

CONVENTION COLLECTIVE

ENTRE LE

CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE

ET LE

**CONFÉRENCE FERROVIAIRE
DE TEAMSTERS CANADA**

REPRÉSENTANT LES

INGÉNIEURS DE LOCOMOTIVES

EMPLOYÉS AU CANADA
PAR LE
CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE

EST DE THUNDER BAY

PROGRAMME D'AIDE AUX EMPLOYÉS ET À LEUR FAMILLE (PAEF)

Les Chemins de fer Canadien Pacifique et la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada ont un programme d'aide commun employés-famille (PCEF) destiné à offrir aux employés et à leur famille une vaste gamme de services. Les employés et les membres de leur famille peuvent obtenir des renseignements sur ces services en communiquant avec l'une des personnes ressources dont le nom apparaît dans les tableaux de service contenus à la présente convention.

Enfin, dans le cadre de son Programme d'aide aux employés et à leur famille, la Compagnie a institué un Programme d'intervention en cas d'incident critique à l'intention des employés qui sont mêlés, au travail, à des accidents entraînant notamment des décès ou des blessures graves.

PRÉAMBULE

Le comité dûment constitué du Conseil canadien des syndicats opérationnels de chemins de fer (FIL) est investi du pouvoir d'établir et d'interpréter les contrats, règles, taux de salaire et conditions de travail des ingénieurs de locomotive ainsi que du pouvoir de traiter tous les griefs relatifs au service effectué en tant qu'ingénieur de locomotive.

Nonobstant toute disposition de la présente convention, tout ingénieur de locomotive peut soumettre ses griefs personnels à la Compagnie n'importe quand.

L'application des dispositions de la présente convention ne peut être modifiée sans consultation préalable du président général du Conseil canadien des syndicats opérationnels de chemins de fer (FIL).

La Compagnie reconnaît le Conseil canadien des syndicats opérationnels de chemins de fer (Fraternité des ingénieurs de locomotives) (le « Syndicat ») comme seul agent négociateur de ses employés classés comme ingénieurs.

Dans la convention collective, la forme masculine désigne aussi bien les femmes que les hommes.

Les dispositions désignées comme « Archivées » restent en vigueur, même si elles ont été enlevées de la convention collective.

La Compagnie et le Syndicat admettent qu'ils appuieront les projets d'équité en emploi développés en collaboration avec le Syndicat afin de résoudre la question de l'emploi.

Table of Contents

Article 1 – Taux de salaire	1
1.01 SERVICE VOYAGEURS	1
1.02 SERVICE MARCHANDISES.....	1
1.03 EXPLOITATION À ÉQUIPE RÉDUITE AU CHEF DE TRAIN EN SERVICE MARCHANDISES	1
1.04 SERVICE VOYAGEURS ASSURÉ PAR VÉHICULES AUTOMOTEURS	2
1.05 SERVICE DE TRIAGE.....	2
1.06 PRIME DE POSTE.....	2
1.07 SERVICE DE TRAINS COLLECTEURS-DISTRIBUTEURS.....	2
1.08 SERVICE DE LOCOMOTIVES MANOEUVRES-LIGNE.....	2
1.09 INGÉNIEURS-INSTRUCTEURS	3
1.10 SERVICE COMBINÉ.....	3
1.11 RÉMUNÉRATION AU TAUX S’APPLIQUANT AU PLUS GRAND NOMBRE DE LOCOMOTIVES	3
1.12 TAUX DE DÉBUT – NOUVEAUX EMPLOYÉS.....	3
Lettre re : Protocole de formation.....	4
1.13 INDEMNITÉ RELATIVE À LA LONGUEUR DU TRAIN	6
1.14 INDEMNITÉ RELATIVE À LA LONGUEUR DU PARCOURS	6
1.15 SERVICE DE ROADRAILERS	6
1.16 MÉTHODE DE RÉMUNÉRATION SELON UN MILLAGE FIXE	6
Article 2 – Service voyageurs	10
2.01 MINIMUM JOURNALIER EN SERVICE VOYAGEURS	10
2.02 GARE DE DÉPART	10
2.03 MILLES PARCOURUS ET TEMPS DE PARCOURS	10
2.04 NAVETTES À COURT TRAJET EN SERVICE VOYAGEURS.....	10
2.05 AUTRES PARCOURS EN SERVICE VOYAGEURS	10
2.06 GARE D’ARRIVÉE	10
Article 3 – Service marchandises	11
3.01 APPLICATION DES TAUX DE SALAIRE DU SERVICE MARCHANDISES	11
3.02 GARE DE DÉPART	11
3.03 MILLES PARCOURUS ET TEMPS DE PARCOURS	11
3.09 GARE D’ARRIVÉE	13
3.10 TRAINS DIRECTS.....	14
3.11 INSPECTION À L’ARRIVÉE	14
3.12 ENDROITS DÉSIGNÉS	15
Lettre re : Interprétation du paragraphe 3.09(4)	17
Article 4 – Service de triage	18
4.02 SEMAINE DE TRAVAIL DE CINQ JOURS.....	18
4.04 JOURS DE REPOS NON CONSÉCUTIFS	18
4.05 JOURNÉE NORMALE DE TRAVAIL	18
4.06 HEURES SUPPLÉMENTAIRES	18
4.11 MINIMUM GARANTI.....	19
Article 5 –Service divers.....	22
5.01 LOCOMOTIVE MORTE	22

5.02	DÉPLACEMENTS HAUT-LE-PIED EN PARCOURS SIMPLE ET EN SERVICE	
COMBINÉ	22	
Service combiné		22
Service de navette combiné.....		23
5.03	GARDE D'UNE LOCOMOTIVE	25
5.04	SERVICE SPÉCIAL	25
5.05	COMPARUTION EN COUR.....	25
5.06	RAMASSAGE ET STATIONNEMENT DES LOCOMOTIVES DIESEL EN SERVICE	
DE LIGNE	25	
5.07	INDEMNITÉS POUR EXAMENS MÉDICAUX PÉRIODIQUES ET EXAMENS	
PÉRIODIQUES SUR LE RÈGLEMENT D'EXPLOITATION FERROVIAIRE (REF).....		26
5.09	FORMATION ET EXAMENS RQ	26
5.10	AUTRES COURS (QUE LA FORMATION RQ – AUPARAVANT MQ)	28
5.11	ÉLABORATION DES PROGRAMMES DE FORMATION	29
5.12	ZONES ÉLARGIES DES CHANGEMENTS D'ÉQUIPES	30
Lettre re : Train en Service Combiné (TSC).....		37
Lettre re : Équipes du SNC libérées du service dans un délai de 12 heures		38
Lettre : Période de repos appropriée avant une formation RQ.....		39
Lettre relative à la rémunération suivant la formation RQ		40
Lettre Autres que la formation RQ/réunions de 4 heures sur la sécurité		41
Lettre re : Rémunération des heures perdues à cause des examens médicaux ou sur le RUE.		42
Article 6 – Outils de travail, radios et documentation		43
Article 7 – Trains collecteurs-distributeurs.....		43
Article 8 – Service de locomotives manoeuvres-ligne		44
Article 9 – Trains de travaux.....		45
Article 10 – Annulation d'appels		49
Article 11 – Ingénieurs retenus en gare de détachement		49
Article 12 – Locomotives Électriques, Diesel-Électriques, Seules ou en Unités Multiple.....		50
Article 12a – Deuxième Ingénieur en Service Voyageurs.....		50
Article 13 – Parcours double.....		54
Article 14 - Pilotage.....		54
Article 15 – Parcours en dehors de la voie principale.....		54
Lettre relative au paiement de la prime pour parcours en dehors de la voie principale/équipe		
réduite au chef de train		55
Article 16 – Foyers		56
Article 17 – Congé annuel payé		57
Lettre : Date limite pour afficher les congés annuels		61
Le 22 novembre 1985		61
Monsieur G. Wynne.....		61
Président général.....		61
Fraternité des ingénieurs de locomotives.....		61
1396, rue Ste-Catherine Ouest.....		61
Bureau 216		61
Montréal (Québec) H3G 1P9		61
Monsieur L.F. Berini		61
Président général.....		61

Fraternité des ingénieurs de locomotives	61
Suite 203, 7403 MacLeod Trail S.W.	61
Calgary, Alberta T2H 0L8	61
Messieurs,.....	61
La présente concerne votre demande régionale no 6 visant à réviser l'article 16(4)(b) des conventions des régions de l'Est et de l'Ouest, lequel propose de modifier la date du 15 janvier comme date limite pour choisir ses congés annuels.	61
La présente confirme l'entente conclue durant les négociations à savoir que les dirigeants locaux de la Société et du Syndicat peuvent se rencontrer en novembre ou décembre de chaque année et peuvent, d'un commun accord, établir la date limite pour l'affichage de congés annuels dans chaque gare pour l'année suivante. Ceci pourrait impliquer, soit de devancer ou d'aller au-delà de la date du 15 janvier.....	61
Veuillez agréer nos salutations les meilleures.....	61
R.J. Pelland.....	61
(pour) Directeur, Relations industrielles.....	61
Je suis d'accord Je suis d'accord	61
G.N. Wynne.....	61
Président général.....	61
L.F. Berini	61
Président général.....	61
Lettre re : Attribution de congés annuels	63
Lettre relative aux jours travaillés ou de disponibilité.....	64
Article 18 – Jours fériés	66
Article 19 – Congé de deuil	68
Article 20 – Congé autorisé.....	68
Article 21 - Ancienneté.....	69
21.01 (1) LES EMPLOYÉS OBTIENNENT UNE DATE DE DÉPART DE L'ANCIENNETÉ SUR LA LISTE D'ANCIENNETÉ DE DISTRICT DES INGÉNIEURS DE LOCOMOTIVES PERTINENTE EN FONCTION DE LA DATE LIMITE DU BULLETIN EN VERTU DUQUEL ILS ONT ÉTÉ SÉLECTIONNÉS POUR SUIVRE LA FORMATION DES INGÉNIEURS DE LOCOMOTIVES, DANS L'ORDRE OÙ ILS FIGURENT SUR LA LISTE D'ANCIENNETÉ DES AGENTS DE TRAIN PERTINENTE.....	69
21.10 MUTATION VOLONTAIRE SANS INDEMNITÉ.....	71
Lettre re : Accords VROPE/VROUE/VROQUE/ transfert pour raison de famille.....	73
Article 22 – Pprocédure de règlement des griefs.....	75
Dans les 60 jours civils suivant la date de l'incident à l'origine du grief, l'employé peut soumettre le grief par écrit au supérieur désigné qui doit rendre une décision écrite le plus rapidement possible, au plus tard dans les 60 jours civils suivant la date de l'appel. On peut contourner le stade I en acheminant le grief au président de section locale, qui peut amorcer la procédure de règlement du grief au stade II.	75
Stade I - Appel au cadre désigné de la Compagnie	75
Article 23 – Enquêtes et Mesures Disciplinaires	76
Lettre re : Enquêtes et mesures disciplinaires - En vigueur le 25 juillet 1995	79
Lettre re : Enquêtes et mesures disciplinaires - En en vigueur le 1 ^{er} juillet 1995	80
Lettre re : Relations avec la clientèle.....	81
Lettre re : Interroger les témoins durant une enquête	82
Article 24 – Messageries dans les trains voyageurs	83

Article 25 - Appels.....	83
25.05 POSTES VACANTS – PROCÉDURE HEBDOMADAIRE DE PLACEMENT 84	
Lettre re : Appel des employés; utilisation de taxi	85
Article 26 – Approvisionnement en carburant, sable et eau	86
Article 27 - Repos.....	86
Article 28 - Repas	91
Article 29 – État des Locomotives	91
Lettre relative au Comité des cabines de locomotive, le 16 novembre 1992.....	92
Montréal, le 16 novembre 1992.....	92
Messieurs.....	92
La présente a trait à la demande 9.6 de la FIL concernant un Comité des cabines de locomotive.	92
Nous confirmons qu’il existe un Comité des cabines de locomotive qui a pour mandat de permettre aux membres des équipes de train (par l’entremise de leurs représentants de la FIL) de discuter de questions d’intérêt mutuel concernant l’aménagement, l’entretien et l’utilisation des cabines de locomotive.....	92
Le Comité des cabines se compose d’un représentant de la FIL, un pour la région de l’Est et un pour la région de l’Ouest, et de représentants de la Compagnie venant des Services de la mécanique, du transport et des relations syndicales.	92
Les représentants syndicaux agissent au nom de leur organisation et informent leurs membres des questions à l’étude et des décisions prises.....	92
Le Syndicat et la Compagnie ont l’intention de maintenir le Comité des cabines dont les membres se réuniront au besoin.....	92
Veuillez agréer nos salutations les meilleures.....	92
(signé) Frank Peters	92
Chef, relations syndicales.....	92
Lettre re : Comité des cabines de locomotive, le 13 novembre 2004.....	93
Article 30 – Dispositions générales	94
Lettre re : Tours de service omis	97
Lettre : Tour de service à la gare de détachement	98
Article 31 – Régime de prévoyance.....	99
(1) Assurance-vie collective	99
Article 32 – Maladie	102
Article 33 – Dispositions relative au millage	103
Lettre : Contrôle du service de pool	105
Article 34 – Changements importants dans les conditions de travail.....	106
Lettre : Indemnités de déménagement	111
Lettre : Parcours interdivisions.....	112
Article 35 – Règlements locaux	113
Article 36 – Règlement définitif des litiges sans arrêt.....	113
de travail.....	113
Article 37 – Traduction et impression de la convention collective	113
Article 38 – Exploitation à Équipe Réduite au Chef de Train (CdT)	113
Article 39 – Détours intraréseau.....	116
Article 40 – Durée de la convention collective	118

Article 41 – Protocole de retour au travail	118
Lettre : Ingénieurs de locomotive médicalement restreints	119
Lettre : Absence du travail pour cause de maladie ou de blessures non indemnisables	120
Lettre re: Cotisations syndicales	125
RÈGLES LOCALES DES DISTRICTS pour Farnham du district d’ancienneté; Ottawa du district d’ancienneté; Québec du district d’ancienneté; & Winchester du district d’ancienneté	127
Lettre re : Selection des membres de comité conjoint par le Syndicat	150
Lettre re : Appel des équipes - SGE ET PMC	151
Lettre re : Kawartha Lakes	153
Lettre re : SIRH/SCR	155
Lettre re : Procès d’établissement des faits	156
Protocole d’accord du 20 janvier 1959	160
Lettre re : Certains paiements mis de côté ou en banque	161
Letter re : Service de trains de banlieues de Montréal	162
Letter re : Service Expressway	162

ARTICLE 1 – TAUX DE SALAIRE

1.01 Service voyageurs

Taux de salaire par journée de 100 milles :

Taux À Partir Du			
1 ^{er} Janvier 2003	1 ^{er} Janvier 2004	1 ^{er} Janvier 2005	1 ^{er} Janvier 2006
123,62 \$	127,33 \$	130,51 \$	134,43 \$
Taux minimal, s'il y a lieu			

Taux progressifs archivés.

1.02 Service marchandises

Taux de salaire par journée de 100 milles :

Traction	Taux À Partir Du			
	1 ^{er} Janvier 2003	1 ^{er} Janvier 2004	1 ^{er} Janvier 2005	1 ^{er} Janvier 2006
1 locomotive	151,98 \$	156,54 \$	160,45 \$	165,26 \$
2 locomotives	155,61 \$	160,28 \$	164,29 \$	169,22 \$
3 locomotives	159,18 \$	163,96 \$	168,06 \$	173,10 \$
4 locomotives	162,18 \$	167,05 \$	171,23 \$	176,37 \$
1 locomotive de 3 000 HP ou plus	152,62 \$	157,20 \$	161,13 \$	165,96 \$
Pour chaque locomotive ou fourgon-relais en sus	2,89 \$	2,89 \$	2,89 \$	2,89 \$
Taux minimal, s'il y a lieu	149,48 \$	153,96 \$	157,81 \$	162,54 \$

Taux progressifs archivés.

1.03 Exploitation à équipe réduite au chef de train en service marchandises

Taux de salaire par journée de 100 milles :

Dans les territoires où l'exploitation à équipe réduite au chef de train a été mise en oeuvre, les taux ci-après remplacent les taux précités.

Taux À Partir Du			
1 ^{er} Janvier 2003	1 ^{er} Janvier 2004	1 ^{er} Janvier 2005	1 ^{er} Janvier 2006
158,52 \$	163,28 \$	167,36 \$	172,38 \$
149,48 \$	153,96 \$	157,81 \$	162,54 \$
Taux minimal, s'il y a lieu			

Taux progressifs archivés.

1.04 Service voyageurs assuré par véhicules automoteurs

Archivé

1.05 Service de triage

Taux de salaire par journée de huit heures ou moins :

Taux À Partir Du					
1 ^{er} Janvier 2003	1 ^{er} Janvier 2004	31 Décembre 2004	1 ^{er} Janvier 2005	31 Décembre 2005	1 ^{er} Janvier 2006
194,45 \$	200,28 \$	202,28 \$	207,34 \$	209,34 \$	215,62 \$

Taux progressifs archivés.

Le salaire de l'ingénieur responsable d'un groupe de traction composé de plus d'une locomotive à un moment quelconque pendant son poste sera majoré comme suit :

Pour une deuxième locomotive	2,75 \$
Pour trois locomotives ou plus	5,52 \$

Taux progressifs archivés.

1.06 Prime de poste

L'ingénieur qui prend son poste en service de triage ou de transfert entre 14 h 30 et 22 h 29 reçoit une prime de poste de 0,40 \$ l'heure et celui qui prend son poste entre 22 h 30 et 6 h 29 reçoit une prime de poste de 0,45 \$ l'heure. La prime de poste n'entre pas dans le calcul des heures supplémentaires et n'est pas versée dans les cas d'absences rémunérées telles que congés pour fonctions de juré, congés annuels, jours fériés, etc.

1.07 Service de trains collecteurs-distributeurs

L'ingénieur qui travaille en service local ou de trains collecteurs-distributeurs touche :

Taux À Partir Du			
1 ^{er} Janvier 2003	1 ^{er} Janvier 2004	1 ^{er} Janvier 2005	1 ^{er} Janvier 2006
5,67 \$	5,84 \$	5,99 \$	6,17 \$

pour 100 milles ou moins, en sus du taux du service marchandises direct, selon la classe de la locomotive; le parcours dépassant 100 milles est payé proportionnellement.
Taux progressifs archivés.

1.08 Service de locomotives manoeuvres-ligne

Taux de salaire par journée de huit heures ou moins :

Taux À Partir Du			
1 ^{er} Janvier 2003	1 ^{er} Janvier 2004	1 ^{er} Janvier 2005	1 ^{er} Janvier 2006
26,53 \$	27,33 \$	28,01 \$	28,85 \$

en sus du taux du service de trains collecteurs-distributeurs.
Taux progressifs archivés.

1.09 Ingénieurs-instructeurs

Les ingénieurs-instructeurs qui donnent de la formation aux apprentis ingénieurs de locomotive ou qui fournissent la familiarisation recevront une somme correspondante à deux heures de salaire par quart de travail dans la catégorie de service où le travail est accompli.

À la fin du quart de travail, les instructeurs doivent remplir et soumettre un formulaire d'évaluation au dirigeant concerné de la Société, tel que requis. La soumission adéquate du formulaire est nécessaire au moment de réclamer l'indemnité.

1.10 Service combiné

Les ingénieurs en service de ligne qui exercent des fonctions dans plus d'une catégorie de service de ligne au cours d'une journée ou d'un parcours sont, sauf dispositions contraires du paragraphe 7.01, rémunérés pour le service complet au taux le plus élevé s'appliquant aux catégories considérées, compte tenu d'un minimum de 100 milles pour le service combiné. La base de rémunération des heures supplémentaires correspondant au taux payé s'applique à tout le parcours.

1.11 Rémunération au taux s'appliquant au plus grand nombre de locomotives

Lorsque le nombre de locomotives diesels varie au cours d'une journée ou d'un parcours, on attribue pour toute la journée ou tout le parcours le taux s'appliquant au plus grand nombre de locomotives utilisées par l'ingénieur à un moment quelconque.

1.12 Taux de début – Nouveaux employés

Le taux de début des employés qui accèdent à un poste d'ingénieur le 1^{er} mars 1988 ou ultérieurement est de 85% du salaire du poste et progresse de 5% tous les sept mois de service cumulatif rémunéré à un poste régi par la présente convention collective; l'employé atteint le salaire du poste après 21 mois de service¹ cumulatif rémunéré.

Pour accumuler sept mois de service cumulatif rémunéré, l'employé doit, aux fins du présent paragraphe, avoir travaillé ou avoir été à la disposition de la Compagnie pendant 210 jours civils.

¹ Voir Lettre re : Protocole de formation, ci-joint à la fin du présent paragraphe.

Lettre re : Protocole de formation

Le 13 novembre 2004

Monsieur T.G. Hucker
 Vice-président et représentant législatif national
 Conférence ferroviaire de Teamsters Canada
 150, rue Metcalfe
 Bureau 1401
 Ottawa, Ontario
 K2P 1P1

Monsieur,

La présente fait suite aux discussions récentes concernant un protocole destiné à traiter avec les employés engagés par CP qui se sont qualifiés auparavant à titre d'employé itinérant au Canada. Il est ressorti de nos conversations que ce qui suit s'appliquerait en ce qui a trait à la formation.

Scénario	Formation théorique (agents de train)	Formation en cours d'emploi (agents de train)	Autres exigences	Taux progressifs
Ancien employé de CP Rail – qualification valide, retourne à la Société dans les 90 jours	Aucune si qualifications applicables dans la région	Familiarisation en vertu des articles 38.20(3)&(4)	s/o	Reconnaître les services antérieurs
Ancien employé de CP Rail –retourne à la Société après 90 jours, mais dans les trois ans de travail à titre d'employé itinérant	RQ si elle n'est plus valide aux taux RQ Premiers soins, SOFA, produits dangereux, extincteur d'incendie, harcèlement et discrimination, formation sur la violence en milieu de travail si non reçue auparavant et représentation syndicale locale selon l'article 36.03 au taux de formation	Au moins la familiarisation telle que prévue aux articles 38.20(3)&(4). Prolongée dépendant de la somme d'expérience et du temps absent du travail tel que déterminé par la direction locale en collaboration avec les dirigeants syndicaux locaux	Examen médical et exigences réglementaires	Reconnaître les services antérieurs

Pas un ancien employé du CP Rail – autrefois qualifié et travaillant comme employé itinérant dans les trois ans de la date d'embauche	1-2 sem. De formation incluant : formation des différences, formation théorique, premiers soins, SOFA, produits dangereux, extincteur d'incendie, harcèlement et discrimination, formation sur la violence en milieu de travail si non reçue auparavant et représentation syndicale locale selon l'article 36.03 au taux de formation	Dépendant du niveau/type d'expérience antérieure, sans emploi depuis combien de temps, familiarisation à être déterminée par la direction locale en collaboration avec les dirigeants syndicaux locaux selon l'article 36.03 au taux de formation	Examen médical et exigences réglementaires	Reconnaître les services antérieurs
---	---	---	--	-------------------------------------

De plus, il est entendu que si l'employé était un ingénieur de locomotive qualifié, dans tous les scénarios, il serait requis de se qualifier de nouveau. Le niveau de familiarisation avant cette nouvelle qualification dépendra de la complexité du territoire et de la familiarisation de l'employé.

De plus, reconnaissant que la formation et autres exigences changeront avec le temps, les cas individuels ou circonstances qui tombent hors de ces scénarios généraux seront discutés entre le service des relations de travail et le président général.

À titre de clarification, il fut convenu ce qui suit quant à l'ancienneté :

- 1) Aux fins de l'ancienneté des agents de train, le « premier parcours en service rémunéré », tel que souligné aux articles 36.05 et 43.01 de l'accord des agents de train Ouest et aux articles 34(e) et 37(d) de l'accord des agents de train Est, signifie le premier jour pour lequel le nouvel employé est rémunéré. Ceci peut inclure le premier jour de classe, la formation RQ ou la familiarisation, la plus appropriée de ces options.
- 2) Aux fins de l'ancienneté des agents de train et de l'article 36.05 de l'accord des agents de train Ouest et de l'article 37(d) de l'accord des agents de train Est, les employés du CP Rail actuels qui postulent et obtiennent un poste dans les rangs des employés itinérants seront reconnus avoir demandé le poste avant les employés acceptés dans le programme externe au CP Rail. S'il y a deux employés du CP Rail acceptés dans le programme, l'ordre de leur candidature sera classée selon leur date d'entrée en service.
- 3) Sans égard à savoir si oui ou non le nouvel employé est formé comme ingénieur de locomotive, du point de vue de son ancienneté il sera placé à la suite du dernier agent de train senior sur la liste d'ancienneté appropriée.

En concluant ce protocole, il a été entendu que les besoins en formation pouvant varier avec la réglementation et les exigences de la Société, tel que prévu dans la convention, tout changement au programme de formation et le niveau de familiarisation peut prendre effet après consultation avec le président général. Toutefois, aucun autre changement ne doit être apporté sans avoir obtenu au préalable le consentement des présidents généraux concernés.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Approbation :

M.G. DeGirolamo
Vice-président adjoint
Relations industrielles,

T.G. Hucker
Vice-président et représentant législatif national
Conférence ferroviaire de Teamsters Canada

1.13 Indemnité relative à la longueur du train

Dans les territoires où la Compagnie a mis en oeuvre l'exploitation à équipe réduite au CdT, les ingénieurs de toute catégorie de service marchandises ont droit, pour chaque tour de service, à une indemnité établie selon la longueur maximale du train (groupe de traction compris) à n'importe quel moment du parcours entre la gare de départ et la gare d'arrivée, indemnité calculée comme suit :

train de 3 801 à 5 000 pieds	3,00 \$
train de 5 001 à 6 000 pieds	7,00 \$
train de 6 001 à 7 000 pieds	13,00 \$
train de 7 001 à 8 000 pieds	21,00 \$
train de 8 001 à 9 000 pieds	31,00 \$
train de 9 001 à 10 000 pieds	43,00 \$
train de 10 001 pieds et plus	57,00 \$

1.14 Indemnité relative à la longueur du parcours

L'ingénieur d'un train dont l'équipe ne comprend pas de serre-frein recevra, pour chaque tour de service, et en sus de tous ses autres revenus pour le tour de service, une indemnité relative à la longueur du parcours calculée comme suit :

parcours de 100 milles ou moins	12,00 \$
parcours de 101 à 150 milles	15,00 \$
parcours de 151 à 200 milles	22,50 \$
parcours de 201 milles ou plus	30,00 \$

1.15 Service de Roadrailers

Les ingénieurs travaillant en service de Roadrailers sont rémunérés selon les conditions de la convention collective au salaire ci-après par journée de 100 milles :

À PARTIR DU			
1 ^{er} Janvier 2003	1 ^{er} Janvier 2004	1 ^{er} Janvier 2005	1 ^{er} Janvier 2006
166,22 \$	171,21 \$	175,49 \$	180,75 \$

1.16 Méthode de rémunération selon un millage fixe

- (1) La méthode de rémunération selon un millage fixe s'applique aux employés qui terminent un tour de service actif en service non assigné de trains marchandises directs entre les gares énumérées au paragraphe (7) ci-après.
- (2) Pour un aller simple ou pour du service de navette combiné (SNC), l'employé demande le paiement du millage fixe correspondant et du paiement tampon (buffer payment) s'il y a lieu. Sous réserve du paragraphe (17) ci-après, les millages fixes ne s'appliquent pas aux déplacements haut-le-pied ni au service combiné.
- (3) L'employé qui demande le paiement d'un millage fixe a droit à un paiement tampon si le cumul du temps de service en gare de départ et d'arrivée dépasse le seuil correspondant au millage fixe pour son tour de service

Remarque : Les seuils correspondent aux temps de service moyens en gare de départ et en gare d'arrivée majorés de 60 minutes pour toutes les gares, exception faite des trains ayant pour gare de départ ou d'arrivée Coquitlam, Mayfair, Port Moody, Sapperton, Vancouver, Alyth, Winnipeg, Montréal, Toronto, Detroit et Buffalo, où la majoration est de 75 minutes.

- (4) Aux fins du calcul du paiement tampon, le temps de service en gare d'arrivée commence à compter au moment où la locomotive atteint l'aiguillage extrême de la voie principale ou l'endroit désigné de la gare d'arrivée; si un train est retardé à un sémaphore, à un panneau indicateur de zone de triage ou derrière un autre train ainsi retardé, le temps de service en gare d'arrivée est calculé à partir du moment où la locomotive atteint cet endroit.
- (5) Aux fins du calcul du paiement tampon, le temps de service en gare de départ correspond au temps qui s'écoule entre l'heure de commande et le moment où la locomotive quitte l'aiguillage extrême de la voie principale ou l'endroit désigné de la gare de départ.
- (6) Le paiement tampon s'applique à toutes les heures dépassant le seuil et est calculé à la minute, à raison de 12 milles ½ à l'heure.
- (7) Le millage fixe sera payé aux taux applicables pour les parcours suivants :

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE			
ENTRE	ET	MILLAGE FIXE	SEUIL (EN MINUTES)
MACTIER	CARTIER	179	153
SUDBURY	SAULT-SAINTE-MARIE	197	155
CHAPLEAU	CARTIER	158	187
CHAPLEAU	WHITE RIVER	150	179
SCHREIBER	WHITE RIVER	136	170
SCHREIBER	THUNDER BAY	149	180
HAMILTON	BUFFALO	128	285
HAMILTON	NIAGARA FALLS	126	259
LONDON	DETROIT (FOYER DE DETROIT)	161	324
LONDON	DETROIT (FOYER DE WINDSOR)	170	369
LONDON	DETROIT (FOYER DE DETROIT)	152	265
LONDON	WINDSOR (FOYER DE WINDSOR)	143	220
TORONTO	LONDON	146	293
TORONTO	MACTIER	166	274
TORONTO	SMITHS FALLS	227	234
TORONTO	HAMILTON VIA VOIES COMMUNES CN	127	367
TORONTO	HAMILTON VIA SUBD.GALT/HAM	141	312
OSHAWA	HAMILTON VIA VOIES COMMUNES CN	127	361
OSHAWA	HAMILTON VIA SUBD. GALT/HAM	141	312
SMITHS FALLS	SAINT-LUC	156	260
SMITHS FALLS	HOCHELAGA	166	305
SMITHS FALLS	SAINTE-THERÈSE	172	227

- (8) Les millages fixes sont établis selon les éléments suivants :
- millage réel de la subdivision.
 - temps de service moyen en gare de départ et d'arrivée.
 - temps de service aux points TT&J et aux points de paiement désignés.
 - heures supplémentaires en service de ligne (est de Thunder Bay).
 - milles attribuables au service de collection-distribution en cours de route.
- (9) Les employés ne peuvent demander le paiement des éléments du paragraphe (8) en sus du millage fixe. Toutefois, d'autres paiements non prévus au paragraphe (8) seront versés en sus du millage fixe pour le tour de service.

- (10) L'une ou l'autre des parties peut demander une révision en règle des millages fixes et des seuils correspondants. Un des présidents généraux du CCSOCF doit alors présenter une demande en ce sens au directeur général de district compétent du CFPC, ou vice-versa. Les présidents de section locale et les cadres locaux de l'exploitation à la Compagnie ne sont pas habilités à négocier le rajustement des millages fixes et des seuils correspondants.
- (11) Les demandes de révision peuvent être présentées deux fois par année, au moins un mois avant l'annonce générale des affectations; on procède alors comme suit :
 - (a) un échantillon de fiches de service choisi d'un commun accord est produit par le SGE.
 - (b) le millage fixe et le seuil correspondant sont recalculés suivant les critères énoncés au paragraphe (8) ci-dessus.
 - (c) un écart de plus de 15 minutes par rapport aux temps de service en gare sur lesquels le millage fixe est basé donne lieu à un rajustement.
- (12) Sauf dans les circonstances prévues au paragraphe (15), les millages fixes et les seuils sont :

Rajustés à la hausse si :

- (a) le temps de service moyen en gare ne cesse d'augmenter en raison d'un surcroît de travail ou de la congestion du triage.
- (b) des changements dans l'exploitation allongent sans cesse le temps de service moyen en gare.

Rajustés à la baisse si :

- (a) des investissements dans le doublement de la voie ou les installations de signalisation, ou l'accroissement de la capacité accélèrent le départ et l'arrivée des trains et réduisent du coup le temps de service en gare.
- (c) des changements dans l'exploitation raccourcissent sans cesse le temps de service moyen en gare.

Il n'y a pas de rajustement si :

- (a) le temps de service en gare change en raison de la productivité du personnel ou de fluctuations saisonnières du trafic.
- (13) Chaque fois qu'une demande de paiement du millage fixe est présentée, un mille est ajouté au fonds tampon (buffer fund).
- (14) Le fonds servira à financer les paiements tampons. Le 31 décembre de chaque année, la Compagnie va verser toutes les sommes inutilisées du fonds tampon au CCSOCF pour qu'il les distribue à ses membres. Il est possible que des fonds distincts soient maintenus pour le Chemin de fer Canadien Pacifique et le Chemin de fer Saint-Laurent et Hudson.
- (15) Le Conseil et la Compagnie surveilleront l'approvisionnement du fonds et prendront des mesures pour qu'il ne s'épuise pas. Ils pourront, entre autres :
 - (a) réviser les millages fixes et les seuils correspondants, comme le prévoient les paragraphes (10) et (11).
 - (b) rajuster les seuils.
 - (c) augmenter les cotisations au fonds.
- (16) Des millages fixes peuvent être attribués dans d'autres cas moyennant l'autorisation du directeur général de district et des présidents généraux. Ils sont alors calculés suivant les critères énoncés au paragraphe (8).
- (17) Les ententes portant sur le train direct de Sparwood, le train direct de Revelstoke/Golden, le service Expressway et le service de Roadrailleurs demeurent en vigueur.

- (18) Si la Compagnie décide d'affecter un ou des serre-freins à un poste non requis au sein d'une équipe de train rémunérée suivant un millage fixe, les membres de cette équipe, y compris le ou les serre-freins non requis, recevront le salaire et les avantages sociaux prévus dans l'entente sur l'exploitation à équipe réduite au CdT, comme si le ou les serre-freins non requis ne faisaient pas partie de l'équipe.

Les serre-freins seront considérés comme requis seulement quand leur présence permettra à l'équipe d'effectuer des travaux autres que ceux qui sont normalement effectués par une équipe réduite au CdT.

ARTICLE 2 – SERVICE VOYAGEURS

2.01 Minimum journalier en service voyageurs

En service voyageurs, la rémunération selon le nombre de milles parcourus, les heures supplémentaires ou toute autre disposition s'appliquant à une journée de travail ne peut être inférieure au montant indiqué au paragraphe 1.01.

2.02 Gare de départ

Le temps de service en gare de départ de l'ingénieur, y compris les manoeuvres de triage, est rémunéré à la minute aux taux normaux depuis l'heure de commande jusqu'au moment où le train quitte la gare de départ.

2.03 Milles parcourus et temps de parcours

- (1) Les milles parcourus sont la distance entre la gare de départ et la gare d'arrivée. Le temps de parcours commence au moment où le train quitte la gare de départ et prend fin quand le train entre en gare d'arrivée.
- (2) Un parcours simple ou une navette de 100 milles ou moins, ou cinq heures ou moins de service, constituent une journée de travail, sous réserve des dispositions du paragraphe (3) du présent paragraphe. Au delà de 100 milles, la rémunération est calculée au mille selon le barème milliaire applicable à la classe de la locomotive.
L'ingénieur qui fait moins de 100 milles peut être tenu d'effectuer du service complémentaire jusqu'à concurrence de cinq heures consécutives en comptant une heure pour 20 milles (20 milles équivalent à une heure de service).
L'ingénieur employé hors de son point de départ après avoir accompli sa journée de cinq heures ou de 100 milles est rémunéré comme si une nouvelle journée commençait.
- (3) Les taux de salaire afférents aux navettes à court trajet en service voyageurs ont été archivés.

2.04 Navettes à court trajet en service voyageurs

Archivé

2.05 Autres parcours en service voyageurs

Les heures supplémentaires effectuées par les ingénieurs sur d'autres parcours du service voyageurs sont rémunérées à la minute à raison de 20 milles par heure et calculées depuis l'heure où le train quitte la gare de départ jusqu'à son entrée en gare d'arrivée. Les heures supplémentaires sont calculées en fonction de celles passées en service ou en prolongation de service; toutefois, lorsque l'ingénieur touche le minimum journalier pour le service accompli, les heures supplémentaires ne commencent à être calculées que cinq heures après que le train a quitté la gare de départ.

2.06 Gare d'arrivée

(1) Temps de service en gare d'arrivée

Le temps de service de l'ingénieur en gare d'arrivée, y compris les manoeuvres de triage, est rémunéré à la minute aux taux normaux, depuis l'heure d'entrée en gare d'arrivée jusqu'à 15 minutes après la livraison de la locomotive sur la voie d'atelier désignée ou sa remise à un mécanicien de manoeuvres ou à un inspecteur. Le temps de service en gare d'arrivée entre dans le calcul d'une journée réduite.

(2) Trains directs

Lorsqu'un ingénieur est relevé à un point de changement d'équipe d'où la locomotive continue son parcours, il est rémunéré à la minute aux taux normaux, pour tout le temps où il est retenu en prolongation de service après son entrée en gare, compte tenu d'un minimum de 15 minutes. Ce temps entre dans le calcul d'une journée réduite.

ARTICLE 3 – SERVICE MARCHANDISES

3.01 Application des taux de salaire du service marchandises

Les taux de salaire et les conditions de travail prévus pour le service marchandises s'appliquent aux trains marchandises directs et irréguliers, locomotives de pousse ou de manoeuvres, trains de ligne de ceinture, locomotives haut-le-pied, trains de cirque et tous les autres trains non classés.

3.02 Gare de départ

Le temps de service en gare de départ de l'ingénieur, y compris les manoeuvres de triage, est rémunéré à la minute aux taux normaux depuis l'heure de commande jusqu'au moment où la locomotive quitte l'aiguillage extrême de la voie principale ou l'endroit désigné de la gare de départ.²

Lorsque l'équipe de train ne comprend pas de serre-frein et que l'ingénieur doit effectuer des manoeuvres à la gare de départ, autres que la réunion des deux parties du train dans la mesure nécessaire à la formation du convoi en partance, lorsque les voies du triage ne sont pas assez longues pour le contenir en entier, il est rémunéré à la minute au taux normal pour tout le temps consacré à ces travaux et touche un minimum d'une heure en sus du temps de service en gare de départ. Le dételage de wagons avariés, le ramassage de wagons avariés après réparation, l'acheminement de locomotives diesel, le reclassement des wagons dans le train à la suite de la découverte d'une erreur de classement et la transformation d'un train classique en train Locotrol, et vice-versa ne constituent pas des manoeuvres au sens du présent paragraphe. Les activités de manipulation de SBU se rapportant à son propre train ne constituent pas non plus une manoeuvre au sens du présent paragraphe.

3.03 Milles parcourus et temps de parcours

- (1) Les milles parcourus sont la distance entre l'aiguillage extrême de la voie principale ou l'endroit désigné de la gare de départ jusqu'à l'aiguillage extrême de la voie principale ou l'endroit désigné de la gare d'arrivée. Le temps de parcours commence quand cesse la rémunération du temps de service en gare de départ et cesse quand commence la rémunération du temps de service en gare d'arrivée.
- (2) Un parcours simple ou une navette de 100 milles ou moins, ou huit heures ou moins de service constituent une journée de travail. Au delà de 100 milles, la rémunération est calculée au mille selon le barème milliaire applicable à la classe de la locomotive.
L'ingénieur qui fait moins de 100 milles peut être tenu d'effectuer du service complémentaire jusqu'à concurrence de huit heures consécutives en comptant une heure pour 12 milles 1/2 (12 milles 1/2 équivalent à une heure de service), sauf lorsqu'il est libéré du service de chasse-neige à des points où l'on peut assurer sa relève, ou dans les cas prévus au paragraphe 3.04 ci-dessous.
- (3) Dans le cas des parcours de 100 milles ou moins, les heures supplémentaires commencent à s'accumuler huit heures après le début du temps de parcours. Dans le cas des parcours de plus de 100 milles, les heures supplémentaires commencent à s'accumuler à partir du moment où le temps de parcours dépasse le chiffre obtenu en divisant les milles parcourus par 12 1/2. Les heures supplémentaires sont rémunérées à la minute à un taux horaire correspondant aux 3/16 du taux journalier applicable à la classe de la locomotive.

3.04 Au moment de l'appel, l'ingénieur est informé s'il s'agit d'un aller simple, d'un service de navette ou d'un service de navette combiné aux termes du paragraphe 5.02 et est rémunéré en conséquence. L'appel pour un aller simple, un service de navette ou un service de navette combiné ne peut être modifié, à moins que ne l'exigent des circonstances imprévisibles au moment de l'appel, comme un

² Voir lettre : Heure de la prise de service lorsqu'en transport vers la gare de détachement annexée à la fin du présent article.

accident, une panne de locomotive, un emportement par les eaux, une obstruction par la neige ou autre obstruction de la voie, ou que ne s'appliquent des dispositions du paragraphe 5.02. Lorsqu'un ingénieur de locomotive s'inscrit en repos au cours d'un aller simple vers une gare de détachement et qu'il est remplacé par un ingénieur de relève, la Compagnie peut à son gré transformer l'appel pour un aller simple en un appel pour service de navette. L'ingénieur de locomotive est alors considéré comme libéré du service jusqu'à l'endroit où il s'est inscrit en repos et est rémunéré pour un aller simple jusqu'à cet endroit. La Compagnie assure son retour à la gare d'affectation ou prend des dispositions à cette fin, lorsqu'il est remplacé ou à la fin de la période de repos, et il est rémunéré conformément aux dispositions du paragraphe 5.02.

- 3.05** Sous réserve des dispositions du paragraphe 5.02, un ingénieur ne doit pas être appelé en service de navette lorsque la distance entre la gare de départ et le point de demi-tour est de 100 milles ou plus. En service de navette, quand la distance entre la gare de départ et la gare d'arrivée est inférieure à 100 milles, la gare d'arrivée peut être considérée comme un point de demi-tour et à cet endroit, l'ingénieur en service non assigné appelé en service de navette est rémunéré sur une base continue. Si le point de demi-tour est une gare intermédiaire, l'ingénieur peut être appelé en service de navette quelle que soit la distance entre cette gare et la gare de départ. En service de navette combiné, l'ingénieur est rémunéré sur une base continue pour les navettes effectuées à partir de la gare de détachement, et ce, quelle que soit la distance entre la gare d'affectation et la gare de détachement.
- 3.06** Sous réserve des dispositions du paragraphe 5.02, un ingénieur de locomotive en service non assigné appelé pour un parcours simple et libéré à la gare d'arrivée ne doit pas voir son tour de service pris par un ingénieur de locomotive en service non assigné appelé en service de navette ou en service de navette combiné sur le même itinéraire.
- 3.07** Un ingénieur en service non assigné peut être appelé pour effectuer plusieurs parcours simples ou navettes à partir de la même gare et être rémunéré selon le nombre de milles parcourus, compte tenu d'un minimum de 100 milles par jour à condition (1) que le millage de tous les trajets ne dépasse pas 120 milles, (2) que la distance entre la gare et le point de demi-tour ne dépasse pas 30 milles et (3) qu'il ne soit pas obligé de continuer le service sur un parcours partant de la gare de départ s'il a été de service pendant huit heures calculées à partir de l'heure où il a quitté l'aiguillage extrême de la voie principale ou l'endroit désigné sur son parcours initial, sauf si le trajet est considéré comme une nouvelle journée, sous réserve de la règle ou de la pratique du tour de roulement.
- 3.08** Une équipe de train ne comprenant pas de serre-frein peut être tenue de s'arrêter et d'exécuter des travaux à au plus cinq endroits pendant un tour de service. Lorsqu'il est tenu d'effectuer des manoeuvres en cours de route, entre la gare de départ et la gare d'arrivée, l'ingénieur est payé au taux normal pour le temps consacré à ces travaux et touche un minimum d'une heure à chacun des trois premiers arrêts faits pendant un tour de service. Aucune rémunération n'est versée aux termes du présent paragraphe pour le travail accompli aux quatrième et cinquième arrêts. La Compagnie ne peut demander à une équipe réduite au CdT de faire des arrêts en sus des cinq qui sont ici prévus. Le dételage de wagons avariés et le reclassement qui s'ensuit, l'acheminement de locomotives diesel ou le reclassement des wagons à la suite de la découverte d'une erreur de classement ne constituent pas un garage, un ramassage ou des travaux en cours de route au sens du présent paragraphe. La rémunération prévue au présent paragraphe s'ajoute à la rémunération du parcours, mais le temps effectivement consacré à ces travaux n'entre pas dans le calcul du temps de service donnant droit à des heures supplémentaires. Cette rémunération n'entre pas dans le calcul du minimum journalier.

Il n'y a aucune interdiction quant au type ou au nombre de manoeuvres que l'équipe d'un train ne comprenant pas de serre-frein peut effectuer à ces lieux de travail en cours de route; toutefois, aux lieux de travail en cours de route où des équipes de triage sont disponibles et en service et ne sont pas occupées à d'autres tâches qui les empêcheraient d'effectuer des manoeuvres, l'équipe d'un train ne comprenant pas de serre-frein n'est pas tenue d'exécuter des tâches autres que le ramassage ou le garage d'un wagon ou d'un lot de wagons.

Remarque: Lorsqu'une affectation en service de locomotive manoeuvres-ligne ou de train collecteur-distributeur est supprimée par suite de l'application de la présente disposition, seuls les titulaires des postes touchés sont protégés s'ils sont des agents de train ou des ingénieurs de locomotive protégés. Ces employés ont alors droit au maintien de leur salaire de base en vertu de la présente convention pendant une période de cinq ans à partir de la date d'admissibilité à cet avantage. Ils se voient également offrir des forfaits de cessation d'emploi en fonction de l'importance de l'effectif à la gare visée.

3.09 Gare d'arrivée

- (1) Le temps de service de l'ingénieur en gare d'arrivée, y compris les manoeuvres de triage, est rémunéré à la minute, depuis le moment où la locomotive atteint l'aiguillage extrême de la voie principale ou l'endroit désigné de la gare d'arrivée; si un train est retardé à un sémaphore, à un panneau indicateur de zone de triage ou derrière un autre train ainsi retardé, le temps de service en gare d'arrivée est calculé à partir du moment où la locomotive atteint cet endroit; le temps est compté jusqu'à ce que la locomotive soit placée sur la voie d'atelier désignée ou remise à un mécanicien de manoeuvres, un inspecteur ou un autre ingénieur.
- (2) L'ingénieur qui, à son entrée en gare d'arrivée, a commencé à accumuler des heures supplémentaires, touche pour son temps de service en gare d'arrivée le taux correspondant aux 3/16 du taux journalier.
- (3) Dans le cas de l'ingénieur qui n'a pas commencé à accumuler d'heures supplémentaires à son entrée en gare d'arrivée, l'heure à laquelle le taux des heures supplémentaires commence à être appliqué est déterminée de la façon suivante : la journée commence lorsque cesse le paiement du temps de service en gare de départ; les heures supplémentaires commencent à s'accumuler quand le résultat de la division par 12 1/2 des milles parcourus entre l'aiguillage extrême de la voie principale ou l'endroit désigné de la gare de départ et l'aiguillage extrême de la voie principale ou l'endroit désigné de la gare d'arrivée dépasse huit heures. Le temps de service en gare d'arrivée est rémunéré au taux normal jusqu'au commencement des heures supplémentaires et ensuite aux 3/16 du taux journalier. Le temps de service en gare d'arrivée entre dans le calcul d'une journée réduite.
- (4) Lorsque l'équipe de train ne comprend pas de serre-frein et que l'ingénieur doit effectuer des manoeuvres à la gare d'arrivée, autres que le dédoublement du train dans la mesure nécessaire à la mise en triage du train à son arrivée lorsque les voies du triage ne sont pas assez longues pour le contenir en entier, il est rémunéré à la minute au taux normal pour tout le temps consacré à ces travaux et touche un minimum d'une heure en sus du temps de service en gare d'arrivée. Le dételage de wagons avariés, le ramassage de wagons avariés après réparation, l'acheminement de locomotives diesel ou le reclassement des wagons dans le train à la suite de la découverte d'une erreur de classement ne constituent pas des manoeuvres au sens du présent paragraphe. La rémunération prévue au présent paragraphe s'ajoute à la rémunération pour le parcours, mais le temps effectivement consacré à ces travaux n'entre pas dans le calcul du temps de service donnant droit à des heures supplémentaires.

Lorsque des locomotives de triage sont en service, les ingénieurs de locomotive peuvent être obligés, après leur entrée en gare d'arrivée, de laisser des wagons à un triage situé à l'intérieur d'une gare, en cours de route vers le triage de destination, et de placer leur train

sur une voie désignée du triage.³ S'il s'avère nécessaire de dédoubler le train pour le placer en triage, on procédera à la coupe appropriée des wagons plutôt que de ne séparer que les wagons en trop, à moins qu'une telle méthode ne demande un plus grand nombre de manoeuvres pour procéder au dédoublement.

Lorsqu'un train est placé sur les voies de la ligne principale, dégagé à la tête et à la queue, de manière à en permettre l'accès et les manoeuvres, on le considérera comme placé en triage. Les ingénieurs seront considérés comme libérés du service, conformément aux règles applicables, après le garage de leur train en triage; cependant, il est possible qu'ils soient obligés de faire des manoeuvres se rapportant à leur train, comme stationner des wagons contenant des denrées périssables ou du bétail qu'il faut décharger ou dont il faut s'occuper ou décrocher des wagons demandés d'urgence ou avariés, de la façon prescrite pour le prochain mouvement. S'ils doivent accomplir d'autres travaux alors que des locomotives de triage sont en service, ils sont rémunérés pour un minimum de 100 milles aux taux de salaire du service de triage afférents aux travaux exécutés.

Remarque: L'expression « autres travaux » utilisée dans le troisième paragraphe du paragraphe 3.09 ne désigne pas le remisage des fourgons de queue par les ingénieurs de Thunder Bay; ce travail est rémunéré comme temps de service en gare d'arrivée. Cette disposition peut être appliquée à d'autres endroits par suite d'un commun accord entre les parties signataires des présentes.

Lorsque aucune locomotive de triage n'est en service, les ingénieurs de ligne font les manoeuvres de triage nécessaires, sous réserve d'être libérés du service conformément aux règles applicables.

3.10 Trains directs

Lorsqu'un ingénieur est relevé à un point de changement d'équipe d'où la locomotive continue son parcours, il est rémunéré à la minute aux taux normaux, pour tout le temps où il est retenu en prolongation de service après son arrivée au point de changement d'équipe, compte tenu d'un minimum de 15 minutes. Ce temps entre dans le calcul d'une journée réduite.

3.11 Inspection à l'arrivée

L'ingénieur a droit à 15 minutes après son arrivée sur la voie d'atelier pour effectuer l'inspection. Cette période est rémunérée aux taux normaux et entre dans le calcul d'une journée réduite.

³ Voir Lettre re : Interprétation du paragraphe 3.09(4), ci-joint à la fin du présent article 3.

3.12 Endroits désignés

Il est convenu qu'à moins d'un commun accord entre la Compagnie et le président général établissant des endroits désignés plus pratiques, l'aiguillage extrême de la voie principale est le point où cesse le temps de service en gare de départ et où commence le temps de parcours, et vice-versa. Les endroits désignés ainsi convenus sont les suivants :

Montréal - Nord Jacques-Cartier Junction	P.M. 8.9., subdivision de Park Avenue
Montréal - Sud Adirondack Junction	P.M. 40.1, subdivision d'Adirondack
Montréal - Ouest Grovehill	P.M. 3.2, subdivision de Winchester (Aiguillage de liaison en direction ouest)
Québec	P.M. 152.9, subdivision de Québec
Toronto - Est	P.M. 195.2, subdivision de Belleville P.M. 178.9, subdivision de Havelock
Toronto - Ouest Obico (Aiguille du triangle de tournage en direction ouest)	P.M. 10.0, subdivision de Galt
Toronto - Nord Weston Road	P.M. 0.2, subdivision de Mactier
Toronto - Sud Canpa	P.M. 2.6, subdivision de Canpa
Thunder Bay - Est Current River	P.M. 126.5, subdivision de Nipigon
Windsor Lakeshore Tower	P.M. 109.77, subdivision de Windsor

Lettre : Heure de la prise de service lors de déplacements vers la gare de détachement

Le 21 mars 2003

Monsieur L.O. Schillaci
Président général
Conseil canadien des syndicats
opérationnels de chemins de fer (TUT)
8989 Macleod Tr. S., bureau 306
Calgary, AB T2H 0M2

Monsieur D.C. Curtis
Président général
Conseil canadien des syndicats
opérationnels de chemins de fer (FIL)
8989 Macleod Tr. S., bureau 306
Calgary, AB T2H 0M2

Monsieur D.A. Warren
Président général
Conseil canadien des syndicats
opérationnels de chemins de fer (TUT)
695 Markham Rd., Bureau 32
Scarborough, ON M1H 2A5

Monsieur R.S. McKenna
Président général
Conseil canadien des syndicats
opérationnels de chemins de fer (FIL)
8989 Macleod Tr. S., bureau 306
Calgary, AB T2H 0M2

Objet : Heure de prise de service lors de déplacements vers la gare de détachement

Messieurs,

La présente a trait à nos récentes discussions sur la rémunération pour l'heure de la prise de service des employés qui ont effectué des manœuvres à leur gare de départ et qui, par la suite, ont été transportés à leur gare de détachement sans être passés par l'aiguillage extrême de la voie principale audit terminal de départ.

Il a été convenu que dans de telles circonstances, les employés seraient rémunérés à partir de l'heure de la prise de service et que seul le chef de train recevrait une prime pour les manœuvres effectuées à la gare de départ (réclamation CT), le cas échéant. Le temps de service sera calculé à partir de l'heure où les employés étaient requis de se présenter au travail jusqu'à l'heure où leurs services n'étaient plus requis.

Si la présente reflète adéquatement la teneur de nos discussions, veuillez nous le signifier en apposant votre signature au bas de la lettre.

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations les meilleures.

C.D. Carroll
Directeur, Relations de travail

M. Franczak
Directeur général, *exploitation de terrain*

Je suis d'accord

L.O. Schillaci
Président général (TUT Région de l'Ouest)

Monsieur D.C. Curtis
Président général (FIL région de l'Ouest)

Monsieur D.A. Warren
Président général (TUT région de l'Est)

Monsieur R.S. McKenna
Président général (FIL région de l'Est)

Lettre re : Interprétation du paragraphe 3.09(4)

Le 22 novembre 1985

Monsieur L.F. Berini
Président général
Fraternité des ingénieurs
de locomotives
Suite 203
7403 MacLeod Trail S.W.
Calgary, Alberta
T2H 0L8

Monsieur G. Wynne
Président général
Fraternité des ingénieurs
de locomotives
1396, rue Sainte-Catherine ouest
Bureau 216
Montréal, Québec
H3G 1P9

Messieurs,

La présente se rapporte à la demande de révision du paragraphe 3.09 (anciennement l'alinéa 3 d) 1)) et de l'alinéa 3.03 3) (anciennement l'alinéa 3 c) 3)), de la manière stipulée dans le Protocole d'accord signé aujourd'hui.

