



Office  
des transports  
du Canada

Canadian  
Transportation  
Agency

# Guide des frais ferroviaires pour l'entretien et la construction des franchissements 2012

*En vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2012*

**Direction des déterminations et analyse de l'industrie  
Direction générale de la réglementation et des déterminations  
de l'industrie**



Maintenir un réseau de transport efficace et accessible pour tous

Ce document ainsi que les autres publications de l'Office des transports du Canada sont disponibles sur notre site Web : [www.otc.gc.ca](http://www.otc.gc.ca).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec l'Office :

Office des transports du Canada

Ottawa (Ontario) K1A 0N9

Téléphone : 1-888-222-2592

ATS : 1-800-669-5575

Télécopieur : 819-997-6727

Courriel : [info@otc-cta.gc.ca](mailto:info@otc-cta.gc.ca)

Site Web : [www.otc.gc.ca](http://www.otc.gc.ca)

No de catalogue TT4-3/2012F-PDF

© Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux Canada

juillet 2012

## Table des matières

Introduction .....	1
Application.....	2
Entretien prévu des systèmes d'avertissement aux franchissements .....	2
Lignes directrices générales sur la facturation .....	5
Valeurs de récupération .....	9
Blessures ou décès .....	9
Cessation des activités ferroviaires .....	9
Renouvellement .....	11
Personnes-ressources des chemins de fer .....	11
Définitions .....	12
Aide de l'office.....	12
Autres documents .....	13
Annexe A – Type 1.....	14
Annexe A – Type 2.....	15
Annexe B.....	16
Annexe C .....	17
Annexe D .....	17
Annexe E.....	18

Puisque l'Office effectue actuellement, en étroite collaboration avec les compagnies de chemin de fer, l'examen complet des données et des méthodes utilisées dans l'élaboration du Guide, les taux y figurant resteront les mêmes qu'en 2011. L'Office est déterminé à s'assurer que les taux présentés dans le Guide correspondent aux estimations les plus fiables possible des coûts moyens inhérents au système pour l'entretien et la construction de franchissements. La prochaine mise à jour du Guide comportera les nouveaux taux déterminés au moyen de données actualisées et des méthodes révisées.

## Introduction

L'Office des transports du Canada est une entité administrative de premier ordre du gouvernement du Canada respectée en raison des principes d'impartialité et d'équilibre qu'elle met en œuvre. À titre de tribunal quasi judiciaire et d'organisme de réglementation économique, l'Office contribue de façon appréciable à rendre le système de transport canadien plus concurrentiel, efficace et accessible. Il est chargé notamment de résoudre les différends entre les compagnies de chemins de fer de compétence fédérale et d'autres parties concernées telles que les entreprises de services publics, les administrations routières et les propriétaires fonciers.

Aux termes de l'article 101 de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC), les compagnies chemins de fer, les administrations routières, les entreprises de services publics et les propriétaires fonciers peuvent négocier des ententes sur tout aspect d'un franchissement. Celles-ci comprennent en général les taux à imposer pour les travaux effectués, et précisent quelles parties doivent les payer. Lorsque les parties ne peuvent en arriver à une entente, l'Office, dès qu'il a reçu une demande, peut résoudre les questions relatives à la construction et à l'entretien des franchissements routiers et des franchissements par desserte, de même que répartir les coûts afférents.

Ce guide a été rédigé à l'intention des compagnies de chemins de fer, des administrations routières, des entreprises de services publics et des propriétaires fonciers en fournissant une évaluation par un tiers des frais ferroviaires et en établissant, à l'échelle nationale, une grille tarifaire ainsi qu'un guide de facturation pour les travaux effectués par les compagnies de chemins de fer. Les compagnies de chemins de fer canadiennes assujetties à la réglementation fédérale peuvent s'en inspirer pour établir la facturation relative aux travaux effectués aux franchissements routiers, aux systèmes d'avertissement de passage à niveau, ou à tous autres travaux ayant trait aux franchissements et pour lesquels les parties se sont entendues ou qui sont autorisés par un arrêté de l'Office.

Les taux des annexes ci-jointes sont calculés à la lumière des données comptables des compagnies de chemins de fer de catégorie I, conformément aux principes, méthodes et procédures élaborés pour l'établissement des coûts des activités ferroviaires des compagnies en question, à des fins réglementaires. Ils ont été calculés afin d'illustrer les coûts totaux encourus par ces compagnies pour le travail et les services fournis aux franchissements routiers.

## Application

Les parties sont encouragées à négocier des contrats qui font état des :

- spécifications;
- prix;
- délais;
- conditions relatifs à tous travaux de franchissement routier.

En cas de différend, l'Office évaluera le bien-fondé du cas et déterminera si ce guide s'applique. De plus, ces taux pourraient s'appliquer, à compter de la date où ce guide prend effet, à toutes les ordonnances et à tous les arrêtés antérieurs émis par les prédécesseurs de l'Office.

