

RAIL OPERATING PRACTICES

NAFTA REPORT • 1997



Transport
Canada
Safety and
Security

Transports
Canada
Sécurité et
sûreté

Canada



U.S. Department
of Transportation

Federal Railroad
Administration



TABLE OF CONTENTS

SUBJECT

PAGE

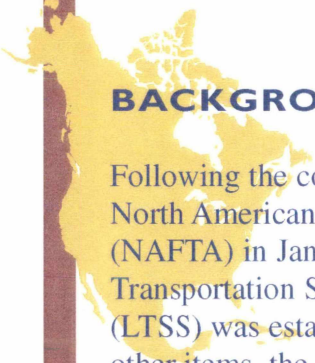
Executive Summary	1
Background.....	2
Specific Issues & Recommendations.....	3
Recommended Follow-up Action.....	5
 PART I NAFTA Operating Practices Report	7
Background.....	8
Operating Rules/Practices.....	10
Control of Alcohol & Drugs.....	12
Railway Communications.....	13
Rear End Marking Devices/Two-way EOTs.....	14
Accident/Incident Reporting.....	15
Occupational Safety and Health.....	16
Hours of Service.....	16
Locomotive Engineer Qualifications.....	18
 PART II Side by Side Analysis of Respective Regulations	19
 PART III Joint Operating Inspection Project	25
Background.....	26
Objectives.....	26
Methodology.....	27
Team Members.....	28
Locations.....	29
Findings.....	30
 PART IV Cross-Border Locations	35
Locations List.....	36
U.S. & Canadian Customs.....	37



E **EXECUTIVE** **SUMMARY**

NAFTA OPERATING PRACTICES REPORT

EXECUTIVE SUMMARY



BACKGROUND

Following the coming into force of the North American Free Trade Agreement (NAFTA) in January, 1994, the Land Transportation Standards Subcommittee (LTSS) was established to consider, among other items, the compatibility of rail safety regulations relevant to cross-border operations. The LTSS identified the following three operational issues for consideration: Crew Qualification Standards, Hours of Service Rules, and Occupational Safety and Health Regulations. In keeping with LTSS's desire, the Federal Railroad Administration (FRA) and Transport Canada (TC) established a close working relationship to develop a process for reviewing the compatibility of operating standards and resolving future regulatory differences.

In order to evaluate the impact of NAFTA on the operating practices of North American railroads, United States and Canadian Transportation Departments initiated discussions. A committee of technical experts was convened to determine if the identified regulatory issues were sufficiently compatible to ensure continued and/or enhanced cross-border rail operations. This committee initiated a Technical Review Working Group (TRWG) to research the aforementioned three issues and ultimately, answer the question: Are there operating railway practices currently in existence in

either country that would impede the flow of goods and traffic and thus be in contravention of NAFTA?

In the future, as cross-border traffic increases, our continued joint efforts will include and emphasize partnerships involving railway management, labour unions, and associations.

The TRWG involved three separate sub-working groups comprised of FRA Regions 8, 4, and 1, and Transport Canada's Pacific, Ontario, and Quebec Regions respectively. These projects were managed by FRA/TC National Co-ordinators, Ed English and Deborah Spurgeon, and Don Pulciani and Peter Birtwistle respectively. These three groups carried out joint cross-border field inspections to identify and review regulatory similarities which accommodate current cross-border rail operations and differences which could have an impact on these operations.

FRA Region 8 and TC Pacific Region conducted the first cross-border joint inspection from Seattle, WA to Vancouver, B.C., the week of April 22-26, 1996. The second joint inspection was conducted by FRA Region 4 and TC Ontario Region, from Detroit, MI to Windsor, Ontario, the week of October 21-25, 1996. The final joint inspection of this study was conducted by FRA Region 1 and TC Quebec Region,

from Rouses Point, N.Y. to Montreal, Quebec, the week of January 13-17, 1997.

The TRWG, based on its findings, concluded that neither the current regulations nor existing railway operating practices appear to impede the flow of goods and traffic under NAFTA.

The TRWG did review the following areas and identified some differences that it felt should receive further consideration by the regulatory organizations.

Specific operating issues and recommendations for consideration are listed below:



Operating Rules/Practices

1. A mutual acceptance of each country's Rules qualification process should be formally recognized for cross-border operating crews.
2. Rules cards should identify any operating or territorial restrictions for operating crews in cross-border service.
3. Both countries should continue to work together in partnership to perform necessary joint records inspections.
4. Rules classes should be monitored by federal inspectors, to ensure that railway employees are properly trained in the application of rules relative to the country of operation.
5. Railways should place special TRAINING emphasis on blue signal protection, specifying the differences in each country's requirements.



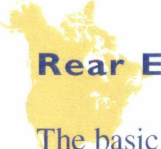
Control of Alcohol & Drugs

1. Operating crews must comply with the host nation's regulatory requirements.
2. The issue of drug/alcohol testing will require additional discussions between the FRA/TC.
3. The discussions should consider U.S. concerns over drug and alcohol use in the railway industry, but recognize that there is no transportation legislative authority to conduct post-accident and for-cause testing in Canada.
4. Discussions should also include dispatchers (RTC) in situations where:
 - Movements are being controlled on the U.S. side of the border from Canadian dispatchers (RTC);
 - U.S. crews in Canada are being controlled by Canadian dispatchers (RTC);
 - U.S. crews are operating in cross-border movements while dispatched by the Canadian RTC.



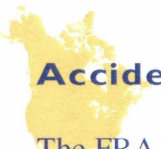
Railway Communications

Canadian and U.S. radio procedures are essentially similar. Both countries should continue to pursue, to the extent possible, harmonization of railway communication requirements.



Rear End Marking Devices

The basic difference in rear end marking device requirements is that the U.S. requires illuminated markers at night, whereas in Canada, the railways can use passive (non-illuminated) markers. Training regarding the differences in rules should continue, and be monitored.



Accident/Incident Reporting

The FRA and TC should establish a reporting procedure and criteria for reporting accidents/incidents involving a foreign crew. A system for communicating this information to the respective country of crew origin should be developed.



Occupational Safety and Health

Based on this review, it is noted that operating crews must comply with their own national regulatory requirements. This has no impact on cross-border operations.



Hours of Service

Operating crews must comply with the host nation's regulatory requirements.

Findings of the various human factors and fatigue/alertness studies will be jointly evaluated. FRA and TC will combine efforts to determine whether subsequent legislative or regulatory changes are required.



Locomotive Engineer Qualifications

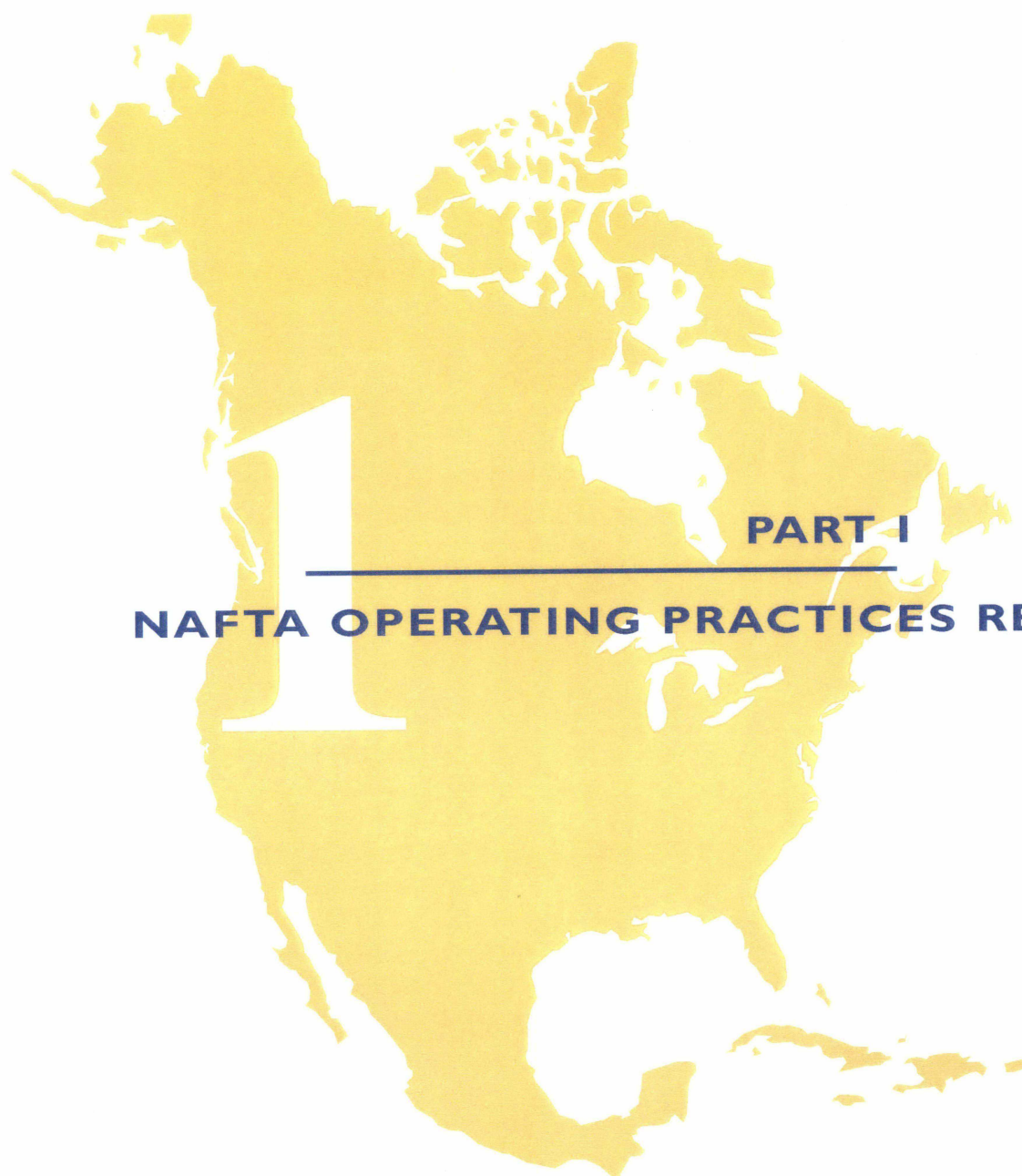
The U.S. formally recognizes locomotive engineer qualifications for Canadian crews as provided by 49 CFR Part 240.227 while these crews are operating in the U.S. Although Canada has informally accepted U.S. Engineer Certification for U.S. locomotive engineers operating in Canada, it is recommended that this be formalized.

RECOMMENDED FOLLOW-UP ACTION

In order to build on past successes from the joint cross-border inspection projects, and to ensure that FRA/TC remains effective and ready to meet new challenges, the TRWG will facilitate the following activities:

- a) Continue to improve the relationship established between FRA/TC at both the Headquarters and Regional levels.
- b) Promote and sustain partnerships with railway management, labour unions, and associations.
- c) Develop an action plan to implement suggested/approved initiatives.





PART I

NAFTA OPERATING PRACTICES REPORT

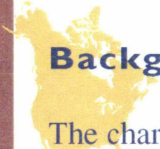
NAFTA OPERATING PRACTICES REPORT



United States/Canada Operating Practices \ OSH Technical Review Working Group

In order to evaluate the impact of NAFTA on the operating practices of North American railroads, U.S. and Canadian Departments of Transportation initiated discussions to determine if any specific actions would be required to ensure the safety of cross-border rail operations.

Transport Canada (TC) and the Federal Railroad Administration (FRA) have established a Technical Review Working Group (TRWG) to identify/discuss regulatory similarities which accommodate current cross-border rail operations, and differences which may have an impact on these operations.



Background

The charge under Article 906 of NAFTA is to make compatible, to the greatest extent practicable, those safety regulations relevant to cross-border operations. This report addresses only those current regulations that affect operating rules and practices of cross-border operations between the United States and Canada.

Increasing compatibility of rail safety standards is being implemented in the context of ongoing informal standardization and a history of cross-border interchange of rail traffic between the two countries. There has been some informal accommodations in the area of operating practices in order to meet the requirements in each country. Even though there are some regulatory differences, they pose no major impediment to cross-border rail operations. This report looks at these differences and recommends non-regulatory actions that may be taken to ensure continued compatibility of border operations.

Safe transportation by rail is vital to the economic viability of both the U.S. and Canada. By law, the Federal Railroad Administration (FRA) has responsibility for ensuring railroad safety throughout the U.S. The U.S. rail system consists of over 600 railroads, more than 250,000 employees, 200,000 miles of track, 1.2 million freight cars, and 20,000 locomotives.

In Canada, the Department of Transport (TC) is the organization tasked with monitoring the railway industry to ensure that it operates in a safe manner. There are over 30 federally-regulated railways and a number of provincial railway lines. This system has more than 68,000 km of track over which 192 billion ton-miles of freight are moved annually, as well as 1.5 billion

passenger-km. The Canadian railway industry currently has approximately 3,300 locomotives and 110,000 freight cars.

TC's basic philosophy is manifested in the Canadian government's policy of having regulations that are both efficient and effective. TC's expectation is to move further away from past practices which relied on overly prescriptive government regulation to ensure compliance by Canadian railways. The rationale behind this shift is to gain adherence to acceptable safety standards and rules through voluntary compliance by the railways whenever practicable. In the event railways do not comply voluntarily, TC has at its disposal various compliance tools up to and including prosecution. One of the most powerful tools is contained in Section 31 of the Railway Safety Act. Under this provision, TC has the legislative authority to immediately stop operating practices which are deemed to be a threat to safe railway operations. A Section 31 Notice and Order could effectively restrict the operation until corrective action is taken.

The regulatory approach is somewhat different in the U.S. Beginning with the safety appliance requirements in 1893, long standing federal statutes and regulations, such as hours of service, have regulated the rail industry in the U.S. FRA assumed the responsibility for the administration and enforcement of these statutes and regulations in 1967, upon the creation of the Department of Transportation. The Federal Railroad Safety Act of 1970 (Act) expanded this responsibility by conferring general regulatory authority over all areas of

railroad safety on the Secretary of Transportation. This authority was subsequently delegated to the FRA. This Act, provided the authority for FRA to establish a comprehensive rail safety program and issue necessary rules, regulations, and standards in all areas of rail safety. Specific Congressional mandates have also led to a variety of additional regulatory requirements.

The FRA has a number of enforcement tools at its disposal including civil penalties of up to \$20,000 per day for failure to obey a federal requirement. Civil penalties can be levied against both individuals and railroads. Individuals can also be disqualified from safety sensitive positions where unfitness can be demonstrated. Emergency orders, special notice for repair, compliance orders and injunctions can impose necessary restrictions on an operation until corrective action is taken.

Operating crews must comply with the host nation's regulatory requirements.

In light of this basic difference in regulatory approaches, this working group looked at policies which may be developed and more easily implemented through a continued close working relationship between TC and FRA. This process will include consultation with railway management, labour unions and associations from both countries. In keeping with our partnership concept, results will be shared/exchanged between the two countries.

At the initial meeting, no major specific issues were identified which were seen as

impeding or having the potential to impede the current flow of rail traffic between the two countries. In order to confirm this, two courses of actions were established. First, a side-by-side analysis of respective regulations was developed. Secondly, a joint inspection project was initiated to identify and evaluate regulatory differences and determine if any further action is required either for NAFTA issues or rail safety in general.



Operating Rules/Practices

Both Canadian and U.S. crews must also comply with all other federal safety regulations applicable in the respective countries in which they are operating. Regarding the cross-border records examination, it is proposed that this could continue to be handled by current co-operation and communication being practised between the respective railroads and regulatory bodies.

While blue flag protection standards are applicable in both countries, there are some differences. For example, a blue flag does not prevent entry into a track on which equipment is placed under Canadian rules. In the U.S., however, entry to the track where workers are being protected while repairing equipment on other than main track is prohibited and procedures are established to ensure restricted entry. In Canada, a blue flag may be installed in front of any equipment on any track at any time; its purpose is to protect the employees working on the equipment, not the track. It is important to ensure that there is adequate training. Ongoing

co-operation is required between the regulators, the industry and the unions.

Railroads in both countries conduct their operations subject to a code of operating rules. In Canada, there is one code of operating rules, known as the Canadian Rail Operating Rules (CROR), and it is federally approved in its entirety. Subsequent changes must also be federally approved. There is also a federal requirement that railways must train all their employees whose duties are governed by the operating rules. Employees must pass a written examination and be re-examined at least every three years. Railways must file their training programs with the federal government. While no federal requirements for operational tests and inspections exist, the railways do have their own programs that TC periodically reviews.

By contrast, in the U.S., each railroad is free to promulgate its own code of operating rules and these are not subject to federal approval. However, there are a limited number of FRA operating rules, issued in the form of regulations published in the Code of Federal Regulations (CFR). Railroads must integrate FRA requirements, and comply with these and their own operating rules.

