que trains ou locomotives			
Type de véhicule d'entretien	**Methodes d'exploitation**		
	Type 1	**Type 2**	**Type 3**
	Train ou locomotive	Véhicule d'entretien comme un train ou une locomotive	Règles pour la protection des véhicules d'entretien et des travaux en voie
Voiture de détection de défauts de rail (essai)		X	X
Voiture de détection de défauts ferroviaires (aucun essai)	X		X
Meulage de rail (Pandrol Jackson)	X		X
Meulage de rail (Loram) *Remarque :* Si les unités d'alimentation sont séparées des unités de meulage, elles doivent être utilisées comme un véhicule d'entretien de type 2, car on ne peut pas compter sur elles pour activer le système de signalisation	X	X (voir note)	X
Meulage de rail (Harsco ou Pandrol Jackson – Meuleuse de série J pour aiguillage et croisement)		X	X
Grues de déraillement sur roues et/ou ferroviaire		X	X
D'autres véhicules d'entretien non mentionnés ci-dessus, qui activent les systèmes de signalisation. (**seulement appliquer lorsqu'autorisé par des instructions spéciales)	**X		X
D'autres véhicules d'entretien non mentionnés ci-dessus, qui N'ACTIVENT PAS les systèmes de signalisation		X	X
X - Indique le libellé en haut de la colonne applicable			

Types de véhicules d'entretien

- Ces types de véhicules d'entretien peuvent être comptés pour activer les systèmes de signalisation (CCC, enclenchement) et les dispositifs d'avertissement automatiques des passages à niveau. Ils sont régis par des signaux de canton dans la CCC et au sein des enclenchements.
- Ces types de véhicules d'entretien NE PEUVENT PAS être utilisés pour activer les systèmes de signalisation (CCC, enclenchement) ou les dispositifs d'avertissement automatiques des passages à niveau. Ils ne peuvent pas être régis par des signaux de canton dans la CCC ou au sein des enclenchements. Ils doivent considérer de tels signaux comme étant suspendus et être régis par les instructions contenues dans les autorités écrites. p. ex. Règle 577.
- Lorsqu'ils sont utilisés sous la supervision d'un contremaître, ils doivent être utilisés conformément aux dispositions des Règles pour la protection des véhicules d'entretien et des travaux en voie.

21.10.1 Opération d'un véhicule d'entretien en tant que train ou locomotive (Type 2)

- **RÈGLES APPLICABLES** – Lorsqu'il circule en tant que train ou locomotive, tous les Règlements d'exploitation ferroviaire du Canada et toutes les Instructions spéciales s'appliquent, sauf disposition contraire dans les présentes.
- **VITESSE D'EXPLOITATION** – Un véhicule d'entretien fonctionnant comme un train ou une locomotive doit respecter la vitesse de fret ou de passager de l'indicateur ou la vitesse spécifiée pour le véhicule, selon ce qui est le moins élevé. Un véhicule d'entretien ne doit pas dépasser 5 mi/h en passant sur un aiguillage à double commande ou à commande électrique.
- **FONCTIONNEMENT SUR DES COMMUTATEURS À DOUBLE CONTRÔLE** – Le CCF doit aligner et bloquer les dispositifs contrôlant des commutateurs à double contrôle, pour le mouvement d'un véhicule d'entretien fonctionnant comme un train ou une locomotive. Lorsque cela ne peut pas être fait, le chef de train pilote opérera les aiguillages à double commande en position « alimentation » et ne les remettra pas en position « électrique » jusqu'à ce que le véhicule d'entretien se soit éloigné de l'aiguillage.

  Se référer aux notes de bas de page de la subdivision lors de l'utilisation d'un aiguillage à double commande auto-normale.
- **FONCTIONNEMENT SUR DES COMMUTATEURS À COMMANDE ÉLECTRIQUE** – Le CCF doit aligner et bloquer les dispositifs contrôlant les commutateurs à commande électrique, pour le mouvement d'un véhicule d'entretien fonctionnant comme un train ou une locomotive. Lorsque cela ne peut pas être fait, des arrangements seront pris pour que ces aiguillages soient actionnés par un employé qualifié.
- **FONCTIONNEMENT DES AIGUILLAGES À RESSORT** – Avant de passer sur un aiguillage à ressort, le chef de train doit observer les pointes d'aiguille pour s'assurer qu'ils sont correctement fermés.
- **OPÉRATION SUR LE TERRITOIRE DE LA CCC** – Un véhicule d'entretien fonctionnant comme un train doit être autorisé par la Règle 577. Les signaux de canton ne fournissent pas d'autorité d'exploitation et doivent être considérés comme étant suspendus.

  Avant d'agir en vertu de la règle 577, le chef de train pilote doit s'assurer que tous les employés du véhicule d'entretien sont informés et comprennent le contenu de l'autorisation.
- **OPÉRATION DANS LE TERRITOIRE ROV** – Un véhicule d'entretien fonctionnant comme un train ou une locomotive doit être autorisé par une feuille de libération de la ROV. Avant d'agir sous l'autorité d'une feuille de libération de la ROV, le conducteur doit s'assurer que tous les employés sur le véhicule d'entretien sont informés et comprennent le contenu de l'autorité.

- **OPÉRATIONS À TRAVERS OU AU-DESSUS DES PASSAGES À NIVEAU ENCLENCHÉS ET NON ENCLENCHÉS AU NIVEAU ET AUX PONTS MOBILES** – Les signaux d'enclenchement ne fournissent pas d'autorité d'exploitation et doivent être considérés comme étant suspendus. Les véhicules d'entretien fonctionnant comme des trains et des locomotives qui doivent traverser des passages à niveau enclenchés ou non enclenchés au même niveau et aux ponts mobiles seront régis par ce qui suit :
  - **ENCLENCHEMENTS CONTRÔLÉS LOCALEMENT – PONTS MOBILES**

    Un véhicule d'entretien doit s'arrêter avant de passer le signal régulateur et ensuite être régi par une autorité verbale, un signal manuel ou l'autorité de la règle 609 de la part du signaleur. Si aucun agent de signalisation n'est en service, le véhicule d'entretien peut avancer après que le chef de train a vérifié que le trajet est correctement aligné.
  - **ENCLENCHEMENTS MANUELS – PASSAGE À NIVEAU**

    Un véhicule d'entretien doit s'arrêter avant de passer le signal régulateur et ensuite être régi par des instructions spéciales.
  - **ENCLENCHEMENTS À DISTANCE, PONTS MOBILES ET PASSAGES À NIVEAU**

    Un véhicule d'entretien doit s'arrêter avant de passer le signal régulateur et ensuite être régi par l'autorité de la Règle 610 du signaleur (CCF).
  - **ENCLENCHEMENTS AUTOMATIQUES – PASSAGES À NIVEAU**

    Un véhicule d'entretien doit s'arrêter avant de passer le signal d'enclenchement et ensuite être régi par la Règle 611 (a) (i), (ii), (iii) et (d) : Le commutateur à couteau ne doit pas être fermé tant que le véhicule d'entretien n'a pas dégagé les itinéraires conflictuels.
  - **PONT MOBILE NON ENCLENCHÉ**

    Un véhicule d'entretien doit s'arrêter au panneau d'arrêt et ne pas avancer tant qu'il n'a pas été vérifié que le chemin est correctement aligné. Des instructions spéciales régiront la situation lorsqu'un préposé sera en charge.
  - **PASSAGES À NIVEAU NON ENCLENCHÉ**

    Un véhicule d'entretien doit s'arrêter au panneau d'arrêt et ne pas avancer tant qu'il n'a pas été vérifié qu'aucun train ou locomotive en conflit n'est évident.
- **OPÉRATIONS SUR LES PASSAGES À NIVEAU** – les véhicules d'entretien fonctionnant comme un train ou une locomotive seront régis comme suit :
  - **PASSAGES À NIVEAU ÉQUIPÉS DE DISPOSITIFS D'ALERTES AUTOMATIQUES AVEC DES BARRIÈRES**

    Un véhicule d'entretien ne doit pas entrer dans le passage à niveau tant qu'il n'est pas protégé manuellement par un signaleur; ou que les barrières sont en position horizontale; ou qu'il est connu qu'il est dégagé de la circulation, et qu'il restera dégagé jusqu'à ce qu'il soit occupé.
  - **AUTRES TRAVERSÉES DE VOIE À NIVEAU**

    Un véhicule d'entretien ne doit pas entrer dans le passage à niveau tant qu'il n'est pas protégé manuellement par un signaleur; ou qu'il est confirmé libre de circulation et qu'il restera libre jusqu'à ce qu'il soit occupé.

Section 22 Vitesse des véhicules d'entretien sur rail

22.1 Vitesse maximale permise des véhicules d'entretien sur rail (la moins élevée parmi les suivantes)

- Vitesse ne dépassant pas celle affichée pour la voie selon la subdivision correspondante dans l'indicateur, y compris les limitations temporaires de vitesse.
- Vitesse ne dépassant pas la vitesse nominale maximale du véhicule.
- Vitesse maximale de 30 mi/h (48 km/h), à moins d'une instruction spéciale pour le véhicule en particulier ou le type de véhicule (p. ex. véhicule d'inspection rail-route).
- Vitesse ne dépassant pas celle permettant l'arrêt en deçà de la moitié de la distance de visibilité.
- Vitesse d'au plus 5 mi/h (8 km/h) sur tout aiguillage à manœuvre électrique ou cœur de croisement à pointe mobile.
- Vitesse permettant une prudence extrême durant le franchissement des pattes de lièvre des cœurs de croisement à ressort, des cœurs de croisement au manganèse autoprotégés et de tout autre appareil de voie particulier, afin que toutes les roues reposent bien sur les rails en tout temps.
- Vitesse en marche arrière ne dépassant pas 15 mi/h (24 km/h), sauf exception précisée dans une instruction spéciale.

22.2 Exception pour les véhicules d'inspection rail-route

- Les véhicules d'inspection rail-route légers en mode « déplacement » peuvent circuler à 45 mi/h (75 km/h) sur une voie en alignement et à 30 mi/h (50 km/h) sur une voie en courbe, avec l'autorisation du service des infrastructures de VIA Rail.

Section 23 Maintenance des véhicules d'entretien sur rail

23.1 Règles de fonctionnement et de maintenance des véhicules d'entretien sur rail

23.1.1 Règles générales

- Les véhicules d'entretien sur rail circulent sur la voie. Ils servent à la construction, à la réparation et à l'inspection de la voie ou de l'emprise. Il peut s'agir de véhicules routiers, de voitures, de véhicules d'inspection et de véhicules ou matériel hors voie avec ou sans accessoire rail-route.
- Aux termes des présentes règles, « opérateur » désigne la personne affectée à la conduite et à l'entretien d'un véhicule d'entretien sur rail.
- Les véhicules d'entretien sur rail ne doivent être utilisés qu'aux fins pour lesquelles ils sont conçus.
- À moins d'autorisation dans des instructions écrites ou des procédures de maintenance, aucune modification ne doit être apportée aux véhicules d'entretien sur rail. Seul le personnel qualifié est autorisé à effectuer ces modifications.
- Les opérateurs sont responsables de l'entretien et de l'utilisation appropriés de leur véhicule. Ils doivent en connaître les pièces et savoir comment les ajuster et les lubrifier. Ils doivent aussi connaître les instructions s'appliquant à tous les véhicules d'entretien sur rail ainsi que celles propres à leur véhicule.
- Avant d'utiliser leur véhicule, les opérateurs doivent être certains qu'il est en bon état de fonctionnement et que tous les dispositifs de sécurité adéquats sont en place.
- Si un véhicule ne peut être mis en bon état de fonctionnement, il doit être mis hors service, et cette mise hors service doit être signalée rapidement au superviseur responsable.
- Les opérateurs doivent inspecter leur véhicule fréquemment. Si quoi que ce soit n'est pas en ordre, ils doivent le signaler rapidement à leur superviseur immédiat.
- Seuls les employés qualifiés peuvent utiliser des véhicules d'entretien sur rail. Les autres peuvent uniquement en utiliser à des fins de formation sous la supervision d'une personne qualifiée.
- Les opérateurs doivent s'assurer que les outils spéciaux, les pièces de rechange et les accessoires sont en bon état de fonctionnement et qu'ils restent avec le véhicule approprié, tout comme les manuels des pièces et les modes d'emploi.
- Lorsqu'un train traverse la zone de travaux, il faut utiliser les freins ou un autre mécanisme pour prévenir le mouvement de toute pièce rotative du véhicule. Le godet des pelles et des grues doit être abaissé en position de repos. Dans le cas de pelles et de grues sans godet, il faut tendre ou rétracter la ligne de charge pour éviter tout mouvement. Le chargement, l'arrimage et l'expédition des véhicules d'entretien sur rail (par voie ferroviaire ou routière) doivent respecter les règles de l'AAR, le code de la route et les instructions de VIA Rail applicables.
- La réparation et l'ajustement des véhicules ne doivent être faits que par des personnes qualifiées et autorisées.
- Les instructions d'utilisation et de maintenance de chaque véhicule et de ses différentes pièces se trouvent dans les guides et les manuels du fabricant.
- Les opérateurs sont responsables de l'entretien et de l'entreposage des véhicules lorsque ceux-ci ne sont pas utilisés. Ils doivent prendre toutes les précautions raisonnables pour les protéger des dommages, du sabotage, du vol, des intempéries et de toute utilisation non autorisée.

- Les véhicules entreposés sur l'emprise doivent être hors du chemin des trains. Les précautions suivantes s'imposent également :
  - Lorsque possible, les véhicules doivent être entreposés à un endroit visible de voitures-logements ou de bâtiments occupés ;
  - Tous les véhicules d'entretien sur rail :
    - Doivent être verrouillés. Si cela est impossible, il faut débrancher le câble de la batterie et verrouiller le boîtier de batterie ;
    - Doivent être immobilisés, leurs freins doivent être serrés et leurs autres mécanismes de verrouillage doivent être enclenchés pour prévenir tout mouvement. Leurs accessoires (tête, godet, lame, balai) doivent être supportés de manière sécuritaire ou abaissés en position de repos.
  - Les véhicules entreposés à côté d'une voie doivent se trouver hors des limites précisées dans l'annexe Q des normes d'ingénierie de la voie ferrée de VIA Rail sur le dégagement des rails lourds. Si possible, les véhicules placés sur l'emprise doivent être à au moins 8 pi (2,5 m) de la ligne d'écartement de la voie la plus près ;
  - Les véhicules retirés de la voie doivent être placés sur un sol plat parallèlement à la voie, si possible. Ils doivent aussi être le plus loin possible de la voie. Ils ne peuvent en aucun cas se trouver à moins de 8 pi (2,5 m) de la ligne d'écartement du rail le plus près ;
  - Les véhicules munis d'une flèche doivent être placés de sorte que celle-ci soit en position sûre à au moins 10 pi (3 m) de la ligne médiane de la voie la plus près.

23.1.2 Matériel muni d'un accessoire rail-route

- Les règles suivantes s'ajoutent aux instructions générales régissant l'utilisation des véhicules d'entretien sur rail énoncées à la section 17.1.
- Le matériel, y compris les véhicules routiers, peut être utilisé sur la voie lorsqu'il est muni adéquatement de roues de guidage (accessoire rail-route). Ce matériel comprend les véhicules de promenade servant à l'inspection des voies, les véhicules utilitaires légers servant aux inspections et aux travaux, et la machinerie et les camions lourds servant aux travaux.
- Les employés doivent détenir un certificat de compétence valide pour utiliser le matériel sur la voie. Ils doivent aussi avoir un permis de conduire valide de classe appropriée pour le véhicule en question.
- Les opérateurs doivent savoir que la distance de freinage du matériel rail-route varie selon la charge, la pente, la surface des rails et les conditions météorologiques. Une prudence accrue pourrait être de mise.
- Immédiatement avant d'utiliser le matériel sur la voie, les opérateurs doivent vérifier que l'accessoire rail-route est bien placé sur la voie et fixé de manière sécuritaire. Le cas échéant, le dispositif de verrouillage du volant doit maintenir celui-ci en position bien droite.
- Il faut inspecter soigneusement l'accessoire rail-route chaque jour pour vérifier qu'il est sécuritaire et qu'aucune défectuosité n'apparaît.
- Les opérateurs doivent respecter le tableau de lubrification et les spécifications d'ajustement compris dans le manuel de maintenance du fabricant (p. ex. pression des pneus, capacité de charge maximale des roues de guidage).
- La maintenance du matériel rail-route doit suivre le calendrier établi pour chaque marque et modèle. En l'absence d'un tel calendrier, il faut suivre les instructions du fabricant.
- La maintenance corrective doit être organisée auprès d'un atelier de réparation de matériel de travaux et être effectuée par cet atelier ou par un autre atelier désigné comme installation de réparation approuvée.

- Les opérateurs doivent consigner dans le journal qui accompagne chaque véhicule toute maintenance planifiée et corrective effectuée.
- Un tel journal doit se trouver dans tous les véhicules routiers. Les opérateurs doivent y consigner leurs déplacements, leur kilométrage, l'achat d'essence, les dates d'inspection, la maintenance, etc.
- **IMPORTANT**: Pour éviter le déraillement, il faut faire particulièrement attention lorsque le matériel rail-route doit franchir un cœur de croisement autoprotégé, à ressort ou un passage à niveau.
- **IMPORTANT :** Au passage sur les capteurs d'un détecteur de boîtes chaudes, le matériel rail-route à roues jumelées doit s'arrêter avant de procéder avec une prudence extrême. Cet arrêt est obligatoire pour éviter que les roues n'endommagent les capteurs.
- À l'approche d'une personne ou d'un animal sur la voie ou à proximité de celle-ci, les opérateurs doivent actionner l'avertisseur et se préparer à arrêter. En tout temps, les opérateurs doivent être prêts à arrêter rapidement si une personne ou un animal se met devant le matériel ou si un obstacle se trouve sur la voie.