Veillez prendre note que, comme nous l'avons vu, les taux du guide sont calculés à la lumière des données comptables des compagnies de chemins de fer de catégorie I et représentent les coûts totaux donc :

- ne reflètent peut-être pas avec exactitude les frais engagés par les compagnies de chemins de fer n'appartenant pas à la catégorie I;
- ne prennent pas en considération les coûts relatifs à l'entretien et à la construction des franchissements qui sont engagés par des parties autres que les compagnies de chemins de fer.

Les taux figurant dans le présent guide se répartissent entre deux catégories,

1. Les **Taux d'entretien prévu** qui s'appliquent à l'entretien courant des systèmes d'avertissement de passage à niveau;
2. Les **Lignes directrices générales sur la facturation** qui s'appliquent à tous les travaux de construction et à tous les travaux d'entretien imprévus, compte tenu des activités réellement exercées.

## Entretien prévu des systèmes d'avertissement aux franchissements

L'entretien prévu est l'entretien préventif normal visant à assurer le fonctionnement fiable et sûr d'un système d'avertissement de passage à niveau. Les taux afférents couvrent tous les frais de main-d'œuvre, de matériel, de véhicules et les frais généraux occasionnés par l'utilisation fonctionnelle d'un système d'avertissement de passage à niveau aux fins de la sécurité publique.

Aux fins du présent guide et pour mieux tenir compte des frais en cause, les taux relatifs à l'entretien prévu ont été répartis en deux catégories : **les systèmes d'avertissement de passage à niveau avec barrières (du type 1)** et **les systèmes d'avertissement de passage à niveau sans barrières (du type 2)**. Une ventilation des taux exigés pour chaque catégorie figure à *l'annexe A* du présent document.

Aucun taux d'entretien prévu ne doit être imposé pour les passages à niveau qui n'ont qu'un système d'avertissement non automatisé, comme des panneaux réfléchissants.

Cette section concerne les :

- Taux de main-d'œuvre relatifs à l'entretien prévu;
- Taux relatif au matériel d'entretien prévu;
- Frais de véhicule engagés;
- Périodes de facturation.

### **Taux de main-d'œuvre relatifs à l'entretien prévu**

Les taux de main-d'œuvre relatifs à l'entretien prévu couvrent les frais de main d'œuvre occasionnés par les travaux d'entretien courants et ponctuels, de même que par les essais et les inspections prévus. La portion « main-d'œuvre » des travaux a été divisée en deux catégories : les travaux effectués par les agents d'entretien des signaux, et les travaux effectués par les équipes de voie et d'emprise. Les travaux exécutés par les agents d'entretien des signaux sont notamment les travaux de réparation et d'inspection réguliers ainsi que tous les essais ou contrôles de sécurité (p. ex. hebdomadaires, mensuels, trimestriels, semestriels, annuels ou portant sur deux, quatre, huit ou dix ans). Ils comprennent aussi les activités comme les travaux de peinture et le remplacement de pièces. Les travaux exécutés par les équipes de voie et d'emprise sont notamment les essais hebdomadaires dans certaines régions du pays où ces équipes se chargent des essais à la place des agents d'entretien des signaux, les activités de signalisation et de remplacement de joints isolants et de fils de connexion temporaire.

Les essais hebdomadaires sont effectués pour tous les systèmes d'avertissement de passage à niveau de l'ensemble du Canada où les compagnies de chemins de fer exploitent. Dans certaines régions, ils sont effectués par des agents d'entretien des signaux, et ailleurs, par des équipes de voie et d'emprise. Dans l'ensemble du réseau,

le temps consacré aux essais en question a été réparti entre ces deux groupes d'employés.

Les taux de main-d'œuvre relatifs à l'entretien prévu comportent deux volets :

1. **Un taux de base** du coût de main-d'œuvre à la fois pour les agents d'entretien et les équipes de voie et d'emprise obtenu en divisant le montant total en dollars versé aux employés de chaque catégorie d'emploi par le total des heures travaillées dans la même catégorie. Le montant versé comprend le temps normal, les congés, les jours fériés, le surtemps, les autres avantages salariaux ainsi que la prime de disponibilité.
2. **Un taux de frais généraux de main-d'œuvre** pour couvrir les frais d'administration relatifs à l'entretien de la voie et des autres ouvrages, y compris la supervision des voies par un employé supérieur au contremaître. Il comprend les frais d'administration généraux engagés pour la gestion de la compagnie de chemin de fer, notamment les frais comptables et financiers, les frais relatifs aux ressources humaines et juridiques, les frais de gestion et ceux liés aux systèmes d'information. Il comprend également une allocation au titre des avantages sociaux des employés pour couvrir les frais correspondant à la part assumée par la compagnie de l'assurance emploi, des pensions, des régimes de soins de santé, et des autres avantages sociaux. Ce taux s'applique au taux de base du coût de main-d'œuvre.

### Taux relatif au matériel d'entretien prévu

Le taux relatif au matériel d'entretien prévu englobe les coûts de remplacement des articles de base, y compris la peinture, les piles et les ampoules électriques, ainsi que tous autres composants remplacés à cause de leur usure normale. Ce taux englobe tout les frais supplémentaires pour le remplacement d'équipements comme les mâts, les cantilevers, les barrières, etc. en raison d'une usure normale.