These FRA operating rules cover such areas as rear end markers, blue signal protection, yard limits, rear end flag protection, tampering with safety devices on locomotives, protection of occupied camp cars, prohibitions on alcohol and drug use, and radio rules.

A similar requirement exists in the U.S. regarding instructing the various classes of affected employees on operating rules, although there is no stated interval or formal requirement for written examinations. Programs of instruction on operating rules need not be filed with FRA but must be retained at system and division headquarters and made available for FRA review. Even though there is no formal FRA approval of these programs, there are minimum requirements that must be met and railroads are held to them.

With respect to operational tests and inspections, U.S. railroads are subject to federal regulations. These regulations prescribe that railroads must periodically conduct tests and inspections to determine the extent of the railroads compliance with their own operating rules. A railroad's program is to be kept at system and division headquarters. Tests must be documented and a record kept on file. Railroads must also compile and maintain an annual summary of tests and inspections conducted during the previous calendar year. All such documentation must be made available for FRA inspection and review.

It is generally accepted that train crews of Canadian railways operating into the U.S., are subject to the code of operating rules, program of instruction on operating rules, and program of operational tests and inspections, that are in effect on the railroads over which they operate. Likewise, U.S. crews operating in Canada are subject to all Canadian operating rules and qualification programs in effect on the railways over which they operate. It is a current

practice that American crews are trained only in those rules that are applicable to the specific territory over which they are allowed to travel in Canada.

It is noted that while certain operating rules, such as blue signal protection and rear end markers, are enforced in both countries, some differences exist in their application. These differences should be addressed by the respective rules qualification process.

Both CN and CP issue operating manuals to Canadian crews involved in operating at cross-border locations. These manuals, in addition to establishing operating procedures for Canadian railroads, explain the application of certain rules to be followed in the U.S. Similarly, in the U.S., railroads provide U.S. crews operating into Canada with the CROR and applicable special operating instructions. As an example, Amtrak Rules Department offers a "Study Guide and Reference Sheet" for operation into Canada. In order to ensure that adequate training is taking place, rules classes should be monitored.

Recommendations

1. A mutual acceptance of each country's rules qualification process should be formally recognized for cross-border operations.
2. Should a specific rules application problem become evident, a records review will be performed upon request of the other country and findings provided.

3. The possibility of U.S. crews being qualified on rules applying to specific limits of operation, rather than the entire CROR, should be given further consideration by TC.
4. Operating rules training emphasizing the differences in U.S. vs. Canadian application of certain operating rules and federal regulations, is to be an integral part of each railroad's qualification program.
5. Ensure that railways properly train their operating crews on the application of rules relative to the country of operation, and include coverage of the differences in application by having rail safety inspectors monitor industry rules classes.

Control of Alcohol and Drugs

Historically, covered service employees (such as operating crews and dispatchers) must comply with the host nation's regulatory requirements.

In Canada, CROR Rule G prohibits drug and alcohol usage and/or possession while on duty. While there is no federal mandatory testing program, individual railways have extensive programs in place to prohibit the use of drugs and alcohol by employees in the work place. The Criminal Code of Canada, Section 237, prohibits the operation of railway equipment by an operator who is impaired by alcohol or drugs. Section 238 of the Criminal Code allows

peace officers to test for presence of alcohol in the blood. Alcohol tests are performed on demand when a peace officer has reasonable cause for the testing. The observation can be made while the railway equipment is moving or stopped. There is no testing for drugs.

The U.S. has federally mandated drug and alcohol testing as specified in 49 CFR Part 219 (Employer and Employee Rules) and 49 CFR Part 40 (Procedures). Railroad employers are required to have comprehensive drug and alcohol control programs that include pre-employment, random (25 percent rate), post accident, reasonable suspicion/cause, return to duty and follow-up testing. Railroads must have their random programs approved by the FRA who ensure that employers and employees are complying with the regulations. These programs must cover all employees who function in covered service: engine service, train service, dispatchers/operators, signal service and others as defined in the Hours of Service Act (approximately 130,000 employees). These federal requirements do not prohibit employers from implementing additional company mandated testing programs as long as the "company" programs do not interfere with federal programs. Many employers have both types of testing programs. As a result of these programs, the FRA has significant knowledge of the level of substance use, can track the deterrent effect of these testing programs and appropriately adjust policy.

Under the current U.S. regulation, employers based outside the U.S. must

have programs requiring their covered service employees, operating in the U.S., to comply with part of 49 CFR Part 219. While in the U.S., they must comply with Parts: A-General, B-Prohibitions, C-Post Accident, and D-Testing for Cause. They are NOT required to comply with Parts: E-Identification of Troubled Employees, F-Pre-Employment, or G-Random. Review of these programs by the FRA has shown that Canadian employers are complying. Additionally, it was revealed that all covered employees subject to these provisions were located in the U.S. Consequently host nations requirements, such as post-accident testing, were being met.

A concern has been raised from the U.S. perspective, that certain Canadian railways' Rail Traffic Controllers (RTC) who control movements in the U.S., may be moving to Canada where they will still be controlling movements in the U.S. The concern is that while working in locations outside the U.S., RTC personnel (critical covered service employees) could, under Canadian law, legally refuse current U.S. rule requirements such as post-accident or reasonable suspicion testing.

In view of the aforementioned concern, the FRA would like to further review and develop a reporting system to keep track of RTC and operating crews who test positive or who refuse to be tested and who would subsequently be prohibited from operating in the U.S. until all programs are met for rehabilitation. This shall include post accident drug and alcohol testing for Canadian RTC in situations where:

- (i) movements are controlled on the U.S. side of the border by Canadian RTC from offices located in Canada;
- (ii) U.S. crews operating in Canada are controlled by Canadian RTC;
- (iii) U.S. crews are operating in cross border movements while being dispatched by Canadian RTC.

A further issue raised is that Canadian operating crews or other covered service employees who may have substance abuse problems (who have tested positive or refused to be tested) may not be identified. The FRA believes that this will deprive them of valuable safety data and not provide the desired deterrent. TC does not foresee the implementation of any mandatory federal alcohol/drug testing in Canada

Recommendation

The issue of drug/alcohol testing will require additional discussions between the FRA/TC. The discussions should consider U.S. concerns over drug and alcohol use in the rail industry but recognize there is no transportation legislative authority to conduct post-accident and for-cause tests in Canada.

Railway Communications

Canadian and U.S. radio protocol for procedures and identification are essentially similar. U.S. radio rules are covered in CFR Part 220 while Canadian radio rules are

covered in the Railway Employee Radio Communication Rule and in various sections of the CROR.

Current proposed changes to 49 CFR Part 220 have been published in the Federal Register. These changes were developed when FRA established a Rail Safety Advisory Committee (RSAC), to review Part 220. FRA included TC's Railway Safety Directorate Operations Branch in the RSAC as a non-voting member. The joint participation in the RSAC promoted a clearer understanding of each country's rules. In addition, the RSAC reached a consensus on the proposed changes which minimize the current differences in the respective radio operating procedures of each country. For example, the use of a phonetic alphabet will no longer be required in the U.S. This rule now corresponds with Canadian rules.

FRA and TC share similar radio protocol and identification procedures. Initiating, receiving and ending transmissions are also similar. Each country enforces rules for transmitting "over" and "out" to indicate to both receiving and initiating employees, and any employee monitoring the radio, that a communication has ended. Both countries have mandated that emergency transmissions will have priority over all other radio communications.

The FRA has proposed changes for railroads operating in the U.S. which in general, mandates a radio and a back up communications system. The proposed changes also permit the use of wireless communication.

Recommendation

Both countries should continue to pursue harmonization of railway communications to the extent possible.

Rear End Marking Devices/ Two-way End of Train (EOT) Unit

The U.S. has set minimum requirements governing highly visible marking devices for the trailing end of the rear car of all passenger, commuter and freight trains. Railroads may adopt more stringent or additional requirements for rear end marking devices. Unless equipped with a functioning photoelectric cell, the marking devices shall continuously flash or be illuminated between one hour before sunset and one hour after sunrise and during all other hours when weather conditions restrict visibility. These markers must be visible for one-half mile of tangent track by a person having 20/20 vision. Photoelectric cell marking devices have a minimum standard for illumination covered in Part 220.13. U.S. marking devices must be inspected according to CFR requirements.

In contrast, Canadian requirements are that each train must have as a minimum, a reflective marker.

This difference does not impede the flow of traffic, but assurances are required that there is no confusion by railway operating crews regarding these requirements. This can be accomplished by monitoring railway training courses.

Canadian “trains” as defined in the CROR, operating on the main tracks are all required to be equipped with a two-way EOT device. As of July 1, 1997, trains operating in the U.S. at speeds in excess of 30 mph are required to be equipped with an armed 2-way EOT device. U.S. railroads test the EOT devices to ensure they are properly functioning. The tests are documented by placing a card on the locomotive identifying the date, time and location of the test.

Recommendation

Training regarding the differences in rules should be implemented and monitored.

Accident/Incident Reporting

In Canada the accident/incident reporting requirements are contained in the regulations of the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board (commonly known as the Transportation Safety Board of Canada (TSB)). It should be noted that these regulations have no monetary threshold for reporting. There is a Canadian government policy not to require an industry to report to more than one government agency, so initial reports are made to TSB and then forwarded to TC for risk analysis and necessary action. Databases containing reportable accidents/incidents are being developed by TC/TSB in order to keep track of causal factors and identify trends.

The U.S. requires all railroads except those railroads whose entire operations are confined within an industrial installation and rapid transit operations in urban areas that are not connected to a general railroad system, to submit monthly accident/incident reports. The purpose of these reports are to provide FRA with accurate information concerning the hazards and risks that exist on the nation’s railroads. The FRA established a database which uses this information to carry out its regulatory responsibilities and to define trends to develop hazard elimination and risk reduction programs that focus on preventing railroad injuries and accidents.

The primary groups of accidents/incidents for reporting purposes are divided into three: Highway-Rail Grade Crossing; Rail Equipment; and Death, Injury and Occupational Illness. The accident/incident monetary threshold for reporting is now \$6,500, but this amount is reviewed and adjusted periodically. All thresholds for reporting are covered in detail in 49 CFR 225.19.

For the most part, both countries have similar requirements. The main differences are that in the U.S. there is a monetary threshold of \$6500 and that there are certain non-reportable accidents and incidents for which statistical data is required to be maintained by the company and provided to the FRA for analysis.

Recommendation

Establish a reporting procedure and criteria for accident/incidents involving a foreign crew, for communication to the respective country. Consideration should be given to utilizing E-mail in this process.

Occupational Safety and Health

In 1984, the occupational safety and health (OSH) portion of the Canada Labour Code (Code) extended its application to all employees in the federal jurisdiction including those employees involved in aviation, marine and railway operations. The purpose of this change was to ensure that all workers within federal authority would enjoy the same OSH rights in the work place. The Code serves as the source of fundamental rights and duties and establishes a general framework for the development and application of federal OSH standards. Currently both the departments of Labour and Transport have responsibility for the administration of the OSH program, on behalf of the Minister of Labour, in the railway industry. In accordance with a formal agreement, TC is responsible for monitoring the OSH protection of those employees who work on-board trains while Labour Canada handles the rest of the railway industry. It should be noted that the OSH protection afforded to Canadian employees under the Code follows them wherever work is performed on behalf of their employer.

In the U.S., the two agencies involved in this area separately enforce their own regulations, but work closely together to ensure there are no gaps in coverage

between the two programs. In general, the Occupational Safety and Health Administration has responsibility for enforcing OSH rules in the rail industry unless the FRA has issued specific regulations.

Operating crews must comply with their own national regulatory requirements.

Hours of Service

Hours of Service (HOS) requirements exist in both countries but there are several differences. Laws or regulatory requirements, in both countries apply to those employees in "covered service".

In the U.S., covered service employees are defined by statute as individuals employed by the railroad who:

- i) are actually engaged in or connected with the movement of any train, including a person who performs the duties of a hostler;
- ii) dispatch, report, transmit, receive or deliver, orders pertaining to train movements by the use of telegraph, telephone, radio or any other electrical or mechanical device;
- iii) are engaged in installing, repairing, or maintaining signal systems.

In Canada, covered service relates to the Mandatory Time Off-Duty (rest) Rule, where it is defined as: a service in which operating employees (train crews) work in unassigned road service.

In Canada, train crews who are regularly assigned to a train and other than road service employees are not covered by the mandatory rest rule.

TC and FRA mandatory rest and hours of service requirements are different. In the U.S., these requirements are mandated by an Act of Congress. In Canada, the “Rule Respecting Mandatory Off-Duty Time for Railway Operating Employees Working in Covered Service” is a rule (section 20 of the Railway Safety Act) and the “Maximum Hours on Duty” is currently an Order (section 31 of the Railway Safety Act).

In Canada, the Maximum Hours on Duty order applies only to running trades employees. In the U.S., the hours of service laws apply to all employees connected to train movements. In Canada, running trades employees may work up to 12 consecutive hours in a single tour of duty, and must not work more than 18 hours in any 24 hour period. In the U.S., employees may not work more than 12 hours in any 24 hour period, unless they have had eight consecutive hours off-duty.

U.S. operating crews covered under the HOS laws are required to have 10 hours rest after 12 continuous hours on duty. Eight hours of rest is required for all U.S. employees who have performed covered service for up to 11 hours and 59 minutes.

In Canada, any employee in covered service (train crew) who works more than 10 hours but less than 12 and then goes off duty must take eight hours rest but may be called after six hours (two hour call, still counts as rest).

A concern was raised that U.S. crews crossing into Canada could then work up to 18 hours and thereby be in violation of the U.S. 12-hour provision. TC/FRA will carry out field inspections in order to determine whether a problem exists.

Both Canada and the U.S. are currently engaged in studying (government and industry) fatigue issues in a scientific manner including the impact of circadian rhythm on the alertness of railway operating crews. These studies have identified several other issues that are felt to be just as important as actual hours worked in contributing to crew fatigue. Examples of these issues are: work scheduling (time of day, rest prior to reporting for work, improving train line up information to more accurately identify starting times) and employee life style.

Many North American railways are currently considering the following alertness study recommendations:

- 1) Work Scheduling. The adoption of scheduling systems which will provide regular and predictable duty periods for train crews. Time pools, rather than assigning an employee to a specific train, is an example of work scheduling, but the study recognized that pools may not be successful under all circumstances.
- 2) Implementation of System-wide Napping Strategies. Napping policies should be developed that permit both en-route and terminal napping as an alertness recovery measure. On-board napping should be facilitated by the

installation of reclining chairs in new locomotive cabs and as chairs are replaced in existing equipment.

- 3) Improving cab conditions. Reduction of the sound levels within the cab and installation of locomotive cab audio systems-personal head sets for each member of the operating crew.
- 4) Improving Rest Facilities. Modify bunk houses and choose hotel rooms that will improve sleeping ability.
- 5) Extend life style training program to include family members and regular follow-up.

We expect the study's sponsors to make recommendations based on their findings. Both departments will continue to exchange information on these studies, and more importantly, the countermeasures being contemplated to resolve the fatigue issues.

Operating crews must comply with the host nation's regulatory requirements.

Recommendations

1. Findings of the various human factors and fatigue/alertness studies should be jointly evaluated and efforts to determine if regulatory changes are required should be co-ordinated between the FRA and TC.
2. Joint FRA/TC study of possible problem of U.S. crews extending hours of operations upon crossing into Canada

Locomotive Engineer Qualifications

In the U.S., Locomotive Engineer certification is covered by 49 CFR Part 240. In Canada, the "Regulation Respecting the Minimum Qualification Standards for Locomotive Engineers, Transfer Hostlers, Conductors and Yard Foremen" specifies the training required to achieve these various positions.

In the U.S., there are requirements for yearly operational monitoring check rides, certificate qualification and a formal road familiarization program. In Canada, the railways determine their own respective re-examination program within the parameters of the established Regulations.

It should be noted that 49 CFR Part 240.227 already provides that Canadian qualifications will be accepted for Canadian locomotive engineers operating in the U.S.; however, there is no formal process to recognize the U.S. certification in Canada.

Recommendation

As provided by 49 CFR Part 240.227 for Canadian crews operating in the U.S., Canada should implement an equivalent policy to accept U.S. Engineer Certification for U.S. locomotive engineers operating in Canada.

PART II

SIDE BY SIDE ANALYSIS

SIDE-BY-SIDE ANALYSIS

of RESPECTIVE REGULATIONS

Note: The U.S. PART identified below refer to sections of the Code of Federal Regulations (CFR 49).