23.1.3 Véhicules

- Les véhicules doivent être utilisés en conformité stricte avec les règlements applicables du Code de la route en tout temps.
- Les conducteurs de véhicules doivent avoir un permis de conduire complet, c'est-à-dire qu'ils ne peuvent pas avoir un permis d'apprenti conducteur de base ou un permis de débutant et conduire un véhicule léger de VIA Rail. Si un employé a un permis de conduire de classe 5 complet (permis de base) et un permis de débutant / apprenant pour une classe de véhicule plus lourde (par exemple, classe 3), l'employé / stagiaire peut conduire la plus grande classe de véhicule pendant la période probatoire - tant que toutes les exigences provinciales / étatiques sont satisfaites (par exemple, un autre employé dans le véhicule a le permis de conduire complet pour cette plus grande classe de véhicule). Il est interdit aux employés de conduire tout véhicule qu'ils ne sont pas légalement autorisés à conduire.
- Les employés qui occupent tout poste nécessitant un permis de conduire doivent avoir le permis accessible pendant qu'ils sont en service.
- Les conducteurs de véhicules sont tenus d'aviser un superviseur au début de leur prochain quart de travail (et avant de conduire un véhicule d'entreprise) si le statut de leur permis de conduire et / ou de leurs privilèges de conduite change.
- Chaque année, les gestionnaires doivent examiner et confirmer que tous les conducteurs éventuels d'un véhicule de **VIA Rail** ont un permis de conduire valide pour les véhicules qu'ils peuvent conduire.
- Il est interdit de conduire un **véhicule de VIA Rail** sous l'influence de l'alcool ou de drogues et peut entraîner la cessation d'emploi
- Le paiement des infractions au code de la route est de la responsabilité du conducteur. Les employés doivent s'assurer que toutes les infractions au code de la route ou les amendes sont payées avant la date limite. Le défaut de le faire empêchera l'entreprise d'immatriculer d'autres véhicules dans la province ou l'État respectif jusqu'à ce que la violation soit payée en totalité.

Section 24 Franchissement d'un passage à niveau par un véhicule d'entretien sur rail

24.1 Véhicules rail-route aux passages à niveau

- Lorsqu'un véhicule rail-route est mis en voie ou retiré de la voie à un passage à niveau ou à proximité, les employés doivent le signaler comme suit aux usagers de la route :
  - Activer le gyrophare et les clignotants d'urgence, si le véhicule en est muni ;
  - Prêter attention aux véhicules routiers et, si la situation l'exige, assurer une protection par signaleur ;
  - Lorsque la densité de la circulation le justifie, arrêter les véhicules routiers avant de quitter la voie ou d'y entrer avec le véhicule rail-route. Il y a deux façons de procéder :
    - En arrêtant les véhicules routiers dans chaque sens et en demandant aux automobilistes de garder leur position jusqu'à ce que le véhicule rail-route ait dégagé le passage ;
    - En actionnant le système d'avertissement, s'il y en a un.

24.2 Conduite prudente

Tout véhicule d'entretien sur rail et véhicule rail-route doit être conduit avec prudence à l'approche d'un passage à niveau. La priorité doit être donnée à la circulation routière et :

- Le véhicule doit approcher du passage sous l'entière maîtrise de son conducteur, prêt à arrêter au besoin ;
- Le véhicule ne doit pas obstruer le passage à niveau tant que son conducteur n'a pas constaté que la voie est libre ;
- Le véhicule doit s'immobiliser complètement avant de franchir le passage lorsque la visibilité à l'approche de ce dernier est obstruée ou que la circulation est dense ;
- S'il y a lieu en raison de la densité de la circulation, des lignes de visibilité ou d'autres situations spéciales, le conducteur doit s'engager sur le passage uniquement sous la protection d'un signaleur ou, s'il est seul à bord, s'arrêter d'abord, puis procéder avec une extrême prudence.

24.3 Préparation à l'arrêt

Le conducteur d'un véhicule d'entretien sur rail doit être prêt à arrêter son véhicule avant tout passage à niveau. À l'approche de véhicules routiers, le conducteur doit arrêter complètement son véhicule avant d'atteindre le passage à niveau et ne le remettre en marche que lorsque la route est dégagée ou que la circulation routière est à l'arrêt et que tout danger est écarté.

24.4 Obstruction de la visibilité

Là où sa vue est obstruée ou lorsque la circulation routière est dense ou rapide, le conducteur doit arrêter complètement son véhicule d'entretien sur rail avant d'atteindre le passage à niveau et ne le remettre en marche que lorsque tout danger est écarté.

24.5 Emprise ferroviaire

Le véhicule d'entretien sur rail doit céder la priorité aux véhicules routiers, sauf lorsqu'une protection est assurée par l'une des méthodes indiquées aux **sections 24.6, 24.7 ou 24.8**.

24.6 Dispositifs de protection

Aux passages à niveau pourvus d'un dispositif de protection actionné par un interrupteur ou une télécommande, on peut utiliser le dispositif pour assurer la protection pendant que le véhicule d'entretien sur rail franchit le passage à niveau. Le véhicule peut occuper le passage à niveau lorsque la circulation routière est à l'arrêt. Après le franchissement, le dispositif de protection doit être remis en position normale.

24.7 Signaleur

À un passage à niveau protégé par un signaleur, le véhicule d'entretien sur rail doit attendre d'avoir reçu de celui-ci le signal approprié pour franchir le passage à niveau.

24.8 Protection par les occupants

Si nécessaire, les occupants d'un véhicule d'entretien sur rail doivent assurer eux-mêmes la protection contre les véhicules routiers en appliquant les consignes qui se trouvent à la **Section 26** « Protection manuelle aux passages à niveau ».

Section 25 Mouvement de dégagement

Lorsque la protection des voies selon la règle 842 du REF le permet, un mouvement peut être autorisé par le contremaître à entrer dans les limites de protection et à continuer jusqu'à un emplacement **à l'intérieur des limites, avant le point de travail.** Cet emplacement doit être un point clairement identifiable tel qu'un panneau de mille, un signal, un pont (avec un panneau de mille attaché), un panneau de nom de gare et doit être identifié par le kilométrage.

Le contremaître ne doit pas permettre au mouvement de continuer tant que le contremaître n'a pas confirmé que toutes les procédures concernant l'autorisation des mouvements à travers les limites de protection ont été respectées.

REMARQUE : Dans l'application de la section 9 des IGI – Groupes de travail séparés :

Lorsque le contremaître demande à un sous-contremaître de dégager la voie protégée ou lorsque leur travail est terminé, ils doivent :

- S'assurer que leur travail sera laissé dans un état qui permet le passage sécuritaire des mouvements;
- Déplacer tous les employés, outils et matériel roulant à une distance sécuritaire de la voie protégée;
- Instruire les employés sous leur supervision quelle protection est annulée;
- Contacter le contremaître et signaler « voie libre »;
- Recevoir du contremaître la confirmation du rapport « voie libre » et recevoir un « temps annulé » du contremaître;
- Enregistrer le « temps annulé » à côté de la copie écrite avec le contremaître;
- Tracer un « trait horizontal » dans la compréhension écrite pour éviter toute utilisation ultérieure;
- Le sous-contremaître ne doit pas réintégrer le véhicule d'entretien tant qu'une autorisation n'a pas été accordée par le contremaître et qu'un nouvel accord écrit n'a pas été établi.

Sauf si cela est déterminé par une évaluation des risques et approuvé dans des plans de travail sécuritaires écrits, les mouvements ne doivent pas être instruits de donner un coup de sifflet en passant près des employés et du matériel roulant.

REMARQUE : Règle 13 du REF. Cloche de locomotive

La cloche de locomotive doit être sonnée lorsqu'elle :

(v) S'approche et passe des employés en bordure de voie.

- Les employés tenus de se dégager pour un mouvement doivent se positionner dans un endroit sûr. En aucun cas les employés ne doivent se tenir sur des voies actives et non protégées tout en observant les mouvements de passage sur les voies adjacentes. Lorsque la zone de travail comprend un terrain difficile ou des caractéristiques spéciales telles que des ponts ou des tunnels, une zone de dégagement sécuritaire doit être identifiée avant d'occuper ou d'obstruer la voie.
- À l'approche d'un mouvement, les employés doivent faire face au mouvement qui approche et le contremaître ou son désigné doit reconnaître le mouvement par un signal de main levée.
- Dans un territoire à voie simple, lorsque les véhicules d'entretien sont retirés de la voie ou dégagés dans un embranchement, une voie d'évitement ou une voie de garage, les flèches, les ailes, etc., doivent être rétractées, mises à la terre et sécurisées hors de la voie affectée. Les petits outils et autres matériaux doivent également être dégagés et sécurisés pour éviter d'être frappés par un mouvement passant.

De plus, les éléments suivants doivent être respectés lors de la permission d'un mouvement de fonctionner dans un POV en CCC.

567.2 ENTRER DANS LES LIMITES DU CONTREMAÎTRE

Des trains ou des transferts peuvent être autorisés à entrer ou à circuler dans les limites d'un POV.

(a) Chaque fois qu'un train ou un transfert est ainsi autorisé, le train ou le transfert doit être restreint comme suit : « Protéger contre le contremaître (nom) entre (lieu) et (lieu) ».

Une telle restriction doit être fournie au train ou au transfert lorsqu'il est à l'intérieur de :

i. Deux cantons contrôlés des limites ; ou

ii. 25 milles des limites lorsqu'il n'y a pas de canton contrôlé auparavant.

Le CCF doit s'assurer que le train ou le transfert autorisé est le seul à rencontrer l'indication de signal pour entrer dans les limites.

(b) Aucune entrée dans les limites du POV ne peut être effectuée tant que le chef de train et le mécanicien de locomotive ne sont pas au courant de l'autorité et des limites accordées et n'ont pas reçu de directives du contremaître nommé dans l'autorité. De telles instructions doivent être répétées et reconnues par le contremaître avant d'être mises en œuvre.

Lorsque la permission est accordée par le contremaître, l'heure actuelle et l'emplacement, et le point milliaire du mouvement doit être consigné à côté de la restriction sur l'autorisation de circuler. Tous les membres de l'équipage, autre que l'employé qui l'a enregistré, doit reconnaître et parapher l'heure et le lieu. Cette autorisation de circuler doit être conservée jusqu'à la fin du quart de travail.

Section 26 Protection Manuelle (par signaler) aux passages à niveau

26.1 Champ d'application

- Les pratiques ci-après visent à garantir que les employés disposent de procédures et d'instructions acceptables pour assurer sans danger la protection manuelle aux passages à niveau dans les circonstances suivantes :
  - La circulation routière représente un risque pour les employés ;
  - Des travaux se déroulent à un passage à niveau ou à proximité ;
  - Les dispositifs de signalisation automatique ne fonctionnent pas correctement ;
  - Les feux, les barrières et autres dispositifs de protection sont brisés ou endommagés ;
- Sauf indication contraire, le présent document s'applique à la protection manuelle assurée par les entrepreneurs travaillant pour le compte de VIA Rail ou par d'autres employés autorisés et qualifiés.

26.2 Principes généraux

- La protection manuelle d'un passage à niveau se fait d'une manière qui envoie aux usagers de la route un message conforme à celui qu'ils reçoivent dans d'autres situations de protection routière par signaleur.
- Il doit exister des instructions claires entre les signaleurs du chemin de fer et ceux de la voirie lorsque tous les deux exécutent un plan de protection manuelle.
- Aucun véhicule ne devrait être laissé à un endroit où il risquerait de nuire à la visibilité du système d'avertissement ou à celle des signaleurs.
- Il faut éviter de prolonger inutilement l'utilisation du système d'avertissement.
- La circulation routière ne doit pas être autorisée à dévier pour passer la barrière ni à bloquer les signaux.

26.3 Protection nécessaire

- Défaillance des systèmes d'avertissement
  - Lorsqu'un chemin de fer est au courant de la défaillance d'un système d'avertissement, un employé qualifié doit veiller à mettre en œuvre d'autres moyens d'avertir les usagers de la route et le personnel d'exploitation ferroviaire. Il peut notamment s'agir :
    - D'une protection manuelle assurée par l'équipage d'un mouvement jusqu'à ce que celui-ci occupe tout le passage à niveau ;
    - D'une protection manuelle assurée par un signaleur qualifié en conformité avec la **section 26.5**, jusqu'à ce que le matériel ferroviaire ait dégagé le passage à niveau ;
    - D'une protection manuelle assurée par un agent de police en uniforme en conformité avec les pratiques en vigueur dans son organisation, jusqu'à ce que le matériel ferroviaire ait dégagé le passage à niveau ;
    - Dans le cas d'employés au passage à niveau ou à proximité, d'une sentinelle qui les avertit de l'approche de véhicules routiers.

- Il y a défaillance du système d'avertissement à un passage à niveau ou à proximité quand :
  - Le système ou un de ses composants ne se déclenche pas, se déclenche partiellement ou se déclenche sans raison ;
  - Les systèmes de commande prioritaire des feux de circulation, conçus pour fonctionner de concert avec le système d'avertissement au passage à niveau ou à proximité, ne fonctionnent pas ou fonctionnent mal. Dans ce cas, l'administration routière doit être prévenue immédiatement ;
- En cas de défaillance connue d'un système d'avertissement, la circulation des mouvements sera régie par les instructions d'exploitation de VIA Rail et le *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada*.

- Contrôle de la circulation pour des travaux de très courte durée
  - Lorsque les travaux à un passage à niveau s'annoncent de très courte durée et auront une incidence minimale sur la circulation, un employé qualifié sur les lieux doit observer l'activité en cours et évaluer la nécessité de contrôler la circulation. Les moyens pris peuvent varier en fonction des travaux à effectuer : présence d'une sentinelle pour signaler aux travailleurs l'approche de véhicules, recours à des signaleurs ou utilisation d'une signalisation avancée.
  - Les employés doivent porter un vêtement à bandes réfléchissantes haute visibilité et activer les gyrophares et les clignotants d'urgence sur les véhicules de travaux à proximité.
  - Dans tous les cas, le chemin de fer rétablira le plus tôt possible, d'une manière sécuritaire, le fonctionnement normal du système.
- Contrôle de la circulation pour des travaux prévus à proximité d'un passage à niveau
  - Sous réserve des dispositions ci-dessus (« Défaillance des systèmes d'avertissement » et « Contrôle de la circulation pour des travaux de très courte durée »), il faut recourir à un nombre suffisant de signaleurs ou mettre en place d'autres moyens de protection manuelle ou adéquate dans les circonstances qui suivent :
    - Les travaux à exécuter sur la voie risquent d'obstruer la visibilité à un passage à niveau non équipé d'un système d'avertissement alors qu'il est possible qu'un mouvement passe ;
    - Le système d'avertissement, qui comprend des feux de signalisation avec ou sans barrières, des dispositifs de signalisation avancée, des signaux de circulation interconnectés ou des panneaux « Préparez-vous à arrêter », ne peut fonctionner normalement en raison de travaux d'entretien ou de construction prévus à l'intérieur de l'approche ferroviaire ou routière du passage à niveau alors qu'il est possible qu'un mouvement passe ;
    - Le matériel de travaux est suffisamment près du passage à niveau pour cacher les mouvements qui approchent à la vue des automobilistes, ou provoque le fonctionnement continu du système d'avertissement ;
    - L'essai du système d'avertissement provoque le fonctionnement des feux ou des barrières en même temps qu'un mouvement ou autre matériel ferroviaire est susceptible de s'engager sur les circuits de commande du système ;
    - Des usagers de la route doivent dépasser un employé, un matériel ou tout autre obstacle susceptible de bloquer une partie ou la totalité de la chaussée, sous réserve des dispositions plus haut (« Contrôle de la circulation pour des travaux de très courte durée ») ;
    - Des mouvements sont attendus et la présence de véhicules d'entretien sur rail ou de matériel de travaux risque d'être source de confusion pour les usagers de la route. Si les travaux doivent perturber longtemps le passage à niveau ou entraîner la fermeture de voies de circulation, l'administration routière doit en être informée d'avance.
  - Si les travaux sont effectués par un tiers, celui-ci doit fournir un plan de protection par signaleur conforme aux présentes.

- Contrôle de la circulation à l'occasion de fermetures de voies et de travaux de construction de longue durée
  - Avant d'entreprendre des travaux qui exigeront le contrôle de la circulation à un passage à niveau pour une période prolongée ou la fermeture de voies de circulation, il faut en informer bien à l'avance l'administration routière et se conformer aux dispositions suivantes :
    - Rédiger un plan de contrôle de la circulation (voir la **Figure 26-2**) ;
    - Recourir à un signaleur ou à d'autres moyens de protection manuelle mutuellement convenus et conformes au plan de contrôle de la circulation ;
    - Aviser l'administration routière suffisamment à l'avance pour qu'elle puisse préparer un plan de détour avec signalisation ;
    - Le contremaître ou l'employé responsable doit :
      - Se conformer aux instructions reçues de l'administration routière afin que les procédures de protection par signaleur employées soient conformes aux exigences applicables de la province ou de l'administration routière ;
      - Veiller à ce que les dispositifs de protection mentionnés plus haut soient en place avant le début des travaux ;
      - Déterminer qui, de l'administration routière, du chemin de fer ou de l'entrepreneur, assurera la protection par signaleur ;
      - Veiller à transmettre des instructions détaillées ou à organiser des réunions d'information à l'intention des employés s'acquittant du contrôle de la circulation ;
      - Informer le service Signalisation et communications des travaux à effectuer au passage à niveau et prendre des mesures pour que l'agent d'entretien en signalisation ou une autre personne autorisée et qualifiée isole, désactive ou réactive les dispositifs de signalisation automatique, s'il y a lieu.