Le taux relatif au matériel d'entretien prévu trois éléments :

1. Les **coûts de base du matériel** qui comprend tout le matériel acheté pour l'entretien du franchissement.
2. Les **frais généraux du matériel** qui couvrent les frais d'administration, de supervision, d'achats, d'inspection, de comptabilité et d'autres coûts liés à l'acquisition et à la distribution du matériel. Ce taux relatif aux frais généraux du matériel s'applique aux coûts de base du matériel.
3. Les **coûts en électricité** comprennent les coûts de base afférents à la fourniture et au maintien du fonctionnement d'un système d'avertissement. Le taux de frais généraux relatif au matériel n'est pas ajouté aux frais d'électricité.

## Frais de véhicule engagés

Les frais de véhicule engagés pour le transport à destination et en provenance de chaque franchissement figurent également dans les frais d'entretien prévus. Ils sont établis au moyen d'un taux horaire multiplié par le nombre d'heures d'utilisation d'un véhicule à des fins d'entretien.

## Périodes de facturation

La fréquence et le choix du moment de la facturation pour l'entretien prévu, que cette facturation soit mensuelle ou annuelle, doivent être établis par les parties concernées.

## Lignes directrices générales sur la facturation

Les lignes directrices générales sur la facturation s'appliquent à tous les travaux effectués aux franchissements, sauf l'entretien prévu des systèmes d'avertissement de passage à niveau. Les frais imposés en vertu de ces directives doivent être facturés séparément de tous frais d'entretien prévu, et comprendre une description détaillée des travaux réels effectués et des frais connexes. Les lignes directrices générales sur la facturation comprennent trois catégories :

- Les projets de construction;
- l'entretien des surfaces de croisement;
- l'entretien imprévu.

Ils doivent être calculés au moyen des taux appropriés des annexes B à D inclusivement du présent guide.

Les projets de construction devant être visés par les lignes directrices générales sur la facturation sont les suivants :

- la construction initiale, la reconstruction ou la remise en état d'un passage à niveau, y compris la surface de croisement et/ou l'installation du système d'avertissement connexe;
- la construction initiale, la reconstruction ou la remise en état d'un saut de mouton (aucun système d'avertissement n'est nécessaire);
- la construction initiale, la reconstruction ou la remise en état d'un franchissement par desserte (aucun système d'avertissement n'est nécessaire).

L'entretien effectué par une compagnie de chemin de fer sur la surface de croisement d'un passage à niveau ou sur un saut de mouton n'est pas visé par les taux d'entretien normalisés. Ainsi, tous frais engagés par cette compagnie peuvent être imputés en vertu des lignes directrices générales sur la facturation.



À la différence de l'entretien prévu, l'entretien imprévu vise le travail effectué sur toute composante d'un passage à niveau. L'entretien imprévu est correctif et effectué pour rétablir le fonctionnement fiable, sûr et efficace des systèmes d'avertissement de passage à niveau endommagés à cause d'accidents, d'incidents de vandalisme, ou encore causés par des intempéries.

Cette section concerne la facturation générale qui se rapporte aux :

- Frais de main-d'œuvre;
- Frais de matériel;
- Frais d'équipement et de services faisant l'objet de contrats;
- Frais de transport de l'équipement;
- Repas et logement;
- Taux de location d'équipement ferroviaire.

### Frais de main-d'œuvre

Les frais de main-d'œuvre permis dans le cadre d'un projet visé par les lignes directrices générales sur la facturation devraient être fondés sur les heures réelles travaillées multipliées par un taux de main d'œuvre horaire. Aux fins de construction, les frais de main-d'œuvre s'appliquent à l'installation proprement dite du matériel sur place.

Ce taux comprend les trois volets suivants :

1. **Un salaire direct** précisé dans la convention collective de chaque employé.
2. **Un facteur improductif** pour couvrir les allocations relatives aux vacances, aux congés fériés et autres, applicable au salaire horaire direct.
3. **Un taux de frais généraux de main-d'œuvre** pour couvrir les frais d'administration relatifs à l'entretien de la voie et des autres ouvrages, y compris la supervision des voies par un employé supérieur au contremaître. Il vise les frais d'administration généraux engagés pour la gestion de la compagnie de chemin de fer, notamment les frais comptables, financiers et relatifs aux ressources humaines, les frais juridiques, de gestion et ceux liés aux systèmes d'information. Il comprend également une allocation au titre des avantages sociaux des employés pour couvrir les frais correspondant à la part assumée par la compagnie de l'assurance emploi, des pensions, des régimes de soins de santé, et des autres avantages sociaux. Cette allocation s'applique à la somme résultant de l'addition du salaire horaire direct et du facteur improductif.

**L'annexe B** du présent guide indique le facteur improductif approprié et le taux de frais généraux de main-d'œuvre à appliquer aux taux de rémunération directs ayant trait aux frais de main d'œuvre assujettis aux lignes directrices générales sur la facturation.