	U.S. Regulatory Requirement	CAN Regulatory Requirement	Further Action Required
1)	PART 217 General Operating Rules are published. Railways include their own special instructions	CROR applies to all federally regulated railways. Railways adopt their own GOIs and Special Instructions	None
2)	PART 217.7 Operating rules filing and record keeping Most U.S. railroads file a copy of its code of operating rules, Time Tables and special instructions with FRA.	Railway Safety Act, section 20. All rules are submitted to and approved by the Minister of Transport. The railroads are not required to submit after approval as the Minister already have the approved rules.	None
3)	PART 217.9 Program of operational test and inspections; record keeping. Required railroads must conduct operational tests and inspections in accordance with a written program. The records must be kept for three calendar years.	*	Both countries should ensure that records reviews are carried out and info shared.
* Railways in Canada maintain employee data for business purposes and not because of regulatory requirement.			
4)	PART 217.11 Program of instruction on operating rules; record keeping. Railroads shall instruct employees on operating rules in accordance with each railroad's program and keep a record of completed program.	CTC 1987-3 (Minimum Qualification Standards) Operating employees must be re-tested every three years (at a minimum), results kept on employees' file. Instructions material filed with Transport Canada. Number of tested employees and pass/fail numbers also submitted to TC.	None

	U.S. Regulatory Requirement	CAN Regulatory Requirement	Further Action Required
5)	PART 218 Railroad operating practices (General) Prescribes the minimum requirements.	Rules are a minimum, railroads may create special instructions as long as they are more restrictive than the rule itself.	None
6)	PART 218.21 Blue signal protection of workers. Lines and locks out all movements away from workers protected. Other movements cannot access the track protected.	CROR 26 Blue flags are placed at each end of protected equipment. Railway cars cannot be placed to obstruct clear view of the blue flag. Movement on the same track is permissible.	Ensure by monitoring rules classes that railways properly educate employees on application of rule relative to respective Country of operation*
*Crews have to be knowledgeable with 2 different applications of the Blue flag rule which could be a threat to employees working on equipment.			
7)	PART 218.22 Utility employees. Employee may be assigned to serve as a member of a train crew.		No
8)	PART 218.25 Workers on main track Blue signal displayed at each end of the equipment. If locomotive(s) coupled; blue signal attached (clearly visible) to the controlling locomotive.	CROR 26 Blue flags displayed at each end of the equipment. CROR 26.1 (Emergency repairs) No blue flags required if locomotive engineer on board and he ensures no movement is made and brakes applied or released.	Ensure by monitoring rules classes that railways properly train operating employees on application of rules relative to Country of operation**
**U.S. crews may not be familiar with the provision of CROR 26.1 where no blue flags required.			
9)	PART 218.27 Workers on track other than main track. Blue signal must be displayed on each manually operated switch, lined against move (away from equipment) and locked. Remotely controlled switch must be controlled out by switch controller. Remotely controlled switch must be lined away from equipment and lever button or other device locked.	CROR 26 Blue flag must be displayed and blue light when day signals cannot be seen.	Ensure, by monitoring rules classes, that railways properly train operating employees on application of rules relative to Country of operation.***
***No Canadian requirements to block the track affected. American crews may not be familiar with the requirements of CROR 26.			

	U.S. Regulatory Requirement	CAN Regulatory Requirement	Further Action Required
10)	PART 218.29 Alternate methods of protection. Blue signal protection and derail.	CROR 26.1 Emergency repair work - Locomotive engineer must ensure no movement of his train is made nor brakes applied or released on his train.	Ensure by monitoring rules classes that railways properly train operating employees on application of rules relative to Country of operation.*
*U.S. crews working in Canada may not be aware that maintenance people could work on their train without providing blue flag protection.			
11)	PART 218.30 Remotely controlled switches. Operator must lock switch. Written log must be maintained for 15 days.		Training (of U.S. crews)
12)	PART 218 Subpart C-Protection of Trains and Locomotives		Training (of U.S. crews)
13)	PART 218.35 Yard Limit Designated Class trains must clear before other designated class trains are due to leave next station where time is shown. Restricted speed applies (max. 20 MPH). Movements against the current of traffic must be authorized and protected.	CROR 93 NOT APPLICABLE IN CTC. Trains must clear 1st and 2nd class train by not less than 5 min before scheduled departure time at next station where time is shown. Reduced speed applies (_ the range of vision, no cap). On multi-track, each train or engine operating against the current of traffic must operate at reduced speed.	Training**
**Different requirements for crews of either country for clearing times, speeds...			
14)		CROR 94 (Cautionary Limits) NOT APPLICABLE IN CTC Trains must clear 1st and 2nd class train by not less than 5 mins. before scheduled departure time at next station where time is shown. Caution speed applies (Stop within _ range of vision of equipment and track units) - on multi-track all trains must operate at caution speed.	Training***
***No Cautionary Limits in U.S.A.			

	U.S. Regulatory Requirement	CAN Regulatory Requirement	Further Action Required
15)	PART 218.37 Flag protection _ of maximum authorized speed; crew must drop fusees. Intervals don't exceed the burning time. Flagging distances differ in both countries.	CROR 99 If train can be overtaken, drop fusees. Interval = _ burning time of fusees.	Training
16)	PART 218.39 Hump operations	None	No
17)	PART 218 Subpart D Prohibits tampering with safety devices.		Training for Canadian crews.*
* Canada: Railways maintain individual voluntary policies			
18)	PART 218 Subpart E Protection of camp cars PART 218.73 Warning white sign "Occupied camp cars" PART 218.75 Locked and spiked switch to prevent movement onto the track with occupied camp cars.	Service car regulation CTC 1986-9 Rail (under review as part of TC regulatory review process)	Training
19)	PART 219 Control of alcohol and drug use	CROR Rule G Criminal code, law enforcement officer can use breathalyzer test on railway employees operating or moving equipment.	U.S. to communicate expectations to Canadian railways re positives and refusals under the U.S. testing program**
**RTC's located in Canada controlling movements in the U.S.A. do not have to submit to tests.			

	U.S. Regulatory Requirement	CAN Regulatory Requirement	Further Action Required
20)	PART 220 Radio procedures	Railway Employee Radio Communication Rule	Harmonization should be pursued to the extent possible
21)	PART 221 Rear-end marking devices PART 221.13 Device must continually flash or be illuminated between one hour before sunset and one hour after sunrise. Except for photo cell devices.	2 way communication to initiate emergency application from the tail end. Red light or reflectorized plate must be displayed at the rear of a train. Transfer movements (between yards, on main track) can operate without displaying a red marker to the rear.	Ensure that railways are cognisant of and are following each country's respective requirements.
22)	PART 225 Accident/Incident reporting	None TC uses TSB requirements. TSB informs TC of accidents/incidents.	Meet to develop criteria for reportable accidents/incidents for each country.*
*TSB requirements may not be similar to FRA requirements.			
23)	PART 228 Hours of service Applies to all employees connected with train movements. - No more than 12 hours of continuous service. - 8 hours rest if on duty less than 12 hours and has not received 4 hours rest previously in 24-hour period. - 10 hours rest if on duty 12 hours. - Dispatchers can work a maximum of 9 hours in a 24-hour period.	Applies only to running trades employees. 12 consecutive hours max. in single tour of duty, 18 hours max. in 24-hour period. 8 hours rest if on duty more than 10 hours (Covered service only). 8 hours rest includes 2 hour call time period (6 hours complete rest + 2 hour call).	Findings of the fatigue studies should be jointly evaluated and efforts to determine if regulatory changes are required should be co-ordinated between the FRA and TC.**
**Not all employees connected with train service are covered in Canada. Hours of rest are different. Maximum hours on duty differ from country to country.			
	228.9 228.11 Records of hours 228.17 on duty 228.19		
24)	PART 240 Qualification and certification of locomotive engineer • Yearly operational monitoring check ride. • Certificate details qualification. Formal road familiarization program.	CTC 1987-3 (Minimum qualification standards) These Standards prescribe minimum training requirements that the railways must provide. This does not however constitute certification as defined in the U.S..	Canada should formally recognize U.S. certification.***
*Canadian regulations do not constitute certification and do not specify activities such as check rides or road familiarization. In Canada, the railways do not have regulated requirements, but have similar programs in place..			



3

PART III

CANADA/UNITED STATES JOINT OPERATING INSPECTION PROJECT

CANADA / UNITED STATES

JOINT OPERATING INSPECTION PROJECT

BACKGROUND

The Federal Railroad Administration (FRA) and Transport Canada (TC) began a joint project designed to evaluate railroad regulatory and operating differences with regard to their potential impact on the North American Free Trade Agreement (NAFTA). Initial briefings were conducted outlining project objectives, agency organizational relationships, and railroad compliance policies of both the United States and Canada. In addition, United States Customs Service provided information regarding international border inspections, and their potential impact on the movement of both railroad freight and passenger traffic entering the U.S. This included current initiatives designed to increase inspection efficiency and reduce train delay.

Subsequent to the initial briefing, FRA and TC national project co-ordinators organized teams to begin the observation and inspection portion of the joint operating project. These teams began conducting joint cross-border inspections at established locations. Inspections were focused on regulatory and operating differences, and their potential impact on the north-south movement of freight and passenger traffic.

OBJECTIVES

Transport Canada, Railway Safety/Operations (TC) and the U.S. Department of Transportation, Federal Railroad Administration (FRA) agreed to undertake joint inspections of U.S./Canada train crews operating at three predetermined cross-border locations. The objectives of this project are to foster good working relationships between the two organizations, to ensure a better understanding of each other's federal regulatory regimes and compliance policies; and, to evaluate regulatory operating differences with respect to potential impact on the free movement of goods and services between these two countries under NAFTA.



METHODOLOGY

This joint project included but was not limited to the following:

1. Identify respective regulatory regimes including each other's approach to non-compliance issues by noting differences pertaining to operating rules and practices, crew qualifications, hours of service/work requirements, radio procedures, operating authority, (RTC/Dispatchers) train consist and marshalling, substance use requirements, and occupational safety and health;
2. Identify respective monitoring work practices/procedures carried out by each inspectorate by noting differences, example reporting forms and compliance approaches;
3. Pre-briefing, de-briefing sessions and site visits for project team including an overview of how inspections are carried out and recorded;
4. Each group performed their own inspection, compared results, noted differences and each group submitted their reports to the railroad in the usual manner;
5. Each Regional Co-ordinator was responsible for reporting on inspection results, briefing their counterparts and filing a written report with their respective National Co-ordinators;
6. Each National Co-ordinator was responsible to roll-up regional results and jointly finalize a report on the findings and recommendations, if any, of the Project;
7. Where convenient, samples of both passenger and freight trains were included in each monitoring activity; and,
8. Appropriate safety equipment that will meet the standard of the railroad being inspected was the minimum requirement for each of the participants in this joint Canada/United States project. Respective regional co-ordinators identified these requirements and apprised all team members of equipment needed.

TEAM MEMBERS

In order to maintain national consistency and uniformity of this project and to evaluate regional findings, the project team consisted of national co-ordinators from Rail Safety/Operations and FRA/Operations.

National Co-ordinators

U.S./FRA

Ed English, Director,
Office of Safety Assurance,

Deborah Spurgeon
National Project Facilitator

Canada/TC — Rail Safety

Don Pulciani, Director,
Operations and Emergency Preparedness,
Railway Safety

Peter Birtwistle
National Project Facilitator
Chief, Health, Safety and Security

Regional Co-ordinators

Seattle-Vancouver Exercise³⁰

FRA Representative-Mark Daniels
Operating Practices Specialist
Vancouver, Washington
team members: Rich Pennisi,
Darryl Morrow

TC Representative- Allan Bartlett
A/Chief, Operations and Equipment
New Westminster, BC
team member: Lloyd Trainor

Detroit-Windsor Exercise:

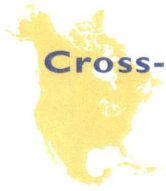
FRA Representative-Jeff Leaman
Operating Practices Specialist
Detroit, Michigan
team members: Bill Spry,
John Yeager

TC Representative-Mark Miller
A/Chief, Operations,
Toronto, Ontario
team members: Linda Hoffman,
Ray McNeeley,
Mario Peloquin

Rouses Point-Montreal Exercise:

FRA -Representative-Dennis Bowman
Acting/Operating Practices Specialist
Buffalo, NY
team members: Les Fiorenzo,
Arlan Freeman,
Richard Rusnak

TC Representative-Ray Robitaille
Chief, Operations and Equipment
Montreal, Quebec
team members: Monique Blais,
Andre Sauve



Cross-Border Joint Inspection Locations

**#1. Seattle, Washington -to- Vancouver, B. C.
FRA Region 8 & TC Pacific Region
(April 22-26, 1996)**

**#2. Detroit, Michigan -to- Windsor, Ontario.
FRA Region 4 & TC Ontario Region
(Oct. 21-25, 1996)**

**#3. Rouses Point, New York -to- Montreal, Quebec
FRA Region 1 & TC Quebec Region
(Jan. 13-17, 1997)**

CANADA / UNITED STATES

JOINT OPERATING INSPECTION REPORT

JOINT INSPECTION FINDINGS

OPERATING PRACTICES AND PROCEDURES

Findings:

There are numerous interchange points where Canadian and U.S. crews interchange freight traffic. Main track operating authorities of both countries are similar with only differences identified in terminology (i.e. U.S. Track Warrant/Canadian, OCS Clearance). While operating trains in the U.S. crew members were governed by the General Code of Operating Rules (GCOR)/Northeast Operating Rules Advisory Committee (NORAC), upon crossing the Canadian border crew members were governed by the Canadian Railway Operating Rules (CROR). It was determined that U.S. and Canadian operating crews working at border locations receive rules training in both systems.

Comment

Operating rules are similar and do not impede the flow of freight or passenger traffic between the two countries.

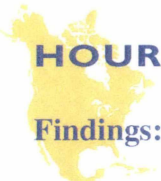
CREW QUALIFICATIONS

Findings:

U.S. crews operating into Canada must meet the qualifications requirements of 49 CFR Part 217.11. 49 CFR Part 217.11 states in part, "To ensure that each railroad employee whose activities are governed by the railroad's operating rules understands those rules, each railroad to which this part applies shall periodically instruct each employee on the meaning and application of the railroad's operating rules in accordance with a written program retained at its system headquarters and at its division headquarters for each division where the employee is instructed." In addition, U.S. crews must be instructed on the CROR and have documentation in their possession indicating such.

Recommendation

This requirement does not impede the flow of freight or passenger traffic between the U.S. and Canada. However, railroad employees should be monitored to ensure proper qualification and training.



HOURS OF SERVICE

Findings:

Freight and passenger crews (Amtrak) originating in the U.S., entering Canada, and subsequently returning to the U.S., comply with the U. S. Hours of Service Law. U.S. railroad employees living and operating in Canada, comply with the Canadian Maximum Hours of Service Order, dated August 1993. U.S. crews entering Canada are not subject to the U. S. Hours of Service Law; they are subject to the Canadian Maximum Hours of Service Order, which applies to employees of foreign railroads and countries operating in Canada. U.S. and Canadian hours of service requirements are similar in nature but there are some differences. For example, the U.S. Hours of Service Law allows a train crew to perform 12 hours of continuous covered service in a 24-hour period, or an aggregate of 12 hours of broken service in a 24-hour period. The Canadian maximum on-duty time is 12 hours in a single tour of duty, and 16 hours in work service and/or in case of emergency. The Canadian Mandatory Time Off-Duty Rule requires that:

- (a) Operating employees who go off-duty after being in excess of 10 hours, will not be required to go on duty in covered service for at least eight hours and will not be called for duty for at least six hours after going off-duty.

- (b) Operating employees who go off-duty at their objective terminal after being on-duty for less than 10 hours, who are again required for duty in covered service within the next three hours, are considered to have consecutively worked the total hours for both trips.

Recommendation

This requirement does not impede the flow of freight or passenger traffic between the U.S. and Canada. However, given the emphasis placed on fatigue related accidents, the differences between the U. S. and Canadian hours of service requirements should be addressed to determine whether there is an impact on railway safety.



RADIO COMMUNICATIONS

Findings:

U.S./Canadian Radio Standards and Procedures are similar in content. While monitoring radio procedures, employees were found to comply with requirements.

Recommendation

Universal radio procedures should be developed to help simplify the requirements of both countries.



RAIL TRAFFIC CONTROLLERS/ TRAIN DISPATCHERS

Findings:

At several cross-border locations, it was determined that Canadian Rail Traffic Controllers control the movement of rail traffic in the U.S.

Recommendation

This arrangement does not impede the flow of freight or passenger traffic between the U.S. and Canada. Canadian RTCs are not subject to any drug or alcohol testing, or Maximum On-Duty Time. Consideration should be given to these issues.



TRAIN DOCUMENTATION/ MASHALLING

Findings:

U.S. and Canadian train documentation/marshalling were reviewed and found to be very similar. Railroad documentation/marshalling on both the Canadian and U. S. Railroads have evolved along similar paths. Due to the close relationship between the railroads, and the necessity to interchange freight traffic efficiently, train documentation/marshalling is almost identical.

Comment

Train documentation and marshalling does not impede the flow of freight or passenger traffic between the U.S. and Canada.