26.4 Matériel nécessaire

- Pour les travaux de jour à un passage à niveau qui exigent une protection manuelle, chaque signaleur doit être muni de l'équipement suivant :
  - Un panneau mobile ARRÊT/LENTEMENT approuvé pour le contrôle de la circulation (voir la **Figure 26-1**) ou, en cas d'urgence et en l'absence d'un tel panneau, un drapeau rouge ;
  - Un gilet à bandes réfléchissantes haute visibilité approuvé ou un vêtement similaire ;
  - L'équipement de protection individuelle prescrit ;
  - Un moyen de communiquer efficacement avec les signaleurs hors de son champ de vision.
- Un signaleur utilisé pour des travaux prévus ou de construction doit avoir les vêtements et l'équipement suivants :
  - Un panneau mobile ARRÊT/LENTEMENT approuvé (voir la **Figure 26-1**), fixé à un mât de 1,2 m (4 pi) ;
  - Un gilet à bandes réfléchissantes haute visibilité approuvé ou un vêtement similaire ;
  - L'équipement de protection individuelle prescrit ;
  - Un moyen de communiquer efficacement avec les signaleurs hors de son champ de vision ;
  - Les cônes de signalisation, barrières, panneaux d'avertissement, moyens d'éclairage et autres dispositifs de contrôle de la circulation prescrits par la réglementation de la province ou de la municipalité dans laquelle les travaux sont effectués.
- Les listes ci-dessus peuvent être modifiées ou allongées au besoin pour répondre aux exigences de la province ou de la municipalité et du plan de contrôle de la circulation.
- Dans l'obscurité ou en toute autre situation où la visibilité est mauvaise, il faut en plus fournir à chaque signaleur une lampe de poche à lumière blanche (pour lire) munie d'un bâton rouge de signalisation ou, si toutes les piles sont épuisées, d'une torche à flamme rouge et d'une lampe blanche.

26.5 Procédures de protection par signaleur

- **Procédures générales**
  - Durant le contrôle de la circulation, le signaleur doit se poster à l'endroit désigné jusqu'à ce qu'il soit relevé.
  - Sous réserve des dispositions plus bas (« Contrôle de la circulation par un seul employé »), le signaleur ne peut diriger la circulation sur plus d'une voie en même temps.
  - Le signaleur ne doit pas accomplir d'autres tâches pendant qu'il dirige la circulation des véhicules.
  - Le signaleur doit se poster en lieu sûr sur le côté de la voie de circulation dont il a la charge, et avoir une bonne vue des véhicules qui approchent.
  - Le signaleur doit être certain qu'il n'y a pas de danger avant de donner le signal d'avancer.
  - Aucun employé autre que le signaleur ne peut donner un signal à un usager de la route, sauf en cas d'urgence.
  - Un seul signaleur à la fois peut donner un signal à un usager de la route.
  - Le signaleur doit faire tous les mouvements et donner tous les signaux nécessaires au contrôle de la circulation d'une manière précise et délibérée afin d'être bien compris.
- **Signaux à main**
  - Lorsqu'il utilise un panneau mobile ARRÊT/LENTEMENT, le signaleur :
    - Doit se servir des signaux représentés à la **Figure 26-3** quand il est posté à la droite de l'automobiliste dans la voie de circulation dont il a la charge ;
    - Doit inverser les signaux représentés à la **Figure 26-3** quand il est posté à la gauche de l'automobiliste ;
    - Ne doit pas se servir du panneau mobile pour faire signe aux véhicules d'avancer ni le présenter d'une manière autre que statique.
  - Lorsqu'il utilise un drapeau rouge, le signaleur doit utiliser la méthode ci-dessous :
    - Pour arrêter la circulation, faire face aux usagers de la route et tendre le mât du drapeau à l'horizontale, en travers de la voie de circulation, sans bouger, de manière à ce que toute la surface du drapeau se trouve suspendue bien visiblement sous le mât. Lever l'autre bras de sorte que la paume de la main soit au-dessus de l'épaule et dirigée vers la circulation qui approche. (S'il vente, le drapeau peut être maintenu à la verticale par un poids.) ;
    - Pour donner aux usagers de la route le signal d'avancer, se poster parallèlement à leur déplacement en soustrayant à leur vue le bras portant le drapeau rouge et, de sa main libre, leur faire signe d'avancer. Les drapeaux ne doivent pas servir à cette fin ;
    - Pour donner un signal d'alerte ou de ralentissement aux usagers de la route, leur faire face et, bras étendu, agiter lentement le drapeau d'un mouvement de balayage depuis la hauteur de l'épaule jusqu'en bas, sans élever le bras au-dessus de l'horizontale. Tenir la main libre abaissée.
- **Véhicules de secours**
  - Les véhicules de secours, tels que les camions d'incendie, les voitures de police et les ambulances, posent des problèmes particuliers pour les signaleurs, de sorte que la façon de réagir en leur présence devrait être connue avant le début des activités de protection.
    - Lorsque le signaleur se rend compte qu'un véhicule de secours approche, il doit communiquer immédiatement avec les autres signaleurs pour ouvrir un chemin à ce véhicule.
    - S'il y a un danger quelconque pour le véhicule de secours, pour le signaleur ou pour d'autres, il faut arrêter le véhicule, ne serait-ce que brièvement, de façon à pouvoir lui transmettre des consignes particulières.

- **Contrôle de la circulation par un seul employé**
  - Chaque fois qu'un seul signaleur assure la protection à un passage à niveau où les véhicules peuvent se déplacer dans les deux sens ou dans plus d'une voie, il devrait :
    - Confirmer auprès du conducteur du premier véhicule arrêté qu'il ne bougera pas de sa position avant le passage pendant que lui-même arrête les véhicules arrivant dans le sens opposé ou d'une voie adjacente ;
    - S'il y a plus d'une voie ferrée, arrêter en premier le véhicule dont la ligne de visibilité est la plus limitée.
- **Panneaux de signalisation**
  - Si le contrôle de la circulation est prévu ou doit durer longtemps, des panneaux de signalisation annonçant la présence d'un signaleur (voir les exemples à la **Figure 26-2**) doivent être placés en amont de la position de celui-ci.
  - Les panneaux de signalisation doivent être érigés conformément aux instructions de l'administration routière.
  - Les panneaux de signalisation doivent être soumis à un contrôle de bon fonctionnement.
  - Les panneaux de signalisation doivent être enlevés rapidement à la fin des travaux.
- **Travaux prévus et travaux de construction exigeant un plan de contrôle de la circulation**
  - Il faut rédiger un plan détaillé de contrôle de la circulation et le faire approuver par l'administration routière.
  - Le plan doit prévoir des méthodes de communication, des réunions d'information et des moyens pour assurer une bonne connaissance de la situation.
  - Les signaleurs doivent recevoir des instructions détaillées et participer à des réunions d'information
  - Sauf indication contraire dans le plan de contrôle de la circulation, la protection du passage à niveau doit être conforme aux exigences du *Manuel canadien de la signalisation routière (MCSR*).
  - Chaque fois que des travaux sont prévus à un passage à niveau, il faut envisager la possibilité de fermer la route ou d'ériger des barrières. Les barrières ne doivent être placées qu'en conformité avec les instructions de l'administration routière.
- **Notification de l'agent d'entretien en signalisation ou d'autres employés autorisés**
  - On doit informer l'agent d'entretien en signalisation ou tout autre employé autorisé et qualifié avant d'effectuer des travaux en voie prévus à l'intérieur des limites d'un système d'avertissement à un passage à niveau. Seul le personnel du service Signalisation et communications peut isoler, désactiver ou réactiver de tels systèmes.

Figure 26-1 : Panneau ARRÊT/LENTEMENT

- Le panneau mobile ARRÊT/LENTEMENT doit être octogonal et être fixé à un mât rigide.
- Il doit mesurer au moins 18 po (450 mm) de largeur, et le lettrage, au moins 6 po (150 mm) de hauteur. La face ARRÊT doit présenter un fond rouge avec des lettres et une bordure blanches.
- La face LENTEMENT doit présenter un fond orange avec des lettres et une bordure noires.
- Dans l'obscurité, les deux faces du panneau mobile doivent être réfléchissantes.

N.B. : *Tout le matériel de contrôle de la circulation, y compris les panneaux de signalisation et l'équipement de protection individuelle, doit demeurer propre et en bon état.*

Le schéma ci-dessous montre un exemple de plan de contrôle de la circulation utilisé pour protéger des travaux en voie à un passage à niveau (circulation dans les deux sens, fermeture d'une seule voie).

N.B. : *Il ne s'agit ici que d'un exemple. Les panneaux de signalisation devraient être placés en fonction du plan de contrôle de la circulation élaboré avec l'administration routière compétente.*

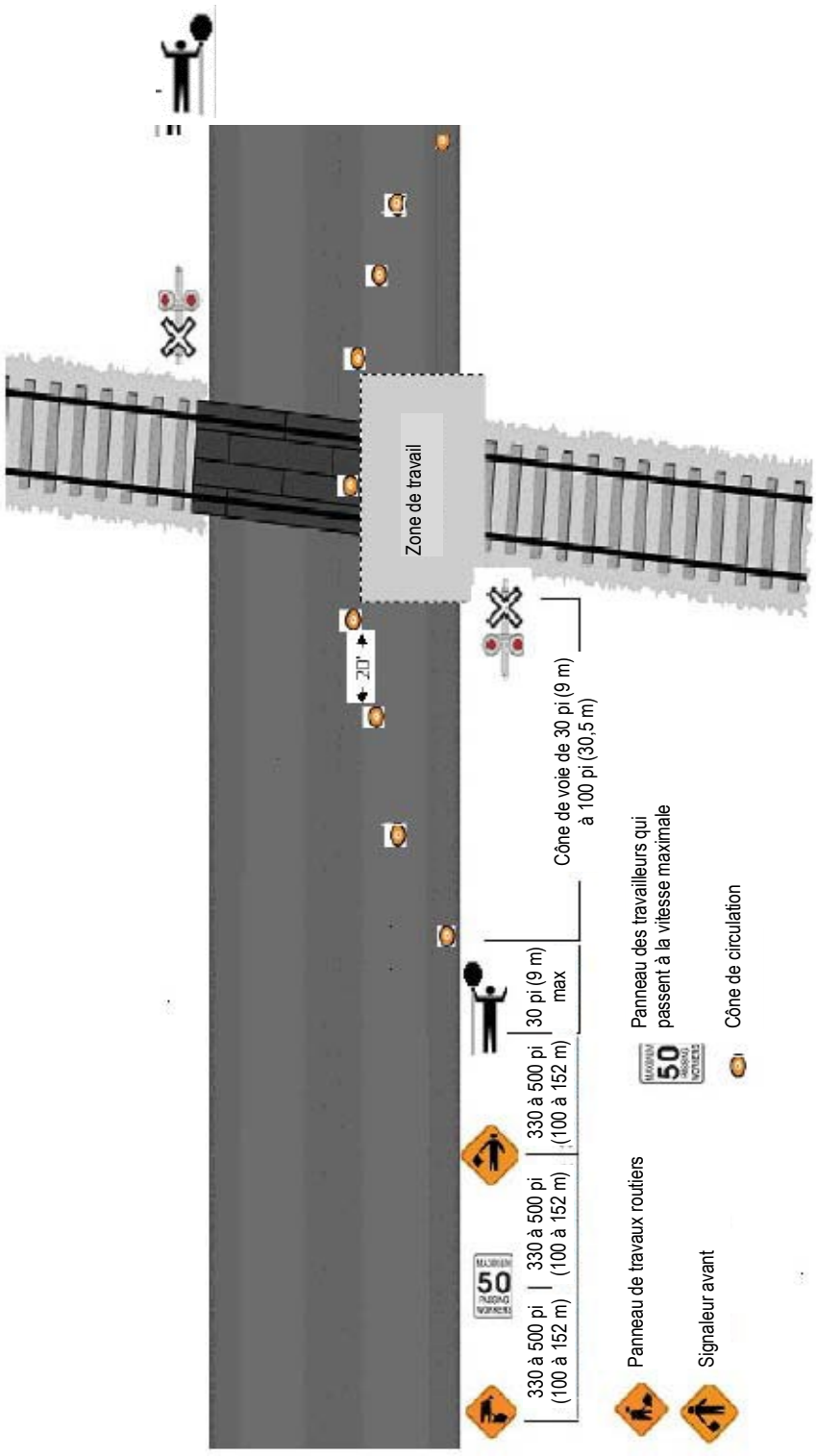


Figure 26-2 : Plan de contrôle de la circulation

Chaque situation est à évaluer en elle-même, en fonction de la densité de la circulation, des types de véhicules, des lignes de visibilité et des distances, de l'espacement des panneaux de signalisation, de la durée des travaux et d'autres facteurs, de façon à ce que les dispositifs de contrôle de la circulation soient dans chaque cas adéquats.

- Les panneaux de signalisation doivent être espacés de 330 à 500 pi (100 à 150 m), sauf indication contraire.
- Ils doivent demeurer propres et en bon état.
- Ils doivent être identiques pour les deux directions
- Le bas du panneau de signalisation doit se trouver à au moins 1 pi (30 cm) de la chaussée.
- Les panneaux de signalisation doivent être conformes aux instructions de l'administration routière.
- Les cônes de signalisation doivent être espacés d'au plus 20 pi (6 m) lorsqu'un signaleur est sur place.
- Le rétrécissement d'une voie doit se faire sur une distance de 30 à 100 pi (10 à 30 m) lorsqu'un signaleur est sur place.
- Aucun véhicule ne doit être stationné sur la route, sauf s'il est nécessaire aux travaux.
- Le plan de contrôle de la circulation doit prévoir les mesures à prendre pour les véhicules de secours. Les signaleurs doivent être informés de ces mesures et bien les comprendre avant de commencer leurs activités.

Pour arrêter la circulation

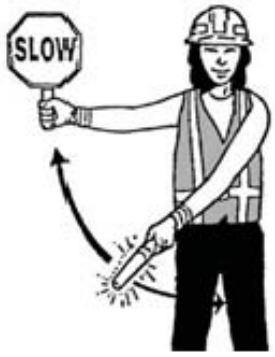
- Le jour
  - Faire face à la circulation.
  - Présenter la face « ARRÊT » de la main droite.
  - Lorsque le véhicule qui approche s'est presque arrêté, lui indiquer du bras gauche le point d'arrêt précis.

Pour arrêter la circulation

- Le soir
  - Faire face à la circulation.
  - Présenter de la main droite, de façon statique, la face « ARRÊT » du panneau mobile et, de la main gauche, une lampe de poche avec bâton rouge de signalisation.
  - Balancer le bras gauche de la position 3 h à 6 h.
  - Lorsque le véhicule qui approche s'est presque arrêté, lui indiquer le point d'arrêt précis au moyen de la lampe de poche avec bâton.

Pour ralentir la circulation

- Le jour
  - Faire face à la circulation.
  - Présenter de la main droite, de façon statique, la face « LENTEMENT » du panneau mobile.
  - Si les véhicules ralentissent plus que prévu, leur donner le signal d'avancer approprié.

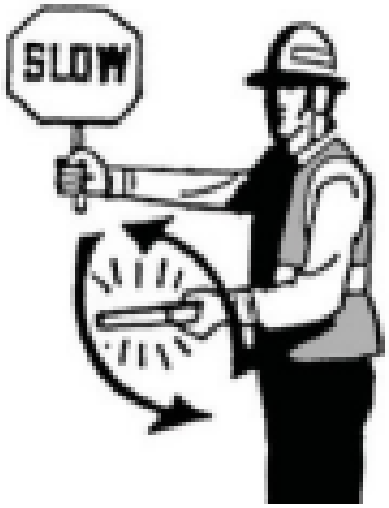


Pour ralentir la circulation

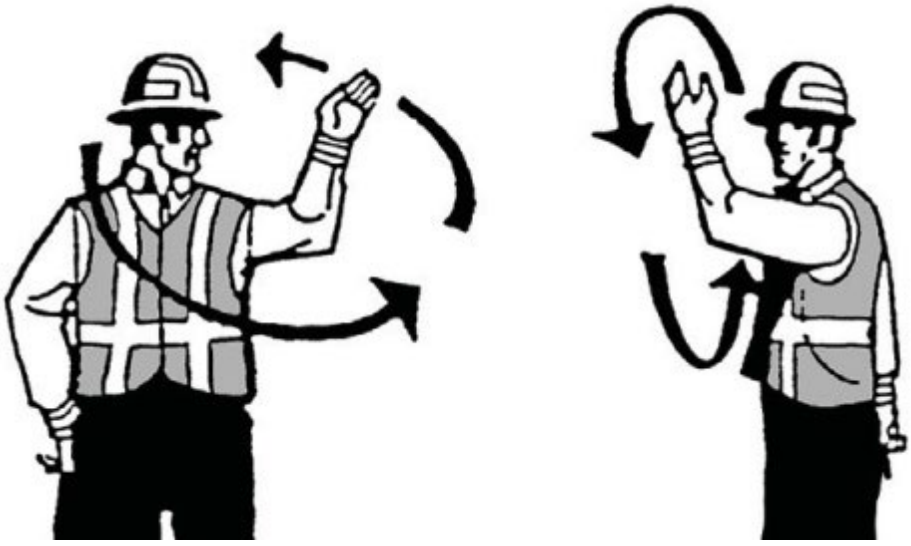
- Le soir
  - Faire face à la circulation.
  - Présenter de la main droite, de façon statique, la face « LENTEMENT » réfléchissante du panneau mobile et, de la main gauche, une lampe de poche avec bâton rouge de signalisation.
  - Balancer le bras gauche de la position 3 h à 6 h.
  - Si les véhicules ralentissent plus que prévu, leur donner le signal d'avancer approprié.