## Frais de matériel

Les frais occasionnés par le matériel utilisé pour les travaux d'entretien imprévus ou de construction, incluant le matériel pré câblé et/ou pré assemblé, comprennent deux volets :

1. Le **prix d'achat** réel (incluant la taxe de vente applicable) payé par la compagnie de chemin de fer pour un article quelconque.
2. Un **taux de frais généraux de matériel** qui couvre les frais relatifs à l'administration, à la supervision, à l'acquisition, à la comptabilité, ainsi qu'aux autres frais connexes tels que les frais de services publics. Ce taux comprend également les travaux de conception et d'ingénierie internes, les questions d'ordre juridique, les inspections et le contrôle de la qualité, et les activités de dédouanement.

**L'annexe C** du présent guide indique le taux de frais généraux de matériel approprié, qui s'appliquera à tous les frais de matériel relatifs aux travaux de construction ou d'entretien imprévu.

## Frais d'équipement et de services faisant l'objet de contrats

Les frais liés à tout contrat de services, par exemple pour l'équipement qui n'appartient pas à une compagnie de chemin de fer, pour des services effectués par des parties tierces, et tous frais de transport du matériel sont établis en fonction du prix réel **facturé** aux termes du contrat. Un taux de frais généraux prévus par le contrat est ajouté à la facture pour couvrir les coûts d'administration décrits à ***l'annexe D, Frais relatifs aux équipements et aux services faisant l'objet d'un contrat.***

## Frais de transport de l'équipement

Les frais de transport payés pour l'acheminement d'équipement appartenant à une compagnie de chemin de fer en direction et en provenance d'un lieu de travail peuvent être imputés, sauf lorsque cet équipement se déplace directement, par ses propres moyens, du lieu d'exécution d'un projet donné au lieu d'exécution d'un autre projet (à l'exclusion des locomotives). Sur les factures peuvent figurer des frais de transport de wagons, de wagons chargés d'appareils de construction de chaussées et d'autres équipements divers, jusqu'à l'emplacement des travaux, par rail ou par route. Les frais de transport d'équipement par des trains de travaux couvrent tous les frais d'exploitation et de propriété connexes à ce transport jusqu'au lieu désigné. Peuvent

également être facturés les frais de trains de travaux lorsque ces trains servent à l'entreposage.

**L'annexe D, Frais de transport** énumère les frais horaires admissibles (ou une partie de ceux-ci) en l'absence de facturation par une tierce partie, pour les locomotives, les trains de travaux, l'équipement transporté dans ces derniers ou dans des trains commerciaux et par la route, de même que les frais relatifs aux voies. Les frais de transport pour l'acheminement des employés des compagnies de chemins de fer à destination et en provenance des lieux de travail sont admissibles pour les projets facturés en vertu des lignes directrices générales sur la facturation.

Lorsque les heures réelles travaillées de main-d'œuvre liée au transport sont connues, les frais peuvent être calculés en se servant des taux à **l'annexe B**.

Ces taux comprennent les trois volets suivants :

1. **Un salaire direct** précisé dans la convention collective de chaque employé.
2. **Un facteur improductif** pour couvrir les allocations relatives aux vacances, aux congés fériés et autres, applicable au salaire horaire direct.
3. **Un taux de frais généraux de main-d'œuvre liée au transport** pour couvrir les frais d'administration relatifs aux opérations ferroviaires et aux systèmes de communication des voies ferrées. Il comprend les frais d'administration généraux engagés pour la gestion de la compagnie de chemin de fer, notamment les frais comptables, financiers et relatifs aux ressources humaines, les frais juridiques, de gestion et ceux liés aux systèmes d'information. Il comprend également une allocation au titre des avantages sociaux des employés pour couvrir les frais correspondant à la part assumée par la compagnie relativement à l'assurance emploi, aux pensions, aux régimes de soins de santé et aux autres avantages sociaux. Cette allocation s'applique à la somme résultant de l'addition du salaire horaire direct et du facteur improductif.

Lorsque les matériaux de transport utilisés sont connus, les frais peuvent être calculés en se servant des taux à **l'annexe C**. Ces taux comprennent les deux volets suivants :

- Le **prix d'achat** réel (incluant la taxe de vente applicable) payé par la compagnie de chemin de fer pour un article quelconque.
- Un **taux de frais généraux du matériel de transport** qui couvre les frais relatifs à l'administration, à la supervision, à l'acquisition, à l'entreposage, à la comptabilité, aux questions juridiques, aux inspections et au contrôle de la qualité, aux activités de dédouanement ainsi qu'aux autres frais connexes, tels les frais de services publics.

## Repas et logement

Les dépenses pour les repas et le logement des employés des compagnies de chemins de fer qui travaillent à l'exécution d'un projet auquel les lignes directrices générales sur la facturation s'appliquent peuvent être facturées lorsque ces employés y ont droit aux termes de leur convention collective. Les frais admissibles sont ceux précisés dans les conventions collectives de chacun des employés.