CONTROL OF ALCOHOL AND DRUGS

Findings:

U.S. crews operating in the U.S. are subject to the U.S. Drug and Alcohol Regulations. Canada has no federal Drug and Alcohol Testing Regulations. The U.S. government has accepted Canadian crews operating short distances into the U.S. as exempt from the U.S. program, except for Post-Accident Toxicological Testing and Testing for Cause. U.S. crews while operating in Canada are not subject to U.S. drug testing policies.

Comment

This requirement does not impede the flow of freight or passenger traffic between the U.S. and Canada. Drug and alcohol testing will require discussions at a national level.



OCCUPATIONAL SAFETY AND HEALTH

Findings:

Canadian Occupational Safety and Health (OSH) requirements protect Canadian employees who work on-board trains in Canada. This protection is administered by TC safety officers. Similar roles are carried out by FRA safety inspectors in the U.S., however, some of the specific functions are divided between FRA disciplines.

Comment

This does not impede the flow of freight or passenger traffic between the U.S. and Canada.

INSPECTION FORMS AND COMPLIANCE POLICIES

Findings:

FRA and TC inspection activities, and the subsequent paper work needed to document those findings reflect similar information. Both organizations take the information gathered during inspection activities and enter it into a computer which in turn, is used to identify safety trends. FRA and TC also have requirements for the railroads to provide written notification of remedial action when correcting safety problems.

The compliance policies of FRA and TC have some basic differences. The FRA has the ability to seek criminal penalties, civil penalties, compliance orders, and disqualification; while TC uses voluntary compliance whenever possible, but can utilize notices and orders under Section 31 of the Railway Safety Act, or ultimately prosecute the offenders.

Comment

This does not impede the flow of freight or passenger traffic between the U.S. and Canada

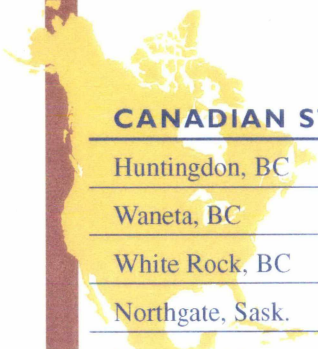
CONCLUSION

In conclusion, the joint operating practices inspection activities conducted by Transport Canada and the Federal Railroad Administration were considered a success by all involved. The project did not identify any significant impediments to the free flow of rail traffic between the U. S. and Canada, but did help foster a new partnership by identifying our railroad safety counterparts and allowing each to address mutual safety concerns. The above document represents the summary of the subject areas that were discussed and monitored during the three joint inspections, and also indicates areas of future concern. As a result of these partnerships, we were able to identify and address safety concerns in train operations, dispatching, and employee training. In all three joint inspections, it was highly recommend that FRA and TC continue to conduct joint projects and focus on areas of mutual safety concern.

PART IV

CROSS-BORDER LOCATIONS

CROSS-BORDER LOCATIONS



CANADIAN STATION	AMERICAN STATION	RAILWAY Co.	PSGR
Huntingdon, BC	Sumas, Wa.	BNR	
Waneta, BC	Northport, Wa.	BNR	
White Rock, BC	Blaine, Wa.	BNR	AMTRAK
Northgate, Sask.	Bowbells, Nd.	CNNA	
Emerson, Man.	Noyes, Min.	CNNA	
Fort Erie, Ont.	Buffalo, NY.	CNNA	
Fort Frances, Ont.	Rainier, Min.	CNNA	
Niagara Falls, Ont.	Niagara Falls, NY.	CP Rail	
Niagara Falls, Ont.	Niagara Falls, NY.	CNNA	
Sarnia, Ont.	Port Huron, Mich.	CNNA	
Sault Ste-Marie, Ont.	Sault Ste-Marie, Mich.	CP Rail	
Welland, Ont.	Buffalo, NY.	CP Rail	
Windsor, Ont.	Detroit, Mich.	CNNA	
Windsor, Ont.	Detroit, Mich.	CP Rail	
Cantic, Qué.	Rouses Point, NY.	CNNA	AMTRAK
CÈcile, Qué.	Massena, NY.	CNNA	
Dixville, Qué.	Island Pond, Vt.	CNNA	
Lacolle, Qué.	Rouses Point, NY.	CP Rail	
Sutton, Qué.	Richford, Vt.	CP Rail	
St. Leonard, NB.	Van Burren, Me.	CNNA	



U.S. AND CANADIAN CUSTOMS

U.S. Customs has developed an automated manifest system (AMS). This system allows shipments to be cleared five days in advance of border arrival. These shipments must meet an established criteria. U.S. Customs mission still requires approximately five percent of freight cargo to be randomly checked. At this time, border inspections are done by customs agents although an “aggressive” dog is occasionally used to search the trains. At this time, most U.S. railroad companies rely on their customers brokers. Most brokers deliver a cargo manifest an hour before the train arrives at the border. This can slow the inspection process. Another impediment occurs if the correct documentation is not provided. Custom’s officers encourage railroad to have paperwork delivered in advance so cargo can be pre-screened and cleared.

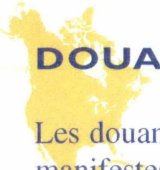
Canadian Customs is also utilizing an automated manifest system. The system is called INPARS (Inland Pre-arrival Review System). Canada includes pre-cleared U.S. documentation in its system to expedite movements. Both CN and CP utilize this system.

The preferred method of tendering documentation is through EDI. The information on the cargo is entered into the Custom’s computer. The computer program runs the list through an established criteria. When the manifest passes the criteria check, it is then released. Any cargo that does not meet the criteria is inspected. In 1996, Customs reported train clearance at border locations ran between 15 minutes and 1 1/2 hours. This delay time was wholly dependent on the manifest delivery method, delivery time and accuracy of documentation.

For additional information regarding the Customs process for clearing trains, the following agents list is provided:

Canadian Customs invoices: (312) 906-3725

United States Customs: Blaine, WA (360) 332-4645
Champlain, NY (518) 298-8333
Detroit, MI (313) 226-6061



DOUANES CANADIENNES ET AMÉRICAINES

Les douanes américaines ont élaboré l'AMS, système automatique de traitement des manifestes qui permet aux envois d'être dédouanés cinq jours avant d'arriver à la frontière s'ils répondent à certains critères. Les douanes américaines ont toujours pour mission de contrôler au hasard 5 pour 100 des chargements. À l'heure actuelle, les inspections aux postes frontière sont faites par des douaniers, qui utilisent parfois un chien « agressif » pour fouiller les trains. La plupart des compagnies de chemin de fer américaines se fient actuellement aux commissionnaires de leurs clients. La plupart des commissionnaires envoient un manifeste de marchandises une heure avant que le train n'arrive à la frontière, ce qui peut ralentir l'inspection. La circulation est aussi gênée si on ne fournit pas la bonne documentation. Les agents des douanes encouragent les compagnies de chemin de fer à leur transmettre à l'avance les documents nécessaires pour qu'ils puissent procéder à un tri préalable des chargements et à leur dédouanement.

Les douanes canadiennes utilisent aussi un système automatique de traitement des manifestes, qui porte le nom de Système d'examen intérieur avant l'arrivée (SEIA). Le Canada enregistre les documents américains de prédédouanement dans son système pour accélérer les mouvements. Le CN et le CP utilisent tous deux ce système.

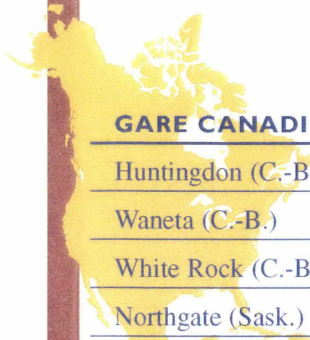
La méthode privilégiée de communication des documents est l'EDI. Les données sur les chargements sont introduites dans l'ordinateur des douanes. Le programme informatique soumet la liste des marchandises à un ensemble de critères établis. Lorsque le manifeste répond aux critères, il y a mainlevée des marchandises. Tout chargement qui ne répond pas aux critères fait l'objet d'une inspection. En 1996, les douanes ont déclaré que le dédouanement des trains aux postes frontière prenait de quinze minutes à une heure et demie. Ce retard dépendait entièrement de la méthode de livraison du manifeste, du délai de livraison et de l'exactitude de la documentation.

Pour de plus amples renseignements concernant le dédouanement des trains, voici une liste de numéros à composer :

Factures des douanes canadiennes : (312) 906-3725

Douanes américaines : Blaine (WA) (360) 332-4645
Champlain (NY) (518) 298-8333
Detroit (MI) (313) 226-6061

TRANSPORTS TRANSFRONTIÈRES



GARE CANADIENNE	GARE AMÉRICAINNE	CHEMIN DE FER	VOYAGEURS
Huntingdon (C.-B.)	Sumas (Wa.)	BNR	
Waneta (C.-B.)	Northport (Wa.)	BNR	
White Rock (C.-B.)	Blaine (Wa.)	BNR	AMTRAK
Northgate (Sask.)	Bowbells (T.-N.)	CNAN	
Emerson (Man.)	Noyes (Min.)	CNAN	
Fort Erie (Ont.)	Buffalo (NY)	CNAN	
Fort Frances (Ont.)	Rainier (Min.)	CNAN	
Niagara Falls (Ont.)	Niagara Falls (NY)	CP Rail	
Niagara Falls (Ont.)	Niagara Falls (NY)	CNAN	
Sarnia (Ont.)	Port Huron (Mich.)	CNAN	
Sault Ste-Marie (Ont.)	Sault Ste-Marie (Mich.)	CP Rail	
Welland (Ont.)	Buffalo (NY)	CP Rail	
Windsor (Ont.)	Detroit (Mich.)	CNAN	
Windsor (Ont.)	Detroit (Mich.)	CP Rail	
Cantic (Qc)	Rouses Point (NY)	CNAN	AMTRAK
Cécile (Qc)	Massena, (NY)	CNAN	
Dixville (Qc)	Island Pond (Vt.)	CNAN	
Lacolle (Qc)	Rouses Point (NY)	CP Rail	
Sutton (Qc)	Richford (Vt.)	CP Rail	
Saint-Léonard (N.-B.)	Van Burren (Me.)	CNAN	

PARTIE IV

TRANSPORTS TRANSFRONTIÈRES



CONCLUSION

En conclusion, les inspections mixtes des pratiques d'exploitation auxquelles Transports Canada et la Federal Railroad Administration ont procédé ont été une réussite d'après tous les participants. Elles n'ont pas révélé d'obstacles importants à la libre circulation de matériel ferroviaire entre le Canada et les États-Unis, mais ont vraiment favorisé un nouveau partenariat en permettant d'identifier nos homologues chargés de la sécurité ferroviaire et en leur permettant à chacun d'aborder des questions de sécurité communes. Le présent document constitue un résumé des points débattus et surveillés lors des trois inspections mixtes et indique des questions à étudier. Grâce à ce partenariat, nous avons pu cerner et étudier les questions de sécurité liées à l'exploitation des trains, à leur régulation et à la formation des employés. Les participants aux trois inspections mixtes ont fortement recommandé que TC et la FRA continuent de mener des projets mixtes et se concentrent sur les questions de sécurité d'intérêt commun.



SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL

Conclusions :

Les dispositions canadiennes concernant la santé et la sécurité au travail (SST) protègent les employés canadiens qui travaillent dans les trains au Canada. Les agents de sécurité de TC veillent à l'application de ces dispositions. Les inspecteurs de sécurité de la FRA jouent un rôle semblable aux États-Unis, mais se partagent certaines des fonctions particulières selon leurs spécialités.

Observation

Cela n'entrave pas la circulation des trains de voyageurs et de marchandises entre le Canada et les États-Unis.

tendances de la sécurité. Ils exigent aussi que les chemins de fer les avisent par écrit des mesures correctives qu'ils ont prises pour résoudre des problèmes de sécurité.

Les politiques de conformité de TC et de la FRA présentent certaines différences fondamentales. La FRA peut demander l'imposition d'amendes administratives et de sanctions pénales, des ordres d'exécution et la disqualification d'employés; alors que TC compte le plus possible sur l'observation volontaire de la loi tout en pouvant donner des ordres en vertu de l'article 31 de la Loi sur la sécurité ferroviaire et poursuivre finalement les contrevenants.

Observation

Cela n'empêche pas la circulation des trains de voyageurs et de marchandises entre le Canada et les États-Unis.



FORMULES D'INSPECTION ET POLITIQUES DE CONFORMITÉ

Conclusions :

Les inspections de TC et de la FRA, ainsi que les écritures nécessaires pour consigner les conclusions de ces inspections, produisent des renseignements semblables. Les deux organismes mémorisent les renseignements recueillis lors des inspections dans un ordinateur qui leur sert à déterminer les



CONTRÔLEURS DE LA CIRCULATION FERROVIAIRE ET RÉGULATEURS DE TRAIN

Conclusions :

Dans plusieurs activités transfrontières, on a déterminé que les contrôleurs canadiens de la circulation ferroviaire contrôlaient le mouvement de matériel ferroviaire aux États-Unis.

Recommandation

Cet arrangement n'entrave pas la circulation des trains de voyageurs et de marchandises entre le Canada et les États-Unis. Les CCF canadiens ne sont soumis ni à des tests de dépistage d'alcool et de drogues ni à une limitation des heures de service. Il faudrait étudier ces questions.



DOCUMENTATION ET FORMATION DES CONVOIS

Conclusions :

La documentation et la formation des convois au Canada et aux États-Unis ont fait l'objet d'un examen et se sont avérées très semblables. Elles ont évolué suivant un cours semblable. En raison des étroites relations qui unissent les chemins de fer et de la nécessité d'échanger du trafic marchandises avec efficacité, elles sont presque identiques.

Observation

La documentation et la formation des convois n'entravent pas la circulation des trains de voyageurs et de marchandises entre le Canada et les États-Unis.



CONTRÔLE DE L'ABUS D'ALCOOL ET DE DROGUES

Conclusions :

Les équipes américaines qui travaillent aux États-Unis sont soumises au règlement américain sur l'abus d'alcool et de drogues. Le Canada n'a pas de règlement fédéral sur le dépistage d'alcool et de drogues. Le gouvernement américain a accepté de soustraire les équipes canadiennes qui parcouraient de courtes distances aux États-Unis à l'application du programme américain, exception faite du test toxicologique postérieur à un accident et du test de dépistage exigé pour un motif valable. Pendant qu'elles travaillent au Canada, les équipes américaines ne sont pas soumises aux politiques américaines de dépistage de drogues.

Observation

Cette exigence n'entrave pas la circulation des trains de voyageurs et de marchandises entre le Canada et les États-Unis. Il faudra discuter des tests de dépistage d'alcool et de drogues à l'échelle nationale.



HEURES DE SERVICE

Conclusions :

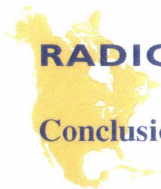
Les équipes des trains de voyageurs (Amtrak) et de marchandises qui proviennent des États-Unis, entrent au Canada et retournent ensuite aux États-Unis se conforment à la Hours of Service Law américaine. Les employés des chemins de fer américains qui vivent et travaillent au Canada se conforment à l'arrêté canadien sur les heures de service maximales daté d'août 1993. Les équipes américaines qui entrent au Canada ne sont pas soumises à la loi américaine précitée, mais plutôt à l'arrêté canadien, qui s'applique aux employés des chemins de fer et des pays étrangers qui travaillent au Canada. Les exigences canadiennes et américaines relatives aux heures de service sont de nature semblable, mais présentent quelques différences. Par exemple, la Hours of Service Law des États-Unis permet à l'équipe d'un train d'assurer douze heures de service visé de suite en vingt-quatre heures ou d'accumuler douze heures de service ininterrompu en vingt-quatre heures. L'arrêté canadien limite les heures de service à douze heures par poste et à seize heures en service de trains de travaux ou en cas d'urgence. La Règle concernant la période de repos obligatoire du Canada prévoit ce qui suit :

- a) Les employés itinérants qui quittent le service après avoir été en service pendant plus de dix heures ne seront pas tenus de travailler de nouveau en service visé pendant au moins huit heures et ne seront pas rappelés au cours des six heures — au moins — suivant l'heure de la fin de leur service.

- b) Les employés itinérants qui quittent le service à leur gare de détachement après avoir été en service pendant moins de dix heures et qui sont rappelés en service visé dans les trois heures suivant la fin de leur service sont réputés avoir effectué de manière consécutive les heures totales du service pour les deux trajets.

Recommandation

Cette exigence n'entrave pas la circulation des trains de voyageurs et de marchandises entre le Canada et les États-Unis. Cependant, en raison de l'importance accordée aux accidents reliés à la fatigue, il faudrait étudier les différences entre les exigences canadiennes et américaines relatives aux heures de service pour déterminer si elles influent sur la sécurité ferroviaire.



RADIOCOMMUNICATIONS

Conclusions :

Les normes radioélectriques et les procédures de radiocommunication canadiennes et américaines ont un contenu semblable. Pendant la surveillance des procédures de radiocommunication, les employés ont satisfait aux exigences.

