

**TEXTES ARCHIVÉS  
DE LA  
CONVENTION COLLECTIVE  
ENTRE  
CONFÉRENCE FERROVIAIRE DE TEAMSTERS CANADA  
ET  
LES INGÉNIEURS DE LOCOMOTIVES  
EMPLOYÉS PAR CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE  
EST DE THUNDER BAY, ONTARIO**

---

**PRÉAMBULE**

Le libellé de l'ancienne convention collective et du document sur la méthode de rémunération l'emporte sur le libellé des textes archivés qui suivent en cas d'écart entre les deux. Les numéros de page renvoient à l'ancienne convention collective.

## Table des matières

### Article 1 – Taux de Salaire

1.01	Service voyageurs .....
1.02	Service marchandises.....
1.03	Exploitation à équipe réduite au chef de train en service marchandises.....
1.04	Service voyageurs assuré par véhicules automoteurs .....
1.05	Service de triage.....
1.07	Service de trains collecteurs-distributeurs .....
1.08	Service de locomotives manoeuvres-ligne.....

### Article 2 – Service Voyageurs

2.04	Navettes à court trajet en service voyageurs.....
------	---

### Article 5 –Service Divers

5.02	Préjudice spécial
5.03	Garde d'une locomotive.....
5.07 (2)	Examens périodiques sur le Règlement d'exploitation ferroviaire (REF) ancien g)2) .....

### Article 6 – Outils de Travail, Radios et Documentation

### Article 7 - Trains Collecteurs-Distributeurs

### Article 12 – Locomotives Électriques, Diesel-Électriques, Seules ou en Unités Multiples, à essence ou autres [ancien 11]

### Article 18 – Jours fériés [ancien 16A]

### Article 21 – Ancienneté [ancien 17]

### Article 22 – Procédure de Règlement des Grievs [ancien 18]

### Article 24 – Messageries dans les Trains Voyageurs [ancien 20]

### Article 28 – Repas [ancien 24]

### Article 33 – Dispositions Relatives au Millage [ancien 29]

33.01	Ancien a)
33.02	Ancien b)
33.05	Ancien e)
33.07	Ancien g)
33.10	Ancien j)2)
33.11	Ancien k)

## ÉLÉMENTS DIVERS ARCHIVÉS DE LA CONVENTION COLLECTIVE

Lettre : Ingénieur de locomotive qui répond à la radio et qui opère le train, Octobre 1967

Lettre : Rémunération pour examens médicaux demandés par la Compagnie, Octobre 1967

Lettre : Manœuvrer des locomotives diesel A et B en marche arrière

Lettre : Foyers, Avril 1971

Lettre : Programme d'entretien pour les cabines et une méthode pour signaler les défauts, Août 1976

CCT Ordonnance générale no R-0-37

Règlement concernant l'aménagement et l'entretien d'installation d'eau potable, de toilettes et d'installations pour se laver les mains dans les locomotives et les wagons de queue

PROTOCOLE D'ACCORD ENTRE LES CHEMINS DE FER DOMINION ATLANTIC ET LA FRATERNITÉ DES INGÉNIEURS DE LOCOMOTIVE ÉTABLISSANT LES RÈGLES LOCALES RÉGISSANT LES INGÉNIEURS DE LOCOMOTIVES

Lettre : Personnel des équipes en en service voyageurs retardées en gare de départ ou en gare d'arrivée, Novembre 1985

PROTOCOLE D'ACCORD ENTRE CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE (CP RAIL) ET LES MÉCANICIENS ET AIDES-MÉCANICIENS DE LOCOMOTIVE ET MÉCANICIENS DE MANOEUVRES D'ATELIER REPRÉSENTÉS PAR LES TRAVAILLEURS UNIS DES TRANSPORTS À LA COMPAGNIE FERROVIAIRE DE TORONTO, HAMILTON ET BUFFALO