Il a été convenu que tous les wagons mentionnés dans la quatrième phrase, soit les wagons contenant des denrées périssables ou du bétail, les wagons demandés d'urgence ou les wagons avariés, pourraient être laissés dans une gare en cours de route vers le triage de destination, que d'autres wagons soient ou aient été laissés dans cette gare, sans invoquer les dispositions de l'alinéa 3.09 4) au sujet du salaire majoré.

Si vous êtes d'accord avec ce qui précède, veuillez l'indiquer dans l'espace prévu à cet effet.

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Relations syndicales
Pour le chef,

(Signature) R.J. Pelland

Approbation :

(Signature) L.F. Berini

Approbation :

(Signature) G. Wynne

ARTICLE 4 – SERVICE DE TRIAGE

4.01 Pour les taux de salaire du service de triage, se reporter au paragraphe 1.06. Les conditions de travail et les taux de salaire des ingénieurs en service de transfert sont ceux du service de triage.

4.02 Semaine de travail de cinq jours

- (1) Sauf dispositions contraires ci-après, la semaine de travail se compose de cinq jours consécutifs de huit heures chacun et de deux jours de repos. Les semaines de travail sont établies conformément aux impératifs du service de la Compagnie.
- (2) Pour les ingénieurs en affectation régulière en service de triage, la « semaine de travail » commence le premier jour de l'affectation indiqué sur le bulletin d'affichage.
- (3) Sauf dispositions contraires du présent article, les affectations régulières ou de relève régulière au poste d'ingénieur de triage doivent être de cinq jours consécutifs par semaine de travail, d'au moins huit heures consécutives chacun.

4.03 (1) Si la Compagnie doit maintenir le service durant les jours de repos des affectations régulières, elle peut faire exécuter le travail par des employés d'autres affectations régulières, d'affectations de relève régulières, par des employés de ces deux groupes, ou en créant une affectation supplémentaire si le travail ne peut être exécuté de la façon susmentionnée.

- (2) Les affectations régulières en service de triage commencent à une heure fixe et non modifiable, sauf préavis de 48 heures au moins. Dans le cas des affectations de relève régulières, l'heure de prise de service ainsi que les points de prise et de fin de service peuvent varier selon le jour pourvu qu'ils soient les mêmes que ceux des employés relevés.
- (3) Là où la chose est réalisable, on peut implanter des journées de dix heures (horaire 4 + 3) en service de triage, moyennant accord au niveau local et approbation du directeur général de district et des présidents généraux. Lorsque de telles affectations sont implantées, on peut aussi s'entendre pour établir des heures de prise de service souples. Les taux de salaire de ces affectations sont majorés de 0,50 \$ l'heure.

4.04 Jours de repos non consécutifs

Lorsque la Compagnie prétend qu'il est impossible d'accorder deux jours de repos consécutifs à un ingénieur en affectation régulière ou de relève régulière et qu'il faut prévoir des jours de repos non consécutifs, les agents de la Compagnie et des ingénieurs doivent essayer de s'entendre sur l'accumulation de jours de repos ou la fixation de jours de repos non consécutifs; sinon, la Compagnie peut établir des jours de repos non consécutifs sous réserve du droit des ingénieurs de recourir à la procédure de règlement des griefs prévue à la convention. Il incombe alors à la Compagnie de prouver l'impossibilité d'accorder deux jours de repos consécutifs.

4.05 Journée normale de travail

La journée normale de travail est de huit heures ou moins.

4.06 Heures supplémentaires

- (1) Sauf lorsque des employés changent de poste là où il est de pratique courante de travailler en alternance aux postes de jour et de nuit pendant un certain temps, effectuent deux postes consécutifs pour changer de poste ou exercent des droits d'ancienneté pour changer d'affectation ou quand des ingénieurs surnuméraires sont employés aux termes de la convention, tout travail effectué en sus de huit heures continues dans une période de 24 heures est rémunéré à la minute au taux horaire majoré de 50%, selon la classe de la locomotive.

Remarque : L'ingénieur tenu de travailler plus de huit heures consécutives est rémunéré à la minute pour la période supplémentaire au taux majoré de 50%. S'il commence un deuxième poste dans la même période de 24 heures, il est payé pour une nouvelle journée et n'a pas droit au taux majoré des heures supplémentaires.

- (2) Les ingénieurs en affectation régulière en service de triage qui effectuent plus de cinq postes de travail de huit heures au taux de salaire normal au cours d'une semaine de travail sont payés au taux normal majoré de 50% pour ces heures supplémentaires, sauf;
- (a) s'ils accumulent des jours de repos en vertu du paragraphe 4.04 ci-dessus.
 - (b) s'ils changent de poste aux endroits où il est de pratique courante de travailler en alternance aux postes de jour et de nuit pour un certain temps.
 - (c) s'ils effectuent deux postes consécutifs pour changer de poste.
 - (d) s'ils exercent leurs droits d'ancienneté pour changer d'affectation.
 - (e) s'ils sont payés aux taux de salaire normaux prévus par les dispositions existantes lorsqu'ils effectuent un deuxième poste de travail dans une autre catégorie ou une autre classe de service.

Lorsqu'un ingénieur en service de triage touche une journée supplémentaire de salaire au taux normal pour d'autres travaux exécutés ou entrepris pendant son poste de travail régulier, cette journée supplémentaire n'entre pas dans le calcul des cinq postes de huit heures au taux normal mentionnés au paragraphe 4.06(2).

- (3) Les majorations pour heures supplémentaires sont calculées sur le salaire de base. Les heures majorées ou les heures payées au taux normal dans les cas prévus au paragraphe 4.06(2) ci-dessus n'entrent pas dans le calcul des cinq postes de huit heures; on ne peut non plus utiliser à cette fin les heures rémunérées sous forme d'indemnités forfaitaires ou spéciales, par exemple pour la comparution en cour, la participation à une enquête ou à un examen, un déplacement haut-le-pied, etc., sauf si ces paiements s'appliquent à des heures régulières de travail en guise de rémunération ou si, en vertu des dispositions actuelles, ce temps entre dans le calcul des heures supplémentaires.

4.07 Lorsque les affectations régulières sont successives et que la deuxième équipe remplace la première, que la troisième remplace la deuxième et que la première remplace la troisième, l'heure de la prise de service de la première équipe doit se situer entre 6 h et 8 h.

4.08 Dans le cas des affectations en service de triage autres que celles qui sont désignées au paragraphe précédent, l'heure de prise de service s'établit selon les impératifs du service.

4.09 L'heure de prise de service et celle des pause-repas sont fixées en fonction du moment où toute l'équipe commence à travailler ensemble sans tenir compte des tâches préliminaires ou individuelles.

4.10 L'ingénieur est tenu de se présenter au travail dix minutes avant l'heure de départ de la voie d'atelier ou du commencement des travaux d'équipe de triage, et doit signer le registre des présences. Ce temps est rémunéré sous forme d'indemnités forfaitaires calculées au taux horaire normal.

En fin de journée, les ingénieurs ont droit à dix minutes pour effectuer l'inspection. Le temps d'inspection commence lorsqu'ils ont placé la locomotive sur la voie d'atelier ou lorsqu'ils sont libérés du service au point de relève habituel. Ce temps est rémunéré sous forme d'indemnités forfaitaires calculées au taux horaire normal.

4.11 Minimum garanti

- (1) Les ingénieurs en affectation régulière en service de triage sont rémunérés pour un minimum de cinq jours de travail par semaine, les heures supplémentaires et les indemnités forfaitaires ou spéciales n'entrant pas en ligne de compte. Le salaire des semaines

comprenant des jours fériés est réduit en fonction du nombre de ceux-ci, des heures de service complémentaires pouvant être effectuées pour compléter le minimum garanti.

- (2) Les ingénieurs de locomotive en affectation régulière qui chôment de leur propre chef ou dont l'affectation régulière ne s'applique qu'à une partie de la semaine de travail touchent la fraction adéquate du minimum hebdomadaire garanti correspondant aux jours de travail accomplis.
- (3) Les ingénieurs de locomotive en affectation régulière à des postes comportant cinq jours de travail par semaine sont tenus, afin de pouvoir toucher le minimum garanti prévu ci-dessus au paragraphe (1) pour les jours chômés (à l'exception des jours fériés), de pourvoir des postes vacants en service de triage ou de conduire des locomotives facultatives dès que ces vacances sont à combler pendant leur poste de travail annulé; ils ont alors priorité sur les ingénieurs de réserve.

Lorsque plusieurs affectations régulières sont chômées pendant un jour ouvrable quel-conque (à l'exception des jours fériés), les ingénieurs en affectation régulière touchés sont appelés en ordre inverse d'ancienneté, en conformité avec les dispositions du présent paragraphe.

- (4) On considère que les ingénieurs de locomotive qui ne répondent pas aux appels aux termes du paragraphe (3) chôment de leur propre chef et ils sont donc régis par les dispositions du paragraphe (2).
- (5) Sauf dispositions contraires du paragraphe (6), les ingénieurs de locomotive en affectation régulière sont autorisés à effectuer un sixième poste pendant leur semaine de travail, soit en l'intercalant entre leurs autres postes, soit en travaillant un jour de repos quand il n'y a pas d'ingénieurs de réserve disponibles. Ils sont alors assujettis aux dispositions suivantes :
 - (a) Les ingénieurs de locomotive en service de triage assigné intéressés doivent signifier par écrit leur désir d'effectuer un sixième poste pendant leur semaine de travail.
 - (b) L'ingénieur de locomotive ainsi disponible sera appelé selon l'ordre d'ancienneté ou selon la règle du tour de roulement, comme il aura été convenu entre le président de section locale et l'autorité compétente de la Compagnie, lorsqu'un tel appel ne gênera pas l'employé dans l'exécution de son affectation régulière.
 - (c) L'ingénieur de locomotive qui s'est déclaré disponible doit répondre à tous les appels tant qu'il n'a pas annulé sa demande par écrit.
 - (d) L'ingénieur de locomotive qui néglige de répondre à un appel n'est plus rappelé tant qu'il n'a pas indiqué par écrit qu'il est redevenu disponible.
- (6) Nonobstant les dispositions du paragraphe (5), l'ingénieur en affectation régulière en service de triage qui manque un poste pendant sa semaine de travail et qui n'a pas droit au minimum garanti aux termes du paragraphe (1) a priorité sur les ingénieurs de locomotive qui ont demandé du travail supplémentaire selon les dispositions du paragraphe (5), lorsqu'un tel appel ne le gêne pas dans l'exécution de son affectation régulière.
- (7) L'ingénieur en affectation régulière, qui est décommandé après s'être présenté au travail à l'heure normale de prise de service, touche le minimum journalier pour le service de triage, mais il est tenu d'effectuer du service de triage jusqu'à concurrence de huit heures consécutives. L'ingénieur en affectation régulière que l'on veut décommander avant qu'il se présente au travail, doit recevoir un préavis d'au moins huit heures, sauf dans des circonstances imprévisibles. Lorsqu'il s'agit d'annuler une affectation régulière en raison d'un jour férié ou d'une réduction des affectations régulières, l'ingénieur en affectation régulière doit recevoir un préavis d'au moins 16 heures.

4.12 Les ingénieurs doivent prendre et finir leur service en un endroit désigné qui doit être le même dans les deux cas, sauf s'il en est décidé autrement d'un commun accord. La relève des ingénieurs sur les voies d'atelier et en d'autres endroits continue de s'effectuer selon la pratique en usage à moins que la Compagnie et les représentants syndicaux ne conviennent d'endroits plus pratiques.

Les points de prise et de fin de service dépendent des conditions particulières à chaque lieu. On peut cependant aviser les ingénieurs de se rendre à la butte, au bureau de triage, à la rotonde ou sur des voies réservées au matériel prêt à servir selon le lieu. Rien ne prévoit la fixation de limites précises aux endroits désignés, mais ceux-ci doivent être clairement indiqués.

- 4.13** Les ingénieurs de triage ont droit à une pause-repas de 20 minutes, sans perte de salaire, dès qu'ils ont accompli entre quatre et cinq heures de travail. Ils ne peuvent être tenus de travailler plus de cinq heures avant d'avoir droit à une pause-repas de 20 minutes sans perte de temps ou de salaire.
- 4.14** L'ingénieur le plus ancien a priorité dans le choix de son affectation en service de triage ainsi que du poste de nuit ou de jour.
- 4.16** L'ingénieur de triage en affectation régulière dans la zone de manoeuvres ne doit pas être employé en service de ligne si des ingénieurs de ce service sont disponibles, sauf en cas d'urgence ou dans les cas prévus au paragraphe 4.17. L'ingénieur de triage employé en service de ligne au delà des milles mentionnés au premier paragraphe du paragraphe 4.17 ci-dessous dans les cas d'urgence précités, est rémunéré au mille ou à l'heure, selon la formule la plus avantageuse; la rétribution d'un minimum d'une heure lui étant accordée pour la catégorie du service accompli en plus du salaire normal du service de triage, sans que soit retranché le temps passé à ce service.

Il faut admettre la nécessité de modifier ou de rétablir la zone de manoeuvres terminales interréseaux reconnue afin d'effectuer les manoeuvres exigées par l'expansion des activités industrielles et l'expansion territoriale des installations. La zone actuelle doit être désignée par l'affichage d'un avis général, partout où sont affectées des locomotives de triage et ne peut être changée que par entente entre l'autorité compétente de la Compagnie et le président général du Syndicat. Celui-ci ne peut opposer de refus s'il est prouvé que ces modifications sont rendues nécessaires pour les raisons susmentionnées. Des panneaux indicateurs de zone de triage peuvent indiquer ou non la zone de manoeuvres.

L'objet du présent paragraphe n'est pas d'empêcher la Compagnie d'employer des ingénieurs de triage pour effectuer des manoeuvres sur des embranchements particuliers à une distance raisonnable de la zone de manoeuvres actuelle de la gare, aux taux de salaire et conditions prévus pour le service de triage; le temps ainsi passé doit être inclus dans la rémunération normale pour le service de triage.

- 4.17** Afin d'assurer un service de transport à temps, les équipes de triage peuvent être utilisées en deçà de 15 milles à l'extérieur des zones de manoeuvres établies, jusqu'à concurrence de 20 milles lorsque la première voie d'évitement se trouve dans cette distance maximale de 20 milles.

Les équipes de triage envoyées dans ces circonstances à l'extérieur des zones de manoeuvres établies pendant leur poste sont rémunérées sur une base de travail continu aux taux et aux conditions en vigueur dans le triage.

La mise en application de cette disposition ne met nullement fin aux affectations des locomotives manoeuvres-ligne.

Les équipes de triage ne peuvent être envoyées au delà des milles mentionnés au premier paragraphe que si les dispositions du deuxième paragraphe du paragraphe 4.16 sont respectées.

- 4.18** L'ingénieur en service de triage peut s'inscrire en repos après onze heures ou plus de service, huit heures de repos étant jugées suffisantes, sauf dans les cas extrêmes. L'ingénieur de triage qui désire s'inscrire en repos doit donner un préavis d'au moins deux heures et prendre un repos d'au moins cinq heures.

ARTICLE 5 – SERVICE DIVERS

5.01 Locomotive morte

L'ingénieur responsable d'une locomotive morte est rémunéré aux taux minimaux du service marchandises. Ses heures supplémentaires sont payées à la minute au taux horaire équivalant aux 3/16 du taux journalier calculé à partir de l'heure de commande jusqu'à ce qu'il se soit enregistré à la rotonde.

5.02 Déplacements haut-le-pied en parcours simple et en service combiné

- (1) L'ingénieur de locomotive et(ou) l'agent de train de réserve déplacés haut-le-pied jusqu'à une gare d'affectation ou au point de remisage d'un train de travaux afin d'assurer la relève à cette affectation ne sont pas considérés comme en service combiné et doivent toucher au moins le minimum quotidien.
- (2) L'ingénieur de locomotive et(ou) l'agent de train n'ont pas le droit de présenter une réclamation lorsqu'ils se déplacent haut-le-pied dans l'exercice de leurs droits d'ancienneté ou à la suite de cet exercice; après avoir atteint leur millage mensuel maximal; relativement à une affectation qui a été affichée, sollicitée et attribuée; ou parce qu'ils sont forcés de remplir une affectation que personne n'a sollicitée. Dans les autres cas, les déplacements haut-le-pied sont rémunérés.
- (3) Sauf dispositions contraires du présent article, quand des déplacements haut-le-pied sont nécessaires, le premier ingénieur de locomotive et(ou) premier agent de train sortants sont appelés pour effectuer ce service haut-le-pied et conservent leur tour de départ à la gare de détachement. Le premier ingénieur de locomotive et(ou) agent de train sortants à qui on demande de se déplacer haut-le-pied doivent se présenter au travail à une heure précise qui peut être postérieure à l'heure de prise de service de l'équipe qui s'occupe du train. Dans ce cas, le poste de travail de ceux qui sont appelés à se déplacer haut-le-pied n'est pas considéré comme omis.
- (4) La Compagnie assure ou prévoit le moyen de transport nécessaire pour l'ingénieur de locomotive et(ou) l'agent de train qui ont droit au salaire de déplacement haut-le-pied. Si l'ingénieur de locomotive et(ou) l'agent de train ne peuvent utiliser le chemin de fer ou les transports en commun et que la Compagnie leur permet d'utiliser leur voiture particulière, ils sont remboursés au taux de 0,30 \$ le kilomètre.

Parcours simple

- (5) Les ingénieurs de locomotive et les agents de train à qui la Compagnie demande d'effectuer un déplacement haut-le-pied quelconque d'une gare à une autre sont rémunérés à raison de 12 milles 1/2 l'heure (et payés pour les heures supplémentaires accumulées, le cas échéant) aux taux du service marchandises direct. Le temps est calculé de l'heure de commande jusqu'à l'entrée en gare d'arrivée.

Sauf dispositions contraires ci-après, un minimum de huit heures sont rémunérées.

Service combiné

- (6) Les ingénieurs de locomotive et les agents de train à qui la Compagnie demande de se déplacer haut-le-pied jusqu'à un point intermédiaire et qui, de là, se rendent à une gare dans le cadre d'un parcours simple ou d'une navette, ou encore sont affectés en service de trains de travaux pour le reste de la journée, ou vice versa, sont rémunérés de la façon suivante, pour le service et le déplacement haut-le-pied combinés :

Quand le déplacement haut-le-pied précède le poste de travail, le salaire est versé de façon continue à partir de l'heure de commande jusqu'à ce que le poste commence réellement; quand le déplacement haut-le-pied suit le poste de travail, le salaire régulier est versé jusqu'à ce que commence le déplacement haut-le-pied. Quand le déplacement haut-le-pied

et le poste sont combinés en un poste de travail continu, les employés touchent au moins le minimum quotidien au taux le plus élevé qui s'applique à la combinaison. Le salaire afférent aux déplacements haut-le-pied autres qu'entre deux gares, quand il n'y a pas de service combiné, ne doit pas être inférieur au minimum quotidien.

Service de navette combiné⁴

- (7) L'ingénieur de locomotive et(ou) l'agent de train en service marchandises directs sont affectés selon la règle du tour de roulement.
- (8) Sous réserve des dispositions du paragraphe (9) ci-après, les ingénieurs de locomotive et(ou) les agents de train en service non assignés appelés pour effectuer un aller simple et libérés à la gare de détachement ne peuvent voir leur tour de service pris par des ingénieurs de locomotive et(ou) des agents de trains en service non assignés appelés en service de navette combiné sur le même parcours.
- (9) Lorsque la Compagnie songe à avoir recours au service de navette combiné et qu'une équipe se dirige vers la gare de détachement dans le cadre d'un parcours simple, le contrôleur de la circulation ferroviaire (CCF) peut demander à cette équipe si elle pourra satisfaire aux impératifs de l'exploitation à la gare de détachement. Le CCF devra préciser le type de train prévu, le travail en cours de route prévu, l'heure estimative de commande à la gare de détachement et l'heure estimative d'arrivée du train à bord duquel l'équipe se trouve au moment où le CCF communique avec elle. Dans sa réponse, l'équipe doit aviser le CCF si des membres veulent s'inscrire en repos en arrivant à la gare de détachement.

Cet avis ne peut être changé à moins que ne l'exigent des circonstances imprévisibles au moment de l'entretien et qui risquent de retarder de plus de deux heures la circulation normale du train de l'employé ou du train de correspondance.

Si l'équipe interrogée ne s'engage pas à satisfaire aux exigences de l'exploitation quand le CCF le lui demande, une autre équipe sera appelée en service de navette combiné et la règle du tour de roulement ne s'appliquera pas.
- (10) Lorsqu'il y a assez d'ingénieurs de locomotive et(ou) d'agents de train disponibles pour satisfaire aux exigences de l'exploitation à la gare de détachement, on n'appelle pas d'employés en service de navette combiné. Pour déterminer la disponibilité des employés à la gare de détachement, on tiendra compte de facteurs comme le nombre d'heures de repos demandées, s'il y a lieu, les règlements concernant la période de repos obligatoire ou la durée de service ou toute disposition contraire prévue aux présentes.
- (11) On demandera à l'ingénieur de locomotive et(ou) à l'agent de train appelés en service de navette combiné de se rendre de la gare d'affectation à la gare de détachement. Les employés en service de navette combiné ne peuvent s'inscrire en repos aux termes de la ou des conventions collectives applicables en vigueur dans le délai de douze heures prévu au paragraphe (13) qui suit.
- (12) L'ingénieur de locomotive et(ou) l'agent de train appelés en service de navette combiné à bord de tout autre train qu'un train marchandises sont rémunérés à la minute et ne touchent pas de salaire minimal pour les déplacements haut-le-pied.
- (13) Sous réserve des dispositions du paragraphe (14), en service de navette combiné, on ne ménage aucun effort pour libérer les employés du service à la gare d'affectation dans les douze heures qui suivent l'heure à laquelle ils se sont présentés au travail.⁵ Si l'employé n'est pas libéré dans un délai de douze heures, il est rémunéré pour tous les déplacements haut-le-pied à raison de 12 milles 1/2 l'heure (et payé pour les heures supplémentaires accumulées, le cas échéant) aux taux du service marchandises direct pour le temps réel consacré à cette tâche; un minimum de huit heures lui étant versé.

⁴ Voir Lettre re : Train en service combine (TSC) du 13 novembre 2004, ci-joint à la fin du présent article 5.

⁵ Voir Lettre re : Train en service combine (TSC) du 13 novembre 2004, ci-joint à la fin du présent article 5.

- (14) Si l'équipe appelée en service de navette combiné travaille jusqu'à la gare de détachement et n'est pas la première équipe sortante au moment où le déplacement haut-le-pied devrait commencer, son appel est transformé en un appel pour parcours simple et elle est rémunérée en conséquence. Les membres de l'équipe sont alors inscrits au bon rang dans le pool de la gare de détachement et peuvent s'inscrire en repos. Dans de telles circonstances et selon les impératifs de l'exploitation, il peut être approprié d'amener haut-le-pied la première équipe sortante à la gare d'affectation.

Si une équipe est appelée en service de navette combiné, qu'elle est amenée haut-le-pied jusqu'à la gare de détachement et qu'elle n'est pas la première équipe sortante au moment de l'arrivée, le CCF lui indiquera si elle est retenue en service de navette combiné pour un autre train. Si l'équipe n'est pas ainsi retenue, son appel est transformé en un appel pour parcours simple et elle est rémunérée en conséquence. Les membres de l'équipe sont libérés et inscrits au bon rang dans le pool de la gare de détachement et peuvent alors s'inscrire en repos.

- (15) Quand le déplacement haut-le-pied précède le service actif, les employés appelés en service de navette combiné sont rémunérés pour ce déplacement de façon continue jusqu'à ce que le service actif commence. À leur arrivée à la gare de détachement, les membres de l'équipe doivent communiquer avec le CCF qui les informera de l'heure d'arrivée. Le service actif commence à l'arrivée à la gare de détachement et la règle du tour de roulement ainsi que les dispositions du paragraphe 5.02(8) continuent de s'appliquer.

Quand le déplacement haut-le-pied suit le service actif, les membres de l'équipe demeurent en service actif jusqu'à ce que le déplacement haut-le-pied commence. Quand le service actif précède le déplacement haut-le-pied, ces manoeuvres sont limitées, à Montréal, à Toronto, à Thunder Bay, à Winnipeg et à Calgary, au travail qui peut actuellement être accompli en vertu des paragraphes 3.02(1) et 3.09(4) des conventions collectives régissant les ingénieurs de locomotive.

Quand une équipe appelée en service de navette combiné doit effectuer un déplacement haut-le-pied avant ou après le service actif et qu'elle est rémunérée selon les règles du millage fixe, la rémunération à la minute des membres de l'équipe en SNC qui se déplacent haut-le-pied dans le même véhicule qu'une autre équipe en raison du dépassement des seuils est assumée par la Compagnie plutôt que d'être puisée dans le fonds tampon.

La portion travail de la fiche de service SNC est payée en fonction des règles relatives au millage fixe pour le parcours en question, à condition que l'équipe termine son tour de service selon ces mêmes règles.

Si la portion travail n'est pas complète ou qu'il n'y a aucun millage fixe prévu pour le tour de service, la rémunération pour la portion travail du parcours est versée en fonction du double mode de rémunération. Les employés sont rémunérés pour le service actif de façon continue, depuis le début du service actif jusqu'au départ de l'aiguillage extrême de la voie principale ou de l'endroit désigné. Aux fins d'application du régime d'exploitation à équipe réduite au chef de train, le point de demi-tour sera considéré comme un arrêt en cours de route. Si des manoeuvres sont effectuées, les membres de l'équipe seront rémunérés pour le temps consacré à cette tâche au point de demi-tour, un minimum d'une heure leur étant assuré.

Remarque : Les règles et pratiques énoncées dans la ou les conventions collectives en vigueur continueront de s'appliquer à moins qu'elles n'entrent directement en conflit avec la présente disposition, auquel cas celle-ci aura préséance sur les dispositions de la ou des conventions collectives portant sur les taux de salaire et les règles régissant les équipes de trains marchandises directs.

- (16) L'ingénieur de locomotive et(ou) l'agent de train ne sont pas appelés en service de navette combiné quand la gare d'arrivée ou le point de demi-tour est à courte distance de la gare de détachement.
- (17) Archivé
- (18) Pour réduire le nombre de parcours en SNC et sous réserve de l'approbation du ou des présidents généraux et du directeur général et moyennant préavis aux Relations industrielles, on pourra établir des règles locales en vue de mettre en service les trains marchandises sans affectation.

5.03 Garde d'une locomotive

Archivé

5.04 Service spécial

- (1) L'ingénieur en service assigné ou en service de pool qui est retenu en service spécial reçoit la somme qu'il aurait touchée s'il n'avait pas dû s'absenter.
- (2) L'ingénieur inscrit au tableau de réserve qui est retenu en service spécial est rémunéré à raison de huit heures par journée de 24 heures, aux taux minimaux du service voyageurs, s'il y a perte de temps.

5.05 Comparution en cour

- (1) L'ingénieur en affectation régulière ou en service de pool qui est cité comme témoin par la Compagnie ou qui doit assister à une enquête du coroner, que la citation à comparaître lui ait été signifiée par la Compagnie ou non, reçoit la somme qu'il aurait touchée s'il n'avait pas dû s'absenter.
- (2) L'ingénieur inscrit au tableau de réserve et cité comme témoin par la Compagnie ou devant assister à une enquête du coroner, que la citation à comparaître lui ait été signifiée par la Compagnie ou non, est rémunéré à raison de huit heures pour chaque période de 24 heures aux taux minimaux du service marchandises, s'il y a perte de temps.
- (3) Lorsque le travail de l'ingénieur n'est pas interrompu, il n'y a pas indemnisation.
- (4) Les frais normaux effectivement engagés sont remboursés si l'ingénieur est éloigné de sa gare d'affectation.
- (5) Les indemnités de comparution et de kilométrage sont versées à la Compagnie en cas de comparution avec rémunération.
- (6) Lorsque l'ingénieur est cité à comparaître par une personne autre que la Compagnie et n'est donc pas appelé par cette dernière, il n'y a ni rémunération ni remboursement des frais, sauf si les autorités compétentes de la Compagnie en jugent autrement selon chaque cas.

5.06 Ramassage et stationnement des locomotives diesel en service de ligne

Les ingénieurs de locomotive en service de ligne rémunérés selon les taux de salaire et les règles applicables à ce service, qui sont chargés de stationner ou de ramasser une ou plusieurs locomotives diesel entre les gares d'un parcours donné, et doivent par conséquent brancher ou débrancher des canalisations entre les locomotives ou transformer des trains ordinaires en trains à locomotives télécommandées, et vice-versa, sont payés pour 30 minutes au taux normal du parcours.

L'indemnité susmentionnée est attribuée une seule fois à chaque point du parcours où ce travail est effectué sans tenir compte du nombre de locomotives stationnées ou ramassées. Le terme « locomotive » s'applique à toute locomotive dont s'est occupé ou s'occupera l'ingénieur sur le parcours en question. L'indemnité n'est pas attribuée si une locomotive est ramassée ou stationnée à cause d'une défectuosité d'ordre mécanique.

Le présent paragraphe ne confère pas de droit contractuel pour le service mentionné au premier paragraphe du présent article.

Remarque : Les dispositions du paragraphe qui précède ne s'appliquent pas à l'ingénieur d'un train dont l'équipe ne comprend pas de serre-frein.

5.07 Indemnités pour examens médicaux périodiques et examens périodiques sur le Règlement d'exploitation ferroviaire (REF)⁶

Examens médicaux périodiques

L'employé qui doit passer un examen médical périodique pendant ses heures hors service reçoit trois heures de salaire au taux minimal de la catégorie de service dans laquelle il est employé.

Examens périodiques sur le REF

Archivé

5.08 Fonctions de juré

L'employé qui est convoqué comme juré et perd en conséquence des heures de travail est payé pour le temps effectivement perdu, déduction faite du montant que lui valent ses fonctions de juré pour chaque jour de travail payé par la Compagnie, à l'exception des indemnités versées par la cour pour les repas, l'hébergement et les déplacements, sous réserve des conditions et restrictions suivantes :

- (1) l'employé doit exercer tous les droits susceptibles de le faire exempter de la convocation ou des fonctions de juré en vertu des règlements fédéraux, provinciaux ou municipaux; il est autorisé, sans perte de salaire, à s'absenter le temps nécessaire à l'obtention de cette exemption.
- (2) l'employé doit fournir à la Compagnie une attestation de la cour indiquant les indemnités versées et les jours où il a exercé les fonctions de juré.
- (3) le nombre de jours rémunérés pour l'exercice des fonctions de juré ne doit pas dépasser 60 au cours d'une même année civile.
- (4) les fonctions de juré ne sont pas rémunérées lorsqu'elles sont exercées un jour férié payé ou un jour de congé annuel payé. Une fois ses dates de congé annuel fixées, l'employé n'a pas à les modifier du fait qu'il ait été appelé à remplir ces fonctions.
- (5) nonobstant les dispositions de la dernière phrase du paragraphe (4), l'employé peut demander que les dates de son congé annuel soient changées s'il est appelé à remplir les fonctions de juré.
- (6) pour que la rémunération des jours fériés puisse être versée, une journée d'exercice des fonctions de juré, rémunérée par la Compagnie, est considérée comme un poste de travail. Lorsque le jour d'exercice des fonctions de juré est le dernier jour précédant un jour férié et qu'il est payé par la Compagnie, la rémunération pour le jour férié doit être égale à celle versée pour l'exercice des fonctions de juré ce jour-là.

5.09 Formation et examens RQ

- (1) Pour permettre à tous les employés travaillant comme ingénieurs de locomotive ou agents de train/agents de triage et aux autres employés visés de satisfaire aux normes du Règlement sur les normes de compétence des employés ferroviaires, la Compagnie offrira des cours de formation abordant tous les sujets requis dans les catégories d'emploi visées. C'est la Compagnie qui décide de l'endroit où ces cours seront donnés. Lorsque la Compagnie demande à un employé de suivre ces cours, les conditions suivantes s'appliquent :

⁶ Voir Lettre re : Rémunération des heures perdues des heures perdues à cause des examens médicaux ou sur le RUE, ci-joint à la fin du présent article 5.

- (2) Quand la formation se donne en dehors de la gare d'affectation, ou qu'elle n'est pas offerte non plus au terminal extérieur où l'employé est assigné, la Société assure le transport ou prend des dispositions à cette fin. Les employés qui ont reçu l'autorisation de prendre leur véhicule personnel reçoivent une indemnité kilométrique aux conditions prévues dans la convention collective.
- (3) La Compagnie assure l'hébergement des employés visés par le paragraphe (1) soit dans des hôtels, des motels ou ses propres installations. Les employés ont droit à une chambre individuelle propre et, dans la mesure du possible, dotée de matériel de cuisson.
- (4) Les employés visés par le paragraphe (2) ont droit à une indemnité de repas de 20 \$ par jour lorsque le lieu d'hébergement est doté de matériel de cuisson et de 30 \$ par jour dans le cas contraire.
- (5) Les employés qui suivent un cours de formation et qui n'arrivent pas à démontrer leur compétence dans leur catégorie d'emploi conformément au Règlement ne doivent pas travailler jusqu'à ce qu'ils puissent la démontrer. Si un moniteur/examineur est disponible, l'employé peut, en dehors des heures de cours normales, suivre des cours supplémentaires ou passer un nouvel examen si cela n'entraîne pas de frais supplémentaires pour la Compagnie. Au lieu de cela et toujours si un moniteur/examineur compétent est disponible, l'employé peut prendre des dispositions pour satisfaire aux exigences dans les sujets requis à sa gare d'affectation ou dans un autre endroit si cela n'entraîne pas de frais pour la Compagnie.
- (6) Les employés qui suivent un programme de formation en vertu du paragraphe (1) sont rémunérés comme suit en fonction du poste qu'ils occupaient en permanence au moment d'entreprendre le programme de formation.

FORMATION RQ/JOUR

Catégorie de Service	Taux À Partir Du					
	1 ^{er} janvier 2003	1 ^{er} janvier 2004	31 décembre 2004	1 ^{er} janvier 2005	31 décembre 2005	1 ^{er} janvier 2006
Triage	194,51 \$	200,35 \$	202,35 \$	207,41 \$	209,41 \$	215,69 \$
Manoeuvres-lignes	206,86 \$	213,07 \$		218,40 \$		224,95 \$
Marchandises	198,08 \$	204,02 \$		209,12 \$		215,39 \$
Banlieue	Taux Garanti \$					

Les employés reçoivent le taux quotidien indiqué ci-dessus pour chaque jour de participation au programme de formation.

Si un employé suivant un cours de formation est régi par les dispositions sur la progression des salaires de la convention collective, il touche le pourcentage approprié des montants indiqués ci-dessus.

- (7) Si le nom d'un employé est enlevé du tableau de service le ou les jours qui précèdent un cours⁷ ou qu'il n'y est pas réinscrit le ou les jours qui suivent un cours et qu'à cause de cela, l'employé rate un ou des tours de service qui commencent un de ces jours, il touche, pour chaque tour de service perdu⁸, le minimum journalier au taux applicable au poste et à la catégorie de service où il travaille normalement.

⁷ Voir lettre : Période de repos appropriée avant une formation RQ, annexée à la fin du présent article.

⁸ Voir lettre : Rémunération suivant une formation RQ, annexée à la fin du présent article.

Remarque : Les dispositions du paragraphe (7) ne s'appliquent pas à l'employé qui n'arrive pas à démontrer sa compétence aux termes du Règlement à sa première tentative. L'employé assume les frais de toute nouvelle tentative ou de la formation supplémentaire.

- (8) Les employés peuvent s'inscrire en repos à la fin de la formation RQ et seront indemnisés pour le salaire perdu de la façon suivante :

Employés en service assigné –

ont le droit de s'inscrire en repos pour douze heures à la fin de leur formation et sont indemnisés pour le salaire perdu s'il ne s'agit pas du dernier jour de formation.

Remarque : Quand l'employé suit sa formation RQ en dehors de sa gare d'affectation, il a le droit de s'inscrire en repos pour douze heures à son arrivée à la gare d'affectation.

Employé en service non assigné –

ont le droit de s'inscrire en repos pour 24 heures à la fin de leur formation RQ et conservent leur tour.

Remarque : Quand l'employé suit sa formation RQ en dehors de sa gare d'affectation, il a le droit de s'inscrire en repos pour 24 heures à son arrivée à la gare d'affectation.

- (9) La Compagnie est disposée à informer les employés au moins 90 jours avant l'expiration de leur certificat de compétence. Cet avis ne libère pas les employés de l'obligation de garder leur certificat de compétence à jour.

5.10 Autres cours (que la formation RQ – auparavant MQ)

- (1) Les employés à qui la Compagnie demande de suivre des cours autres que la formation RQ pendant leurs jours de repos sont rémunérés, pour au moins quatre heures⁹, pour le temps réel de présence à ces cours au taux horaire indiqué ci-après.

**AUTRES COURS – TAUX HORAIRE
MINIMUM DE QUATRE HEURES**

Catégorie de service	À PARTIR DU					
	1 ^{er} janvier 2003	1 ^{er} janvier 2004	31 décembre 2004	1 ^{er} janvier 2005	31 décembre 2005	1 ^{er} janvier 2006
Triage	24,32 \$	25,05 \$	25,30 \$	25,93 \$	26,18 \$	26,97 \$
Manoeuvres-lignes	25,87 \$	26,65 \$		27,32 \$		28,14 \$
Marchandises	24,77 \$	25,51 \$		26,15 \$		26,93 \$
Banlieue	24,77 \$	25,51 \$		26,15 \$		26,93 \$

Si un employé suivant un cours de formation est régi par les dispositions sur la progression des salaires de la convention collective, il touche le pourcentage approprié des montants indiqués ci-dessus.

- (2) Lorsqu'on demande à un ingénieur de locomotive de suivre d'autres cours que la formation RQ et qu'il perd par conséquent des heures de travail, on lui verse le salaire qu'il aurait touché s'il n'avait pas quitté son service pour assister à ces cours.

⁹ Voir lettre : Autre que la formation RQ/ réunion sur la sécurité de 4 heures, annexée à la fin du présent article.

- (3) Les dispositions du présent paragraphe 5.10 ne s'appliquent pas à l'employé tenu, par mesure disciplinaire, de suivre une formation ou de passer un examen sur l'un des sujets requis en vertu du Règlement sur la formation RQ aux termes du paragraphe 5.09 ou de suivre tout autre cours de formation aux termes du paragraphe 5.10.
- (4) Les dispositions du présent paragraphe 5.10 ne s'appliquent pas à l'employé qui ne réussit pas, à sa première tentative, la formation prévue aux paragraphes 5.09 et 5.10. L'employé assume les frais de toute nouvelle tentative ou de la formation supplémentaire.
- (5) Les employés de réserve inscrits au tableau de réserve des ingénieurs de locomotive sont payés au taux du service marchandises applicable lorsqu'ils suivent les cours de formation prévus aux paragraphes 5.09 et 5.10.

5.11 Élaboration des programmes de formation

- (1) Le critère de réussite à la formation théorique et à la formation en cours d'emploi sera celui du rendement et non celui d'un nombre obligatoire de tours de service.
- (2) Les programmes de formation pour la requalification dans les règlements, la formation des nouveaux employés et la formation des ingénieurs de locomotive seront élaborés en collaboration avec les présidents généraux ou leur représentant attitré.
- (3) Dans les six (6) mois suivant la mise en œuvre d'un nouveau programme de formation, la Société et le Syndicat se réuniront pour voir si le matériel de cours doit être modifié en fonction de l'expérience des six premiers mois. Le moment de cette réunion peut être modifié si les parties le jugent nécessaire.
- (4) Si les parties ne s'entendent pas sur la structure ou le contenu du programme de formation, le président général ou son délégué peut soulever la question auprès du directeur des ressources humaines ou son délégué. Si la question n'est pas réglée à ce niveau, la question peut être soumise au vice-président CTRC et au vice-président adjoint des ressources humaines.
- (5) Une copie de tous les programmes de formation précités sera déposée au bureau du VP du CTRC et à celui du représentant législatif national.

5.12 Zones élargies des changements d'équipes

- (1) Sous réserve des dispositions ci-dessous, y compris la section questions et réponses, les équipes pourront relever, remiser ou réparer les trains dans une zone d'exploitation élargie de 20 milles-parcours autour des « aiguillages extrêmes de voie principale et des endroits désignés (endroit désigné/VP) », lors d'un seul tour de service.
- (2) La rémunération pour rouler au-delà de l'endroit désigné/VP pourra être en temps ou en milles, le plus élevé des deux. Une telle rémunération sera en sus du salaire pour le parcours régulier et ne sera pas utilisée pour compléter une journée minimum de service.
- (3) Dans une zone déclarée élargie, les équipes qui immobilisent leur train à moins de 20 milles de l'endroit désigné/VP et qui ne sont pas relevées par une équipe qui fonctionne normalement sur leur territoire, ou dont le train n'est pas réparé par un manoeuvres-ligne ou une équipe assignée normalement à leur territoire, sera réputée avoir atteint le terminal d'arrivée aux fins de la rémunération à millage fixe.
- (4) Au terminaux majeurs (Vancouver, Calgary, Moose Jaw, Winnipeg, Thunder Bay, Toronto, Montréal), un accord local est obligatoire avant la mise en place de cette clause. Un tel accord doit être basé sur les critères suivants :
 - (a) maximum de 20 milles à l'extérieur de l'endroit désigné/VP actuel;
 - (b) l'équipe doit pouvoir rejoindre de manière raisonnable leur gare d'arrivée à l'intérieur d'un seul tour de service.

Si les parties n'arrivent pas à s'entendre quant à la mise en place de cette disposition au niveau local, la question sera portée devant le président général concerné et le directeur des relations industrielles. À défaut d'une entente à ce niveau, la question sera portée devant un médiateur nommé par les Services de médiation et conciliation fédéraux afin qu'une décision finale soit rendue en fonction des critères précités.

- (5) Dans les autres zones des changements d'équipes, la Société peut mettre en place des zones élargies après consultation avec le président de griefs local concerné et après avoir servi un avis écrit.
- (6) Les équipes affectées au service de navette ne sont pas tenues de rouler dans la partie élargie d'une zone des changements d'équipes.
- (7) Cette règle assouplit les restrictions de l'article 30.05.

Zones élargies des changements d'équipes
Questions et réponses

- Q1. Pourquoi un accord sur des lieux élargis des changements d'équipes?
- R1. La raison de cet accord est de permettre une meilleure flexibilité quant aux opérations, surtout dans les zones où l'espace cause problème. L'élargissement de la zone traditionnelle nous permettra de réduire les embouteillages. En vertu de la nouvelle règle, la rotation des équipes pourra se faire à l'intérieur de 20 milles-parcours des « aiguillages extrêmes de voie principale et des endroits désignés (endroit désigné/VP) » des zones de changement actuelles.
- Q2. À partir de quel point d'une zone de changement actuelle sera calculée la limite de 20 milles-parcours?
- R2. La limite des 20 milles-parcours sera mesurée à partir de l'endroit désigné/VP dans la zone de changement. Des bulletins seront émis afin de confirmer les endroits concernés. Vancouver, Calgary, Moose Jaw, Winnipeg, Thunder Bay, Toronto et Montréal ayant des exigences d'opérations particulières, de plus amples discussions seront nécessaires avant que des accords sur des zones de changement élargies ne soient établis.
- Q3. Nombre de terminaux ont déjà mis en place au niveau local des zones élargies des changements d'équipes. Est-ce que ces accords seront automatiquement supplantés par la disposition contenue au Protocole d'accord?
- R3. Non. Tous les accords présentement en place resteront en vigueur et seront assujettis à la durée et aux conditions qui leur sont propres.
- Q4. À quel moment durant mon tour de service va-t-on m'aviser que je dois continuer au-delà de l'endroit désigné/VP?
- R4. Si les équipes doivent continuer au-delà de l'endroit désigné/VP, elles en seront avisées au début de leur tour de service. Des efforts considérables seront faits afin de les aviser au moment de l'appel d'affectation. Cependant, la Société ne peut garantir un préavis dans tous les cas. Les équipes appelées à continuer au-delà de l'endroit désigné/VP à la fin de leur tour de service en seront avisées en même temps qu'elles reçoivent leurs directives pour l'entrée du train en gare, soit avant leur arrivée au terminal d'arrivée.
- Q5. Si je suis qualifié pour réclamer un salaire au mille, mais que je dois arrêter et immobiliser mon train avant l'endroit désigné/VP, à l'intérieur des 20 milles-parcours, dans l'un des terminaux concernés en vertu de la présente disposition, comment vais-je être rémunéré?
- R5. Si vous êtes relevé par une équipe qui opère normalement sur votre territoire, ou si une équipe qui opère normalement sur votre territoire a déjà été appelée pour récupérer le train, la disposition sur les zones élargies des changements d'équipes ne s'applique pas. En fait, l'accord n'aura aucun impact sur la paie et vous serez assujetti à une réclamation salariale combinée. La même chose s'applique si vous êtes relevé par un manœuvres-ligne assigné au territoire concerné.
- Si une équipe qui opère normalement sur votre territoire n'a pas déjà été appelée ou n'est pas disponible dans l'immédiat pour récupérer le train, ou qu'aucun manœuvres-ligne n'est disponible dans l'immédiat pour vous relever, vous avez droit de réclamer le millage fixe pour ce parcours.
- Les équipes seront avisées par la Société préalable à l'immobilisation du train si celui-ci sera récupéré par une autre équipe ou par un manœuvres-ligne qui opèrent normalement sur leur territoire. À défaut d'être avisées, les équipes peuvent réclamer le millage fixe, s'il y a lieu.

Q6. Une équipe qui se dirige vers l'Est en partance de la sous-division A et qui doit continuer au-delà de l'endroit désigné/VP à l'intérieur des limites d'une zone élargie jusqu'au point de cheminement de la sous-division B, et retourner à la zone de rotation des équipes. Comment cette équipe sera-t-elle payée?

Destination de l'Est →

Sous-division A	Zone des changement d'équipes	Sous-division B
..... voie princ. 1.....	voie princ. 2.....	pt de chemin

R6. En plus du millage fixe ou de l'une des deux méthodes de rémunération pertinentes pour la sous-division A, l'équipe sera rémunérée comme suit : les milles parcourus entre la voie princ. 2 jusqu'au point de cheminement. Le temps passé au point de cheminement. Si l'équipe retourne avec la locomotive, les milles entre le point de cheminement et la voie princ. 2 et le temps jusqu'à la libération de l'employé. Si les équipes doivent rouler haut-le-pied à partir du point de cheminement, le temps à partir du point de cheminement jusqu'à leur libération.

Q7. Quand le temps commence-t-il à compter aux fins du calcul du paiement NR si l'on doit continuer dans la partie élargie de la zone à la fin d'un tour de service? (voir le schéma ci-dessus).

Destination de l'Est →

Sous-division A	Zone des changement d'équipes	Sous-division B
..... voie princ. 1.....	voie princ. 2.....	pt de chemin

R7. Si vous devez continuer au-delà du lieu désigné/VP et devez opérer la locomotive pour retourner au terminal d'arrivée, le temps compte à l'arrivée à la voie princ. 2 au retour du point de cheminement. Si vous continuez au-delà de l'endroit désigné et roulez haut-le-pied pour retourner au terminal d'arrivée, le temps compte à l'arrivée au lieu d'immobilisation du train au terminal d'arrivée.

Q8. Une équipe commence son service à la zone des changements d'équipes, va au point de cheminement pour récupérer un train mis en palier, roule à destination de l'Ouest à travers la zone de rotation des équipes et continue son tour de service dans la sous-division A. Comment l'équipe sera-t-elle rémunérée? (voir le schéma ci-dessus)

← Destination de l'Ouest

Sous-division A	Zone des changement d'équipes	Sous-division B
..... voie princ. 1.....	voie princ. 2.....	pt de chemin

R8. En plus du millage fixe ou de l'une des deux méthodes de rémunération pertinentes pour la sous-division A, l'équipe sera rémunérée comme suit :

si l'équipe roule jusqu'au point de cheminement avec le train : le temps à partir de la prise de service jusqu'à la voie princ. 2; les milles parcourus entre la voie princ. 2 et le point de cheminement; le temps passé au point de cheminement; les milles parcourus entre le point de cheminement et la voie princ. 2;

si les équipes doivent rouler haut-le-pied jusqu'au point de cheminement : à partir de l'heure de prise de service jusqu'au point de cheminement; le temps au point de cheminement; les milles parcourus du point de cheminement à la voie princ. 2.

- Q9. Si l'équipe roule dans la partie élargie de la zone au début de son parcours, comment va-t-elle calculer son temps initial :
- (a) pour faire une réclamation en vertu de l'une des deux méthodes de rémunération dans la sous-division A, ou
 - (b) aux fins du calcul du temps minimal pour le millage fixe dans la sous-division A. (voir le schéma à la question 8 ci-dessus)

← Destination de l'Ouest

Sous-division A	Zone des changement d'équipes	Sous-division B
voie princ. 1	voie princ. 2	pt de chemin

- R9. Le temps initial sera calculé à partir de l'arrivée sur la voie princ. 2 au retour du point de cheminement jusqu'au départ de la voie princ. 1. La même approche s'applique au temps final pour les équipes qui roulent au-delà de l'endroit désigné/VP à la fin de leur tour de service. Le temps final à destination de l'Est commence à l'arrivée à la voie princ. 1 et continue jusqu'au départ de la voie princ. 2.
- Q10. Le paiement pour le parcours dans la partie élargie de la zone fera-t-il partie d'une journée minimum ou sera-t-il calculé en sus, si le reste du parcours n'atteint pas 100 miles?
- R10. Tous les gains générés par les milles supplémentaires seront calculés en sus de ceux inclus dans une journée minimum.
- Q11. Si une équipe reçoit un appel d'affectation pour se déplacer haut-le-pied en parcours simple afin de récupérer un train au-delà de l'endroit désigné, et qu'elle roule par la suite vers la gare de détachement, comment sera-t-elle payée?
- R11. Si une équipe prend le contrôle d'un train en zone élargie en dehors d'une autre sous-division et que, par la suite, elle atteint le terminal d'arrivée avec le train, elle sera réputée avoir complété le millage fixe pour cette sous-division. Si le train est immobilisé avant le terminal d'arrivée à la fin de son tour de service, mais à l'intérieur de 20 miles-parcours de l'endroit désigné dans une zone déclarée de rotation des équipes, les dispositions de la question/réponse 5 s'appliquent.
- Q12. On me demande de rouler dans la partie élargie de la zone au début d'un tour de service, mais je n'atteint pas mon terminal d'arrivée parce que j'ai demandé un temps de repos ou que j'ai atteint le nombre d'heures maximum de service d'un point de vue réglementaire. Si je suis transporté vers le terminal d'arrivée, est-ce que mon salaire sera affecté défavorablement du fait que je devrai réclamer mon salaire sous forme de service combiné plutôt que sous forme de millage fixe?
- R12. Les équipes n'auront pas à rouler au-delà de l'endroit désigné/VP à moins qu'on puisse raisonnablement pensé qu'elles atteindront leur terminal d'arrivée à l'intérieur de leur tour de service. En tenant compte de ce point, la Société a accepté de payer le millage fixe dans les circonstances suivantes :
- si une équipe n'a soumis aucune demande de temps de repos, elle peut réclamer le millage fixe;
 - si une équipe a demandé un temps de repos et se rend à moins de 20 miles-parcours de l'endroit désigné du terminal d'arrivée, peu importe si oui ou non ce terminal a été déclaré zone élargie de rotation des équipes, elle peut aussi réclamer le millage fixe. Dans d'autres cas, la double méthode de rémunération s'applique. Dans tous les cas, la rémunération pour les milles supplémentaire sera en sus de la rémunération pour le voyage.
- Q13. Comment vais-je être rémunéré si je reçois une affectation pour un aller-simple à mon terminal d'affectation et que je me retrouve immobilisé dans la zone élargie au début de mon tour de service, et que la Société décide de me retourner à mon terminal d'affectation?
- R13. En plus de la rémunération pour les milles supplémentaires et pour un parcours de 100 miles à partir du point de cheminement jusqu'au terminal d'affectation, l'équipe reçoit, soit :

- le millage fixe pour le parcours si l'équipe n'a pas demandé de période de repos;
- le millage fixe pour le parcours si l'équipe a demandé une période de repos, mais est parvenu à moins de 20 milles-parcours du point désigné au terminal d'arrivée; ou, si la disposition précitée ne s'applique pas
- les deux méthodes de rémunération

Q14. Quel travail va-t-on me demander d'accomplir durant la portion qui va au-delà de l'endroit désigné/VP au cours d'un tour de service?

R14. Normalement, si on vous demande de rouler au-delà de l'endroit désigné/VP c'est pour mettre un train en palier ou pour récupérer un train qui a été mis en palier à un terminal d'arrivée. Le premier objectif d'une équipe dans le service longue distance est d'atteindre son terminal d'arrivée. Comme tel, le travail dans la zone élargie durant un tour de service sera limité au travail critique sur le train (par exemple, mettre de côté un train défectueux, manipuler un wagon qui est requis d'urgence).

Q15. Est-ce que les dispositions relatives aux zones élargies de rotation des équipes seront mises en place à toutes les installations suivant la ratification du Protocole d'accord?

R15. Dans certaines zones de rotation des équipes il n'est pas justifié de mettre en place ces dispositions compte tenu du trafic peu élevé ou de conditions d'opérations spéciales. Tout comme la mise en place de ces zones sera décidée en fonction de critères spécifiques. Un préavis de 30 jours sera donné. Des consultations sur des points, tels la familiarisation, l'accès aux changements hors terminal, la durée anticipée du parcours, les obligations quant aux heures de travail et le service aux locomotives seront tenues localement avec la CFTC avant toute mise en place.

Q16. Pourrions-nous avoir à traverser une zone élargie dans un service de navette?

R16. Non. Les équipes affectées au service de navette ne sont pas tenues de traverser une zone élargie de rotation des équipes.

Q17. Est-ce qu'une équipe peut être appelée à rouler en zone élargie dans le STB?

R17. Tout d'abord, il importe de noter qu'aucun changement n'a été apporté aux règles de travail du STB et que c'est une équipe du STB qui doit être appelée à une gare de détachement. Elles ne peuvent être tenues de rouler au-delà d'une gare de détachement pour faciliter le parcours en zone élargie. Avant la mise en place, la possibilité qu'une équipe du STB soit appelée à rouler en zone élargie sera déterminée sur une base locale.

Q18. Je suis inquiet à la pensée que ce parcours supplémentaire pourrait mener à des quarts de travail de plus de dix heures. Comment éviter qu'une telle situation ne se produise?

R18. Lorsque les dispositions sur les zones élargies seront mises en place, toutes les zones où une équipe pourrait avoir à rouler au-delà du point de cheminement seront évaluées afin d'établir les délais pour se rendre d'un point à un autre. Cette évaluation inclura une consultation avec la CFTC avant la mise en place.

Q19. Est-ce que l'implantation de ces dispositions aura un impact sur l'accord Sparwood coal train, plus précisément la zone de rotation impliquant les équipes de Lethbridge et Cranbrook au pas du Nid de corbeau)?

R19. Non.

