

## **ENQUÊTE – DÉRAILLEMENT**

**Chef de train CO. Switch :**

**Vous avez été rappelé de la liste de relève des chefs de train le jour de la fête du Canada pour protéger l'affectation L592 de manœuvre en ligne.**

**Dans le cadre de cette tâche, vous avez détaché votre train sur la voie principale et vous êtes dirigé à faible puissance vers la voie d'évitement du client pour effectuer un remorquage.**

**Vous vous êtes arrêté à l'aiguillage, vous vous êtes aligné pour la voie d'évitement et vous avez fait signe à l'ingénieur d'avancer de 5 wagons. Un déraillement s'est produit sur la voie d'évitement, à 8 wagons de l'aiguillage.**

**Vous avez procédé au décompte avec l'ingénieur jusqu'au déraillement en utilisant les signaux manuels prescrits. Arrivé à deux wagons de distance pour communiquer, l'ingénieur roulait trop vite à votre goût et vous lui avez fait signe de s'arrêter.**

**L'ingénieur n'a pas obtempéré à votre signal d'arrêt et la locomotive de tête a déraillé. Vous avez appelé le contrôleur de la circulation ferroviaire pour signaler l'incident, qui vous a alors indiqué d'attendre l'arrivée du Coordonnateur de trains local.**

**Une grue mobile a été appelée pour remettre la locomotive sur le rail et par la suite, le coordonnateur des trains Richard Head vous a amené au bureau du triage. À votre arrivée, on vous a demandé de donner votre version de l'incident et cette version a été faite verbalement.**

**L'équipe n'a pas été soumise à un test de dépistage de drogues ou d'alcool.**

**Le 22 octobre 2011, vous avez reçu une convocation à comparaître pour une enquête officielle concernant le déraillement du 1er juillet 2011.**

**Vous avez contacté votre représentant syndical, Lance Goodguy, pour vous représenter.**

## Enquête n° 2 – Incident de dérailleur

Convocation

Règles de dérailleur

Note de service du superviseur

Historique de travail

Rapport écrit de l'équipe manquant

22 octobre 2011

**AVIS DE CONVOCATION À COMPARAÎTRE**

Vous êtes convoqué(e) à une enquête formelle concernant votre présumée violation de la règle 104.5 alors que vous travailliez comme chef de train sur l'affectation L592 le 1er juillet 2011.

Cette rencontre aura lieu au bureau de triage le 26 octobre 2011 à 08h00. Si vous désirez être accompagné d'un représentant syndical, veuillez prendre les dispositions nécessaires.

PI Clouseau,  
Officier de la compagnie

## 104.5 Dérailleurs

- (a) L'emplacement de chaque dérailleur sera repéré par un panneau, sauf indication contraire dans les instructions spéciales. Les employés doivent bien connaître l'emplacement de chaque dérailleur.
- (b) Un train ou un véhicule d'entretien doit s'arrêter avant un dérailleur en position de déraillement.
- (c) Chaque dérailleur doit être laissé en position de déraillement. Sur autorisation spéciale, un dérailleur peut être laissé en position de non-déraillement uniquement s'il n'y a pas de matériel roulant entreposé sur cette voie.

**Dérailleurs spéciaux** : Un dérailleur pouvant être laissé en position de non-déraillement sera précisé dans l'indicateur ou dans les instructions spéciales par la mention : **DÉRAILLEUR SPÉCIAL**.

Les exigences suivantes régissent leur utilisation :

- Le matériel roulant laissé sur place devra être attelé ensemble.
  - Lorsque la voie est libre de tout matériel roulant, le dérailleur doit être laissé en position de non-déraillement et bloqué à l'aide d'un verrou.
  - Les équipes qui installent ou soulèvent du matériel roulant sont responsables du bon positionnement du ou des dérailleurs une fois les travaux terminés à cet endroit.
  - Ces **DÉRAILLEURS SPÉCIAUX** seront manœuvrés par un appareil de manœuvre et identifiés sur le terrain par un « D » rouge réflectorisé sur une cible jaune également réflectorisée, ou par un panneau indiquant « Dérailleur spécial » qui sera visible en position de déraillement.
  - Sur une voie signalisée, lorsqu'un **DÉRAILLEUR SPÉCIAL** est en position de déraillement, il perturbe le système de signalisation, que du matériel roulant soit présent ou non. Les mouvements qui doivent se déplacer à la vitesse de marche à vue sur une voie équipée d'un **DÉRAILLEUR SPÉCIAL** doivent, en plus de se conformer la vitesse de marche à vue, s'approcher de ce dérailleur en étant prêts à le trouver en position de déraillement.
- (d) Tous les dérailleurs doivent être sécurisés au moyen d'un dispositif de verrouillage.
- (e) Lorsque des dérailleurs à aiguille à manœuvre manuelle sont utilisés, les employés sont soumis aux dispositions de la règle 104 : Aiguille à manœuvre manuelle.