Recommandation

Il faudrait élaborer des procédures de radiocommunication universelles pour aider à simplifier les exigences des deux pays.

RAPPORT SUR LES INSPECTIONS MIXTES DE L'EXPLOITATION FERROVIAIRE

CONCLUSIONS DES INSPECTIONS MIXTES

PRATIQUES ET MÉTHODES D'EXPLOITATION

Conclusions :

Il y a de nombreux points où les équipes canadiennes et américaines échangent du trafic marchandises. Les autorisations de circuler sur la voie principale des deux pays se ressemblent, la seule différence relevée étant une différence de terminologie (les États-Unis parlent de track warrant, alors que le Canada parle d'OCS clearance [feuille de libération ROV]). Les membres des équipes des trains étaient régis par le General Code of Operating Rules (GCOR) ou le règlement du Northeast Operating Rules Advisory Committee (NORAC) aux États-Unis et par le Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada (REF) après avoir franchi la frontière canadienne. On a déterminé que les agents de train canadiens et américains qui participent aux activités transfrontières reçoivent une formation sur les règlements des deux pays.

Observation

Les règlements d'exploitation se ressemblent et n'entravent pas la circulation des trains de voyageurs et de marchandises entre les deux pays.

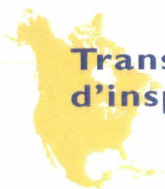
COMPÉTENCE DES ÉQUIPES

Conclusions :

Les équipes américaines qui travaillent au Canada doivent satisfaire aux exigences de la partie 217.11 du titre 49 du CFR relatives à la compétence. Aux termes de cette partie, pour s'assurer que ses employés dont les activités sont régies par son règlement d'exploitation comprennent ce dernier, le chemin de fer auquel cette partie s'applique doit leur enseigner à chacun le sens de ce règlement et la manière de l'appliquer, suivant un programme écrit conservé à son siège de réseau et à ses sièges divisionnaires où l'employé reçoit cet enseignement. Les équipes américaines doivent toutes avoir reçu une formation sur le REF et être nanties de documents qui le confirment.

Recommandation

Cette exigence n'entrave pas la circulation des trains de voyageurs et de marchandises entre le Canada et les États-Unis. Il faudrait toutefois surveiller les cheminots pour assurer la compétence et la formation voulues.



Transports transfrontières qui ont fait l'objet d'inspections mixtes

**No 1. De Seattle (Washington) à Vancouver (C.-B.)
Région 8 de la FRA et Région du Pacifique de TC
(du 22 au 26 avril 1996)**

**No 2. De Detroit (Michigan) à Windsor (Ontario)
Région 4 de la FRA et Région de l'Ontario de TC
(du 21 au 25 octobre 1996)**

**No 3. De Rouses Point (New York) à Montréal (Québec)
Région 1 de la FRA et Région du Québec de TC
(du 13 au 17 janvier 1997)**

MEMBRES DES ÉQUIPES

Pour maintenir la cohérence et l'uniformité du projet à l'échelle nationale ainsi qu'évaluer les conclusions régionales, l'équipe du projet se composait de coordonnateurs nationaux provenant de l'Exploitation de la Sécurité ferroviaire et du service de l'exploitation de la FRA.

Coordonnateurs nationaux

FRA des États-Unis

Ed English, directeur
Office of Safety Assurance,

Deborah Spurgeon
Facilitatrice nationale du projet

TC du Canada

Don Pulciani, directeur
Exploitation,
Sécurité ferroviaire

Peter Birtwistle
Facilitateur national du projet
Chef, Santé, Sûreté et Sécurité

Coordonnateurs régionaux

Entre Seattle et Vancouver

Représentant de la FRA : Mark Daniels
Spécialiste des pratiques d'exploitation
Vancouver (Washington)
membres de l'équipe : Rich Pennisi,
Darryl Morrow

Représentant de TC : Allan Bartlett
Chef intérimaire, Exploitation et Matériel
New Westminster (C.-B.)
membre de l'équipe : Lloyd Trainor

Entre Detroit et Windsor

Représentant de la FRA : Jeff Leaman
Spécialiste des pratiques d'exploitation
Detroit (Michigan)
membres de l'équipe : Bill Spry,
John Yeager

Représentant de TC : Mark Miller
Chef intérimaire, Exploitation
Toronto (Ontario)
membres de l'équipe : Linda Hoffman,
Ray McNeeley,
Mario Péloquin

Entre Rouses Point et Montréal

Représentant de la FRA : Dennis Bowman
Spécialiste intérimaire des pratiques d'exploitation
Buffalo (NY)
membres de l'équipe : Les Fiorenzo,
Arlan Freeman,
Richard Rusnak

Représentant de TC : Ray Robitaille
Chef, Exploitation et équipement
Montréal (Québec)
membres de l'équipe : Monique Blais,
André Sauvé



MÉTHODOLOGIE

Ce projet mixte comprenait, entre autres, les fonctions suivantes :

1. Cerner les régimes de réglementation des deux pays, y compris la façon dont l'un et l'autre pays abordent les questions d'inobservation de la loi, en notant les différences existant au niveau des règlements et des pratiques d'exploitation, de la compétence des équipes, des heures de service, des procédures de radiocommunication, des autorisations de circuler (CCF ou régulateurs), de la composition et de la formation des convois, de la consommation de substances intoxicantes, ainsi que de la santé et de la sécurité au travail.
2. Déterminer les méthodes et pratiques de travail de surveillance de chaque corps d'inspecteurs en notant les différences, des exemples de formules de rapport et les approches adoptées au niveau de l'application de la loi.
3. Des séances d'information préalables, des séances de compte rendu et des visites sur place pour l'équipe du projet, y compris un aperçu des modes d'inspection et de consignation des résultats.
4. Chaque groupe a procédé à sa propre inspection, comparé les résultats, noté les différences et présenté son rapport au chemin de fer de la manière habituelle.
5. Chaque coordonnateur régional était chargé de rendre compte des inspections, de renseigner ses homologues et de présenter un rapport écrit au coordonnateur national de son pays.
6. Les coordonnateurs nationaux étaient chargés de faire la synthèse des résultats régionaux et de mettre ensemble la dernière main à un rapport sur les conclusions du projet et leurs recommandations, le cas échéant.
7. Lorsque l'occasion s'est présentée, chaque opération de surveillance a englobé tant des trains de voyageurs que des trains de marchandises.
8. La présence de matériel de sécurité conforme aux normes du chemin de fer inspecté était l'exigence minimale de chacun des participants à ce projet canado-américain. Les coordonnateurs régionaux des deux pays ont défini le matériel nécessaire et en ont informé tous les membres des équipes.

PROJET CANADA-ÉTATS-UNIS

D'INSPECTION MIXTE DE L'EXPLOITATION

CONTEXTE

La Federal Railroad Administration (FRA) et Transports Canada (TC) ont entrepris un projet mixte pour évaluer l'incidence que les différences existant dans la réglementation et l'exploitation des chemins de fer pouvaient avoir sur l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA). Ils ont d'abord tenu des séances d'information pour exposer les objectifs du projet, les relations organisationnelles entre les deux organismes et les politiques du Canada et des États-Unis concernant le respect de la loi par les chemins de fer. Les douanes américaines ont aussi fourni des renseignements sur les inspections faites à la frontière internationale et l'incidence qu'elles pouvaient avoir sur l'entrée de trains de voyageurs et de marchandises aux États-Unis. Les douanes ont notamment traité des initiatives qui visent à accroître le rendement des inspections et à réduire le retard des trains.

Après la première séance d'information, les fonctionnaires de TC et de la FRA chargés de la coordination nationale du projet ont organisé des équipes pour commencer les observations et les inspections qui faisaient partie du projet d'inspection mixte de l'exploitation. Ces équipes ont commencé à procéder à des inspections mixtes des activités

transfrontières à certains endroits. Elles ont concentré leurs inspections sur les différences d'exploitation et de réglementation, ainsi que sur l'incidence que ces dernières pouvaient avoir sur la circulation nord-sud de trains de voyageurs et de marchandises.

OBJECTIFS

L'Exploitation de la Sécurité ferroviaire de Transports Canada (TC) et la Federal Railroad Administration du Department of Transportation des États-Unis (FRA) ont convenu d'entreprendre des inspections mixtes du travail d'équipes de train canadiennes et américaines affectées à trois dessertes transfrontières prédéterminées. Ce projet vise à favoriser de bonnes relations de travail entre les deux organismes, à leur faire mieux comprendre la politique de conformité et le régime de réglementation fédéral de l'autre pays et à évaluer l'incidence que les différences entre les règlements d'exploitation pourraient avoir sur la libre circulation des produits et services entre les deux pays prévue par l'ALENA.



3

PARTIE III

PROJET CANADA-ÉTATS-UNIS D'INSPECTION MIXTE DE L'EXPLOITATION

	Exigences réglementaires des États-Unis	Exigences réglementaires du Canada	Suivi nécessaire
21)	PARTIE 221 Signaux de queue PARTIE 221.13 Le dispositif doit continuellement clignoter ou être allumé entre une heure avant le coucher du soleil et une heure après le lever du soleil, à l'exception des dispositifs à cellule photo-électrique.	Communication bidirectionnelle pour déclencher un freinage d'urgence à partir de la queue du train. Les trains doivent présenter en queue un feu rouge ou une plaque réflectorisée. Les mouvements de transfert (entre des triages, sur la voie principale) peuvent s'effectuer sans qu'un signal rouge ne soit présenté à l'arrière.	S'assurer que les chemins de fer connaissent les exigences des deux pays et y satisfont.
22)	PARTIE 225 Rapports d'accident et d'incident	Aucune TC recourt aux dispositions prises par le BST, qui l'informe des accidents et des incidents.	Réunion pour établir des critères de déclaration d'accident et d'incident pour chaque pays *.
* Les exigences du BST ne ressemblent peut-être pas à celles de la FRA.			
23)	PARTIE 228 Heures de service Cette partie s'applique à tous les employés engagés dans la marche des trains. - Maximum de douze heures de service continu. - Repos de huit heures si l'employé a été de service moins de douze heures et n'a pas eu quatre heures de repos dans les vingt-quatre heures précédentes. - Repos de dix heures si l'employé a été de service durant douze heures. - Les régulateurs ne peuvent travailler plus de neuf heures en vingt-quatre heures.	Les exigences ne s'appliquent qu'aux employés itinérants. Maximum de douze heures de suite par période de service et de dix-huit heures en vingt-quatre heures. Repos de huit heures si l'employé a été de service plus de dix heures (service visé seulement). Les huit heures de repos comprennent le délai d'appel de deux heures (6 heures de repos complet + délai d'appel de 2 heures).	TC et la FRA devraient évaluer ensemble les conclusions des études sur la fatigue et coordonner leurs efforts pour déterminer s'il est nécessaire de modifier des règlements**.
** Les employés engagés dans un service de train ne sont pas tous visés au Canada. Les temps de repos diffèrent. Les heures de service maximales diffèrent d'un pays à l'autre.			
	228.9 228.11 Registres des heures 228.17 de service 228.19		
24)	PARTIE 240 Compétence et certificat de mécanicien de locomotive • Contrôle annuel du rendement opérationnel dans le train • Précision de la compétence sur le certificat Programme officiel de familiarisation avec la route	CCT 1987-3 (normes de compétence minimales) Ces normes précisent la formation minimale que les chemins de fer doivent offrir. Il ne s'agit toutefois pas de la délivrance de certificats au sens où l'entendent les États-Unis.	Le Canada devrait reconnaître officiellement les certificats américains***.
*** Le règlement canadien ne prévoit pas la délivrance de certificats ni des activités comme un contrôle dans le train ou une familiarisation avec la route. Au Canada, les chemins de fer n'ont pas d'exigences réglementées, mais ont établi des programmes semblables.			

	Exigences réglementaires des États-Unis	Exigences réglementaires du Canada	Suivi nécessaire
15)	PARTIE 218.37 Protection par signaleur L'équipe d'un train roulant à la moitié de la vitesse maximale autorisée doit laisser tomber des torches à des intervalles ne dépassant pas leur temps de combustion. Les deux pays prévoient des distances de protection différentes.	Règle 99 du REF Si un train risque d'être rattrapé, il faut laisser tomber des torches à des intervalles égaux à la moitié de leur temps de combustion.	Formation
16)	PARTIE 218.39 Manœuvres par gravité	Aucune	Aucun
17)	PARTIE 218, sous-partie D Interdiction d'altérer les dispositifs de sécurité.		Formation pour les équipes canadiennes*.
* Au Canada, les chemins de fer ont établi volontairement leurs propres politiques.			
18)	PARTIE 218, sous-partie E Protection des voitures-dortoirs PARTIE 218.73 Signal blanc « Occupied Camp Cars » PARTIE 218.75 Aiguillage cadencé et cramponné pour qu'aucun mouvement ne s'engage sur la voie où se trouvent les voitures-dortoirs.	Règlement sur les wagons de matériel de service CCT 1986-9 Rail (à l'étude dans le cadre de l'examen de la réglementation par TC)	Formation
19)	PARTIE 219 Contrôle de l'abus d'alcool et de drogues	Règle G du REF En vertu du Code criminel, l'agent de la paix peut faire subir un alcootest aux cheminots qui conduisent ou déplacent du matériel.	Les États-Unis doivent exprimer leurs attentes aux chemins de fer canadiens en ce qui concerne les tests positifs et les refus dans le cadre du programme américain de tests de dépistage**.
** Les CCF installés au Canada qui contrôlent des mouvements aux États-Unis n'ont pas à se soumettre à ces tests.			
20)	PARTIE 220 Procédures de radiocommunication	Règlement sur les radiocommunications ferroviaires	Il convient de rechercher l'harmonisation dans la mesure du possible.

	Exigences réglementaires des États-Unis	Exigences réglementaires du Canada	Suivi nécessaire
10)	PARTIE 218.29 Autres méthodes de protection. Protection par signaux bleus et dérailleur.	Règle 26.1 du REF Travaux de réparation urgents — Le mécanicien de locomotive doit veiller à ce qu'aucun mouvement ne soit fait ni les freins du train serrés ou desserrés.	S'assurer par une surveillance des classes sur les règlements que les chemins de fer enseignent bien aux employés itinérants comment les règles s'appliquent dans les pays où ils travaillent*.
* Les équipes américaines qui travaillent au Canada ne savent peut-être pas que les préposés à l'entretien peuvent effectuer des travaux sur leur train sans que des drapeaux bleus ne les protègent.			
11)	PARTIE 218.30 Aiguillages télécommandés. L'aiguilleur doit cadenasser l'aiguillage. Il doit conserver un enregistrement écrit pendant quinze jours.		Formation (des équipes américaines)
12)	PARTIE 218, sous-partie C Protection des trains et des locomotives		Formation (des équipes américaines)
13)	PARTIE 218.35 Zone de triage Les trains des classes désignées doivent libérer la voie avant le moment où d'autres trains d'une classe désignée sont censés quitter la gare la plus rapprochée pour laquelle une heure est indiquée. La vitesse est limitée à 20 mi/h. Les circulations à contre-voie doivent être autorisées et protégées.	Règle 93 du REF NE S'APPLIQUE PAS EN CCC Les trains doivent libérer la voie au moins cinq minutes avant le moment où un train de première ou deuxième classe est censé quitter la gare la plus rapprochée pour laquelle une heure est indiquée. Ils doivent marcher à vitesse réduite (arrêt en deçà de la moitié de la distance de visibilité, aucune limitation de la vitesse). En voie multiple, chaque train ou locomotive circulant à contre- voie doit observer la vitesse réduite.	Formation**
** Les équipes des deux pays doivent satisfaire à des exigences différentes en ce qui concerne les délais de libération de la voie, la vitesse de marche...			
14)		Règle 94 du REF (zone de marche pru- dente) NON APPLICABLE EN CCC Les trains doivent libérer la voie au moins cinq minutes avant le moment où un train de première ou deuxième classe est censé quitter la gare la plus rap- prochée pour laquelle une heure est indiquée. Ils doivent observer la vitesse de marche prudente (arrêt en deçà de la moitié de la distance de visibilité d'un matériel roulant ou d'un véhicule d'entre- tien) — en voie multiple, tous les trains doivent observer la marche prudente.	Formation***
*** Il n'y a pas de zone de marche prudente aux États-Unis.			