## Taux de location d'équipement ferroviaire

Lorsque de l'équipement appartenant à une compagnie de chemin de fer sert à l'exécution de projets auxquels les lignes directrices de facturation s'appliquent, il est recommandé que les taux de location journaliers ne dépassent pas ceux qui sont indiqués sur la liste jointe comme ***annexe E, Taux de location d'équipement appartenant au chemin de fer.***

Les frais de location peuvent tenir compte du temps réel nécessaire pour acheminer l'équipement appartenant aux compagnies de chemins de fer de son lieu d'attache ou son lieu d'entreposage jusqu'au lieu d'exécution du projet, et pour le ramener à son point de départ, à condition que cet équipement ferroviaire ne soit pas transporté directement jusqu'au lieu d'exécution d'un autre projet. S'il va directement du lieu d'exécution d'un projet donné au lieu d'exécution d'un autre, le premier transport ne peut donner lieu à des frais imputés à cet autre projet.

La méthode à employer est indiquée dans ***l'annexe E, Taux de location d'équipement appartenant au chemin de fer.***

## Valeurs de récupération

Un crédit convenable est autorisé pour le matériel d'avertissement de passage à niveau récupéré. Ce matériel mis hors service pour être réutilisé plus tard devrait être récupéré à 60 % du prix courant du matériel neuf, et lorsqu'il est réutilisé, il est facturé au même taux. Le matériel comme les relais ou autres dispositifs devant être réparés ou reconstruits devrait être récupéré à raison de 25 % du prix courant du matériel neuf, et lorsqu'il est réutilisé après avoir été réparé ou reconstruit, il devrait être facturé à 75 % du prix courant du matériel neuf.

## Blessures ou décès

Le versement d'une indemnité en cas de blessures ou de décès n'est pas autorisé.

## Cessation des activités ferroviaires

Les dispositions de la section V de la LTC ne s'appliquent plus aux franchissements dès que la compagnie de chemin de fer cesse ses activités sur la ligne où se trouvent

ces franchissements. Si la compagnie interrompt temporairement ses activités aux termes de la réglementation de Transports Canada, un taux d'entretien prévu réduit peut s'appliquer pour couvrir les coûts fixes d'entretien.

## Renouvellement

Le Guide des frais ferroviaires pour l'entretien et la construction des franchissements routiers sera examiné continuellement par l'Office, mais les taux prévus seront renouvelés au plus tard deux ans après la date d'émission.

## Personnes-ressources des chemins de fer

### **Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique**

Non-Freight Billable Projects  
Gulf Canada Square, Suite 600  
401 – 9th Avenue S.W.  
Calgary, Alberta  
T2P 4Z4  
Téléphone : 403-319-3053  
Télécopieur : 403-319-3640

### **Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada**

Gestionnaire, Affaires réglementaires  
953, rue de La Gauchetière ouest  
Montréal (Québec)  
H3B 2M9  
Téléphone : 514-399-6416  
Télécopieur : 514-399-4296

## Définitions

**Route** – Voie terrestre C publique ou non C pour véhicules ou piétons.

**Franchissement routier** – Franchissement par une route d'une voie ferrée par passage supérieur, inférieur ou à niveau ainsi que tous les éléments structuraux facilitant le franchissement ou nécessaires à la partie visée de cette route.

**Système d'avertissement de passage à niveau** – Système actif comprenant des feux, une sonnerie et/des barrières, utilisé à un passage à niveau pour avertir le public de la présence ou de l'approche de trafic ferroviaire.

**Surface de croisement** – Platelage en bois, du revêtement ou d'un autre matériau approprié placé entre les rails et jusqu'aux extrémités des traverses, sur toute la largeur du franchissement routier.

**Entretien** – Travail nécessaire pour garder entièrement opérationnelle une installation existante.

**Dommmages inhabituels causés par les intempéries** – Dommages causés aux systèmes d'avertissement de passage à niveau par des cas de force majeure qui sortent de l'ordinaire pour la région, comme la foudre, les vents violents, les températures et l'humidité extrêmes.

## Aide de l'office

Si une partie désire obtenir l'aide de l'Office pour résoudre des questions touchant les travaux effectués à des franchissements routiers, elle doit en faire la demande par écrit en incluant toute l'information pertinente, signer cette demande et l'envoyer à l'Office à l'adresse suivante :

Le Secrétaire  
Office des transports du Canada  
Ottawa (Ontario) K1A 0N9

Si vous désirez livrer votre demande par porteur ou messenger, veuillez la faire parvenir à l'adresse suivante :

Le Secrétaire  
Office des transports du Canada  
15, rue Eddy  
Salle du courrier du 17<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec) J8X 4B3  
Télécopieur : 819-997-6727

De plus, vous devez envoyer une copie de votre demande à toute autre partie concernée au même moment que la demande est déposée auprès de l'Office.