- Q20. Certains employés s'inquiètent qu'un usage abusif de l'accord sur les zones élargies de rotation des équipes puisse se traduire par un recours généralisé au service de navette pour opérer les trains habituellement opérés dans une autre sous-division plutôt qu'à une équipe traditionnelle en aller simple. Comment éviter qu'une telle situation ne se produise?
- R20. Tel que décrit, une équipe en service de navette peut être utilisée de façon ponctuelle lorsque les équipes en aller simple ne sont pas aisément disponibles. Cependant, la Société a confirmé qu'elle n'a aucune intention de procéder à des changements d'exploitation généralisés.
- Q21. Est-ce qu'une équipe pourrait avoir à circuler à reculons avec une locomotive haut-le-pied en zone élargie?
- R21. Comme c'est le cas maintenant, les Règlements de Transport Canada et les considérations sécuritaires s'appliqueront.
- Q22. Si je dois rouler en zone élargie au début ou à la fin de mon tour de service, est-ce que j'aurai à pousser des wagons et ainsi protéger le point de croisement lorsque je roule entre le terminal et le point de cheminement?
- R22. Non.
- Q23. Est-ce que cette disposition aura un impact sur les restrictions de manœuvre actuelles aux terminaux de départ et d'arrivée, sur les paramètres et conditions de travail du service de triage ou des manœuvres-lignes?
- R23. Non.
- Q24. Lorsqu'une équipe roule en zone élargie au début de son tour de service, comment s'appliquent les dispositions de repas prévues à la convention collective?
- R24. Aux fins des dispositions de repas, l'équipe sera réputée avoir quitté le terminal de départ une fois qu'elle roule en direction du point de cheminement. Par la suite, la règle en route prévaut.
- Q25. Lorsqu'une équipe roule en zone élargie au début de son tour de service, peut-elle voir son affectation annulée avant de quitter le terminal, une fois complétée la partie en zone élargie du voyage?
- R25. Non. L'affectation d'une équipe peut être annulée seulement avant son départ du terminal initial en route vers le point de cheminement. Pour la rémunération, voir la Q. et R. 13.
- Q26. Je suis affecté en service aller simple au terminal de détachement pour rouler en zone élargie au début de mon tour de service. Ne devrais-je pas compléter le parcours jusqu'à mon terminal d'arrivée; est-ce que je pourrais être immobilisé au terminal de détachement ?
- R26. Non. Comme c'est le cas présentement, vous devrez compléter votre tour de service au terminal d'arrivée.
- Q27. Est-ce que l'application de la présente clause pourrait mener à l'élimination complète du travail par équipe, en ayant des équipes de deux sous-division contigu rouler dans la zone élargie de l'une et l'autre et, ainsi, éliminer le besoin de faire appel à une équipe dans la sous-division en question (par exemple entre Regina et Moose Jaw) ?
- R27. Non.
- Q28. Lorsqu'une équipe roule en zone élargie au début de son tour de service, est-ce que les équipes vont devoir récupérer un train au point de cheminement et ensuite être affectées à un autre train au terminal d'origine pour le reste de leur tour de service?
- R28. Non.

- Q29. Est-ce que les informations sur un possible parcours en zone élargie seront fournies aux équipes qui vont devoir protéger les trains en vertu de la règle sur le service de navette combiné?
- R29. Si c'est déjà prévu, les équipes en seront informées.
- Q30. Comment l'indemnité relative à la longueur de parcours sera-t-elle calculé pour les milles en zone élargie si l'équipe est admissible au millage fixe?
- R30. Au-delà de l'endroit désigné, l'indemnité relative à la longueur de parcours sera calculée sur le total de milles parcourus pendant tout le voyage. Si avant le point de cheminement et que l'équipe est admissible au millage fixe, la longueur du parcours sera calculée en fonction du nombre de milles parcourus au taux du millage fixe.
- Q31. Est-ce que cette disposition s'applique aux zones de rotation où les trains sont échangés entre les équipes régies par la présente convention collective et les équipes non couvertes par cet accord?
- R31. Non, à moins qu'elles ne soient couvertes par un accord spécial conclu avec la CFTC.
- Q32. Lorsque les équipes roulent en zone élargie et qu'elles doivent rouler haut-le-pied soit vers le ou à partir du point de cheminement, ou lorsque les équipes s'arrêtent avant un terminal désigné; quelle forme de transport sera utilisé?
- R32. En général, un taxi ou un autocar destiné au transport des équipes. Cependant, ceci n'empêche pas le haut-le-pied lorsque les circonstances le commandent, comme un mauvais chemin, et dans d'autres circonstances, tel que convenu localement.
- Q33. Entendu que ces Q. et R. concernent l'ensemble des problèmes associés aux zones élargies de rotation des équipes, des questions/litiges pourraient surgir à l'occasion des consultations menées dans différentes installations avant la mise en place sur des points non discutés dans le Protocole d'accord. Comment ces questions/litiges seront-ils résolus?
- R33. Si des discussions locales n'aboutissent pas à solution dans les trente jours précédant la mise en place, les questions/litiges seront portées devant un bureau de révision composé de deux haut dirigeants du syndicat et de deux haut dirigeants de la Société. Si ce bureau ne parvient pas à un accord dans les vingt jours suivants, toute question/litige non résolu sera soumis à M. T. Hodges aux fins de médiation/arbitrage qui devra rendre une décision dans les quarante-cinq jours suivants.
- Q34. Comment seront résolus les griefs concernant cette disposition?
- R34. Pour les premiers 18 mois suivant la ratification, tout grief en souffrance concernant cette disposition sera soumis à M. T. Hodges aux fins de médiation/arbitrage en vertu du BACF.

Lettre re : Train en Service Combiné (TSC)

Le 13 novembre 2004

Monsieur T.G. Hucker
Vice-président et représentant législatif national
Conférence ferroviaire de Teamsters Canada
150, rue Metcalfe
Bureau 1401
Ottawa (Ontario) K2P 1P1

Monsieur,

La présente concerne les inquiétudes que vous avez soulevées durant les négociations par rapport au TSC.

Afin de discuter de ce problème, il a été convenu que durant la période fermée de la convention, les parties étudieraient conjointement le TSC et, si approprié, proposeraient des alternatives au TSC sur une base d'essai qui viseraient les inquiétudes de tous. De telles alternatives peuvent inclure, moyennant commun accord, l'assignation de trains ou autres options. Ce processus n'exclut pas les suggestions présentées aux présidents généraux et au directeur général au niveau local.

Veillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Relations industrielles
Vice-président adjoint

M.G. DeGirolamo

Approbation :

T.G. Hucker
Vice-président et représentant législatif national
Conférence ferroviaire de Teamsters Canada

Lettre re : Équipes du SNC libérées du service dans un délai de 12 heures

Le 14 juillet 1995

Monsieur G.C.B. Smith
Vice-président, Relations industrielles
Réseau CP Rail
Bureau 370, gare Windsor
C.P. 6042, succursale Centre-ville
Montréal, Québec
H3C 3E4

Monsieur,

La présente fait suite à nos discussions relatives à la décision Adams sur le service de navette combiné.

Notre préoccupation porte sur l'obligation de libérer les employés affectés à ce service dans un délai de douze heures. Aux fins d'application de la décision, la Compagnie a accepté de garder comme objectif de libérer les équipes du service dans un délai de douze heures.

Nous confirmons par la présente notre entente voulant que si des problèmes se présentent, le président général et le directeur général se rencontreront pour en discuter. S'ils n'arrivent pas à s'entendre sur une solution, le vice-président du Syndicat pourra porter l'affaire à l'attention du vice-président, Relations industrielles.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

M. L.H. Olson
Président
Conseil canadien des
syndicats opérationnels
de chemins de fer (TUT)

M.T.G. Hucker
Secrétaire-trésorier
Conseil canadien des
syndicats opérationnels
de chemins de fer (FIL)

Lettre : Période de repos appropriée avant une formation RQ

Le 21 mars 2003

Monsieur L.O. Schillaci
Président général
Conseil canadien des syndicats
opérationnels de chemins de fer (TUT)
8989 Macleod Tr. S., bureau 306
Calgary, AB T2H 0M2

Monsieur D.C. Curtis
Président général
Conseil canadien des syndicats
opérationnels de chemins de fer (FIL)
8989 Macleod Tr. S., bureau 306
Calgary, AB T2H 0M2

Monsieur D.A. Warren
Président général
Conseil canadien des syndicats
opérationnels de chemins de fer (TUT)
695 Markham Rd., Bureau 32
Scarborough, ON M1H 2A5

Monsieur R.S. McKenna
Président général
Conseil canadien des syndicats
opérationnels de chemins de fer (FIL)
8989 Macleod Tr. S., bureau 306
Calgary, AB T2H 0M2

Objet : Période de repos appropriée avant une formation RQ

Messieurs,

La présente concerne vos inquiétudes relatives à la période de repos adéquate dont les employés devraient bénéficier avant de recevoir leur formation RQ, le tout afin de s'assurer qu'ils se présentent de façon reposée à ladite formation.

Considérant le temps de voyageant lorsque la formation n'est pas offerte à leur gare d'affectation, notre but est de s'assurer que les employés bénéficient d'une période de repos adéquate avant d'assister à leur formation RQ. Comme le parcours et le temps passé en dehors de la gare d'affectation varient d'une gare à l'autre, les responsables locaux et les représentants syndicaux locaux se rencontreront afin d'établir la période de temps de repos raisonnable à cette fin. Advenant un désaccord quant à la période de temps appropriée, la question sera soumise au directeur général et au président général concernés afin qu'ils en arrivent à une solution.

Si la présente reflète adéquatement la teneur de nos discussions, veuillez nous le signifier en apposant votre signature au bas de cette lettre.

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations les meilleures.

C.D. Carroll
Directeur, Relations de travail

M. Franczak
Directeur général, *exploitation de terrain*

Je suis d'accord

L.O. Schillaci
Président général (TUT Région de l'Ouest)

Monsieur D.C. Curtis
Président général (FIL région de l'Ouest)

Monsieur D.A. Warren
Président général (TUT région de l'Est)

Monsieur R.S. McKenna
Président général (FIL région de l'Est)

Lettre relative à la rémunération suivant la formation RQ

Monsieur L.O. Schillaci
Président général
Conseil canadien des syndicats
opérationnels de chemins de fer (TUT)
8989 Macleod Tr. S., bureau 306
Calgary, AB T2H 0M2

Monsieur D.C. Curtis
Président général
Conseil canadien des syndicats
opérationnels de chemins de fer (FIL)
8989 Macleod Tr. S., bureau 306
Calgary, AB T2H 0M2

Monsieur D.A. Warren
Président général
Conseil canadien des syndicats
opérationnels de chemins de fer (TUT)
695 Markham Rd., Bureau 32
Scarborough, ON M1H 2A5

Monsieur R.S. McKenna
Président général
Conseil canadien des syndicats
opérationnels de chemins de fer (FIL)
8989 Macleod Tr. S., bureau 306
Calgary, AB T2H 0M2

Objet : Rémunération suivant la formation RQ

Messieurs,

La présente a trait à nos discussions à la table de négociation concernant la rémunération suivant la participation à la formation RQ

Si un employé se trouve à sa gare de détachement lorsqu'il est appelé pour son tour de service à ou après 00 h 01 le jour suivant la fin de sa formation RQ, ledit employé sera rémunéré un jour minimum au taux du poste et de la catégorie de service qu'il occupe en temps régulier pour le tour de service perdu précité. Cette rémunération sera indépendante de tout autre gain généré à la date en question.

De plus, dans de telles circonstances, la présente confirme que les employés établiront leur tour de service dans leur pool ou tableau de réserve respectifs aussitôt terminée leur formation RQ. Les employés peuvent se prévaloir d'une période de repos à la suite de leur formation RQ conformément à leur convention collective.

Si la présente reflète adéquatement la teneur de nos discussions, veuillez nous le signifier en apposant votre signature au bas de cette lettre.

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations les meilleures.

C.D. Carroll
Directeur, Relations de travail

M. Franczak
Directeur général, *exploitation de terrain*

Je suis d'accord

L.O. Schillaci
Président du conseil d'administration (TUT Région
de l'Ouest)

Monsieur D.C. Curtis
Président général (FIL région de l'Ouest)

Monsieur D.A. Warren
Président général du conseil d'administration (TUT
région de l'Est)

Monsieur R.S. McKenna
Président général (FIL région de l'Est)

Lettre Autres que la formation RQ/réunions de 4 heures sur la sécurité

Le 21 mars 2003

Monsieur L.O. Schillaci
Président général
Conseil canadien des syndicats
opérationnels de chemins de fer (TUT)
8989 Macleod Tr. S., bureau 306
Calgary, AB T2H 0M2

Monsieur D.C. Curtis
Président général
Conseil canadien des syndicats
opérationnels de chemins de fer (FIL)
8989 Macleod Tr. S., bureau 306
Calgary, AB T2H 0M2

Monsieur D.A. Warren
Président général
Conseil canadien des syndicats
opérationnels de chemins de fer (TUT)
695 Markham Rd., Bureau 32
Scarborough, ON M1H 2A5

Monsieur R.S. McKenna
Président général
Conseil canadien des syndicats
opérationnels de chemins de fer (FIL)
8989 Macleod Tr. S., bureau 306
Calgary, AB T2H 0M2

Objet : Autres que la formation RQ/réunions de 4 heures sur la sécurité

Messieurs,

La présente a trait aux occasions où les employés doivent assister à des rencontres portant sur la sécurité, normalement d'une durée de quatre heures ou moins, lesquelles réunions sont indépendantes et non combinées au tour de service régulier.

Dans les circonstances précitées, il est convenu que les taux de rémunération pour formation autre que la formation RQ seront appliqués. Cependant, la Société se réserve le droit de tenir des réunions de sécurité avant ou au milieu d'un quart de travail. Dans un tel cas, le taux de salaire horaire établi pour le tour de service s'appliquera.

Si la présente reflète adéquatement la teneur de nos discussions, veuillez nous le signifier en apposant votre signature au bas de cette lettre.

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations les meilleures.

C.D. Carroll
Directeur, Relations de travail

M. Franczak
Directeur général, *exploitation de terrain*

Je suis d'accord

L.O. Schillaci
Président général (TUT Région de l'Ouest)

Monsieur D.C. Curtis
Président général (FIL région de l'Ouest)

Monsieur D.A. Warren
Président général (TUT région de l'Est)

Monsieur R.S. McKenna
Président général (FIL région de l'Est)

Lettre re : Rémunération des heures perdues à cause des examens médicaux ou sur le RUE

DATE : MONTRÉAL, le 17 mai 1988

DE : L.A. Clarke

À : Messieurs J.A. Linn
E.S. Cavanaugh
J.M. White

Messieurs,

La présente fait suite aux discussions qui ont eu lieu au cours des négociations et qui portaient sur la revendication n° 13 des TUT et de la FIL concernant le paiement des heures perdues par les employés qui se présentent à des examens médicaux ou à des examens sur le RUE.

Les présidents généraux soutiennent qu'il est arrivé que des employés n'aient pu se présenter à de tels examens en dehors de leurs heures de service en raison de leur horaire ou de leur lieu de travail, et qu'ils aient dû perdre des heures de travail pour y assister. On les a informés que la Compagnie faisait en sorte que les cours et les examens sur le RUE aient lieu à des heures et à des endroits qui permettent aux employés de s'y présenter en dehors de leurs heures de service. On a également avisé les présidents généraux que les heures de bureau des médecins agréés par la Compagnie devaient permettre aux employés d'obtenir un rendez-vous entre leurs postes ou lorsqu'ils chôment une fois qu'ils ont atteint le millage maximal. La revendication a donc été rejetée.

On a toutefois informé les présidents généraux que si des circonstances exceptionnelles empêchaient les employés de se présenter à ces examens en dehors de leurs heures de service, ils devraient en informer la Compagnie de façon que le nécessaire puisse être fait pour leur permettre de s'y présenter. La Compagnie doit être avisée le plus tôt possible avant la date où le rapport médical est requis ou la date de renouvellement de la carte de compétence (règlements).

Veillez vous assurer que tous les intéressés prennent connaissance de la présente. Les présidents généraux en recevront une copie.

Relations syndicales
Chef,

(Signature) L.A. Clarke

c.c. : MM. G. Wynne
T.G. Hucker

ARTICLE 6 – OUTILS DE TRAVAIL, RADIOS ET DOCUMENTATION

- 6.01** La Compagnie peut fournir des radios portatives légères personnelles aux employés itinérants, y compris aux chefs de triage, pour les aider dans l'exercice de leurs fonctions.
- 6.02** L'employé à qui on fournit une radio en reste responsable tant qu'elle est en sa possession.
- 6.03** L'employé doit s'assurer que la radio fonctionne bien. Dans le cas contraire, il doit la porter à réparer. Une radio de remplacement lui est alors fournie.
- 6.04** La Compagnie fournit les piles gratuitement et assume les frais d'entretien et de réparation des radios.
- 6.05** Si la radio attribuée à un employé est perdue ou endommagée, il est possible que l'on fasse enquête et qu'on désigne le ou les responsables s'il y a lieu.
- 6.06** Si des employés itinérants se déplacent haut-le-pied et transportent la radio qui leur a été attribuée, aucune réclamation de salaire ne sera présentée à la Compagnie, et ce, quel que soit le mode de transport utilisé.
- 6.07** L'employé remettra les radios qui lui sont attribuées si la Compagnie le lui demande.
- 6.08** Si un employé, en service actif ou en déplacement haut-le-pied, doit s'occuper d'autorisations de circuler ou d'autres documents relatifs à son train, cela ne lui donne pas droit à un supplément de rémunération.

ARTICLE 7 – TRAINS COLLECTEURS-DISTRIBUTEURS

- 7.01** Archivé - ancien paragraphe (a).
- 7.02** Lorsque l'ingénieur d'un train marchandises direct ou mixte s'arrête plus de cinq fois pour ramasser ou laisser un ou plusieurs wagons, ou fait plus de dix manoeuvres en cours de route ou une combinaison de sept mouvements de ces services, il est rémunéré aux taux applicables aux trains collecteurs-distributeurs pour tout le parcours.
- Exemple de combinaison : Ramasser ou laisser des wagons à deux gares et effectuer cinq manoeuvres en cours de route. (Dans le cas des navettes, les manoeuvres effectuées aux points de demi-tour sont considérées comme des manoeuvres en cours de route.)
- 7.03** Pour les taux applicables aux trains collecteurs-distributeurs, se reporter au paragraphe 1.08.

ARTICLE 8 – SERVICE DE LOCOMOTIVES MANOEUVRES-LIGNE

- 8.01** Les affectations en service de navette dans un rayon de 30 milles sur la voie principale depuis l'aiguillage extrême ou l'endroit désigné, dans n'importe quelle direction, sont classées et attribuées comme du service de locomotives manoeuvres-ligne. Les autorités locales de la Compagnie et les présidents de sections locales peuvent convenir d'étendre le rayon au-delà de 30 milles de voie principale pour toute affectation en service de locomotives manoeuvres-ligne. Si cette question n'est pas réglée à l'échelon local, le directeur général peut en saisir le président général.
- 8.02** Les taux de salaire pour le service de locomotives manoeuvres-ligne sont indiqués au paragraphe 1.16.
- 8.03** Les ingénieurs affectés en service de locomotives manoeuvres-ligne accomplissent le service demandé et peuvent entrer dans leur gare d'affectation et en sortir sans être soumis aux dispositions qui définissent le terme d'un parcours, mais ils ne doivent pas être envoyés en dehors de leur district de promotion; les heures sont calculées de façon continue, d'une voie d'atelier à l'autre. Les taux de salaire sont majorés de 50% après huit heures de travail, sans compter le temps d'inspection.
- 8.04** Les ingénieurs affectés en service de locomotives manoeuvres-ligne et ne chômant pas de leur propre chef bénéficient d'un minimum garanti de 2 600 milles par mois aux taux applicables à ce service, toute rémunération comprise. Si une affectation est abolie ou créée au cours d'un mois, l'ingénieur touche sa portion du minimum mensuel garanti pour chaque jour civil consacré à l'affectation en question.
- 8.05** Les ingénieurs affectés en service de locomotives manoeuvres-ligne ont droit à une pause-repas de 20 minutes, sans perte de salaire, dès qu'ils ont accompli entre quatre heures et cinq heures et demie de travail; ils doivent avertir le CCF au moins une heure à l'avance. Ils ne peuvent être tenus de travailler plus de cinq heures et demi avant d'avoir droit à une pause-repas de 20 minutes, sans perte de temps ou de salaire.
- Remarque :** L'expression « locomotives manoeuvres-ligne » ne s'applique ni aux trains voyageurs, ni aux trains de travaux ni aux trains mixtes. Le paragraphe 33.04 ne s'applique pas aux affectations en service de locomotives manoeuvres-lignes.
- 8.06** Les autorités locales de la Compagnie et les présidents de sections locales peuvent s'entendre pour qu'une affectation en service de locomotives manoeuvres-ligne comporte des heures de prise de service affichées variant selon les jours.
- 8.07** L'ingénieur en affectation régulière en service de locomotives manoeuvres-ligne qui accomplit un poste de travail complet, dans la zone de triage ou de manoeuvres seulement, est payé aux taux de salaire du service de triage.
- 8.08** Lorsque c'est possible et que le groupe de traction du service manoeuvres-ligne circule en unités multiples, les locomotives sont classées en sens inverse.

ARTICLE 9 – TRAINS DE TRAVAUX

- 9.01** Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent au service de trains de travaux en affectation régulière et irrégulière et à d'autres catégories de service de ligne lorsque le travail défini est exécuté.
- 9.02** Au sens du présent article, le service de train de travaux désigne le service relié à la maintenance, à la construction, aux améliorations, aux trains de secours, aux chasse-neige, aux déblayeurs d'entre-rails et aux épanduses.
- 9.03** (1) L'équipe d'un train de travaux comprend l'ingénieur, le chef de train et deux agents de train, à moins que les dispositions de la convention collective sur la réduction des équipes ne s'appliquent.
- (2) En service de trains de secours (service de secours sur la ligne), on ajoute un deuxième ingénieur aux endroits où il n'est pas facile d'assurer la relève et lorsqu'on sait ou qu'on prévoit que les heures de service seront longues.
- 9.04** (1) Les milles parcourus, le temps de service en gare d'arrivée et en gare de départ, y compris les manoeuvres, et les heures supplémentaires au taux normal, sont rémunérés au taux applicable aux trains marchandises directs pour les déplacements à destination et en provenance de la zone de travaux. Cette rémunération n'entre pas dans la rémunération au temps ou au mille qui est versée pour les travaux.
- À l'est de Thunder Bay, lorsque les trains de travaux font office de chasse-neige ou d'épanduse, en dehors de gares où ces tâches sont confiées à des équipes de triage, les taux du service de trains collecteurs-distributeurs s'appliquent.
- (2) Quand le millage d'un train de travaux, y compris les déplacements et les travaux, dépasse 12 milles 1/2 à l'heure, depuis le moment où l'équipe quitte l'aiguillage extrême de voie principale ou l'endroit désigné du point de début de service jusqu'au moment où elle arrive à l'aiguillage extrême de voie principale ou à l'endroit désigné du point de fin de service, les milles de déplacement et de travaux et le temps de service en gare de départ et en gare d'arrivée, y compris les manoeuvres, sont payés. Le temps de service en gare de départ n'entre pas dans le calcul du minimum quotidien.
- (3) Au sens du présent paragraphe, le millage réellement parcouru à destination et en provenance de la zone de travaux désigne les milles parcourus au début de la journée entre le point de début de service jusqu'à la première zone de travaux et ceux parcourus en fin de journée entre la dernière zone de travaux et le point de fin de service. Ces zones de travaux sont les endroits où des services reliés à la maintenance, aux améliorations, aux trains de secours, aux chasse-neige et aux épanduses sont accomplis ou doivent être accomplis sur les installations ou l'emprise de la Compagnie. Les milles à destination de la zone de travaux commencent à compter quand le temps de service en gare de départ cesse. Les milles en provenance de la zone de travaux cessent de compter quand le temps de service en gare d'arrivée débute.
- (4) Les ballastières sont considérées comme une zone de travaux pour les équipes qui y travaillent exclusivement. Quand une ballastière est située à moins de deux milles de la zone de manoeuvres terminales interréseaux ou de l'aiguillage extrême de voie principale aux points de début et de fin de service, elle est réputée faire partie de ces points.

- 9.05** (1) Les postes en service de trains de travaux dont la durée est de sept jours ou plus font l'objet d'un affichage et sont transformés en affectation régulière. Les bulletins sont affichés sept jours avant le début du service de trains de travaux et on y donne aussi précisément que possible les renseignements suivants : subdivision(s) où les travaux seront exécutés, nature du travail, horaire de travail et jours de repos.
- (2) Lorsqu'un train de travaux assigné se déplace d'une subdivision à une autre qui ne figurait pas dans le bulletin original, on considère que l'affectation a pris fin et elle fait l'objet d'un nouvel affichage si les travaux doivent durer plus de sept jours. Sauf en cas d'accord préalable, les postes en service de trains de travaux ne sont pas affichés si les travaux sont accomplis dans des subdivisions relevant d'autorités différentes dans un district d'ancienneté.
- (3) Les postes en service de trains de travaux de moins de sept jours sont accordés à des équipes de trains marchandises directs, sauf dispositions contraires d'une entente locale.
- (4) Les affectations sont confiées à l'ingénieur, au chef de train et au(x) agent(s) de train les plus anciens qui travaillent dans le métier en question et qui en font la demande, s'ils sont qualifiés. Si aucune candidature n'est reçue, les postes sont comblés en vertu des dispositions de la convention collective.
- (5) Lorsqu'une affectation prend fin, les ingénieurs, les chefs de train et les agents de train touchés peuvent choisir leur affectation selon leur ancienneté et conformément aux autres règles applicables.
- (6) À moins que les ingénieurs, chefs de train et agents de train n'en décident autrement, les trains de travaux assignés sont pourvus en personnel par les employés qualifiés les moins anciens des différentes catégories. Les employés les plus anciens ne sont pas tenus d'être en service non assigné aux trains de travaux quand il y a des employés moins anciens disponibles. Lorsqu'il y a deux trains de travaux ou plus au même endroit, les employés itinérants les plus anciens peuvent choisir leur affectation.
- (7) La Compagnie ne doit pas engager de frais supplémentaires si un employé en supprime un autre dans l'exercice de ses droits d'ancienneté.

9.06 L'horaire des trains de travaux en service assigné est établi de façon à répondre aux impératifs de service, et les jours de repos assignés peuvent être accordés en conséquence : cinq jours de travail et deux jours de repos pour un horaire hebdomadaire et dix jours de travail et quatre jours de repos pour un horaire de quinzaine. Pour chaque période de cinq jours de travail, les équipes ont droit à deux jours de repos assignés. Les jours de repos sont consécutifs, mais ne sont pas nécessairement accordés chaque semaine ou aux mêmes jours de la semaine pendant l'affectation.

Les représentants locaux de la Compagnie et les présidents de section locale peuvent s'entendre pour modifier le présent paragraphe en fonction des conditions locales d'exploitation; ils peuvent par exemple instaurer des affectations de quatre jours en service de trains de travaux quand les circonstances l'exigent. De telles affectations doivent assurer un millage mensuel supérieur au minimum garanti dont il est question au paragraphe 9.16.

9.07 Les équipes en service de trains de travaux seront informées le dernier jour ouvrable avant un jour de repos assigné si leurs services sont requis le jour de repos. Les membres de l'équipe ont alors l'occasion de travailler durant leurs jours de repos assignés et ils sont rémunérés conformément au paragraphe 9.04.

9.08 Les équipes affectées au service de trains de travaux ne sont pas susceptibles d'être appelés à effectuer d'autres services dans leurs moments libres, à moins qu'ils n'aient signifié par écrit leur intention de faire du travail de réserve. Ils ne sont pas appelés à en faire quand il y a des employés de réserve disponibles. Les membres des équipes de trains de travaux ne sont pas considérés comme absents s'ils ne sont pas disponibles pour effectuer d'autres travaux durant leurs jours de repos assignés.

- 9.09** Les équipes de trains de travaux en affectation régulière ne sont pas obligées de prendre d'autres affectations quand leur affectation est interrompue temporairement pour moins de trois jours, sauf dans les cas de déraillement ou lorsqu'il n'y a pas d'autre équipe disponible.
- 9.10** Quand une équipe travaillant exclusivement en service de trains de travaux en affectation régulière ou irrégulière est tenue de s'occuper de wagons commerciaux autres que ceux qu'elle doit déplacer pour faire les travaux qui lui sont confiés, elle touche un minimum de 100 milles aux taux du service marchandises direct en plus de la rémunération correspondant au service de trains de travaux.
- 9.11**
- (1) Les équipes en service de trains de travaux qui effectuent des services régis et rémunérés conformément au présent article peuvent au besoin être immobilisées à des points intermédiaires à la fin de leur journée de travail.
 - (2) Lorsqu'on immobilise une équipe en service de trains de travaux à un point intermédiaire, on doit mettre à sa disposition des installations convenables pour dormir et pour manger. Les équipes en service de trains de travaux immobilisées ailleurs qu'à une gare sont rémunérées de façon continue si on ne leur fournit aucun endroit pour dormir. En service de trains de secours, on peut faire dormir les membres de l'équipe à bord du matériel de secours.
 - (3) À moins que les parties ne prennent d'autres arrangements d'un commun accord, les équipes en service de trains de travaux sont transportées à leur gare d'affectation les jours de repos assignés et ramenées au point de début de service du train de travaux après leurs jours de repos.
 - (4) Les équipes en service de trains de travaux ont droit à une pause-repas à des heures convenables. On ne leur demande pas de rester en service pendant de longues périodes sans leur donner la permission de prendre une pause-repas. Cette permission leur est accordée moyennant un préavis raisonnable; un préavis d'une heure est jugé suffisant. Les équipes peuvent demander la permission de prendre une pause-repas après quatre heures de service. On ne peut sous aucun prétexte demander à une équipe en service de trains de travaux de travailler plus de six heures sans lui donner l'occasion de se restaurer. On ne doit pas invoquer le présent paragraphe pour perturber indûment le service de trains de travaux ou priver les employés de l'occasion de prendre une pause-repas.
 - (5) Lorsque les voitures-logements sont équipées pour servir des repas aux préposés à l'entretien des voies qui effectuent les travaux pour lesquels le train de travaux est nécessaire, l'équipe du train de travaux peut y prendre ses repas. Il est entendu que la présente disposition n'empêchera pas l'équipe de participer aux travaux d'amélioration au besoin.
- 9.12** Lorsque l'ingénieur en service de trains de travaux est mis en repos en un endroit où il n'y a pas d'employés d'atelier permanents, il est rémunéré pour 15 minutes, au taux normal, une fois mis en repos par le chef de train, pour s'occuper des réparations nécessaires et apprêter la locomotive.
- 9.13** Les équipes en service de ligne sont autorisées à travailler à bord de trains de travaux utilisés en partie dans la zone de manoeuvres terminales interréseaux ou la zone de triage d'une gare et en partie sur la ligne adjacente; cependant, quand deux équipes ou plus sont affectées au service des trains de travaux dans ces conditions, il faut répartir le travail entre le personnel de triage et le personnel de ligne, s'il est possible de le faire de façon qu'une ou plusieurs équipes de triage restent dans la zone de triage ou de manoeuvres. Il est entendu que cette disposition sera seulement applicable lorsqu'il sera avantageux d'affecter une équipe de triage aux manoeuvres, à la formation des trains ou à toute tâche du genre. Les employés de triage sont autorisés à travailler à bord de tous les trains de travaux circulant exclusivement dans la zone de triage ou la zone de manoeuvres reconnues.

9.14 Les équipes de ligne sont affectées à ce travail dans les gares de moindre importance où il n'y a pas assez d'agents de triage et elles sont rémunérées aux taux du service de ligne et selon les conditions régissant le service des trains de travaux de ligne.

9.15 Les ingénieurs, chefs de train et agents de train appelés en service marchandises direct ou de trains collecteurs-distributeurs sont rémunérés pour le service de trains de travaux effectué en cours de route s'ils y ont consacré plus d'une heure; ce temps n'entre pas dans le calcul des heures supplémentaires. Les employés sont rémunérés au taux de la catégorie de service pour laquelle on les a appelés.

Pour calculer le temps consacré au service de train de travaux en cours de route en vertu du présent paragraphe, lorsque le service se fait à basse vitesse, on prend le temps de travail et on soustrait le temps de déplacement normal entre les points où commence et se termine le travail.

9.16 Pourvu qu'ils ne chôment pas volontairement, les ingénieurs, chefs de train et agents de train en service de trains de travaux ont droit à un minimum mensuel garanti de 3 100 milles. Si une affectation prend fin ou est créée au cours d'un mois donné, les membres de l'équipe ont droit à une tranche proportionnelle du minimum garanti pour chaque jour de travail.

9.17 Les employés en service de ligne appelés à effectuer du service de trains de travaux en affectation irrégulière sont informés, au moment de l'appel, s'il s'agit d'un aller simple ou d'une navette. Ils sont aussi informés, dans la mesure du possible, du nombre de jours où ils pourraient être immobilisés en cours de route. Cette information leur permettra d'apporter des quantités suffisantes de vêtements et de nourriture.

Aux fins d'application de la présente disposition, il est entendu qu'il peut se produire des situations qu'on ne pouvait pas prévoir au moment de l'appel et que cela peut modifier la durée du service de trains de travaux.

À la fin de leur tour de service, les membres de l'équipe sont inscrits en service non assigné et suivent la règle du tour de roulement (first in/first out).

ARTICLE 10 – ANNULATION D’APPELS

- 10.01** Lorsque l’ingénieur est appelé au travail et que l’appel est annulé ou reporté par la suite avant qu’il ne se soit présenté au travail, il est rémunéré pour 25 milles au taux minimal du service marchandises. Si l’appel est annulé ou reporté une fois que l’ingénieur s’est rendu au travail, il est rémunéré à raison de 12 milles 1/2 par heure au taux minimal du service marchandises pour le service effectué et il est payé pour un minimum de 50 milles. Si l’appel est annulé après qu’il a quitté la voie d’atelier ou le point de changement d’équipe ou, dans le cas d’un train direct, après qu’il a mis le train en marche ou amorcé les manoeuvres, il est payé pour une journée normale de travail aux taux et conditions régissant la catégorie du service prévu pour l’affectation, mais il est tenu d’effectuer du service supplémentaire jusqu’à concurrence du minimum journalier.
- 10.02** Les ingénieurs en service de ligne assigné et dont les affectations doivent être annulées reçoivent un préavis le plus tôt possible. Si le préavis d’annulation est de moins de cinq heures, les ingénieurs sont payés pour 100 milles au taux minimal applicable à la catégorie du service auquel ils sont affectés, pour chaque journée perdue. Cette disposition ne s’applique pas aux cas d’urgence ou imprévisibles.
- 10.03** Un ingénieur (à son terminal d’affectation) qui est appelé au travail et qui voit son affectation annulée avant sa prise de service est autorisé à prendre entre cinq et huit heures de repos. S’il est établi que cette disposition entraîne des abus, le président général concerné et le directeur général discuteront de la question en vue de la résoudre. Si la question n’est pas réglée à cet échelon, le vice-président du syndicat et le vice-président adjoint, Relations industrielles, en seront saisis.

ARTICLE 11 – INGÉNIEURS RETENUS EN GARE DE DÉTACHEMENT

- 11.01** Au lieu d’être régis par les dispositions qui précèdent, les ingénieurs en service de pool pour les trains de marchandises et ceux en service non assigné travaillant dans un territoire où l’exploitation à chef de train seulement a été mise en place, qui sont retenus dans une gare de détachement pendant plus de dix heures sans être appelés au travail, sont rémunérés aux taux du service pour les trains de marchandises à raison de 12 milles 1/2 par heure, pour tout le temps en sus de dix heures. Toutefois, en cas de déraillement, d’obstruction de la voie par la neige ou d’emportement par les eaux dans leur subdivision d’affectation, les ingénieurs retenus plus de dix heures sont rémunérés pour les huit premières heures, ou partie de celles-ci, de chaque période suivante de 24 heures. Les heures sont calculées à partir du moment où les agents de train cessent d’être payés à leur arrivée jusqu’à celui où ils commencent à être payés lors du départ. Les heures cessent de compter au moment où commence sa rémunération lors du voyage de retour ou jusqu’à ce que l’équipe, soit prenne le contrôle de son train ou locomotive soit, si en voyage haut-le-pied, lors du départ.
- 11.01** Supprimer
- 11.02** Les sommes dues en vertu du présent article sont payées indépendamment de la rémunération du service ou du salaire de déplacement haut-le-pied ultérieur.
- 11.03** Pour l’application du présent article, la Compagnie assigne une gare d’affectation à chaque ingénieur en service de pool pour les trains marchandises et à ceux en service non assigné.

- 11.04** Sauf en cas de déraillement, d'obstruction de la voie par la neige ou d'emportement par les eaux dans la subdivision où il est assigné, un ingénieur en voyage assigné retenu dans une gare de détachement qui attend son train au-delà de l'heure de départ prévue sera rémunéré pour tout le temps où il est retenu au-delà de cinq heures. Si en-deçà de cinq heures, ça ne compte pas. S'il est retenu au-delà de cinq heures, la rémunération sera calculée sur une base de 12-1/2 mile l'heure pour chaque heure en sus des cinq heures précitées au taux minimum du service marchandises. La rémunération en vertu de la présente clause cesse lorsque l'ingénieur reçoit une affectation.
- 11.05** Les milles rémunérés en vertu du présent article n'entrent pas dans le calcul des milles pris en considération pour l'établissement du nombre d'équipes en service de pool.
- 11.06** Aux installations identifiées par les présidents généraux, la Société devra fournir aux présidents généraux un rapport trimestriel des employés retenus à une gare de détachement, et, par division. Ce rapport inclura des exemples précis des litiges relatifs à ces retenues. À la demande du syndicat, les présidents généraux concernés, le directeur général et les directeurs de centres de réseaux VPA se rencontreront afin de discuter de ce sujet.

ARTICLE 12 – LOCOMOTIVES ÉLECTRIQUES, DIESEL-ÉLECTRIQUES, SEULES OU EN UNITÉS MULTIPLE

Archivé – ancien article 11.

ARTICLE 12A – DEUXIÈME INGÉNIEUR EN SERVICE VOYAGEURS

- 12A.01** Un deuxième ingénieur de locomotive sera employé à bord de toutes les locomotives en service voyageurs¹⁰ pourvu que le terme « locomotive » n'englobe pas les classes suivantes :
- (1) Automotrices circulant seules ou en unités multiples.
 - (2) Tous autres véhicules automoteurs (qui remorquent parfois des voitures supplémentaires) qu'il faut cependant distinguer des locomotives car ils sont aménagés pour le transport commercial de marchandises ou de voyageurs.
- 12A.02 (1) Taux de salaire**
- Le deuxième ingénieur de locomotive en service voyageurs sera rémunéré au taux minimal du service voyageurs prévu au paragraphe 1.01.
- (2) Minimum journalier du deuxième ingénieur de locomotive**
- En service voyageurs, la rémunération du deuxième ingénieur de locomotive selon le nombre de milles parcourus, les heures supplémentaires ou toute autre disposition s'appliquant à une journée de travail ne peut être inférieure au montant indiqué au paragraphe 1.10.
- 12A.03 Gare de départ**
- Le deuxième ingénieur en service voyageurs doit se présenter au travail à la voie d'atelier ou au point de changement d'équipe désignés à l'heure de commande et signer le registre des présences. Le temps de service en gare de départ du deuxième ingénieur, y compris les manoeuvres de triage, est rémunéré à la minute aux taux normaux depuis l'heure de commande jusqu'au moment où le train quitte la gare de départ.

¹⁰ Voir lettre : Service de trains de banlieues GO Transit – Composition des équipes, annexée à la fin du présent article 12A

12A.04 Milles parcourus et temps de parcours

- (1) Les milles parcourus sont la distance entre la gare de départ et la gare d'arrivée. Le temps de parcours commence au moment où le train quitte la gare de départ et prend fin quand le train entre en gare d'arrivée.
- (2) Un parcours simple ou une navette de 100 milles ou moins, ou cinq heures ou moins de service, constituent une journée de travail sous réserve des dispositions du paragraphe (3) ci-dessous. Au delà de 100 milles, la rémunération est calculée au mille selon le barème milliaire applicable.

Le deuxième ingénieur qui fait moins de 100 milles peut être tenu d'effectuer du service complémentaire jusqu'à concurrence de cinq heures consécutives en comptant une heure pour 20 milles (20 milles équivalent à une heure de service). Le deuxième ingénieur employé hors de son point de départ après avoir accompli sa journée de cinq heures ou de 100 milles est rémunéré comme si une nouvelle journée commençait.

- (3) En service voyageurs, les parcours réguliers simples de moins de 100 milles sont considérés comme des parcours continus, depuis l'heure de commande jusqu'au terme du parcours de la locomotive en fin de journée; les deuxièmes ingénieurs sont rémunérés à raison de 12 milles 1/2 par heure et les heures supplémentaires sont payées proportionnellement, compte tenu d'un minimum de 100 milles par jour, à l'exclusion du temps de service en gare de départ pour le premier parcours; toutefois, le millage effectué est rémunéré si les milles parcourus ou les milles parcourus et le service accompli, y compris les manoeuvres de triage, ainsi que le temps de retenue en gare et aux points de demi-tour entre des parcours où les locomotives ne sont pas remises au personnel du dépôt, combinés en fin de journée, dépassent 12 milles 1/2 par heure; il appartient à la Compagnie d'indiquer l'heure et le lieu où commence la journée de travail. Le point actuel de départ des parcours ne peut être modifié, sauf en cas de changement d'heure.

Un minimum d'une heure, destiné à l'accomplissement des manoeuvres de triage ou d'un autre service, est attribué à chaque point de demi-tour où une heure ou plus s'écoule entre l'arrivée et le départ du train.

Remarque : Quoiqu'il ne faille pas déduire de ces dispositions qu'elles accordent une rémunération supérieure à celle prévue pour le temps total ou écoulé, les milles parcourus, et pour le temps de retenue et le service effectué dans les gares ou aux points de demi-tour avec un minimum d'une heure au point de demi-tour, comme c'est précisé antérieurement, le temps accordé aux points de demi-tour ne peut être fixé à un minimum déterminé car les dispositions indiquent clairement que le deuxième ingénieur a le droit de voir entrer dans le calcul de sa rémunération la totalité du temps nécessaire au service. Par conséquent, lorsque à un point de demi-tour, la gare se trouve à quelque distance de la rotonde, et en particulier à un poste d'entretien des locomotives, le deuxième ingénieur est retenu en service un certain temps jusqu'à ce que le train soit manoeuvré, et passe ensuite plus de 30 minutes à se rendre au dépôt et à pointer la fin de son service ainsi que plus de 30 minutes à faire demi-tour, le deuxième ingénieur a droit à une indemnité pour tout le temps de service, qu'il dépasse ou non un total d'une heure.

Lorsque la locomotive n'est pas remise au personnel du dépôt, à un préposé ou à un gardien, aux points de demi-tour, l'ingénieur ou le deuxième ingénieur ne sont pas relevés l'un par l'autre, ni jugés en repos à ces endroits.

Les deuxièmes ingénieurs en affectation régulière en service voyageurs de navette à court trajet entre Montréal et Rigaud, Montréal et Vaudreuil, Montréal et Sainte-Thérèse ainsi que Montréal et Farnham, qui sont disponibles pour le mois entier et ne chôment pas de leur propre chef, touchent au moins l'équivalent de 4 000 milles par mois, à l'exclusion de l'indemnité des jours fériés. Les deuxièmes ingénieurs qui ne travaillent qu'une partie du

mois sur n'importe quel parcours en service assigné touchent au moins leur portion acquise du minimum mensuel garanti, calculée proportionnellement au nombre de jours de travail par rapport au nombre de jours où est prévu le parcours dans le mois.

- (4) Les heures supplémentaires effectuées par les deuxièmes ingénieurs sur d'autres parcours du service voyageurs sont rémunérées à la minute à raison de 20 milles par heure et calculées depuis l'heure où le train quitte la gare de départ jusqu'à son entrée en gare d'arrivée. Les heures supplémentaires sont calculées en fonction de celles passées en service ou en prolongation de service; toutefois, lorsque le deuxième ingénieur touche le minimum journalier pour le service accompli, les heures supplémentaires ne commencent à être calculées que cinq heures après que le train a quitté la gare de départ.

12A.05 Gare d'arrivée

Le temps de service en gare d'arrivée du deuxième ingénieur, y compris les manoeuvres de triage, est rémunéré à la minute aux taux normaux, depuis l'heure d'entrée en gare d'arrivée ou au point de changement d'équipe jusqu'à ce que sa relève soit assurée. Le temps de service en gare d'arrivée entre dans le calcul d'une journée réduite.

12A.06 Ancienneté

Sauf dispositions contraires des présentes, les règles normales de promotion s'appliqueront relativement aux postes de deuxième ingénieur à pourvoir :

- (1) L'ingénieur faisant l'objet d'une restriction pour des raisons médicales et ne pouvant par conséquent faire circuler une locomotive en service de ligne ni obtenir une affectation de deuxième ingénieur ou d'ingénieur de triage à sa gare d'affectation ou à sa gare-satellite par l'exercice normal de ses droits d'ancienneté a priorité relativement aux postes de deuxième ingénieur à sa gare d'affectation ou à sa gare-satellite, sans qu'il soit tenu compte des règles d'ancienneté. L'ingénieur faisant l'objet d'une restriction disciplinaire et ne pouvant par conséquent faire circuler une locomotive en service de ligne doit d'abord supplanter un ingénieur de triage moins ancien à sa gare d'affectation ou à sa gare-satellite, faute de quoi il doit supplanter un employé moins ancien occupant un poste de deuxième ingénieur en service voyageurs à sa gare d'affectation ou à sa gare-satellite; s'il est toujours incapable d'obtenir un poste à sa gare d'affectation ou à sa gare-satellite, on doit lui accorder priorité relativement à un poste de deuxième ingénieur à sa gare d'affectation ou à sa gare-satellite sans qu'il soit tenu compte des règles sur l'ancienneté, mais il ne peut avoir priorité sur les ingénieurs faisant l'objet d'une restriction pour des raisons médicales. Si un ingénieur faisant ainsi l'objet d'une restriction ne peut obtenir un poste à sa gare d'affectation ou à sa gare-satellite de la façon susmentionnée, il doit supplanter un autre ingénieur de la façon décrite antérieurement, ailleurs dans son district de promotion, dans la mesure où de tels postes sont disponibles ailleurs dans ce district.
- (2) Un deuxième ingénieur en service voyageurs qui désire pourvoir des postes temporaires vacants de sept jours ou moins à titre d'ingénieur de locomotive relativement aux affectations qui lui sont confiées à titre de deuxième ingénieur doit en informer par écrit l'autorité compétente de la Compagnie et, s'il ne fait pas autrement l'objet d'une restriction, il peut pourvoir les postes temporaires vacants en question.
- (3) Si des postes d'ingénieur de locomotive et de deuxième ingénieur deviennent temporairement vacants en service voyageurs pour sept jours ou moins, l'ingénieur le plus ancien fera circuler le train à titre d'ingénieur de locomotive à moins qu'il ne lui soit interdit de pourvoir les postes en question.

- 12A.07** Les dispositions suivantes de la convention collective s'appliquent également aux deuxièmes ingénieurs en service voyageurs pourvu qu'elles ne contredisent pas les dispositions qui précèdent : l'article 5, à l'exception du paragraphe 5.09, les articles 10, 11, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 30, à l'exception du paragraphe 30.09, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38 et 40.

Lettre re : Service de trains de banlieues GO Transit – Composition des équipes

Le 13 novembre 2004

Monsieur R. Hewit
Président général – Ingénieurs Est
Conférence ferroviaire de Teamsters Canada
173, rue Simcoe N.
Oshawa, Ontario
L1G 4S8

Monsieur,

La présente réfère à nos discussions concernant le deuxième ingénieur de locomotive au service de trains de banlieues GO Transit.

Il a été convenu qu'à partir du changement de carte au printemps 2005, le service de trains de banlieues GO Transit serait opéré par un seul ingénieur de locomotive.

Afin de compenser l'impact de la perte du deuxième ingénieur de locomotive, à la date d'entrée en vigueur, un forfait de départ, conforme à l'article 38.03, sera accordé pour chaque assignation perdue aux ingénieurs de locomotive au terminal de Toronto, division 295 de la CFTC, qui ont travaillé de façon continue à Toronto depuis le 1^{er} avril 2004. Les forfaits de départ non utilisés seront déposés dans un compte pour usage futur.

Reconnaissant que deux employés seulement agissent à titre de deuxième ingénieurs de locomotive sur ces assignations, il a été également convenu que jusqu'à ce qu'un autre arrangement puisse être trouvé, ces employés pourront continuer à travailler comme deuxième ingénieur de locomotive, mais à GO Transit seulement.

Veillez agréer, Messieurs, mes salutations distinguées.

Relations industrielles
Vice-président adjoint,

M.G. DeGirolamo

Approbation :

Monsieur R. Hewit
Président général – Ingénieurs Est

ARTICLE 13 – PARCOURS DOUBLE

13.01 Les milles effectués en parcours double ou en mission de renfort s'ajoutent à ceux du parcours.

ARTICLE 14 - PILOTAGE

14.01 Lorsqu'un ingénieur est chargé d'une locomotive dans une subdivision qu'il ne connaît pas, un pilote compétent lui est adjoint. Les ingénieurs font fonction de pilote lorsqu'ils sont disponibles.

14.02 L'ingénieur qui travaille à titre de pilote est payé pour le temps de service en gare de départ, les milles parcourus, le temps de parcours, le temps de service en gare d'arrivée et le temps d'inspection à l'arrivée au taux de salaire applicable à la classe de locomotive et à la catégorie de service dans lesquelles il travaille à titre de pilote.

ARTICLE 15 – PARCOUS EN DEHORS DE LA VOIE PRINCIPALE

15.01 Le millage ou le temps, selon le nombre le plus élevé, effectué quand la locomotive s'éloigne de plus d'un mille de la voie principale est ajouté au millage du parcours.¹¹

¹¹ Voir lettre : Prime pour parcours en dehors de la voie principale/équipe réduite au chef de train annexée à la fin du présent article.

Lettre relative au paiement de la prime pour parcours en dehors de la voie principale/équipe réduite au chef de train

Le 21 mars 2003

Monsieur L.O. Schillaci
Président général
Conseil canadien des syndicats
opérationnels de chemins de fer (TUT)
8989 Macleod Tr. S., bureau 306
Calgary, AB T2H 0M2

Monsieur D.C. Curtis
Président général
Conseil canadien des syndicats
opérationnels de chemins de fer (FIL)
8989 Macleod Tr. S., bureau 306
Calgary, AB T2H 0M2

Monsieur D.A. Warren
Président général
Conseil canadien des syndicats
opérationnels de chemins de fer (TUT)
695 Markham Rd., Bureau 32
Scarborough, ON M1H 2A5

Monsieur R.S. McKenna
Président général
Conseil canadien des syndicats
opérationnels de chemins de fer (FIL)
8989 Macleod Tr. S., bureau 306
Calgary, AB T2H 0M2

Objet : Paiement de la prime pour parcours en dehors de la voie principale/équipe réduite au chef de train

Messieurs,

Nous faisons ici référence aux conversations que nous avons eues à Calgary quant à l'admissibilité des équipes réduites au chef de train du service de marchandise à une compensation pour parcours en dehors de la voie principale et pour des manoeuvres effectuées dans une installation située sur un parcours.

La question était de savoir si oui ou non la convention collective prévoyait une double compensation lorsqu'une équipe réduite au chef de train effectuait des manoeuvres en route vers une installation située à plus d'un mille de la voie principale.

Après discussions, il a été décidé que dans les circonstances précitées, les équipes avaient le droit de réclamer une double compensation : soit une réclamation OM pour avoir roulé en dehors de la voie principale et une réclamation EC pour manoeuvres en route par une équipe réduite au chef de train. Cependant, il a été convenu que bien qu'une réclamation OM puisse être faite pour la durée de temps ou le kilométrage en dehors de la voie principale, une réclamation EC, par contre, doit se limiter au temps réellement consacré à la manoeuvre, avec un paiement minimum d'une heure.

Si la présente reflète adéquatement la teneur de nos discussions, veuillez nous le signifier en apposant votre signature au bas de cette lettre.

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations les meilleures.

C.D. Carroll
Directeur, Relations de travail

M. Franczak
Directeur général, *exploitation de terrain*

Je suis d'accord

L.O. Schillaci
Président général (TUT Région de l'Ouest)

Monsieur D.C. Curtis
Président général (FIL région de l'Ouest)

Monsieur D.A. Warren
Président général (TUT région de l'Est)

Monsieur R.S. McKenna
Président général (FIL région de l'Est)

ARTICLE 16 – FOYERS

- 16.01** Des foyers sont mis à la disposition des ingénieurs à leur gare d'arrivée aux conditions suivantes :
- (1) Les foyers qui sont partagés avec des agents de train et qui sont nouveaux ou agrandis doivent être pourvus des installations suivantes : chambres, salle à manger, cuisine, salle de séjour, salle de bains avec douches, toilettes et salle de séchage, vestiaire central pour y déposer les vêtements, casiers alimentaires individuels, sorties d'incendie et dispositifs d'alarme. Les foyers actuels et futurs doivent être dotés de chambres individuelles de 80 pi² de superficie, équipées d'une glace, d'une table de chevet, d'une chaise, de penderies, de stores opaques, de prises de courant et d'un éclairage adéquat. Les lits doivent être à une place, de dimensions normales, et comporter un matelas à ressorts; les draps doivent être changés après chaque passage et les couvertures, périodiquement. La cuisine doit comporter un réfrigérateur, une cuisinière adéquate avec four, des ustensiles de cuisine, de la vaisselle, du savon, des torchons et une hotte électrique.
 - (2) Du personnel autre que les ingénieurs est chargé d'assurer la propreté et l'hygiène des foyers. Les ingénieurs doivent veiller à ce que les foyers demeurent propres et en ordre. Ceux qui se servent des ustensiles de cuisine et de la vaisselle doivent les nettoyer après usage. Lorsque c'est possible, les foyers doivent être situés dans un coin tranquille près de l'endroit où les ingénieurs prennent et quittent leur service. Les foyers doivent être climatisés dans un délai maximal de deux ans suivant la date d'achèvement de leur construction; toutefois les locaux existant déjà à White River, à Windsor et à Saint-Luc ne le seront pas.
- 16.02** Les autres foyers doivent être dotés de lits avec matelas à ressorts, de couvertures, de draps, d'oreillers et de taies d'oreillers, ainsi que de matériel et d'ustensiles de cuisine s'il y a lieu. Des draps et des taies d'oreillers propres doivent être fournis à chaque nouvel occupant. Les locaux doivent rester en bon état. Les matelas usés doivent être remplacés par des matelas à ressorts.
- 16.03** L'utilisation des foyers n'est pas restreinte aux ingénieurs de locomotive.
- 16.04** Aux gares où les circonstances le justifient, le président de section locale et l'autorité compétente de la Compagnie doivent s'entendre pour assurer le transport des ingénieurs entre le foyer ou l'endroit où les ingénieurs se présentent au travail et l'endroit où ils prennent en charge les locomotives ainsi qu'entre la voie d'atelier et le point de changement d'équipe où la locomotive passe dans la gare et l'endroit où les ingénieurs quittent le service ou le foyer.
- 16.05** La Compagnie peut décider d'assurer l'hébergement dans un motel, dans un hôtel ou à tout autre endroit approprié.
- 16.06** Quand le Syndicat a des préoccupations au sujet de l'état ou de l'entretien d'un foyer, le président de section locale ou son délégué les signale à l'autorité compétente de la Compagnie, qui mène une enquête pour établir s'il y a des problèmes et, le cas échéant, corrige la situation. Il informe par écrit le président de section locale ou son délégué des résultats de l'enquête. Les questions qui n'ont pu être réglées sont portées à l'attention du président général et du directeur général pour suite à donner.