	Exigences réglementaires des États-Unis	Exigences réglementaires du Canada	Suivi nécessaire
5)	PARTIE 218 Pratiques d'exploitation ferroviaire (généralités). Exigences minimales.	Le règlement est un minimum, les chemins de fer peuvent donner des instructions spéciales si elles sont plus contraignantes que le règlement lui-même.	Aucun
6)	PARTIE 218.21 Protection des ouvriers par signaux bleus. Elle éloigne tous les mouvements des ouvriers protégés. Les autres mouvements ne peuvent s'engager sur la voie protégée.	Règle 26 du REF Les drapeaux bleus sont placés aux deux extrémités du matériel protégé. Il est interdit de placer des wagons de manière à gêner la vue de ces drapeaux. Il est permis de circuler sur la même voie ferrée.	S'assurer par une surveillance des classes sur les règlements que les chemins de fer enseignent bien aux employés comment la règle s'applique dans les pays où ils travaillent*.
* Les équipes doivent être bien informées des deux façons différentes d'appliquer la règle de protection par drapeaux bleus, différence qui pourrait mettre en danger les employés qui effectuent des travaux sur du matériel.			
7)	PARTIE 218.22 Employés remplaçants. Ces employés peuvent être chargés de faire office de membre de l'équipe d'un train.		Non
8)	PARTIE 218.25 Ouvriers sur la voie principale Signal bleu présenté aux deux extrémités du matériel. Si une ou des locomotives sont attelées, le signal bleu est fixé en un point très visible à la locomotive de tête.	Règle 26 du REF Drapeaux bleus présentés aux deux extrémités du matériel. Règle 26.1 du REF (travaux de réparation urgents) Aucun drapeau bleu n'est nécessaire si le mécanicien de locomotive est à bord et veille à ce qu'aucun mouvement ne soit fait ni les freins serrés ou desserrés.	S'assurer par une surveillance des classes sur les règlements que les chemins de fer enseignent bien aux employés itinérants comment les règles s'appliquent dans les pays où ils travaillent**.
** Il se peut que les équipes américaines ne connaissent pas la disposition de la règle 26.1 du REF selon laquelle il n'est pas nécessaire de placer de drapeaux bleus.			
9)	PARTIE 218.27 Ouvriers sur une voie autre que la voie principale. Il faut présenter un signal bleu sur chaque aiguillage à manoeuvre manuelle, orienter ce dernier de manière à empêcher un mouvement vers le matériel et le cadennasser. Les aiguillages télécommandés peuvent être orientés par l'aiguilleur de manière à éloigner les mouvements du matériel, et le levier, bouton ou autre dispositif de commande doit être cadennassé.	Règle 26 du REF Il faut présenter un drapeau bleu, ainsi qu'un feu bleu lorsque les signaux de jour ne peuvent être vus.	S'assurer par une surveillance des classes sur les règlements que les chemins de fer enseignent bien aux employés itinérants comment les règles s'appliquent dans les pays où ils travaillent***.
*** Le Canada n'exige pas qu'on bloque la voie touchée. Les équipes américaines ne connaissent peut-être pas bien les exigences de la règle 26 du REF.			



ANALYSE COMPARATIVE

des RÈGLEMENTS RESPECTIFS

Pratiques d'exploitation

Nota : La PARTIE mentionnée ci-après dans la colonne des exigences réglementaires des États-Unis renvoie à des articles du titre 49 du Code of Federal Regulations (CFR).

	Exigences réglementaires des États-Unis	Exigences réglementaires du Canada	Suivi nécessaire
1)	PARTIE 217 Un règlement général d'exploitation est publié. Les chemins de fer ajoutent leurs propres instructions spéciales.	Le REF s'applique à tous les chemins de fer sous réglementation fédérale. Ils adoptent leurs propres IGE et instructions spéciales.	Aucun
2)	PARTIE 217.7 Dépôt des règlements d'exploitation et tenue de dossiers. La plupart des chemins de fer américains déposent leurs règlements d'exploitation, leurs indicateurs et leurs instructions spéciales auprès de la FRA.	Article 20 de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Les règles sont toutes soumises au ministre des Transports et approuvées par lui. Les chemins de fer n'ont pas à les présenter après l'approbation, car le Ministre les a déjà.	Aucun
3)	PARTIE 217.9 Programme d'essais en exploitation et d'inspections de l'exploitation; tenue de dossiers. Les chemins de fer visés doivent procéder aux essais et aux inspections conformément à un programme écrit. Ils doivent conserver leurs dossiers durant trois années civiles.	*	Les deux pays devraient assurer la réalisation d'examen des dossiers et un échange de renseignements.
* Les chemins de fer canadiens tiennent des données sur les employés pour leurs propres fins, et non en raison d'exigences réglementaires.			
4)	PARTIE 217.11 Programme d'enseignement des règlements d'exploitation; tenue de dossiers. Les chemins de fer doivent enseigner les règlements d'exploitation à leurs employés conformément à leur propre programme et noter le programme réalisé.	CCT 1987-3 (normes de compétence minimales) Les employés itinérants doivent subir un nouvel examen tous les trois ans (au minimum), et les résultats, être versés au dossier de l'employé. Matériel de formation déposé auprès de Transports Canada. Le nombre d'employés qui ont subi l'examen et le nombre d'échecs et de réussites sont aussi communiqués à TC.	Aucun

PARTIE II

ANALYSE COMPARATIVE



Compétence des mécaniciens de locomotive

Aux États-Unis, la délivrance de certificats de mécanicien de locomotive est prévue dans la partie 240 du titre 49 du CFR.

Au Canada, le Règlement concernant les normes de compétence minimales des mécaniciens de locomotive, des mécaniciens de manœuvre, des chefs de train et des contremaîtres de triage précise la formation nécessaire pour occuper ces divers postes.

Les États-Unis exigent un contrôle annuel du rendement opérationnel dans le train et un programme officiel de familiarisation avec la route. Au Canada, les chemins de fer établissent leur propre programme de réexamen suivant les dispositions du Règlement.

À noter que la partie 240.227 du titre 49 du CFR prévoit déjà l'acceptation des titres de compétence canadiens des mécaniciens de locomotive canadiens qui travaillent aux États-Unis, mais il n'y a pas de processus officiel pour reconnaître les certificats américains au Canada.

Recommandation

Comme la partie 240.227 du titre 49 du CFR le prévoit dans le cas des équipes canadiennes qui travaillent sur le sol américain, le Canada devrait appliquer une politique équivalente et accepter le certificat américain des mécaniciens de locomotive américains qui travaillent sur son sol.

de travail (moment de la journée, repos antérieur à l'arrivée au travail, amélioration des données des listes du mouvement des trains pour établir les heures de départ avec plus de précision) et le mode de vie des employés.

De nombreux chemins de fer nord-américains étudient actuellement les recommandations suivantes de l'étude sur la vigilance de leurs équipes :

- 1) Établissement des horaires de travail. Adoption de systèmes qui permettent d'offrir des horaires de travail réguliers et prévisibles aux agents de train. Le travail par postes plutôt que l'affectation d'équipes à un train particulier en est un exemple, mais l'étude a reconnu que ces équipes ne conviendraient peut-être pas dans toutes les circonstances.
- 2) Mise en oeuvre de stratégies de sommeil dans tout le réseau. Il convient d'élaborer des politiques qui permettent aux employés de faire une sieste en cours et en fin de route pour retrouver leur vigilance. Il faudrait faciliter la sieste à bord en installant des fauteuils inclinables dans la cabine des nouvelles locomotives et, au fur et à mesure du remplacement des fauteuils, dans les véhicules actuels.
- 3) Amélioration des cabines. Insonorisation de la cabine et installation d'un casque d'écoute de système audio de cabine de locomotive pour chaque membre de l'équipe de train.

- 4) Amélioration des installations de repos. Modification des centres d'hébergement et choix de chambres d'hôtel qui facilitent le sommeil.
- 5) Extension du programme de formation à un mode de vie pour y englober les membres de la famille et un suivi régulier.

Nous nous attendons à ce que les promoteurs de l'étude fassent des recommandations d'après leurs conclusions. Les deux ministères continueront d'échanger des renseignements sur ces études et, ce qui importe davantage, sur les mesures envisagées pour régler les questions de fatigue.

Les agents de train doivent satisfaire aux exigences réglementaires du pays d'accueil.

Recommandation

1. TC et la FRA devraient évaluer ensemble les conclusions des diverses études sur les facteurs humains et la fatigue ou la vigilance, ainsi que coordonner leurs efforts pour déterminer s'il convient de modifier des règlements.
2. TC et la FRA devraient étudier ensemble le problème possible d'une extension des heures de service des équipes américaines qui entrent au Canada.

- ii) envoient des ordres concernant les mouvements ferroviaires, en rendent compte, en transmettent, en reçoivent ou en donnent par télégraphe, téléphone, radio ou tout autre dispositif électrique ou mécanique;
- iii) sont occupées à installer, à réparer ou à entretenir des systèmes de signalisation.

Au Canada, l'expression service visé se rapporte à la Règle concernant la période de repos obligatoire, où elle est définie comme étant un service de ligne non assigné. Les équipes qui sont régulièrement affectées à un train et les employés qui n'effectuent pas un service de ligne ne sont pas visés par cette règle.

TC et la FRA ont des exigences différentes en ce qui concerne la période de repos obligatoire et les heures de service. Aux États-Unis, ces exigences sont imposées par une loi du Congrès. Au Canada, la Règle concernant la période de repos obligatoire du personnel itinérant travaillant en service visé est une règle déposée en vertu de l'article 20 de la Loi sur la sécurité ferroviaire, et les heures de service maximales sont actuellement prévues par un arrêté pris en vertu de l'article 31 de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Au Canada, l'arrêté sur les heures de service maximales ne s'applique qu'aux employés itinérants. Aux États-Unis, les lois sur les heures de service s'appliquent à tous les employés engagés dans la marche des trains. Au Canada, les employés itinérants peuvent travailler jusqu'à douze heures de suite par période de service et ne

doivent pas travailler plus de dix-huit heures en vingt-quatre heures. Aux États-Unis, les employés ne peuvent travailler plus de douze heures en vingt-quatre heures, à moins d'avoir eu huit heures de repos de suite.

Les agents de train américains visés par les lois sur les heures de service doivent avoir dix heures de repos après douze heures de service continu. Il faut accorder huit heures de repos à tous les employés américains qui ont effectué un service visé durant au plus onze heures et cinquante-neuf minutes.

Au Canada, tout employé en service visé (membre de l'équipe d'un train) qui travaille plus de dix heures doit prendre huit heures de repos, mais peut être appelé après six heures (les deux heures suivant l'appel comptent toujours pour des heures de repos).

On a craint que les équipes américaines entrant au Canada ne travaillent jusqu'à dix-huit heures et ne dépassent ainsi la limite de douze heures fixée par les États-Unis. TC et la FRA procéderont à des inspections sur le terrain afin de déterminer si un problème se pose.

Le Canada et les États-Unis (le gouvernement et l'industrie) se livrent actuellement à des études scientifiques des questions de fatigue, y compris l'incidence du rythme circadien sur la vigilance des agents de train. Ces études ont permis de cerner plusieurs facteurs qui passent pour contribuer tout autant à la fatigue des équipes que la durée effective du travail. Parmi ces facteurs, il y a l'établissement des horaires

différence, c'est qu'aux États-Unis, il y a un montant minimal de 6 500 \$ et certains accidents et incidents qui n'ont pas à être signalés et sur lesquels les chemins de fer doivent tenir des statistiques pour les soumettre à l'analyse de la FRA.

Recommandation

Établir une procédure et des critères pour la déclaration des accidents et des incidents mettant en cause une équipe étrangère, pour qu'ils soient communiqués à l'autre pays. Il faudrait songer à utiliser le courrier électronique dans ce processus.

Santé et sécurité au travail

En 1984, la partie du Code canadien du travail relative à la santé et à la sécurité au travail (SST) s'est étendue à tous les employés relevant de la compétence fédérale, y compris ceux des transports aériens, maritimes et ferroviaires. Ce changement visait à assurer les mêmes droits à la SST à tous les travailleurs de compétence fédérale. Le Code est la source de droits et de devoirs fondamentaux et établit un cadre général pour l'élaboration et l'application de normes fédérales de SST. Actuellement, les ministères du Travail et des Transports sont tous deux chargés d'administrer le programme de SST dans l'industrie ferroviaire au nom du ministre du Travail. Aux termes d'une entente officielle, TC est chargé de contrôler la protection, sur le plan de la SST, des employés qui travaillent dans les trains, tandis que Travail Canada s'occupe du

reste de l'industrie ferroviaire. À noter que la protection des droits à la SST que le Code accorde aux employés canadiens suit ces derniers partout où ils travaillent pour le compte de leur employeur.

Aux États-Unis, les deux organismes qui s'occupent de la question appliquent séparément leurs propres règlements, mais entretiennent d'étroites relations de travail pour s'assurer que les deux programmes englobent toute l'industrie. En général, l'Occupational Safety and Health Administration est chargée d'appliquer les règles de SST dans l'industrie ferroviaire, à moins que la FRA n'ait pris un règlement particulier.

Les agents de train doivent satisfaire aux exigences réglementaires de leur propre pays.

Heures de service

Les deux pays ont des exigences en ce qui concerne les heures de service, mais il y a plusieurs différences. Les lois ou les exigences réglementaires s'appliquent dans les deux pays aux employés en service visé.

Aux États-Unis, les employés en service visé sont définis par la loi comme étant les personnes employées par le chemin de fer qui :

- i) s'occupent vraiment de la marche d'un train ou y sont vraiment engagées, y compris les personnes qui remplissent les fonctions de mécanicien de manœuvre;

Les « trains » canadiens, au sens du REF, qui circulent sur les lignes principales doivent tous être équipés d'une unité de queue de train à communication bidirectionnelle. Depuis le 1er juillet 1997, les trains qui circulent aux États-Unis à plus de 30 mi/h doivent être équipés d'une unité de queue de train armée à communication bidirectionnelle. Les chemins de fer américains l'éprouvent pour s'assurer qu'il fonctionne bien. Ils en confirment l'essai en apposant une fiche indiquant la date, l'heure et le lieu de l'essai sur la locomotive.

Recommandation

La formation sur les divergences des règlements devrait être mise en œuvre et contrôlée.

Rapports d'accident et d'incident

Au Canada, les règles de déclaration des accidents et des incidents figurent dans le règlement du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (généralement connu sous le nom de Bureau de la sécurité des transports du Canada [BST]). À noter que ce règlement ne fixe pas de montant minimal pour la déclaration des accidents et des incidents. Le gouvernement canadien a pour principe de ne pas obliger une industrie à présenter des rapports à plus d'un organisme gouvernemental, aussi les premiers rapports sont-ils faits au BST,

qui les transmet à TC pour l'analyse des risques et la prise des mesures nécessaires. TC et le BST élaborent actuellement des bases de données sur les accidents et les incidents à signaler pour en noter les causes et constater les tendances.

Les États-Unis exigent que tous les chemins de fer présentent des rapports d'accidents ou d'incidents mensuels, sauf les chemins de fer dont l'activité ne dépasse pas les limites d'une installation industrielle et les exploitants des chemins de fer rapides urbains qui ne sont pas reliés à un réseau ferré général. Ces rapports visent à fournir à la FRA des renseignements exacts sur les risques et les dangers que présentent les chemins de fer du pays. Elle a établi une base de données fondée sur ces rapports pour remplir ses fonctions en matière de réglementation et définir les tendances pour élaborer des programmes d'élimination des dangers et de réduction des risques axés sur la prévention des blessures et des accidents ferroviaires.

En ce qui concerne leur déclaration, les accidents et les incidents se divisent en trois groupes principaux : ceux de passage à niveau, ceux de matériel ferroviaire et ceux qui ont fait des morts ou des blessés ou qui ont causé une maladie professionnelle. Le montant minimal fixé pour la déclaration d'accidents ou d'incidents est maintenant de 6 500 \$, mais est examiné et rajusté périodiquement. Les montants minimaux sont tous précisés dans la partie 225.19 du titre 49 du CFR.

La majeure partie des exigences des deux pays se ressemblent. La principale

participation des deux pays aux travaux de ce comité leur a permis de mieux comprendre les règles l'un de l'autre. De plus, ce comité est parvenu à un consensus sur les modifications proposées qui réduira au minimum les différences qui existent actuellement entre les procédures de radiocommunication des deux pays. Les États-Unis, par exemple, n'exigeront plus l'utilisation d'un alphabet phonétique, ce qui correspondra au règlement canadien actuel.

TC et la FRA partagent un protocole radio et des méthodes d'identification semblables. Les façons de commencer une transmission, de la recevoir et d'y mettre fin sont aussi semblables. Les deux pays appliquent des règles concernant l'indication de l'attente d'une réponse et la fin d'une communication pour que l'appelant, l'appelé et les employés écoutant la radio sachent qu'une communication est terminée. Les deux pays ont exigé que les appels d'urgence aient priorité sur toutes les autres transmissions radio.

La FRA a proposé des modifications qui imposent en général un système de radiocommunication et un système de communications d'urgence aux chemins de fer exerçant leur activité aux États-Unis. Elles permettent aussi d'utiliser la communication sans fil.

Recommandation

Les deux pays devraient continuer de rechercher, si possible, l'harmonisation des communications ferroviaires.