Pour faire avancer lentement les véhicules

- Le jour
  - Se placer de manière transversale à la voie d'approche, puis regarder par-dessus son épaule gauche en direction des véhicules à faire avancer.
  - Présenter de la main droite, de façon statique, la face « LENTEMENT » du panneau mobile.
  - Faire signe aux véhicules d'avancer par un mouvement elliptique de l'avant-bras gauche dans le sens de rotation des roues des véhicules.

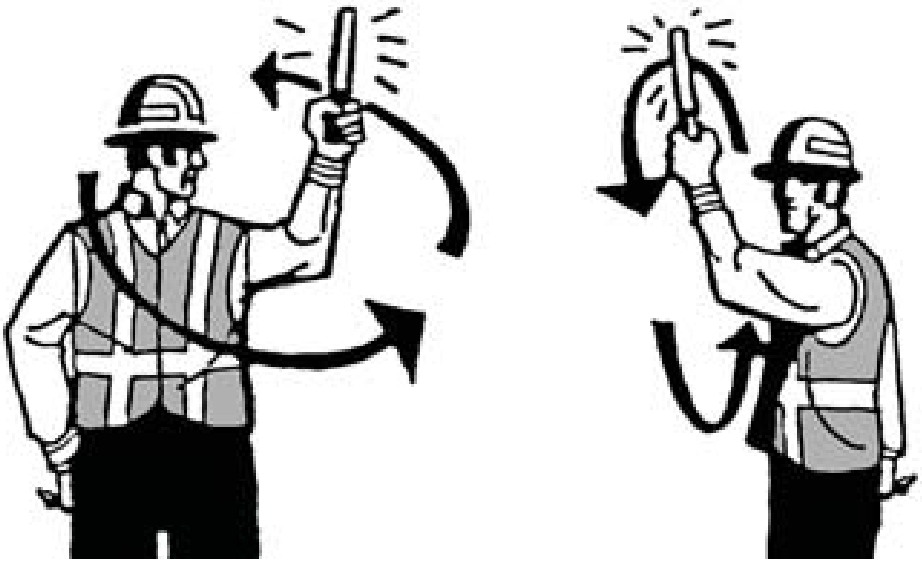


- Le soir
  - Se placer de manière transversale à la voie d'approche, puis regarder par-dessus son épaule gauche en direction des véhicules à faire avancer.
  - Présenter de la main droite, de façon statique, la face « LENTEMENT » du panneau mobile et, de la main gauche, tenir une lampe de poche avec bâton rouge de signalisation.
  - Faire signe aux véhicules d'avancer par un mouvement elliptique de l'avant-bras gauche.



Pour faire avancer les véhicules à la vitesse affichée

- Le jour
  - Se placer de manière transversale à la voie d'approche, puis regarder par-dessus son épaule gauche en direction des véhicules à faire avancer.
  - Abaisser le bras droit pour dissimuler le panneau mobile et, du bras gauche, faire signe aux véhicules d'avancer.



À la vitesse affichée la nuit

- Se placer de manière transversale à la voie d'approche, puis regarder par-dessus son épaule gauche en direction des véhicules à faire avancer.
  - Tenir dans la main gauche une lampe de poche avec bâton rouge de signalisation.
  - Abaisser le bras droit pour dissimuler le panneau mobile et, du bras gauche à la hauteur de l'épaule, faire signe aux véhicules d'avancer.

Figure 26-3 : Signaux à mains donnés au moyen d'un panneau mobile ARRÊT/LENTEMENT

Section 27 Protection contre les chutes

27.1 Dangers

- Des mesures de protection contre les chutes s'imposent en présence des dangers suivants :
  - Chute de plus de 6 pi (2 m) ;
  - Chute sur du matériel en cours d'utilisation ;
  - Chute dans de l'eau ou tout autre liquide ;
  - Chute sur le bord d'un plan d'eau dont le niveau est élevé ou d'une zone inondée ou affouillée ;
  - Chute dans ou sur une substance ou un objet dangereux ;
  - Chute dans une ouverture d'une surface de travail.
- Avant tout travail dans un endroit où il existe un risque de chute, une personne qualifiée doit évaluer les risques associés avec chaque tâche et relever, maîtriser ou éliminer tout risque de chute.
- La meilleure façon d'éliminer un risque de chute consiste à utiliser un système de garde-corps.
- Si un tel système n'est pas disponible, il est possible d'utiliser l'une des options suivantes :
  - Dispositif de retenue ;
  - Dispositif antichute ;
- Les employés susceptibles d'utiliser un système de protection contre les chutes doivent recevoir une formation adéquate en la matière ainsi que des instructions orales et écrites de la part d'une personne qualifiée. La formation doit traiter de l'entretien, de l'inspection et de l'entreposage de l'équipement, de même que des renseignements à consigner à son sujet.

27.2 Dispositif de retenue – Prévention des chutes

- Un dispositif de retenue est formé de divers composants qui limitent les mouvements d'un travailleur sur une surface de travail pour l'empêcher d'atteindre un endroit présentant un risque de chute.
- Ces composants sont :
  - Un harnais de sécurité complet ou une ceinture de travail ayant des points d'attache adéquats pour une corde d'assujettissement ;
  - Une corde d'assujettissement dont la longueur, en pleine extension, empêche le travailleur d'atteindre l'endroit d'où il pourrait tomber ;
  - Un ancrage sûr ou un système de retenue.

27.3 Dispositif antichute – Limitation des chutes

- Un dispositif antichute est formé de divers composants qui, lorsqu'ils sont assujettis à un ancrage fixe, peuvent arrêter une chute.
- Cette méthode exige les éléments suivants :
  - Un harnais de sécurité complet homologué par la CSA ayant des points d'attache adéquats pour une corde d'assujettissement ;
  - Une corde d'assujettissement homologuée par la CSA et dotée d'un amortisseur de chute ou d'un dispositif semblable ;
  - Une corde d'assujettissement et un amortisseur de chute dont la longueur, en pleine extension, permet de retenir le travailleur dans les airs en cas de chute ;
  - Une force d'arrêt en cas de chute n'excédant pas 1 800 lb (8 kN) ;
  - Un ancrage sûr ;
  - Un plan de sauvetage écrit pour ramener au sol un travailleur ayant fait une chute.

27.4 Inspections

- Idéalement, chaque employé devant utiliser un dispositif de protection contre les chutes devrait avoir son propre harnais de sécurité complet et sa propre corde d'assujettissement.
- Chaque employé doit nettoyer l'équipement de protection contre les chutes qui lui est assigné avant de le ranger à l'abri de l'humidité, de l'abrasion, des saletés, de la lumière ultraviolette et des températures extrêmes. Pour connaître les produits nettoyants à utiliser, consulter les instructions du fabricant.
- Toutes les pièces d'équipement de protection doivent être inspectées par une personne qualifiée avant chaque utilisation, et les résultats de cette inspection, consignés dans un registre prévu à cette fin.
- En cas de doute quant à l'intégrité de toute pièce d'équipement de protection contre les chutes, il faut cesser de l'utiliser de manière permanente ou bien la faire réparer et homologuer de nouveau par le fabricant.
- Il convient de remplacer les pièces d'équipement, même celles n'ayant jamais été utilisées, après le délai recommandé par le fabricant.

27.5 Plan de sauvetage

- Le plan complet de sauvetage après toute chute comprend :
  - Le nom de la ou des personnes qualifiées responsables du sauvetage ;
  - La procédure qui permet un sauvetage dans les 15 minutes suivant la chute ;
  - Le nom et les coordonnées des employés qualifiés en premiers soins et du matériel de premiers soins disponible ;
  - Le nom et les coordonnées des services médicaux d'urgence (SMU) et des services d'incendie de la région ;
  - Des dispositions prévoyant la mise en place d'un accès d'urgence au lieu de travail ;
  - Des dispositions prévoyant la mise en place d'un système de communication de réserve ;
  - Les procédures de sauvetage ou de commande d'urgence pour tous les systèmes de levage mécanique et tous les appareils élévateurs utilisés dans le lieu de travail ;
  - Des dispositions prévoyant la réalisation annuelle d'un examen des procédures et d'un exercice ;
  - Les procédures de verrouillage et de sécurisation des dispositifs de sécurité activés et des aires de travail non sécuritaires.

27.6 Excavation et étayage

- Au Canada, la hauteur maximale d'une face verticale excavée sans étayage ni pente ne doit pas excéder 4,5 pi (1,4 m).
- Au Canada, les excavations de 4,5 à 8 pi (1,4 à 2,4 m) doivent être étayées ou en pente.
- Au Canada, les excavations de plus de 8 pi (2,4 m) doivent être protégées par une barrière adéquate.
- Les fossés et excavations doivent être protégés par une sentinelle, des barrières visibles ou des barrières physiques. Les tranchées et excavations à 6 pi (2 m) ou moins du rail le plus proche doivent être approuvées par le service des infrastructures de VIA Rail, creusées en utilisant une protection adéquate, recouvertes de manière sécurisée lorsqu'elles sont sans surveillance et consignées dans le bulletin de marche.

Section 28 Principes de base du SIDMUT

28.1 Identification

- L'employeur veille à ce qu'aucun matériau dangereux ne soit utilisé, manipulé ou entreposé dans un lieu de travail, sans que soient respectées les exigences prescrites à l'égard de l'identification, des fiches de données de sécurité, du transvasement et de la formation des travailleurs.
- L'employeur veille à ce que les matériaux dangereux qui se trouvent dans le lieu de travail soient identifiés de la façon prescrite.
- L'employeur obtient ou rédige, selon ce qui peut être prescrit, une fiche de données de sécurité à jour pour chacun des matériaux dangereux qui se trouvent dans le lieu de travail et veille à ce que l'identification exigée soit disponible en anglais et en français, et dans les autres langues qui peuvent être prescrites.

28.2 Transvasement

- De manière générale, une étiquette du lieu de travail doit mentionner les renseignements suivants :
  - Appellation du produit (correspondant à celle dans la fiche de données de sécurité) ;
  - Précautions à prendre pour une manutention sans danger (peut comprendre des pictogrammes ou d'autres renseignements figurant sur l'étiquette du fournisseur).
  - Renvoi à la fiche de données de sécurité, le cas échéant.
- L'étiquette du lieu de travail n'est pas requise dans les deux cas qui suivent, à savoir lorsque le produit dangereux :
  - Est versé dans un contenant et utilisé sur-le-champ ;
  - Demeure « entre les mains de la personne qui l'a transvasé ». Par exemple, lorsque la personne qui a versé le produit dans un autre contenant sera la seule à l'utiliser et que la quantité versée sera utilisée en entier au cours d'un même quart de travail, une étiquette du lieu de travail n'est pas requise. Toutefois, le contenant doit être identifié à l'aide de l'identificateur du produit (son appellation).

28.3 Notifications d'urgence

- Le contremaître doit signaler sur-le-champ tout accident, tout incident ou toute blessure au CCF, au contrôleur de gare de triage ou à son superviseur immédiat.
- Au moment de l'impression, le numéro d'urgence de VIA Rail est le 1 888 641-2177.
- Pendant les activités ferroviaires, les employés doivent immédiatement prendre toute mesure nécessaire, du moment qu'elle soit sans danger, pour protéger les autres employés et personnes, les biens et l'environnement.
- Lorsque survient un accident, les employés doivent consigner tous les événements dont ils ont été témoins et demeurer sur place jusqu'à ce que leur superviseur les autorise à partir.

Section 29 Outils

29.1 Généralités

- Quel que soit le type d'outil, respecter les instructions d'entretien, d'inspection et d'utilisation du fabricant.
- Adopter une position stable et une bonne posture durant l'utilisation d'outils.
- Ancrer fermement les pieds au sol.
- Tous les outils, équipements ou véhicules défectueux qui ne peuvent pas être réparés immédiatement et qui nuisent à la productivité doivent être signalés au service de l'infrastructure de VIA Rail par l'entrepreneur.
- Si les réparations sur le terrain ne corrigent pas l'état défectueux, l'outil ou l'équipement défectueux doit être retiré du service, étiqueté ou marqué comme défectueux, enlevé et signalé au superviseur immédiat de l'employé.

29.1 Les types d'outils manuels ou électriques, ou hydrauliques et autres

- N'utiliser que les outils, l'équipement et les matériaux pour lesquels vous êtes qualifié et que vous êtes autorisé à utiliser, et ce, seulement aux fins prévues et d'après les spécifications et instructions du fabricant. L'utilisation d'outils artisanaux ou non fabriqués en usine est strictement interdite.
- À l'extérieur, brancher les outils électriques sur un circuit doté d'un disjoncteur de fuite de terre.
- N'utiliser que des outils électriques munis d'une double isolation ou mis à la terre.
- Utiliser les produits abrasifs et les brosses métalliques circulaires selon les instructions du fabricant.
- Inspecter visuellement les meules selon les spécifications du fabricant avant chaque usage.
- Protéger les contenants de carburant des sources d'inflammation produites par le meulage ou la coupe.
- Lors de la coupe avec une meuleuse angulaire, utiliser uniquement un disque de coupe approuvé et une meuleuse avec frein anti-rebond et interrupteur de sécurité.

Outils à main

- Vérifier l'état, la précision et l'aptitude à l'usage avant l'utilisation.
- S'assurer que le mouvement d'élan ne pointe jamais vers un autre employé.
- Éliminer tout fluage du métal par meulage pour rétablir le profil des outils.

Outils à air comprimé

- Débrancher l'outil de l'alimentation en air et purger l'air du système avant de travailler ou de régler l'outil.
- Régler la pression et le débit d'air pour qu'ils n'excèdent pas les recommandations du fabricant.
- Ne pas vérifier la pression d'air avec la main.
- Utiliser des coupleurs « anti-fouettement » ou des câbles de sécurité pour limiter le mouvement du flexible en cas de débranchement des coupleurs.
- Attacher les têtes d'accouplement ensemble au besoin.

Outils hydrauliques

- Enlever la pression hydraulique et décharger l'accumulateur avant de débrancher les conduites hydrauliques pour éviter qu'une pression dangereuse demeure dans le système.
- Ne pas vérifier la pression des flexibles hydrauliques avec les mains.
- Vérifier que les raccords de conduites sont bien serrés et en bon état avant de charger les conduites hydrauliques.
- Ne pas pointer les outils hydrauliques vers quelqu'un.

Outils à charge explosive

- Seuls les employés qualifiés peuvent utiliser des outils à charge explosive.
- Ne charger les outils qu'immédiatement avant leur utilisation. Ne jamais laisser un outil chargé.
- Ne jamais pointer d'outil à charge explosive vers un autre employé.
- Ranger les éléments explosifs sous clé et en lieu sûr, séparément des outils qui les utilisent.

Couteaux, outils de coupe et de décapage

- Lorsque le matériau doit être coupé ou décapé, vous devez utiliser des outils de coupe approuvés tels que des coupe-fil, des décapants à fil, des décapants à câble, des couteaux latéraux ou tout autre outil de coupe approuvé par VIA pour éviter d'utiliser un couteau de tout type.
- Si l'utilisation d'un couteau est inévitable, en utiliser un à lame pliante ou rétractable. Les couteaux dont la lame n'est pas verrouillable sont interdits.
- Porter des gants ayant au moins une résistance aux coupures de niveau 3 selon les normes ANSI/EN388.
- Le personnel devant utiliser des couteaux doit suivre les étapes ci-dessous avant, pendant et après la coupe :

  Préparation :

  - Passer en revue la tâche à effectuer pour s'assurer que l'utilisation d'un couteau convient ;
  - Ne jamais sortir la lame d'un couteau rétractable au-delà de la première section ;
  - Toujours utiliser une lame affûtée. Une lame émoussée demande plus de force pour couper et est donc moins sécuritaire ;
  - Jeter les lames émoussées ou cassées dans un contenant résistant aux perforations ;
  - S'assurer que la lame est bien placée dans la poignée avant d'utiliser le couteau.

Procédure de travail sécuritaire : utilisation d'outils coupants et de couteaux

Étape 1 : Adopter une position faisant en sorte que rien (ni vous-même, ni vos collègues, ni de l'équipement) ne se trouve dans la trajectoire de la lame si le couteau venait à glisser.

Étape 2 : S'assurer d'avoir un bon appui et un bon équilibre.

Étape 3 : Toujours tenir le couteau par la poignée.

Étape 4 : Garder les yeux sur la tâche à effectuer durant la manipulation et l'utilisation d'un couteau.

Étape 5 : Garder les extrémités hors de la trajectoire de coupe et ne jamais couper vers soi.

Étape 6 : Si possible, placer l'objet à couper sur une surface dure pour mieux contrôler le mouvement du couteau.

Étape 7 : Éviter d'appliquer une force excessive (plus qu'il n'en faut pour la tâche en question) sur le couteau.

Ne pas utiliser de couteau s'il est impossible de suivre l'une des consignes ci-dessus.