ARTICLE 17 – CONGÉ ANNUEL PAYÉ

Section 1

- 17.01** L'employé qui, au début de l'année civile, ne satisfait pas aux dispositions du paragraphe 17.02 a droit à un jour civil de congé payé pour chaque période de 26 jours de service ou de disponibilité, ou fraction importante de cette période, effectuée durant l'année civile antérieure, jusqu'à concurrence de deux semaines. Ce congé est payé à raison de 4% du salaire brut touché par l'employé au cours de l'année civile précédente. Le même pourcentage s'applique aux années subséquentes jusqu'à ce que l'employé ait droit à un congé plus long en vertu du paragraphe 17.02.
- 17.02** Sous réserve des dispositions de la remarque 1 ci-dessous, l'employé qui, au début d'une année civile, compte trois ans de service continu et 30 mois civils de service rémunéré calculés à partir de la date de son entrée en service a droit à un jour civil de congé payé pour chaque période de 17 jours de service ou de disponibilité¹², ou fraction importante de cette période, effectuée durant l'année civile antérieure, jusqu'à concurrence de trois semaines. Ce congé est payé à raison de 6% du salaire brut touché par l'employé au cours de l'année civile précédente. Le même pourcentage s'applique aux années subséquentes jusqu'à ce que l'employé ait droit à un congé plus long en vertu du paragraphe 17.03.
- Remarque 1 :** L'employé régi par le paragraphe 17.02 a droit à un congé annuel aux conditions qui y sont précisées s'il compte, à la date de son quatrième anniversaire d'entrée en service ou d'un anniversaire suivant, 40 mois civils de service rémunéré; sinon, il est régi par les dispositions du paragraphe 17.01. Les jours de congé annuel dont il aurait profité sans y avoir droit sont soustraits de son congé annuel de l'année civile suivante. S'il quitte la Compagnie avant le congé annuel suivant, peu importe le motif, ces jours lui sont décomptés au moment de son départ.
- 17.03** Sous réserve des dispositions de la remarque 2 ci-dessous, l'employé qui, au début d'une année civile, compte dix ans de service continu et 100 mois civils de service rémunéré calculés à partir de la date de son entrée en service a droit à un jour civil de congé payé pour chaque période de 13 jours de service ou de disponibilité¹³, ou fraction importante de cette période, effectuée durant l'année civile antérieure, jusqu'à concurrence de quatre semaines. Ce congé est payé à raison de 8% du salaire brut touché par l'employé au cours de l'année civile précédente. Le même pourcentage s'applique aux années subséquentes jusqu'à ce que l'employé ait droit à un congé plus long en vertu du paragraphe 17.04.

Remarque 2 : L'employé régi par le paragraphe 17.03 a droit à un congé annuel aux conditions qui y sont précisées s'il compte, à la date de son onzième anniversaire d'entrée en service ou d'un anniversaire suivant, 110 mois civils de service rémunéré; sinon, il est régi par les dispositions du paragraphe 17.02. Les jours de congé annuel dont il aurait profité sans y avoir droit sont soustraits de son congé annuel de l'année civile suivante. S'il quitte la Compagnie avant le congé annuel suivant, peu importe le motif, ces jours lui sont décomptés au moment de son départ.

¹² Voir Lettre : jours travaillés et/ou de disponibilité et aussi voir le Matrice des Congés Annuels, ci-joint à la fin du présent article 17

¹³ Ibid.

17.04 Sous réserve des dispositions de la remarque 3 ci-dessous, l'employé qui, au début d'une année civile, compte 18 ans de service continu et 180 mois civils de service rémunéré calculés à partir de la date de son entrée en service a droit à un jour civil de congé payé pour chaque période de 10 jours 1/2 de service ou de disponibilité¹⁴, ou fraction importante de cette période, effectuée durant l'année civile antérieure, jusqu'à concurrence de cinq semaines. Ce congé est payé à raison de 10% du salaire brut touché par l'employé au cours de l'année civile précédente. Le même pourcentage s'applique aux années subséquentes jusqu'à ce que l'employé ait droit à un congé plus long en vertu du paragraphe 17.05.

Remarque 3 : L'employé régi par le paragraphe 17.04 a droit à un congé annuel aux conditions qui y sont précisées s'il compte, à la date de son dix-neuvième anniversaire d'entrée en service ou d'un anniversaire suivant, 190 mois civils de service rémunéré; sinon, il est régi par les dispositions du paragraphe 17.03. Les jours de congé annuel dont il aurait profité sans y avoir droit sont soustraits de son congé annuel de l'année civile suivante. S'il quitte la Compagnie avant le congé annuel suivant, peu importe le motif, ces jours lui sont décomptés au moment de son départ.

17.05 Sous réserve des dispositions de la remarque 4 ci-dessous, l'employé qui, au début d'une année civile, compte 28 ans de service continu et 280 mois civils de service rémunéré calculés à partir de la date de son entrée en service a droit à un jour civil de congé payé pour chaque période de 8 jours 1/2 de service ou de disponibilité, ou fraction importante de cette période¹⁵, effectuée durant l'année civile antérieure, jusqu'à concurrence de six semaines. Ce congé est payé à raison de 12% du salaire brut touché par l'employé au cours de l'année civile précédente.

Remarque 4 : L'employé régi par le paragraphe 17.05 a droit à un congé annuel aux conditions qui y sont précisées s'il compte, à la date de son vingt-neuvième anniversaire d'entrée en service ou d'un anniversaire suivant, 290 mois civils de service rémunéré; sinon, il est régi par les dispositions du paragraphe 17.04.

Les jours de congé annuel dont il aurait profité sans y avoir droit sont soustraits de son congé annuel de l'année civile suivante. S'il quitte la Compagnie avant le congé annuel suivant, peu importe le motif, ces jours lui sont décomptés au moment de son départ.

Aux fins d'application du paragraphe 17.05, la Compagnie peut accorder à l'employé cinq semaines de congé, épuisables par tranches d'au moins une semaine, et lui payer sa sixième semaine à raison de 2 % du salaire brut qu'il a touché l'année civile précédente.

17.06 Pour le calcul de la durée du service aux termes des paragraphes 17.01, 17.02, 17.03, 17.04, et 17.05, les journées de travail accomplies à n'importe quel poste régi par des dispositions analogues relatives au congé annuel sont accumulées en vue de déterminer le droit au congé annuel payé.

¹⁴ Voir Lettre re : jours travaillés et/ou de disponibilité et aussi voir le Matrice des Congés Annuels, ci-joint à la fin du présent article 17.

¹⁵ Ibid.

- 17.07** L'employé qui tombe malade ou se blesse pendant son congé annuel peut y mettre fin (temporairement) et recevoir une indemnité hebdomadaire. Dès que sa santé lui permet de reprendre le travail, il doit en informer l'autorité compétente de la Compagnie; il peut alors continuer son congé si les dates concordent avec la période qui lui est attribuée. Si elles ne concordent pas, l'autorité compétente de la Compagnie s'entend avec le président de section locale de la Union pour attribuer à l'employé de nouvelles dates de congé annuel.
- 17.08** L'employé qui, par suite de maladie ou de blessure, n'est pas en mesure de prendre ou de terminer son congé annuel dans l'année en cours peut, s'il le désire, le reporter à l'année suivante.
- 17.09** L'employé qui a droit à un congé annuel doit le prendre à la période prévue. Cependant, si la Compagnie doit en modifier les dates autrement qu'à la demande de l'employé, ou avec son consentement, ou en vertu des paragraphes 17.07 et 17.08, elle doit l'en aviser au moins trois semaines à l'avance et lui accorder l'indemnité suivante en plus de son indemnité de congé annuel :
- Pour chaque jour civil de service ou de disponibilité pendant la période prévue pour le congé annuel, 1/7% du salaire brut touché par l'employé au cours de l'année civile antérieure, payable au cours de la nouvelle période de congé.
- Le nouveau congé annuel payé auquel a droit l'employé est fixé d'un commun accord à une date ultérieure. La présente disposition ne s'applique pas à l'employé qui se prévaut de ses droits d'ancienneté pour obtenir un poste doté d'un autre calendrier de congés annuels.

Section 2

- 17.10** L'employé qui est mis à la retraite, quitte la Compagnie de son plein gré, est congédié pour un motif valable ou est mis à pied, touche l'indemnité prévue à la Section 1 pour les jours de congé qui lui sont dus jusqu'au moment où son service prend fin. L'employé qui, au moment où son service prend fin, n'avait pas droit au congé annuel prévu aux paragraphes 17.01, 17.02, 17.03, 17.04 et 17.05, touche 4 %, 6 %, 8 %, 10 % ou 12 %, selon le cas, du salaire brut qu'il a touché pendant l'année civile en question.
- 17.11** L'employé qui quitte la Compagnie de son plein gré ou qui est congédié pour un motif valable et n'est pas réintégré dans les deux années qui suivent le congédiement doit, s'il est réembauché, acquérir de nouveau le droit au congé annuel payé, selon les dispositions prévues à la Section 1.
- 17.12** Au décès d'un employé, l'indemnité de congé annuel à laquelle il avait droit au moment de sa mort est versée à sa succession.
- 17.13** L'employé qui est mis à pied au cours de l'année et qui n'a pas été rappelé au début de l'année civile suivante a le droit de demander, sur préavis de deux semaines, l'indemnité de congé annuel qui lui revient, à tout moment de l'année civile qui suit, avant d'être rappelé en service.
- 17.14** Sauf entente à l'effet contraire entre le président général et le directeur général, les dispositions relatives aux dates de congé annuel sont aussi applicables lorsqu'il s'agit de pourvoir des postes laissés vacants par des employés en congé annuel payé, conformément aux termes du présent article.
- 17.15** Les absences pour cause de congé annuel aux termes du présent article ne sont pas considérées comme des absences volontaires de l'employé aux termes de toutes dispositions relatives à des minimums garantis et ne sont pas considérées comme des infractions à ces minimums.

Section 3

- 17.16** À la Section 1, on entend par « service continu » le service ininterrompu de l'employé; les absences pour cause de mise à pied, de maladie ou de blessure réelle, ou de participation à des activités syndicales comptent dans le calcul du service donnant droit au congé annuel prévu à la Section 1.

Section 4

- 17.17** Un congé annuel payé est accordé à l'employé qui y a droit, dans les douze mois qui suivent immédiatement la fin de l'année civile au cours de laquelle il a acquis ce droit. Les dates de congé annuel des ingénieurs de locomotive qualifiés, mais qui ne travaillent pas à temps plein à ce titre au moment de l'attribution des congés annuels, seront établies en fonction de leur ancienneté dans la catégorie de service où ils ont effectué la plus grande partie de leur travail l'année précédente.
- 17.18** Dans la mesure du possible, la préférence est accordée en fonction de l'ancienneté à ceux qui demandent leur congé annuel au plus tard le 15 janvier de chaque année¹⁶; cette préférence n'est pas accordée lorsque les demandes sont déposées après cette date. Les employés doivent prendre leur congé annuel au moment qui leur est assigné et ceux qui ne le demandent pas avant le 15 janvier doivent le prendre au moment prescrit par la Compagnie.¹⁷
- 17.19** Les employés qui ont droit à une ou à deux semaines de congé annuel doivent prendre ce congé en une seule fois. L'employé qui a droit à trois semaines de congé peut, s'il en fait la demande avant le 15 janvier et si cela n'occasionne aucuns frais supplémentaires à la Compagnie, prendre ce congé en deux fois, chaque tranche devant être d'au moins une semaine.
- De même, l'employé qui a droit à quatre semaines ou plus de congé annuel peut prendre ce congé en tranches hebdomadaires pourvu que cette démarche n'occasionne aucuns frais supplémentaires à la Compagnie.

Section 5

- 17.20** Les employés qui désirent le paiement anticipé de leur indemnité de congé annuel doivent en faire la demande au plus tard cinq semaines avant le début de leur congé. Le paiement anticipé correspond à 4% des gains de l'employé pour l'année précédente, moins une somme appropriée d'environ 30% destinée à couvrir les retenues salariales réglementaires.

¹⁶ Voir Lettre re : Date limite pour afficher les congés annuels annexée à la fin de l'article 17.

¹⁷ Voir Lettre re : Plafonnement des congés annuels et Lettre re : Attribution de congés annuels, ci-joint à la fin du présent article 17.

Lettre : Date limite pour afficher les congés annuels

Le 22 novembre 1985

Monsieur G. Wynne
Président général
Fraternité des ingénieurs de locomotives
1396, rue Ste-Catherine Ouest
Bureau 216
Montréal (Québec) H3G 1P9

Monsieur L.F. Berini
Président général
Fraternité des ingénieurs de locomotives
Suite 203, 7403 MacLeod Trail S.W.
Calgary, Alberta T2H 0L8

Messieurs,

La présente concerne votre demande régionale no 6 visant à réviser l'article 16(4)(b) des conventions des régions de l'Est et de l'Ouest, lequel propose de modifier la date du 15 janvier comme date limite pour choisir ses congés annuels.

La présente confirme l'entente conclue durant les négociations à savoir que les dirigeants locaux de la Société et du Syndicat peuvent se rencontrer en novembre ou décembre de chaque année et peuvent, d'un commun accord, établir la date limite pour l'affichage de congés annuels dans chaque gare pour l'année suivante. Ceci pourrait impliquer, soit de devancer ou d'aller au-delà de la date du 15 janvier.

Veillez agréer nos salutations les meilleures.

R.J. Pelland
(pour) Directeur, Relations industrielles

Je suis d'accord

Je suis d'accord

G.N. Wynne
Président général

L.F. Berini
Président général

Lettre re : Plafonnement des congés annuels

CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE

CALGARY, le 23 mai 1999

Monsieur D.C. Curtis
Président général
Conseil canadien des syndicats opérationnels
de chemins de fer
Bureau 309, 8989 Macleod Trail South
Calgary, Alberta
T2H 0M2

Monsieur L.O. Schillaci
Président général
Conseil canadien des syndicats opérationnels
de chemins de fer
Bureau 500, 706 - 7th Avenue S.W.
Calgary, Alberta
T2P 0Z1

Monsieur R.S. McKenna
Président général
Conseil canadien des syndicats opérationnels
de chemins de fer
Bureau 309, 8989 Macleod Trail South
Calgary, Alberta
T2H 0M2

Monsieur D.A. Warren
Président général
Conseil canadien des syndicats opérationnels
de chemins de fer
Bureau 32, 695 Markham Road
Scarborough, Ontario
M1H 2A5

Messieurs,

La présente a trait aux discussions que nous avons eues durant la dernière série de négociations au sujet du plafonnement des congés annuels.

Sur réception du relevé des jours de congé annuel attribués et de la liste indiquant la prépondérance du service des employés itinérants, par gare, les représentants syndicaux locaux et la Compagnie s'entendent pour déterminer ce qui suit :

- le nombre maximal d'employés qui pourront prendre leurs vacances en même temps dans chaque gare;
- le nombre d'employés supplémentaires qu'on pourra autoriser à partir durant les grandes périodes de vacances, selon les fluctuations du trafic.

La section 4 de l'article 67 - Congés annuels - de la convention des TUT Ouest et la section 4 de l'article 17 - Congés annuels payés - de la convention de la FIL Ouest continueront de s'appliquer au sujet de l'ancienneté et de la préférence.

Veillez agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments distingués.

Relations industrielles
Vice-président adjoint,

M.G. DeGirolamo

c.c. : MM. T.G. Hucker
J.W. Armstrong

Lettre re : Attribution de congés annuels

Le 13 novembre 2004

Monsieur T.G. Hucker
Vice-président et représentant législatif national
Conférence ferroviaire de Teamsters Canada
150, rue Metcalfe
Bureau 1401
Ottawa, Ontario
K2P 1P1

Monsieur,

La présente fait suite à nos conversations lors des négociations concernant le processus d'attribution des congés annuels (CA).

À titre de précision, il a été convenu qu'avant d'attribuer les CA, le syndicat et les dirigeants de l'employeur locaux se rencontreront afin de :

- i) établir une règle de base par terminal où le nombre de semaines de CA sera réparti en parts égales sur une période de 48 semaines. Dans tous les cas, le résultat doit être arrondi au nombre le plus près.
- ii) réviser l'expérience locale précédente et les projections de trafic pour déterminer si la règle de base peut être augmentée et, le cas échéant, de déterminer le nombre de périodes de premières demandes de congés.
- iii) d'offrir, lorsque approprié, des créneaux additionnels et attribuer les congés conformément à la pratique locale, advenant une baisse du trafic plus prononcée que prévue durant les premières périodes de congés ou une mise à pied d'employés.

Nous sommes convenus également que, moyennant l'autorisation des présidents généraux respectifs, des arrangements locaux peuvent être pris afin de distribuer des congés annuels parmi les employés. Toutefois, de tels arrangements ne devront pas affecter le nombre de créneaux de CA prévus par semaine, tels que déterminés ci-dessus.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Relations industrielles
Vice-président adjoint,

M.G. DeGirolamo

Approbation :

T.G. Hucker
Vice-président et représentant législatif national
Conférence ferroviaire de Teamsters Canada

Lettre relative aux jours travaillés ou de disponibilité

Le 13 novembre 2004

Monsieur T.G. Hucker
Vice-président et représentant législatif national
Conférence ferroviaire de Teamsters Canada
150, rue Metcalfe, Bureau 1401
Ottawa, Ontario K2P 1P1

Monsieur,

La présente fait suite à nos conversations concernant la définition de jours « travaillés et/ou disponibles » dans le calcul des jours de congés annuels (CA).

Il a été convenu que le terme jours « travaillés et/ou disponibles » fait référence à la majeure partie de la journée. Par exemple, si un employé routier comptant 14 ans de service continu a travaillé ou était disponible pour la majeure partie de chacun des 312 jours de l'année précédente, cet employé aurait droit à 24 jours (3 semaines et 3 jours de CA l'année suivante. (Le tout est déterminé en divisant 312 jours par 13, tel que prévu dans la convention collective).

Il a également été convenu qu'à la discrétion de l'employé, le nombre de jours de CA serait arrondi à la semaine la plus près. (Voir la matrice ci-jointe) Dans l'exemple précité, l'employé pourrait choisir de prendre quatre semaines de CA. (Notez que ceci ne représente pas une augmentation de la paie de vacances de l'employé). Un tel choix devra être indiqué sur la demande de congés annuels. Un employé peut prolonger son congé sans pour autant l'arrondir à une semaine complète, moyennant commun accord quand aux périodes de temps durant l'année.

Enfin, il a été confirmé que, dans l'application de la présente clause, les jours de congé pour libération syndicale et les congés d'affaires autorisés par la Compagnie seront considérés comme des jours « travaillés et/ou disponibles » aux fins du présent calcul.

Veillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Relations industrielles
Vice-président adjoint,

M.G. DeGirolamo

Approbation :

T.G. Hucker
Vice-président et représentant législatif national
Conférence ferroviaire de Teamsters Canada

Matrice des Congés Annuels

CONGÉS ANNUELS							
6 SEMAINES	Facteur	8.5		5 SEMAINES	Facteur	10.5	
Jours Disponibles	Jours Disponibles	Semaines Disponibles	Jours non-Disponibles	Jours Disponibles	Jours Disponibles	Semaines Disponibles	Jours non-Disponibles
0	0	0	365	0	0	0	365
1	0,117647	1	364	1	0,095238	1	364
60	7,058824	2	305	74	7,047619	2	291
120	14,11765	3	245	148	14,09524	3	217
179	21,05882	4	186	221	21,04762	4	144
239	28,11765	5	126	295	28,09524	5	70
298	35,05882	6	67				
4 SEMAINES	Facteur	13		3 SEMAINES	Facteur	17	
Jours Disponibles	Jours Disponibles	Semaines Disponibles	Jours non-Disponibles	Jours Disponibles	Jours Disponibles	Semaines Disponibles	Jours non-Disponibles
0	0	0	365	0	0	0	365
1	0,076923	1	364	1	0,058824	1	364
92	7,076923	2	273	120	7,058824	2	245
183	14,07692	3	182	239	14,05882	3	126
274	21,07692	4	91				
2 SEMAINES	Facteur	26					
Jours Disponibles	Jours Disponibles	Semaines Disponibles	Jours non-Disponibles				
0	0	0	365				
1	0,038462	1	364				
183	7,038462	2	182				

ARTICLE 18 – JOURS FÉRIÉS

Section 1

18.01 Tout employé qui satisfait aux exigences prévues à la section 2 ci-après bénéficie d'un congé payé à l'occasion des jours fériés suivants :

Dans toutes les provinces :

- Jour de l'An
- Lendemain du jour de l'An (si le jour de l'An tombe un vendredi, le lundi suivant est férié)
- Vendredi Saint
- Fête de la Reine
- Fête du Canada
- Fête du Travail
- Action de grâces
- Noël
- Après-Noël

Québec

- Saint-Jean Baptiste (à la place du jour du Souvenir)
- Premier lundi d'août

Ontario

- Fête légale provinciale (premier lundi d'août)
- Jour du Souvenir

Remarque : Si le gouvernement du Canada institue, à titre de jour férié, le jour du Patrimoine ou un autre congé, ce dernier sera substitué au premier lundi d'août au Québec et au congé du lendemain du jour de l'An dans les autres provinces.

Si, dans une province ou une région de celle-ci, un jour férié déterminé revêt plus d'importance que l'un des jours fériés susmentionnés, une des parties signataires de la convention peut en demander la substitution, qui sera opérée si elle est autorisée. Si les parties n'arrivent pas à s'entendre sur le jour férié le plus reconnu, la question est soumise au Bureau d'arbitrage & de médiation des chemins de fer du Canada, dont la décision est sans appel. Lorsque les jours fériés précités tombent un samedi ou un dimanche, le congé est le même que celui accordé par le gouvernement fédéral à ses employés.

Dans le cas des ingénieurs qui se déplacent entre des gares de l'Ontario et du Québec, ceux dont les affectations ou les parcours ont leur gare d'affectation en Ontario observent les jours fériés de l'Ontario et ceux dont les affectations ou les parcours ont leur gare d'affectation au Québec observent les jours fériés du Québec.

Aucun ingénieur ayant droit aux congés des jours fériés ne doit, par suite de sa mutation d'une province à une autre, bénéficier de plus ou de moins de onze jours fériés par année.

Exemples 1 et 2 archivés.

Section 2

18.02 Un employé doit compter au moins 30 jours de service et de disponibilité et satisfaire aux exigences ci-dessous pour avoir droit à l'un des jours fériés payés mentionnés à la section 1 :

(1) il doit commencer un poste de travail un jour férié;

ou

(2) sauf annulation d'appel, il doit être disponible le jour férié si ce jour coïncide avec une de ses journées de travail, à l'exclusion des jours de congé annuel. (Le présent paragraphe ne s'applique pas à l'employé en congé pour cause de blessure réelle ou hospitalisé le jour férié en question ou qui reçoit des indemnités hebdomadaires de maladie, ou qui y a droit par la suite, en raison de sa maladie le jour férié en question);

et

(3) il doit avoir eu droit à la rémunération afférente à au moins douze postes de travail pendant les 30 jours civils précédant immédiatement le jour férié. Une journée de travail assignée annulée entre en ligne de compte pour l'établissement des douze postes de travail donnant droit à une rémunération en vertu des dispositions du présent paragraphe.

Remarque : Si l'employé est disponible pour travailler un jour férié, les absences pendant des postes de travail prévus, pour cause de blessure réelle, d'hospitalisation, de maladie pour laquelle l'employé a droit à des indemnités hebdomadaires de maladie ou en raison d'un congé de maternité, entrent en ligne de compte pour l'établissement des douze postes de travail mentionnés au paragraphe (3).

Section 3

18.03 L'employé qualifié dont le congé annuel coïncide avec un des jours fériés cités à la section 1 ci-dessus bénéficie d'un jour de congé supplémentaire et du salaire précisé au paragraphe 18.05 de la section 5.

Section 4

18.04 L'employé qui ne satisfait pas aux conditions précisées à la section 2 pour ce qui est de la rémunération des jours fériés et à qui la Compagnie demande de travailler ce jour-là est rémunéré conformément aux dispositions de la présente convention collective.

Section 5

18.05 L'employé qui satisfait aux conditions de la section 2 ci-dessus et qui n'est pas tenu de travailler un jour férié touche une somme égale au salaire qu'il a reçu pour le dernier poste de travail accompli avant le jour férié, à l'exclusion des heures supplémentaires et de l'indemnité d'ingénieur-instructeur, à condition que cette somme soit au moins égale au minimum journalier de la catégorie du service accompli pour ce poste.

18.06 L'employé qui satisfait aux dispositions de la section 2 ci-dessus et qui doit travailler un jour férié doit, selon la décision de la Compagnie :

(1) toucher, en sus du salaire prévu aux termes du paragraphe 18.05, son salaire habituel majoré de 50% pour le poste de travail accompli ce jour férié. Lorsqu'un employé accomplit plus d'un poste un jour férié, les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent qu'au premier poste;

(2) être rémunéré pour le travail accompli le jour férié conformément aux dispositions de la convention collective et bénéficier d'un jour de congé payé aux taux précisés au paragraphe 18.05, le premier jour civil où l'employé n'a pas droit à un salaire à la suite de ce congé;

- (3) nonobstant les dispositions du paragraphe (2) ci-dessus, l'ingénieur qui accomplit un poste en service de triage ou de transfert un jour férié est rémunéré conformément aux dispositions du paragraphe 18.06 (1) de la section 5.

Section 6

- 18.07** Les postes de travail qui commencent entre minuit et 23 h 59, y compris ces deux heures, les jours fériés précisés à la section 1, sont considérés comme des périodes de travail pendant ces jours-là.

Section 7

- 18.08** Pour les besoins du présent article, les déplacements haut-le-pied rémunérés sont considérés comme des postes de travail accomplis.

Section 8

- 18.09** L'application du présent article ne doit pas donner lieu à une double rémunération si une disposition relative aux jours fériés est incorporée dans une autre convention.

ARTICLE 19 – CONGÉ DE DEUIL

- 19.01** (1) L'employé qui compte au moins trois mois de service cumulatifs rémunérés a droit, au décès de son conjoint, d'un de ses enfants, de son enfant par filiation ou d'un de ses parents, à un congé de cinq jours de calendrier sans perte de salaire, mais sans paiement de temps supplémentaire durant ces cinq jours.
- (2) L'employé qui compte au moins trois mois de service cumulatifs rémunérés a droit, au décès de son beau-père, de sa belle-mère, de son frère, de sa sœur, de son beau-frère, de sa belle-sœur, de ses beaux-parents, de ses grands-parents, des grands-parents de son conjoint, d'un de ses petits-enfants ou de son petit-enfant par filiation, à un congé de trois jours de calendrier sans perte de salaire, mais sans paiement de temps supplémentaire durant ces trois jours.
- 19.02** Dans certaines circonstances, notamment quand il faut synchroniser le début du congé avec la date des funérailles, le congé de deuil peut être retardé moyennant l'autorisation du supérieur de l'employé.
- 19.03** Aux fins d'application du présent article, on entend par « conjoint » la personne qui est légalement mariée à l'employé et qui vit avec lui ou est à sa charge; s'il n'y a pas de conjoint légal admissible, il s'agit de la personne répondant à la définition de conjoint selon le paragraphe 2(1) du *Règlement sur l'application de la Loi canadienne sur les droits de la personne aux régimes de prestations* tant qu'elle demeure avec l'employé.

ARTICLE 20 – CONGÉ AUTORISÉ

- 20.01** Un employé qui désire s'absenter de son travail doit obtenir une autorisation d'absence. Il doit demander un tel congé pour une période précise, soit un parcours, un poste de travail ou un nombre de jours déterminé. Les demandes raisonnables de cette nature sont acceptées dans la mesure du possible, pourvu que les effectifs disponibles soient suffisants pour répondre aux impératifs du service. La liste des noms des cadres de chaque gare autorisés à accorder de tels congés sera affichée. Une copie de cette liste sera fournie au président de section locale et au président général.

ARTICLE 21 - ANCIENNETÉ

- 21.01 (1) Les employés obtiennent une date de départ de l'ancienneté sur la liste d'ancienneté de district des ingénieurs de locomotives pertinente en fonction de la date limite du bulletin en vertu duquel ils ont été sélectionnés pour suivre la formation des ingénieurs de locomotives, dans l'ordre où ils figurent sur la liste d'ancienneté des agents de train pertinente.

Remarque : Les clauses de sécurité syndicale actuelles contenues aux conventions collectives respectives s'appliquent aux listes d'ancienneté de district, régionales et nationales.

- (2) Un bulletin définitif invitant les candidatures au programme de formation des ingénieurs de locomotive a été affiché à l'intention des employés qui ont été embauché le ou avant le 4 juin 1992. Les candidats retenus à la suite de cet affichage obtiennent une date de départ de l'ancienneté sur la liste d'ancienneté de district des ingénieurs de locomotives pertinente en fonction de la date limite du bulletin en vertu duquel ils ont été sélectionnés pour suivre la formation des ingénieurs de locomotives, dans l'ordre où ils figurent sur la liste d'ancienneté des agents de train pertinente.
- (3) Tous les employés embauchés entre le 5 juin 1992 et le 14 juillet 1995 et dont le nom ne figure pas déjà sur la liste, seront inscrits sur la liste d'ancienneté de district des ingénieurs de locomotives pertinente, dans l'ordre où ils figurent sur la liste d'ancienneté des agents de train pertinente.
- (4) Les employés inscrits sur une liste d'ancienneté de district des ingénieurs de locomotive ont des droits de priorité à l'égard du travail d'ingénieur dans leur district d'ancienneté et reçoivent leur formation par ordre d'ancienneté. Les droits de priorité sont reconnus pour tous les districts d'ancienneté; la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba/Lakehead, Algoma, le Sud de l'Ontario et le Québec, avec la date du 12 juillet 1995.¹⁸
- (5) (a) Les employés dont la date d'ancienneté de district comme ingénieur de locomotive est le 13 juillet 1995 ou avant sont placés sur la liste régionale selon leur date d'ancienneté de district. Lorsque deux employés ou plus ont la même date, leur rang d'ancienneté est déterminé selon la liste d'ancienneté des agents de train pertinente.
- (b) Les employés dont la date d'ancienneté de district comme ingénieur de locomotive est le 14 juillet 1995 ou avant sont placés sur la liste nationale selon leur date d'ancienneté de district. Lorsque deux employés ou plus ont la même date, leur rang d'ancienneté est déterminé selon la liste d'ancienneté des agents de train pertinente.
- (c) Les employés embauchés après le 14 juillet 1995 sont placés sur la liste d'ancienneté nationale en fonction de la liste d'ancienneté des agents de train pertinente. Lorsque deux employés ou plus ont la même date, leur rang d'ancienneté est déterminé selon la liste d'ancienneté des agents de train régionale.
- (6) Un ingénieur de locomotive inscrit à l'extérieur d'un district d'ancienneté des ingénieurs de locomotive n'est pas autorisé à occuper un poste d'ingénieur de locomotive s'il y a des ingénieurs de locomotive sur la liste de district d'ancienneté en mesure de recevoir de la formation, sauf en cas d'urgence. Dans ce cas, la Société doit entreprendre immédiatement de former les ingénieurs de locomotive non qualifiés de ce district d'ancienneté des ingénieurs de locomotive afin de combler le poste vacant.

¹⁸ Voir Lettre re : Accord VROPE/VROUE/VROQUE/ transfert pour raison de famille, du Projet de règlement 2003 –2006, ci-joint à la fin du paragraphe 21.11.

- (7) Les employés qui ne sont pas retenus ou qui échouent leur formation au premier essai conserveront leur date d'ancienneté advenant que des séances de formation soient offertes plus tard.
- 21.02** Sauf dispositions contraires prévues dans les règles du district de l'Est et, tel que prévu à l'article 30 des ingénieurs de locomotive de la CFCT Ouest, les employés peuvent transférer d'un district à l'autre lors d'affichage général d'affectations, pour passer d'une équipe à l'autre ou lorsque muté de son poste d'ingénieur de locomotive. Les ingénieurs de locomotive ne peuvent réduire leur nombre eux-mêmes.
- Si un ingénieur de locomotive est muté et dans l'impossibilité d'occuper un poste d'ingénieur de locomotive dans ce terminal, il peut exercer ses droits d'ancienneté en vertu des listes d'ancienneté et des dispositions respectives.
- 21.03** Sauf dispositions contraires prévues dans les règles du district, s'il n'y a aucun ingénieur de locomotive disponible, l'ingénieur de locomotive qualifié le plus ancien, mais ne travaillant à ce titre, sera choisi. Un ingénieur de locomotive qui doit déménager en vertu de cette règle est autorisé à retourner à son terminal d'affectation lorsqu'il figure comme ingénieur sur la liste d'ancienneté des ingénieurs de locomotive à ce terminal. Les ingénieurs de locomotive ne peuvent être forcés de travailler à l'extérieur de leur district.
- 21.04** Sauf dispositions contraires aucun paiement ne sera effectué pour un voyage haut-le-pied en vertu du présent article.
- 21.05** Les listes d'ancienneté de district, régionales et nationales des ingénieurs de locomotive par ordre de promotion reste affichée dans chaque bureau d'inscription et est réimprimée chaque année au mois de janvier; une copie en est fournie au président de section locale et au président général. Aucune contestation de l'ancienneté d'un ingénieur n'est acceptée à moins qu'elle ne soit présentée dans les 60 jours qui suivent l'apparition de son nom sur la liste.
- 21.06** Un ingénieur de locomotive dont le parcours est amalgamé à un autre conservera ses droits d'ancienneté au sein de la division à laquelle ce parcours a été ajouté, et ce, à partir de sa date d'entrée en service à cet autre parcours.
- 21.07** Un ingénieur de locomotive à l'emploi d'un entrepreneur n'a aucun rang d'ancienneté. Un ingénieur de locomotive affecté par la Société au service d'un entrepreneur conserve ses droits d'ancienneté.
- 21.08** Lorsqu'un ingénieur de locomotive est obligé de se déplacer temporairement d'une gare d'affectation principale à une autre dans son district d'ancienneté, conformément aux dispositions du présent article, et qu'il ne déplace pas son domicile ou n'élit pas domicile à la gare où il doit se rendre, il a droit à une indemnité journalière de séjour de 20 \$ lorsque la Société lui fournit un logement dans un foyer. Lorsque la Société ne lui fournit pas ce logement, l'indemnité journalière est de 30 \$. Lorsqu'un ingénieur qui doit ainsi se déplacer ne revient pas à sa gare d'affectation alors qu'il figure comme ingénieur disponible à cette gare et qu'il n'est plus l'ingénieur rétrogradé le plus ancien ou qu'il est libéré à la gare où il devait se rendre, par suite d'une compression de la liste des ingénieurs à cette gare, conformément aux dispositions du quatrième paragraphe de la lettre d'entente du 1^{er} septembre 1972, il est réputé s'être déplacé volontairement et son droit à l'indemnité de séjour cesse immédiatement.

21.09 Aux fins de la présente convention collective, les gares d'affectation principales des ingénieurs sont les suivantes :

Canada Est				
Montréal	Toronto	London	Sudbury	Schreiber
Smiths Falls	Hamilton	Mactier	Chapleau	
Canada Ouest				
Thunder Bay	Kenora	Winnipeg	Brandon	Minnedosa
Wynyard	Sutherland	Wilkie	Moose Jaw	Medicine Hat
Calgary	Red Deer	South Edmonton	Lethbridge	Cranbrook
Nelson	Revelstoke	Kamloops	Coquitlam	Roberts Bank

21.10 Mutation volontaire sans indemnité

- (1) Un employé peut se déplacer d'un district à l'autre à la suite d'un affichage de poste général, d'une équipe à l'autre ou lorsque déplacé parce qu'il ne figure plus sur la liste des ingénieurs de locomotive (les ingénieurs ne peuvent réduire leur nombre eux-mêmes).
- (2) La Société peut refuser une demande de transfert si celle-ci, selon les informations disponibles, se traduit par un manque de personnel au terminal à partir duquel l'ingénieur de locomotive a soumis sa demande ou si cette demande donne lieu à des mises à pied au terminal concerné par cette demande de transfert.
- (3) Un employé qui demande un transfert à l'extérieur de son district doit aussi obtenir la permission du président général des ingénieurs de locomotive concerné avant de se déplacer. Cette clause vient à échéance le 1^{er} janvier 2010.

21.11 Mutation volontaire avec indemnité

Un employé dont la gare d'affectation connaît un surplus de personnel et qui déménage à la demande de la Société a droit à une indemnité de déménagement.

- (1) Longue durée

Un montant forfaitaire de 8 000,00 \$ sera versé à l'employé qui déménage dans une autre gare d'affectation à la demande de la Société. La sélection sera effectuée sur la base de l'ancienneté. Si l'employé retourne à son ancienne gare d'affectation dans moins de deux ans suivant ce déménagement, il sera tenu de rembourser la Société au prorata. Le remboursement ne s'applique pas en cas de mise à pied.
- (2) Temporaire
 - (a) Lorsque le déménagement suit une demande de la Société, les employés sont choisis sur la base de l'ancienneté aux installations faisant l'objet de l'affichage.
 - (b) En vertu de cette clause, les employés sont transportés aller-retour de leur gare d'affectation, et un hébergement convenable ou un montant d'argent de 500,00 \$ par semaine au lieu des avantages de la présente clause leur est fourni.
 - (c) Une période de déplacement raisonnable est autorisée lors d'un déménagement et fait partie du cycle de travail initial.
 - (d) Les employés couverts par la présente clause peuvent exercer leur droit d'ancienneté et être familiarisés en vertu des termes de la convention collective.
 - (e) Un employé choisi en vertu de la présente clause devra s'engager pour une période de 42 jours après quoi, l'employé peut choisir de retourner à son port d'attache ou, si on lui demande et qu'il accepte, il doit continuer pour une autre période de 35 jours.

- (f) Si un cycle de travail ultérieur est convenu, l'employé a droit à un maximum de sept jours consécutifs pour la première période de travail et à un maximum de cinq jours consécutifs pour chaque période de travail ultérieures pour s'occuper de ses affaires personnelles, et la Société lui fournit le transport aller-retour de son point d'attache. D'un commun accord, la période d'absence sera établie entre les cycles de travail ou plus tard. Sauf disposition contraire, l'absence ne fait pas partie du cycle de travail.
 - (g) Un employé couvert en vertu de la présente clause peut être relevé de sa période d'engagement si ses services ne sont plus requis. Ce changement doit coïncider avec l'horaire hebdomadaire établi de changement des équipes.
- (3) Lorsqu'un ingénieur de locomotive déplacé avec indemnité compte moins d'années d'ancienneté que l'ingénieur de locomotive junior qualifié à la gare où il est déplacé, la Société organisera des séances de formation à cette gare, si ce n'est déjà fait, dans les trois mois.

Lettre re : Accords VROPE/VROUE/VROQUE/ transfert pour raison de famille

Le 13 novembre 2004

Monsieur T.G. Hucker
Vice-président et représentant législatif national
Conférence ferroviaire de Teamsters Canada
150, rue Metcalfe
Bureau 1401
Ottawa, Ontario
K2P 1P1

Monsieur,

La présente fait suite à nos discussions concernant les employés qui transfèrent de district d'ancienneté en vertu des accords VROPE/VROUE/VROQUE de même que les employés qui déménagent en vertu des accords de transfert pour raisons familiales.

En reconnaissance des nouvelles dispositions relatives à l'ancienneté dans la région Est, la région Ouest et nationale il a été convenu que :

- a) les employés qui ont transféré en vertu des accords VROPE/VROUE/VROQUE et qui désirent retourner à leur district d'ancienneté original respectif, toujours en vertu de ces accords, doivent le faire avant le 31 décembre 2006. Par la suite, tout transfert entre les districts et régions devra se faire conformément aux nouvelles dispositions de la convention collective. Leur date d'ancienneté dans leur district d'ancienneté original reste la même;
- b) les employés qui ont obtenu un transfert d'un district d'ancienneté à un autre pour raisons familiales verront leur ancienneté ajustée en fonction des dispositions d'ancienneté régionales ou nationales. Il incombe aux employés à qui cette disposition s'applique de communiquer avec leur président de grief local afin de commencer le processus dans les 60 jours suivant la ratification. Toutes ces rectifications doivent être autorisées par le président général et le directeur général concernés.

Veillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Relations industrielles
Vice-président adjoint,

M.G. DeGirolamo

Approbation :

T.G. Hucker
Vice-président et représentant législatif national
Conférence ferroviaire de Teamsters Canada

21.12 – Sécurité syndicale

- (1) Les employés qui occupaient des postes de supervision permanents à la Société avant le 14 juillet 1995 et qui détenaient des droits d'ancienneté comme employé d'un métier représenté par le Conseil accumuleront de l'ancienneté dans l'unité ou les unités de négociation jusqu'au 14 juillet 1996, puis cesseront d'en accumuler.
- (2) Tout employé nommé à un poste de supervision permanent à la Société à partir du 14 juillet 1995 et qui détient aussi des droits d'ancienneté comme employé d'un métier représenté par le Conseil continue d'accumuler de l'ancienneté dans l'unité ou les unités de négociation pendant un an après la date de sa nomination, puis cessera d'en accumuler.
- (3) Tout employé nommé à un poste de supervision temporaire à la Société et qui détient aussi des droits d'ancienneté comme employé d'un métier représenté par le Conseil continue d'accumuler de l'ancienneté dans l'unité de négociation conformément aux règles en vigueur.
- (4) Aux fins d'application du présent article, les postes suivants ne sont pas considérés comme des postes de supervision :
 - Agents d'orientation du Programme d'aide aux employés et à leur famille
 - Formateurs divisionnaires.
- (5) Tout autre poste dont les parties signataires de la présente convention collective peuvent convenir.
- (6) Aux fins d'application du présent article, on entend par poste de supervision temporaire à la Société un poste de supervision dont le titulaire n'est pas visé par le programme d'avantages sociaux des cadres, professionnels et spécialistes du Chemin de fer Canadien Pacifique ni par tout autre programme que la Société pourrait adopter à l'avenir. Au moment de nommer un employé détenant des droits d'ancienneté comme employé d'un métier représenté par le Conseil ou l'un des syndicats membres à un poste de supervision, la Société informera le Conseil par écrit s'il s'agit d'un poste temporaire ou permanent.
- (7) Une fois qu'un employé nommé à un poste de supervision de la Société aux termes des paragraphes (1) ou (2) cesse d'accumuler de l'ancienneté conformément au présent article, son nom figure dans une colonne à part sur la ou les premières listes d'ancienneté publiées par la suite avec la mention « ancienneté gelée le (date où l'ancienneté a été gelée) ».
- (8) Quand un employé dont l'ancienneté est gelée aux termes du présent article décide de reprendre son ancien poste dans l'unité de négociation, il est réinscrit sur la ou les listes d'ancienneté le jour de son retour, au rang correspondant à l'ancienneté qu'il avait accumulée au moment du gel. Il est informé par écrit de son nouveau numéro d'ancienneté et de son rang d'ancienneté par rapport aux autres employés inscrits sur cette ou ces listes et en fonction de la date où il a réintégré l'unité de négociation, de la date de son entrée en service et de la date à laquelle son ancienneté a été gelée. Des copies de cet avis sont remises au Conseil et placées dans les cahiers des bulletins dans le ou les districts d'ancienneté. L'employé commence à accumuler de l'ancienneté à partir de la date de son retour dans l'unité de négociation et continue d'en accumuler en vertu des règles d'ancienneté en vigueur.

ARTICLE 22 – PPROCÉDURE DE RÈGLEMENT DES GRIEFS

22.01 Lorsqu'une réclamation pour salaire impayé est refusée, l'employé est avisé sans délai du motif du refus. La réclamation est accordée lorsque la décision n'est pas communiquée à l'employé dans les 30 jours civils.

Lorsqu'une partie d'une réclamation est refusée, l'employé en est avisé sans délai et le motif lui est communiqué; la tranche accordée lui est versée avec sa paie.

22.02 Tout grief fondé sur la signification ou la prétendue violation d'une ou de plusieurs dispositions de la présente convention collective est acheminé de la façon suivante :

Stade I - Présentation du grief au supérieur désigné

Dans les 60 jours civils suivant la date de l'incident à l'origine du grief, l'employé peut soumettre le grief par écrit au supérieur désigné qui doit rendre une décision écrite le plus rapidement possible, au plus tard dans les 60 jours civils suivant la date de l'appel. On peut contourner le stade I en acheminant le grief au président de section locale, qui peut amorcer la procédure de règlement du grief au stade II.

Stade II - Appel au cadre désigné de la Compagnie

Si un grief a été acheminé au stade I, le président de section locale peut en appeler par écrit au cadre désigné de la Compagnie dans les 60 jours civils suivant la date où la décision est rendue au stade I.

Si le stade I a été contourné, dans les 60 jours civils suivant la date de l'incident à l'origine du grief, le président de section locale peut soumettre le grief par écrit au cadre désigné de la Compagnie, qui doit rendre une décision écrite le plus tôt possible, dans les 60 jours civils suivant la date de l'appel.

L'appel consiste en un exposé écrit du grief précisant la ou les dispositions de la convention collective qui sont réputées avoir été violées ou mal interprétées.

Stade III - Appel au directeur général

Le président général peut en appeler par écrit auprès du directeur général dans les 60 jours civils qui suivent la date où la décision est rendue au stade II. La décision du directeur général est sans appel et exécutoire, à moins que dans les 60 jours civils qui suivent sa décision, des mesures ne soient prises pour soumettre le grief au Bureau d'arbitrage & de médiation des chemins de fer du Canada en vue d'en obtenir le règlement sans appel et exécutoire sans arrêt de travail.

22.02 Appel contre les mesure disciplinaires

Les appels interjetés contre les mesures disciplinaires sont instruits de la façon suivante :

Stade I - Appel au cadre désigné de la Compagnie

L'employé ou le président de section locale peuvent en appeler par écrit au cadre désigné de la Compagnie dans les 60 jours civils suivant la date où l'employé est informé des mesures disciplinaires.

L'appel doit comprendre un énoncé écrit des arguments de l'employé ou du Syndicat expliquant pourquoi les mesures disciplinaires devraient être diminuées ou abandonnées. La décision doit être rendue par écrit dans les 60 jours civils qui suivent la date de l'appel.

Stade II - Appel au directeur général

Le président général peut, dans les 60 jours civils qui suivent la décision rendue au stade I, en appeler par écrit auprès du directeur général qui doit rendre une décision par écrit dans les 60 jours civils qui suivent la date de l'appel.

La décision du directeur général est sans appel et exécutoire, à moins que dans les 60 jours civils qui suivent sa décision, des mesures ne soient prises pour soumettre le grief au Bureau d'arbitrage & de médiation des chemins de fer du Canada en vue d'en obtenir le règlement sans appel et exécutoire sans arrêt de travail; toutefois, un appel interjeté contre le renvoi d'un employé et ne comportant pas de réclamation de salaire pour le temps perdu peut être soumis au Bureau d'arbitrage & de médiation des chemins de fer du Canada n'importe quand dans les deux ans qui suivent le renvoi de l'employé.

22.04 Lorsque le Syndicat ne suit pas la procédure normale dans les délais prescrits, le différend est considéré comme nul et aucun autre appel n'est possible. En cas de grief portant sur l'interprétation ou la violation présumée d'une ou de plusieurs des dispositions de la convention et comportant une réclamation de salaire, le montant de la réclamation est réglé si l'autorité compétente de la Compagnie ne rend pas de décision dans les délais prévus; cependant, ce paiement ne constitue pas un précédent ni une renonciation de la Compagnie à son droit de contestation à l'égard de réclamations semblables. Lorsque l'autorité compétente de la Compagnie ne rend pas de décision au sujet d'un appel contre une mesure disciplinaire dans les délais prévus, le grief peut être acheminé au stade suivant de la procédure de règlement des griefs.

22.05 Les délais prescrits dans le présent article peuvent être prorogés d'un commun accord.

ARTICLE 23 – ENQUÊTES ET MESURES DISCIPLINAIRES¹⁹

23.01 Lorsqu'une enquête doit avoir lieu²⁰, tout employé dont on souhaite la présence est avisé, par écrit s'il le demande, de l'heure, du lieu et de l'objet de l'enquête.²¹

- (1) L'avis doit être remis au moins deux jours avant la date prévue de l'enquête, à moins que l'autorité compétente de la Compagnie et l'employé visé par l'enquête ou le représentant accrédité du Syndicat ne conviennent d'un délai plus court.
- (2) L'avis doit préciser que l'employé a le droit de se faire accompagner à l'audition par un représentant accrédité du Syndicat.
- (3) L'avis doit préciser que l'employé a le droit de faire comparaître ses propres témoins. Si la Compagnie y consent et que le témoin est un de ses employés, les frais que ce dernier engagera pour témoigner lui seront remboursés par la Compagnie. Si la Compagnie y consent, mais que le témoin n'est pas un de ses employés, la présence de ce témoin sera aux frais du Syndicat.
- (4) L'avis doit être accompagné de tous les éléments de preuve disponibles, dont une liste des témoins ou d'autres employés convoqués et dont la déclaration peut avoir une portée sur la responsabilité de l'employé, ainsi que la date, l'heure, le lieu et la raison d'être de leur comparution.²²
- (5) La Compagnie doit joindre à l'avis d'enquête une copie des renseignements fournis par le Syndicat : nom(s), adresse et numéro(s) de téléphone du ou des présidents de section locale.
- (6) L'employé signe sa déclaration et en reçoit une copie.

¹⁹ Voir Lettre re : Enquêtes et mesures disciplinaires – en vigueur le 1^{er} juillet 1995, ci-joint à la fin du présent article 23.

²⁰ Voir Lettre re : Enquêtes et mesures disciplinaires – en vigueur le 25 juillet 1995, ci-joint à la fin du présent article 23.

²¹ Voir Lettre re : Relations avec la clientèle, ci-joint à la fin du présent article 23.

²² Voir Lettre re : Interroger les témoins durant une enquête, ci-joint à la fin du présent article 23.

- 23.02** Le paragraphe 23.01(4) ci-dessus n'empêche pas la Compagnie de présenter de nouveaux éléments de preuve ou de faire comparaître d'autres témoins si de nouveaux faits sont portés à sa connaissance après l'envoi de l'avis d'enquête susmentionné. Si la Compagnie prend connaissance de ces nouveaux éléments de preuve avant la tenue de l'enquête, elle fera tout son possible pour informer l'employé et/ou le représentant syndical accrédité de ces nouveaux éléments et des raisons pour lesquelles ils ont été déposés après les autres. De plus, si de nouveaux faits sont portés à sa connaissance pendant le déroulement de l'enquête, ceux-ci seront aussi examinés, puis déposés, s'il y a lieu, comme éléments de preuve dans le cadre de l'enquête en cours.
- 23.03** Si l'ingénieur est en cause dans une faute disciplinaire, il a le droit, s'il en fait la demande, d'assister à la comparution de tout témoin dont la déclaration peut avoir une portée sur sa responsabilité ou de s'y faire représenter ou accompagner par un représentant accrédité du Syndicat; il a en outre le droit de réfuter les éléments de preuve présentés et de recevoir une copie de la déclaration de tout témoin.
- 23.04** Aucun employé ne peut faire l'objet de mesures disciplinaires ou de renvoi avant qu'une enquête juste et impartiale ait été faite, et sa responsabilité établie au moyen des preuves fournies; aucun employé n'est tenu d'assumer sa responsabilité dans sa ou ses déclarations. L'employé doit être informé par écrit de la décision rendue dans les 20 jours qui suivent la clôture de l'enquête, c'est-à-dire la date où est recueillie la dernière déclaration, à moins qu'on n'en convienne autrement d'un commun accord. Si la Compagnie n'informe pas l'employé dans les délais prescrits ou ne convient pas d'une prolongation de ces délais, aucune mesure ne peut être imposée.
- 23.05** L'employé ne doit pas faire l'objet d'une mise à pied administrative que lorsque la nature de l'infraction présumée est telle qu'on peut avoir des réserves quant au maintien en service de l'employé. Il est toutefois acceptable qu'un employé soit mis à pied lorsque, pour accélérer le déroulement de l'enquête, il faut s'assurer la présence de tous les principaux témoins d'un incident au moment de la prise des déclarations qui peuvent avoir une portée sur leur responsabilité. On doit utiliser, dans la mesure du possible, les périodes en dehors du service. L'employé jugé innocent est remboursé de son temps perdu conformément au paragraphe 5.05.
- 23.06** Lorsqu'un employé est congédié ou qu'il démissionne, il est payé dans les cinq jours qui suivent et reçoit sur demande, dès que possible, un certificat de travail.

23.07 Traitement informel

- (1) Lorsque les états de service de l'employé le justifient, on peut traiter une première faute mineure de la manière suivante.
- (2) On substitue à l'enquête officielle prévue par la convention collective une entrevue informelle où l'on examinera les circonstances de l'incident; l'employé concerné peut se faire accompagner à cette entrevue par un représentant syndical accrédité.
- (3) Un compte rendu de l'incident est versé au dossier de l'employé et une copie lui en est remise.
- (4) Ce compte rendu ne constitue pas un imprimé disciplinaire; il constate seulement que l'incident a eu lieu. La Compagnie peut se reporter à ce compte rendu pour déterminer la sanction à imposer dans l'éventualité d'une récidive durant l'année suivant l'incident.
- (5) Aucune des parties n'utilise en arbitrage le compte rendu versé au dossier s'il n'y a pas de récidive au cours de l'année suivante.

23.08 Aveu de responsabilité

- (1) Lorsqu'un employé reconnaît sa responsabilité relativement à un incident pour lequel la sanction ne dépasse pas dix mauvais points et qu'il renonce à se prévaloir de l'enquête officielle prévue par sa convention collective, la sanction peut être imposée sans la tenue d'une telle enquête.
- (2) En pareil cas, on tient une entrevue informelle afin d'examiner les circonstances de l'incident. L'employé peut, s'il le désire, se faire accompagner à cette entrevue par un représentant syndical accrédité. Les mauvais points sont imposés dans les 20 jours civils qui suivent l'entrevue.
- (3) Aucun compte rendu écrit de l'entrevue n'est conservé, sauf pour ce qui est des mesures disciplinaires à proprement parler et du document où l'employé reconnaît avoir opté pour l'aveu de responsabilité et avoir renoncé à une enquête officielle.
- (4) En acceptant la procédure prévue par le présent protocole d'accord, l'employé renonce à son droit d'appeler des mesures disciplinaires en invoquant les dispositions de sa convention collective.
- (5) La Compagnie remettra aux employés qui ont décidé de recourir aux dispositions sur l'aveu de responsabilité de la ou des conventions collectives un deuxième exemplaire de l'imprimé de l'aveu, ainsi qu'une note écrite leur précisant qu'ils peuvent, s'ils le désirent, remettre le deuxième imprimé au président de section locale à titre indicatif.
- (6) Tout employé qui compte 30 mauvais points à son dossier disciplinaire reçoit un avis écrit à cet effet, conformément au système disciplinaire Brown. Une copie de cet avis est fournie au président de section locale à titre indicatif.