ANNEXE A - Affectations à TH & B régies par l'alinéa 7

ANNEXE B - Rachat de services antérieurs

Lettre : Maintien du salaire de base (MSB) pour employés TH & B, Janvier 1987

Lettre : Intégration TH & B et les pratiques locales, Décembre 1986

Lettre : Parcours de familiarisation des employés TH & B à CP Rail, Décembre 1986

Lettre : État des foyers et des postes de restauration des agents de triage, Novembre 1992

Lettre : Ingénieurs de locomotive confinés pour des raisons d'ordre médical, Novembre 1992

Lettre : Problèmes à percevoir la cotisation syndicale et recueillir la cotisation sur le pourcentage de paie

Lettre : Consultation à la révision du programme de formation de locomotive, Novembre 1992

FORMATION DES INGÉNIEURS DE LOCOMOTIVE

I. Formation des ingénieurs de locomotive

Lettre : Formation avancée d'ingénieur de locomotive, Novembre 2004

II. Tableau supplémentaire des ingénieurs de locomotive

III. Formation des chefs de train/contremaîtres de triage aux fins de promotion et rémunération des stagiaires

IV. Formation minimale de qualification & d'inspection

V. Rémunération des stagiaires

VI. Contremaîtres de triage

VII. Parcours de familiarisation

CHANGEMENTS AUX TEXTES ARCHIVÉS DE LA CONVENTION COLLECTIVE

---

## ARTICLE 1 – TAUX DE SALAIRE

---

### 1.01.1 Service voyageurs

Taux de salaire par journée de 100 milles. [Ancien (a)]

À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2003				
Traction	100%	85%	90%	95%
<b>1 locomotive</b>	124,96 \$	106,22 \$	112,46 \$	118,71 \$
<b>2 locomotives</b>	126,48 \$	107,51 \$	113,83 \$	120,16 \$
<b>3 locomotives</b>	128,07 \$	108,86 \$	115,26 \$	121,67 \$
<b>4 locomotives</b>	129,41 \$	110,00 \$	116,47 \$	122,94 \$
<b>1 locomotive de 3 000 HP ou plus</b>	125,19 \$	106,41 \$	112,67 \$	118,93 \$
<b>Pour chaque locomotive en sus</b>	<b>1,27 \$</b>	<b>1,08 \$</b>	<b>1,14 \$</b>	<b>1,21 \$</b>
<b>Taux minimal, s'il y a lieu</b>	123,62 \$	105,08 \$	111,26 \$	117,44 \$

À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2004				
Traction	100%	85%	90%	95%
<b>1 locomotive</b>	128,71 \$	109,40 \$	115,84 \$	122,27 \$
<b>2 locomotives</b>	130,27 \$	110,73 \$	117,24 \$	123,76 \$
<b>3 locomotives</b>	131,91 \$	112,12 \$	118,72 \$	125,31 \$
<b>4 locomotives</b>	133,29 \$	113,30 \$	119,96 \$	126,63 \$
<b>1 locomotive de 3 000 HP ou plus</b>	128,95 \$	109,61 \$	116,06 \$	122,50 \$
<b>Pour chaque locomotive en sus</b>	<b>1,27 \$</b>	<b>1,08 \$</b>	<b>1,14 \$</b>	<b>1,21 \$</b>
<b>Taux minimal, s'il y a lieu</b>	127,33 \$	108,23 \$	114,60 \$	120,96 \$

À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2005				
Traction	100%	85%	90%	95%
<b>1 locomotive</b>	131,93 \$	112,14 \$	118,74 \$	125,33 \$
<b>2 locomotives</b>	133,53 \$	113,50 \$	120,18 \$	126,85 \$
<b>3 locomotives</b>	135,21 \$	114,93 \$	121,69 \$	128,45 \$
<b>4 locomotives</b>	136,62 \$	116,13 \$	122,96 \$	129,79 \$
<b>1 locomotive de 3 000 HP ou plus</b>	132,17 \$	112,34 \$	118,95 \$	125,56 \$
<b>Pour chaque locomotive en sus</b>	<b>1,27 \$</b>	<b>1,08 \$</b>	<b>1,14 \$</b>	<b>1,21 \$</b>
<b>Taux minimal, s'il y a lieu</b>	130,51 \$	110,93 \$	117,46 \$	123,98 \$