Signaux de queue et unité de queue de train à communication bidirectionnelle

Les États-Unis ont fixé des règles minimales concernant l'installation de signaux très visibles à l'arrière du wagon arrière de tous les trains de marchandises et de voyageurs, y compris les trains de banlieue. Les chemins de fer peuvent adopter des règles plus rigoureuses ou établir des règles supplémentaires pour les signaux de queue. À moins d'être équipés d'une cellule photo-électrique en état de marche, les signaux doivent continuellement clignoter ou être allumés entre une heure avant le coucher du soleil et une heure après le lever du soleil, ainsi qu'à tout autre moment où les conditions météorologiques réduisent la visibilité. Il faut qu'une personne ayant une vision de 20/20 puisse les voir à une distance d'un demi-mille sur une voie droite. Les signaux à cellule photo-électrique doivent répondre à la norme minimale d'éclairage prévue dans la partie 220.13. Les signaux des trains américains doivent être inspectés conformément aux exigences du CFR.

Par contraste, le Canada exige que chaque train soit équipé d'au moins un signal réfléchissant.

Cette différence n'entrave pas la circulation, mais il faut s'assurer qu'il n'y a pas de confusion chez les agents de train en ce qui concerne ces exigences. On peut obtenir cette assurance en surveillant les cours de formation des chemins de fer.

des CCF (employés cruciaux en service visé) travaillant à l'extérieur du territoire américain de refuser l'application de dispositions actuelles du règlement américain, comme un test de dépistage postérieur à un accident ou un test exigé pour un motif valable.

En raison de cette crainte, la FRA aimerait approfondir et élaborer un système de déclaration pour suivre la trace des CCF et des agents de train dont le test a été positif ou qui refusent de subir un test et à qui il serait donc interdit de travailler aux États-Unis jusqu'à ce qu'ils aient suivi tous les programmes de réadaptation. Cela devra comprendre le dépistage d'alcool et de drogues postérieur à un accident chez les CCF canadiens dans les cas où :

- (i) des mouvements effectués au sud de la frontière sont contrôlés par des CCF canadiens à partir de bureaux situés au Canada;
- (ii) des équipes américaines sont contrôlées au Canada par des CCF canadiens;
- (iii) des équipes américaines effectuent des mouvements transfrontières sous le contrôle d'un CCF canadien.

La FRA a aussi exprimé la crainte que des agents de train ou d'autres employés en service visé du Canada qui ont peut-être des problèmes de consommation de substances intoxicantes (dont le test s'est avéré positif ou qui ont refusé de subir un test) ne soient pas recensés. Elle croit que cela la privera de données précieuses pour la sécurité, ainsi que de l'effet de dissuasion voulu.

TC ne prévoit pas la mise en œuvre d'un programme fédéral de dépistage obligatoire d'alcool et de drogues au Canada.

Recommandation

La question du dépistage d'alcool et de drogues devra faire l'objet d'autres discussions entre TC, la FRA, les chemins de fer et les syndicats intéressés. Dans ces discussions, il faudrait tenir compte des préoccupations des États-Unis relatives à la consommation d'alcool et de drogues dans l'industrie ferroviaire, mais reconnaître qu'il n'y a pas de fondement législatif au Canada pour procéder à un dépistage après un accident ou pour un motif valable.

Communications ferroviaires

Les règles canadiennes et américaines concernant les radiocommunications et l'identification à la radio sont essentiellement les mêmes. Celles des États-Unis figurent dans la partie 220 du CFR, et celles du Canada, dans le Règlement sur les radiocommunications ferroviaires et divers articles du REF.

Un projet de modification de la partie 220 du titre 49 du CFR a paru dans le Federal Register. Ce projet résulte des travaux du comité consultatif sur la sécurité ferroviaire que la FRA a créé pour l'examen de la partie 220 et au sein duquel la FRA a admis la Direction de l'exploitation de la Direction générale de la sécurité ferroviaire de TC à titre de membre sans voix délibérative. La

d'alcool dans le sang. Les tests de dépistage d'alcool sont faits sur demande lorsqu'un agent de la paix a des raisons de les exiger. L'observation peut être faite pendant que le matériel ferroviaire est en mouvement ou non. Il n'y a pas de dépistage de drogues.

Les États-Unis ont imposé un dépistage d'alcool et de drogues à l'échelle fédérale, comme l'indiquent les parties 40 et 219 du titre 49 du CFR, qui portent respectivement sur les procédures et les règles applicables aux employeurs et aux employés. Les employeurs du secteur ferroviaire sont tenus de se doter de programmes complets de contrôle de l'abus d'alcool et de drogues qui comprennent des tests préalables à l'emploi, aléatoires (échantillon de 25 p. 100) et postérieurs à un accident, des tests exigés pour un motif valable, des tests subis au retour au travail et des tests de suivi. Les chemins de fer doivent faire approuver leurs programmes de dépistage aléatoire par la FRA, qui s'assure que les employeurs et les employés se conforment aux règlements. Ces programmes doivent englober tous les employés qui travaillent en service visé : le service locomotives, le service des trains, les régulateurs ou opérateurs, le service des signaux et les autres services définis dans la Hours of Service Act (environ 130 000 employés). Ces exigences fédérales n'empêchent pas les employeurs de mettre en œuvre des programmes de dépistage supplémentaires aussi longtemps que ces programmes « de compagnie » ne contrecarrent pas les programmes prévus par le fédéral. De nombreux employeurs ont établi les deux types de programmes de dépistage. Grâce à ces derniers, la FRA possède une bonne connaissance du degré

d'utilisation de substances intoxicantes. Elle peut contrôler la force de dissuasion de ces programmes de dépistage et adapter sa politique comme il convient.

Aux termes de la réglementation actuelle des États-Unis, les employeurs établis à l'extérieur des États-Unis doivent s'être dotés d'un programme exigeant que leurs employés en service visé sur le sol américain se conforment à des dispositions de la partie 219 du titre 49 du CFR. Aux États-Unis, ces employés doivent se conformer aux parties A, B, C et D, qui comprennent respectivement les dispositions générales, les interdictions, les dispositions sur les tests postérieurs à un accident et les dispositions sur les tests exigés pour un motif valable. Ils NE sont PAS tenus de se conformer aux parties E, F et G, qui portent respectivement sur l'identification des employés en difficulté, les tests préalables à l'emploi et les tests aléatoires. L'examen de ces programmes par la FRA a montré que les employeurs canadiens se conformaient aux règlements. Il a aussi révélé que les employés visés qui étaient soumis à ces dispositions étaient tous installés aux États-Unis. Ils satisfaisaient donc aux exigences du pays d'accueil, comme celle d'un test de dépistage après un accident.

Les États-Unis ont exprimé la crainte que certains contrôleurs de la circulation ferroviaire (CCF) des chemins de fer canadiens qui contrôlent des mouvements aux États-Unis ne déménagent au Canada et ne contrôlent encore des mouvements sur le sol américain. Les États-Unis s'inquiètent de voir que le droit canadien permettrait à

Tant le CN que le CP remettent des guides d'exploitation aux équipes canadiennes qui participent aux transports transfrontières. Ces guides non seulement définissent les méthodes d'exploitation des chemins de fer canadiens, mais expliquent aussi certaines règles à suivre aux États-Unis. De même, les chemins de fer américains fournissent à leurs équipes qui travaillent au Canada le REF et les instructions spéciales d'exploitation applicables. Par exemple, le service des règlements d'Amtrak offre un guide d'étude et une fiche de référence aux équipes qui pénètrent au Canada. Afin d'assurer une formation satisfaisante, il faudrait surveiller les classes sur les règlements.

d'exploitation et certains règlements fédéraux au Canada et aux États-Unis doit faire partie intégrante du programme de confirmation de compétence des chemins de fer.

5. Il faudrait s'assurer que les chemins de fer apprennent bien à leurs agents de train à appliquer les règlements du pays où ils circulent et que les chemins de fer enseignent les différences existant dans l'application des règlements, en faisant surveiller les classes de l'industrie sur les règlements aux inspecteurs de la sécurité ferroviaire.

Recommandations

1. Chaque pays devrait reconnaître officiellement qu'il accepte le processus de confirmation de compétence en matière de règlements que l'autre pays a adopté pour les activités transfrontières.
2. Si un problème particulier d'application des règlements devient évident, un examen de dossiers sera effectué à la demande de l'autre pays, et les conclusions lui seront communiquées.
3. TC devrait réexaminer la possibilité de reconnaître la compétence des équipes américaines pour leur connaissance des règles applicables sur un territoire déterminé plutôt que de tout le REF.
4. Un enseignement des règlements d'exploitation qui mette l'accent sur la façon différente d'appliquer certaines règles

Contrôle de l'abus d'alcool et de drogues

Par le passé, les employés en service visé, tels que les agents de train et les régulateurs, devaient satisfaire aux exigences réglementaires du pays d'accueil.

Au Canada, la règle G du REF interdit la consommation d'alcool, l'usage de drogues et la possession de telles substances pendant le service. Le fédéral n'a pas établi de programme de dépistage obligatoire, mais chacun des chemins de fer a établi un vaste programme pour interdire aux employés la consommation d'alcool et l'usage de drogues en milieu de travail. Aux termes de l'article 237 du Code criminel du Canada, il est interdit de conduire du matériel ferroviaire lorsque sa capacité de le conduire est affaiblie par l'effet de l'alcool ou d'une drogue. L'article 238 du Code criminel permet aux agents de la paix de procéder à un contrôle pour vérifier la présence

pas soumis à l'approbation du fédéral. Il y a toutefois un nombre restreint de règles d'exploitation de la FRA qui sont publiées sous forme de règlement dans le CFR. Les chemins de fer doivent intégrer les exigences de la FRA à leurs propres règlements d'exploitation et se conformer tant aux uns qu'aux autres. Ces règles d'exploitation de la FRA traitent de questions telles que les signaux de queue, la protection par signaux bleus, les zones de triage, la protection arrière par signaleur, l'altération des dispositifs de sécurité des locomotives, la protection des voitures-dortoirs occupées, l'interdiction de la consommation d'alcool et de drogues et les règles de radiocommunication.

Aux États-Unis, il existe une exigence semblable à celle du Canada qui concerne l'enseignement des règlements d'exploitation aux diverses catégories d'employés touchées, mais il n'y a pas d'intervalle fixé ni d'exigence formelle d'examens écrits. Les programmes d'enseignement des règlements d'exploitation n'ont pas à être déposés auprès de la FRA, mais doivent être conservés au siège du réseau et aux sièges divisionnaires et mis à la disposition de la FRA pour examen. Cette dernière ne les approuve pas officiellement, mais il y a des exigences minimales à respecter, et les chemins de fer sont tenus de le faire.

En ce qui concerne les épreuves en exploitation et les inspections de l'exploitation, les chemins de fer des États-Unis sont soumis aux règlements fédéraux. Ces derniers exigent que les chemins de fer procèdent périodiquement à des épreuves et à des inspections pour déterminer dans

quelle mesure ils se conforment à leurs propres règlements d'exploitation. Le programme des chemins de fer doit être conservé au siège du réseau et aux sièges divisionnaires. Les épreuves doivent être consignées, et un enregistrement doit être gardé au dossier. Les chemins de fer doivent aussi produire et conserver un résumé annuel des épreuves et des inspections de l'année civile précédente. Ces documents doivent tous être mis à la disposition de la FRA pour inspection et examen.

On reconnaît généralement que les équipes de train des chemins de fer canadiens qui entrent aux États-Unis sont soumises aux règlements d'exploitation, au programme d'enseignement de ces règlements et au programme d'épreuves en exploitation et d'inspections de l'exploitation qui s'appliquent sur les chemins de fer où elles circulent. De même, les équipes américaines qui travaillent au Canada sont soumises au règlement d'exploitation et aux programmes de confirmation de compétence canadiens qui s'appliquent sur les chemins de fer où elles circulent. La pratique actuelle, c'est de n'enseigner aux équipes américaines que les règles qui s'appliquent sur le territoire particulier où elles sont autorisées à circuler au Canada.

On constate que l'application de certaines règles d'exploitation, telles que la protection par signaux bleus et l'usage de signaux de queue, est contrôlée dans les deux pays, mais qu'elle présente certaines différences. Le processus de confirmation de compétence en matière de règlements devrait tenir compte de ces dernières.

Ce processus comprendra la consultation de la direction, des syndicats et des associations de chemins de fer des deux pays. Suivant l'idée de partenariat des deux ministères, ces derniers se communiqueront les résultats.

À la première réunion, le Groupe de travail n'a pas découvert de grandes questions particulières qui empêchaient ou pouvaient empêcher, selon lui, la circulation ferroviaire entre les deux pays. Pour le confirmer, il a pris deux partis. En premier lieu, il a fait une analyse comparative des règlements nationaux. En second lieu, il a lancé un projet d'inspection mixte pour cerner et évaluer les différences entre les règlements et déterminer s'il fallait prendre d'autres mesures pour donner suite à l'ALENA ou assurer la sécurité ferroviaire en général.



Règlements et pratiques d'exploitation

Les équipes du Canada et des États-Unis doivent aussi se conformer à tous les autres règlements de sécurité fédéraux qui s'appliquent dans le pays où elles travaillent. En ce qui concerne l'examen des dossiers des activités transfrontières, il pourrait se poursuivre grâce à la collaboration et à la communication qui existent actuellement entre les chemins de fer et les organismes de réglementation des deux pays.

Il existe des normes de protection par drapeaux bleus dans les deux pays, mais elles diffèrent quelque peu. Au Canada, par exemple, un drapeau bleu n'interdit pas l'entrée sur une voie où l'on a placé

du matériel. Aux États-Unis, par contre, il est interdit de s'engager sur la voie où un signal bleu protège des ouvriers qui réparent du matériel sur une voie autre que la voie principale, et des procédures sont établies pour assurer cette restriction de la circulation. Au Canada, un drapeau bleu peut être placé à l'avant de tout matériel sur n'importe quelle voie ferrée et en tout temps; il vise à protéger les employés qui effectuent des travaux sur du matériel, et non la voie ferrée. Il importe de s'assurer que la formation est satisfaisante. Il faut une collaboration permanente entre les organismes de réglementation, l'industrie et les syndicats.

Les chemins de fer sont soumis dans les deux pays à un règlement d'exploitation. Au Canada, il y en a un seul, connu sous le nom de Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada (REF). Ce règlement est approuvé en entier par le fédéral, qui doit aussi en approuver les modifications ultérieures. Le fédéral exige en outre que les chemins de fer donnent une formation à tous leurs employés dont les fonctions sont régies par ce règlement. Ces employés doivent réussir à un examen écrit et subir un nouvel examen au moins tous les trois ans. Les chemins de fer doivent déposer leurs programmes de formation auprès du fédéral. Ce dernier n'a pas d'exigences concernant les épreuves en exploitation et les inspections de l'exploitation, mais les chemins de fer ont bien leurs propres programmes que TC examine périodiquement.

Aux États-Unis, par contraste, chaque chemin de fer est libre d'adopter son propre règlement d'exploitation, et ce dernier n'est

voies et enregistre 192 milliards de milles-tonnes de marchandises par an, ainsi que 1,5 milliard de voyageurs-kilomètres. L'industrie ferroviaire du Canada possède actuellement quelque 3 300 locomotives et 110 000 wagons à marchandises.

Le principe de base de TC s'inspire de la politique du gouvernement canadien qui consiste à prendre des règlements qui soient à la fois efficaces et rentables. TC s'attend à délaissier davantage les pratiques passées où il comptait sur une réglementation gouvernementale trop normative pour obtenir l'obéissance des chemins de fer canadiens. La raison de ce changement, c'est que TC veut obtenir des chemins de fer, toutes les fois que cela sera possible, qu'ils se conforment volontairement à des normes et à des règles de sécurité satisfaisantes. S'ils ne le font pas, TC dispose de divers moyens de contrainte qui vont jusqu'à la poursuite judiciaire. L'un des moyens les plus puissants est prévu par l'article 31 de la Loi sur la sécurité ferroviaire. En vertu de cette disposition, TC a le pouvoir de mettre immédiatement fin aux pratiques d'exploitation qui risquent, selon lui, de compromettre la sécurité ferroviaire. L'ordre donné en vertu de l'article 31 pourrait restreindre efficacement l'activité ferroviaire jusqu'à ce qu'on ait pris les mesures correctives voulues.

L'approche de la réglementation est quelque peu différente aux États-Unis. L'industrie ferroviaire est réglementée par des lois et des règlements fédéraux, tels que la réglementation des heures de service, depuis l'adoption de prescriptions concernant les dispositifs de sécurité en 1893. La FRA s'est chargée de l'application de ces lois et

règlements en 1967, date de création du Department of Transportation. La Federal Railroad Safety Act of 1970 a étendu cette responsabilité en conférant un pouvoir général de réglementation de tous les aspects de la sécurité ferroviaire au secrétaire aux transports, qui l'a par la suite délégué à la FRA. La Safety Act accordait à la FRA le pouvoir d'établir un programme complet de sécurité ferroviaire et d'adopter les règles, les règlements et les normes nécessaires dans tous les domaines de la sécurité ferroviaire. Des mandats particuliers du Congrès ont aussi abouti à diverses autres exigences réglementaires.