23.09 Report des mesures disciplinaires

- (1) Le présent paragraphe vise à régler le cas d'un employé trouvé responsable d'un incident qui, en soi, n'appelle pas son congédiement, mais qui, en raison de la présence de mauvais points à son dossier, lui ferait perdre son emploi.
- (2) Les mesures disciplinaires peuvent être reportées lorsque l'on juge que les états de service de l'employé justifient son maintien en service.
- (3) Le report des mesures disciplinaires fonctionne comme suit : les mauvais points imposés à l'employé sont inscrits à son dossier sans s'ajouter au total qui y figure déjà, à condition que l'employé n'encoure pas d'autre sanction durant l'année qui suit le report. Après une année sans mesures disciplinaires, l'employé retrouve le dossier qu'il avait avant le report.
- (4) Si d'autres mauvais points sont imposés à l'employé durant l'année en question, les mauvais points reportés sont alors ajoutés au total figurant à son dossier.
- (5) Lorsque l'on juge que la situation justifie le report des mesures disciplinaires, l'employé est informé de cette décision et il a trois jours pour confirmer à la Compagnie qu'il accepte le report. En acceptant ce report, l'employé renonce à son droit d'appeler des mesures disciplinaires en invoquant les dispositions de sa convention collective. Il est reconnu qu'aux fins du prononcé d'une décision, la date à laquelle l'employé est informé de la possibilité du report est considérée comme la date à laquelle la Compagnie a rendu sa décision. Si l'employé refuse le report ou qu'il ne fait pas connaître sa réponse dans les trois jours, les mauvais points imposés sont ajoutés immédiatement à ceux figurant déjà à son dossier.
- (6) Dans les 30 jours suivant la date de l'imposition d'une sanction, soit la date d'envoi de l'imprimé 104 à l'employé, qui entraîne le report de mesures disciplinaires conformément aux dispositions des conventions collectives, le Syndicat peut demander qu'une révision du cas soit effectuée par le président général et le directeur général.
- (7) Le président général et le directeur général doivent se réunir le plus vite possible, mais dans les 30 jours suivant la date de la demande de révision, pour réviser l'incident déterminant.
- (8) Les parties étudient tous les éléments du dossier en cause pour en évaluer le bien-fondé.
- (9) Aucun cas de report de mesures disciplinaires ne peut faire l'objet d'un grief ni être porté en arbitrage.

Lettre re : Enquêtes et mesures disciplinaires - En vigueur le 25 juillet 1995

le 14 juillet 1995

M. R.S. McKenna
Président général
Conseil canadien des syndicats
opérationnels de chemins de fer (FIL)
150, rue Metcalfe
Bureau 1401
Ottawa, Ontario
K2P 1P1

M. L.O. Schillaci
Président général
Conseil canadien des syndicats
opérationnels de chemins de fer (TUT)
404-630 - 8th Avenue S.W.
Calgary, Alberta
T2P 1G6

M. D. Curtis
Président général
Conseil canadien des syndicats
opérationnels de chemins de fer (FIL)
11012 MacLeod Trail S.
Bureau 270
Calgary, Alberta
T2J 6A5

M. D.A. Warren
Président général
Conseil canadien des syndicats
opérationnels de chemins de fer (TUT)
695 Markham Road, Suite 32
Scarborough, Ontario
M1H 2A5

Messieurs,

La Compagnie est en train de réécrire le guide des méthodes d'enquête. Un exemplaire de ce document sera remis au CCSOCF pour qu'il puisse l'examiner et le commenter; peu après, des représentants de la Compagnie et du Syndicat se réuniront pour en discuter. Ceux-ci décideront alors des points à prendre en considération pour l'élaboration d'une procédure d'enquête et d'un programme de traitement des mesures disciplinaires par la Compagnie et le CCSOCF.

La Compagnie et le CCSOCF se serviront du programme conjoint pour aider leurs représentants locaux à mieux comprendre les tenants et aboutissants de la procédure d'enquête.

La Compagnie prendra en charge les honoraires que pourront exiger des experts-conseils pour la conception du programme de formation ainsi que les frais de gestion. La Compagnie et le CCSOCF acquitteront les frais associés à l'envoi de leurs représentants au comité ainsi qu'à leur participation au programme de formation. Dans la mesure du possible, on dispensera la formation dans les diverses gares d'affectation afin de réduire les frais de déplacement.

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués.

Relations syndicales
Directeur,

c.c. : M. L.H. Olson
Président
Conseil canadien des syndicats
opérationnels de chemins de fer
Suite 750, 1595 Telesat Court
Gloucester, Ontario
K1B 5R3

M. T.G. Hucker
Secrétaire-trésorier
Conseil canadien des syndicats
opérationnels de chemins de fer
150, rue Metcalfe
Bureau 1401
Ottawa, Ontario
K2P 1P1

Lettre re : Enquêtes et mesures disciplinaires - En en vigueur le 1^{er} juillet 1995

MONTREAL, le 25 juillet 1989

Monsieur T.G. Hucker
Président général
Fraternité des ingénieurs
de locomotives
270, 11012 MacLeod Trail S.
Calgary, AB T2J 6A5

Monsieur G.N. Wynne
Président général
Fraternité des ingénieurs
de locomotives
C.P. 181
Smiths Falls, ON K7A 4T1

Messieurs,

Au cours des négociations, nous avons discuté des demandes des syndicats au sujet des enquêtes. Les présidents généraux ont entre autres fait remarquer que les employés ne pouvaient pas toujours se faire accompagner du représentant syndical accrédité de leur choix à l'enquête parce que ce dernier n'était pas disponible au moment prévu. Nous vous avons informés que dans des circonstances normales, la Compagnie consent à repousser une enquête ou à la retarder quelque peu si l'employé veut être accompagné d'un représentant en particulier qui n'est pas disponible au moment voulu. Les demandes à cet effet doivent être présentées avant la date fixée pour l'enquête. Vous avez toutefois admis, étant donné que les termes « de son choix » ne figurent pas dans les dispositions sur les enquêtes de la convention collective, que l'employé n'est pas libre de retarder indûment une enquête jusqu'à ce que le représentant de son choix soit disponible, puisqu'il est extrêmement important que les enquêtes soient menées dans les plus brefs délais.

Les présidents généraux ont également abordé la question de l'usage, lors des enquêtes, de documents et d'enregistrements techniques, comme les bandes Q-Tron, qui d'après eux, devient monnaie courante. Ils ont fait remarquer que dans de nombreux cas, ni l'employé ni le représentant ne peuvent interpréter ces éléments de preuve lorsqu'ils y sont confrontés. Les parties ont convenu que la Compagnie indiquerait à l'employé qui en fait la demande si de tels éléments de preuve allaient ou non être utilisés à l'enquête, de façon qu'il puisse se faire accompagner d'un représentant accrédité qualifié.

Il a aussi été décidé que l'employé et son représentant auraient le temps d'étudier ces éléments de preuve de même que tout autre élément présenté au début de l'enquête. Nous nous sommes aussi entendus pour que tout fait nouveau découvert pendant l'enquête fasse l'objet d'une autre enquête et, qu'au besoin, d'autres notes de service soient présentées comme preuve pendant l'enquête.

Les présidents généraux ont déclaré que les enquêtes tenues en dehors de la gare d'affectation, en raison de l'étendue des territoires des surintendants, occasionnaient des problèmes inutiles à l'employé. Les parties se sont entendues pour que les enquêtes aient lieu à la gare d'affectation principale de l'employé dans la mesure du possible. Toutefois, si un surintendant estime qu'une enquête doit être tenue à son bureau, même si celui-ci est situé à une gare éloignée, l'employé doit se présenter à cette gare. Dans de tels cas, la Compagnie assure le transport de l'employé et de son représentant, s'il y a lieu. Si l'employé doit rester jusqu'au lendemain, la Compagnie l'héberge dans le foyer ou un endroit équivalent. Comme nous en avons convenu, si un employé décide de demander à un camarade de travail de témoigner en sa faveur, les frais sont à sa charge. Il a été décidé que si vous estimez qu'une enquête est tenue en dehors de la gare d'affectation principale d'un employé sans raison suffisante, le président général peut porter la question à l'attention du directeur général. Si la question n'est toujours pas réglée, le vice-président du Syndicat ou son délégué peut s'adresser au Bureau du vice-président, Relations industrielles.

Tous les cadres responsables de la tenue des enquêtes seront informés du contenu de la présente.

Veillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Relations syndicales
Chef,
(Signature) L.A. Clarke

Lettre re : Relations avec la clientèle

CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE

CALGARY, le 23 mai 1999

Monsieur D.C. Curtis
Président général
Conseil canadien des syndicats opérationnels
de chemins de fer
Bureau 309, 8989 Macleod Trail South
Calgary, Alberta
T2H 0M2

Monsieur L.O. Schillaci
Président général
Conseil canadien des syndicats opérationnels
de chemins de fer
Bureau 500, 706 - 7th Avenue S.W.
Calgary, Alberta
T2P 0Z1

Monsieur R.S. McKenna
Président général
Conseil canadien des syndicats opérationnels
de chemins de fer
Bureau 309, 8989 Macleod Trail South
Calgary, Alberta
T2H 0M2

Monsieur D.A. Warren
Président général
Conseil canadien des syndicats opérationnels
de chemins de fer
Bureau 32, 695 Markham Road
Scarborough, Ontario
M1H 2A5

Messieurs,

La présente fait suite aux discussions que nous avons eues au cours de la dernière série de négociations collectives au sujet de l'importance d'établir et de maintenir de bonnes relations avec la clientèle et de l'incidence que le rendement des équipes peut avoir sur le service-client.

Nous avons convenu de procéder de la façon suivante dans les cas où une intervention est jugée nécessaire ::

1. Tout problème ayant trait au service à la clientèle sera traité localement, par les autorités compétentes de la Compagnie, les représentants syndicaux et, dans la mesure du possible, le client concerné, dans une optique de règlement.
2. Si la question ne peut être réglée localement, elle pourra être soumise au président général et au chef de zone de service concernés, qui devront être informés de tous les détails et circonstances de la situation en cause.
3. Les deux parties feront de leur mieux pour trouver une solution mutuellement satisfaisante le plus rapidement possible.
4. Dans le cas où les parties sont incapables de parvenir à un règlement dans le cadre du processus de consultation mixte, des méthodes de règlement plus classiques pourront être appliquées.

Si ce qui précède reflète notre entente, veuillez signer à l'endroit prévu ci-dessous.

Je vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments distingués.

Relations industrielles
Vice-président adjoint,

c.c. : M.M. T.G. Hucker
J.W. Armstrong

Approbation :

D.C. Curtis
Président général

L.O. Schillaci
Président général

D.A. Warren
Président général

R.S. McKenna
Président général

Lettre re : Interroger les témoins durant une enquête

MONTRÉAL, le 16 novembre 1992

Monsieur T.G. Hucker
Président général
Fraternité des ingénieurs
de locomotives
Bureau 270
11012 MacLeod Trail South
Calgary, Alberta
T2J 6A5

Monsieur G.N. Wynne
Président général
Fraternité des ingénieurs
de locomotives
C.P. 181
Smiths Falls, Ontario
K7A 4T1

Messieurs,

La présente a trait à la demande 19.4 de la FIL au sujet du droit de l'employé ou du représentant, ou des deux, d'interroger les témoins durant une enquête.

Nous vous avons informés qu'à notre avis, le paragraphe (c) (maintenant 23.03) des articles sur les enquêtes et les mesures disciplinaires dans les conventions collectives conclues avec la FIL permet un tel interrogatoire lorsqu'un employé de la Compagnie fait une déclaration pouvant avoir une portée sur la responsabilité de l'employé visé. Nous vous avons expliqué que nous avons pour pratique de recueillir une déclaration des employés syndiqués et d'obtenir une note de service des autres employés, surtout les cadres. Par conséquent, pour que ces derniers témoins puissent être interrogés, il faudra modifier la procédure.

Quand on recueille la déclaration d'un témoin, l'employé faisant l'objet de l'enquête est informé de l'heure et de l'endroit et peut assister à la comparution et s'y faire accompagner par un représentant accrédité. S'ils sont présents, ils peuvent poser des questions au témoin ou réfuter les éléments de preuve une fois la déclaration faite. À noter que l'employé ou son représentant doivent poser leurs questions par l'intermédiaire du cadre enquêteur pour ne pas perturber la prise de déclaration. Seuls les questions ou les contre-interrogatoires portant sur des sujets directement reliés aux éléments de preuve ou à l'objet de l'enquête seront permis. Si le cadre enquêteur est d'avis qu'une question n'est aucunement pertinente, il peut la refuser. La question et le fait que le cadre enquêteur a refusé de la poser au témoin sont inscrites dans la déclaration. Les réfutations ou questions de l'employé ou du représentant accrédité ainsi que la réponse du témoin sont inscrites dans la déclaration. Si l'employé décide de ne pas poser de questions au témoin, cela est également inscrit dans la déclaration du témoin.

Par ailleurs, si l'employé faisant l'objet d'une enquête n'assiste pas à la comparution du témoin, le fait qu'il a été informé de la prise de déclaration sera inscrit dans sa propre déclaration au moment où les éléments de preuve du témoin seront présentés. L'employé ou le représentant n'auront alors que le droit de réfuter ces éléments de preuve. Le cadre de la Compagnie qui donne son témoignage sous forme de note de service assiste à la comparution de l'employé si ce dernier ou le représentant accrédité lui en fait la demande. L'employé ou le représentant accrédité ont alors le droit de poser des questions au cadre, en passant par l'autorité chargée de l'enquête, et de réfuter les éléments de preuve. Les réfutations et les questions ainsi que les réponses du cadre sont, dans ce cas aussi, inscrites dans la déclaration.

Il peut arriver que l'employé faisant l'objet de l'enquête ou le Syndicat demande qu'on appelle certaines personnes à témoigner au nom de l'employé. On accède à ces demandes à moins qu'on ne puisse démontrer que ces personnes ne peuvent avoir été témoins de l'incident ou qu'elles ne peuvent fournir aucune preuve pertinente à cet égard.

Nous ferons en sorte de communiquer ces procédures à tous les cadres appelés à mener des enquêtes.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués.

Relations syndicales

Le chef,

(Signature) F.O. Peters

c.c. : MM. C.E. Minto, K. Jansen, F.J. Green, D.B. Campbell, M.G. Mudie

ARTICLE 24 – MESSAGERIES DANS LES TRAINS VOYAGEURS

Archivé - ancien article 20.

ARTICLE 25 - APPELS

25.01 Les employés sont appelés à temps pour prendre leur service à l'heure prévue par la Compagnie. Là où on dispose du téléphone, les employés sont appelés par téléphone seulement; on utilise cependant d'autres moyens en cas de panne²³. Si la sonnerie se fait entendre sans qu'on obtienne de réponse ou que la ligne est occupée, on ne doit pas conclure à la panne. Il y a panne lorsque le téléphoniste informe l'appelant qu'il ne peut acheminer l'appel ou que la ligne est morte. Lorsque la ligne est occupée, on maintient la pratique actuelle qui consiste à rappeler. On peut également recourir à d'autres moyens lorsque les employés occupent des logements fournis par la Compagnie. Les employés sont appelés au moins deux heures d'avance, sauf en cas d'urgence.

25.02 Quel que soit le service, l'ingénieur doit être appelé pour une heure précise, sauf dans les cas d'urgence.

- 25.03**
- (1) La Compagnie va enregistrer toutes les communications téléphoniques faites ou reçues relativement à l'appel des équipes et conservera les enregistrements pendant un minimum de 60 jours. Les dirigeants syndicaux accrédités auront raisonnablement accès à ces enregistrements s'ils en font la demande à l'autorité compétente de la Compagnie.
 - (2) Si un représentant syndical accrédité a besoin d'un renseignement précis, l'enregistrement, ou une transcription de la portion pertinente, sera conservé et lui sera fourni sur demande
 - (3) La Compagnie consultera le Conseil avant de modifier de façon importante les méthodes d'appel.

25.04 Solde de la paie

- (1) Les employés travaillant en service de ligne qui sont appelés et payés au moyen du Système de gestion des équipes (SGE) et qui y ont accès ont la possibilité de répartir leurs revenus entre des périodes de paie. Le règlement des fiches de service présentées pendant une période peut être reporté jusqu'à la période suivant celle où a eu lieu le report. Le report est toutefois impossible pendant la dernière période de paie de l'année.
- (2) Les revenus mentionnés au paragraphe (1) ne comprennent pas les indemnités de congé annuel ni les indemnités de jours fériés.
- (3) Les employés doivent informer la Compagnie de leur intention de reporter la présentation de fiches avant la date de l'arrêté des comptes de la période de paie précédente.
- (4) La Compagnie précisera la date de l'arrêté des comptes pour le report des fiches ainsi que la façon dont l'employé devra indiquer ce report à l'écran approprié du SGE.

²³ Voir Lettre re : Appel des employés: utilisation de taxi, ci-joint à la fin du présent article 25.

25.05 POSTES VACANTS – PROCÉDURE HEBDOMADAIRE DE PLACEMENT

- (1) Aux installations où le système de changement des équipes actuel n'est pas régi par les lignes directrices nationales suivantes, il faudra établir en commun (la Société local et les dirigeants du syndicat) un système hebdomadaire de changement des équipes dans les 120 jours suivant la ratification. S'ils sont incapables d'y parvenir dans les délais prescrits les litiges peuvent être soumis au directeur général ou président général concerné.
- (2) Ces procédures sont destinées à éliminer les déplacements en milieu de semaine et par conséquent, fournir aux employés un lieu de travail plus stable.
- (3) Un changement d'équipe sera appliqué toutes les semaines, soit tous les dimanches à 22 h 01. Celui-ci prendra effet à 00 h 01 le lundi et aura comme lignes directrices :
 - (a) d'établir ou réduire toutes les affectations régulières
 - (b) ajustements aux équipes
 - (c) ajustements au tableau de remplacement
 - (d) mouvement vers ou à partir de lieux où il y a vacances
- (4) Les congés annuels commenceront et se termineront à partir du changement hebdomadaire des équipes. Les employés seront inscrits absents et présents par CMC afin de coïncider avec le changement hebdomadaire des équipes.
- (5) L'annonce générale des affectations coïncidera avec le changement hebdomadaire des équipes et tous les poste réguliers seront affichés et attribués sur la base de l'ancienneté.
- (6) La Société affichera les abolitions de postes, les postes permanents vacants, les nouvelles affectations et les postes vacants connus à la date et à l'heure convenues sur une base hebdomadaire.
- (7) Les demandes pour le changement hebdomadaire des équipes devront être reçues entre 12 h le jeudi et 12 h le vendredi précédant le changement, à moins d'un commun accord contraire.
- (8) Les ajustements aux équipes et aux tableaux de remplacement seront déterminés par la Société locale et les dirigeants syndicaux chaque semaine à l'heure convenue.
- (9) Les changements hebdomadaires finals des équipes seront affichés chaque semaine à l'heure convenue. Toute modification subséquente sera traitée par la direction locale et le président local ou tel que convenu d'un commun accord.
- (10) Les employés aviseront le CMC de leur désir de changement au moyen d'un système hebdomadaire de demande.
- (11) L'administration de la convention sera faite localement et tout litige non résolu peut être porté devant le président général et le directeur général.
- (12) Avant l'application d'un accord, lorsque jugée nécessaire, la formation requise pour les employés sera traitée par consentement mutuel. La Société sera responsable des frais encourus par le représentant syndical local pour diriger la formation ou assister à des rencontres en vue de parvenir à une entente sur les termes d'un accord et l'implantation dudit accord.

Lettre re : Appel des employés; utilisation de taxi

Le 22 novembre 1985

Monsieur G. Wynne
Président général
Fraternité des ingénieurs
de locomotives
1396, rue Sainte-Catherine ouest
Bureau 216
Montréal, Québec
H3G 1P9

Monsieur L.F. Berini
Président général
Fraternité des ingénieurs
de locomotives
Suite 203
7403 MacLeod Trail S.W.
Calgary, Alberta
T2H 0L8

Messieurs,

La présente se rapporte aux discussions qui ont eu lieu au cours des négociations sur les demandes de la Compagnie et du Syndicat au sujet des appels.

Le Syndicat soutient que l'on devrait permettre aux employés de prendre des dispositions par écrit avec les autorités compétentes de la Compagnie pour que dans les cas où l'on ne peut joindre l'employé par téléphone pour un appel au travail, une compagnie de taxis soit appelée et qu'un taxi se rende sur le lieu d'appel de l'employé. Dans de telles circonstances, des dispositions seraient prises par l'employé et la compagnie de taxis afin que l'appel soit aux frais de l'employé.

Cette lettre confirme donc que de tels arrangements locaux peuvent être faits et qu'au cas où la Compagnie ne pourrait pas joindre un employé par téléphone pour un appel au travail, elle communiquera avec la compagnie de taxis désignée par l'employé au domicile duquel la compagnie de taxis transmettra l'appel. Selon le cas, l'employé ou la compagnie de taxis avertira la Compagnie de la situation de l'appel. Les frais relatifs au taxi seront à la charge de l'employé.

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Relations syndicales
Pour le chef,

(Signature) B.P. Scott

c.c. : MM. G.A. Swanson
E.S. Cavanaugh
L.A. Hill

ARTICLE 26 – APPROVISIONNEMENT EN CARBURANT, SABLE ET EAU

- 26.01** Les locomotives sont approvisionnées en carburant, sable et eau par les employés d'ateliers mécaniques en poste dans les gares. Les fournitures sont placées dans les locomotives aux points où l'on dispose d'employés de la mécanique.
- 26.02** Dans les gares de départ de trains ou de groupes de traction où travaillent des employés d'ateliers mécaniques, la cabine des locomotives équipées pour servir d'unité de tête et qui seront utilisées comme telles avant d'atteindre le prochain point d'entretien courant important est nettoyée et entretenue.
- 26.03** Là où du personnel de la mécanique est disponible, les locomotives doivent être expédiées propres et approvisionnées en carburant, eau, sable et eau potable. Les cabines doivent être étanches et confortables; les équipes de train sont tenues de les garder propres et ordonnées entre les points d'entretien courant.
- 26.04** Bien qu'il appartienne aux employés itinérants de garder propre la cabine de la locomotive entre les points d'entretien courant, des employés d'atelier nettoieront la cabine de la locomotive de tête des trains directs aux endroits suivants :
- Trains vers l'Est : Coquitlam, Calgary, Moose Jaw (pour les trains en provenance de la subdivision de Taber), Winnipeg, Chapleau et Saskatoon.
 - Trains vers l'Ouest : Chapleau, Winnipeg, Moose Jaw (pour les trains en provenance des subdivisions de Weyburn et de Lanigan), Calgary et Saskatoon.
 - Trains vers le sud : Golden
 - Trains vers le nord : Golden

ARTICLE 27 - REPOS

- 27.01** Les employés sont autorisés à prendre jusqu'à 24 heures de repos à leur gare d'affectation et jusqu'à huit heures de repos aux gares de détachement. Ils doivent s'inscrire en repos au moment de l'inscription en fin de service. Les employés ne sont pas tenus de quitter la gare tant qu'ils n'ont pas pris le repos inscrit.
- 27.02** Si la prise d'un repos de 24 heures à la gare d'affectation entraîne une pénurie de personnel et une perturbation de l'exploitation, ou si une application abusive de la présente disposition pose problème, le directeur général et le président général chercheront à régler la question.
- 27.03** Seul juge de son état de fatigue, l'employé peut s'inscrire en repos après dix heures de service, ou onze heures quand l'équipe compte au moins deux agents de train en plus du chef de train.
- 27.04** L'employé qui souhaite se reposer en cours de route doit le faire savoir au contrôleur de la circulation ferroviaire ou à un autre employé désigné de la Compagnie dans les cinq heures suivant la prise de son service. Il doit préciser le nombre d'heures de repos voulues; ailleurs que dans les gares d'affectation, huit heures constituent le maximum autorisé, sauf dans des cas extrêmes.
- 27.05** En cas de besoin, on peut prendre des dispositions pour qu'une équipe réduite ou une équipe réduite au chef de train termine son tour de service dans les dix heures; il pourra alors être nécessaire d'interrompre le travail en cours de route, de modifier les croisements et de garer le

train rapidement.²⁴ En pareil cas, le CCF informe tous les autres employés qui interviennent dans la circulation du train, comme le personnel de triage à la gare d'arrivée, les autres CCF, etc. Si, malgré les dispositions prises, l'équipe réduite ne peut terminer son tour de service dans les dix heures, les membres de l'équipe peuvent s'inscrire en repos après dix heures de service.

La disposition qui précède sera appliquée comme suit :

- (1) Les employés qui souhaitent se reposer doivent donner un avis en ce sens dans les cinq heures suivant la prise de service. Le nombre d'heures de repos désirées commence à compter après dix heures. Dans de tels cas, la Compagnie a l'obligation existante de faire en sorte que les employés soient arrivés à la gare d'arrivée ou d'affectation et libérés du service dans les dix heures.
- (2) Les employés qui atteignent la gare d'arrivée et sont libérés du service en moins de dix heures ne sont pas liés par l'avis de repos donné précédemment. Ils auront alors la possibilité de s'inscrire en repos.
- (3) Les employés qui passent plus de dix heures en service sont liés par le nombre d'heures de repos demandées. Les autres exigences réglementaires demeurent en vigueur.
- (4) Les employés qui ne donnent pas l'avis de repos dans les cinq premières heures peuvent être tenus de travailler pendant un maximum de douze heures. Ils auront la possibilité de s'inscrire en repos à la gare d'arrivée.

27.06 Lorsqu'un membre d'une équipe signifie son intention de s'inscrire en repos, la Compagnie fait le nécessaire pour qu'il soit libéré du service dans les dix heures. La Compagnie peut, à son gré, exiger la relève d'un seul employé ou de toute l'équipe; elle peut donc demander que les employés s'inscrivent en repos avant l'expiration des dix heures de service ou que l'équipe soit relevée avant l'accomplissement de dix heures de service, ou de onze heures, s'il y a lieu.

27.07 Lorsqu'un employé s'inscrit en repos en cours de route, il est conduit, dans chaque cas, à sa gare d'arrivée ou d'affectation à bord d'un des véhicules de la Compagnie, de son train ou d'un autre train, sauf dans les cas prévus au paragraphe 27.08. Pour les besoins du présent paragraphe, un point intermédiaire en service de train de travaux, comme on le décrit au paragraphe 9.11, est considéré comme une gare d'arrivée.

27.08 Lorsque l'inscription en repos en cours de route devient nécessaire en raison de conditions qui échappent à l'action de la Compagnie, comme des voies impraticables, la Compagnie prend des dispositions en vue de l'hébergement et de la restauration au point de repos. Si cela est impossible, les employés sont transportés au lieu d'hébergement et de restauration le plus proche. La période de repos commence alors à l'arrivée au point en question. À la fin de la période de repos, les employés sont ramenés haut-le-pied à leur gare d'arrivée ou d'affectation s'ils ne peuvent achever leur tour de service à bord de leur train ou d'un autre train immobilisé au point de garage de leur train.

27.09 Le temps de repos est retranché du temps consacré au parcours continu.

27.10 Les employés qui s'inscrivent en repos en cours de route doivent d'abord libérer la voie pour les trains qui autrement seraient immobilisés. En temps normal, cette opération ne devrait pas contraindre les employés à travailler au-delà de l'heure de début du repos.

²⁴ Voir Lettre re : Temps de repos, ci-joint à la fin du présent article 27.

- 27.11** Les employés qui ont demandé à s'inscrire en repos et qui travaillent toujours à bord de leur train après dix heures sans être encore arrivés à l'aiguillage extrême de voie principale (AEVP) ou à l'endroit désigné de la gare d'arrivée reçoivent la prime de 80 \$ mentionnée au paragraphe 27.12. Pour les besoins du présent paragraphe, une équipe est considérée comme en service jusqu'à ce que le déplacement haut-le-pied commence. Le déplacement haut-le-pied commence quand l'équipe est physiquement dans le véhicule utilisé ou, quand le déplacement haut-le-pied se fait par train, quand une équipe de relève prend les commandes du train.
- 27.12** Des employés qui n'ont pas demandé de repos conformément au paragraphe 27.04 peuvent, au gré de la Compagnie, être tenus d'effectuer un maximum de douze heures de travail pour achever leur tour de service. En pareil cas, l'équipe qui accomplit plus de dix heures avant d'atteindre l'AEVP ou l'endroit désigné de la gare d'arrivée a droit à une prime de 80 \$ en sus de la rémunération du tour de service.
- 27.13** La prime mentionnée aux paragraphes 27.11 et 27.12 est versée pour des parcours simples, combinés ou de navette en service non assigné dans des territoires où des millages fixes ont été établis. Moyennant accord entre le président général et le directeur général, les paragraphes en question s'appliquent à des parcours en service assigné ou dans un autre territoire. Ils s'appliquent aussi aux ententes portant sur le train direct de Sparwood, le train direct de Revelstoke/Golden, et le service de Roadrailers. La prime n'est pas versée en service de navette combiné.
- 27.14** L'équipe qui arrive à l'AEVP ou à l'endroit désigné avant la fin de la période de dix heures et qui achève ses dix heures à l'intérieur de la gare n'est pas tenue d'effectuer des manoeuvres. La Compagnie fait alors en sorte qu'on accélère la mise en triage du train. Lorsque d'autres équipes sont en service et peuvent prêter main-forte, ce sont elles qui mettent le train en triage.
- 27.15** Aux fins d'application de ce qui suit, les employés en service de ligne assigné peuvent s'inscrire en repos à la fin de leur tour de service s'ils en ont besoin. Sauf dispositions contraires des présentes, les employés ne peuvent demander une période de repos qui les empêcherait d'être disponibles pour entreprendre leur tour de service suivant. La présente clause ne s'appliquera que dans les cas où l'employé est et sera capable de respecter les règlements portant sur la durée du travail et où il aura eu neuf heures de repos consécutives entre la fin de son tour de service précédent et le début de son tour de service suivant. Le présent paragraphe pourra être révisé si les règlements gouvernementaux actuels sont modifiés.
- (1) Les employés en service assigné qui accomplissent des affectations de cinq jours par semaine ne peuvent demander une période de repos qui les mène au-delà de leur heure prévue de prise de service durant la semaine de travail normale.
 - (2) Les employés en service assigné qui accomplissent des affectations de six jours par semaine peuvent demander une période de repos qui les mène au-delà de leur heure prévue de prise de service une fois durant la semaine de travail normale.
 - (3) Les employés en service assigné qui accomplissent des affectations de sept jours par semaine peuvent demander une période de repos qui les mène au-delà de leur heure prévue de prise de service deux fois durant la semaine de travail normale.
 - (4) Lorsque des périodes de repos mènent les employés au-delà de l'heure de début de leur tour de service du jour suivant et les empêchent d'être disponibles ce jour-là, le minimum garanti est réduit en conséquence.

27.16 Applicable aux États-Unis seulement

- (1) Les ingénieurs ne doivent être immobilisés que si le parcours ne semble pas pouvoir être assuré en entier dans les délais réglementaires et, même là, pas à plus de deux heures de l'expiration du délai prévu par la loi fédérale américaine (Federal Law) ou les lois de l'État en cause (State Law), selon le cas.
- (2) Si des ingénieurs sont immobilisés sans que les délais mentionnés au paragraphe précédent soient respectés, ils ne sont pas jugés immobilisés aux termes de la loi, et leurs services sont rémunérés conformément aux présentes.
- (3) Les ingénieurs qui sont immobilisés entre deux gares, aux termes de la loi, sont de nouveau jugés en service et sont rémunérés dès l'expiration du repos minimal exigé par la loi pris par n'importe quel membre de l'équipe, à condition que la période la plus longue réclamée par un membre de l'équipe, c'est-à-dire huit ou dix heures, s'applique à toute l'équipe.

Exemple : L'équipe de train est immobilisée après dix heures par un ingénieur qui a accompli douze heures de service. Elle doit prendre dix heures de repos. La rémunération de l'équipe de train commence après huit heures et celle de l'équipe de locomotive après dix heures.

Remarque : Question -- Si une partie de l'équipe a été de service suffisamment longtemps pour pouvoir être immobilisée aux termes de la loi et que les autres membres de l'équipe n'ont pas été de service suffisamment longtemps, tous les membres de l'équipe seront-ils payés comme prévu, indépendamment de ces règles?

Réponse : Oui - Le comité des directeurs généraux (General Managers' Committee) a rendu cette décision le 19 avril 1908 à Chicago, lors du premier règlement de la question.

- (4) Un parcours continu comprend le mouvement d'un train, en parcours simple ou en navette, du point de départ jusqu'à destination, lorsque le train doit s'immobiliser. S'il y a changement de destination pendant la période de repos de l'ingénieur, ce dernier effectue un nouveau parcours à la reprise du service.
- (5) Les ingénieurs immobilisés aux termes de la loi sont rémunérés au temps continu ou au millage de leur horaire, du point de départ jusqu'au point d'immobilisation. Lorsqu'ils reprennent leur service sur un parcours continu, ils sont rémunérés du point d'immobilisation jusqu'à la gare d'arrivée de la façon suivante :
50 milles de rémunération pour un maximum de 50 milles ou quatre heures; 100 milles de rémunération pour 50 à 100 milles ou quatre à huit heures; au-delà de 100 milles ou de huit heures, selon les taux prévus. Aux termes du présent article, les ingénieurs sont tenus d'effectuer un arrêt dans les gares et de respecter leur tour de service, sauf si la convention comporte des dispositions contraires à cet effet.
- (6) Les ingénieurs qui sont immobilisés pour se reposer aux termes de la loi et qui sont ensuite transportés haut-le-pied ou en remorquage jusqu'à la gare, avec ou sans locomotive ou fourgon de queue, sont rémunérés aux conditions prévues au paragraphe (5) ci-dessus, comme s'ils avaient conduit le train jusqu'à cette gare.
- (7) Les ingénieurs immobilisés aux termes de la loi ne sont pas tenus de surveiller ou de s'occuper des locomotives, ni d'effectuer d'autres travaux durant la période d'immobilisation.

Lettre re : Temps de repos

Le 13 novembre 2004

Monsieur T.G. Hucker
Vice-président et représentant législatif national
Conférence ferroviaire de Teamsters Canada
150, rue Metcalfe
Bureau 1401
Ottawa, Ontario
K2P 1P1

Monsieur,

La présente concerne les inquiétudes que vous avez soulevées durant les négociations à savoir, permettre aux équipes de rentrer au et quitter le travail en moins de 10 heures, lorsqu'elles ont fait part de leur désir de prendre un temps de repos.

Afin de discuter de ce problème, il a été convenu qu'aux installations où l'abus a été identifié par le président général, le président général concerné, le directeur général – exploitation de terrain et le directeur général – NMC se rencontreraient dans les 30 jours afin de résoudre ce problème.

Il a aussi été convenu que dans les 12 mois suivant la ratification, la Société établira des métriques afin de mesurer la conformité aux disposition « entrée-libération » sur une base de terminal par terminal. Ces métriques seront mis à la disposition des présidents généraux sur demande.

Veillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Transport
Vice-président adjoint,

J.M. Franczak

Approbation :

T.G. Hucker
Vice-président et représentant législatif national
Conférence ferroviaire de Teamsters Canada

ARTICLE 28 - REPAS

28.01 Archivé – ancien premier paragraphe.

28.02 Les trains ne seront pas retardés et l'exploitation ne sera pas perturbée uniquement par suite de l'arrêt des trains pour permettre au personnel de manger.

28.03 Les équipes se présenteront au travail convenablement préparées pour leur poste de travail, en admettant que l'occasion de prendre un repas dépendra de l'exploitation.

28.04 Lorsque les équipes sont retardées en gare de départ, peu importe le motif, et que, par conséquent, elles sont de service plus de quatre heures, elles pourront se procurer des aliments à condition que des installations de restauration soient à leur disposition et qu'elles ne prennent pas plus de 40 minutes. Si l'on prévoit qu'elles seront retardées quatre heures ou plus, un membre du personnel de supervision pourra leur donner l'occasion de se procurer des aliments, après deux heures de travail. Si un moyen de transport est nécessaire, la Compagnie doit prendre les mesures qui s'imposent.

Les équipes qui se sont procuré des aliments ou qui ont décliné cette offre, faite conformément aux indications du paragraphe précédent, n'ont pas l'autorisation de retenir le train en gare pour prendre un repas, même après quatre heures de travail. On leur demande de conduire leur train jusqu'à la gare d'arrivée sans se procurer d'aliments en cours de route. Les dispositions du présent paragraphe ne sont pas applicables une fois que le train a été formé et qu'il est parti vers la gare d'arrivée, même s'il se trouve encore dans la gare de départ.

28.05 Les équipes qui sont retardées 40 minutes ou plus en cours de route à cause des conditions d'exploitation, comme une obstruction de la voie, des travaux d'entretien de la voie et des croisements, en sont informées et ont l'occasion de se procurer des aliments, à condition que des installations de restauration soient disponibles immédiatement et qu'aucun autre retard n'en résulte.

Le but du présent paragraphe est de permettre de satisfaire les besoins légitimes des employés qui doivent avoir la possibilité de se procurer des aliments supplémentaires. Cependant, il faut aussi reconnaître la nécessité de s'occuper promptement du trafic.

ARTICLE 29 – ÉTAT DES LOCOMOTIVES

29.01 La cabine de locomotive doit être confortable et le personnel d'atelier doit assurer la propreté des vitres et de l'intérieur.

29.02 Les locomotives qui arrivent recouvertes de neige et de glace doivent être examinées par le personnel d'atelier lorsqu'elles ont été inscrites.

29.03 Les locomotives neuves ou reconstruites par le constructeur doivent être dotées d'installations sanitaires et de refroidisseurs d'eau.

29.04 Il sera créé un comité des cabines composé de représentants du CFTC et de représentants de la Mécanique, du Transport et des Relations industrielles. Les membres du comité discuteront de questions d'intérêt mutuel concernant l'aménagement, la maintenance et l'utilisation des cabines de locomotives.²⁵

²⁵ Voir Lettre re : Comité des cabines de locomotiveCab du 16 novembre 1992 et du 13 novembre 2004, ci-joint à la fin du présent article 29.

Lettre relative au Comité des cabines de locomotive, le 16 novembre 1992

Montréal, le 16 novembre 1992

Monsieur T.G. Hucker
Président général
Fraternité des ingénieurs
de locomotives
Bureau 270
11012 MacLeod Trail South
Calgary, Alberta
T2J 6A5

Monsieur G.N. Wynne
Président général
Fraternité des ingénieurs
de locomotives
C.P. 181
Smiths Falls, Ontario
K7A 4T1

Messieurs

La présente a trait à la demande 9.6 de la FIL concernant un Comité des cabines de locomotive.

Nous confirmons qu'il existe un Comité des cabines de locomotive qui a pour mandat de permettre aux membres des équipes de train (par l'entremise de leurs représentants de la FIL) de discuter de questions d'intérêt mutuel concernant l'aménagement, l'entretien et l'utilisation des cabines de locomotive.

Le Comité des cabines se compose d'un représentant de la FIL, un pour la région de l'Est et un pour la région de l'Ouest, et de représentants de la Compagnie venant des Services de la mécanique, du transport et des relations syndicales.

Les représentants syndicaux agissent au nom de leur organisation et informent leurs membres des questions à l'étude et des décisions prises.

Le Syndicat et la Compagnie ont l'intention de maintenir le Comité des cabines dont les membres se réuniront au besoin.

Veillez agréer nos salutations les meilleures.

(signé) Frank Peters
Chef, relations syndicales

Lettre re : Comité des cabines de locomotive, le 13 novembre 2004

Le 13 novembre 2004

Monsieur T.G. Hucker
Vice-président et représentant législatif national
Conférence ferroviaire de Teamsters Canada
150, rue Metcalfe
Bureau 1401
Ottawa, Ontario
K2P 1P1

Monsieur,

La présente concerne les inquiétudes que vous avez soulevées durant les négociations par rapport à un comité-des cabines.

À cet égard, le Comité des cabines de locomotive existant a été confirmé et, tant le syndicat que la Société ont l'intention de poursuivre avec celui-ci. Le Comité se rencontrera au besoin seulement, mais au moins une fois par année, sauf s'il en a été convenu autrement.

Veillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Relations industrielles
Vice-président adjoint,

M.G. DeGirolamo

Approbation :

T.G. Hucker
Vice-président et représentant législatif national
Conférence ferroviaire de Teamsters Canada

ARTICLE 30 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

- 30.01** Les ingénieurs en service de pool travaillent selon la règle du tour de roulement, sauf dispositions contraires.
- 30.02** Les ingénieurs du tableau de réserve travaillent selon la règle du tour de roulement, sauf dispositions contraires.
- 30.03** Quand on aurait pu éviter que son tour de service soit omis, l'ingénieur en cause a droit à l'équivalent de 50 milles pour le poste de travail manqué.²⁶
- 30.04** Les ingénieurs affectés à un parcours régulier de 100 milles ou plus, à un parcours régulier court une fois leur journée terminée ou en service de triage, ne sont plus considérés de service, depuis le moment où ils sont libérés jusqu'à celui où ils sont tenus d'effectuer un parcours ou un poste régulier.
- 30.05** Les ingénieurs ne peuvent être appelés à se déplacer hors de leur subdivision d'affectation, sauf en cas d'urgence. Lorsqu'ils sont tenus de le faire, ils ne peuvent travailler dans plus d'une subdivision et ils doivent revenir rapidement à la leur, à moins qu'il y ait un nombre insuffisant d'ingénieurs à la gare à laquelle ils doivent se rendre.
- 30.06** Lorsqu'un ingénieur en service de pool doit effectuer un déplacement haut-le-pied à la demande de la Compagnie et voyager dans un train dont doit s'occuper un ingénieur en service non assigné, le premier ingénieur sortant est appelé en déplacement haut-le-pied et conserve son tour de départ à la gare où il doit se rendre.
- 30.07** On doit mettre un moyen de transport à la disposition de l'ingénieur en attente en gare de détachement et l'autoriser à rentrer chez lui aussi souvent que possible, si les exigences du service le permettent.
- 30.08** L'ingénieur appelé en service de secours a droit à des repas et à l'hébergement dans la voiture-logement de secours.
- 30.09 Ingénieurs-instructeurs**
- (1) De temps à autre, selon les besoins, la Compagnie désigne un ingénieur de locomotive comme ingénieur-instructeur. Elle peut le relever de ses fonctions d'instructeur n'importe quand. Lorsqu'un ingénieur ne désire pas remplir de telles fonctions, l'ingénieur ou son représentant peut demander à la Compagnie d'étudier son cas, s'il y a suffisamment d'ingénieurs-instructeurs disponibles. Tout en accomplissant son service habituel, l'ingénieur-instructeur donne des instructions sur place et enseigne aux stagiaires les fonctions et les responsabilités des ingénieurs dans les conditions de travail réelles.
- La Compagnie et le Conseil s'entendent pour élaborer un cours pratique dans le but d'aider les ingénieurs-instructeurs à parfaire leur technique d'enseignement. Les employés qui assisteront à ce cours pratique seront rémunérés selon le paragraphe 5.10(1).
- (2) La Compagnie prescrit les méthodes de formation que doit suivre l'ingénieur-instructeur.
- (3) Un ingénieur stagiaire prend en main une locomotive sous la direction de l'ingénieur-instructeur. Lorsqu'un stagiaire assure la conduite d'une locomotive ou d'un train, l'instructeur n'est pas tenu responsable en cas de dommages aux mâchoires d'attelage ou aux barres de traction, ou de manoeuvres brutales; toutefois, il doit veiller à l'observation du règlement d'exploitation, des instructions spéciales et autres règlements.

²⁶ Voir Lettre : Tours de service omis et tour de service à la gare de détachement ci-joint à la fin du présent article 30.

- (4) Les ingénieurs-instructeurs sont tenus de remplir des fiches d'appréciation sur les stagiaires, selon les directives de la Compagnie. L'incompétence, le manque de jugement ou tout autre trait ou comportement préjudiciables doivent y être notés. C'est au chef de ligne ou à tout autre autorité compétente désignée par la Compagnie de conférer au stagiaire le titre d'ingénieur de locomotive qualifié.
- (5) Outre son salaire normal pour son poste de travail, l'ingénieur touche, quand il fait office d'instructeur pendant son poste, la somme précisée au paragraphe 1.09. Aux fins d'application du présent paragraphe, un employé muté est considéré comme stagiaire jusqu'à ce que lui soit conféré le titre d'ingénieur qualifié. Lorsque la Compagnie décerne le titre d'ingénieur qualifié à un stagiaire, la somme précisée dans les présentes n'est pas versée, mais les ingénieurs continuent de l'autoriser à s'occuper de la locomotive dont il est en charge, sous réserve des dispositions du paragraphe (3).
- (6) Les présentes n'empêchent en rien la Compagnie d'employer un chef, Ligne ou tout autre autorité compétente qu'elle désigne pour accompagner un stagiaire et le former. Dans ces circonstances, si l'ingénieur s'occupant du train est un ingénieur-instructeur, il a droit à la rémunération prévue au paragraphe (5).
- (7) Les dispositions du présent paragraphe (7) s'appliquent à l'ingénieur-instructeur tenu de former un ingénieur de locomotive qualifié du groupe des agents de train et de triage qui peut, à l'occasion, être appelé à effectuer un parcours de recyclage à titre d'ingénieur de locomotive en service de ligne. L'ingénieur-instructeur touche alors l'indemnité prévue au paragraphe 1.09.

Là où des pentes accentuées ou encore le nombre et la nature délicate des manoeuvres donnent lieu à des besoins en formation uniques, on donnera au stagiaire de la formation individuelle bien ciblée avant que ce dernier ne passe les examens de qualification. La direction locale et les représentants syndicaux établiront les besoins en formation uniques, gare par gare.

Un ingénieur stagiaire n'a ni la permission ni l'obligation de travailler comme ingénieur tant qu'il n'a pas la qualification.

30.10 Parcours de familiarisation

- (1) À moins d'y avoir déjà eu droit, les employés qui, parce qu'on les y oblige, sont mutés d'une gare à l'autre ou du service de triage au service de ligne ou vice versa auront une période de familiarisation adéquate et rémunérée par la Société. Les employés qui ne travaillent pas pour une période consécutive de 12 mois ou plus auront droit aussi à une période de familiarisation, telle que définie ci-dessous.
- (2) Les employés obligés de passer d'une gare à une autre ou qui sont tenus de se consacrer à une période de familiarisation parce qu'ils n'ont pas travaillé pendant une période de 12 mois ou plus seront rémunérés pour les tours de service de familiarisation en fonction du nombre de tours réellement effectués et au taux de salaire du métier sur lequel porte la familiarisation, par exemple, chef de train, contremaître de triage, ingénieur de locomotive, etc. Cependant, ils n'ont pas droit aux primes applicables au service à équipe réduite au chef de train quand ils travaillent au sein d'une telle équipe, ni aux primes de postes quand ils travaillent au sein des équipes de triage ni aux autres paiements forfaitaires auxquelles leur équipe peut avoir droit pour ce tour de service.
- (3) Les employés qui exercent leurs droits d'ancienneté pour changer d'endroit ou de service et qui doivent se familiariser avec leur nouveau territoire touchent, durant la familiarisation, le minimum quotidien pour les tours réellement effectués, au taux de salaire du métier sur lequel porte la familiarisation, par exemple, chef de train, contremaître de triage, ingénieur de locomotive, etc.

- (4) Les représentants patronaux et syndicaux au niveau local se rencontreront pour déterminer le nombre indiqué de tours de service (parcours et affectations de triage) aux fins de la familiarisation dans chaque gare. C'est le cadre local qui prend la décision finale.
- (5) Quoiqu'il en soit, à moins d'avoir déjà eu une période de familiarisation, les employés qui, de leur plein gré ou parce qu'on les y oblige, sont mutés d'une gare à l'autre devront effectuer au moins un parcours en service assigné ou en service non assigné, dans la catégorie de service où ils sont susceptibles d'être appelés souvent. Pour ce parcours, ils sont rémunérés conformément aux paragraphes (2) et (3) ci-dessus.
- (6) Si un employé se juge capable de travailler en toute sécurité dans le nouveau territoire sans faire le nombre de tours de service déterminé conformément au paragraphe (4) qui précède, il peut demander à se faire qualifier par un cadre de la Compagnie. Les parcours de qualification seront rémunérés en fonction du nombre de tours réellement effectués et aux taux de salaire et conditions applicables. Si l'employé ne se qualifie pas, il est tenu de faire le nombre de tours de service déterminé conformément au paragraphe (4) qui précède et est rémunéré en vertu des paragraphes (2) et (3) qui précèdent.
- (7) Les employés en service qui se consacrent à la familiarisation d'un autre employé a droit à une indemnité de formation, telle que prévue au paragraphe 1.09.

Lettre re : Tours de service omis

le 13 novembre 2004

Monsieur D. Able
Président général – Ingénieurs Ouest
Conférence ferroviaire de Teamsters Canada
8989 MacLeod Tr S, Bureau 309
Calgary, Alberta
T2H 0M2

Monsieur D. Finnson
Président-général – Agents de train Ouest
Conférence ferroviaire de Teamsters Canada
8989 MacLeod Tr S, Bureau 309
Calgary, Alberta
T2H 0M2

Monsieur R. Hewit
Président général – Ingénieurs Est
Conférence ferroviaire de Teamsters Canada
173, rue Simcoe N.
Oshawa, Ontario
L1G 4S8

Monsieur D. Généreux
Président général – Agents de train Est
Conférence ferroviaire de Teamsters Canada
55, rue Annonciation
Oka, Québec
J0N 1E0

Messieurs,

La présente concerne les inquiétudes que vous avez soulevées durant les négociations par rapport aux tours de service omis.

Il a été convenu que les représentants locaux et la direction locale aux installations où on a identifié les problèmes relatifs aux tours de service omis se rencontreraient afin de discuter de ce sujet.

Advenant que les parties locales échouent à solutionner ce problème, le président général et le directeur général respectifs se rencontreront dans les trente jours afin de le régler. Ce délai peut être prolongé moyennant commun accord.

Veuillez agréer, Messieurs, mes salutations distinguées.

Relations industrielles
Vice-président adjoint

M.G. DeGirolamo

Approbation :

Monsieur D. Able
Président général – Ingénieurs Ouest

Monsieur D. Finnson
Président-général – Agents de train Ouest

Monsieur R. Hewit
Président général – Ingénieurs Est

Monsieur D. Généreux
Président général – Agents de train Est

Lettre : Tour de service à la gare de détachement

le 21 march 2003

Monsieur L.O. Schillaci
Président général
Conseil canadien des syndicats opérationnels
de chemins de fer
Bureau 500, 706 - 7th Avenue S.W.
Calgary, Alberta
T2P 0Z1

Monsieur D.C. Curtis
Président général
Conseil canadien des syndicats opérationnels
de chemins de fer
Bureau 309, 8989 Macleod Trail South
Calgary, Alberta
T2H 0M2

Monsieur D.A. Warren
Président général
Conseil canadien des syndicats opérationnels
de chemins de fer
Bureau 32, 695 Markham Road
Scarborough, Ontario
M1H 2A5

Monsieur R.S. McKenna
Président général
Conseil canadien des syndicats opérationnels
de chemins de fer
Bureau 309, 8989 Macleod Trail South
Calgary, Alberta
T2H 0M2

Objet : Tour de service à la gare de détachement

Messieurs,

La présente a trait à nos discussions de cette semaine concernant des réclamations de tours de service à la gare de détachement.

Plus précisément, il a été question d'un employé qui a travaillé dans un service aller-simple vers sa gare de détachement, et qui est maintenant dans un foyer, au repos, indisponible pour reprendre son service. Entre-temps, un autre employé dans un service aller-simple prends un "off and on" (travaille par intermittence) durant cette période intérimaire.

Par exemple, l'employé dans le foyer a terminé sa période de repos à 4 h, ayant été appelé pour 5 h 30. L'employé appelé arrive à la gare de détachement à 5 h et en ressort à 5 h 15.

Puisqu'en principe, l'employé appelé a droit à un appel standard à sa gare de détachement, les parties ont convenu que, dans les circonstances précitées, les employés du foyer ont droit à l'appel et, par conséquent, sont rémunérés pour un tour de service.

Si la présente reflète adéquatement la teneur de nos discussions, veuillez nous le signifier en apposant votre signature au bas de cette lettre.

Veillez agréer, Messieurs, nos salutations les meilleures.

C.D. Carroll
Directeur, Relations de travail
Je suis d'accord

M. Franczak
Chef de service, Transport

L.O. Schillaci
Président du conseil d'administration (TUT Région
de l'Ouest)

Monsieur D.C. Curtis
Président général (FIL région de l'Ouest)

Monsieur D.A. Warren
Président général du conseil d'administration (TUT
région de l'Est)

Monsieur R.S. McKenna
Président général (FIL région de l'Est)

ARTICLE 31 – RÉGIME DE PRÉVOYANCE

31.01 Indemnité hebdomadaire et assurance-vie

Les avantages sociaux seront offerts conformément aux conditions précisées dans l'accord sur le régime d'invalidité et d'assurance-vie du 29 novembre 1988 créant le Régime de prévoyance des agents de train et du personnel des locomotives, et tel que modifié par la suite :

Remarque : L'accord du 29 novembre 1988 précitée n'est pas reproduit aux présentes.

(1) Assurance-vie collective

- (a) Le couverture d'assurance-vie collective pour les employés dont la date d'entrée en service rémunéré à la Société remonte aux dates mentionnées ci-dessous et qui répondent aux critères d'admissibilité du régime de prévoyance sera portée à :
- À partir du 1^{er} février 2005 35 000,00 \$
 - À partir du 1^{er} janvier 2005 36 000,00 \$
- (b) À partir du premier du mois suivant la ratification, l'indemnité versée en cas de décès accidentel relié au travail sera de 100 000,00 \$. Les augmentations citées en (a) ci-dessus s'appliquent aux autres dispositions du régime d'invalidité et de mort accidentelle.
- (c) La disposition de double indemnité en cas de décès accidentel couvrira aussi les cas de paraplégie, d'hémiplégie et/ou de quadriplégie. Les dispositions actuelles du régime d'IMA demeurent les mêmes.
- (d) À partir du 1^{er} janvier 2000, un programme d'assurance-vie optionnel payé par l'employé sera établi, lequel permettra audit employé de contracter une assurance-vie pouvant atteindre un maximum de 250 000,00 \$ en unités de 10 000,00 \$. Le conjoint pourra aussi acheter de l'assurance-vie en unités de 10 000,00 \$ jusqu'à un maximum de 150 000,00 \$. Les avantages incluront une dispense de paiement des primes durant une période d'invalidité. Les individus couverts doivent fournir une preuve d'assurabilité, telle que déterminée par le transporteur. Les indemnités prendront fin lorsque la personne partira à la retraite ou atteindra l'âge de 65 ans, la plus rapprochée des deux.

(2) Indemnités hebdomadaires (prestation de maladie)

Les demandes d'indemnités hebdomadaires (prestations de maladie) pour les réclamations soumises le ou après les dates d'entrée en vigueur suivantes sont acquittées comme suit :

SALAIRE HEBDOMADAIRE DE BASE	PRESTATIONS DE MALADIE
Moins de 120,01 \$	80 \$ ou 75 % du salaire hebdomadaire de base, selon le montant le moins élevé.
Plus de 120,01 \$	
À partir du 1 ^{er} février 2005	70 % du salaire hebdomadaire de base, jusqu'à concurrence de 570\$.
À partir du 1 ^{er} janvier 2006	70 % du salaire hebdomadaire de base, jusqu'à concurrence de 580\$.