<b>À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2006</b>				
<b>Traction</b>	<b>100%</b>	<b>85%</b>	<b>90%</b>	<b>95%</b>
<b>1 locomotive</b>	135,89 \$	115,51 \$	122,30 \$	129,10 \$
<b>2 locomotives</b>	137,54 \$	116,91 \$	123,79 \$	130,66 \$
<b>3 locomotives</b>	139,27 \$	118,38 \$	125,34 \$	132,31 \$
<b>4 locomotives</b>	140,72 \$	119,61 \$	126,65 \$	133,68 \$
<b>1 locomotive de 3 000 HP ou plus</b>	13614 \$	115,72 \$	122,53 \$	129,33 \$
<b>Pour chaque locomotive en sus</b>	<b>1,27 \$</b>	<b>1,08 \$</b>	<b>1,14 \$</b>	<b>1,21 \$</b>
<b>Taux minimal, s'il y a lieu</b>	134,43 \$	114,27 \$	120,99 \$	127,71 \$

## 1.02 Service marchandises

Taux de salaire par journée de 100 milles.

<b>À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2003</b>				
<b>Traction</b>	<b>100%</b>	<b>85%</b>	<b>90%</b>	<b>95%</b>
<b>1 locomotive</b>	151,98 \$	129,18 \$	136,78 \$	144,38 \$
<b>2 locomotives</b>	155,61 \$	132,27 \$	140,05 \$	147,83 \$
<b>3 locomotives</b>	159,18 \$	135,30 \$	143,26 \$	151,22 \$
<b>4 locomotives</b>	162,18 \$	137,85 \$	145,96 \$	154,07 \$
<b>1 locomotive de 3 000 HP ou plus</b>	152,62 \$	129,73 \$	137,36 \$	144,99 \$
<b>Pour chaque locomotive en sus</b>	<b>2,89 \$</b>	<b>2,46 \$</b>	<b>2,60 \$</b>	<b>2,75 \$</b>
<b>Taux minimal, s'il y a lieu</b>	149,48 \$	127,06 \$	134,53 \$	142,01 \$

<b>À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2004</b>				
<b>Traction</b>	<b>100%</b>	<b>85%</b>	<b>90%</b>	<b>95%</b>
<b>1 locomotive</b>	156,54 \$	133,06 \$	140,89 \$	148,71 \$
<b>2 locomotives</b>	160,28 \$	136,24 \$	144,25 \$	152,27 \$
<b>3 locomotives</b>	163,96 \$	139,37 \$	147,56 \$	155,76 \$
<b>4 locomotives</b>	167,05 \$	141,99 \$	150,35 \$	158,70 \$
<b>1 locomotive de 3 000 HP ou plus</b>	157,20 \$	133,62 \$	141,48 \$	149,34 \$
<b>Pour chaque locomotive en sus</b>	<b>2,89 \$</b>	<b>2,46 \$</b>	<b>2,60 \$</b>	<b>2,75 \$</b>
<b>Taux minimal, s'il y a lieu</b>	153,96 \$	130,87 \$	138,56 \$	146,26 \$