## Autres documents

- [Construction des lignes de chemin de fer](#)
- [Croisements des lignes de chemin de fer](#)
- [Déplacement des lignes de chemin de fer dans des zones urbaines](#)
- [Détermination de la valeur nette de récupération](#)
- [Dommmages-intérêts liés à l'exploitation ferroviaire](#)
- [Franchissements de chemin de fer \(routier, par desserte, passages privés et répartition des coûts\)](#)
- [Guide sur les certificats d'aptitude](#)
- [Médiation : Publications et formulaires](#)
- [Procédure d'évaluation environnementale](#)
- [Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer](#)
- [Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire](#)
- [Règles générales de l'Office des transports du Canada](#)
- [Réparations des coûts des sauts-de-mouton](#)
- [Transferts et cessation de l'exploitation de lignes de chemin de fer et décisions connexes](#)

On peut également obtenir ces documents sur divers supports.

## Renseignements

Office des transports du Canada

Ottawa, ON K1A 0N9

Téléphone : 1-888-222-2592

ATS : 1-800-669-5575

Télécopieur : 819-997-6727

Courriel : [info@otc-cta.gc.ca](mailto:info@otc-cta.gc.ca)

Site Web : [www.otc.gc.ca](http://www.otc.gc.ca)



## Annexe A – Type 1

### Systèmes d'avertissement de passage à niveau avec barrières

#### 2012/2013 – Taux d'entretien normalisés : Frais de main-d'œuvre

	Heures de main-d'œuvre	Taux de main-d'œuvre <sup>1</sup>	Frais de main-d'œuvre
Travaux effectués par les agents d'entretien des signaux	73,4	68,58 \$	5 032,44 \$
Travaux effectués par les équipes affectées à la voie et à la chaussée	13	51,40 \$	668,15 \$

**Nota 1** : Le taux de main-d'œuvre est obtenu en additionnant un taux de frais généraux de main-d'œuvre de 69% à un taux de base de main-d'œuvre indexé pour 2012/2013.

#### 2012/2013 – Taux d'entretien normalisés : Frais de matériel et d'électricité

Frais de matériel <sup>1</sup>	Frais d'électricité <sup>2</sup>	Matériaux <sup>3</sup>
1 023,71 \$	237,32 \$	1 261,03 \$

**Nota 1** : Le frais de matériel est obtenu en additionnant un taux de frais généraux (taux (ou coefficient) d'imputation des coûts indirects) de 47 % aux coûts de base du matériel indexé pour 2012/2013.

**Nota 2** : Aucuns frais généraux n'ont été appliqués aux frais d'électricité.

**Nota 3** : Matériaux correspond à la somme des frais de matériaux et d'électricité.

#### 2012/2013 – Taux d'entretien normalisés : Frais de véhicule

Taux horaire	Heures	Véhicules <sup>1</sup>
12,10 \$	86,4	1 045,11 \$

**Nota 1** : Obtenu en multipliant le taux horaire par le nombre d'heures.

#### 2012/2013 – Taux d'entretien normalisés : Taux total

Frais de main d'œuvre : Les agents d'entretien des signaux	5 032,44 \$
Frais de main d'œuvre : Les équipes affectées à la voie et à la chaussée	668,15 \$
Matériaux	1261,03 \$
Véhicules	1 045,11 \$
<b>Taux annuel total<sup>1</sup></b>	<b>8 006,72 \$</b>

50 % de taux annuel total	4 003,36 \$
<b>Taux mensuel<sup>2</sup></b>	<b>667,23 \$</b>
50 % de taux mensuel	333,61 \$

**Nota 1 :** Le taux annuel total correspond à la somme des frais de main d'œuvre, de matériaux et de véhicules.

**Nota 2 :** Le taux mensuel correspond au taux annuel total divisé par 12.

## Annexe A – Type 2

### Systèmes d'avertissement de passage à niveau sans barrières

#### 2012/2013 – Taux d'entretien normalisés : Frais de main-d'œuvre

	Heures de main-d'œuvre	Taux de main-d'œuvre <sup>1</sup>	Frais de main-d'œuvre
Travaux effectués par les agents d'entretien des signaux	56,4	68,58 \$	<b>3 865,52 \$</b>
Travaux effectués par les équipes affectées à la voie et à la chaussée	13	51,40 \$	<b>668,15 \$</b>

**Nota 1 :** Le taux de main-d'œuvre est obtenu en additionnant un taux de frais généraux de main-d'œuvre de 69% à un taux de base de main d'œuvre indexé pour 2012/2013.

#### 2012/2013 – Taux d'entretien normalisés : Frais de matériel et d'électricité

Frais de matériel <sup>1</sup>	Frais d'électricité <sup>2</sup>	Matériaux <sup>3</sup>
568,06 \$	237,32 \$	<b>805,38 \$</b>

**Nota 1 :** Le frais de matériel est obtenu en additionnant un taux de frais généraux (taux (ou coefficient) d'imputation des coûts indirects) de 47 % aux coûts de base du matériel indexé pour 2012/2013.