## **NOTE DE SERVICE DU SUPERVISEUR**

Je l'ai enfin eu !

Le 1er juillet 2011, vers 23 h 17, j'ai été appelé pour rencontrer l'équipe de la locomotive de manœuvre L592, stationnée sur la voie d'évitement au point kilométrique 14 de la subdivision Halton. L'équipe avait signalé un déraillement.

À mon arrivée, j'ai constaté que la locomotive de tête avait déraillé sur la voie d'évitement. Après vérification, il s'est avéré que l'équipe avait roulé sur le dérailleur, ce qui avait manifestement provoqué le déraillement.

Une grue mobile a été demandée et la locomotive a été remise sur les rails vers 5 h 00 le 2 juillet 2011. L'équipe a été remplacée et je les ai ramenés au bureau de triage, où j'ai demandé à chacun sa version des faits.

L'ingénieur de locomotive, IL. Hogger, a déclaré que le chef de train lui faisait des signaux manuels et que le dernier signal indiquait 4 longueurs de wagon. À une longueur et demie de wagon, il a ressenti une secousse et s'est arrêté immédiatement.

Suite à cet entretien avec l'ingénieur, je suis convaincu que la faute incombe au chef de train CO. Switch et suggère l'ouverture d'une enquête officielle en vue de son renvoi.

Richard Head

Superviseur Toronto

## Rapport d'affectation de la compagnie

**Affectation L592      1er Juillet 2011 à Toronto**

|                       |                  |               |  | <b>Heure de service</b> | <b>Fin de service</b> | <b>Heures</b> |
|-----------------------|------------------|---------------|--|-------------------------|-----------------------|---------------|
| <b>Ingénieur</b>      | <b>IL Hogger</b> | <b>111111</b> |  | <b>1900</b>             | <b>0530</b>           | <b>10.5</b>   |
| <b>Chef de train</b>  | <b>CO Switch</b> | <b>222222</b> |  | <b>1900</b>             | <b>0530</b>           | <b>10.5</b>   |
| <b>Agent de train</b> | <b>BK Mate</b>   | <b>333333</b> |  | <b>1900</b>             | <b>0530</b>           | <b>10.5</b>   |

## **ENQUÊTE – DÉRAILLEMENT**

**Représentant syndical : Lance Goodguy**

**Le 22 octobre 2011, vous avez reçu un appel téléphonique du chef de train CO. Switch, l'informant qu'il venait de recevoir un avis de convocation à comparaître pour infraction présumée à la règle 104.5.**

**Le membre vous informe que l'enquête aurait lieu le 26 octobre 2011 à 8 h 00.**

**Le membre ne vous a fourni aucune autre information.**

## **ENQUÊTE – DÉRAILLEMENT**

**Officier enquêteur : PI Clouseau**

**Vous avez reçu l’instruction de convoquer le chef de train CO. Switch pour une enquête formelle suite au déraillement.**

**Le superviseur Richard Head vous a remis un compte rendu de l’incident et vous a informé qu’il ne sera pas disponible pour un interrogatoire, car il sera parti en vacances.**

**L’ingénieur de locomotive IL. Hogger ne pourra pas être interrogé, étant en arrêt maladie.**

**Vous trouverez ci-joint les éléments de preuve qui serviront à l’enquête, ainsi que toutes les questions qui seront posées.**

**Si le syndicat formule des objections, vous devez répondre : « Objection notée. L’enquête se poursuit. »**

## Enquête n° 2 – Incident de dérailleur

Convocation

Règles de dérailleur

Note de service du superviseur

Historique de travail

Rapport écrit de l'équipe manquant

22 octobre 2011

**AVIS DE CONVOCATION À COMPARAÎTRE**

Vous êtes convoqué(e) à une enquête formelle concernant votre présumée violation de la règle 104.5 alors que vous travailliez comme chef de train sur l'affectation L592 le 1er juillet 2011.

Cette rencontre aura lieu au bureau de triage le 26 octobre 2011 à 08h00. Si vous désirez être accompagné d'un représentant syndical, veuillez prendre les dispositions nécessaires.

PI Clouseau,  
Officier de la compagnie

## 104.5 Dérailleurs

- (a) L'emplacement de chaque dérailleur sera repéré par un panneau, sauf indication contraire dans les instructions spéciales. Les employés doivent bien connaître l'emplacement de chaque dérailleur.
- (b) Un train ou un véhicule d'entretien doit s'arrêter avant un dérailleur en position de déraillement.
- (c) Chaque dérailleur doit être laissé en position de déraillement. Sur autorisation spéciale, un dérailleur peut être laissé en position de non-déraillement uniquement s'il n'y a pas de matériel roulant entreposé sur cette voie.