<b>À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2005</b>				
<b>Traction</b>	<b>100%</b>	<b>85%</b>	<b>90%</b>	<b>95%</b>
<b>1 locomotive</b>	160,45 \$	136,38 \$	144,41 \$	152,43 \$
<b>2 locomotives</b>	164,29 \$	139,65 \$	147,86 \$	156,08 \$
<b>3 locomotives</b>	168,06 \$	142,85 \$	151,25 \$	159,66 \$
<b>4 locomotives</b>	171,23 \$	145,55 \$	154,11 \$	162,67 \$
<b>1 locomotive de 3 000 HP ou plus</b>	161,13 \$	136,96 \$	145,02 \$	153,07 \$
<b>Pour chaque locomotive en sus</b>	<b>2,89 \$</b>	<b>2,46 \$</b>	<b>2,60 \$</b>	<b>2,75 \$</b>
<b>Taux minimal, s'il y a lieu</b>	157,81 \$	134,14 \$	142,03 \$	149,92 \$

À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2006				
Traction	100%	85%	90%	95%
1 locomotive	165,26 \$	140,47 \$	148,73 \$	157,00 \$
2 locomotives	169,22 \$	143,84 \$	152,30 \$	160,76 \$
3 locomotives	173,10 \$	147,14 \$	155,79 \$	164,45 \$
4 locomotives	176,37 \$	149,91 \$	158,73 \$	167,55 \$
1 locomotive de 3 000 HP ou plus	165,96 \$	141,07 \$	149,36 \$	157,66 \$
Pour chaque locomotive en sus	<b>2,89 \$</b>	<b>2,46 \$</b>	<b>2,60 \$</b>	<b>2,75 \$</b>
Taux minimal, s'il y a lieu	162,54 \$	138,16 \$	146,29 \$	154,41 \$

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

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.

À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2003				
	100%	85%	90%	95%
	158,52\$	134,74\$	142,67\$	150,59\$
Taux minimal, s'il y a lieu	149,48\$	127,06\$	134,53\$	142,01\$

À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2004				
	100%	85%	90%	95%
	163,28 \$	138,79 \$	146,95 \$	155,12 \$
Taux minimal, s'il y a lieu	153,96 \$	130,87 \$	138,56 \$	146,26 \$

À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2005				
	100%	85%	90%	95%
	167,36 \$	142,26 \$	150,62 \$	158,99 \$
Taux minimal, s'il y a lieu	157,81 \$	134,14 \$	142,03 \$	149,92 \$

À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2006				
	100%	85%	90%	95%
	172,38 \$	146,52 \$	155,14 \$	163,76 \$
Taux minimal, s'il y a lieu	162,54 \$	138,16 \$	146,29 \$	154,41 \$

#### 1.04 Service voyageurs assuré par véhicules automoteurs

Taux de salaire des mécaniciens de véhicules automoteurs utilisés en service voyageurs et circulant seuls ou en unités multiples, qu'ils fonctionnent à l'essence, à l'électricité ou autrement :

À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2003			
100%	85%	90%	95%
124,31 \$	105,66 \$	111,88 \$	118,09 \$

À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2004			
100%	85%	90%	95%
128,04 \$	108,83 \$	115,24 \$	121,64 \$

À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2005			
100%	85%	90%	95%
131,24 \$	111,55 \$	118,12 \$	124,68 \$

À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2006			
100%	85%	90%	95%
135,18 \$	114,90 \$	121,66 \$	128,42 \$

#### Minimum journalier en service voyageurs

En service voyageurs, la rémunération selon le nombre de milles parcourus, les heures supplémentaires ou toute disposition s'appliquant à une journée de travail, ne peut être inférieure à :

À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2003			
100%	85%	90%	95%
127,05 \$	107,99 \$	114,35 \$	120,70 \$

À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2004			
100%	85%	90%	95%
130,86 \$	111,23 \$	117,77 \$	124,32 \$

À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2005			
100%	85%	90%	95%
134,13 \$	114,01 \$	120,72 \$	127,42 \$

<b>À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2006</b>			
<b>100%</b>	<b>85%</b>	<b>90%</b>	<b>95%</b>
138,15 \$	117,43 \$	124,34 \$	131,24 \$