29.2 Protection des outils de frappe

- Les outils de frappe doivent être dotés d'une protection pour empêcher la projection d'éclats due au choc métal sur métal.
- À l'exception des masses à crampons, tous les outils de frappe doivent être munis d'un collet de caoutchouc ou d'un écran de taille appropriée, ou être recouverts de ruban à conduits avant leur utilisation.
- Pour assurer une protection adéquate, les collets de caoutchouc, les écrans et le ruban à conduits doivent être inspectés avant et régulièrement pendant l'utilisation.

Section 30 Inspection et entretien préventif pour les réchauffeurs d'aiguilles au propane

30.1 Exigences générales

- Les inspections et l'entretien doivent être effectués conformément aux recommandations ou manuels du fabricant et par du personnel qualifié..
- Il convient de prendre rapidement toute mesure corrective requise, s'il est possible de le faire de manière sécuritaire, et d'aviser immédiatement le service des infrastructures de VIA Rail en cas de fuite, de déversement, de dommage matériel ou de problème de sécurité ou de fonctionnement relevé durant l'inspection ou de tout autre problème qui pourrait entraîner une situation dangereuse, une fuite ou un déversement.
- Les inspections et les mesures correctives doivent être consignées, signées et datées par l'entrepreneur.
- Les registres doivent être conservés localement ou à l'installation la plus près, dans une archive centrale, pour la durée de vie du réservoir.
- L'entrepreneur doit soumettre un plan d'intervention d'urgence.
- En cas de défaillance, d'élément en rupture de stock ou d'autres circonstances entraînant la mise hors service de réchauffeurs d'aiguilles, l'entrepreneur doit avoir un plan pour assurer l'exploitation efficace, sûre et sécuritaire des trains.
- En cas d'interruption de service, l'entrepreneur doit soumettre un plan de rétablissement du service et les leçons tirées de la situation qui permettront d'éviter d'autres défaillances, y compris le processus de surveillance qui sera mis en place.

30.2 Arrêt et inspections du printemps

- Tous les dispositifs de déneigement doivent être arrêtés au printemps au plus tôt le 1er avril conformément aux instructions des fabricants. Les formulaires d'arrêt de PNR seront remplis en tant que sauvegarde.

30.3 Inspections de mise en marche des dispositifs saisonniers de déneigement

- Tous les dispositifs de déneigement doivent être mis en service , en automne, au plus tard le 15 novembre conformément aux instructions du fabricant. Les formulaires de démarrage de PNR seront remplis en tant que sauvegarde.

30.4 Inspections des systèmes de réservoirs de stockage en surface

- Les systèmes de stockage en surface doivent être inspectés et entretenus conformément aux instructions du fabricant.
- Les défectuosités relevées durant l'inspection doivent être corrigées par un technicien ou un entrepreneur qualifié conformément à la réglementation provinciale ou fédérale applicable.
- Toutes les preuves de certification doivent être soumises au service des infrastructures de VIA Rail avant le début de la réparation ou de l'inspection.
- Les rapports d'inspection et de défectuosité doivent être soumis au service des infrastructures de VIA Rail et être disponibles sur demande.

30.5 Inspection visuelle mensuelle des réservoirs

- Il faut procéder à une inspection visuelle au moins une fois par mois, sauf indication contraire dans la réglementation ou exception écrite du service environnemental de VIA Rail. Il faut notamment vérifier :
  - La surface extérieure des réservoirs ;
  - Les trous d'homme et les échelles ;
  - Les supports ou la fondation (celle-ci devant être plane, de niveau et intacte) ;
  - Les tuyaux, les robinets, les accessoires de tuyauterie et les raccords accessibles ;
  - Les évents ;
  - Les valves de purge et les clapets ;
  - Les orifices d'observation et les autres interstices accessibles ;
  - Le matériel et les conduites de transfert ;
  - L'absence de matériaux inflammables ou combustibles (traverses, planches) ;
  - L'absence de végétation, de débris et de toute autre matière combustible et inflammable à proximité immédiate ;
  - La présence de toutes les barrières protectrices ;
  - La présence des plaques de danger ;
  - L'état des fiches signalétiques.

30.6 Inspections techniques annuelles

- Les inspections techniques doivent avoir lieu au moins une fois par mois, sauf indication contraire des règlements ou exception écrite du service environnemental de VIA, et devraient inclure, mais ne pas se limiter à ce qui suit :
  - Mécanismes de détection de fuites, le cas échéant ;
  - Systèmes de jaugeage de réservoir, compteurs, dispositifs d'arrêt d'urgence et instrumentation de débordement ;
  - Systèmes de protection ;
  - Des cintreuses ont été installées.

30.7 Inspections externes pluriannuelles

- Il faut effectuer une inspection externe pour vérifier l'intégrité des réservoirs tous les cinq ans ou à chaque quart de leur durée de vie restante en fonction de la vitesse de corrosion de leur robe. Cette inspection doit être effectuée par un technicien ou un entrepreneur qualifié conformément à la norme API 653 (*Tank Inspection, Repair, Alteration, and Reconstruction*) et aux exigences provinciales et fédérales.
- Il faut effectuer une inspection interne tous les cinq ans ou à un intervalle moindre déterminé par un technicien ou un entrepreneur qualifié, le tout conformément à la norme API 653 (*Tank Inspection, Repair, Alteration, and Reconstruction*) et aux exigences provinciales et fédérales. Le premier intervalle d'inspection doit être inférieur à dix ans.
- Les réservoirs assemblés sur place dont la vitesse de corrosion est inconnue et ne peut être estimée à partir de celle d'un réservoir similaire doivent être inspectés et leur remplacement planifié le plus tôt possible.

Section 31 Signalement d'un incident environnemental

31.1 Définitions

Contaminant désigne les substances qui pourraient être nocives pour les humains ou les organismes vivants : particules de poussière, produits chimiques, produits pétroliers, effluents non traités, déchets, odeurs, sons, chaleur et bruit. Un contaminant peut être liquide, solide, neuf, utilisé, visible ou détectable.

Environnement signifie l'eau, l'atmosphère et le sol (terre, gravier, etc.). Tout à l'extérieur des bâtiments, y compris sous les planchers.

Incident environnemental désigne un événement qui s'écarte des conditions normales d'exploitation et peut avoir une incidence sur l'environnement.

Un déversement signifie le rejet accidentel, non planifié et non autorisé d'un contaminant dans l'environnement.

Trousse de déversement désigne un ensemble d'équipement conçu pour nettoyer les substances dangereuses rapidement et efficacement en cas de déversement ou de fuite. Il répond à trois objectifs principaux :

- Confinement : Prévenir la propagation des déversements dangereux ;
- Neutralisation : Réduire au minimum les risques liés aux déversements de produits chimiques ;
- Enlèvement : Pour éliminer correctement les matières dangereuses.

Rejet définit le rejet d'un contaminant avec ou sans risque d'atteindre le traitement de l'eau (s'il y a lieu) ou de se rejeter dans l'environnement.

31.2 Importance de signaler les déversements

Promouvoir et assurer la sécurité du public et du personnel, ainsi que la protection des biens et de l'environnement, dans l'exploitation ferroviaire, notamment :

- Contamination du sol, de l'eau et de l'air touchés par le déversement ;
- Contamination d'une personne exposée au contaminant ;
- Augmentation de la taille de la surface contaminée ;
- Augmentation de la profondeur de percolation des contaminants ;
- Dommages à long terme à l'habitat, à la flore et à la faune locaux ;
- Qualité de vie réduite des résidents ;
- L'augmentation des coûts de décontamination ;
- Une pénalité prévue dans un procès-verbal de violation pour non-déclaration ou omission de signaler un incident d'urgence environnementale ;
- Atteinte à la réputation et à la crédibilité de l'entreprise.

De plus, encourager la collaboration et la participation des parties intéressées à l'amélioration de la sécurité et de la sûreté ferroviaires.

31.3 Signalement du déversement

Tous les employés, entrepreneurs ou représentants :

Les exigences d'inspection pour les trousses de déversement peuvent varier selon les règlements et les lignes directrices spécifiques d'un lieu de travail ou d'une industrie. Toutefois, voici quelques pratiques générales :

- **Inspections régulières : Les** trousses de déversement devraient être inspectées régulièrement pour s'assurer qu'elles contiennent tous les articles nécessaires et qu'elles sont en bon état ;
- **Réapprovisionnement** : Tous les articles usagés ou périmés doivent être remplacés immédiatement après utilisation ;
- **Formation** : Les travailleurs devraient être formés sur la façon d'utiliser la trousse de déversement de façon efficace et sécuritaire ;
- **Accessibilité** : Les trousses de déversement devraient être facilement accessibles et situées près des zones où des déversements sont susceptibles de se produire.
    - Si possible, et que la sécurité n'est pas compromise, contenir le déversement conformément aux mesures en place pour le contaminant.
    - Signalez immédiatement les déversements à votre CCF de VIA, à la direction de VIA ou à ses représentants dès qu'ils se produisent.
    - Signalez immédiatement les déversements avec les renseignements suivants, mais sans s'y limiter :
        - Produit déversé ;
        - Raison du déversement ;
        - Numéro d'unité ;
        - Quantité ;
        - Emplacement (subdivision, points milliaires) ;
        - l'entrepreneur ou son représentant ;
    - Signaler les déversements dans les 72 heures suivant le déversement.

Les trousses de déversement devraient être entreposées dans des endroits facilement accessibles, en particulier dans les zones où les déversements sont les plus susceptibles de se produire. Voici quelques endroits courants pour entreposer des trousses de déversement :

- **Kits portatifs**: Ceux-ci peuvent être stockés sur des chariots élévateurs à fourche ou d'autres véhicules. Les exploitants qui peuvent être les premiers à remarquer un déversement peuvent alors avoir facilement accès à la trousse de déversement ;
- **Zones de laboratoire** : Les laboratoires manipulent souvent divers produits chimiques, ce qui en fait un endroit commun pour les déversements potentiels ;
- **Pompes à carburant** : Les pompes à carburant sont un autre domaine où des déversements sont probables, donc avoir une trousse de déversement à proximité peut être bénéfique ;
- **Réservoirs de stockage extérieurs** : Ce sont des zones d'utilisation intensive de liquides, donc stocker des kits de déversement à côté d'eux est une bonne pratique ;
- **Zones de collecte des déchets** : Ces zones traitent souvent divers types de déchets, y compris des matières dangereuses, il peut donc être crucial d'avoir une trousse de déversement facilement disponible.

Les employés de VIA doivent :

- Assurer et assurer la sécurité du public et du personnel, ainsi que la protection des biens et de l'environnement, dans l'exploitation ferroviaire ;
- Signaler tous les incidents environnementaux au ministère approprié ;
- Effectuer une enquête en cas de déversement ;
- Remplir un rapport d'incident sur la plateforme Velocity dans les 72 heures suivant l'incident ;
- Met en œuvre les mesures correctives déterminées en fonction des causes directes et des causes profondes identifiées dans l'enquête.

Soyez prudent, en cas de doute, signalez-le !

ANNEXES – Exemples de formulaires

Annexe A. Feuille de signature et d'accusé de réception pour les bulletins

Approbation et accusé de réception des bulletins

Émetteur _____ **Date** _____

Entrepreneur _____ **Site** _____

Sous-traitant pour l'entrepreneur, s'il y a lieu _____

Nom de l'employé	Signature

love the way VIA Rail Canada

Annexe B. Permis d'occupation la voie

PERMIS D'OCCUPER LA VOIE (POV)

☐ POV(S) CHEVAUCHÉ(S)		☐ AUCUN CHEVAUCHEMENT	
NOM		POV	
1. Contremaître :	Entre :	Et :	
2. Contremaître :	Entre :	Et :	
NOM		842	
3. Contremaître :	Entre :	Et :	

PERMIS D'OCCUPER LA VOIE

POV No :	Au Ctm :		Date :	
POV No : Est remplacé	Est-ce un POV exclusif? ☐ OUI	☐ NON		Section initiale
Autorisation d'occuper la/les voie(s) :				
Entre :	Et :			
Et signal(s) :	À (location) :			
Appeler le CCF à : _____				
Complété :	CCF :	Pris par écrit par contrmaître :		

ESSAI DE FREINAGE : DISTANCE DE FREINAGE

Heure :	Mille :	Vitesse :	Distance :
Condition du rail :	Météo :	Température :	
Heure :	Mille :	Vitesse :	Distance :
Condition du rail :	Météo :	Température :	

CONTREMAÎTRE VISITEUR - GROUPE DE TRAVAIL SÉPARÉ (GTS)

CONTREMAÎTRE VISITEUR – GROUPE DE TRAVAIL SÉPARÉ (GTS)		PERSONNE RESPONSABLE	HEURE DE RÉPÉTITION	VOIE LIBÉRÉE
☐CTM VIS. ☐GTS	No 1			
☐CTM VIS. ☐GTS	No 2			
☐CTM VIS. ☐GTS	No 3			
☐CTM VIS. ☐GTS	No 4			

ANNULATION / AVEZ-VOUS AVISÉ LA PERSONNE PROTÉGÉE DE LIBÉRER LA VOIE?

POV No :	Au Ctm :
Est annulé à :	CCF :

Ver 2.6en -04-2018

VIA Rail Canada PERMIS D'OCCUPER LA VOIE (POV) VIA Rail Canada

Entente écrite avec le contremaître d'une zone chevauchante
Entente écrite avec le contremaître d'une zone chevauchante
Entente écrite avec le contremaître d'une zone chevauchante
Entente écrite avec le contremaître d'une zone chevauchante
Entente écrite avec le contremaître d'une zone chevauchante
Entente écrite avec le contremaître d'une zone chevauchante
Entente écrite avec le contremaître d'une zone chevauchante
Entente écrite avec le contremaître d'une zone chevauchante

Registre de libération de la voie

N° d'identification du train	Emplacement ou voie	Groupe de travail/ contrem. invité n° 1 dégagé	Groupe de travail/ contrem. invité n° 2 dégagé	Groupe de travail/ contrem. invité n° 3 dégagé	Groupe de travail/ contrem. invité n° 4 dégagé	Heure d'autorisation du train dans la zone	Itinéraire autorisé	Train hors de la zone

Ver 2.6fr.04.2018

Annexe C. Contacts en cas d'urgence

FORMULAIRE DE BASE EN CAS D'URGENCE

Première personne à contacter, le CCF, au :

_____

Services d'urgence (911) OUI _____ NON _____

_____

Service de police de VIA Rail **1 888 641-2177**

Service de police _____

Service d'incendie _____

Ambulance _____

Services publics _____

NOTES _____

_____

_____

_____

_____

Un plan de contingence détaillé en cas d'urgence peut être requis

S'attendre à ce qu'un mouvement, une locomotive, une voiture ou un véhicule d'entretien sur rail surgisse à tout moment, dans l'un ou l'autre sens, sur quelque voie que ce soit.

Annexe D. Permis de travail a chaud

PERMIS DE TRAVAIL À CHAUD

Tiers: _____ Description du travail : _____

Date des travaux :_____ Heure de début : _____ Heure de fin : _____

Limites de l'autorisation (max. 24 heures) Date:_____ Heure : _____

Subdivision: _____ Kilométrage :_____ Piste : _____ Direction : _____

Service d'incendie/d'urgence le plus proche : _____ Numéro de téléphone : _____

Le service d'incendie a informé : _____ ❑ Oui ❑ Non

Personne notifiée : _____ Date :_____ Heure : _____

Niveau de risque d'incendie : ❑ Faible ❑ Modéré ❑ Élevé ❑ Très élevé ❑ Extrême

Y a-t-il des restrictions de travail mises en place par les agences gouvernementales ? ❑ Oui ❑ Non

Si oui, communiquez avec le représentant de VIA Rail Canada au sujet des restrictions qui pourraient s'appliquer à l'arrêt de travail.