**Dérailleurs spéciaux** : Un dérailleur pouvant être laissé en position de non-déraillement sera précisé dans l'indicateur ou dans les instructions spéciales par la mention : **DÉRAILLEUR SPÉCIAL**.

Les exigences suivantes régissent leur utilisation :

- Le matériel roulant laissé sur place devra être attelé ensemble.
  - Lorsque la voie est libre de tout matériel roulant, le dérailleur doit être laissé en position de non-déraillement et bloqué à l'aide d'un verrou.
  - Les équipes qui installent ou soulèvent du matériel roulant sont responsables du bon positionnement du ou des dérailleurs une fois les travaux terminés à cet endroit.
  - Ces **DÉRAILLEURS SPÉCIAUX** seront manœuvrés par un appareil de manœuvre et identifiés sur le terrain par un « D » rouge réflectorisé sur une cible jaune également réflectorisée, ou par un panneau indiquant « Dérailleur spécial » qui sera visible en position de déraillement.
  - Sur une voie signalisée, lorsqu'un **DÉRAILLEUR SPÉCIAL** est en position de déraillement, il perturbe le système de signalisation, que du matériel roulant soit présent ou non. Les mouvements qui doivent se déplacer à la vitesse de marche à vue sur une voie équipée d'un **DÉRAILLEUR SPÉCIAL** doivent, en plus de se conformer la vitesse de marche à vue, s'approcher de ce dérailleur en étant prêts à le trouver en position de déraillement.
- (d) Tous les dérailleurs doivent être sécurisés au moyen d'un dispositif de verrouillage.
  - (e) Lorsque des dérailleurs à aiguille à manœuvre manuelle sont utilisés, les employés sont soumis aux dispositions de la règle 104 : Aiguille à manœuvre manuelle.

## **NOTE DE SERVICE DU SUPERVISEUR**

Je l'ai enfin eu !

Le 1er juillet 2011, vers 23 h 17, j'ai été appelé pour rencontrer l'équipe de la locomotive de manœuvre L592, stationnée sur la voie d'évitement au point kilométrique 14 de la subdivision Halton. L'équipe avait signalé un déraillement.

À mon arrivée, j'ai constaté que la locomotive de tête avait déraillé sur la voie d'évitement. Après vérification, il s'est avéré que l'équipe avait roulé sur le dérailleur, ce qui avait manifestement provoqué le déraillement.

Une grue mobile a été demandée et la locomotive a été remise sur les rails vers 5 h 00 le 2 juillet 2011. L'équipe a été remplacée et je les ai ramenés au bureau de triage, où j'ai demandé à chacun sa version des faits.

Le mécanicien de locomotive, IL. Hogger, a déclaré que le chef de train lui faisait des signaux manuels et que le dernier signal indiquait 4 longueurs de wagon. À une longueur et demie de wagon, il a ressenti une secousse et s'est arrêté immédiatement.

Suite à cet entretien avec l'ingénieur, je suis convaincu que la faute incombe au chef de train CO. Switch et suggère l'ouverture d'une enquête officielle en vue de son renvoi.

Richard Head

Superviseur Toronto

## Rapport d'affectation de la compagnie

**Affectation L592      1er Juillet 2011 à Toronto**

|                       |                  |               |  | <b>Heure de service</b> | <b>Fin de service</b> | <b>Heures</b> |
|-----------------------|------------------|---------------|--|-------------------------|-----------------------|---------------|
| <b>Ingénieur</b>      | <b>IL Hogger</b> | <b>111111</b> |  | <b>1900</b>             | <b>0530</b>           | <b>10.5</b>   |
| <b>Chef de train</b>  | <b>CO Switch</b> | <b>222222</b> |  | <b>1900</b>             | <b>0530</b>           | <b>10.5</b>   |
| <b>Agent de train</b> | <b>BK Mate</b>   | <b>333333</b> |  | <b>1900</b>             | <b>0530</b>           | <b>10.5</b>   |

## Compagnie

Déclaration de : M. CO Switch    Employé comme : Chef de train

CONCERNANT : Votre violation présumée de la règle 104.5 alors que vous étiez chef de train sur l'affectation L592 le 1er juillet 2011.

PRISE PAR : PI Clouseau                    TITRE : Coordonnateur des trains

LIEU : TORONTO                            DATE: Le 26 octobre 2012

Début : 08:00

### Questions préliminaires

1. Avez-vous été dûment informé(e) de cette enquête et de son objet ?
2. Souhaitez-vous qu'un représentant accrédité de votre organisation vous assiste dans le cadre de cette enquête ? Si oui, veuillez indiquer son nom.
3. Veuillez indiquer votre nom complet, votre numéro d'employé et décrire brièvement votre parcours au sein du CPR.
4. Êtes-vous titulaire d'un certificat de qualification valide ? Si oui, quelle est sa date d'expiration ?
5. Connaissez-vous les documents suivants : le REFC, les Instructions générales d'exploitation, les Règles de sécurité et les Pratiques de travail sécuritaires, le Manuel des employés des opérations régionales de transport, le Guide des mesures d'urgence de l'Amérique du Nord et les indicateurs du Canadien Pacifique XX, en ce qui concerne votre secteur ?