**Nota 2 :** Aucuns frais généraux n'ont été appliqués aux frais d'électricité.

**Nota 3 :** Matériaux est la somme des frais de matériaux et d'électricité.

#### 2012/2013 – Taux d'entretien normalisés : Frais de véhicule

Taux horaire	Heures	Véhicules <sup>1</sup>
12,10 \$	69,4	839,24 \$

**Nota 1 :** Obtenu en multipliant le taux horaire par le nombre d'heures.

## 2012/2013 – Taux d’entretien normalisés : Taux total

Frais de main d’œuvre : Les agents d’entretien des signaux	3 865,52 \$
Frais de main d’œuvre : Les équipes affectées à la voie et à la chaussée	668,15 \$
Matériaux	805,38 \$
Véhicules	839,24 \$
<b>Taux annuel total<sup>1</sup></b>	<b>6 178,29 \$</b>
50 % de taux annuel total	3 089,15 \$
<b>Taux mensuel<sup>2</sup></b>	<b>514,86 \$</b>
50 % de taux mensuel	257,43 \$

**Nota 1** : Le taux annuel total est la somme des frais de main d’œuvre, de matériaux et de véhicules.

**Nota 2** : Le taux mensuel correspond au taux annuel total divisé par 12.

## Annexe B

### Éléments de coût à ajouter au taux de rémunération de base d’un employé pour établir les frais de main-d’œuvre applicables en vertu des lignes directrices générales sur la facturation

Éléments de coût	Entretien imprévu (%)	Projets de construction (%)	Transport (%)
<b>Facteur improductif<sup>1</sup></b>	15	15	15
<b>Taux de frais généraux</b>			
Administration	33	33	29
Fonds de roulement	1	4	4
Frais connexes	10	10	11
Allocation au titre des avantages sociaux des employés	25	25	24
<b>TOTAL</b>	<b>69</b>	<b>72</b>	<b>68</b>

**Nota 1** : Lors de la facturation du travail effectué par les agents d’entretien des signaux, les mécaniciens, et chefs de train, une indemnité additionnelle de 15% peut être ajoutée au facteur improductif tel que permis aux termes de leurs conventions collectives.

## Annexe C

**Éléments du taux de frais généraux du matériel à appliquer aux frais de matériel réels en vertu des lignes directrices générales sur la facturation**

Catégories de coût	Entretien imprévu (%)	Projets de construction (%)	Transport (%)
Administration	35	35	31
Fonds de roulement	1	4	4
Frais connexes	11	11	5
<b>TOTAL</b>	<b>47</b>	<b>50</b>	<b>40</b>

## Annexe D

**Frais divers de 2012-2013**

**Repas et logement : Indemnité de repas et de logement selon la convention collective de chaque employé**

Frais de transport	Frais
Trains et véhicules rail-route commerciaux	0,45 \$ par mille-wagon pour chaque wagon/véhicule contribuant à l'exécution du projet (minimum de 50 milles, maximum de 250 milles).
Matériel transporté par route	0,45 \$ par mille-véhicule (minimum de 50 milles, maximum de 250 milles).
Train de travaux à une seule locomotive	421,55 \$ l'heure pour les 8 premières heures.
	517,00 \$ l'heure pour la 9 <sup>ème</sup> heure et les heures subséquentes.
	257,00 \$ l'heure par locomotive supplémentaire.
Frais relatifs à la voie	26,05 \$ par train-mille.
Contrats d'équipement et de services	Frais
Indemnité pour frais généraux contractuels	3 % sur les montants de moins de 50 000 \$
	2 % sur les montants entre 50 000 \$ et 100 000 \$
	1 % sur les montants supérieurs à 100 000 \$

## Annexe E

### Taux de location d'équipement appartenant au chemin de fer

Classe	CP	CN	Description	Taux quotidien location CDN(\$)	
Équipe de voie	101	3GJ	Réentailleuse de traverses, autopropulsée	140	
	191	3GH	Dégarnisseuse de cases / réentailleuse de traverses	570	
	010	3FH	Machine à serrer les anticheminants	70	
	011	3GE	Pose anticheminants	368	
		3GF	Pose attaches	395	
	012		Enlève anticheminants, double	427	
	013	3FG	Entretoise d'anticheminants, double	161	
	712		Dégarnisseuse de cases d'anticheminants	63	
	719		Arracheuse de selles de rail/double	178	
	619		Arracheuse de selles de rail/simple	138	
	819		Arracheuse de crampons	228	
		3GB	Arracheuse de crampons simple, rails	23	
	015		Prépositionneur de selles de rail	17	
	108	3GL	Bouchonneuse de traverses chimique	412	
	919		Appareil de reprise de crampons (utilisé sur les traverses et les rails)	252	
	008	3FF	Arracheuse de crampons rail double	256	
	099		Cramponneuse, double/positionneuse de selles	570	
	009	3FE	Multicramponneuse double	487	
		3AA	Ramasseuse de rails boulonnés	657	
	017		Réchauffeur de rails	146	
	077		Réchauffeur de rails, à traction	250	
		3GC	Réchauffeur de rails, soudage en continu	433	
	303		Grosse scie à rails	135	
	Équipe d'entretien du ballast	211	3DA	Régaleuse à ballast	402
		404		Déneigeuse/balayeuse d'aiguillage	114
		214		Balai à ballast	201
		215	3AC	Dégarnisseuse	3 962
		212	3GI	Dégarnisseuse de cases	99
		208		Cric/ripeuse mécanique	37
		913	3EB	Super dégarnisseuse (Super GO 4S)	1 577
201			Bourreuse	323	
		3CF	Bourreuse légère / secondaire	387	
202			Bourreuse de surface	108	
206			Bourreuse d'appareils de voie/de surface/de voie	965	
		3CD	Bourreuse à 16 bourroirs (CAT)	1 158	
		3CX	Bourreuse à 32 bourroirs (CAT)	1 831	
204		3CE	Bourreuse d'appareils de voie	128	
205		3CC	Bourreuse UNIMAT à 32 bourroirs d'appareils de voie (UNIMAT)	1 056	
		3CA	Bourreuse Mark III / IV Production Combo	888	