APPROBATION	
Je confirme par la présente que le lieu de travail a été vérifié et que les mesures de prévention figurant au verso de ce formulaire sont en place pour prévenir le risque d'incendie et sont autorisées (délivreur de permis).	
Nom Majuscule :	Signature :

EXÉCUTION DES TRAVAUX	
Personnes effectuant des travaux à chaud.	
Nom Majuscule :	Signature :
Nom Majuscule :	Signature :
Nom Majuscule :	Signature :

CONTRÔLES FINAUX	N/A
Les travaux sont terminés	❑
La zone de travail a été surveillée en continu pendant au moins 30 minutes après la fin du travail à chaud	❑
La zone de travail a été surveillée périodiquement pendant au moins 3 heures (après l'achèvement des travaux). La durée peut augmenter en fonction du niveau de risque d'incendie	❑
Signature de l'émetteur du permis :	
Nom Majuscule :	Signature :

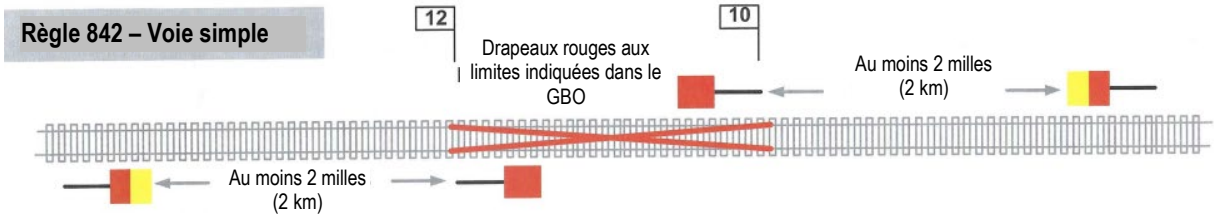
AVANT LE DÉBUT DES TRAVAUX	OUI	NON	N/A
Inspectez l'équipement avant de commencer pour vous assurer qu'il est en bon état.	❑	❑	❑
Inspecter le feu Protection (Équipement (pompes, tuyaux, buses, extincteurs, sac à dos, extincteurs, Pulaski, pelles, etc.) et assurez-vous qu'il est en bon état.	❑	❑	❑
Vérifiez l'équipement de protection individuelle pour vous assurer qu'il est disponible et que chaque travailleur est formé sur la façon de l'inspecter, de l'utiliser, de l'entretenir et de le ranger correctement.	❑	❑	❑
Vérifiez la présence de matériaux combustibles à proximité de la piste (végétation, matériaux, débris, etc.).	❑	❑	❑
Installez des barricades ignifuges pour les étincelles, le métal en fusion et d'autres sources d'inflammation.	❑	❑	❑
Placez les matériaux inflammables et combustibles à au moins 20 pi (6 m) de toutes les sources d'inflammation.	❑	❑	❑
Protégez les matériaux inflammables ou combustibles qui ne peuvent pas être déplacés à l'aide de bâches ou d'écrans ignifuges.	❑	❑	❑
Végétation humide à proximité de la zone de travail qui ne peut être couverte et qui présente un risque d'incendie en raison des travaux à effectuer.	❑	❑	❑
Localiser les services souterrains tels que le gaz ou les produits pétroliers (appareils de chauffage). Le cas échéant, informez le Groupe des infrastructures de VIA Rail Canada et suivez les instructions.	❑	❑	❑
Assurez-vous que des extincteurs appropriés (pulvérisateurs à dos, extincteurs ABC de 20 livres (9 kg), pompe et alimentation en eau) sont disponibles dans la zone de travail et facilement accessibles.	❑	❑	❑
Assurez-vous que les trousses de premiers soins sont disponibles dans la zone de travail et facilement accessibles.	❑	❑	❑
Autres mesures requises (préciser) :	❑	❑	❑

PENDANT LE TRAVAIL	OUI	NON	N/A
S'assurer que les travailleurs portent l'équipement de protection individuelle requis, en fonction de l'évaluation des risques (EPI pour le soudage, la coupe des rails, le meulage, etc.).	❑	❑	❑
Assurer la présence d'une surveillance d'incendie pendant les activités de travail à chaud, y compris pendant les pauses et les repas.	❑	❑	❑
S'assurer que la surveillance d'incendie dispose de l'équipement d'extinction requis (voir l'annexe A intitulée « Évaluation des risques d'incendie pour les travaux sur l'emprise ».	❑	❑	❑
Lors du ravitaillement en carburant, arrêtez les opérations dans la zone touchée et effectuez les opérations de ravitaillement à au moins 10 pi (3 m) de la zone où le travail à chaud est effectué.	❑	❑	❑
Assurer la surveillance dans les zones adjacentes (p. ex., sous les ponts ou les ponceaux).	❑	❑	❑

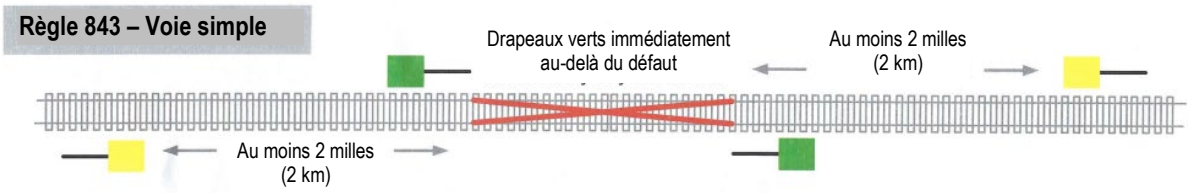
PENDANT LE TRAVAIL	OUI	NON	N/A
Effectuez une inspection méticuleuse de la zone (assurez-vous qu'il n'y a aucune trace d'incendie).	❑	❑	❑
Nettoyez la zone et stockez l'équipement et le matériel.	❑	❑	❑
Postez un surveillant d'incendie formé dans la zone de travail pendant au moins 30 à 60 minutes après l'arrêt du travail.	❑	❑	❑
Effectuer des inspections périodiques de la zone de travail à chaud pendant au moins trois (3) heures après la fin des travaux. La durée de l'augmentation dépend de l'évaluation du risque d'incendie.	❑	❑	❑

Annexe E. Exemples de protection par signaux mobiles

Protection de la zone de travaux sur une voie principale ou une voie d'évitement signalisée

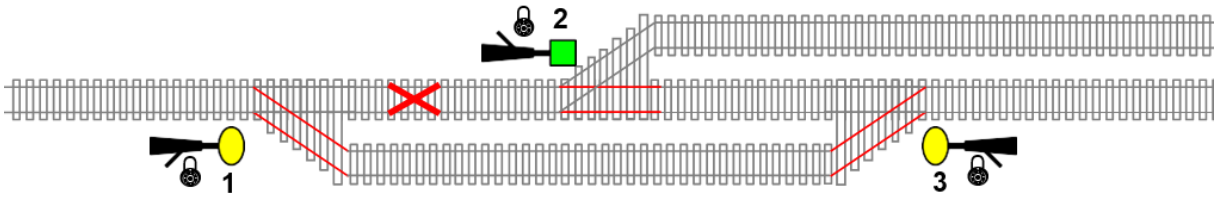


Protection d'une voie principale ou d'une voie d'évitement signalisée exigeant une limitation de vitesse



Utilisation de cadenas spéciaux pour la protection adéquate d'une voie non principale ou dans une zone de marche prudente (règle 841)

Toutes les voies sont désignées en tant que voies non principales. Les aiguillages 1 et 3 sont en position renversée, et l'aiguillage 2, en position normale. Tous sont verrouillés par un cadenas spécial avec étiquette qui prévient la circulation des mouvements sur la portion de la voie où se dérouleront les travaux.

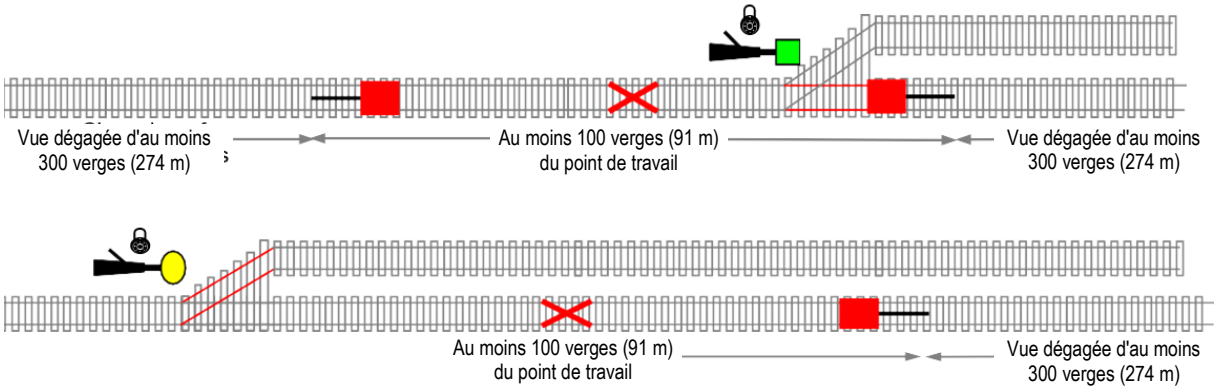


Utilisation de drapeaux rouges

Les drapeaux sont placés à au moins 100 verges (91 m) du lieu des travaux, à un endroit d'où ils seront clairement visibles à une distance de 300 verges (274 m) par un mouvement en approche.

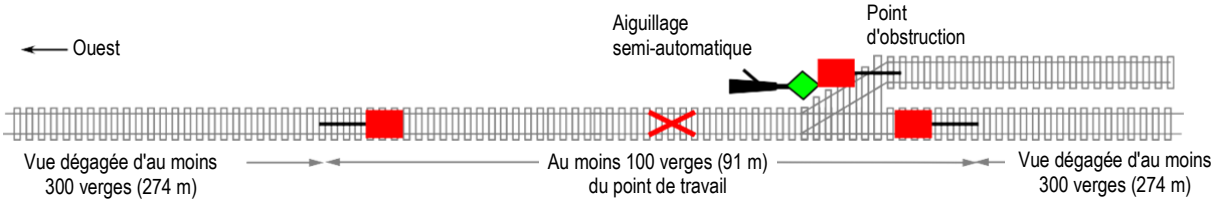
Utilisation de cadenas spéciaux et de drapeaux rouges

Voici deux exemples où l'on utilise à la fois des cadenas spéciaux avec étiquette et des drapeaux.



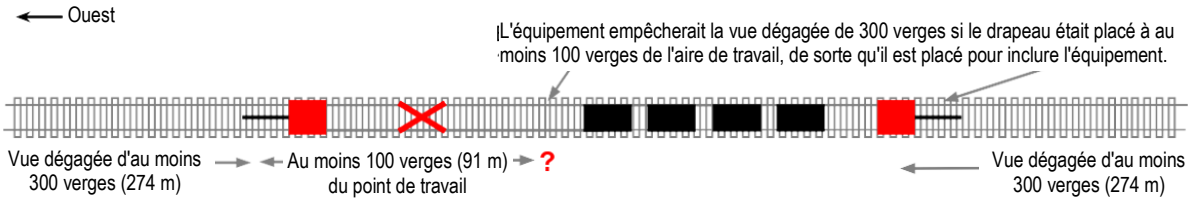
Aiguillage semi-automatique

L'exemple suivant montre un drapeau rouge placé au point d'obstruction d'une voie à laquelle on a accès par un aiguillage semi-automatique. Comme il est impossible de verrouiller un tel aiguillage au moyen d'un cadenas spécial avec étiquette, il faut placer un drapeau rouge entre les rails au point d'obstruction. Cette méthode s'applique aussi aux aiguillages à ressort.



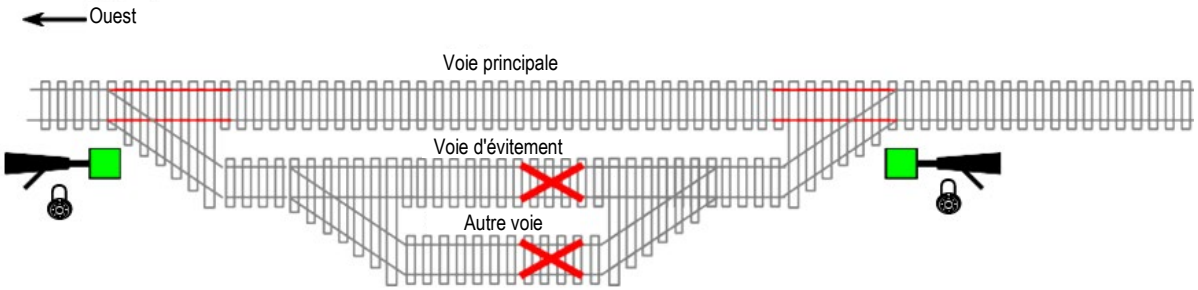
Drapeaux rouges de part et d'autre de matériel

Voici un exemple de drapeaux rouges placés de part et d'autre de matériel.



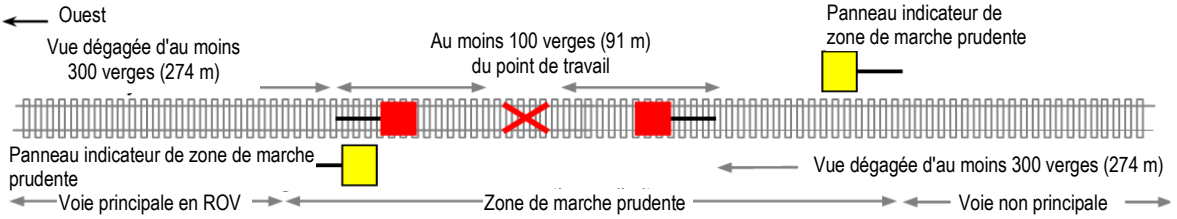
Travaux sur deux voies

Dans cet exemple, les travaux en voie se dérouleront sur la voie d'évitement et la voie d'entreposage. Des cadenas spéciaux avec étiquette sont utilisés sur les aiguillages de voie principale d'une voie d'évitement non signalisée. La protection s'applique à toutes les voies non principales libres de mouvement afin d'empêcher tout accès par un mouvement.



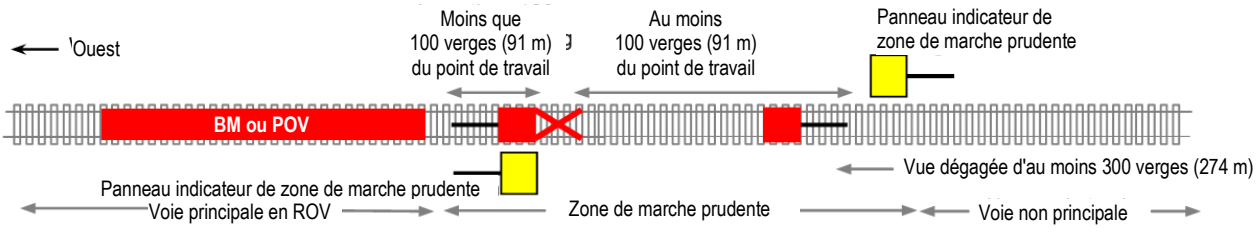
Zone de marche prudente contiguë à une voie principale en ROV et à une voie non principale

Cet exemple montre la protection requise pour des travaux en voie en zone de marche prudente contiguë à une voie principale en ROV à l'ouest et à une voie non principale à l'est.



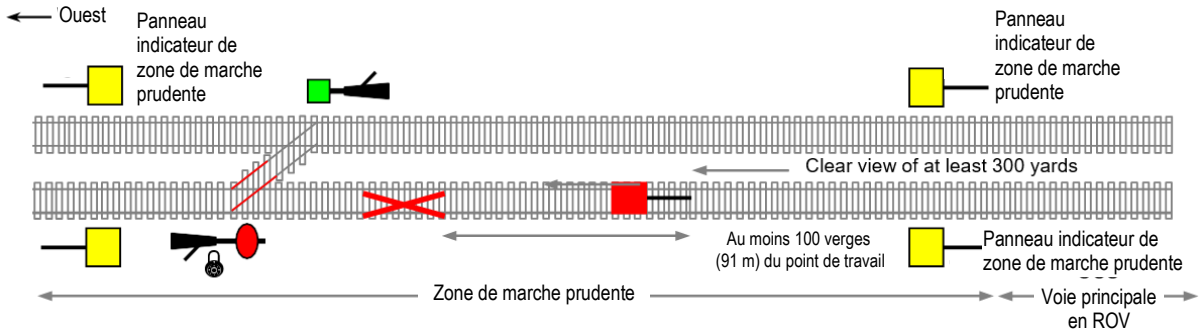
Protection dans une zone de marche prudente à moins de 100 verges du panneau indicateur de zone de marche prudente

Dans cet exemple, des travaux en voie se déroulent à moins de 100 verges (91 m) du panneau indicateur de zone de marche prudente. En plus de placer un drapeau rouge, il faut obtenir un BM ou un POV pour la voie principale en ROV.



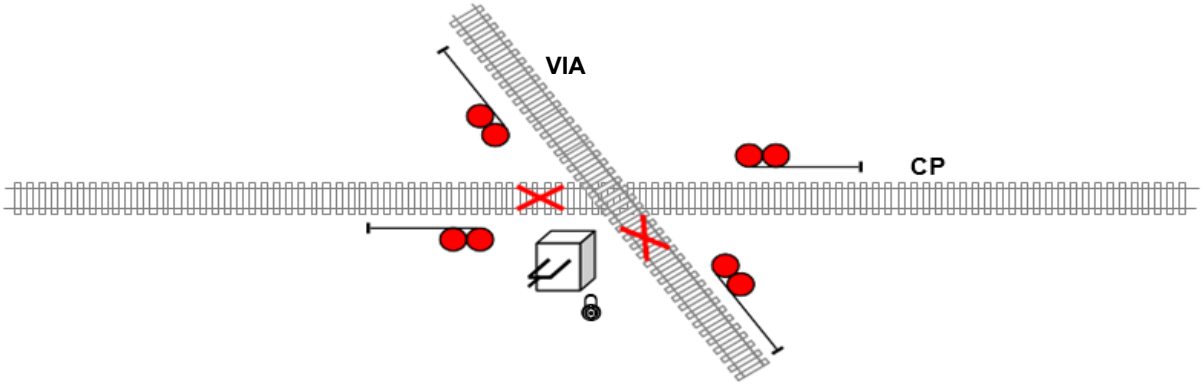
Liaison dans une zone de marche prudente

Dans l'exemple suivant, deux voies principales se trouvent dans une zone de marche prudente. Une protection est requise sur la voie au sud, à l'est d'une liaison qui servira à cette fin.