Si le demandeur reçoit déjà des prestations de maladie de l'assurance-emploi, celles-ci sont complétées afin qu'il reçoive une somme égale aux indemnités hebdomadaires (prestations de maladie) auxquelles il a droit

Remarque : Les prestations complémentaires découlant de ce qui précède sont soumises à l'approbation de la Commission de l'emploi et de l'immigration du Canada.

À partir du 1^{er} février 2005, les chirurgies d'un jour sont couvertes à partir du premier jour d'invalidité.

À partir du 1^{er} février 2005, les indemnités hebdomadaires cesseront à partir de la date de la mise à pied, sous réserve que l'employé a été avisé par écrit de sa mise à pied avant le début de sa maladie ou de son accident. Si l'employé est toujours en congé d'invalidité au moment où il est rappelé, le paiement des indemnités est rétabli.

31.02 Assurance-vie à la retraite

L'employé âgé de 55 ans ou plus qui compte au moins dix ans de service cumulatif rémunéré reçoit, à son départ en retraite après le 1^{er} janvier 1991, un certificat d'assurance-vie de 5 000 \$ dont le coût entier est assumé par la Société.

L'employé âgé de 55 ans ou plus qui compte au moins dix ans de service cumulatif rémunéré reçoit, à son départ en retraite après le 1^{er} janvier 2005, un certificat d'assurance-vie de 7 000 \$ dont le coût entier est assumé par la Société.

31.03 Régime de soins dentaires

L'Entente sur les soins dentaires du 10 décembre 1985, dans sa version modifiée, est modifiée de la façon suivante en ce qui concerne les employés régis par la présente convention collective :

Remarque : Le texte de l'entente précitée ne figure pas aux présentes.

- (1) Pour tout traitement effectué le ou après le premier du mois suivant la ratification, les frais couverts correspondent aux tarifs en vigueur le jour du traitement en question dans le guide 2005 de l'Association des chirurgiens-dentistes de la province où le traitement est dispensé.
- (2) Pour tout traitement effectué le ou après le 1^{er} janvier 2006, les frais couverts correspondent aux tarifs en vigueur le jour du traitement en question dans le guide 2006 de l'association des chirurgiens-dentistes de la province où le traitement est dispensé.
- (3) Pour la province de l'Alberta, le guide précité est le Guide des représentants de l'Alberta et celui-ci est mis à la disposition des membres de la CFTC, tel que publié annuellement par la Société.
- (4) À partir du 1^{er} janvier 2006, les frais de détartrage seront limités à huit unités par année civile par assuré et ses personnes à charge.
- (5) À partir du 1^{er} janvier 2000, la fréquence des examens passera de une fois tous les six mois à une fois tous les neuf mois pour les adultes de plus de 18 ans.
- (6) À partir du 1^{er} janvier 2000, les frais couverts comprendront la résine pour scellement des puits et fissures chez les enfants de moins de 18 ans.
- (7) À partir du 1^{er} janvier 2000, le montant maximum annuel passera à 1°100\$. À partir du 1^{er} janvier 2001, le montant maximum annuel passera à 1°200\$. À partir du 1^{er} janvier 2002, le montant maximum annuel passera à 1 300 \$.

31.04 Régime d'assurance-maladie complémentaire et de soins de la vue

- (1) Le régime d'assurance-maladie complémentaire et de soins de la vue est le régime établi en vertu de l'Entente sur le régime d'assurance-maladie complémentaire et de soins de la vue du 10 décembre 1985, dans sa version révisée, modifiée ou remplacée par une entente dont les parties aux présentes sont signataires.

Remarque : Le texte de l'entente précitée ne figure pas aux présentes.

- (2) (a) Les traitements paramédicaux comprendront les services d'omnipraticiens, d'ostéopraticiens, de chiropraticiens, de podiatres, de naturopathes, d'acupuncteurs et de podologues diplômés ainsi que des infirmières de l'Ordre de Victoria. Le montant maximum annuel pour chacune des disciplines est de 500 \$.
- (b) À partir du 1^{er} janvier 2000, le montant maximum des frais remboursables pour les soins de la vue passera de 175 \$ à 200 \$ par période de 18 mois pour les personnes de moins de 18 ans et par période de 24 mois pour les personnes de plus de 18 ans.
- (c) L'assurance-maladie applicable à l'extérieur du Canada comprendra un volet Service d'assistance en cas d'urgence; il s'agira d'un numéro 1-800 qu'on pourra appeler pour obtenir un paiement garanti en vertu du régime pour les traitements d'urgence reçus en dehors du Canada.
- (3) À partir du 1^{er} février 2005, modifier le régime de manière à déterminer le montant remboursable d'un médicament par rapport au prix du médicament générique équivalent, lorsque celui-ci est moins dispendieux que le médicament de marque déposée. Un médicament générique est défini comme identique ou équivalent quant au dosage, à la force, au mode d'administration, à la qualité, aux caractéristiques d'efficacité et à l'utilisation prévue à un médicament correspondant de marque déposée.

Remarque : Les médicaments de marque déposée sont couverts lorsque aucun médicament générique n'est disponible.

- (4) À partir du 1^{er} février 2005, spécifier que les frais d'un appareil de contrôle pour test sanguin, seringues standards, aiguilles et instruments de diagnostique du sida ou autre matériel requis pour le traitement du diabète seront couverts, y compris les fournitures pour pompes à insuline. (Les frais pour les coton-tiges, l'alcool à friction, les injecteurs sans aiguille, les pompes à insuline et matériel semblable ne sont pas couverts).

31.05 Régime d'assurance-maladie complémentaire de base à la retraite

Pour les employés qui prennent leur retraite le ou après le 1^{er} novembre 1985, un régime d'assurance-maladie complémentaire de base sera établi, entièrement payé par la Société. Les conjoints survivants des employés précités, au sens du règlement du régime de retraite, bénéficient également de ce régime.

À la date de ratification, un nouveau compte gestion-santé sera institué. Les employés qui prennent leur retraite dans les deux ans suivant le 1^{er} janvier 2005 pourront choisir entre le présent régime précité ou le CGS. Les dispositions du CGS ne sont pas reproduites aux présentes, mais elles seront mises à la disposition des employés. Les parties s'engagent à continuer les discussions quant à la conception du CGS durant la période fermée de la convention.

31.06 Régime de prestations d'incapacité de longue durée

Un régime de prestations d'incapacité de longue durée payé par les employés sera implanté par le CFTC et administré par la Compagnie. Le travail administratif comprendra la retenue des primes sur les salaires et leur envoi à l'assureur. Les primes et tous les coûts se rapportant au régime seront à la charge des membres du CFTC.

31.07 Régime de retraite

Les dispositions du Régime de retraite des Chemins de fer du Canadien Pacifique (le Régime) ne sont pas reproduites en totalité dans la présente convention. Les dispositions du Régime ne font pas partie intégrante de la convention collective et tout changement au régime doit être soumis à l'approbation du Comité des pensions et du Conseil d'administration.

Les renseignements qui suivent sont fournis aux lecteurs par souci de commodité :

- À partir du 1^{er} janvier 2005, les prestations de retraite pour les employés qui sont représentés par le syndicat sera majorée à 7,19 % du salaire jusqu'à concurrence de la MMGODPtel qu'établi de temps à autre par l'Agence du revenu du Canada, et à 7,48 % pour la partie du salaire supérieure à la MMGODP.
- À partir du 1^{er} janvier 2005, les prestations de retraite seront majorées pour les employés qui sont représentés par le syndicat à 1,7 % du salaire maximal des membres jusqu'à concurrence de la moyenne des maximums des gains annuels ouvrant droit à pension (MMGODPle tout incluant la MMGODP et 2 % des prestations maximales supérieures à la MMGODP.
- Les membres du régime représentés par la CFTC doivent obtenir le consentement de la Société s'ils veulent prendre leur retraite avant l'âge de 65 ans. Par ailleurs, tout membre qui a le droit de prendre sa retraite en vertu des règles du régime et qui ne reçoit pas l'assentiment de la Société pour ce faire (un tel refus doit être confirmé par le vice-président, ressources humaines/rerelations industrielles) recevra un montant égal au montant le plus élevé de la moyenne de ses cinq années de service les mieux rémunérées, avec un minimum de 70 000,00 \$, payable au début de chaque période de douze mois pour laquelle ce consentement est différé.
- Un employé qui prend une retraite anticipée doit avoir épuisé tous ses congés annuels avant que ne débute sa retraite. Un changement apporté par la Compagnie à la date du début de la retraite pour cause de congés annuels non épuisés ne constitue pas un refus de consentement.
- Lorsqu'un employé satisfait aux exigences quant à l'âge et au nombre d'années de service lui permettant de prendre une retraite anticipée sans pénalité, les dispositions de consentement du régime ne s'appliquent pas si ledit employé est licencié.
- Lorsqu'un membre du régime a travaillé dans différents services et/ou organisations syndicales au sein des Chemins de fer du Canadien Pacifique, les années de service donnant droit à pension et les droits du membre sont déterminés au moyen « du tableau des déplacements ».
- Pour de plus amples renseignements au sujet du Régime de retraite du Canadien Pacifique, veuillez joindre les services d'aide aux retraités au 1 888 511-7557 ou à Calgary au (403) 319-3035.

ARTICLE 32 – MALADIE

32.01 L'ingénieur qui est malade doit le signaler au Centre de gestion des équipes. Lorsqu'il se présente

32.02 L'ingénieur qui est envoyé d'une gare pour relever un autre ingénieur doit s'inscrire à la gare à son retour.

32.03 Les ingénieurs qui tombent malades peuvent téléphoner au Centre de gestion des équipes; il est toutefois entendu qu'ils doivent s'assurer de parler à un répartiteur d'équipes. Si l'on abuse de ce privilège, il sera supprimé.

ARTICLE 33 – DISPOSITIONS RELATIVE AU MILLAGE

33.01 Archivé – ancien paragraphe (a).

33.02 Archivé – ancien paragraphe (b).

33.03 Les ingénieurs retirés du service aux termes du présent article sont réintégrés en tant qu'ingénieurs par ordre d'ancienneté, dès qu'il s'avère que les ingénieurs en service assigné à bord de trains voyageurs ou en service de trains voyageurs facultatifs peuvent gagner l'équivalent de 4 800 milles par mois; dans le cas des ingénieurs en service assigné, en service de pool ou d'un autre service régulier rémunéré aux taux du service marchandises, l'équivalent de 3 800 milles par mois ou, dans le cas des ingénieurs en service de trains facultatifs inscrits au tableau de réserve, l'équivalent de 3 800 milles par mois. Les ingénieurs des services précités sont tenus de chômer de leur propre chef quand ils ont accompli au cours d'un mois le millage stipulé dans le présent paragraphe pour la catégorie de service dans laquelle ils travaillent.

33.04 Pour assurer le contrôle du service voyageurs ou d'un autre service assigné, il faut affecter suffisamment d'ingénieurs pour maintenir le millage ou son équivalent dans les limites de 4 000 et 4 800 milles pour le service voyageurs.

Pour le contrôle du service marchandises, aucune réduction n'aura lieu tant que les ingénieurs en service de pool – marchandises ou inscrits au tableau de réserve du service de ligne font en moyenne l'équivalent de 3 500 milles par mois et que, pour le contrôle du service de pool – marchandises et du tableau de réserve du service de ligne, on affecte suffisamment d'ingénieurs pour maintenir le millage ou son équivalent dans les limites de 3 500 et 3 800 milles par mois.²⁷

Si, dans un service, des affectations supplémentaires réduisent le salaire au-dessous de ces limites, on effectue un contrôle en demandant aux ingénieurs de chômer de leur propre chef lorsque l'équivalent du millage maximal de leur catégorie de service est atteint. Les ingénieurs en service combiné sont autorisés à toucher l'équivalent de 3 800 milles par mois aux taux du service marchandises.

33.05 Archivé – ancien paragraphe (e).

33.06 Si aucun ingénieur en service de pool n'est disponible pour pourvoir les postes en service de pool ni aucun ingénieur inscrit au tableau de réserve pour pourvoir les postes nécessaires, l'ingénieur qualifié disponible le plus ancien qui ne travaille pas à ce titre est employé, à moins d'indications contraires.

33.07 Archivé – ancien paragraphe (g).

33.08 Si au cours d'un mois de travail un ingénieur accumule à son crédit un millage ou un nombre de jours qui dépasse le maximum prévu, l'excédent est ajouté aux milles et aux jours du mois suivant. Cette mesure ne s'applique pas toutefois aux ingénieurs qui doivent dépasser le maximum de milles ou de jours à cause d'une pénurie de personnel.

L'ingénieur qui ne respecte pas les dispositions du paragraphe 33.10(2) ci-dessous ou n'inscrit pas son millage de la façon prévue et qui dépasse ainsi le maximum prévu perd, pendant la période suivante, s'il n'est pas en congé annuel, l'équivalent du double du nombre de milles excédentaires.

La sanction susmentionnée n'est pas imposée à un ingénieur qui a déjà atteint le millage maximal, mais qui le dépasse parce qu'il a été appelé pour une urgence, ni à l'ingénieur qui atteint et dépasse le millage maximal pendant le même parcours. Dans ce cas, n'est reporté à la période suivante que le nombre réel de milles excédentaires.

²⁷ Voir Lettre : Contrôle du service de pool, ci-joint à la fin du présent article 33.

33.09 Tous les milles au-delà du maximum sont accordés aux ingénieurs inscrits au tableau de réserve; il est toutefois entendu que les milles en sus des parcours en service assigné peuvent servir à compléter des parcours assignés dont le millage est inférieur au minimum.

33.10 (1) Le cadre de la Compagnie et le président de section locale des ingénieurs, ou son représentant, s'occupent d'assurer le contrôle du millage et les périodes de vérification.

(2) Archivé – ancien paragraphe (j)(2).

(3) Les ingénieurs en service assigné à des points extérieurs doivent avertir le Centre de gestion des équipes (CGE) au moment où ils ont accompli leur millage maximal.

Le CGE affecte alors un ingénieur de réserve dès que possible, conformément au paragraphe 33.09 ci-dessus.

(4) L'ingénieur qui ne se conforme pas à ces règlements et qui n'inscrit pas le nombre de milles parcourus ou qui n'avise pas le CGE à cet égard n'est pas rappelé avant de l'avoir fait, à moins qu'aucun autre ingénieur ne soit disponible.

| **33.1033.11** Archivé – ancien paragraphe (k).

← Formatted: Bullets and Numbering

| **33.1133.12** Sauf dans les cas prévus au paragraphe 5.02(4), la Compagnie ne doit pas engager de frais supplémentaires pour les déplacements haut-le-pied ou autres résultant de l'application du présent article.

← Formatted: Bullets and Numbering

| **33.1233.13** Supprimé. Le libellé de l'ancien paragraphe (m) a été intégré au paragraphe 33.04.

← Formatted: Bullets and Numbering

| **33.1333.14** Tous les milles parcourus en service régulier ainsi qu'en déplacement haut-le-pied et service régulier combinés pour lesquels les ingénieurs de locomotive ont été rémunérés entrent dans le calcul de leur millage. Tous les milles accordés pour les circonstances ci-après entrent aussi dans ce calcul :

← Formatted: Bullets and Numbering

- Déplacement haut-le-pied
- Fonctions de juré
- Congé de deuil
- Comparution en cour
- Service spécial
- Annulation tardive d'une affectation
- Annulation d'une affectation après que la locomotive a quitté la voie d'atelier
- Garde des locomotives
- Présence aux cours de manoeuvre de trains ou de Locotrol (rémunération pour perte de salaire)
- Présence aux réunions du Comité de sécurité (rémunération pour perte de salaire)

| **33.1433.15** Les milles accumulés conformément aux paragraphes 3.02 (deuxième paragraphe), 3.08 (premier paragraphe) et 3.08 (quatrième paragraphe) n'entrent pas dans le calcul du millage de l'ingénieur ni dans l'établissement du tableau de service.

← Formatted: Bullets and Numbering

Lettre : Contrôle du service de pool

MONTRÉAL, le 17 mai 1988

Monsieur G. Wynne
Président général
Fraternité des ingénieurs
de locomotives
R.R. #3
Smiths Falls, Ontario
K7A 4S4

Monsieur T.G. Hucker
Président général
Fraternité des ingénieurs
de locomotives
Bureau 270
11012 MacLeod Trail S.
Calgary, Alberta
T2J 6A5

Messieurs,

La présente a trait à la revendication n° 18 de la Compagnie au sujet du contrôle du service de pool.

Bien que vous n'ayez pas consenti à supprimer les limites de millage figurant à l'article 33 (ancien article 29), vous avez reconnu qu'il était peu pratique de les respecter rigoureusement dans les pools comptant relativement peu d'ingénieurs. Cette formule ne permet pas que l'on rajuste le nombre d'ingénieurs en service de pool pour éviter que le millage maximal ne soit largement dépassé.

Nous avons convenu par conséquent que pour le contrôle de ces petits pools, les autorités compétentes locales de la Compagnie et du Syndicat veilleraient conjointement à ce que le millage moyen de chaque navette ne dépasse pas largement le millage maximal, mais que le millage minimal soit respecté. Il pourra alors s'avérer nécessaire d'augmenter ou de réduire le nombre d'ingénieurs en service de pool, ce que les limites de millage ne justifieraient pas autrement. Si les autorités locales ne peuvent s'entendre, le cas doit être soumis au président général et au directeur général qui l'étudieront avant qu'on procède au rajustement. Nous avons aussi convenu qu'on porterait attention à des trafics extraordinaires qui pourraient exiger des rajustements à court terme du nombre d'ingénieurs dans les pools, particulièrement dans les plus petits.

Si vous êtes d'accord avec ce qui précède, veuillez signer à l'endroit prévu.

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Relations syndicales
Chef,

(Signature) L.A. Clarke

Approbation :

(Signature) Thomas G. Hucker
Président général

(Signature) Garry Wynne
Président général

ARTICLE 34 – CHANGEMENTS IMPORTANTS DANS LES CONDITIONS DE TRAVAIL

- 34.01** Avant d'effectuer des suppressions d'arrêts de relève, des déplacements de gares d'affectation principales ou des changements importants dans les conditions de travail qui pourraient défavoriser les ingénieurs et qui sont dus uniquement à l'initiative de la Compagnie, celle-ci doit :
- (1) en aviser le président général le plus longtemps possible à l'avance en fournissant tous les détails sur les changements en question et des renseignements appropriés sur les effets envisagés pour les employés touchés. L'avis doit être donné au moins :
 - (a) trois mois à l'avance s'il s'agit de changements dans les conditions de travail autres que ceux énoncés au paragraphe (b) ci-après;
 - (b) six mois à l'avance lorsqu'il s'agit de supprimer des arrêts de relève à une gare d'affectation ou de déplacer une gare d'affectation principale.
 - (2) négocier avec le syndicat des mesures autres que les indemnités précisées au paragraphe 34.11 du présent article afin de minimiser les effets défavorables des changements proposés pour les ingénieurs de locomotive. Ces mesures peuvent, par exemple, se rapporter au recyclage et comprendre toutes celles qui s'avèrent appropriées dans les circonstances.
- 34.02** Les négociations dont il est question au paragraphe 34.01 (2) s'effectuent entre le directeur général et le président général et commencent dans les 20 jours suivant la date de l'avis prévu au paragraphe 34.01(1). Si elles n'aboutissent pas à un commun accord dans les 30 jours civils suivants s'il s'agit du paragraphe 34.01(1)(a) ou dans les 60 jours civils s'il s'agit du paragraphe 34.01(1)(b), la question ou les questions encore en litige peuvent être soumises par l'une ou l'autre des parties à un arbitre unique dont la décision est sans appel et exécutoire. La demande d'arbitrage doit être faite par écrit par l'une des parties à l'autre. Si les parties ne peuvent s'entendre sur le choix de l'arbitre dans les sept jours qui suivent la demande d'arbitrage, elles peuvent faire appel, séparément ou conjointement, au ministre du Travail pour qu'il désigne un arbitre.
- Les parties en cause préparent un exposé conjoint des points en litige et le soumettent à l'arbitre dans les sept jours suivant sa nomination s'il s'agit du paragraphe 34.01(1)(a) ou dans les 14 jours s'il s'agit du paragraphe 34.01(1)(b). L'arbitre entend le différend dans les 30 jours suivant sa nomination et rend sa décision par écrit, en la justifiant, dans les 30 jours qui suivent la fin de l'audition. À l'audition, l'argumentation peut être présentée oralement ou par écrit devant l'arbitre et chaque partie peut convoquer les témoins qu'elle juge nécessaires.
- 34.03** Les délais prescrits au paragraphe 34.02 peuvent être prorogés d'un commun accord.
- 34.04** La décision de l'arbitre se limite à la question ou aux questions dont il est saisi ainsi qu'aux mesures à prendre pour atténuer les effets nettement défavorables du changement proposé sur les employés touchés.
- 34.05** La Compagnie et le syndicat acquittent leurs dépenses respectives engagées dans la soumission du cas à l'arbitre, mais les frais généraux ou communs, y compris la rémunération de l'arbitre, sont assumés à parts égales.
- 34.06** Les changements prévus au paragraphe 34.01 ne peuvent être apportés avant que les négociations et l'arbitrage, s'il y a lieu, ne soient terminés.
- 34.07** Les changements proposés par la Compagnie qui peuvent faire l'objet de négociations ou d'arbitrage en vertu du présent article ne comprennent pas ceux qui résultent de l'application normale de la convention collective ni ceux qui peuvent être dus au ralentissement de l'activité économique, aux fluctuations du trafic, aux réaffectations, ni aux autres changements ordinairement inhérents à la nature du travail des ingénieurs de locomotive.

34.08 La suppression d'arrêts de relève, le déplacement de gares d'affectation principales et les locomotives inoccupées fournissant un effort de traction et se trouvant n'importe où dans le train, mais fonctionnant séparément et indépendamment des commandes de l'ingénieur, relèvent de l'application du présent article. Tout grief portant sur l'applicabilité du présent article à d'autres changements importants dans les conditions de travail est soumis directement au directeur général dans les 60 jours qui suivent la date de l'incident à l'origine du grief.²⁸

34.09 Toute indemnité négociée en vertu des dispositions du présent article est déduite, en partie ou en totalité dans chaque cas, de toute somme que l'ingénieur de locomotive pourrait retirer d'une caisse, d'un régime ou d'une indemnité établis aux mêmes fins.

34.10 Le présent article a pour but d'aider les employés touchés par des changements d'ordre technologique à s'adapter aux conséquences de ces changements. Les *articles 52, 54, et 55 de la Partie V du Code canadien du travail* n'appliquent pas.

Les dispositions du présent article ont également pour but d'énoncer des méthodes à l'aide desquelles les questions relatives à la cessation d'emploi d'employés représentés aux présentes peuvent être négociées et réglées définitivement; les *articles 214 à 216 du Code canadien du travail* ne s'appliquent pas.

34.11 Frais de déménagement

(1) Les indemnités énumérées ci-dessous sont accordées à l'employé qui y a droit et elles ne s'appliquent à cet employé qu'une seule fois par déménagement.

(2) Conditions

Le droit des employés aux indemnités de déménagement est négocié pourvu que, dans chaque cas, les conditions fondamentales suivantes soient remplies. L'employé doit :

- (a) compter 24 mois de service cumulatif rémunéré (pour compter un mois de service cumulatif rémunéré, il doit, aux fins d'application de cette disposition, avoir travaillé ou avoir été disponible pour le travail le mois en question : 30 jours (en service de ligne) 21 jours (en service de triage) ou fraction importante de cette période);
- (b) occuper un logement non meublé pour avoir droit aux indemnités prévues aux paragraphes 34.11(3)(b), (f), et (g) du présent paragraphe 34.11;
- (c) démontrer qu'il lui est difficile de voyager tous les jours de son lieu de résidence à son nouveau lieu de travail et vice-versa.

(3) Indemnités de déménagement

- (a) Paiement des frais de déménagement porte à porte, des effets mobiliers et de la voiture de l'employé qui y a droit, y compris les frais d'emballage, de déballage, d'assurance et d'entreposage pendant un maximum de un mois; le mode de transport doit être choisi par la Compagnie.
- (b) Indemnité pouvant aller jusqu'à 715 \$ pour les frais accessoires occasionnés par le déménagement.
- (c) Frais raisonnables de transport de l'ancien domicile au nouveau, en train ou, si l'employé y est autorisé, en autocar, ou dans sa voiture particulière, plus un maximum de 180 \$ pour un employé sans personne à charge et une somme supplémentaire de 75 \$ pour chaque personne à charge, pour les repas et les frais de logement temporaire. Des reçus sont exigés pour le remboursement du transport en train et en autocar.

²⁸ lettre : Parcours interdivisions annexée à la fin de l'article 34.

- (d) S'il y est autorisé, l'employé peut conduire sa voiture particulière jusqu'à son nouveau lieu de résidence et recevoir l'indemnité prévue au paragraphe 5.02(4).
- (e) Un congé maximal d'une semaine (sept jours civils consécutifs) pour trouver un logement et y déménager. L'indemnité équivaut au salaire d'une journée normale de travail pour chacun de ces jours, jusqu'à concurrence de cinq jours, au taux applicable à la catégorie de service à laquelle l'employé est normalement affecté.
- (f) (i) Remboursement de la perte subie par l'employé sur la vente de la maison privée qui lui servait de résidence permanente, pourvu que la Compagnie ait priorité d'achat²⁹. La perte subie est déterminée par la différence entre la valeur calculée conformément à l'annexe A, plus les frais immobiliers et juridiques, et le montant établi comme prix de vente dans l'acte de vente.
- (ii) L'annexe A du présent article décrit la méthode à suivre pour calculer la perte éventuelle sur la vente d'une maison.
- (iii) L'employé admissible qui désire vendre sa maison et toucher l'indemnité qui pourrait lui revenir en vertu du présent paragraphe (6) doit en aviser l'autorité compétente de la Compagnie dans les douze mois suivant la date du premier changement.
- Aucun employé ne peut réclamer cette indemnité en vertu du présent paragraphe (6) si la maison n'est pas mise en vente dans les 60 jours suivant la date d'évaluation définitive et si elle ne demeure pas en vente par la suite. Toute demande de remboursement en vertu du paragraphe (6) doit être soumise dans les douze mois suivant l'évaluation définitive.
- Dans des circonstances particulières, les cadres et dirigeants syndicaux locaux examinent le cas en compagnie de l'employé et peuvent, quand cela est justifié, prolonger le délai de douze mois susmentionné.
- (iv) Frais de déménagement d'une maison mobile sur roues où l'employé habite en permanence. Le choix du déménageur et le coût du déménagement de cette maison doivent être approuvés au préalable par la Compagnie; le coût ne doit pas dépasser 5 500 \$. Des reçus sont exigés.
- (g) Si l'employé qui a droit au remboursement de ses frais de déménagement ne désire pas faire transporter ses effets mobiliers à son nouveau lieu de travail, il peut opter pour une indemnité mensuelle de 180 \$, qui lui sera versée pendant une période maximale de douze mois à partir de la date de sa mutation à son nouveau lieu de travail. Si l'employé décide de changer de lieu de travail pendant ces douze mois, il continue de recevoir l'indemnité mensuelle précitée, sous réserve de la limite susmentionnée de douze mois.
- L'employé qui décide au cours de ces douze mois de déménager ses effets mobiliers n'a droit au remboursement de ses frais de déménagement aux termes du présent paragraphe que pour un seul déménagement et, dans ce cas, le versement de l'indemnité mensuelle précitée cesse à la date de son déménagement.
- (h) Au lieu des avantages prévus au paragraphe (6), un maximum de trois mois de loyer est remboursé à l'employé pour les frais de résiliation de son bail et les frais juridiques, si l'employé a loué un logement qu'il occupe en permanence; cette indemnité n'est pas versée lorsque le bail a été signé sans l'assentiment de la Compagnie, après l'avis de mutation. Cet assentiment ne doit pas être refusé sans motif valable. Quand la loi exige un dédit de plus de trois mois de loyer pour mettre fin au bail, la Compagnie paie la somme supplémentaire requise, à condition que l'employé lui ait demandé son assentiment au préalable.

²⁹ Voir Lettre re : Demande de remboursement des pertes subies de la vente de la maison, ci-joint à la fin du présent article 34.

ANNEXE "A" - MÉTHODE D'ÉVALUATION

L'employé touché qui désire vendre sa maison aux termes du paragraphe 34.11(3)(f) du présent article, dont fait partie la présente annexe, doit procéder comme suit :

- (a) Lorsqu'il informe l'autorité compétente de la Compagnie de son intention de vendre sa maison, l'employé doit lui fournir tous les renseignements pertinents énumérés dans l'imprimé ci-joint, y compris sa propre évaluation de la juste valeur marchande de sa maison.
- (b) La juste valeur marchande de la maison doit être déterminée assez longtemps avant la date de la mutation pour éviter toute possibilité de fluctuation.
- (c) Dans les 15 jours ouvrables suivant la date de réception de l'avis dans lequel l'employé fait part de son intention de présenter une demande de remboursement, l'autorité compétente de la Compagnie doit indiquer à l'intéressé si la valeur marchande qu'il suggère est jugée acceptable. Si c'est le cas, c'est ce prix qui est retenu comme juste valeur marchande aux termes de la clause 34.11(3)(f)(i) du présent article.
- (d) Si l'autorité compétente de la Compagnie n'est pas convaincue que le prix demandé par l'employé correspond à la juste valeur marchande, elle-même, l'employé intéressé et, si ce dernier le désire, le représentant du Syndicat doivent se réunir pour résoudre le problème; la réunion doit se tenir dans les sept jours qui suivent la réponse donnée à l'employé conformément au paragraphe (c) de la présente annexe.
- (e) Si les parties ne s'entendent pas dans les cinq jours qui suivent la fin de l'entretien, il faut recourir à un évaluateur indépendant qui doit fournir une évaluation impartiale dans le plus court délai. Le prix établi par l'évaluateur est retenu comme juste valeur marchande aux termes du présent article et il est exécutoire pour les parties en cause.
- (f) L'employé et l'autorité compétente de la Compagnie doivent chercher à s'entendre sur le choix de l'évaluateur indépendant mentionné au paragraphe (e); sinon, le ministre du Travail est prié d'en désigner un.
- (g) La vente de la maison ne doit pas être confiée à l'évaluateur nommé conformément aux dispositions de l'annexe A, ni à un de ses employés, collègues ou associés.
- (h) Les frais et les honoraires de l'évaluateur désigné en vertu des paragraphes (e) et (f) sont assumés par la Compagnie.

RENSEIGNEMENTS SUR LA MAISON À VENDRE

Nom du propriétaire			
Adresse			
	numéro	rue	Ville/village
Genre de maison	cottage	bungalow	maison à mi-étages
Année de la construction:	nombre de pièces:	nombre de salles de bains:	
Genre de construction (briques, placage, stuc, planches à clins)			
Sous-sol fini	Oui	Non	
Mode de chauffage: (mazout, charbon, gaz, électricité)			
Garage	Oui	Non	
Superficie du terrain:			
Juste valeur marchande \$			
Autres renseignements:			
Date:			
Signature:			

Letter : Indemnités de déménagement

DATE : MONTRÉAL, le 22 novembre 1985

DE : J.T. Sparrow

À : Messieurs G.A. Swanson
E.S. Cavanaugh
L.A. Hill

Messieurs,

La présente a trait aux indemnités de déménagement prévues au paragraphe 34.11 (ancien paragraphe (k)) de l'article « Changements importants dans les conditions de travail » de la convention collective de la Fraternité des ingénieurs de locomotives et plus particulièrement aux méthodes de traitement des demandes de remboursement des pertes subies par les employés lors de la vente de leur maison en vertu du sous-alinéa 6) de ce paragraphe.

Après l'évaluation définitive de la juste valeur marchande de la maison, l'employé a le droit de vendre sa maison et de demander le remboursement de toute perte subie, conformément aux dispositions du sous-alinéa 6). Par conséquent, si l'employé reçoit une offre d'achat et qu'il en informe sur-le-champ la Compagnie, cette dernière doit décider si elle exerce ou non son option d'achat de la maison avant la date d'expiration de l'offre qui peut être de deux ou trois jours.

Veillez vous assurer que tous les cadres qui s'occupent des demandes de remboursement connaissent les méthodes à suivre.

Veillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Relations syndicales
Pour le chef,

(Signature) R.J. Pelland

c.c. : MM. G. Wynne
L.F. Berini

Lettre : Parcours interdivisions

Montréal, le 16 novembre 1992

Monsieur G. Wynne
Président général
Fraternité des ingénieurs
de locomotives
R.R. #3
Smiths Falls, Ontario
K7A 4S4

Monsieur T.G. Hucker
Président général
Fraternité des ingénieurs
de locomotives
Bureau 270
11012 MacLeod Trail S.
Calgary, Alberta
T2J 6A5

Messieurs,

Au cours de la dernière ronde de négociation, la Compagnie a demandé qu'on ajoute un nouvel article dans les conventions collectives portant sur l'établissement de parcours interdivisions.

Bien que la Compagnie et le Syndicat s'entendent sur le fait que les parcours interdivisions peuvent être établis en vertu des dispositions de la Règle sur les changements importants contenue aux conventions collectives respectives, la Compagnie a demandé d'inclure une disposition qui lui permettrait d'établir de tels parcours, moyennant un préavis de 90 jours et dans des conditions prédéterminées.

Vous n'avez pas accédé à la demande de la Compagnie préférant que les parcours interdivisions continuent d'être établis en vertu de la Règle sur les changements importants.

Veillez agréer, Messieurs, nos salutations les meilleures.

(Signature) Frank Peters
Directeur, relations industrielles

Approbation :

(Signature) Thomas G. Hucker
Président général

(Signature) Garry Wynne
Président général

c.c. MM. M. G. Mudie
D. B. Campbell
F. J. Green
C. E. Minto
K. Jansens

ARTICLE 35 – RÈGLEMENTS LOCAUX

35.01 Les règlements de division ou de district nécessaires pour satisfaire aux exigences locales et compatibles avec les dispositions de la présente convention peuvent être négociés par la Compagnie et le représentant accrédité du syndicat des ingénieurs de locomotives et mis en vigueur, sous réserve, dans chaque cas, de l'approbation du directeur général et du président général.

ARTICLE 36 – RÈGLEMENT DÉFINITIF DES LITIGES SANS ARRÊT DE TRAVAIL

36.01 Tous les différends qui opposent les parties signataires des présentes quant à l'interprétation ou à la violation de la présente convention et qui ne peuvent être réglés d'un commun accord, doivent être soumis au Bureau d'arbitrage & de médiation des chemins de fer du en vue d'en obtenir le règlement définitif sans arrêt de travail.

ARTICLE 37 – TRADUCTION ET IMPRESSION DE LA CONVENTION COLLECTIVE

37.01 Dans les 45 jours suivant la signature du Protocole d'accord, la Société fournira à la CFTC une copie papier et une copie électronique d'un projet de convention dans les deux langues officielles. La CFTC procédera à la révision et à des changements dans les 30 jours suivant la réception. Une fois la réponse reçue, les parties se rencontreront dans les 30 jours afin de finaliser les changements. Dans les 15 jours suivant la finalisation des changements, la convention sera envoyée à l'impression. La Société est responsable de l'impression et s'engage à en assumer le coût.

37.02 En cas de conflit au sujet d'une différence de sens entre la version française et la version anglaise de la convention, la version anglaise prévaut.

ARTICLE 38 – EXPLOITATION À ÉQUIPE RÉDUITE AU CHEF DE TRAIN (CDT)

38.01 La décision de mettre ou non en oeuvre l'exploitation à équipe réduite au chef de train au sein d'une subdivision relève de la Compagnie; si elle choisit de le faire, elle doit signifier un préavis de 30 jours au Syndicat.

38.02 Possibilités d'attrition

- (1) Des possibilités d'attrition, énoncées aux paragraphes 38.03, 38.04 et 38.05 sont offertes, au gré de la Compagnie, aux ingénieurs admissibles dans toutes les gares d'affectation principales pour faciliter à la mise en oeuvre de l'exploitation intégrale à équipe réduite au CdT.
- (2) Dans les 60 jours suivant la date de signature d'un protocole d'accord, un bulletin invitant les ingénieurs à se prévaloir de ces possibilités d'attrition est publié selon les besoins dans chaque gare et il expire 30 jours après sa publication.
- (3) Ces possibilités sont accordées aux employés en fonction de leur ancienneté comme ingénieur.

- (4) L'ingénieur dont la demande est acceptée doit se conformer aux conditions se rattachant à la possibilité dès que possible après l'acceptation.
- (5) Lorsque ces possibilités d'attrition ont été accordées conformément au paragraphe (3), les ingénieurs admissibles peuvent demander n'importe quand à se prévaloir d'une telle possibilité; la demande est approuvée sous réserve des impératifs du service. L'ingénieur dont la demande est acceptée doit se conformer aux conditions se rattachant à la possibilité dès que possible après l'acceptation.

Remarque : Les employés qui demandent à être mutés à une gare de leur district d'ancienneté où il y a un surplus d'employés protégés ne peuvent profiter des possibilités d'attrition offertes à cette gare dans le contexte de l'exploitation à équipe réduite au CdT pendant les six mois qui suivent la date de leur mutation.

38.03 Prime de retraite

- (1) L'ingénieur occupant un poste visé par la présente convention collective et admissible à une retraite anticipée en vertu du régime de retraite de la Compagnie a le droit de prendre une retraite anticipée et de toucher jusqu'à 65 ans une prime mensuelle de retraite qui, une fois ajoutée à sa pension de la Compagnie, équivaudra à un pourcentage de ses gains annuels moyens de ses cinq années de travail les mieux rémunérées, aux termes du règlement du régime de retraite et conformément à la formule suivante :

Années de service au moment où l'employé choisit de prendre sa retraite	Pourcentage selon la définition ci-dessus
35 et plus	80%
34	78%
33	76%
32	74%
31	72%
30	70%
29	68%
28	66%
27	64%
26	62%
25	60%

- (2) Quand un ingénieur décide de se prévaloir des dispositions du paragraphe 38.03, la Compagnie maintient sans frais sa participation au régime d'assurance-vie collective et au régime d'assurance-maladie complémentaire et de soins de la vue jusqu'à l'âge normal de la retraite; à ce moment-là, l'ingénieur a droit à une assurance-vie dont le coût est entièrement assumé par la Compagnie et dont le capital correspond au montant prévu par la convention collective applicable alors en vigueur.
- (3) La prime de retraite cesse d'être versée si l'ingénieur décède avant 65 ans.
- (4) L'ingénieur qui a droit à la prime de retraite susmentionnée peut opter pour une somme forfaitaire égale à la valeur actualisée de ses primes mensuelles de retraite calculées selon un taux d'actualisation de 10% par année.
- (5) L'ingénieur qui se prévaut des avantages prévus au présent paragraphe 38.03 ne peut profiter des autres avantages prévus dans le présent article.

38.04 Prestations de raccordement

- (1) L'ingénieur qui sera admissible d'ici cinq ans à la retraite anticipée ou normale en vertu du régime de retraite de la Compagnie a droit aux prestations de raccordement prévues aux présentes.
- (2) L'ingénieur qui décide de se prévaloir des dispositions du paragraphe 38.04 est payé à la même fréquence que lorsqu'il était au service actif de la Compagnie, c'est-à-dire toutes les quinzaines. Les retenues au titre des cotisations à la caisse de retraite, de l'impôt sur le revenu, des cotisations syndicales, etc., continuent d'être opérées. Aux fins d'application du paragraphe 38.04, il est entendu que l'ingénieur n'est plus en service actif et qu'il n'a pas droit aux rajustements de salaire subséquents.
- (3) L'ingénieur régi par les dispositions du paragraphe 38.04 touche 65% du salaire hebdomadaire de base défini au paragraphe du présent paragraphe 38.04(9). Ce salaire entre dans les gains ouvrant droit à pension conformément au règlement du régime de retraite.
- (4) Au moment où il sera admissible à la retraite anticipée en vertu du régime de retraite de la Compagnie, l'ingénieur régi par les dispositions du présent paragraphe pourra également bénéficier de la prime de retraite prévue au paragraphe 38.03 du présent article.
- (5) Pendant la période de versement des prestations de raccordement, l'ingénieur régi par les dispositions du présent paragraphe continue d'accumuler des services validables et de cotiser à la caisse de retraite.
- (6) Quand un ingénieur décide de se prévaloir des dispositions du paragraphe 38.04, la Compagnie maintient sans frais sa participation au régime d'assurance-vie collective, au régime d'assurance-maladie complémentaire et de soins de la vue et au régime de soins dentaires jusqu'à ce qu'il soit admissible à une retraite anticipée; à ce moment-là, l'ingénieur a droit aux avantages énoncés au paragraphe 38.03(2).
- (7) L'ingénieur qui décide de se prévaloir des dispositions du paragraphe 38.04 présente au même moment à l'autorité compétente de la Compagnie une demande irrévocable de prestations de raccordement de retraite et de retraite anticipée ou normale, selon le cas. Sauf indications contraires du présent paragraphe, il ne peut alors plus profiter des autres avantages prévus dans le présent article.
- (8) Toutes les sommes prévues au paragraphe 38.04 cessent d'être versées au décès de l'ingénieur.
- (9) Aux fins d'application du présent paragraphe, le « salaire hebdomadaire de base » se définit comme suit :
 - (a) Pour un ingénieur qui occupe un poste permanent en service de triage, le salaire hebdomadaire de base correspond à cinq jours ou 40 heures de travail rémunéré au taux normal, à quoi s'ajoute, s'il y a lieu, la prime de poste.
 - (b) Pour un ingénieur en service de ligne, y compris l'ingénieur figurant au tableau de réserve, le salaire hebdomadaire de base correspond à un cinquante-deuxième de ses revenus totaux au cours des vingt-six périodes de paie complètes qui ont précédé.
 - (c) Pour l'établissement du salaire hebdomadaire de base en vertu du sous-alinéa (ii) ci-dessus, on soustrait des vingt-six périodes de paie toutes les périodes où l'ingénieur est absent pour sept jours consécutifs ou plus pour blessure réelle, maladie pour laquelle l'ingénieur a droit à des indemnités hebdomadaires de maladie, absence autorisée ou mise à pied, et on retranche des revenus totaux de l'ingénieur les gains qu'il a réalisés durant ces périodes. Le calcul du salaire hebdomadaire de base s'effectue alors en divisant le solde des revenus par le nombre de périodes de paie restantes.

38.05 Cessation d'emploi

- (1) Au gré de la Compagnie, l'ingénieur dont le point de départ de l'ancienneté comme ingénieur ou agent de train/agent de triage se situe entre le 7 mars 1979 et le 18 juin 1990 et qui remet officiellement sa démission à la Compagnie peut réclamer une indemnité de cessation d'emploi de 50 000 \$; l'ingénieur touche un montant supplémentaire de 15 000 \$ s'il démissionne dans les 60 jours suivant la date du bulletin annonçant les possibilités d'attrition.
- (2) Au gré de la Compagnie, l'ingénieur dont l'ancienneté comme ingénieur ou agent de train/agent de triage remonte au 7 mars 1979 ou à une date antérieure, qui n'est pas admissible à une prime de retraite et qui remet officiellement sa démission à la Compagnie peut réclamer une indemnité de cessation d'emploi de 70 000 \$; l'ingénieur touche un montant supplémentaire de 15 000 \$ s'il démissionne dans les 60 jours suivant la date du bulletin annonçant les possibilités d'attrition.
- (3) Quand l'ingénieur opte pour une indemnité de cessation d'emploi aux termes du paragraphe (1) ou (2) du présent paragraphe, la Compagnie maintient sans frais sa participation au régime d'assurance-vie collective et au régime d'assurance-maladie complémentaire et de soins de la vue pendant un an.
- (4) À la demande de l'ingénieur, des dispositions peuvent être prises pour que l'indemnité de cessation d'emploi lui soit payée en trois versements.

Remarque : Aux paragraphes 38.03, 38.04, et 38.05. Nonobstant toute disposition du paragraphe 38.02 à l'effet contraire, aucun employé se prévalant des dispositions des paragraphes 38.03, 38.04, et 38.05 des présentes ne touche une somme supérieure à la rémunération qu'il aurait reçue s'il était demeuré en service jusqu'à l'âge normal de la retraite prévu par le régime de retraite de Canadien Pacifique Limitée.

ARTICLE 39 – DÉTOURS INTRARÉSEAU

- 39.01 Le présent article a pour but de favoriser l'utilisation efficace du personnel et du matériel en éliminant le recours aux pilotes lorsqu'un déraillement, une obstruction de la voie ou des travaux en voie nécessitent qu'un train emprunte un autre itinéraire sur le réseau de la Compagnie. Il n'est pas censé s'appliquer aux détours ponctuels sur des lignes adjacentes pour d'autres raisons que celles énoncées ci-dessus.
- 39.02 Aux fins d'application du présent article, on convient que ces détours seront temporaires et auront une durée d'au plus un mois.
- 39.03 Les détours intraréseau ne visent pas des tronçons de voie de la Compagnie loués ou vendus à des exploitants internes. Le présent article ne doit pas servir à contourner l'article sur les changements importants dans les conditions de travail.
- 39.04 Quand la Compagnie désire établir des détours intraréseau, elle en donne le plus long préavis possible au CFTC en lui précisant les endroits ou corridors visés à l'intérieur du réseau du Chemin de fer Canadien Pacifique. Les employés qui conduisent des trains à ces endroits ou dans ces corridors auront droit à des parcours de familiarisation et de qualification pour pouvoir travailler à bord de trains devant emprunter un autre itinéraire.

- 39.05** Une fois les endroits et corridors déterminés, les représentants de la Compagnie et du syndicat dans le territoire en question se rencontrent pour dresser un plan d'exploitation faisant notamment état de ce qui suit :
- points entre lesquels des détours peuvent avoir lieu;
 - points d'immobilisation provisoires;
 - mesures d'hébergement des équipes;
 - dispositions concernant les déplacements haut-le-pied, s'il y a lieu;
 - méthodes d'appel;
 - nombre de parcours de familiarisation nécessaires à la qualification du personnel dans le territoire peu familier, le minimum étant de trois parcours aller-retour.
- 39.06** La formation permettant à un employé de conduire des trains dans un territoire peu familier sera dispensée par un cadre de la Compagnie ou un membre du personnel itinérant qualifié comme instructeur.
- 39.07** Les employés retenus devront :
- acquérir les compétences nécessaires pour conduire des trains sur le tronçon de voie qu'ils devront emprunter en cas de détour;
 - agir en tant qu'instructeurs pour le cas où leur territoire d'affectation ferait l'objet d'une entente de réciprocité sur les détours.
- 39.08** Les employés faisant office d'instructeurs aux termes des paragraphes 39.06 et 39.07 toucheront l'indemnité correspondante prévue dans leur convention collective.
- 39.09** Les employés effectuant des parcours de familiarisation et de qualification toucheront la même rémunération que les employés exécutant le tour de service actif.
- 39.10** Les employés qui, pendant six mois, n'effectueront pas de service de détour dans des territoires pour lesquels ils ont été formés devront accomplir un parcours d'appoint; ils toucheront alors la même rémunération que les employés exécutant un tour de service actif.
- 39.11** Une fois les endroits et corridors déterminés sur le réseau du Chemin de fer Canadien Pacifique, la Compagnie publiera un bulletin invitant un nombre précis d'employés aux gares d'affectations visées à venir faire des parcours de familiarisation et de qualification. Les bulletins donneront les renseignements suivants :
- (1) subdivision(s) et parcours faisant l'objet de détours;
 - (2) points d'immobilisation temporaires;
 - (3) date de début des parcours de familiarisation.
- Remarque :** Dans le contexte du présent article, on entend par « gare d'affectation visée », une gare qui est touchée lors de détours.
- 39.12** La sélection des employés appelés à participer aux parcours de familiarisation et de qualification se fera par ancienneté. S'il n'y a pas assez de candidats, le ou les employés qualifiés les moins anciens seront tenus de participer.
- 39.13** Lorsqu'un train doit être détourné de son itinéraire normal, les employés inscrits sur la liste des employés qualifiés sont appelés en service par ordre d'ancienneté. Un employé qualifié ne peut demander que son nom soit rayé de la liste au moment de l'appel, mais peut le faire une fois de retour à sa gare d'affectation. Une fois cette demande présentée, les services de l'employé ne sont plus requis pour de tels parcours, à moins qu'il ne soit l'employé qualifié le moins ancien, auquel cas il sera tenu de faire du service de détour.

- 39.14** Lorsqu'ils sont temporairement en poste dans une gare dotée d'un pool marchandises en service non assigné, les employés du pool du service de détour ont la priorité pour travailler à bord des trains détournés de leur itinéraire habituel; les employés en affectation régulière, eux, ont la priorité quant au trafic courant. Cette disposition n'interdit pas l'usage croisé des deux catégories d'employés et ne peut donner lieu à l'omission d'un tour.
- 39.15** La Compagnie prend en charge tous les déplacements liés au service de détour. Les employés qui décideront d'utiliser leur véhicule personnel toucheront une indemnité kilométrique de 0,30 \$.
- 39.16** Les employés seront hébergés au lieu de détour, s'ils doivent travailler ailleurs qu'à leur gare d'affectation habituelle. Ils toucheront aussi une indemnité de 50 \$ pour chaque jour où ils seront affectés au service de détour.
- 39.17** Les employés travaillant en service de détour seront rémunérés en vertu de la convention collective applicable lorsqu'ils conduiront véritablement des trains ou feront des déplacements haut-le-pied. Ils toucheront à tout le moins le minimum garanti établi au prorata du millage maximal mensuel pendant toute la durée de leur service.
- 39.18** Les employés effectuant du service de détour auront droit à quatre jours de congé consécutifs, déterminés par la Compagnie, par période de quatorze jours.
- 39.19** La Compagnie a la responsabilité de fournir à tous les employés en service de détour ou effectuant des parcours de familiarisation et de qualification les indicateurs, bulletins mensuels, schémas détaillés du territoire et autres documents nécessaires à la bonne conduite des trains, et ce, avant le début du travail ou de la formation dans le territoire.

ARTICLE 40 – DURÉE DE LA CONVENTION COLLECTIVE

- 40.01** La convention est en vigueur le 17 janvier 2005 et remplace toutes les conventions, décisions et interprétations antérieures qui y dérogent. Elle restera en vigueur jusqu'au 31 décembre 2006. Après cette date, la convention pourra être révisée ou remplacée. Aux termes du paragraphe S. 49(1) du Code canadien du travail, l'une ou l'autre des parties peut, dans les quatre mois précédant la date d'expiration de la convention, signifier par écrit à l'autre son intention de réviser ou de modifier la convention ou d'y mettre fin.

ARTICLE 41 – PROTOCOLE DE RETOUR AU TRAVAIL

- 41.01** La Société et la CFTC admettent leur responsabilité légale et morale envers les employés handicapés. Cette responsabilité sera accomplie par la participation continue des deux parties au Programme de retour au travail CPR/multisyndicats, dont les syndicats représentant les employés itinérants et de métier du CP comptent parmi les membres fondateurs.
- 41.02** En plus d'assurer que les deux parties restent conformes à la loi pertinente, la participation au Programme de retour au travail augmente les chances de tenir compte des besoins des employés handicapés.
- 41.03** Tout en reconnaissant que nombre de politiques et de changements de personnel ont eu lieu au cours des dernières années, ceci viendra confirmer le besoin de renouveler cet engagement envers le programme de retour au travail. Ce renouvellement inclut, mais n'est pas limité à, une vérification des membres du comité local de la CFTC qui sera complétée avant la fin de janvier 2005, la nomination des membres du comité local, telle qu'exigée, et la formation pour le Programme de retour au travail avant la fin de juin 2005.

Lettre : Ingénieurs de locomotive médicalement restreints

Le 22 novembre 1985

Monsieur G. Wynne
Président général
Fraternité des ingénieurs
de locomotives
1396, rue Sainte-Catherine ouest
Bureau 216
Montréal, Québec
H3G 1P9

Monsieur L.F. Berini
Président général
Fraternité des ingénieurs
de locomotives
Suite 203
7403 MacLeod Trail S.W.
Calgary, Alberta
T2H 0L8

Messieurs,

La présente porte sur le traitement des demandes de la part du personnel itinérant en vue de modifier des restrictions qui aurait pu leur être imposées quant au poste ou catégorie de service où ils peuvent travailler.

De telles restrictions peuvent bien sûr être temporaires ou permanentes, selon l'état de santé de chaque employé.

Même si la Compagnie ne demande pas la révision du dossier médical des employés visés, le directeur des services médicaux est prêt à réévaluer les restrictions dans le cas où une preuve médicale indiquant un changement important de l'état de santé de l'employé peut être avancée. À l'occasion d'une telle révision, le médecin de l'employé devra présenter au directeur des services médicaux un rapport détaillé des changements à l'état de santé de l'employé accompagné de preuves solides comme quoi l'état ayant entraîné la restriction ne réapparaîtra pas. Le médecin de l'employé devra aussi indiquer qu'il comprend les exigences du poste de l'employé et son impact sur les problèmes médicaux de ce dernier. Au besoin, on peut demander à l'employé de présenter des rapports additionnels rédigés par des spécialistes; la Compagnie peut aussi demander l'avis d'un autre spécialiste afin d'en arriver à une conclusion bien fondée.

Il faut reconnaître, cependant, qu'étant donné que la sécurité de l'employé itinérant, celle de ses collègues de travail et celle du public dépendent de son attention constante et de son état de santé, toutes les précautions doivent être prises afin que les employés qu'on a de bonne raison de croire qui pourraient être frappés d'incapacité soudaine, ne travaillent qu'à des postes et dans des conditions où une telle éventualité n'aurait pas de graves conséquences.

Les demandes de modification des restrictions d'emploi s'appliquant aux employés itinérants seront étudiées à nouveau par le directeur des services médicaux, à la lumière de ces critères. Dans tous les cas, les demandes de révision des restrictions médicales doivent être faites par l'entremise du superviseur de l'employé qui informera l'employé des résultats de sa nouvelle évaluation.

Veillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Relations syndicales
Pour le directeur,

R.J. Pelland

Lettre : Absence du travail pour cause de maladie ou de blessures non indemnissables

Date : Montréal, le 22 novembre 1985

DE : J.T. Sparrow

À : G.A. Swanson
E.S. Cavanaugh
L.A. Hill

La présente a trait aux procédures à suivre lorsque des employés itinérants retournent au travail après une absence causée par une maladie ou des blessures non indemnissables.

Le directeur des services médicaux nous a informés que la procédure suivante devrait être utilisée.

Puisque la sécurité de l'employé, de ses collègues de travail et du public dépend de son attention constante et de son état de santé, dans ces catégories de service, l'approbation du directeur des services médicaux est requise lorsque la maladie ou la blessure de l'employé risque d'entraîner une invalidité soudaine, en cas de récurrence des symptômes. Au nombre des maladies récurrentes, on compte par exemple, les problèmes circulatoires, cardiaques ou psychiatriques, le diabète, toute perte de conscience et les graves maux de dos. Tout employé souffrant d'une de ces maladies ou victime d'un accident qui entraîne les symptômes doit être informé dès que possible que le directeur des services médicaux ne pourra approuver son retour au travail qu'après avoir étudié le rapport médical que lui aura soumis le médecin de l'employé. Pour évaluer correctement l'état de santé actuel de l'employé et éviter, dans la mesure du possible, de retarder son retour au travail, on devrait l'informer que le rapport médical devrait être envoyé environ une semaine avant la date prévue pour le retour au travail; ce rapport devrait être fondé sur une évaluation médicale faite à ce moment-là. Le rapport doit indiquer le nom de l'employé, sa date de naissance, son poste et son lieu de travail ainsi qu'une description détaillée de son état de santé comportant un diagnostic précis, ses réactions au traitement ainsi que les médicaments qu'il doit prendre. Dans les cas de maladies du cœur, le médecin doit aussi indiquer l'état cardiaque de l'employé et inclure une évaluation de sa tolérance à l'effort. Il n'est pas nécessaire de procéder à une épreuve d'effort formelle.