Note : Les annexes suivantes sont versées au dossier de cette enquête :

Annexe "A" - Avis de convocation

Annexe "B" - Copie de la règle REFC 104.5

Annexe "C" - Note de service du superviseur Richard Head

Annexe "D" - Copie de votre rapport de travail pour la date concernée

Avez-vous des questions concernant les éléments de preuve fournis ?

6. Avez-vous eu suffisamment de temps pour les examiner et comprenez-vous les éléments de preuve présentés ?
7. Avez-vous des questions ou des objections concernant les annexes présentées ?
8. Monsieur Switch, étiez-vous le chef de train sur l'affectation L592 le 1er juillet 2011 ?
9. Monsieur Switch, est-ce que la locomotive de votre affectation a dépassé le dérailleur ?
10. Monsieur Switch, n'avez-vous pas arrêté la locomotive avant de dépasser le déraillement ?
11. Monsieur Switch, connaissez-vous la règle 104.5(b) figurant à l'annexe B ?
12. Monsieur Switch, pourquoi avez-vous enfreint cette règle ?
13. Monsieur Switch, le mécanicien de locomotives a déclaré au superviseur Head que vous ne l'aviez pas arrêté pour le dérailleur. Pourquoi n'avez-vous pas arrêté la locomotive pour le dérailleur ?

14. Monsieur Switch, conformément à l'annexe C fournie par le superviseur Head, l'entreprise conclut que vous êtes responsable de cet incident. De plus, nous ne pouvons que conclure que vous étiez en violation du règlement G au moment des faits. Pourquoi vous êtes-vous présenté au travail dans cet état ?

15. Monsieur Switch, souhaitez-vous ajouter des éléments à cette enquête ?

16. Monsieur Switch, êtes-vous satisfait du déroulement de cette enquête ?

Question adressée au président local, Lance Goodguy.

17. En référence à la question-réponse n° 16, M. Switch a indiqué que son syndicat devra examiner la situation ultérieurement afin de s'assurer que l'enquête a été menée de manière équitable et impartiale. Confirmez-vous participer à cette enquête en tant que représentant syndical de M. Switch ?

18. En tant que représentant de M. Switch, êtes-vous satisfait du déroulement de cette enquête ?

19. M. Switch a-t-il été informé par écrit de la date, de l'heure et de l'objet de cette enquête ?

20. M. Switch a-t-il reçu cet avis deux jours avant la date prévue de cet enquête ?

21. M. Switch a-t-il été informé de son droit d'être accompagné d'un représentant syndical accrédité lors de cette enquête ?

22. M. Switch a-t-il reçu une copie des renseignements syndicaux indiquant les noms, adresses et numéros de téléphone du ou des président(s) des fiefs ?
23. M. Switch vous a-t-il informé de son souhait que vous participiez à cette enquête en tant que son représentant accrédité ?
24. Êtes-vous d'accord pour dire que le rôle du représentant accrédité est de veiller à ce que M. Switch bénéficie d'une enquête juste et impartiale, conformément aux droits prévus par la convention collective ?
25. M. Switch a-t-il été informé de son droit de demander à des témoins de comparaître à cette enquête en son nom ?
26. M. Switch a-t-il demandé à des témoins de comparaître à son enquête en son nom ?
27. M. Switch a-t-il reçu tous les éléments de preuve disponibles, y compris une liste des témoins ou autres employés, la date, l'heure, le lieu et l'objet de leur enquête, dont les preuves pourraient avoir une incidence sur sa responsabilité ?
28. Y a-t-il des éléments de preuve présentés qui n'étaient pas disponibles au moment de la planification de cette enquête et que M. Switch n'aurait pas reçu de copie ?
29. En tant que représentant de M. Switch, comprenez-vous que c'est l'occasion pour vous de faire part de vos préoccupations concernant l'application de la convention collective ou l'équité et l'impartialité de l'enquête, et de veiller à ce que toute réfutation des éléments de preuve présentés soit consignée par écrit ?

30. Comprenez-vous que le fait de ne pas soulever ces questions avant la conclusion de l'enquête empêche la compagnie d'y remédier ?

31. En tant que représentant syndical de M. Switch, êtes-vous satisfait de la manière dont cette enquête a été menée ?

32. Pouvez-vous identifier un article de convention collective qui n'aurait pas été respecté au cours de cette enquête ?

Signé ce 26<sup>e</sup> jour d'octobre 2011.

---

---