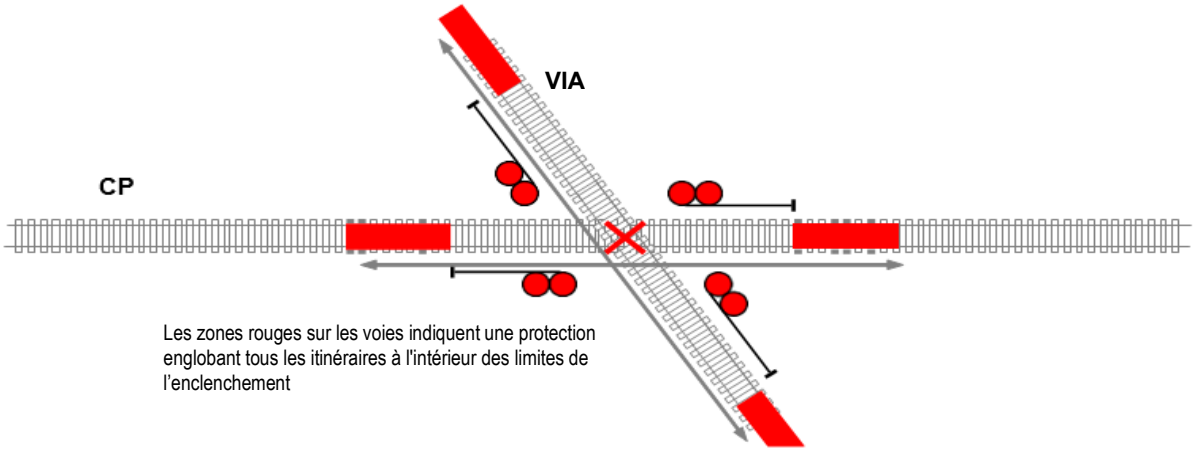
Cadenas spécial

Avec la permission du CCF ou du contrôleur de gare de triage des deux chemins de fer, on ouvre l'interrupteur, puis, en le laissant ouvert, on pose un cadenas spécial avec étiquette sur la boîte marquée « switches ».



Protection sur toutes les voies

Cet exemple montre une protection sur toutes les voies d'une traversée à enclenchement automatique. Toute forme de protection pourrait convenir sur les voies contiguës à la zone d'enclenchement, pourvu qu'elle bloque l'accès à toutes les voies.



Annexe F. Formulaire Y du BM – Demande ou confirmation en vertu de la règle 42 / 842

VIA Rail Canada

Formulaire Y Ordre de marche -
Demande de la règle 42 / 842 Confirmation

Au contremaître :		**Date:**
Ordre de marche :		**Date:**
De heure :		**Date:**
Jusqu'à heure :		**Date:**
	entre	
Mille	**et mille**	**Subdivision**
	ou	
Emplacement identifiable	**par le point milliaire**	**Subdivision**
	et	
Emplacement identifiable	**par le point milliaire**	**Subdivision**

Instructions spéciales / Emplacement des drapeaux

Emplacement des drapeaux à placer à un endroit autre que les endroits prescrits

Ententes d'acheminement des mouvements avec le CCF

Numéro de bulletin :	**reconnu correct par le contremaître**
Protection confirmée par le CCF	**à (heure)**

Personne responsable	Autorité répétée à (Heure)	(Heure) Rapportés hors
Sous-contremaître 1 :		
Sous-contremaître 2 :		
Sous-contremaître 3 :		
Sous-contremaître 4 :		

****ANNULATION** Est-ce que tous les employés sous votre protection ont libéré la voie? OUI ou NON**

Ordre de marche numéro	**est annulé à**	**heure par CCF**	**Accusé de réception par CTM**

VIA Rail Canada

Annexe G. Formulaire Y du BM – Demande ou confirmation en vertu de la règle 43 / 843

Formulaire V Ordre de marche -
Règle 43 / 843 Demande / Confirmation

Ordre de marche : _____ ☐ **Formulaire V – Protection conformément à la règle 43 / 843 a été confirmée**

Débutant à

(Immédiatement HEURE /Date/ entre les heures _____ et _____

Vitesse Tous les trains _____ mph Passager _____ mph Fret _____

Sur la voie ou les voies _____

Subdivision _____

Entre/ à	
Point milliaire/Location	*Point milliaire/Location*

❖ **Facultatif :** _____

Emplacement des drapeaux différent de celui prescrit.

☐ *Les drapeaux peuvent ne pas être en place*

Signal _____ _____

(couleur régissant la direction pour les mouvements sont situés) *(emplacement)*

Signal _____ _____

(couleur régissant la direction pour les mouvements sont situés) *(emplacement)*

Ordre _____ reconnu EXACT par le contremaître _____

Protection CONFIRMÉE par CCF _____à _____ _____ 20 ___

⇒ Est-ce que l'OMR (ordre de marche au ralenti) est à proximité d'un Passage à niveau protégé? ☐Oui ☐Non

⇒ Le préposé S&C ou son superviseur ont-ils été avisés? ☐Oui ☐Non

Renseignements supplémentaires relatifs à la demande de la règle 843?
Demandes additionnelles pour autres règles

Ordre no. _____ est annulée _____ par le CCF _____, accusé de réception par le contremaître _____.

Formulaires des règles 43/843 VIA Rail Canada October 2024

Annexe H. Travailleur isolé – Déclaration en matière de sécurité de la voie

VIA Rail Canada

Énoncé de sécurité sur la voie

La protection d'un travailleur isolé peut être utilisée pour des types particuliers de travaux légers sur des voies inférieures à la catégorie 5. Lorsque le travail n'affecte pas les mouvements, il y a des lignes de visibilité adéquates, le travailleur solitaire peut entendre et dégager la voie au moins 15 secondes avant l'arrivée du mouvement. Cette protection exige que le travailleur remplisse d'abord un formulaire ou énoncé de sécurité sur la voie.

Nom: _____ **Date:** _____

Subdivision: _____

Limites de travail: _____

Heures limites: _____

Nom du partenaire: _____ **Temps de retour:** _____

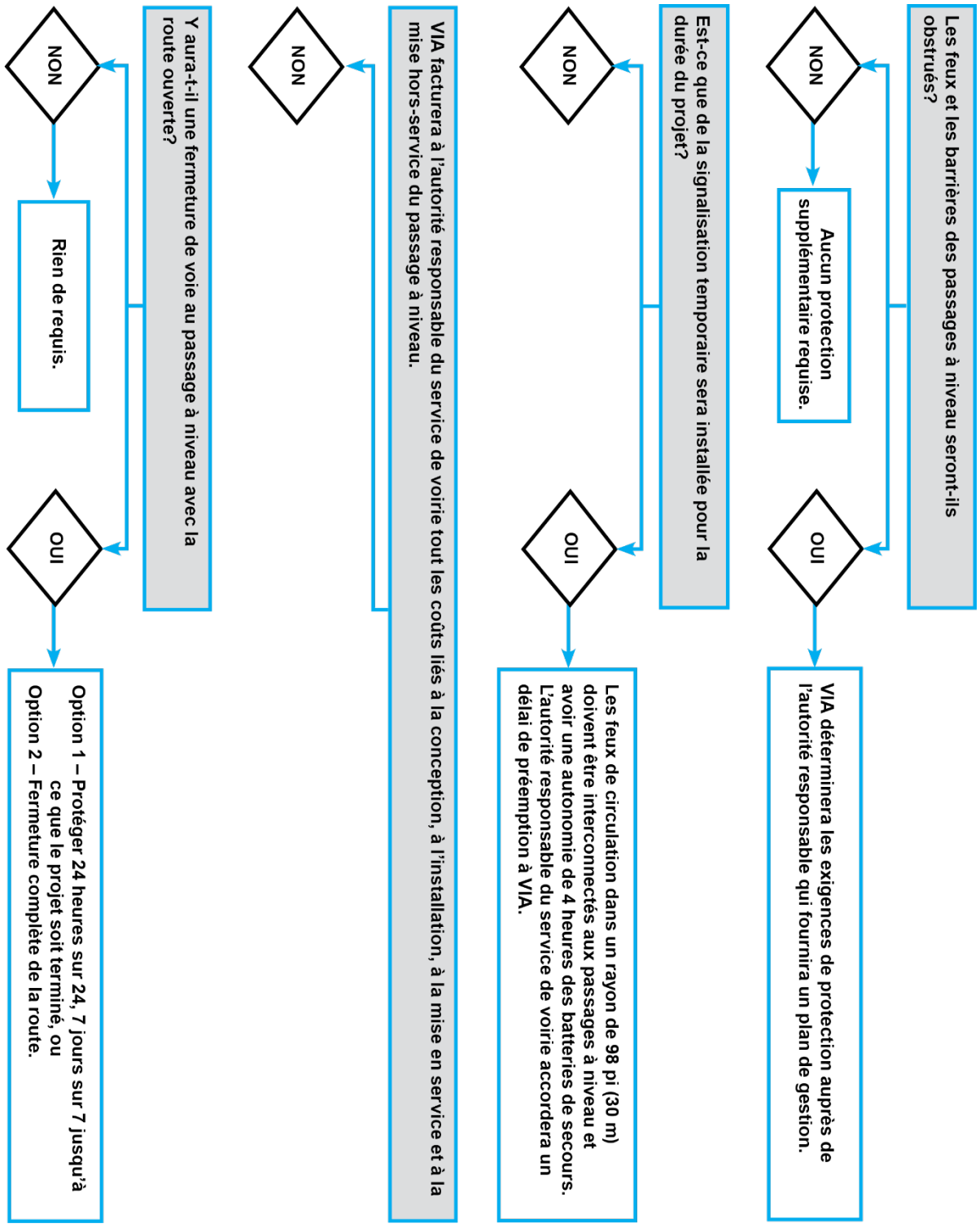
Dans le tableau ci-dessous, placez un x dans la case adjacente à la vitesse maximale autorisée de l'indicateur, et évaluer le temps de travail en respectant la distance de visibilité minimale associée à la vitesse.

Vitesse maximale autorisée en mi/h	Visibilité minimale requise		Vitesse maximale autorisée en mi/h	Visibilité minimale requise	
	X	En pieds		X	En pieds
5		110	55		1210
10		220	60		1320
15		330	65		1430
20		440	70		1540
25		550	75		1650
30		660	80		1760
35		770	85		1870
40		880	90		1980
45		990	95		2090
50		1100	100		2200

Remarque: Lorsque la Vitesse maximale autorisée de l'indicateur n'est pas indiquée sur le formulaire, utiliser la vitesse la plus élevée suivante.

Ce formulaire doit être en la possession de l'employé pendant l'exécution du travail.

Annexe I. Diagramme de signalisation aux passages à niveau



Annexe J. Liste de contrôle des mentors du REF

Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada **(28 octobre, 2021)**

Date		Nom de l'employé	
Subdivision		Compagnie	

Règle du REF Numéro	**Règle Description**	**Révision O/N**	**Révision 1 Date**	**Révision 2 Date**	**Révision 3 Date**
Règle générale A. ii	Documents requis pendant le service				
Règle générale A. x	Apte Au Travail				
Règle générale A. xii	Appareil électronique personnel				
Règle 2 iii	Montres – précision avant le travail				
Règle 119	Surveillance continue				
Règle 121	Identification claire				
Règle 802	Vitesse de véhicule de voie				
Règle 803 d)	Véhicule de voie et autorisation de travaux i				
Règle 104 b)	Verification de la pointe et rappel (4 étapes)				
Règle 104 o)	Aiguillage manuel (communication)				
Règle 104.2 a)	Aiguillage à double commande (autorisation)				
Règle 104.5 b)	Dérailleurs véhicule de voie approche)				
Règle 110 a)	Inspection du passage d'un train t				
Règle 815 b)	Appareilss à double commande				
Règle 131 c)	Enregistrement (orthographe correcte)		.	.	.
. Règle 132 b)	. Transmettre et répéter clairement	.	.	.	.
. Règle 136 a)	. Copie, répétition, copie et annulation	.	.	.	.
. Règle 841 c) ii	. Empêcher l'accès aux limites de travail	.	.	.	.
. Règle 42 a)	. Placé drapeaux plus de 30 minutes avant/après	.	.	.	.
. Règle 42 b)CNSI	. Communiquer avec les mouvements	.	.	.	.
. Règle 854 a) b)	. Un véhicule de voie – Exigences relatives aux contremaîtres	.	.	.	.
. Règle 43 a) i/ii	. Drapeaux de protection des ordres de marche au ralenti	.	.	.	.
. Règle 45	. Placement des drapeaux en territoire multi-voies	.	.	.	.

. Règle du REF Numéro	. Règle Description	Révision O/N	Révision 1 Date	Révision 2 Date	Révision 3 Date
. Règle 855 a) b)	. Plusieurs véhicules de voie en voies multiples et travaux sur la voie – Exigences relatives aux contremaîtres	.	.	.	.
. Règle 855 CN SI	. Changements d'autorité de protection communiqués et documentés	.	.	.	.
. Règle 855 CN SI	. Avant l'annulation, assurez-vous que tous les sous-contremaîtres ont été autorisés et annulés	.	.	.	.
. Règle 855 CN SI	. Seulement 4 sous-contremaître en même temps	.	.	.	.
. Règle 855 CN SI	. Recevoir la confirmation de tous les sous-contremaîtres que tous les employés et les machines sont clairs	.	.	.	.
. Règle 855 CN SI	. Placez une coche dans la case dont le numéro correspond à ce sous-contremaître	.	.	.	.
. Règle 855 CN SI	. Avant de reprendre le travail – assurez-vous que tous les mouvements ont quitté les limites protégées	.	.	.	.
. Règle 855 CN SI	. À moins d'être approuvé, la longueur maximale des limites n'est pas supérieure à 10 milles	.	.	.	.
. Règle 856	. Communication entre les employés et le contremaître de la protection	.	.	.	.
. Règle 857 CN SI	. POV multiple - limites qui se chevauchent - max 3 sous-contremaîtres	.	.	.	.
. Règle 857 CN SI	. POV multiple – avant d'entrer – contactez le contremaître afin de connaître des limites qui se chevauchent	.	.	.	.
. Règle 857 CN SI	. POV multiples – chaque contremaître doit tenir un registre écrit des ententes	.	.	.	.
. Règle 864 a)	. Le contremaître doit informer le CCF du numéro de POV à annuler	.	.	.	.
. Règle 816	. L'identification de l'arrivée et/ou du départ des mouvements	.	.	.	.
. Règle	. Autres règles examinées	.	.	.	.
. Règle	. Autres règles examinées	.	.	.	.

RÈGLES GÉNÉRALES

i. Avoir un exemplaire de ce livre de règlements, des instructions générales d'exploitation, de l'horaire actuel et de tout supplément, ainsi que d'autres documents spécifiés par l'entreprise accessibles pendant qu'il est en service. Une version électronique approuvée par l'entreprise est acceptée.

x. Lorsqu'ils se présentent au travail, être en forme, reposés et familiers avec leurs fonctions et le territoire sur lequel ils exercent leurs activités.

xii. Restreindre l'utilisation des dispositifs de communication aux questions relatives à l'exploitation ferroviaire. Les téléphones cellulaires ne doivent pas être utilisés lorsque des communications radio ferroviaires normales sont disponibles. Lorsque les téléphones cellulaires sont utilisés à la place de la radio, toutes les règles radio applicables doivent être respectées.

Appareil électronique personnel

Aucun dispositif de communication électronique ou de divertissement personnel ne peut être utilisé, sauf pour les questions relatives à l'exploitation ferroviaire et sous l'autorité spécifique d'un superviseur de la compagnie. Lorsqu'ils ne sont pas autorisés de la sorte, les dispositifs doivent être éteints sur un lieu de travail de la compagnie, y compris les cabines de locomotive, les unités de voie ou à tout lieu de travail utilisé pour le contrôle des trains, des transferts ou des locomotives. À moins d'une autorisation contraire, il est interdit aux équipages d'exploitation de posséder ces appareils sur eux pendant qu'ils sont en service. Les employés qui apportent ces appareils au lieu de travail doivent les laisser éteints dans leur sac de travail ou les laisser dans leurs véhicules personnels, leurs casiers ou tout autre endroit où ils n'y auront pas accès pendant qu'ils sont en service.

Dispositif électronique fourni par le chemin de fer

Un appareil électronique fourni par le chemin de fer peut être utilisé par les employés pendant qu'ils sont en service pour envoyer et recevoir des informations. L'utilisation de l'appareil est limitée à l'exploitation ferroviaire. Son utilisation ne doit pas empêcher les membres d'équipage de se concentrer sur leur environnement, les restrictions ou les urgences existantes ou à venir ou leur capacité à contrôler le mouvement en toute sécurité. L'utilisation d'un appareil électronique fourni par chemin de fer n'est pas autorisée lorsque :

- L'employé est au sol et entrave encore la voie ;
- Lorsqu'un membre de l'équipe est engagé dans une opération d'aiguillage actif (c.-à-d. est embarqué sur l'équipement, qu'il contrôle le mouvement, et aligne les aiguillages, etc.).

2. MONTRES

iii. Avant de commencer les travaux, comparez l'heure de leur quart avec une source de temps approuvée par la compagnie de chemin de fer. Lorsqu'une source de temps approuvée par la compagnie de chemin de fer n'est pas accessible, obtenir l'heure exacte du CCF ou en comparant avec un autre employé qui a obtenu le bon temps. Chaque membre de l'équipe affecté au service de train, de transfert ou de triage doit comparer l'heure entre eux le plus tôt possible après le début des travaux.

119. SURVEILLANCE CONTINUE

a. Lorsqu'ils ne sont pas utilisés pour transmettre ou recevoir une communication, les récepteurs doivent être réglés sur le canal d'attente approprié et à un volume qui assurera une surveillance continue. Lorsqu'il est nécessaire d'utiliser un autre canal pour effectuer d'autres tâches, au moins une radio, dans la mesure du possible, devrait être réglée sur le canal d'attente désigné pour recevoir les communications d'urgence.

b. Le volume d'un récepteur radio doit être maintenu à un niveau qui évitera d'ennuyer le public dans les voitures de voyageurs et les installations de la gare.

c. Les contremaîtistes nommés dans le formulaire Y GBO, POV ou autorisation doivent régler leur radio en « mode balayage » lorsqu'ils ne sont pas utilisés pour communiquer avec un autre employé et doivent autrement avoir leur radio réglée pour surveiller le canal d'attente désigné applicable.