L'expérience nous a démontré que la majorité des retards causés aux retours au travail des employés étaient attribuables au fait que les médecins des employés appréciaient mal l'importance de ces rapports, de la promptitude de leur traitement, et de leur contenu spécifique. Par conséquent, il est recommandé non seulement d'informer verbalement l'employé de la nécessité de présenter un rapport mais aussi de lui faire parvenir le modèle de lettre ci-joint et de lui demander de la montrer à son médecin. Pour plus de commodité et une livraison plus rapide, on peut fournir à l'employé une enveloppe préadressée au directeur des services médicaux, à l'attention du supérieur de l'employé, et dans laquelle celui-ci peut expédier le rapport par courrier DS, s'il le désire.

Il faut souligner que les directives ci-dessus ne s'appliquent qu'aux circonstances décrites et que, dans la majorité des cas, il n'est pas nécessaire d'obtenir l'approbation du directeur des services médicaux pour un retour au travail. En temps normal, les employés peuvent retourner au travail dès que leur supérieur reçoit du médecin traitant le billet de santé de l'employé.

Pour empêcher qu'après leur rétablissement, les employés itinérants soient gardés hors service sans raison valable, veuillez vous assurer que l'on suit les procédures décrites ci-dessus au moment des retours au travail.

Puisque tous les employés qui correspondent à la définition du deuxième paragraphe de la présente doivent être considérés comme inapte au travail, d'un point de vue médical, tant que le directeur des services médicaux n'a pas approuvé leur retour au travail et, afin de protéger leur droit aux indemnités

hebdomadaires, il est recommandé de répondre aux questions 3, 2 et 2 des formulaires E, H et J de la Nationale du Canada intitulés « Déclaration de l'employeur » en utilisant les termes suivants : « Cette personne n'aura pas la permission de reprendre le travail tant que le directeur de nos service médicaux ne l'y aura pas autorisée ». De plus, le formulaire F, « fin de l'arrêt de travail » ne doit pas être rempli ni expédié à la Nationale du Canada tant que les employés n'ont pas été autorisés à reprendre le travail et qu'ils n'y sont pas retourné.

Veillez vous assurer que tous les cadres de l'exploitation qui s'occupent d'employés itinérants et qui ont été absents à cause d'une maladie ou d'une blessure non indemnisable connaissent bien ces procédures. Les présidents généraux recevront un exemplaire de la présente lettre.

Veillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Relations syndicales
Pour le directeur,

(Signature) R.J. Pelland

c.c. : MM. G. Wynne
L.F. Berini

MODÈLE

Madame,
Monsieur,

Vu la nature de la blessure (ou de la maladie) qui vous a contraint à un congé de maladie depuis le _____, il vous faudra obtenir l'autorisation du directeur des Services médicaux avant de reprendre le travail.

À cet égard, vous devrez demander à votre médecin de soumettre un rapport complet sur votre état de santé. Ce rapport doit indiquer votre nom, votre date de naissance, votre poste et votre lieu de travail ainsi qu'une description détaillée de votre état de santé comportant un diagnostic précis, vos réactions au traitement ainsi que les médicaments que vous devez prendre. (Pour les cas de maladie du cœur, le médecin doit aussi indiquer votre état cardiaque et inclure une évaluation de votre tolérance à l'effort. Il n'est pas nécessaire qu'il procède à une épreuve d'effort formelle.)*

Ce rapport, qui doit être fondé sur un examen médical fait la semaine précédant la date prévue du retour au travail, devrait être envoyé au : Directeur des Services médicaux, Chemin de fer Canadien Pacifique, 401 - 9th Avenue S.W., Suite 345, Calgary, Alberta, T2P 4Z4. Pour plus de commodité, vous trouverez ci-joint une enveloppe adressée au Dr May, aux soins de ce bureau. Si votre médecin le désire, il peut expédier le rapport dans cette enveloppe que vous pourrez me remettre pour que je le fasse parvenir au directeur des Services médicaux par courrier DS. Vous devrez cependant vous charger des cours de ce rapport.

Puisque la présentation du rapport en temps opportun est nécessaire à l'obtention de votre autorisation de retour au travail, je suis certain que vous et votre médecin saurez reconnaître l'importance de cette procédure. Je vous recommande de montrer la présente à votre médecin afin qu'il sache bien ce que vous attendez de lui.

Nous espérons que les circonstances vous permettront de reprendre bientôt le travail et vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

Supérieur

*A inclure seulement si c'est nécessaire

La présente se rapporte à _____ (nom de l'employé(e)),

_____ (poste), _____ (date de naissance).

Nous comprenons que _____ (nom de l'employé(e)),

est soigné(e) pour : _____

PROTOCOLE D'ACCORD ENTRE CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE ET SES INGÉNIEURS DE LOCOMOTIVE EMPLOYÉS AU CANADA, À L'EST DE THUNDER BAY, ET REPRÉSENTÉS PAR LA FRATERNITÉ DES INGÉNIEURS DE LOCOMOTIVES

ENTENTE SUR LE PRÉCOMPTE DES COTISATIONS SYNDICALES

EN VIGUEUR LE 1^{er} JANVIER 1992

Précompte des cotisations syndicales

La Compagnie doit retenir sur la paie de chaque employé régi par la présente convention, à la période de paie comprenant le premier de chaque mois, une somme équivalant à la cotisation syndicale mensuelle uniforme de chaque section de la Fraternité des ingénieurs de locomotives (la Fraternité), sous réserve des conditions et exceptions énoncées ci-après.

- (1) Le montant à retenir doit être équivalent à la cotisation régulière uniforme de chaque section de la Fraternité et ne doit pas inclure de droits d'adhésion ni de cotisations extraordinaires. La retenue ne doit pas changer pendant la durée de la convention collective, sauf en cas de changement de la cotisation d'une des sections de la Fraternité aux termes de ses statuts. Les dispositions du présent protocole doivent s'appliquer à la Fraternité dès que celle-ci communique à la Compagnie, par écrit, le nom des employés relevant de la compétence de chaque section ainsi que le montant des cotisations mensuelles régulières de chaque section. Cet avis doit être adressé au chef des Relations syndicales par le président général de la Fraternité.
- (2) Tout employé peut faire partie de la Fraternité s'il y a droit aux termes des statuts de celle-ci dès qu'il acquitte les droits d'adhésion ou de réintégration exigés de façon uniforme de tous les autres candidats par la section en cause. L'adhésion ne peut être refusée pour des questions de race, de nationalité d'origine, de couleur ou de religion.
- (3) Dans le cas d'un employé qui vient d'être embauché ou qui est muté d'une section à une autre, les précomptes sont effectués sur le salaire de la première période de paie comprenant le premier du mois, après que l'employé a été avisé. Pour ce qui est d'un nouvel employé, il appartient au surintendant divisionnaire d'aviser cet employé et de commencer à effectuer les précomptes.

Pour ce qui est d'un employé muté d'une section à une autre, il appartient à la Fraternité d'informer le surintendant divisionnaire du nom de l'employé ainsi que de la nouvelle section dont il relève désormais.

- (4) Si le salaire de l'employé pour la période de paie comprenant le premier du mois n'est pas assez élevé pour permettre le précompte de la cotisation totale, la Compagnie ne doit faire aucune retenue sur le salaire de l'employé pour ce mois; elle ne peut pas non plus reporter ni retenir sur les salaires ultérieurs la cotisation non retenue le mois antérieur.
- (5) L'employé n'est tenu qu'à une seule cotisation syndicale par mois. Celui qui, au cours d'un même mois, occupe des postes régis par plus d'une convention collective, paie sa cotisation au syndicat qui est signataire de la convention qui le régit au moment de son affectation à 0 h 01 le premier du mois. Si, conformément au présent protocole, la cotisation syndicale est prélevée sur le salaire d'un employé pour le compte d'un syndicat autre que celui auquel elle était destinée, l'employé doit lui-même présenter à la Compagnie une demande de remboursement.
- (6) Seuls les précomptes légaux, les remboursements de dettes à la Compagnie et les cotisations à une caisse de retraite ou à une caisse de prévoyance ont priorité sur la cotisation syndicale.

- (7) Le montant des cotisations syndicales ainsi prélevées sur les salaires, moins les montants retenus conformément au paragraphe 8 des présentes, assorti d'un état des cotisations des employés et de la section dont ils relèvent, est remis par la Compagnie aux autorités compétentes de la Fraternité, moyennant commun accord entre celle-ci et la Compagnie, dans les 40 jours civils suivant la période de paie au cours de laquelle les précomptes ont été effectués.
- (8) (a) Disposition supprimée en date du 1^{er} août 1999.
(b) Disposition supprimée en date du 1^{er} août 1999.
- (9) La Compagnie n'assume aucune responsabilité, financière ou autre, envers la Fraternité ou un employé, en cas d'omission de retenue ou d'une inexactitude dans une retenue ou une remise. Cependant, en cas d'erreur dans le calcul du montant à prélever sur le salaire d'un employé, la Compagnie procède à la rectification directement avec l'employé. En cas d'erreur dans le montant à remettre à la Fraternité, la Compagnie procède à la rectification au moment du versement ultérieur. La responsabilité de la Compagnie à l'égard de tout montant déduit conformément aux dispositions du présent protocole expire à la remise des sommes dues aux autorités compétentes de la Fraternité.
- (10) En cas de poursuite contre l'une ou l'autre des parties à la présente convention portant sur les précomptes opérés ou à opérer par la Compagnie conformément au premier paragraphe du présent protocole, les deux parties collaborent pleinement à la défense. Chacune assume le coût de sa propre défense; cependant, si à la demande de la Fraternité, des frais de conseiller juridique sont engagés, ceux-ci sont à la charge de la Fraternité. Sous réserve de ce qui précède, la Fraternité garantit la Compagnie contre tous dommages-intérêts, frais, pertes, responsabilités ou dépenses découlant du précompte des retenues salariales.
- (11) Le présent protocole reste en vigueur jusqu'à sa révision, son remplacement ou sa résiliation, sous réserve d'un préavis de six mois, donné par l'une ou l'autre des parties.

Lettre re: Cotisations syndicales

CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE

CALGARY, le 27 avril 2000

Monsieur R.S. McKenna
Président général
Conseil canadien des syndicats opérationnels
de chemins de fer (FIL)
Bureau 309, 8989 Macleod Trail South
Calgary (Alberta)
T2H 0M2

Monsieur,

La présente fait suite au projet de règlement signé le 23 mai 1999.

Quand nous avons incorporé les changements prévus dans le projet de règlement à la convention collective, nous avons eu du mal à trouver le bon endroit où insérer le texte concernant les cotisations syndicales. Pour régler le problème, il a été décidé d'ajouter la présente lettre à la convention collective.

En ce qui a trait aux cotisations syndicales, nous avons convenu de ce qui suit :

1. La Compagnie va établir un processus de retenue automatique des cotisations syndicales.
2. La Compagnie cessera de percevoir des frais (0,10 \$ par membre par mois) pour les services locaux de prélèvement des cotisations syndicales.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Relations industrielles
Vice-président adjoint,

**PROTOCOLE D'ACCORD ENTRE CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE
ET LA FRATERNITÉ DES INGÉNIEURS DE LOCOMOTIVES
CONCERNANT LES TRAINS ROADRAILER**

Reconnaissant qu'il est dans leur intérêt commun d'améliorer la compétitivité du rail par rapport à la route ainsi que d'attirer de nouveaux clients et de reconquérir le trafic perdu, les parties s'entendent par les présentes sur l'exploitation de trains Roadrailer complets dans les corridors Detroit - Toronto et Toronto - Montréal, aux conditions suivantes :

1. Ces Roadrailleurs circulent sans fourgon de queue.
2. Ces Roadrailleurs n'exécutent pas de travaux entre les gares de départ et d'arrivée, sauf quand il s'agit de garer des wagons avariés ou de ramasser des wagons réparés laissés en cours de route par d'autres Roadrailleurs. Au besoin, aux gares de départ et d'arrivée, les Roadrailleurs effectuent les travaux suivants : ramassage, dédoublement d'un train ou réunion de ses parties, ou garage de wagons par lots.
3. L'équipe des Roadrailleurs dont l'exploitation est régie par les dispositions du présent protocole d'accord est constituée d'un ingénieur et d'un chef de train. À compter du 20 novembre 1992, les ingénieurs en service Roadrailer seront rémunérés conformément aux dispositions de la convention collective, aux taux de salaire suivants par journée de 100 milles :

	85 %	90 %	95 %
137,74 \$	117,08 \$	123,97 \$	130,85 \$

(Ces taux de salaire seront majorés conformément au paragraphe 2(ii) du projet de règlement.)

4. Un Roadrailer ne pourra être composé de plus de 75 semi-remorques Roadrailer.
5. Tous les différends quant à l'interprétation, l'application, l'administration ou la violation prétendue du présent protocole d'accord pourront être résolus conformément à la procédure de règlement des griefs de la convention collective. Les griefs pourront être présentés au stade III de cette procédure.
6. À moins d'indications contraires, les dispositions du présent protocole d'accord remplacent celles de la convention collective, y compris les dispositions qui entrent en conflit avec les présentes relativement aux ingénieurs faisant partie d'équipes de train sans serre-frein.

FAIT à Montréal (Québec) le 16 novembre 1992.

POUR LA COMPAGNIE :

(Signature) J.S. McLean
Pour le directeur général
Exploitation et entretien – STI

POUR LE SYNDICAT :

(Signature) Gary Wynne
Président général

RÈGLES LOCALES DES DISTRICTS pour Farnham du district d'ancienneté; Ottawa du district d'ancienneté; Québec du district d'ancienneté; & Winchester du district d'ancienneté

Entrée en vigueur : le 28 avril 1974

Règle 1

Les ingénieurs en service marchandises tenus d'effectuer un transfert de train ou de locomotive entre Ballantyne, Jacques-Cartier Junction ou Adirondack Junction et tout autre point du complexe ferroviaire de Montréal sont rémunérés aux taux et conditions convenus pour les heures consacrées à cette tâche.

Règle 2

Les ingénieurs du district d'ancienneté de Winchester conservent leur tour de départ à partir du moment de leur première arrivée dans le complexe ferroviaire de Montréal.

Règle 3

Les ingénieurs les plus anciens ont priorité dans le choix des affectations en service voyageurs, de trains mixtes, de trains collecteurs-distributeurs, de trains marchandises rapides et réguliers, de locomotives de transfert, de trains de renfort, de trains de travaux, de locomotives de triage, de locomotives de ramassage ou de toute autre affectation existante ou éventuelle.

Toutes les affectations et tous les parcours réguliers sont affichés 15 jours avant le changement d'indicateur ou 15 jours avant le 1^{er} mai et le 1^{er} novembre respectivement, s'il n'y a aucun changement d'indicateur dans les 30 jours précédant les dates susmentionnées. Tous les ingénieurs doivent présenter leur demande au cours de cette période et aucune demande ne sera acceptée cinq jours avant le changement d'indicateur ou avant les dates déterminées antérieurement. Une fois effectué, le choix des affectations ne peut être modifié après la date limite de postulation.

Au moment de l'affichage d'affectations en service de ligne, la Compagnie précise la gare d'affectation et la gare de détachement, l'heure de prise de service aux deux gares ainsi que les journées de travail des affectations. À l'affichage des affectations en service de triage, la Compagnie précise l'endroit désigné pour se présenter au travail, l'heure de prise de service et les jours de repos assignés.

Remarque : Les ingénieurs en congé de maladie, en absence autorisée ou en congé annuel pendant toute la durée de l'affichage des affectations peuvent exercer leur droit d'ancienneté à leur retour au travail, au moment de s'inscrire en service.

Règle 4

Si une affectation est supprimée ou si un ingénieur est supplanté par un ingénieur plus ancien, celui qui est touché peut choisir l'affectation à laquelle il a droit selon son rang d'ancienneté. Il peut ainsi, s'il le désire et en fonction de son ancienneté, choisir n'importe quelle affectation affichée pendant la période prévue à cette fin pourvu qu'il en fasse la demande.

Règle 5

- (a) Tous les postes permanents vacants et les nouvelles affectations sont affichés au district d'ancienneté pendant sept jours. Les vacances résultantes sont aussi annoncées.
- (b) Tout poste permanent vacant ou vacance résultante n'ayant pas été postulé à la gare d'affichage est comblé par l'ingénieur rétrogradé le plus ancien, sauf si une réduction du tableau de service des ingénieurs coïncide avec la date limite de l'affichage; le cas échéant, tout poste permanent vacant ou vacance résultante non postulé est pourvu par l'ingénieur rétrogradé le plus ancien qui en fait la demande.
- (c) Aux autres points de promotion du district d'ancienneté, une vacance résultante est considérée comme un poste permanent vacant et est affichée aux termes du paragraphe (a) ci-dessus. Si ce poste permanent vacant ou une vacance résultante ne fait l'objet d'aucune demande à ce point de promotion, elle est comblée conformément aux dispositions du paragraphe (b) ci-dessus.
- (d) Les ingénieurs doivent inscrire leur affectation actuelle ainsi que leur rang d'ancienneté sur leur demande et indiquer leurs préférences dont l'ordre ne peut être changé après la fin de la période d'affichage.

Règle 6

Toute vacance de plus de 30 jours à une affectation est considérée comme un poste permanent vacant et doit être annoncée à ce titre. Cette condition ne s'applique pas aux ingénieurs travaillant pour la Fraternité des ingénieurs de locomotive. Le temps passé en congé annuel n'entre pas dans le calcul des 30 jours prévus ci-dessus.

Règle 7

Si, dans une gare, l'emplacement de la rotonde ou le point de prise de service d'une affectation sont changés, cette dernière est considérée comme une nouvelle affectation et est affichée à nouveau en conséquence.

Règle 8

Les postes temporaires vacants d'ingénieur sont soumis aux dispositions suivantes à moins que des règles plus restrictives ne soient en vigueur :

- (a) Les vacances de sept jours ou moins sont affichées au tableau de réserve des ingénieurs selon la règle du tour de roulement.
- (b) Dans le cas des vacances de plus de sept jours ou pour cause de congé annuel, c'est le rang d'ancienneté qui prévaut.
- (c) Quand un ingénieur exerce ses droits d'ancienneté pour obtenir un poste temporaire vacant, il occupe ce poste jusqu'à ce que son titulaire le remplace ou qu'il soit supplanté par un ingénieur plus ancien, mais il peut exercer ses droits d'ancienneté pour postuler d'autres vacances au service de son choix. Aux termes de la présente règle, l'ordre de préférence est le suivant : service de triage, locomotives de transfert, locomotives manoeuvres-ligne, tableau de réserve (s'il est affiché), trains collecteurs-distributeurs, trains marchandises directs et service voyageurs.

Remarque : Aux fins d'application de la présente règle, un jour désigne un jour civil dont toute fraction constitue un jour.

Règle 9

Quand un ingénieur est physiquement incapable de remplir ses fonctions, les autorités compétentes de la Compagnie peuvent, après avoir consulté le président de section locale de la Fraternité des ingénieurs de locomotives et une fois que l'état de santé de l'ingénieur a été établi par un certificat médical adéquat, autoriser ce dernier à supplanter tout ingénieur moins ancien à un poste qui lui convient.

Règle 10

Le président de section locale de la Fraternité des ingénieurs de locomotives, de concert avec les autorités divisionnaires compétentes de la Compagnie, peut établir des règles et des affectations en service de pool appropriées à la dotation en personnel de chaque subdivision et prendre des dispositions relatives au millage aux termes de l'article 33.

Règle 11

Si une affectation subit d'importantes modifications, comme un déclassement, elle doit être affichée à nouveau. Aux termes du présent règlement, sont considérées comme changements importants à une affectation les modifications suivantes : changement de deux heures ou plus de l'heure de prise de service à la gare d'affectation ou de détachement; délai d'attente différent d'une gare à l'autre; journées de travail changées; changement représentant plus de 15 milles rémunérés par jour à l'exception des heures supplémentaires.

Règle 12

Les ingénieurs de réserve en service voyageurs pour le district d'ancienneté de Québec et travaillant aux triages de Québec et au complexe ferroviaire de Montréal effectuent, quand ils sont disponibles, tout le travail de réserve des affectations régulières en service voyageurs pour leur territoire de promotion. La première affectation de Québec au complexe ferroviaire de Montréal est considérée comme l'affectation de réserve en service voyageurs.

Remarque : Un poste de travail en service de triage est réservé aux employés du tableau de réserve de Québec.

Règle 13

Locomotive tombe en panne en cours de route ou qu'elle est retirée et remplacée par une autre, il n'y a pas de changement d'ingénieur.

Règle 14

Les taux de salaire du service des trains collecteurs-distributeurs s'appliquent à ce service entre les points où ces taux sont en vigueur.

Règle 15

Si un ingénieur n'est pas admissible à un poste d'ingénieur à sa gare d'affectation, il a le droit d'aller à n'importe quelle gare de son district de promotion où un poste d'ingénieur est occupé par un ingénieur moins ancien.

Les ingénieurs qui changent de gare de promotion dans leur district d'ancienneté pour quelque motif que ce soit reçoivent de l'autorité compétente de la Compagnie ou du répartiteur d'équipes un imprimé de mutation sur lequel figurent tous les renseignements appropriés dont la période de millage et le millage accumulé de l'ingénieur en question. Au besoin, l'annonce de cette mutation peut être communiquée par télégramme, mais elle doit, dans tous les cas, parvenir à l'endroit où l'ingénieur est muté avant que ce dernier ne soit autorisé à exercer ses droits d'ancienneté. Le président de section locale intéressé recevra des copies de l'imprimé de mutation.

Les ingénieurs désirant être informés de leur admissibilité à un poste à une autre gare de promotion de leur district d'ancienneté doivent présenter une demande à cet effet à l'autorité compétente de la Compagnie ou au répartiteur d'équipes et en envoyer une copie au président de section locale. Quand l'ingénieur est avisé qu'il est admissible à un poste, il dispose de 24 heures pour faire part à l'autorité compétente de la Compagnie ou au répartiteur d'équipes de sa décision d'accepter ou de refuser le poste en question. À moins que sa décision ne soit connue, il n'est pas autorisé à se présenter au travail pendant cette période. Si l'ingénieur ne prend pas de décision dans les délais prescrits, il demeure à son poste actuel.

Règle 16

L'ingénieur ayant terminé un poste de travail ou relevé un ingénieur en service assigné, à sa gare de détachement, parce qu'aucun ingénieur de réserve n'était disponible, ou encore qui a touché ou touche une indemnité pour les heures de retenue en gare de détachement, n'est pas tenu d'effectuer un autre poste de travail avant d'être retourné à sa gare d'affectation à moins qu'aucun ingénieur affecté à la subdivision en question ne soit disponible.

Le temps de retenue en gare de détachement est calculé, aux termes du paragraphe 11.01, à partir de l'heure d'arrivée de l'ingénieur ayant effectué le poste de travail. Le paragraphe 30.03 n'est pas applicable à la présente règle locale.

Règle 17

(Les règles 17 à 25 inclusivement sont applicables au complexe ferroviaire de Montréal)

À chaque changement d'indicateur, les affectations régulières et les affectations de relève régulières en service de transfert, de même que les affectations aux postes d'ingénieurs ramasseurs, sont affichées de la manière suivante : les ingénieurs du district d'ancienneté de Winchester ont droit à une affectation de transfert, après quoi les autres sont réparties à raison de : deux affectations au district d'ancienneté de Farnham et une à celui d'Ottawa.

Règle 18

Les ingénieurs appelés en service de transfert facultatif et en service facultatif de locomotive de ramassage, peu importe la direction ou la destination, sont appelés à raison de deux du district d'ancienneté de Farnham et d'un de celui d'Ottawa. Une fois établi selon le rapport prescrit, l'ordre d'appel n'est pas modifié.

Règle 19

À chaque changement d'indicateur, les affectations régulières et les affectations de relève régulières en service de triage pour le complexe ferroviaire de Montréal sont affichées de la façon suivante : deux affectations en service de triage sont accordées au district d'ancienneté de Québec, après quoi le reste est réparti dans les proportions de 46% au district d'ancienneté de Farnham, de 40% à celui d'Ottawa et de 14% à celui de Winchester.

Règle 20

Les affectations supplémentaires en service de triage sont réparties également entre les districts d'ancienneté de Farnham et d'Ottawa. Une fois établi selon le rapport prescrit, l'ordre d'appel n'est pas modifié.

Règle 21

Au moment de l'établissement des affectations de relève régulières, le plus grand nombre possible d'affectations sont créées aux termes du paragraphe 4.03 de la convention collective et comprennent, au besoin, la combinaison de différents services. La prépondérance du service sur une affectation de relève déterminera sa catégorie, exemple : service de triage ou de transfert.

Règle 22

Chaque district d'ancienneté fournit lui-même des relèves temporaires pour les services de triage et de transfert mais, lorsque aucun ingénieur du district d'ancienneté de Winchester n'est disponible sur la liste de disponibilité Winchester-Montréal, les relèves temporaires des affectations de triage et de transfert sont assurées conformément aux règles 18 et 20 du présent document.

Règle 23

L'appel des ingénieurs pour effectuer du service de relève facultatif se fait selon l'ordre de préférence suivant :

Catégorie de service

(1) affectation régulière en service de transfert; (2) service facultatif de transfert; (3) service facultatif de locomotive de ramassage; (4) affectation régulière en service de triage; (5) service de triage facultatif.

Secteurs

(1) Triage Saint-Luc; (2) Triage Glen; (3) Outremont; (4) Côte-Saint-Paul-LaSalle; (5) Hochelaga; (6) Angus; (7) Place Viger.

Règle 24

Les affectations créées entre les changements d'indicateur sont réparties selon l'ordre établi pendant l'indicateur en cours, ainsi qu'il est prévu aux règles 17 et 19, sauf dans les cas suivants : lorsque des affectations sont supprimées entre les changements d'indicateur, le district d'ancienneté visé assume la perte jusqu'au prochain changement, mais les affectations nouvelles ou réinstituées sont réparties selon le pourcentage mentionné aux règles 17 et 19 du présent document et annoncées en conséquence.

Règle 25

Avant l'affichage des affectations à chaque changement d'indicateur, les représentants de la Fraternité et de la Compagnie se rencontrent pour répartir les affectations régulières ainsi que le stipulent les règles 17 et 19 du présent document en tenant compte du lieu des affectations dans les gares.

Remarque : Les règles 17 à 25 inclusivement sont applicables au complexe ferroviaire de Montréal.

Règle 26

Quand un ingénieur rétrogradé ou un aide-ingénieur disponible est employé à titre d'ingénieur à l'extérieur de sa gare d'affectation, pour un seul parcours, il effectue le retour à sa gare d'affectation comme ingénieur.

Règle 27

Les ingénieurs en affectation ou sans affectation en service de triage et de transfert au complexe ferroviaire de Montréal se présentent au travail à l'endroit désigné ou à l'endroit où ils ont été appelés en service non assigné et, s'ils ne sont pas libérés du service au même endroit, la Compagnie assure leur retour au point de prise de service et ils restent en service continu jusqu'à leur libération à ce point.

Règle 28

Un ingénieur appelé à effectuer un poste de travail exclusivement dans les limites du complexe ferroviaire de Montréal est rémunéré, pour ce poste, aux taux et aux conditions du service de triage.

Règle 29

Les ingénieurs en service assigné ou non à bord de locomotives de ramassage se présentent au travail à l'atelier Saint-Luc et, s'ils ne sont pas libérés du service au même endroit, la Compagnie assure leur retour au point de prise de service et les ingénieurs en question restent en service continu jusqu'à leur libération.

Règle 30

(a) Lorsque les ingénieurs en service voyageurs au complexe ferroviaire de Montréal sont appelés à se présenter au travail ou sont libérés du service à un endroit désigné autre que celui qui a été affiché, une indemnité de déplacement de 15 minutes ou de cinq milles leur est accordée entre le triage Glen et la gare Windsor.

Exemples :

(1) L'ingénieur qui se présente au travail au triage Glen en affectation de départ et qui est libéré à la gare Windsor à l'arrivée a droit à une indemnité de déplacement pour retourner au triage Glen.

(2) L'ingénieur qui se présente au travail à la gare Windsor en affectation de départ et qui est libéré au triage Glen à l'arrivée a droit à une indemnité de déplacement pour retourner à la gare Windsor.

(3) L'ingénieur tenu de se présenter au travail en affectation de départ à la gare Windsor et qui est appelé au triage Glen pour ramener une locomotive à la gare Windsor, reçoit une indemnité de déplacement entre la gare Windsor et le triage Glen.

(4) L'ingénieur tenu de se présenter au travail en affectation de départ au triage Glen et qui est appelé à la gare Windsor a droit à une indemnité de déplacement entre le triage Glen et la gare Windsor.

(b) Les ingénieurs en service voyageurs, dont la gare de détachement est Montréal et qui se prévalent de leur droit d'utiliser les foyers du triage Glen, reçoivent une indemnité de déplacement entre la gare Windsor et le triage Glen ou vice versa, conformément aux dispositions du paragraphe (a).

(c) L'indemnité de cinq milles susmentionnée constitue une somme forfaitaire en sus de la rémunération du temps de service en gare de départ et en gare d'arrivée prévue à l'article 2 de la convention collective.

(d) Les ingénieurs en service marchandises à Ottawa ou à Smiths Falls qui sont tenus de voyager du triage Saint-Luc au triage Glen, à la gare Windsor ou à la gare de Montréal-Ouest ou vice-versa parce qu'ils doivent effectuer du service de trains voyageurs facultatifs, touchent 12 milles 1/2 aux taux minimaux du service marchandises.

(e) Les ingénieurs en service voyageurs qui se présentent au travail à la gare Windsor sont appelés cinq minutes à l'avance pour être en mesure d'effectuer un essai de frein.

Règle 31

(a) Aux termes du paragraphe 33.06 de la convention, si aucun ingénieur en service de pool n'est disponible pour y combler les vacances, et qu'aucun ingénieur disponible ou de réserve ne peut pourvoir les postes vacants nécessaires, l'ingénieur rétrogradé disponible le plus ancien ou l'aide-ingénieur qualifié disponible le plus ancien est employé.

(b) S'il est nécessaire d'employer des ingénieurs ayant accumulé le maximum de milles admissible, l'ingénieur disponible le plus ancien du service est appelé. Dans des circonstances semblables, on appelle des ingénieurs en service assigné.

Règle 32

Les présentes règles locales peuvent être annulées ou modifiées par l'une ou l'autre des parties moyennant préavis écrit de 60 jours.

MONTRÉAL (Québec), le 17 avril 1974

Pour Canadien Pacifique Limitée :

(Signature) R.A. Swanson
Directeur général
Exploitation et entretien

Pour la Fraternité des ingénieurs de locomotives :

(Signature) E.C. Machin
Président général
Régions de l'Atlantique et de l'Est

RÈGLES LOCALES I
Ingénieurs de locomotive travaillant dans le district de l'Ontario

Révisé et réimprimé, en vigueur le 1^{er} mai 1975

Règle 1

Les ingénieurs en service de marchandise tenus d'effectuer un transfert de train ou de locomotive entre les différentes gares de la région de Toronto sont rémunérés au taux de salaires et avantages sociaux prévus à l'article 3.

Règle 2

Les ingénieurs du service voyageur de la subdivision de Hamilton sont rémunérés pour 50 milles sur chacun des parcours, ce qui comprend le temps de manœuvres jusqu'à 30 minutes, la retenue au-delà de 2 heures et 30 minutes sur chacun des parcours. Pour les trains où les ingénieurs ne sont pas tenus d'effectuer un arrêt à Hamilton, les 50 milles sur chacun des parcours couvrent l'allocation (préparation, inspection et manœuvre) à Hamilton jusqu'à concurrence de 30 minutes.

Règle 3

Les ingénieurs du service de marchandise de la subdivision de Hamilton, sauf si en service de navette, sont rémunérés pour 100 milles du parcours mais sont tenus d'effectuer du service complémentaire jusqu'à concurrence de huit heures consécutives en comptant une heure pour 12 milles 1/2 (12 milles 1/2 équivalent à une heure de service). Les heures supplémentaires sont rémunérées après huit heures de service à un taux horaire correspondant aux 3/16 du taux journalier applicable. Pour le service de navette, la rémunération au mille ou sur une base continue s'applique.

Règle 4

Les taux pour le service de train collecteur-distributeur sont payés aux trains assignés aux affectations de train collecteur-distributeur entre les points où ces taux sont maintenant en vigueur.

Règle 5

Afin de se conformer aux juridictions territoriales et aux fins d'application de la convention collective, le kilométrage d'autoroute suivant s'applique entre des destinations précises :

London-Chatham	75 milles
London-Woodstock	30 milles
London-Hamilton	80 milles
London-Guelph Jct.	85 milles
London-Guelph	75 milles
London-Goderich	70 milles
Toronto-Owen Sound	130 milles
Toronto-Orangeville	60 milles

Règle 6

Sauf dispositions contraires de la clause 3.03(4), un ingénieur qui a effectué un tour de service à partir de sa gare de détachement n'a pas à effectuer un autre tour de service avant d'avoir effectué un parcours vers sa gare d'affectation, à moins qu'aucun ingénieur assigné à cette subdivision ne soit disponible.

Le temps de retenue en gare de détachement est calculé, aux termes du paragraphe 11.01, à partir de l'heure d'arrivée de l'ingénieur ayant effectué le poste de travail. Le paragraphe 30.03 ne s'applique pas à la présente règle locale.

***Règle 7**

Un ingénieur en service voyageur ne peut être en service direct pour plus d'une subdivision sauf en cas d'urgence, auquel cas, son retour se fera en service haut-le-pied vers sa gare d'affectation dans le premier train disponible. Les trains voyageurs facultatifs dans la subdivision Belleville peuvent éviter de s'arrêter à Trenton en autant qu'ils se conforment aux règles régissant les opérations de trains directs.

*Révisé le 1^{er} mars 1981

Règle 8

Le district de l'Ontario s'étend de Smith Falls Ouest à Windsor, MacTier (excluant MacTier sauf accord extraordinaire contraire) et englobe toute branche en autant que le district des ingénieurs est concerné.

La juridiction du travail des ingénieurs dans le district de l'Ontario est telle qu'établie dans le Protocole d'accord relatif au travail des ingénieurs du district de l'Ontario daté du 1^{er} mars 1974 (voir annexe A ci-jointe), laquelle est ajoutée aux présentes.

Règle 9

Les gares principales sont London, l'ensemble des gares de Toronto et Smith Falls.

Règle 10

Tout poste permanent vacant sera affiché dans le district pendant sept (7) jours et les résultats seront publiés dans les cinq (5) jours suivant la date de fermeture de l'affichage. Les candidatures des ingénieurs qualifiés sont acceptées, même s'ils ne travaillent pas comme ingénieurs au moment de l'affichage, sous réserve que ces ingénieurs qualifiés sont aptes à occuper la fonction d'ingénieur dans la juridiction où la vacance survient.

Règle 11

Une fois connu qu'un parcours première classe est vacant pour une période temporaire de 30 jours ou plus, sauf les parcours vacants pour congé annuel, il sera affiché pour une période de cinq (5) jours à la gare principale où la vacance survient et, dans les deux jours suivants, le candidat comptant le plus d'ancienneté dans un service autre que le service voyageur sera assigné à la vacance temporaire.

Note : « les parcours première-classe » signifie les trains désignés ainsi dans les indicateurs.

Règle 12

Si un ingénieur est en congé autorisé, en congé annuel, en congé de maladie ou en congé pour millage suffisant durant toute la période d'un affichage, il peut poser sa candidature par écrit selon son ordre d'ancienneté en tout temps, et ce, jusqu'à ce que ce premier tour de service soit complété à son retour sur la

liste d'appel. Dans l'application de cette règle un parcours aller-retour sera considéré comme un tour de service.

***Règle 13**

Un ingénieur, peu importe sa catégorie de service aux gares principales, qui, entre les changements d'horaire, désire travailler en service de pool ou s'inscrire au tableau de réserve ou, tout ingénieur qui désire changer de subdivision pour le service de pool peut soumettre sa candidature par écrit au responsable de la Société concerné ou au répartiteur d'équipe du CGÉ, le cas échéant, le tout afin d'être affecté à la première vacance permanente à laquelle ses années d'ancienneté lui donne droit dans cette subdivision. L'ingénieur doit conserver un exemplaire de sa demande aux fins de référence.

*révisée le 1^{er} mars 1981.

Règle 14

Règle supprimée.

Règle 15

Les vacances de sept (7) jours ou plus en dehors de la gare d'affectation sont comblées par les ingénieurs ayant le moins d'ancienneté, sauf si un ingénieur ayant plus d'ancienneté en fait la demande. Ces déplacements haut-le-pied ne doivent entraîner aucuns frais supplémentaires pour la Société.

Règle 16

Lorsqu'un poste est aboli ou lorsqu'un ingénieur est déplacé par un ingénieur ayant plus d'ancienneté, l'ingénieur concerné peut réclamer toute affectation à laquelle son ancienneté lui donne droit, sauf les affectations protégées par la Règle 14. S'il le désire, il peut poser sa candidature à un poste faisant l'objet d'un affichage auquel son ancienneté lui donne droit.

Règle 17

Lorsqu'une nouvelle affectation est créée à une installation extérieure et qu'il est connu que ce sera en vigueur pour au moins un mois, elle sera affichée sur-le-champ. Si la durée de l'affectation est inconnue, elle sera affichée pendant 15 jours après quoi elle sera accordée au candidat ayant le plus d'ancienneté.

Règle 18

Le président de section locale, de concert avec les autorités divisionnaires compétentes, peut établir des règles et des affectations en service de pool appropriées à la dotation en personnel de chaque subdivision et prendre des dispositions relatives au millage aux termes de l'article 33.

Règle 19

Si une affectation subit d'importantes modifications, comme un déclassement, elle doit être affichée de nouveau. Aux termes des présentes règles locales, les modifications suivantes sont considérées comme des changements importants à une affectation :

- 1) changement de deux heures ou plus de l'heure de prise de service à la gare d'affectation ou de détachement;
- 2) délai d'attente différent d'une gare à l'autre;
- 3) journées de travail de la semaine changées où l'affectation s'applique;

4) changement représentant plus de 15 milles rémunérés par jour à l'exception des heures supplémentaires.

Note : Cette règle ne s'applique pas aux installations protégées par le Règle 14 à moins que les ingénieurs assignés ne le demandent.

Règle 20

Les postes temporaires vacants de sept jours ou moins au service voyageurs de Toronto sont traités de la façon suivante :

- a) les ingénieurs inscrits sur la liste du service de pool nord se chargent de combler les vacances en service voyageur dans les subdivisions MacTier et Owen Sound;
- b) les ingénieurs inscrits sur la liste de réserve de Toronto se chargent de combler les vacances en service voyageur entre Toronto et Havelock;
- c) dans la subdivision Belleville, les trains voyageurs facultatifs roulant en direction de l'est fonctionnent comme suit :
 - les trains vers Smith Falls – selon les règles régissant l'exploitation du service de marchandise direct;
 - les trains à destination des installations à l'est de Trenton – par les ingénieurs du service de pool de train direct;
 - les trains entre Toronto et Trenton ou des installations intermédiaires – par les ingénieurs de réserve de Toronto;
- d) les ingénieurs du groupe d'ancienneté de Hamilton se chargent de combler les vacances en service voyageur dans la subdivision de Hamilton.

Remarque : Les postes temporaires vacants de plus de sept (7) jours sont traités conformément à la Règle locale 21.

Règle 21

Sauf dispositions contraires dans les Règles 14 et 20, de même qu'à Smith Falls où aucune liste d'ingénieurs de réserve n'existe, ce qui suit régit les postes temporaires vacants dans toutes les catégories de service :

- a) les vacances temporaires de sept (7) jours de calendrier ou moins sont comblées par les ingénieurs de réserve selon la règle du tour de roulement;
- b) les vacances temporaires de sept (7) jours de calendrier ou plus peuvent être comblées par l'ingénieur le plus ancien à poser sa candidature;
- c) les vacances occasionnées par des congés annuels sont comblées à partir de la première journée par l'ingénieur le plus ancien à poser sa candidature;
- d) à Smith Falls, l'ingénieur le plus ancien à poser sa candidature peut combler une vacance temporaire à partir du premier jour;
- e) lorsqu'un ingénieur exerce ses droits d'ancienneté sur une vacance temporaire, il doit occuper cette vacance jusqu'à ce qu'il soit supplanté par l'ingénieur régulier ou un ingénieur comptant plus d'ancienneté.

Règle 22

Lorsqu'une locomotive tombe en panne en cours de route ou qu'elle est retirée et remplacée par une autre, il n'y a pas de changement d'ingénieur.

Règle 23

Les seuls trains de marchandise assignés, à part ceux qui ont fait l'objet d'un accord commun, sont les trains collecteurs-distributeurs et les trains numéros 73 à 78 de la subdivision St-Thomas.

Règle 24

Quand un ingénieur est physiquement incapable de remplir ses fonctions et une fois que l'état de santé de l'ingénieur a été établi par un certificat médical adéquat, ou que l'état de santé d'un membre de sa famille l'empêche de se présenter au travail, les autorités compétentes de la Compagnie peuvent, après avoir consulté le président de section locale du Syndicat, autoriser ce dernier à supplanter tout ingénieur ayant le moins d'ancienneté à un poste qui lui convient. À l'expiration de la période de six mois, il peut exercer ses droits d'ancienneté en tout temps, moyennant commun accord entre la Compagnie et le Syndicat.

Règle 25

Lorsqu'un ingénieur régulier absent pour cause de maladie ou autre motif est affecté à une gare à l'extérieur du groupe d'ancienneté de l'ingénieur de relève, il doit aviser la Société de son retour au travail dans un délai suffisant pour permettre à l'ingénieur de relève de compléter son dernier tour de service.

Règle 26

Quand un ingénieur rétrogradé ou un aide-ingénieur disponible est employé à titre d'ingénieur eb dehors de sa gare d'affectation, il effectue le retour à sa gare d'affectation comme ingénieur.

Règle 27

a) Les missions de renfort et les livraisons de locomotive aux gares de Toronto sont confiées à un ingénieur de réserve et ce dernier a droit au taux de salaire et aux avantages sociaux applicables à ladite gare.

b) Un ingénieur de réserve affecté à ces missions se présente au travail à l'endroit désigné et, s'il n'est pas libéré du service au même endroit, la Compagnie assure son transport de retour au point de prise de service et il est rémunéré sur une base continue jusqu'à sa libération à ce point.

c) Sous réserve des dispositions de l'alinéa d) de la présente Règle, ce sont les ingénieurs de réserve qui sont appelés pour les missions de renfort dans les trains au départ de Toronto et ceux-ci sont régis par les dispositions de la clause 3.03(4) de la convention collective.

d) Les missions de renfort sur le parcours Toronto-London sont assurées par les ingénieurs en service de pool de la subdivision de Galt.

Règle 28

Aux termes du paragraphe 33.06 de la convention, si aucun ingénieur en service de pool n'est disponible pour pourvoir les postes en service de pool, ni aucun ingénieur ou ingénieur de réserve pour pourvoir les postes nécessaires, l'ingénieur rétrogradé disponible le plus ancien ou l'aide-ingénieur qualifié disponible le plus ancien est employé.

Règle 29

*Toutes les affectations et tous les parcours réguliers sont affichés quinze (15) jours avant le changement d'indicateur ou quinze (15) jours avant le 1^{er} mai et le 1^{er} novembre respectivement, s'il n'y a aucun changement d'indicateur dans les 30 jours précédant les dates susmentionnées. Tous les ingénieurs doivent présenter leur demande au cours de cette période et aucune demande ne sera acceptée cinq jours avant le changement d'indicateur ou avant les dates déterminées antérieurement. Une fois effectué, le choix des affectations ne peut être modifié après la date limite de postulation.

*Révisée le 1^{er} mars 1981

Au moment de l'affichage d'affectations en service de ligne, la Compagnie précise la gare d'affectation et la gare de détachement, l'heure de prise de service aux deux gares ainsi que les journées de travail des affectations. À l'affichage des affectations en service de triage, la Compagnie précise l'endroit désigné pour se présenter au travail, l'heure de prise de service et les jours de repos assignés.

Remarque : Les ingénieurs en congé de maladie, en absence autorisée ou en congé annuel pendant toute la durée de l'affichage des affectations peuvent exercer leur droit d'ancienneté à leur retour au travail, au moment de s'inscrire en service.

Dans l'éventualité où personne ne pose sa candidature pour une affectation ou un parcours régulier, l'ingénieur comptant le moins d'ancienneté et qui travaille à la gare normalement appelée à fournir la relève, sera requis de combler la vacance, sauf dispositions contraires dans un accord local.

Règle 30

L'une ou l'autre des parties signataires peut demander la révision immédiate des présentes règles à l'intérieur de la période de 90 jours suivant leur prise d'effet, après quoi, elles peuvent être annulées ou modifiées moyennant préavis écrit de 60 jours de l'une ou l'autre des parties.

Pour le Chemin de fer Canadien Pacifique

L.A. Hill
Directeur général

Pour la Fraternité des ingénieurs de locomotive

Président général

ANNEXE A
PROTOCOLE D'ACCORD RELATIF AU TRAVAIL DES INGÉNIEURS DU DISTRICT
D'ANCIENNETÉ DE L'ONTARIO

Il est entendu que les affichages de postes d'ingénieurs dans le district d'ancienneté de l'Ontario sont portés à la connaissance de tous les ingénieurs détenant des droits d'ancienneté dans ce district. La présente juridiction territoriale s'applique quant à la relève pour les vacances temporaires, le dépôt d'un grief et les conditions de travail.

Section 1

Les ingénieurs de la région de Toronto, division F.I.L. 295, ont juridiction sur les territoires suivants :

- a) toute affectation dans les subdivisions suivantes – CN subdivision de Oakville (jonction Toronto-Hamilton) Orangeville, Owen Sound, Elora, Teeswater, Walkerton, MacTier, Port McNicoll, Bobcaygeon, Naphton.
- b) dans la subdivision Galt – toute affectation assignée entre Toronto et Streetsville et tous les trains entre Toronto et Streetsville vers et en partance de Orangeville, Owen Sound, Elora, Teeswater et Walkerton.

Subdivisions,

- c) dans la subdivision Havelock – toute affectation à l'ouest de Havelock.
- d) dans la subdivision Belleville – toute affectation entre Toronto et Trenton sous réserve des dispositions du protocole d'accord daté du 29 octobre 1969 et des règles et conventions y afférent; toute affectation entre Smith Falls et Trenton, telle que prévue au protocole, règles et conventions précités;
- e) dans la cour de triage Trenton – toute gare de triage régulière, de relève et facultative;
- f) dans la cour de triage MacTier – toute affectation prévue à l'accord extraordinaire signé avec le district d'ancienneté de Algoma;
- g) aux gares de Toronto – toutes les cours de triage et service de transfert.

Section 2

Les ingénieurs de London, division F.I.L. 528, ont juridiction sur les territoires suivants :

- a) toute affectation dans les subdivisions de St.Marys, St.Thomas, Port Burwell, Goderich et Windsor;
- b) dans la subdivision Galt – toute affectation sauf celles prévues à la Section 1(b) des présentes.

Section 3

Les ingénieurs de Smiths Falls, Division F.I.L. 658, ont juridiction sur les territoires suivants :

- a) dans la subdivision Havelock – tout travail à l'est de Havelock;
- b) dans la subdivision de Kingston – toutes les affectations

c) dans la subdivision Belleville – toute affectation entre Smiths Falls et Trenton sous réserve des dispositions du protocole d'accord daté du 29 octobre 1969 et des règles et conventions y afférent; toute affectation entre Toronto et Trenton, telle que prévue au protocole, règles et conventions précités;

d) dans la gare de triage Havelock – toute affectation régulière, de relève ou facultative.

Toronto, Ontario
Le 1^{er} mars 1974

RÈGLES LOCALES

Ingénieurs de locomotive travaillant dans les des districts d'ancienneté de Chapleau, Schreiber et Sudbury

Révisées et réimprimées, en vigueur le 1^{er} mars 1977

1. Un ingénieur en service de pool qui comble une affectation régulière vacante en service voyageur ne retourne pas en service de pool avant d'avoir réintégré sa gare d'affectation, à moins d'indications contraires.
2. Les ingénieurs réguliers affectés au service voyageurs peuvent se remplacer l'un l'autre aux installations où cela est possible, auquel cas le nombre de parcours permis sera convenu d'un commun accord entre la Compagnie et le président de la section locale du Syndicat.
3. À moins d'un accord contraire, un ingénieur appelé en service doit recevoir un préavis d'au moins deux heures, sauf en cas d'urgence. Ils est aussi informé pour quelle fonction ses services sont requis.
4. Les vacances temporaires de sept (7) jours ou moins sont comblées par les ingénieurs de réserve ou, en l'absence d'un tableau de réserve, par les ingénieurs du service de pool selon la règle du tour de roulement.
5. Les vacances temporaires de sept (7) jours ou plus sont comblées par le candidat ingénieur comptant le plus d'ancienneté. Si aucun ingénieur ne pose sa candidature à une vacance temporaire de sept (7) jours ou plus à une gare extérieure à son district d'affectation, cette vacance sera comblée par l'ingénieur de réserve ayant le moins d'ancienneté, sauf dispositions contraires d'un accord local.

Les vacances pour cause de congé annuel peuvent être comblées le premier jour par l'ingénieur le plus ancien à avoir posé sa candidature.

Lorsqu'un ingénieur exerce ses droits d'ancienneté à une vacance temporaire, il doit rester à ce poste jusqu'à ce qu'il soit relevé par l'ingénieur régulier, qu'il soit supplanté par un ingénieur comptant plus d'ancienneté ou que sa candidature soit retenue pour une vacance permanente, sauf dispositions contraires d'un accord local.

Remarque : Aux fins de l'application des Règles 4 et 5, un jour désigne un jour civil dont toute fraction constitue un jour.

Dans le district d'ancienneté de Sudbury où il y a quatre (4) gares principales, à savoir North Bay, MacTier, Sudbury et Sault Ste.Marie, les Règles 4 et 5 s'appliquent à chacune de ces gares principales et séparément.

6. Lorsqu'une locomotive tombe en panne en cours de route ou qu'elle est retirée et remplacée par une autre, il n'y a pas de changement d'ingénieur.
7. La juridiction sur les affectations d'ingénieurs dans les districts d'ancienneté Chapleau, Schreiber et Sudbury est telle qu'établie à l'annexe A des présentes règles et fait partie de celles-ci.
8. Toutes les affectations et tous les parcours réguliers sont affichés quinze (15) jours avant le changement d'indicateur ou 15 jours avant le 1^{er} mai et le 1^{er} novembre respectivement, s'il n'y a aucun changement d'indicateur dans les 30 jours précédant les dates susmentionnées. Tous les ingénieurs doivent présenter leur demande au cours de cette période et aucune demande ne sera acceptée cinq jours avant le changement d'indicateur ou avant les dates déterminées antérieurement. Une fois effectué, le choix des affectations ne peut pas être modifié après la date limite de postulation.

Au moment de l'affichage d'affectations en service de ligne, la Compagnie précise la gare d'affectation et la gare de détachement, l'heure de prise de service aux deux gares ainsi que les journées de travail des affectations. À l'affichage des affectations en service de triage, la Compagnie précise l'endroit désigné pour se présenter au travail, l'heure de prise de service et les jours de repos assignés.

Remarque : Les ingénieurs en congé de maladie, en absence autorisée ou en congé annuel pendant toute la durée de l'affichage des affectations peuvent exercer leur droit d'ancienneté à leur retour au travail, au moment de s'inscrire en service.

9. Les postes en service de trains de travaux dont la durée prévue est d'une semaine ou plus font l'objet d'un affichage.

Les candidats ayant le plus d'ancienneté ont la préférence et conservent l'affectation choisie jusqu'à ce que toutes les routes et affectations soient affichées de nouveau ou que l'affectation soit abolie, sauf si une vacance par ordre de promotion survient, ce qui doit faire l'objet d'un accord entre la Société et le président de section locale du Syndicat.

10. Tous les postes permanents vacants, sauf ceux en service de pool ou inscrits au tableau de réserve, sont affichés dans le district d'ancienneté pendant sept jours et les résultats de l'affichage sont publiés aussitôt que possible. Dans le district d'ancienneté de Sudbury, les candidatures d'ingénieurs qualifiés sont acceptées, même si ces derniers ne travaillent pas comme ingénieurs au moment de l'affichage, sous réserve que ces ingénieurs qualifiés soient aptes à occuper la fonction d'ingénieurs dans la juridiction où la vacance survient.

11. Un ingénieur, peu importe sa catégorie de service aux gares principales, qui, entre les changements d'horaire, désire travailler en service de pool ou s'inscrire au tableau de réserve ou, tout ingénieur qui désire changer de subdivision pour le service de pool doivent soumettre leur candidature par écrit au responsable de la Société concerné ou au répartiteur d'équipe du CGÉ, le cas échéant, le tout afin d'être affecté à la première vacance permanente à laquelle leurs années d'ancienneté leur donne droit dans cette subdivision. L'ingénieur doit conserver un exemplaire de sa demande aux fins de référence.

12. Toute vacance de plus de 30 jours, sauf en service de pool et pour une durée de réserve, qui est comblée conformément à la Règle 11, est considérée comme permanente et doit être affichée dans le district d'ancienneté conformément aux règles qui régissent celui-ci. Cette condition ne s'applique pas aux ingénieurs travaillant pour la Fraternité des ingénieurs de locomotive. Le temps passé en congé annuel n'entre pas dans le calcul des 30 jours prévus ci-dessus.

13. Quand un ingénieur est physiquement incapable de remplir ses fonctions et une fois que l'état de santé de l'ingénieur a été établi par un certificat médical adéquat, ou que l'état de santé d'un membre de sa famille l'empêche de se présenter au travail, les autorités compétentes de la Compagnie et du Syndicat peuvent, après consultation, autoriser ce dernier à exercer son droit d'ancienneté à un poste qui lui convient dans le service de triage ou autre. À l'expiration de la période de six mois, il peut exercer son droit d'ancienneté en tout temps, moyennant commun accord entre la Compagnie et la Fraternité.

14. Le président de section locale, de concert avec les autorités divisionnaires compétentes, peut établir des règles et des affectations en service de pool appropriées à la dotation en personnel de chaque subdivision et prendre des dispositions relatives au millage aux termes de l'article 33.

15. Si une affectation subit d'importantes modifications, comme un déclassement, elle doit être affichée à nouveau.

Aux termes du présent règlement, sont considérées comme changements importants à une affectation les modifications suivantes :

1) changement de deux heures ou plus de l'heure de prise de service à la gare d'affectation ou de détachement;

2) délai d'attente différent d'une gare à l'autre;

3) journées de travail changées;

4) changement représentant plus de 15 milles rémunérés par jour à l'exception des heures supplémentaires.