La FRA dispose de plusieurs moyens de faire appliquer la loi. Elle peut notamment imposer des amendes administratives qui peuvent atteindre 20 000 \$ par jour aux personnes et aux chemins de fer qui n'ont pas satisfait à une exigence fédérale. Les personnes peuvent être exclues des postes liés à la sécurité si l'on peut démontrer leur inaptitude. Les ordres d'urgence, les sommations spéciales de faire des réparations, les ordres d'exécution et les injonctions peuvent imposer les restrictions nécessaires à une activité jusqu'à ce qu'on ait pris les mesures correctives voulues.

Les agents de train doivent satisfaire aux exigences réglementaires du pays d'accueil.

Compte tenu de cette différence fondamentale entre les deux approches de la réglementation, le Groupe de travail a examiné les politiques qu'il serait possible d'élaborer et plus facile de mettre en œuvre grâce au maintien d'étroites relations de travail entre TC et la FRA.

RAPPORT SUR LES PRATIQUES D'EXPLOITATION VISÉES PAR L'ALENA

Groupe de travail canado-américain sur l'examen technique des pratiques d'exploitation et de la SST

Afin d'évaluer l'incidence de l'ALENA sur les pratiques d'exploitation des chemins de fer nord-américains, les ministères des transports du Canada et des États-Unis ont engagé des discussions pour déterminer s'il fallait prendre des mesures particulières pour assurer la sécurité ferroviaire dans les activités transfrontières.

Transports Canada (TC) et la Federal Railroad Administration (FRA) ont créé un groupe de travail sur l'examen technique (GTET) pour déterminer et examiner quelles ressemblances entre les règlements facilitaient les activités transfrontières des chemins de fer et quelles différences pourraient influencer sur ces activités.

Contexte

Aux termes de l'article 906 de l'ALENA, les parties à cet accord ont le devoir de rendre compatibles, dans toute la mesure où cela sera matériellement possible, les règlements de sécurité qui intéressent les activités transfrontières. Le présent rapport ne traite que des dispositions réglementaires qui influent actuellement sur les règlements et les pratiques d'exploitation des services assurés entre le Canada et les États-Unis.

Les deux pays assurent une compatibilité croissante des normes de sécurité ferroviaire dans le contexte d'une uniformisation officieuse permanente et d'échanges passés de trafic ferroviaire. Ils ont fait certaines concessions officieuses au niveau des pratiques d'exploitation afin de satisfaire aux exigences l'un de l'autre. Il y a quelques différences entre les règlements, mais elles ne posent pas de grands obstacles aux activités transfrontières des chemins de fer. Le présent rapport traite de ces différences et des mesures non réglementaires qu'il serait possible de prendre pour assurer la compatibilité continue des activités transfrontières.

La sécurité ferroviaire est cruciale pour la viabilité économique du Canada et des États-Unis. La Federal Railroad Administration (FRA) est chargée par la loi d'assurer la sécurité ferroviaire dans l'ensemble des États-Unis. Le réseau ferroviaire américain se compose de plus de 600 chemins de fer, de plus de 250 000 employés, de 200 000 milles de voies, de 1,2 million de wagons à marchandises et de 20 000 locomotives.

Au Canada, le ministère des Transports (TC) est l'organisme chargé de surveiller l'industrie ferroviaire pour qu'elle exerce son activité avec prudence. Il y a plus de 30 chemins de fer sous réglementation fédérale et plusieurs lignes de chemin de fer de compétence provinciale. Ce réseau se compose de plus de 68 000 kilomètres de



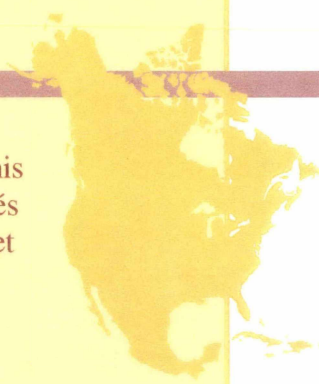
PARTIE I

**RAPPORT SUR LES PRATIQUES D'EXPLOITATION
VISÉES PAR L'ALENA**

SUIVI RECOMMANDÉ

Afin de tabler sur les succès qu'ont permis les projets d'inspection mixte des activités transfrontières et de veiller à ce que TC et la FRA demeurent efficaces et prêts à relever de nouveaux défis, le GTET facilitera les activités suivantes :

- a) continuer d'améliorer les relations que TC et la FRA ont établies au niveau tant de leurs administrations centrales que de leurs régions;
- b) encourager et soutenir les partenariats avec la direction, les syndicats et les associations de chemins de fer;
- c) dresser un plan d'action pour mettre en œuvre les initiatives proposées ou approuvées.



4. Les discussions devraient aussi porter sur les régulateurs (CCF) dans les cas où :

- des mouvements effectués au sud de la frontière sont contrôlés par des régulateurs (CCF) canadiens;
- des équipes américaines sont contrôlées au Canada par des régulateurs (CCF) canadiens;
- des équipes américaines effectuent des mouvements transfrontières sous le contrôle d'un CCF canadien.

Communications ferroviaires

Les procédures de radiocommunication du Canada et des États-Unis sont essentiellement les mêmes. Les deux pays devraient continuer de rechercher, si possible, l'harmonisation des exigences concernant les communications ferroviaires.

Signaux de queue

La différence fondamentale entre les exigences relatives aux signaux de queue, c'est que les États-Unis exigent des signaux lumineux la nuit, alors que les chemins de fer peuvent utiliser des signaux passifs (non lumineux) au Canada. La formation sur cette divergence des règlements devrait se poursuivre et être contrôlée.

Rapports d'accident et d'incident

TC et la FRA devraient établir une procédure et des critères pour la déclaration des

accidents et des incidents mettant en cause une équipe étrangère. Il faudrait créer un système pour communiquer cette information au pays d'origine de l'équipe.

Santé et sécurité au travail

L'examen a permis de constater que les agents de train doivent satisfaire aux exigences réglementaires de leur propre pays. Cette exigence n'a pas d'incidence sur les activités transfrontières.

Heures de service

Les agents de train doivent satisfaire aux exigences réglementaires du pays d'accueil. TC et la FRA évalueront ensemble les conclusions des diverses études sur les facteurs humains et la fatigue ou la vigilance. Ils uniront leurs efforts pour déterminer s'il convient de modifier des lois ou des règlements.

Compétence des mécaniciens de locomotive

Les États-Unis reconnaissent officiellement les titres de compétence des mécaniciens de locomotive canadiens qui travaillent sur le sol américain, comme le prévoit la partie 240.227 du titre 49 du CFR. Le Canada a officiellement accepté le certificat américain des mécaniciens de locomotive américains qui travaillent sur son sol, mais il est recommandé d'officialiser cette acceptation.

inspection mixte des activités transfrontières de Seattle (WA) à Vancouver (C.-B.) pendant la semaine du 22 au 26 avril 1996. La deuxième inspection mixte a été réalisée par la Région 4 de la FRA et la Région de l'Ontario de TC, de Detroit (MI) à Windsor (Ontario), pendant la semaine du 21 au 25 octobre 1996. La Région 1 de la FRA et la Région du Québec de TC ont procédé à la dernière inspection mixte de Rouses Point (N.Y.) à Montréal (Québec) pendant la semaine du 13 au 17 janvier 1997.

Le GTET conclut de ses constatations que ni les règlements actuels ni les pratiques d'exploitation actuelles des chemins de fer ne semblent entraver la circulation des produits et des personnes au sens de l'ALENA.

Il a bien examiné les questions suivantes et constaté certaines différences qu'il jugeait dignes d'être approfondies par les organismes de réglementation.

Voici les questions d'exploitation et les recommandations particulières à examiner :



Règlements et pratiques d'exploitation

1. Chaque pays devrait reconnaître officiellement qu'il accepte le processus de confirmation de compétence en matière de règlements que l'autre pays a adopté pour les agents de train qui participent aux activités transfrontières.

2. Les attestations d'étude du règlement devraient préciser les restrictions apportées aux conditions d'exploitation ou les limites territoriales.
3. Les deux pays devraient continuer de travailler en association pour procéder aux inspections mixtes nécessaires de dossiers.
4. Les inspecteurs fédéraux devraient surveiller les classes sur les règlements pour s'assurer que les cheminots sont bien préparés à appliquer les règlements en fonction du pays desservi.
5. Pendant la FORMATION, les chemins de fer devraient accorder une importance particulière à la protection par signaux bleus et préciser en quoi les exigences des deux pays diffèrent.



Contrôle de l'abus d'alcool et de drogues

1. Les agents de train doivent satisfaire aux exigences réglementaires du pays d'accueil.
2. La question du dépistage d'alcool et de drogues devra faire l'objet d'autres discussions entre TC et la FRA.
3. Dans ces discussions, il faudrait tenir compte des préoccupations des États-Unis relatives à la consommation d'alcool et de drogues dans l'industrie ferroviaire, mais reconnaître qu'il n'y a pas de fondement législatif au Canada pour procéder à un dépistage après un accident ou pour un motif valable.

RAPPORT SUR LES PRATIQUES D'EXPLOITATION

VISÉES PAR L'ALENA — SOMMAIRE



CONTEXTE

Après l'entrée en vigueur de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) en janvier 1994, le Sous-comité des normes relatives aux transports terrestres (SNTT) a été créé pour étudier, entre autres, la compatibilité des règlements sur la sécurité ferroviaire qui intéressaient les activités transfrontières. Le SNTT a trouvé trois questions d'exploitation à étudier : les normes de sélection des équipes, la réglementation des heures de service et les règlements sur la santé et la sécurité au travail. Suivant le désir du SNTT, la Federal Railroad Administration (FRA) et Transports Canada (TC) ont établi d'étroites relations de travail pour élaborer un processus qui leur permette d'examiner la compatibilité des normes d'exploitation et de régler les divergences futures de règlements.

Afin d'évaluer l'incidence de l'ALENA sur les pratiques d'exploitation des chemins de fer nord-américains, les ministères des transports du Canada et des États-Unis ont engagé des discussions. Ils ont convoqué un comité d'experts techniques pour qu'il détermine si les exigences réglementaires relevées étaient suffisamment compatibles pour assurer le maintien ou l'amélioration des activités transfrontières des chemins de fer. Ce comité a créé un groupe de travail sur l'examen technique (GTET) pour faire des recherches sur les trois questions

susmentionnées et répondre finalement à la question suivante : Existe-t-il actuellement, dans l'un ou l'autre pays, des pratiques d'exploitation ferroviaire qui entraveraient la circulation des produits et des personnes et qui seraient donc en violation de l'ALENA?

À l'avenir, comme la circulation transfrontière augmentera, le Canada et les États-Unis continueront de s'efforcer ensemble de nouer des partenariats avec la direction, les syndicats et les associations de chemins de fer, ainsi que de mettre l'accent sur de tels partenariats.

Le GTET a formé trois sous-groupes de travail distincts, composés respectivement des régions 1, 4 et 8 de la FRA, d'une part, et des régions du Québec, de l'Ontario et du Pacifique de Transports Canada, d'autre part. Les projets qu'ils ont exécutés ont été gérés par les coordonnateurs nationaux de la FRA, M. Ed English et Mme Deborah Spurgeon, et ceux de TC, MM. Don Pulciani et Peter Birtwistle. Les trois sous-groupes ont procédé à des inspections mixtes sur place pour déterminer et examiner quelles ressemblances entre les règlements facilitaient les activités transfrontières des chemins de fer et quelles différences pourraient influencer sur ces activités.

La Région 8 de la FRA et la Région du Pacifique de TC ont procédé à la première



S

SOMMAIRE



TABLE DES MATIÈRES

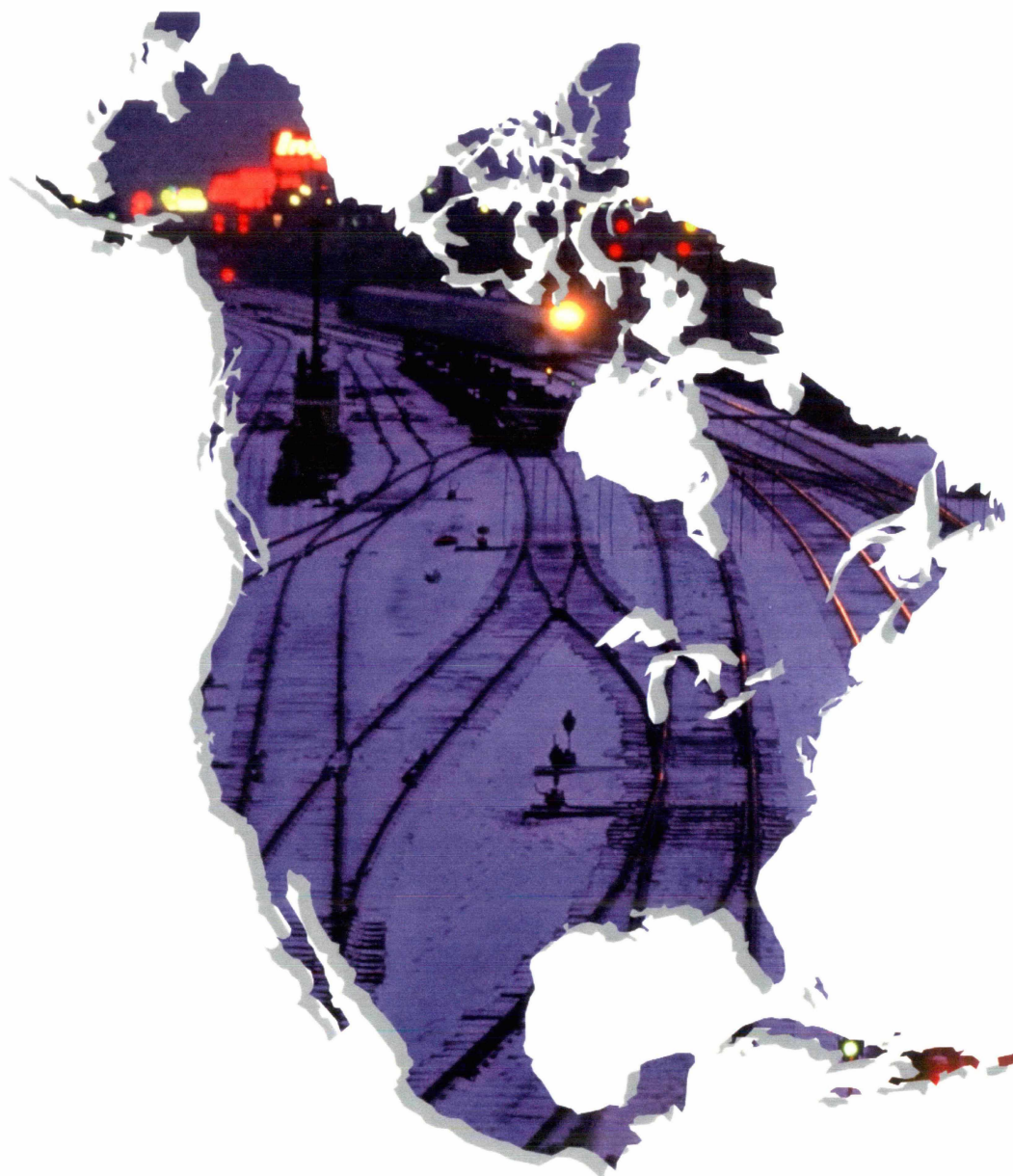
SUJET

PAGE

Sommaire	1
Contexte	2
Questions d'exploitation et recommandations particulières.	3
Suivi recommandé.....	5
 PARTIE I Rapport sur les pratiques d'exploitation visées par l'ALENA	7
Contexte	8
Règlements et pratiques d'exploitation	10
Contrôle de l'abus d'alcool et de drogues.	12
Communications ferroviaires.....	14
Signaux de queue et unité de queue de train à communication bidirectionnelle .	15
Rapports d'accident et d'incident.....	16
Santé et sécurité au travail.....	17
Heures de service	17
Compétence des mécaniciens de locomotive	20
 PARTIE II Analyse comparative des règlements respectifs	21
 PARTIE III Projet Canada-États-Unis d'inspection mixte de l'exploitation	27
Contexte	28
Objectifs	28
Méthodologie	29
Membres des équipes	30
Transports transfrontières	31
Conclusions.....	32
 PARTIE IV Transports transfrontières	37
Transports transfrontières	38
Douanes canadiennes et américaines	39

PRATIQUES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

RAPPORT SUR L'ALÉNA • 1997



Transports
Canada
Sécurité et
sûreté

Transport
Canada
Safety and
Security

Canada



U.S. Department
of Transportation

Federal Railroad
Administration