121. IDENTIFICATION POSITIVE

a. La personne qui lance une communication radio et la partie défenderesse doivent établir une identification positive. L'appel initial doit commencer par les initiales de la compagnie de chemin de fer de la personne appelée. De plus, lorsqu'une personne qui n'est pas une compagnie de chemin de fer fait appel sur les canaux d'une compagnie, elle doit utiliser le nom de sa compagnie pour s'identifier dans la transmission initiale. Lorsque vous utilisez le numéro de locomotive pour établir l'identification positive, l'initiale et le numéro de la locomotive doivent être utilisés.

b. La personne qui lance la communication radio doit terminer l'appel initial par la parole « À VOUS ».

c. Chaque partie à une communication radio doit terminer sa transmission finale avec le mot parlé « TERMINÉ ».

d. Lorsqu'une autorisation est demandée au CCF ou au signaleur, la communication doit comprendre les renseignements requis pour la délivrance de l'autorisation.

   P. ex., le nom, l'emplacement, la désignation du mouvement, les limites requises, le numéro de signal et/ou les voies à utiliser ou à entrer.

802. VITESSE

Sauf autorisation contraire, les véhicules d'entretien doivent toujours être exploitées à la vitesse des véhicules d'entretien autorisée.

803. VÉHICULE D'ENTRETIEN ET AUTORISATION DE TRAVAUX DE VOIE

(d) Avant le retrait, l'annulation ou l'expiration de la protection, ou de fournir des instructions à un mouvement ; le contremaître doit s'assurer, sauf protection contraire :

i. La voie est sécuritaire pour les mouvements à vitesse normale ; et

ii. Les employés ou les unités de voie dont le contremaître est responsable sont à l'écart de la voie.

104. AIGUILLAGES MANUELS

b. Sauf lorsqu'il est manoeuvré, chaque aiguillage doit être barré avec une barrurel approuvée. Lorsqu'un aiguillage a été tourné, les pointes doivent être examinées et la cible, le réflecteur ou la lumière, le cas échéant, doit être observée pour s'assurer que l'aiguillage est correctement orienté pour l'itinéraire à utiliser.

Pointer et appeler

Pour indiquer que les vérifications ont été effectuées, l'employé doit :

- Pointez sur les aiguilles et dites « pointes collées » ;
- Pointe à partir des aiguilles pour l'itinéraire à utiliser ;
- Pointer vers la cible, le réflecteur ou la lumière, le cas échéant ;
- Une fois que tout ce qui précède est confirmé, indiquer l'ID de la voie pour l'endroit où l'aiguillage est orienté.

o. À moins d'indication contraire dans des instructions spéciales, les aiguillages qui ne sont pas en voie principale, lorsqu'ils sont équipés d'un cadenas, doivent être orientés en position normale et verrouillés après avoir été utilisés. Un employé qui manipule un aiguillage à commande manuelle dans des voies d'évitement SCT doit, à partir de l'emplacement de l'aiguillage, communiquer avec un autre employé qualifié selon les règles pour confirmer la position dans laquelle l'aiguillage a été laissé aligné et verrouillé. L'employé qui reçoit ce rapport doit le répéter à l'employé qui a manipulé l'aiguillage.

Liaisons hors voie principale

Sauf indication contraire dans des instructions spéciales :

i. Les aiguillages aux deux extrémités d'une liaison hors voie principale sont normaux lorsqu'ils sont réglés pour un mouvement utilisant chaque voie ;

ii. Lorsqu'une liaison hors voie principale doit être utilisée, l'aiguillage de la voie sur laquelle se trouve le mouvement doit d'abord être inversé ;

iii. Les deux aiguillages doivent être inversés avant le passage du mouvement ;

iv. Avant que l'un ou l'autre des aiguillages ne soit remis en position normale, le mouvement doit être dégagé de la liaison hors voie principale.

Un croisement hors voie principale ne doit jamais être laissé avec un aiguillage inversé et l'autre normal.

EXCEPTION : Les aiguillages d'une liaison hors voie principale peuvent être laissés hors de la position correspondante lorsqu'une extrémité de la liaison doit être alignée pour empêcher l'accès en raison de ce qui suit :

- Protection des signaux bleus conformément au REF 26 ;
- Protection des travaux de voie sur une voie non principale conformément au REF 41/841.

Les aiguillages doivent être immédiatement remis en position correspondante après que la protection n'est plus nécessaire.

104.2 AIGUILLAGES À DOUBLE COMMANDE

a. Sauf lorsqu'une règle l'exige, un aiguillage à double commande ne doit pas être placé pour la manoeuvre manuelle sans la permission du CCF ou du préposé aux signaux.

104.5 DÉRAILLEURS

b. Un mouvement ou un véhicule d'entretien doit s'arrêter avant un déraileur en position de déraillement.

c. Un train ou une machine de voie qui s'approche d'un déraileur réglé en position de déraillement doit s'arrêter au moins 25 pieds avant le déraillement et placer le déraileur dans la position où il n'y a pas de déraillement avant que d'autres mouvements ne se produisent. Lorsque le matériel roulant doit être laissé à moins de 25 pieds du déraileur, il peut être remis en position de déraillement une fois que le matériel roulant est immobilisé. Avant l'attelage au matériel roulant qui a été laissé à moins de 25 pieds d'un déraileur en position de déraillement, le déraileur doit être placé en position de non-déraillement.

110. SURVEILLANCE DES TRAINS ET DES TRANSFERTS QUI PASSENT

a. Lorsque leurs obligations et le terrain le permettent, au moins deux membres de l'équipe d'un train ou d'un transfert à l'arrêt, et les autres employés se trouvant le long de la voie, doivent se poster au sol des deux côtés de la voie pour surveiller l'état du matériel roulant des trains et des transferts qui passent. Durant cette surveillance, le mécanicien de locomotive du train à l'arrêt observera le côté le plus rapproché du train ou du transfert passant. Si du personnel de voie est sur place, au moins deux de ses membres doivent procéder à la surveillance.

EXCEPTION : Les membres de l'équipe d'un train voyageurs sont dispensés des obligations qui précèdent, sauf lorsque leur train est à l'arrêt à un point de croisement en voie simple. Cependant, lorsqu'une anomalie dangereuse est découverte, on ne doit ménager aucun effort pour arrêter le train.

815. AIGUILLAGES À DOUBLE COMMANDE

Lorsqu'il faut faire passer un véhicule d'entretien sur un aiguillage à double commande :

a. (a) l'aiguillage doit être orienté par le CCF, sauf quand ce dernier permet au contremaître de le manoeuvrer à la main; et

b. (b) lorsqu'un aiguillage à double commande est manoeuvré manuellement par le contremaître, et après que le véhicule d'entretien a dégagé les aiguilles, le contremaître doit s'assurer que le levier sélecteur est ramené à la position de manoeuvre électrique et cadenassé, puis en informer le CCF immédiatement.

Lorsque le contremaître demande que le CCF aligne un aiguillage à double commande pour permettre à une machine de voie de se déplacer dessus, le contremaître doit recevoir la confirmation du CCF qu'elle est alignée et verrouillée pour le trajet demandé.

131. ENREGISTREMENT

a. Lors de la copie de la permission, l'orthographe de chaque nom de station doit être exactement comme indiqué dans l'indicateur de service. Le CCF, lorsqu'il enregistre des adresses, peut utiliser des lettres d'identité de station standard. Le soulignement sera enregistré, sauf lorsqu'il est vérifié par un système assisté par ordinateur.

132. BRIÈVETÉ, CLARTÉ, PRONONCIATION ET CONSERVATION

b. Pour transmettre et répéter par liaison phonique, il faut prononcer distinctement tous les mots et numéros. Lorsque la communication doit être prise par écrit, il faut prononcer les numéros au complet, puis les répéter en énumérant chaque chiffre. Enfin, les numéros exprimés par un seul chiffre doivent être prononcés, puis épelés.

136. DOCUMENT PRIS PAR ÉCRIT, RÉPÉTÉ, COMPLÉTÉ ET ANNULÉ

a. L'employé qui prend par écrit un BM, une feuille de libération, un POV ou toute autre autorisation transmise par le CCF ou qui l'annule, doit en prendre le texte par écrit au fur et à mesure de la transmission et répéter à partir du document reçu, toutes les parties écrites et pré-imprimées pertinentes. Lors de la prise par écrit, il faut s'en tenir à l'orthographe des noms de gare adoptée dans l'indicateur.

816. OBLIGATIONS DU CONTREMAÎTRE – IDENTIFICATION DES ARRIVÉES ET (OU) DES DÉPARTS DE MOUVEMENTS

Lorsqu'un contremaître a été autorisé à effectuer des travaux en voie derrière un ou des mouvements, ou qu'il a autorisé un ou des mouvements à franchir sa zone de travaux, le contremaître ou le sous-contremaître ne doit pas entrer à l'intérieur de cette zone tant qu'il n'a pas été confirmé que le ou les mouvements sont arrivés au point d'entrée prévu ou l'ont quitté. Cette information doit être obtenue du CCF ou d'un membre de l'équipe du mouvement ou encore par le contremaître ou le sous- contremaître par une identification visuelle de la locomotive de désignation et du signal de queue. Les mouvements circulant sans signal de queue doivent être identifiés par le contremaître ou le sous-contremaître par une communication directe avec un membre de l'équipe de ces mouvements, ou par le contremaître par l'entremise du CCF.

Cette exigence s'applique également à un employé qui fournit des renseignements sur l'arrivée et le départ au CCF à partir d'un emplacement sur le terrain.

841. PROTECTION DE TRAVAUX EN VOIE SUR UNE VOIE NON PRINCIPALE

c. Le contremaître doit fournir une protection pour empêcher l'accès aux limites de travail en utilisant une ou plusieurs des méthodes suivantes :

   ii. Placez un drapeau rouge le jour, et en outre, un feu rouge la nuit, ou lorsque les signaux de jour ne peuvent pas être clairement vus, entre les rails pour empêcher un mouvement d'entrer dans les limites de travail. Ces signaux doivent être placés à au moins 100 verges du point de travail, dans la mesure du possible, où il y aura une vue claire du ou des signaux à partir d'un mouvement approchant d'au moins 300 verges. S'il y a de l'équipement sur la voie qui empêchera une vue dégagée de 300 verges, les signaux rouges doivent être placés de manière à inclure cet équipement ; ou

842. PROTECTION PRÉVUE – RÈGLE 42

a. Les signaux de la règle 42 ne doivent pas être en place plus de 30 minutes avant ou après les heures indiquées dans le BM, à moins que le BM ne le prévoie.

Instruction spéciale du CN

b. Lorsque la permission est accordée par le contremaître, l'heure et l'emplacement / le point milliaire actuels du mouvement doivent être enregistrés à côté du GBO de la règle 42. Tous les membres de l'équipe, autres que l'employé qui l'a enregistré, doivent accuser réception et parapher l'heure et le lieu. Ce GBO doit être conservé jusqu'à la fin du quart de travail.

854. UN SEUL VÉHICULE D'ENTRETIEN – OBLIGATIONS DU CONTREMAÎTRE

Avant de se servir d'un POV, le contremaître responsable d'un seul véhicule d'entretien doit :

a. Lire à haute voix le POV à tous les employés accompagnant le véhicule d'entretien; et

b. Demander aux employés qui détiennent un certificat de compétence valide en matière de règlement d'exploitation, de lire le POV et d'y apposer leurs initiales.

855. PLUSIEURS VÉHICULES D'ENTRETIEN ET/OU TRAVAUX EN VOIE – OBLIGATIONS DU CONTREMAÎTRE

Avant de se servir d'un POV, le contremaître responsable de la protection des travaux en voie ou de plusieurs véhicules d'entretien doit :

a. Lire le POV à haute voix à au moins un autre employé affecté aux travaux qui détient un certificat de compétence en matière de règles d'exploitation valide; et
b. Quand la situation le permet, demander à ceux auxquels il a lu le POV à haute voix de le lire eux-mêmes et d'y apposer leurs initiales.

Instruction spéciale du CN

Seuls 4 sous-contremaîtres sont autorisés à la fois, sauf indication contraire dans les instructions spéciales.

Tout changement à l'autorité du contremaître protecteur, y compris les changements apportés à d'autres sous-contremaîtres, doit être communiqué au sous-contremaître et il doit documenter ces changements.

Avant de permettre à un train d'entrer dans les limites de travail, le contremaître protecteur doit :

i. Inscrire la désignation et la direction du train au dossier de dégagement ;
ii. Informer le sous-contremaître du train et de la direction et recevoir la confirmation de tous les sous-contremaîtres que chaque employé et chaque machine sont dégagés de la voie ;
iii. Placer une coche dans la case dont le numéro correspond à celui du sous-contremaître ;
iv. Consigner le moment où le train a été autorisé à entrer dans les limites de travaux ainsi que l'itinéraire et la vitesse autorisés, au dossier de dégagement.

Avant d'annuler l'autorisation ou avant l'expiration des délais prévus à une règle 42, le contremaître protecteur doit recevoir la confirmation de chaque sous-contremaître que tous les employés et les machines sont dégagés de la voie.

Un maximum de 4 sous-contremaîtres est autorisé en vertu de la règle 855. Pour les grands projets, la permission pour un minimum de 8 sous-contremaîtres peut être accordée par l'ingénieur régional en chef et les pratiques d'exploitation, qui examinera le travail et évaluera le besoin. Deux ou plusieurs règles 842, pour le même projet, devraient être combinées, mais maintenues aussi courtes que possible pour éviter de s'incruster à une autre règle 842. Lorsqu'elles sont accordées, les instructions suivantes s'appliquent.

À moins d'y être autorisé par l'ingénieur régional en chef et l'AGC/CRTC, la longueur maximale de toute règle 842 sera de 10 milles.

856. COMMUNICATION ENTRE LES EMPLOYÉS ET LE CONTREMAÎTRE

Un employé qui a été mis au courant du contenu d'un POV doit en rappeler le contenu au contremaître suffisamment à l'avance pour en assurer la conformité.

857. POV MULTIPLES

POV conflictuels

Lorsque les limites de POV se chevauchent, seulement 3 contremaîtres auront droit à un POV en même temps dans les limites de chevauchement. Les contremaîtres visiteurs, ceux qui ne sont pas directement impliqués dans le projet de travail du contremaître détenant le TOP, ne sont aucunement autorisés.

Un contremaître qui demande un POV qui chevauche un autre POV recevra les informations des limites de tous les contremaîtres en conflit de la part du CCF.

Avant d'entrer dans des limites conflictuelles, le contremaître doit :

- Communiquer avec tous les autres permis de détention de contremaître dans les limites qui se chevauchent ;
- Obtenir une compréhension précise, par écrit, des mouvements de chacun et de la protection à fournir.

Chaque contremaître doit tenir un registre écrit de l'entente originale et de toute nouvelle entente, y compris lorsque le contremaître est sorti des limites contradictoires.

Indépendamment de l'entente entre les contremaîtres, les dispositions relatives à la VITESSE DES VÉHICULES D'ENTRETIEN doivent être respectées en tout temps.

Si la communication échoue après qu'une entente écrite a été conclue, ou si le contremaître n'est pas en mesure de communiquer avec le contremaître en conflit, il faut communiquer avec le CCF pour vérifier si le contremaître indiqué en conflit détient toujours l'autorité qui se chevauche.

Si le conflit n'existe plus, le CCF peut en informer verbalement le contremaître.

Si le conflit est toujours en vigueur et qu'il n'est pas en mesure de communiquer avec le contremaître en conflit, y compris par l'entremise du CCF, le contremaître peut entrer dans les limites qui se chevauchent, mais seulement au point mentionné dans l'autorisation précédente ou de dégager la voie principale.

Exemples de compréhension écrite :

- « Je suis dans hors de la voie à Able, vous pouvez procéder à travers mes limites sans restrictions, appelez-moi quand vous êtes hors de mes limites. » « Je travaille à l'est du point milliaire 16, ne passez pas le mille 16 sans me contacter. »

864. ANNULATION D'UN POV

a. Le contremaître doit informer le CCF du numéro du POV à annuler.

Historique de révision

Version	Auteur	Réviseur	Approbateur	Date
1-3	Nigel Peters Tom Price			2021-08-18 to 2021-08-31
4-11	Nigel Peters Tom Price Peta Stuart	Michael Roney		2021-09-01 to 2021-09-11
12-16	Nigel Peters Tom Price Peta Stuart	Nigel Peters	Nigel Peters	2021-09-12 to 2021-09-13
16		VIA		
17	Nigel Peters, Tom Price, Peta Stuart	Nigel Peters		2021-09-24
16	Tom Price Peta Stuart	Nigel Peters Paul Charbachi Antonio Dadamo Mike Roney		2021-10-02 to 08
18-22	Tom Price Peta Stuart	Tom Price		2021-10-12
22		VIA		2021-10-19
23-24	Tom Price Peta Stuart	Tom Price		2021-10-23
25	Michael Roney			2021-12-21
29	Michael Roney	VIA (Paul Charbachi, Soufiane Jaddoudi, Antonio DaDamo, RailTerm (James Reasor)		2022-01-31
30		Michael Roney		2022-02-14
31	Mike Konotopsky	VIA (Paul Charbachi, Mike Konotopsky		2022-02-20
43		Mike Konotopsky		2023-09-28
45-49		Mike Konotopsky		2024-03-07 to 2024-06-18
50	Paul Charbachi (P Eng stamp)	Paul Charbachi		2024-06-19
50F		Serge Fournier		2024-11-09
51 -52	Paul Charbachi (P Eng stamp)	Serge Fournier		2025-05-13