16. Sous réserve que d'autres ingénieurs sont disponibles, un ingénieur inscrit au tableau de réserve qui perd son tour parce qu'il n'est pas disponible au moment de l'appel de service ou qui s'inscrit malade ou obtient un congé autorisé au moment de l'appel de service ne retourne pas sur le tableau de réserve avant qu'un délai de douze (12) ne se soit écoulé depuis le premier appel de service, à moins que des règles plus restrictives ne soient en vigueur à cette installation. Après ce délai, le nom de l'ingénieur retourne sur le tableau de réserve et il est inscrit en dernier sur la liste.

17. Un ingénieur qui a effectué un tour de service à sa gare de détachement ne sera pas tenu d'effectuer un autre tour de service avant d'avoir réintégré sa gare d'affectation, sauf si aucun ingénieur affecté à cette subdivision n'est disponible.

Remarque : un ingénieur qui effectue un parcours de North Bay à Webbwood et qui reçoit l'ordre de se rendre à Cartier ou, un ingénieur qui effectue un parcours de North Bay à Cartier et qui ensuite reçoit l'ordre de se rendre à Webbwood, est considéré comme ayant effectué un tour de service à partir de sa gare de détachement.

Le temps de retenue en gare de détachement est calculé, aux termes du paragraphe 11.01, à partir de l'heure d'arrivée de l'ingénieur ayant effectué le poste de travail. Le paragraphe 30.03 ne s'applique pas à la présente règle locale.

*18. Les ingénieurs en affectation ou sans affectation en service de triage à Sudbury se présentent au travail sur la voie d'atelier désignée et, s'ils ne sont pas libérés du service au même endroit, la Compagnie assure leur retour au point de prise de service et ils restent en service continu jusqu'à leur libération à ce point.

*Révisée le 1^{er} mars 1981

19. Aux termes du paragraphe 33.06 de la convention, si aucun ingénieur en service de pool n'est disponible pour y combler les vacances, et qu'aucun ingénieur disponible ou de réserve ne peut pourvoir les postes vacants nécessaires, l'ingénieur rétrogradé disponible le plus ancien ou l'aide-ingénieur qualifié disponible le plus ancien est employé. S'il est nécessaire d'employer des ingénieurs ayant accumulé le maximum de milles admissible, l'ingénieur disponible comptant le plus d'ancienneté dans le service est appelé. Dans des circonstances semblables, on appelle des ingénieurs en service assigné.

20. L'une ou l'autre des parties signataires peut demander la révision immédiate des présentes règles à l'intérieur de la période de 90 jours suivant leur prise d'effet, après quoi, elles peuvent être annulées ou modifiées moyennant préavis écrit de 60 jours de l'une ou l'autre des parties.

Pour les Chemins de fer du Canadien Pacifique

Pour la Fraternité des ingénieurs de locomotive

L.A. Hill
Directeur général

Président général

ANNEXE A
PROTOCOLE D'ACCORD RELATIF AU TRAVAIL DES INGÉNIEURS DES DISTRICTS
D'ANCIENNETÉ DE CHAPLEAU, SCHREIBER ET SUDBURY

Il est entendu que les affectations des ingénieurs dans chacun des districts d'ancienneté sont portées à la connaissance de tous les ingénieurs de ces districts d'ancienneté. La présente juridiction territoriale s'applique au niveau de la relève pour les vacances temporaires, du dépôt d'un grief et des conditions de travail.

Section A

District d'ancienneté de Chapleau

Les ingénieurs du district d'ancienneté de Chapleau, Division F.I.L. 319, ont juridiction sur :

- a) toute affectation dans la subdivision Nemegos
- b) toute affectation dans la subdivision White River
- c) toute affectation du service de triage Cartier
- d) toute affectation du service de triage Chapleau
- e) les trains 417-418, conformément à la lettre de M. G.W. Miller, directeur général adjoint, datée du 9 mai 1961. (voir annexe B)

Section B

District d'ancienneté de Schreiber

Les ingénieurs du district d'ancienneté de Schreiber, Division F.I.L. 562, ont juridiction sur :

- a) toute affectation dans la subdivision Heron Bay
- b) toute affectation dans la subdivision Manitowadge
- c) toute affectation dans la subdivision Nipigon
- d) toute affectation dans la cour de triage White River
- e) toute affectation dans la cour de triage Schreiber.

Section C

District d'ancienneté de Sudbury

1) Les ingénieurs de North Bay, Division F.I.L. 308 (North Bay), ont juridiction sur :

- a) toute affectation dans la subdivision North Bay
- b) toute affectation dans la subdivision Temiscaming

- c) toute affectation dans la subdivision Ville Marie
- d) toute affectation dans la subdivision Cartier en partance de North Bay ou de points intermédiaires à destination de Cartier, sous réserve des dispositions de la clause (3) (C)
- e) Toute affectation dans la subdivision Webbwood en partance ou à destination de Romford ou de points à l'est de Romford
- f) toute affectation non assignée en partance de Webbwood à destination de Cartier et en partance de Cartier à destination de Webbwood
- g) toute affectation à la cour de triage Chalk River
- h) toute affectation à la cour de triage North Bay

Remarque : Tout court trajet en service de navette dans la subdivision Cartier ex Cartier est effectué par les ingénieurs de North Bay dans la mesure où ceux-ci sont disponibles.

2) Les ingénieurs de MacTier, Division F.I.L. 288, ont juridiction sur :

- a) toute affectation dans la subdivision Parry Sound
- b) toute affectation dans la subdivision Cartier en partance de ou à destination de la subdivision Parry Sound
- c) le C.I.L. acid train, tel que prévu dans l'accord local daté de novembre 1967. (Voir annexe C)
- d) toute affectation à la cour de triage MacTier, telle que prévue dans l'accord extraordinaire signé entre la F.I.L. et le district d'ancienneté de l'Ontario en date du 7 mai 1962

3) les ingénieurs de Sudbury, Division F.I.L. 308 (Sudbury), ont juridiction sur :

- a) toute affectation au départ de Sudbury non incluses aux points 1, 2 et 4 des présentes
- b) toute affectation dans les subdivisions Little Current et Nickel
- c) toute affectation dans la cour de triage Sudbury
- d) les trains 417-418, conformément à la lettre de M. G.W. Miller, directeur général adjoint, datée du 9 mai 1961. (voir annexe B)
- e) toute affectation dans les trains en partance des gares situées entre Romford et Cartier
- f) train pour produits de la forêt ex Cartier
- g) toute affectation assignée en partance de Webbwood ou de points intermédiaires dans les subdivisions de Webbwood.

4) Les ingénieurs de Sault Ste.Marie, Division F.I.L. 308 (Sault Ste.Marie), ont juridiction sur :

- a) toute affectation dans la subdivision Thessalon
- b) toute affectation du service voyageur entre Sault Ste.Marie et Sudbury
- c) toute affectation à la cour de triage Sault Ste.Marie

Remarque : La juridiction territoriale dans le district d'ancienneté de Sudbury s'applique à l'affichage des affectations (Règle 14), aux affectations ne faisant pas l'objet d'un affichage et aux promotions et rétrogradations des ingénieurs.

ANNEXE B

Monsieur J.F. Walter
Président général
Fraternité des ingénieurs de locomotive
619 Keefer Building
1440, rue Ste-Catherine Ouest
Montréal (Québec) H3G 2K3

Monsieur,

Nous faisons ici référence à votre lettre du 25 avril, et à nos conversations subséquentes, concernant la méthode de dotation en personnel des trains 417 et 418 entre Chapleau et Sudbury.

En vertu des dispositions de la clause 30.09 de la convention, il est entendu que, à partir du 1^{er} mai, les ingénieurs seront en service direct entre Chapleau et Sudbury et entre Sudbury et Chapleau, et les arrangements suivants s'appliqueront à cette affectation :

1. les affectations feront l'objet d'un affichage et le millage sera partagé à parts égales entre les districts d'ancienneté de Chapleau et de North Bay, un tel partage devant être revu par le président de section locale et l'autorité concernée et être établi une seule fois au cours de la durée de vie de l'horaire de travail.
2. la gare d'affectation est Chapleau lorsque l'ingénieur assigné est de Chapleau et Sudbury lorsque l'ingénieur assigné est de North Bay. Les jours de repos sont assignés à l'ingénieur à sa gare d'affectation désignée.

Lorsqu'un changement dans la gare d'affectation survient à cause d'un partage du millage, le millage haut-le-pied est payé à l'ingénieur qui retourne à sa gare d'affectation ou qui voyage vers sa gare de détachement.

3. Le foyer de l'ingénieur de locomotive à Sudbury sera disponible pour les employés de Chapleau et les remorques ou autres lieux d'hébergement de Chapleau sont mis à la disposition des employés de North Bay.
4. Les ingénieurs de réserve ou réguliers reçoivent une assistance adéquate dans l'apprentissage de la portion du parcours située à l'extérieur de leur district d'ancienneté. La question de la formation sur l'équipement R.D.C. est couverte dans la lettre adressée au surintendant, matériel roulant, datée du 20 décembre (copie au président général Walter) et sans doute que cette question peut être discutée localement.

Les accords et arrangements précités sont à la satisfaction mutuelle des soussignés. Deux exemplaires de la présente lettre sont joints aux fins de signature. Ces deux exemplaire portent ma signature et je vous demande de bien vouloir les signer à votre tour. Prière de me retourner un des deux exemplaires avec les signatures originales pour mes dossiers.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations les meilleures.

G.W. Miller
Directeur général adjoint

J. Walter
Président général de la Fraternité des ingénieurs de locomotive

ANNEXE C

ACCORD LOCAL ENTRE LE CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE ET SES INGÉNIEURS DE LOCOMOTIVE TRAVAILLANT DANS LE DISTRICT D'ANCIENNETÉ DE NORTH BAY, LEQUEL COUVRE LE SERVICE DES TRAINS ACIDE DIRECTION NORD-SUD AUX INSTALLATIONS C.I.L. COPPER CLIFF, MILLAGE 5, SUBDIVISION WEBBWOOD

1. Le présent accord local stipule l'intention des parties susmentionnées de réviser une partie des Règles locales régissant Algoma, lesquelles concernent l'attribution du travail (cahier bleu) eu égard aux subdivisions Cartier et Webbwood, à la subdivision Parry Sound et aux ingénieurs de Sudbury.
2. L'affectation connue comme C.I.L. Acid Unit Train assignée entre le mille 5, subdivision Webbwood, au sud de MacTier via Sudbury, sera confiée à l'équipe du service de Pool de MacTier.
3. Le millage pour les ingénieurs en service dans ce train unit acid sera payé conformément à l'article 15 de la convention collective de la Fraternité des ingénieurs de locomotive. (Le kilométrage ou les heures de service, le plus élevé des deux).
4. Lorsque les trains Acid C.I.L. en exploitation aux installations C.I.L. Coppercliff, se déplacent vers l'Est, ce travail est régi par l'Accord de règles locales original relatif à l'attribution des tâches.
5. Le temps est calculé à partir des manœuvres effectuées sur la voie principale de Iron Plant, subdivision Webbwood, jusqu'au dégagement de cette même zone de manœuvres au retour.
6. L'une ou l'autre des parties peut mettre fin à cet accord moyennant un préavis de 30 jours.

Pour la Fraternité des ingénieurs de locomotive :

P. Stelmack
Président général adjoint, div. 308

C.C. King
Président general, div. 288

Pour la Compagnie :

F.L. Moorey
Directeur, CP

Daté à Sudbury, Ontario le _____ novembre 1967

ANNEXE D

1. Le but du présent Protocole d'accord est de prévoir une rétrogradation ordonnée des ingénieurs de locomotive dans le cadre des dispositions régissant les postes d'aide ingénieur à North Bay, MacTier, Sudbury et Sault Ste.Marie, comme le prévoit le deuxième paragraphe de la remarque de la clause 21.04 de la convention collective des TUT et le deuxième paragraphe de la remarque de la clause 21.02 de la F.I.L.
2. Aucun ingénieur rétrogradé n'a le droit de détenir un poste d'aide ingénieur dans quelque gare que ce soit alors qu'un ingénieur comptant moins d'ancienneté est inscrit au tableau de service des ingénieurs à ladite gare.
3. Un ingénieur retranché du tableau de service des ingénieurs dans une gare peut exercer ses droits d'ancienneté à titre d'ingénieur à toute gare du district d'ancienneté de Sudbury.
4. Un ingénieur rétrogradé qui exerce ses droits d'ancienneté à titre d'aide ingénieur dans le territoire d'ancienneté connu comme sa gare d'affectation plutôt que comme ingénieur à une autre gare ne peut postuler comme ingénieur à ces gares pendant l'indicateur en cours.
5. Un ingénieur travaillant dans le territoire d'ancienneté défini comme sa gare d'affectation qui ne se qualifie pas pour le travail d'ingénieur dans un autre territoire d'ancienneté ne peut postuler comme aide ingénieur dans ces autres territoires et ainsi se rétrograder lui-même.
6. Lorsqu'un ou des ingénieurs supplémentaires sont requis à une gare et qu'aucun ingénieur rétrogradé ni aide ingénieur qualifié n'est disponible pour cette promotion, l'ingénieur déclassé ou l'aide ingénieur qualifié le plus ancien dans le district d'ancienneté devra combler la vacance à ladite gare jusqu'à ce qu'il soit relevé ou jusqu'à qu'il soit qualifié pour le travail d'ingénieur à sa gare d'affectation.
7. L'une ou l'autre des parties peut mettre fin à cet accord moyennant un préavis de 30 jours.

Signé à Toronto, Ontario, ce 9^e jour de décembre 1976

L.A. Hill
Chemins de fer du Canadien Pacifique Limitée

C.J. Allen
Travailleurs unis des transports (mécaniciens de locomotive)

E.C. Machin
Fraternité des ingénieurs de locomotive

Lettre re : Selection des membres de comité conjoint par le Syndicat

MONTRÉAL, le 16 novembre 1992

Monsieur T.G. Hucker
Président général
Fraternité des ingénieurs
de locomotives
Bureau 270
11012 MacLeod Trail South
Calgary, Alberta
T2J 6A5

Monsieur G.N. Wynne
Président général
Fraternité des ingénieurs
de locomotives
C.P. 181
Smiths Falls, Ontario
K7A 4T1

Messieurs,

Durant les négociations, vous avez souligné que ces dernières années, de nombreux comités avaient été créés au niveau du Réseau, des Unités d'exploitation et des Divisions pour discuter de différentes questions et que les employés avaient été invités à participer à bon nombre de ces comités.

Vous avez affirmé que dans certains cas, les employés avaient été choisis sans que le Syndicat ait été consulté. La Compagnie s'engage par la présente à permettre au Syndicat de recommander le nom d'employés qui, selon lui, devraient être sélectionnés comme membres d'un comité. Il est entendu que les employés recommandés devront s'intéresser à la question dont le comité sera chargé et qu'ils pourront contribuer à ses travaux.

Durant la période fermée, les représentants du Syndicat, des Unités d'exploitation et des Relations industrielles (Réseau) discuteront des paramètres des comités et du mode de sélection des membres.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués.

Relations syndicales
Chef,

(Signature) Frank Peters

Lettre re : Appel des équipes - SGE ET PMC

Le 14 juillet 1995

M. R.S. McKenna
Président général
Conseil canadien des syndicats
du personnel itinérant (FIL)
150, rue Metcalfe
Bureau 1401
Ottawa, Ontario
K2P 1P1

M. L.O. Schillaci
Président général
Conseil canadien des syndicats
du personnel itinérant (TUT)
404-630 - 8th Avenue S.W.
Calgary, Alberta
T2P 1G6

M. D. Curtis
Président général
Conseil canadien des syndicats
du personnel itinérant (FIL)
11012 MacLeod Trail S.
Bureau 270
Calgary, Alberta
T2J 6A5

M. D.A. Warren
Président général
Conseil canadien des syndicats
du personnel itinérant (TUT)
695 Markham Road, Bureau 32
Scarborough, Ontario
M1H 2A5

Messieurs,

Pendant la présente série de négociations, vous avez soulevé plusieurs questions concernant les listes des trains et des équipes et l'appel des équipes.

Les listes des trains et des équipes ont fait l'objet de discussions pendant plusieurs séries de négociations. Nous avons pris bonne note de vos préoccupations quant à l'uniformité et à l'exactitude de ces listes, et la Compagnie vous a assuré qu'elle continuerait de chercher à les améliorer. Nous comptons bien trouver une solution à ce problème et unirons nos efforts dans ce sens. Ainsi, on convoquera une rencontre qui réunira des hauts dirigeants du Conseil et de la Compagnie afin d'assurer le suivi de ce dossier. Pourraient figurer à l'ordre du jour de cette réunion :

1. le statut des renseignements contenus dans les listes du PMC,
2. la « fiche de pointage » du PMC,
3. un plan d'amélioration et de règlement,
4. la fixation de la date d'une réunion de suivi,
5. le mandat du comité mixte sur le SGE.

Naturellement, on étudierait aussi toute autre question connexe que vous pourriez soulever.

Il a également été question du SGE, et bien que nous ne puissions accéder à votre proposition de suspendre l'utilisation de ce système, nous considérerons vos commentaires. D'ailleurs, à cet égard, la Compagnie est disposée à prendre les mesures suivantes :

1. L'ordre du jour des réunions du comité sur le SGE sera distribué au moins 14 jours avant la tenue des réunions. Le Conseil sera tenu au fait des modifications qui doivent être apportées au calendrier de mise en oeuvre.
2. La Compagnie est résolue à maintenir la communication avec le Conseil. On tentera de dresser le bilan des modifications dans les 30 jours suivant leur mise en oeuvre à l'échelle locale.
3. On permettra aux présidents de section locale d'accéder au SGE depuis leur domicile à condition qu'ils disposent du matériel nécessaire (on est à évaluer les coûts de cet aménagement).

Dans l'espoir que ces mesures sauront apaiser vos inquiétudes, nous vous prions d'agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués.

Relations syndicales
Directeur,

c.c. : M. L.H. Olson
Président
Conseil canadien des syndicats opérationnels de chemins de fer
Bureau 750, 1595 Telesat Court
Gloucester, Ontario
K1B 5R3

M. T.G. Hucker
Secrétaire-trésorier
Conseil canadien des syndicats opérationnels de chemins de fer
150, rue Metcalfe
Bureau 1401
Ottawa, Ontario
K2P 1P1

Lettre re : Kawartha Lakes

CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE

CALGARY, le 23 mai 1999

Monsieur R.S. McKenna
Président général
Conseil canadien des syndicats opérationnels
de chemins de fer
Bureau 309, 8989 Macleod Trail South
Calgary, Alberta
T2H 0M2

Monsieur D.A. Warren
Président général
Conseil canadien des syndicats opérationnels
de chemins de fer
Bureau 32, 695 Markham Road
Scarborough, Ontario
M1H 2A5

Messieurs,

La présente fait suite aux différentes discussions que nous avons eues durant la dernière série de négociations au sujet des enjeux propres au Kawartha Lakes Railroad.

Nous avons convenu de renouveler la convention collective entre Canadien Pacifique Limitée (Saint-Laurent et Hudson) et le Conseil canadien des syndicats opérationnels de chemins de fer (Travailleurs unis des transports et Fraternité des ingénieurs de locomotives) représentant les agents de train et ingénieurs de locomotive travaillant pour le CFIL interne Havelock/Nephton.

Les modifications suivantes s'appliqueront en date du 1^{er} janvier 1999 :

- 1) L'article 3 - Pensions et avantages sociaux - sera modifié de manière à incorporer les augmentations prévues dans le projet de règlement national du 23 mai 1999.
- 2) Le paragraphe 1 de l'article 4 - Congé de deuil - sera modifié de manière à prévoir un congé au décès des petits-enfants par filiation et par remariage.
- 3) Le paragraphe 5.4 sera modifié de manière à incorporer les augmentations de salaire prévues dans le projet de règlement national du 23 mai 1999.
- 4) Le paragraphe 5.4(b) qui suit sera ajouté : « Les employés accomplissant des affectations de 8 à 10 heures et qui doivent travailler plus de dix heures ont droit à la rémunération afférente aux affectations de 10 à 12 heures pour cette journée-là. »
- 5) Le nouveau paragraphe 5.7 traitera de l'établissement du régime d'achat d'actions par les employés aux conditions prévues dans le projet de règlement national du 23 mai 1999.
- 6) Le paragraphe 6(e) sera modifié ainsi : «Employés disponibles les plus anciens inscrits au ou aux tableaux auxiliaires du CFIL interne (employés itinérants qui ont précisé qu'ils voulaient travailler au CFIL interne); s'il n'y en a pas».
- 7) Le paragraphe 25.1 de l'article 25 – Durée de la convention – sera modifié de manière à préciser que l'entente est renouvelée pour une période de quatre ans commençant le 1^{er} janvier 1999.

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments distingués.

Relations industrielles
Vice-président adjoint,

(Signature) M. G. DeGirolamo

c.c. : MM. T.G. Hucker
J.W. Armstrong

Approbation :

D.A. Warren

R.S. McKenna

Lettre re : SIRH/SCR

CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE

CALGARY, le 27 avril 2000

Monsieur R.S. McKenna
Président général
Conseil canadien des syndicats opérationnels
de chemins de fer (FIL)
Bureau 309, 8989 Macleod Trail South
Calgary, Alberta
T2H 0M2

Monsieur,

La présente fait suite au projet de règlement signé le 23 mai 1999.

Il a été convenu que la Compagnie organiserait une séance de démonstration pour montrer comment le SIRH, le nouveau système d'information des ressources humaines de la Compagnie, calcule le service cumulatif rémunéré (SCR). Le Conseil sera consulté avant qu'on implante ou qu'on modifie le SIRH ou tout autre système informatique qui pourrait avoir une incidence sur les employés représentés par le Conseil.

Il a aussi été convenu que les employés qui atteignent leur millage mensuel maximal ne verraient pas diminuer le nombre de jours de congé annuel qui leur sont attribués, peu importe leur disponibilité durant le mois en question.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Relations industrielles
Vice-président adjoint,

Lettre re : Procès d'établissement des faits

CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE

CALGARY, le 23 mai 1999

Monsieur D.C. Curtis
Président général
Conseil canadien des syndicats opérationnels
de chemins de fer
Bureau 309, 8989 Macleod Trail South
Calgary, Alberta
T2H 0M2

Monsieur L.O. Schillaci
Président général
Conseil canadien des syndicats opérationnels
de chemins de fer
Bureau 500, 706 - 7th Avenue S.W.
Calgary, Alberta
T2P 0Z1

Monsieur R.S. McKenna
Président général
Conseil canadien des syndicats opérationnels
de chemins de fer
Bureau 309, 8989 Macleod Trail South
Calgary, Alberta
T2H 0M2

Monsieur D.A. Warren
Président général
Conseil canadien des syndicats opérationnels
de chemins de fer
Bureau 32, 695 Markham Road
Scarborough, Ontario
M1H 2A5

Messieurs,

Les parties ont convenu de mettre une procédure d'établissement des faits à l'essai dans des endroits désignés d'un commun accord. Voici les règles régissant ces essais :

Le président de section locale et le cadre de premier échelon doivent se consulter au lieu d'acheminer le grief écrit au stade II. Le président de section locale doit aviser le chef local qu'il désire le consulter en vue d'établir les faits et lui fournir tous les documents à l'appui au moment où il lui présente cette demande de consultation.

- 1) Les deux parties doivent élaborer des procédures en vue de l'établissement conjoint des faits. Ces nouvelles procédures seront réservées au traitement des cas de présumées violations des dispositions de la ou des conventions collectives et/ou des réclamations. Elles ne serviront pas à régler des cas de mesures disciplinaires ni de renvois.
- 2) Le président de section locale et le chef, Exploitation, remplissent conjointement l'imprimé d'établissement des faits, puis le signent tous les deux. Ils peuvent soit se rencontrer pour l'établir, ou encore le produire par télécopieur ou par courrier électronique; dans ce dernier cas, les signatures peuvent être apposées par la voie électronique. (Voir un exemplaire de l'imprimé à l'annexe "A").
- 3) La production de cet imprimé remplace les formalités prévues au stade II - Appel au directeur divisionnaire -, qui fait actuellement partie de la ou des conventions collectives et selon laquelle un exposé écrit du grief doit être produit par le président de section locale et une décision écrite rendue par le chef, Exploitation.
- 4) L'imprimé d'établissement des faits doit renfermer le plus de détails possible sur le grief; le fait de le produire ne signifie pas qu'il sera interdit par la suite de présenter de nouveaux faits qui seraient susceptibles d'avoir une portée sur le traitement du grief en cause.

- 5) Aucune modification n'est apportée aux délais d'acheminement de tout grief fondé sur la signification ou la prétendue violation de l'une ou de plusieurs dispositions de la ou des conventions collectives en vigueur.

Si vous êtes d'accord avec ce qui précède, veuillez signer à l'endroit prévu ci-dessous.

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments distingués.

Relations industrielles
Vice-président adjoint,

c.c. : MM. T.G. Hucker
J.W. Armstrong

Approbation :

D.C. Curtis
Président général

L.O. Schillaci
Président général

D.A. Warren
Président général

R.S. McKenna
Président général

IMPRIMÉ D'ÉTABLISSEMENT DES FAITS
CONSEIL CANADIEN DES SYNDICATS OPÉRATIONNELS
DE CHEMINS DE FER
Fraternité des ingénieurs de locomotives et Travailleurs unis des transports
et
CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE

La production du présent imprimé remplace les formalités prévues au stade II - Appel au chef, Exploitation - de la procédure de règlement des griefs. Une fois rempli, cet imprimé est considéré comme dûment conforme aux exigences correspondant à ce stade.

1. Coordonnées de la personne qui formule un grief ou une plainte :

Nom : _____ Téléphone : _____

Adresse : _____

Ville et province : _____ Code postal : _____

Matricule : _____ Numéro d'ancienneté : _____ Date d'entrée en service : _____

Poste occupé à _____ Service : _____

Date de présentation du grief : _____

2. Quand l'incident à l'origine du grief ou de la plainte s'est-il produit?

Date : _____ Heure : _____

3. À quel endroit l'incident à l'origine du grief ou de la plainte s'est-il produit?

Endroit : _____

4. Décrivez les faits qui sont à l'origine du grief ou de la plainte :

5. Pourquoi considère-t-on qu'il y a lieu de formuler un grief ou une plainte? (Préciser l'article visé de la ou des conventions collectives, ou supplément de convention collective.)

6. Quelle mesure demande-t-on que l'on adopte en guise de règlement du grief ou de la plainte?

7. Quel est la position ou l'opinion de l'employeur?

Signature du représentant syndical local : _____

Signature du chef, Exploitation : _____

Date : _____

Remarque : Veiller à annexer au présent imprimé des copies de toutes les preuves présentées à l'appui (fiches de service, avis de rejet, lettres, comptes rendus, etc.) et susceptibles d'avoir une portée sur le traitement du grief ou de la plainte en cause avant de le faire parvenir au président général du Syndicat et au directeur général de district pour l'acheminement au stade 3. Le président de section locale, le chef, Exploitation, et l'employé qui formule le grief ou la plainte doivent conserver une copie de cet imprimé et des pièces qui y sont jointes.

Protocole d'accord du 20 janvier 1959

**PROTOCOLE D'ACCORD ENTRE CANADIAN PACIFIC RAILWAY COMPANY ET SES
INGÉNIEURS DE LOCOMOTIVE EMPLOYÉS AU CANADA DANS LA RÉGION DE L'EST ET
REPRÉSENTÉS PAR LA FRATERNITÉ DES INGÉNIEURS DE LOCOMOTIVES,
RELATIVEMENT AU PROTOCOLE D'ACCORD ENTRÉ EN VIGUEUR LE 1^{er} FÉVRIER 1959
ET SIGNÉ À MONTRÉAL LE 20 JANVIER 1959**

Il est entendu que les taux de salaire des ingénieurs de locomotive diesel-électrique en service marchandises et en service voyageurs, fixés en fonction du nombre de locomotives prises en charge au lieu du tableau de classification selon le poids par roue motrice (modification du paragraphe 1(a)), ont été établis conformément au poids moyen par roue motrice des locomotives diesel-électriques pour le service marchandises et le service voyageurs, qui était au 1^{er} février 1959 de 254 000 lb, établi d'après ce qui suit :

Classification selon le poids par roue motrice (en milliers de livres)	Taux en vigueur 14 Octobre 1959	
	Marchandise	Voyageur
250 et moins de 300	16,59 \$	14,45 \$
500 et moins de 550	17,90	15,03
750 et moins de 800	19,25	15,63
1 000 et moins de 1 050	20,54	16,22
Pour chaque locomotive en sus	1,32	0,59

Il est entendu et convenu que si, à un moment quelconque, le poids moyen des locomotives diesel pour le service voyageurs et le service marchandises augmente ou diminue au point de modifier le rapport entre les salaires calculés en fonction du nombre de locomotives établi par le présent protocole et leur poids moyen par roue motrice, les parties effectueront les changements nécessaires pour rétablir le rapport adéquat entre les salaires en fonction du nombre de locomotives et le poids par roue motrice des locomotives diesel en service. De tels changements seront effectués conformément à ce qui précède et sans que les parties aient à modifier la convention.

MONTRÉAL (Québec), le 20 janvier 1959

Pour Canadian Pacific Railway Company :

(Signature) A.M. Hand
Président du comité
de négociation
de la Compagnie

(Signature) J.R. Strother
Directeur général

Pour la Fraternité des ingénieurs de locomotives :

(Signature) J.M. Woodard
Président général

Lettre re : Certains paiements mis de côté ou en banque

Le 13 novembre 2004

Monsieur T.G. Hucker
Vice-président et représentant législatif national
Conférence ferroviaire de Teamsters Canada
150, rue Metcalfe
Bureau 1401
Ottawa, Ontario
K2P 1P1

Monsieur,

La présente concerne votre demande lors des négociations d'effectuer certains paiements aux employés au moyen de dépôt bancaire, tel qu'indiqué ci-dessous :

- les employés gagnant des paiements kilométriques ou monétaires qui ne sont pas facturés contre leur kilométrage mensuel, tels que les réclamations chef de train seulement, les pénalités, les jours fériés, etc. pourront demander à ce que ces paiements soient déposés et détenus dans un compte bancaire jusqu'à leur retrait.
- les employés devront aviser la Société de déposer ces paiements avant le jour limite de préparation de la période de paie où ces gains ont été gagnés.
- les employés qui veulent retirer ces paiements de la banque, aviseront la Société avant le jour limite de préparation de la période de paie où ils veulent que ces gains leur soient payés.

Afin de régler cette question, il a été convenu que les parties examineraient la possibilité d'établir une telle pratique durant la période fermée de la convention.

Veillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Relations industrielles
Vice-président adjoint,

(signature) M.G. DeGirolamo

Approbation :

T.G. Hucker
Vice-président et représentant législatif national
Conférence ferroviaire de Teamsters Canada

Letter re : Service de trains de banlieues de Montréal

Le 13 novembre 2004

Monsieur T.G. Hucker
Vice-président et représentant législatif national
Conférence ferroviaire de Teamsters Canada
150, rue Metcalfe
Bureau 1401
Ottawa, Ontario
K2P 1P1

Monsieur,

La présente concerne les inquiétudes que vous avez soulevées durant les négociations quant au service de trains de banlieue (STB) de Montréal.

Afin de répondre à vos inquiétudes, il a été convenu de ce qui suit :

- 1) un employé dont l'affectation fractionnée excède 14 heures à partir de sa prise de service jusqu'à sa libération, et ce, n'importe quel jour sauf le dernier jour de sa semaine de travail assignée, ne sera pas tenu de travailler le jour suivant, mais sera rémunéré au taux de salaire régulier.
- 2) la Société réitère la pratique prévue à l'accord sur le STB à l'effet d'ajouter un agent de train à la composition de l'équipe chaque fois qu'il y a au-delà de huit voitures sans dispositif de sécurité pour opérer les portes. De plus, même si cette exigence n'est pas contenue dans l'accord sur le STB, la Société ajoutera un agent de train dans les circonstances suivantes : aux affectations de 10 voitures sur la ligne Blainville durant les heures de pointe; et sur la ligne Dorion dont l'équipement n'est pas pourvu de portes automatiques.
- 3) en ce qui concerne les congés annuels, les employés assignés au STB peuvent choisir d'être rémunérés au pourcentage pour leur CA ou de recevoir leur chèque de paie régulier.
- 4) dans les 30 jours suivant la ratification de l'accord, les parties se rencontreront pour discuter des problèmes relatifs aux équipes du STB qui disposent de quatre heures de repos entre les quarts, selon les termes de l'accord sur le STB. Ces discussions peuvent inclure la construction d'un foyer de repos convenable, la révision des affectations ou autres solutions. Si les parties échouent à en arriver à une entente, la question de l'application appropriée de la période d'arrêt de quatre heures peut être acheminée à l'arbitre du BACF aux fins de médiation/arbitrage.
- 5) dans le cadre du processus ci-dessus, les griefs en souffrance associés au présent accord seront réglés.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Relations industrielles
Vice-président adjoint,

(signature) M.G. DeGirolamo

Approbation :

T.G. Hucker
Vice-président et représentant législatif national
Conférence ferroviaire de Teamsters Canada
Letter re : Service Expressway

Le 13 novembre 2004

Monsieur T.G. Hucker
Vice-président et représentant législatif national
Conférence ferroviaire de Teamsters Canada
150, rue Metcalfe
Bureau 1401
Ottawa, Ontario
K2P 1P1

Monsieur,

La présente concerne les inquiétudes que vous avez soulevées durant les négociations par rapport à la route express.

Afin de discuter de ces problèmes, il a été convenu que dans les 30 jours suivant la ratification, les parties concernées se rencontreraient afin d'en venir à une entente, le tout en fonction des principes suivants :

- 1) l'accord actuel sur la route express sera supprimé
- 2) un accord sur les longs parcours ou autre que l'on a convenu de résoudre pour les trains sur route express sera établi entre Toronto et Milton. Si un accord sur les longs parcours est conclu, il sera basé sur les principes trouvés dans d'autres accords négociés sur les longs parcours au CP Rail
- 3) les griefs en souffrance associés à l'accord actuel sur les routes express devront être réglés.

Advenant que les parties échouent à en venir à un accord dans les 60 jours suivant la rencontre initiale, les litiges en souffrance seront référés à l'arbitre du BACF aux fins de médiation et, le cas échéant, d'une décision arbitrale qui liera les parties. Ces délais peuvent être prolongés moyennant commun accord.

Veillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Relations industrielles
Vice-président adjoint,

(signature) M.G. DeGirolamo

Approbation :

T.G. Hucker
Vice-président et représentant législatif national
Conférence ferroviaire de Teamsters Canada

GRILLE DES CHANGEMENTS APPORTÉS AUX DOCUMENTS ORIGINAUX

Nouvelle numérotation		
Nouveau no d'article	Titre	Ancien no
1	Taux de salaire	1
2	Service voyageurs	2
3	Service marchandises	3
4	Service de triage	4
5	Services divers	5
6	Outils de travail	6
7	Trains collecteurs-distributeurs	7
8	Service de locomotive manœuvres-ligne	7A
9	Trains de travaux	8
10	Annulation d'appels	9
11	Ingénieurs retenus en gare de détachement	10
12	Locomotives électriques, diesel-électriques, seules ou en unités multiples	11
12A	Deuxième ingénieur en service voyageurs	11A
13	Parcours double	12
14	Pilotage	13
15	Parcours en dehors de la voie principale	14
16	Foyers	15
17	Congé annuel payé	16
18	Jours fériés	16A
19	Congé de deuil	16B
20	Congé autorisé	28A
21	Ancienneté	17
22	Procédure de règlement des griefs	18
23	Enquêtes et mesures disciplinaires	19
24	Messageries dans les trains voyageurs	20
25	Appels	21
26	Approvisionnement en carburant, sable et eau	22
27	Repos	23
28	Repas	24
29	État des locomotives	25
30	Dispositions générales	26
31	Régime de prévoyance	27
32	Maladie	28
33	Dispositions relatives au millage	29
34	Changements importants dans les conditions de travail	32
35	Règlements locaux	30
36	Règlement définitif des litiges sans arrêt de travail	31
37	Traduction et impression de la convention collective	33
38	Exploitation à équipe réduite au chef de train (CDT)	34
39	Détours intraréseau	Nouveau
40	Durée de la convention collective	35
41	Protocole de retour au travail	Nouveau

Modifications à la Convention collective à partir du Protocole d'accord	
Couvrant les années 2003-2006 (Livre du langage final de la convention daté du 13 novembre 2004)	
1. Durée de la convention	L'article 40 a été modifié afin de refléter la durée de la convention collective
2. Salaires	L'article 1 du <i>CBA et du document archivé???</i> a été modifié afin de refléter les nouveaux taux
3. Régime de retraite	L'article 31.07 a été modifié afin de refléter les changements
4. Avantages sociaux	Les articles 31.01 à 31.05 ont été modifiés afin de refléter les changements
5. Mises à pied et rappels	Ne s'applique pas aux ingénieurs de locomotive
6. Retenu en gare de détachement	La dernière phrase de l'article 11.01, paragraphes 1 et 2, a été modifiée. Les taux aux paragraphes 1 et 2 ont été changés de voyageurs à marchandise. L'article 11.02 a été supprimé. Les taux de l'article 11.05 ont été changés de taux minimum en service voyageurs à taux minimum en service marchandises. Ajout de l'article 11.07.
7. Congés annuels	Ajout à la fin de l'article 17 de la Lettre relative à l'attribution des congés annuels et de la Lettre relative aux jours travaillés ou disponibles. Ajouté aussi à la fin de l'article 17 – l'Annexe B Matrice des congés annuels.
8. Ancienneté	L'article 21 est remplacé par l'Annexe C – Ancienneté des ingénieurs de locomotive
9. Postes vacants – procédure hebdomadaire de placement	L'article 25 a été modifié et la nouvelle clause 25.05 a été créée afin de refléter ce changement.
10. Formation	Voir items individuels ci-dessous
Général	L'article 1.09 a été modifié afin de refléter les changements de taux.
Élaboration des programmes de formation	L'article 5.11 est remplacé par la clause sur les- nouveaux programmes de formation
Formation des agents de train	S/O
Formation des ingénieurs de locomotive	Le tableau de la page 47 de l'accord archivé a été changé et la note sous le tableau a été ajoutée. La Lettre relative à la formation avancée des ingénieurs de locomotive a été annexée à la fin de l'accord sur la formation des IL dans le document archivé, page 48
Familiarisation	L'article 30.10 1) et 2) a été modifié en fonction du protocole d'accord
Règles de qualification	Les taux pour la formation RQ et autre que le RQ article 5.09 6) et 5.10 (1) sont changés afin de refléter les nouveaux taux. L'article 5.09 (2) est modifié en fonction du Protocole d'accord.
11. Consolidation des conventions collectives	Ajout d'une lettre relative à la consolidation des conventions collectives à la fin de la convention, page 155.
12. Tour de service	Lettre relative au tour de service annexée à la fin de l'article 30.
13. Zones élargies des changements d'équipe	Ajout d'une nouvelle clause à l'article 5, clause 5.12.
Lieux élargis de rotation des équipes	Q&R annexées à la fin de l'article 5.
14. Deuxième ingénieur – Service voyageurs	Lettre relative au service de trains de banlieue GO Transit – Composition des équipes – annexée à la fin de l'article 2.
15. Le service Expressway	Références à la suppression du service expressway de la convention collective. Lettre relative au service expressway annexée à la fin de la

	convention.
16. Service de navette combiné (SNC)	Lettre relative au SNC annexée à la fin de l'article 5
17. Équité en emploi	Ajout d'un paragraphe au préambule
18. Temps de repos	La clause 10.03 a été modifiée conformément au Protocole d'accord. Lettre relative au temps de repos annexée à la fin de l'article 27.
19. Congé de deuil	L'article 19.01 a été modifié conformément au Protocole d'accord
20. Protocole de retour au travail	Ajout du nouvel article 41 à la convention
21. Impression des conventions	L'article 37.01 a été modifié conformément au Protocole d'accord.
22. District de l'Ontario Règle 14	La Règle 14, page 1__, est supprimée
23. Trains de banlieue de Montréal	Lettre relative aux trains de banlieue de Montréal annexée à la fin de la convention
24. Mise de côté de certains paiements	Lettre relative à la mise de côté de certains paiements annexée à la fin de la convention
25. Comité des cabines de locomotive	Lettre relative au Comité des cabines de locomotive annexée à la fin de la convention
26. Indemnité kilométrique	L'article 5.02 4) est modifié pour se lire "30 cents par kilomètre" et l'article 39.15 est modifié de 0,28 \$ par KM à 0,30 \$ par KM
27. Général	S/O
Lettre no 1 – Protocole de formation	Annexé à l'article 1.12
Lettre no 2 – Consentement	Libellé incorporé à l'article 31.07
Lettre no 3 – Tableau des déplacements	Libellé incorporé à l'article 31.07
Lettre no 4 – Compte gestion santé	L'information sur le compte gestion santé a été incorporée à l'article 31.05 avec la référence comme quoi les dispositions du CGS ne sont pas reproduites dans la convention collective, mais que les employés en recevront une copie un exemplaire
Lettre no 5 – Mises à pied et rappels	S/O
Lettre no 6 – Attribution des congés annuels	Annexée à l'article 17
Lettre no 7 – Congés annuels – jours travaillés ou disponibles	Annexée à l'article 17
Lettre no 8 - ACCORDS VROPE/VROUE/VROQUE/ transferts pour raisons de famille	Annexée à la fin de la clause 21.11
Lettre no 9 – Sélection des employés, des instructeurs et des coordonnateurs de placement sur le terrain	S/O
Critères de sélection des coordonnateurs de placement sur le terrain	S/O
Critères de sélection des instructeurs	S/O
Lettre no 10 – Programme d'encadrement – Chefs de train/Contremaîtres de triage/Employés du service de triage	S/O
Lettre no 11 – Formation avancée des ingénieurs de locomotive	Annexée à la fin de la formation des ingénieurs de locomotive dans document archivé

Lettre no 12 – Consolidation des conventions collectives	Annexée à la fin de la convention
Lettre no 13 – Tour de service	Annexée à la fin de l'article 30
Lettre no 14 – Trains de banlieue GO Transit – Composition des équipes	Annexée à la fin de l'article 12A
Lettre no 15 – Service Expressway	Annexée à la fin de la convention
Lettre no 16 – Train en service combiné (TSC)	Annexée à la fin de l'article 5
Lettre no 17 – Temps de repos	Annexée à la fin de l'article 27
Lettre no 18 – Service de trains de banlieues de Montréal	Annexée à la fin de la convention
Lettre no 19 – Certains paiements mis de côté ou en banque	Annexée à la fin de la convention
Lettre no 20 – Comité des cabines de locomotive	Annexée à la fin de l'article 29
Annexe A – Tableau des salaires	Les taux sont changés dans l'ensemble de la convention
Annexe B – Matrice des congés annuels	Annexée à la fin de l'article 17
Annexe C – Ancienneté des ingénieurs de locomotive	Maintenant article 21
Annexe D – Liste régionale de l'ancienneté – région de l'Ouest	S/O
Annexe E – Entente d'ancienneté cadre – Région de l'Est	S/O
Annexe F – Article sur la formation des agents de train	S/O
Annexe G – Zones élargies des changements d'équipes	Article 5.12
Questions et réponses	Annexées à la fin de l'article 5.12

Modifications diverses à la convention	
Préambule	Programme d'abus d'alcool drogue changé pour Programme PCEF. Les références au CCSOC et/ou au FIL sont changées pour CFTC. Ajout du dernier paragraphe au préambule relatif à l'équité en emploi.
Table des matières	Changée et rendue interactive au moyen du logiciel MS Word
Article 1	Modifications aux taux de salaire conformément au Protocole d'accord
1.09	Modification à la rémunération des instructeurs afin de refléter deux heures versus les taux de salaires établis
1.12	Lettre : Protocole de formation ajouté et modifié dans le libellé de la convention afin de refléter les bonnes références à l'entente sur les agents de train tant dans la région de l'Est que de l'Ouest
1.16 (8)	Numérotation modifiée de i) à a)
1.16 (11)	Numérotation modifiée de i) à a)
1.16 (12)	Numérotation modifiée de i) à a)
1.16 (15)	Numérotation modifiée de i) à a)
1.16 (17)	La référence au service Expressway est supprimée
Article 3.02	Ajout de la lettre relative au temps de la prise de service lorsque transporté au TD et ajout d'une note de bas de page
Article 3.09 (4)	Lettre relative à l'interprétation de l'article 3.09 (4) annotée et annexée à la fin de l'article. Référence à l'article 3.09 cinquième paragraphe changée à 3.09 (4) troisième paragraphe
Article 4.06 (2)	Numérotation modifiée de (i) à (a)
Article 5.02 STC	Lettre relative au SNC annotée et annexée à la fin de l'article
Article 5.02 (13)	Lettre relative aux équipes du SNC libérées du service dans un délai de 12 heures annotée et annexée à la fin de l'article
Article 5.07	Lettre relative à la rémunération pour examen médical ou examen sur le REF annotée et annexée à la fin de l'article 5
Article 5.09 (6)	Taux modifiés
Article 5.09 (7)	Lettre relative à la période de repos appropriée précédant une formation RQ et à la rémunération suivant la formation RQ annotée et annexée à la fin de l'article
Article 5.10 (1)	Lettre relative au cours autre que la formation RQ/réunions de 4 heures sur la sécurité annotée et annexée à la fin de l'article. Tableau des taux horaires modifié
Article 5.11	Libellé des programmes de formation modifié afin de refléter les changements du Protocole d'accord
Article 5.12	Ajout d'une nouvelle clause sur les zones élargies de changements des équipes et Q-&R annexée à la fin de la clause selon le Protocole d'accord
Article 10.03	Libellé modifié de "vice-président de la Fraternité" à "vice-président du Syndicat"
Article 11.01	La référence au taux pour service voyageurs dans les premier et deuxième alinéas est remplacée par taux pour service marchandise, conformément au Protocole d'accord, et la dernière ligne dans les deux alinéas est modifiée selon le Protocole d'accord
Article 11.02	Supprimé conformément au Protocole d'accord
Article 11.05	Référence aux taux service voyageurs changée pour taux service marchandises
Article 11.07	Ajout d'une nouvelle clause conformément au Protocole d'accord
Article 12A.01	Lettre relative à GO Transit annotée et annexée à la fin de l'article

Article 12A.06(2)	Libellé retouché puisque dans la dernière impression, la dernière ligne contenait un libellé faisant référence à l'entente de l'Ouest. Le libellé relatif à la région de l'Ouest a été supprimé
Article 15.01	Lettre relative au paiement de la prime pour parcours en dehors de la voie principale/équipe réduite au chef de train annotée et annexée à la fin de l'article
Articles 17.02, 17.03, 17.04, 17.05	Lettre relative aux jours travaillés et/ou disponibles pour le service annotée à tous les points et annexée à la fin de l'article 17; ajout de la référence à la matrice des congés annuels contenue au protocole d'accord et annexée aussi à la fin de l'article 17
Article 17.07	La référence à "président de la section locale de la Fraternité" a été changée pour "président de section locale du Syndicat"
Article 17.18	Lettres relatives à la date limite pour les congés annuels et plafonnement et attribution des congés annuels annotée et annexée à la fin de l'article 17
Article 18.01, Remarque	La remarque fait maintenant référence au bureau d'arbitrage &-et de médiation des chemins de fer du Canada (nouvelle dénomination)
Article 19.01	Modifié conformément au Protocole d'accord
Article 21	L'ancien article 21 remplacé par le nouvel article du Protocole d'accord, Annexe C
Article 21.01 (4)	Lettre relative aux accords VROPE/VROUE/VROQUE/ transferts pour raisons de famille annotée et annexée à la fin de la clause 21.11
Article 21.12 (1)	Les deux références à la date du 4 juillet 1995 sont inexactes et ont été modifiées pour se lire 14 juillet 1995 dans les deux cas
Lettre no 8 Période fermée pour la liste intégrée d'ancienneté, page __	Supprimée compte tenu que l'intégration des listes d'ancienneté pour tous les syndicats du rail a été réalisée dans le P protocole d'accord
Article 22	Des en-têtes ont été ajoutés aux fins de consultation de la table des matières
Article 22.02, étape 3	Ajout de "& de médiation" à la dénomination du bureau d'arbitrage & de médiation des chemins de fer du Canada
Article 22.03, étape 3	Ajout de "& de médiation" à la dénomination du bureau d'arbitrage & de médiation des chemins de fer du Canada
Article 23	Lettre relative aux enquêtes et mesures disciplinaires, en vigueur le 1 ^{er} juillet 1995, annotée et annexée à la fin de l'article 23
Article 23.01	Lettre relative aux enquêtes et mesures disciplinaires en date du 25 juillet 1989 et relations avec la clientèle annotée et annexée à la fin de l'article 23
Article 23.01 (4)	Lettre relative aux témoins interrogés durant une enquête annotée et annexée à la fin de l'article 23. De plus, la lettre a été modifiée afin d'inclure le libellé oublié par inadvertance dans la dernière convention
Article 25.01	Lettre relative à l'appel des employés et l'utilisation du taxi annotée et annexée à la fin de l'article 25
Article 25.05	Ajout d'une nouvelle clause traitant de l'attribution de postes vacants – procédure hebdomadaire de placement selon le protocole d'accord
Lettre du 22 novembre 1985 relative à l'appel des équipes par téléphone seulement	Supprimé compte tenu que le libellé de 25.01 prévoit le rappel par téléphone seulement, sauf s'il a été impossible de joindre l'employé, et donc, la lettre n'est plus pertinente
Article 27.05	Lettre relative au temps de repos annotée et annexée à la fin de l'article 27
Article 27.13	La référence au service Expressway a été supprimée
Article 29.04	La référence à CCSOC (FIL et TUT) est changée pour CFTC. Lettre relative au Comité des cabines datée du 16 novembre 1992 et du

	23 novembre 1004 annotée et annexée à la fin de l'article
Article 30.03	Lettre relative au tour de service et au tour de service au terminal de détachement annotée et annexée à la fin de l'article
Article 30.10 (1)	Phrase ajoutée à la fin de la clause selon le Protocole d'accord
Article 30.10 (4)	La référence à CCSOC est changée pour CFTC
Article 30.10 (7)	Ajout d'une nouvelle clause conformément au Protocole d'accord
Article 31.01 (1) & (2)	Modifié par le Protocole d'accord
Article 31.02	Modifié par le Protocole d'accord
Article 31.03	Modifié par le Protocole d'accord
Article 31.04	Ajout des sousclauses (3) et (4) conformément au Protocole d'accord
Article 31.05	Modifié par le Protocole d'accord
Article 31.06	La référence à CCSOC (FIL) est changée pour CFTC
Article 31.07	Modifié à partir du libellé des lettres relatives au régime de retraite. Nouveau libellé
Article 33.04	Lettre relative à réglementation des services de pool annotée et annexée à la fin de l'article
Article 33.08, premier paragraphe	Le libellé oublié par inadvertance dans la dernière convention a été réintégré
Article 34.01 (1)	Nouvelle numérotation de (i) à (a)
Article 34.01 (2)	La référence à la « Fraternité » changée pour « Syndicat »
Article 34.02	Les références ont été modifiées afin de refléter la renumérotation
Article 34.08	Lettre relative aux parcours interdivisions annotée et annexée à la fin de l'article
Article 34.11	Changement à la numérotation de (a) à (i) et modification de la mise en forme
Article 34.11(3) (f) (i)	Lettre relative au remboursement des pertes subies à la suite de la vente de sa maison annotée et annexée à la fin de l'article
Article 35.01	La référence à la Fraternité des ingénieurs de locomotive changée pour « Syndicat »
Article 36	Ajout des mots « & de médiation » à la dénomination du Bureau d'arbitrage & de médiation des chemins de fer du Canada
Article 37.01	Modifié afin de refléter les changements du Protocole d'accord
Article 39.04	La référence à CCSOC est changée pour CFTC
Article 38.01	La référence au Conseil est changée pour Syndicat
Article 39.05	La référence à CCSOC est changée pour Syndicat
Article 39.15	0,28 \$ du km changé pour 0,30 \$ du km
Article 40.01	Modifié conformément au Protocole d'accord
Article 41	Ajout d'un nouvel article conformément au Protocole d'accord
Article 41.02	Lettre relative aux ingénieurs de locomotive médicalement restreints et absence du travail pour cause de maladie ou de blessure non indemnisable annotée et annexée à la fin de l'article 41
Accord sur les cotisations syndicales	Changement au libellé afin de référer aux Teamsters comme nouvel agent négociateur
Règle locale pour le district de l'Ontario	La Règle 14 a été supprimée conformément au Protocole d'accord
Lettres des pages 128, 129 et 130	Déplacées à la fin de l'article 41
Lettre de la page 131 ref : Comité des cabines	Déplacée à la fin de l'article 29
Lettre de la page 132, ref : parcours interdivisions	Déplacée à la fin de l'article 34
Lettres des pages 133 et 134 ref : Demandes en santé et sécurité de	Supprimées compte tenu que le Comité principal en santé et sécurité accomplit maintenant ces fonctions

1992	
Lettres des pages 138 et 139 ref : intégration de l'ancienneté	Supprimées compte tenu que l'ancienneté a été intégrée dans le Protocole d'accord et que des modifications ont été faites à la convention quant à l'ancienneté
Lettre de la page 140 ref : santé et sécurité	Supprimée car désuète
Lettre des pages 143 et 144 ref : partage des gains	Supprimée compte tenu que le programme de partage des gains n'a pas été renouvelé
Lettre de la page 145 ref : programme d'achat d'action des employés	Supprimée car le programme est en place
Lettre de la page 146 ref : harcèlement	Supprimée compte tenu que ce sujet a fait l'objet de discussions lors des dernières négociations et abandonné, alors, la lettre est désuète
Lettre de la page 147 ref : forum sur les règles du travail	Supprimée compte tenu que le forum a eu lieu et que les lettres de mars 2003 mentionnées ci-dessous ont été intégrées à la convention
Lettre du 21 mars 2003 ref : Paiement des primes aux équipes réduites au chef de train pour un parcours en dehors de la voie principale	Annexée à la fin de l'article 15, page 52
Lettre du 21 mars 2003 ref : Heure de la prise de service lorsque transporté vers la gare de détachement	Annexée à la fin de l'article 3, page 16
Lettre du 21 mars 2003 ref : tour de service à la gare de détachement	Annexée à la fin de l'article 30, page 97
Lettre du 21 mars 2003 ref : Période de repos appropriée précédant une formation RQ	Annexée à la fin de l'article 5, page 37
Lettre du 21 mars 2003 ref : rémunération à la suite d'une formation RQ	Annexée à la fin de l'article 5, page 38
Lettre du 21 mars 2003 ref : Autre que la formation RQ et rencontres de 4 heures sur la sécurité	Annexée à la fin de l'article 5, page 39
Général	Les références à CCSOC et/ou à la FIL ont été changées pour CFTC, Teamsters ou le Syndicat
Numérotation	Certains articles ont été renumérotés afin de refléter une numérotation plus conforme, c. à d. que les articles sont numérotés comme 1.16(8) (a) (i), soit de la même manière dans l'ensemble de la convention
Notes de bas de page	Les notes de bas de page ont été ajoutées partout dans la convention lorsque des lettres, telles que celles énumérées ci-dessus, ont été insérées dans la convention. Les notes de bas de page apparaissent dans les sections où ces lettres s'appliquent
Mise en forme	La mise en forme de la convention et le document archivé a été changé. Le MS Word a été utilisé pour la mise en forme