Classe	CP	CN	Description	Taux quotidien location CDN(\$)
<b>Équipe d'entretien des traverses</b>	102	3FC	Grue à traverses	269
	105	3FL	Perceuse à traverses	153
	710	3FB	Machine à insérer/arracher les traverses légère	131
	110	3FA	Machine à insérer/arracher les traverses de production	547
	014		3FI – Lève rails	213
	914		3FM – Balayeuse de selles de rail	117
	106		Traveleuse	68
	577		Appareil de manutention, toit de voiture, LUCKY	797
	507	3FD	Appareil de manutention, toit de voiture, JIMBO	509
	103	3FK	Scarificateur	159
	320		Stabilisateur, voie ferrée, pied de surface	405
	220	3EA	Stabilisateur, voie ferrée	753
	<b>Groupe électrogène</b>	814		Électrogène d'éclairage, portatif
<b>Grues</b>	502		Grue sur chenilles	241
		5AC	Grue tout-terrain	238
	503	5AE	Grue sur rails < 20 tonnes	318
	512		Grue sur rails – capacité de 30 tonnes	351
		5AA	Grue sur rails – capacité de 40 tonnes	703
	501	5AD	Grue, montée sur roues	243
	510	5AB	Grue chargeuse polyvalente Speed Swing	316
	550		Grue chargeuse polyvalente Speed Swing 360 degrés	373
<b>Appareils de construction de chaussées</b>	505		Buteur	374
	508	4AG	Rétrocaveuse hydraulique à benne orientable/excavatrice	269
	608	4AH	Niveleuse de route (à moteur)	177
	506	4AA	Chargeuse < 3 verges	184
		4AB	Chargeuse 3 verges	344
		4AC	Chargeuse 5 verges	331
		4AD	Chargeuse 7 verges	515
	511		Pelle rétro / chargeuse	87
<b>Machines sur rails</b>	019		Chargeuse de matériel sur voies ferrées	194
	601	6BB	Pousse voitures, BRANDT	438
	700		Draisine d'inspection	41
<b>Débroussailleuses / tondeuses</b>	311	3HB	Débroussailleuse hors voie	356
	301	3HA	Débroussailleuse sur rails	554
	305	3HC	Faucheuse sur rails	437
<b>Déneigeuses / balayeuses</b>	401		Souffleuse, à neige/à jet/à patins	191
		3DC	Souffleuse à neige à air froid	339
		3DB	Souffleuse à neige à jet	468
	406		Balayeuse de quais	120
<b>Poste de soudage</b>	904		Poste de soudage sur rails	15
		3AG	Poste de soudage soudure électrique en bout	1 750
<b>Équipement automobile</b>			Véhicule poids léger – loué	77
			Véhicule poids léger – acheté	63
			Véhicule poids léger – rail-route	85

Classe	CP	CN	Description	Taux quotidien location CDN(\$)
			Camion 1 tonne – rail-route – loué	141
			Camion 1 tonne – rail-route – acheté	88
			Camion 1.5 tonne	98
			Camion 1.5 tonne – rail-route	130
			Camion 3 tonnes	78
			Camion 3 tonnes – rail-route	154
			Camion 5 tonnes	102
			Camion 5 tonnes – rail-route	172
			Camion 10 tonnes	162
			Camion 10 tonnes – rail-route – loué	480
			Camion 10 tonnes – rail-route – acheté	311
			Autobus/fourgonnettes	47
			Automobiles	49

### **Méthode de calcul des frais d'exploitation :**

Aucuns frais généraux ne doivent s'appliquer aux taux de location énumérés ci-haut.

Les taux de location ne comprennent pas les frais d'exploitation d'équipement. Les frais relatifs aux employés qui font fonctionner ce dernier, les frais de fourniture de matériel et les frais de carburant peuvent être facturés en sus des taux de location. Ces frais de main-d'œuvre peuvent viser les congés fériés et autres congés appropriés, ainsi que les frais généraux de supervision et d'administration (voir ci-haut).

Les taux de location s'appliquent à chaque jour de huit heures pendant lequel l'équipement sert effectivement à l'exécution d'un projet. Lorsque l'article loué est utilisé pendant plus de huit heures au cours d'une seule et même journée, une somme supplémentaire peut être facturée, calculée en fonction du taux horaire correspondant au taux quotidien