### 1.05 Service de triage

Taux de salaire par journée de huit heures ou moins :

<b>À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2003</b>			
<b>100%</b>	<b>85%</b>	<b>90%</b>	<b>95%</b>
194,45 \$	165,28 \$	175,01 \$	184,73 \$

<b>À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2004</b>			
<b>100%</b>	<b>85%</b>	<b>90%</b>	<b>95%</b>
200,28 \$	170,24 \$	180,25 \$	190,27 \$

<b>À partir du 31 décembre 2004</b>			
<b>100%</b>	<b>85%</b>	<b>90%</b>	<b>95%</b>
202,28 \$	171,94 \$	182,05 \$	192,17 \$

<b>À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2005</b>			
<b>100%</b>	<b>85%</b>	<b>90%</b>	<b>95%</b>
207,34 \$	176,24 \$	186,61 \$	196,97 \$

<b>À partir du 31 décembre 2005</b>			
<b>100%</b>	<b>85%</b>	<b>90%</b>	<b>95%</b>
209,34 \$	177,94 \$	188,41 \$	198,87 \$

<b>À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2006</b>			
<b>100%</b>	<b>85%</b>	<b>90%</b>	<b>95%</b>
215,62 \$	183,28 \$	194,06 \$	204,84 \$

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 \$	2,34 \$	2,48 \$	2,61 \$
Pour trois locomotives ou plus	5,52 \$	4,69 \$	4,97 \$	5,24 \$



**1.07 Service de trains collecteurs-distributeurs – [Ancien Article 7 (c)]**

Service local ou de trains collecteurs distributeurs:

<b>À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2003</b>			
<b>100%</b>	<b>85%</b>	<b>90%</b>	<b>95%</b>
5,67 \$	4,82 \$	5,10 \$	5,39 \$

<b>À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2004</b>			
<b>100%</b>	<b>85%</b>	<b>90%</b>	<b>95%</b>
5,84 \$	4,96 \$	5,26 \$	5,55 \$

<b>À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2005</b>			
<b>100%</b>	<b>85%</b>	<b>90%</b>	<b>95%</b>
5,99 \$	5,09 \$	5,39 \$	5,69 \$

<b>À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2006</b>			
<b>100%</b>	<b>85%</b>	<b>90%</b>	<b>95%</b>
6,17 \$	5,24 \$	5,55 \$	5,86 \$

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.

**1.08 Service de locomotives manoeuvres-ligne**

Ingénieur qui travaille locomotives manoeuvres-ligne:

<b>À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2003</b>			
<b>100%</b>	<b>85%</b>	<b>90%</b>	<b>95%</b>
26,53 \$	22,55 \$	23,88 \$	25,20 \$

<b>À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2004</b>			
<b>100%</b>	<b>85%</b>	<b>90%</b>	<b>95%</b>
27,33 \$	23,23 \$	24,60 \$	25,96 \$

<b>À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2005</b>			
<b>100%</b>	<b>85%</b>	<b>90%</b>	<b>95%</b>
28,01 \$	23,81 \$	25,21 \$	26,61 \$

<b>À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2006</b>			
<b>100%</b>	<b>85%</b>	<b>90%</b>	<b>95%</b>
28,85 \$	24,52 \$	25,97 \$	27,41 \$

en sus du taux du service de trains collecteurs-distributeurs.

---

## ARTICLE 2 – SERVICE VOYAGEURS

---

### 2.04 Navettes à court en service voyageurs

Taux de salaire par journée de 100 milles ou de huit heures ou moins afférer aux navettes à court trajet en service voyageurs:

À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2003			
100%	85%	90%	95%
133,89 \$	113,81 \$	120,50 \$	127,20 \$

À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2004			
100%	85%	90%	95%
137,91 \$	117,22 \$	124,12 \$	131,01 \$

À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2005			
100%	85%	90%	95%
141,36 \$	120,16 \$	127,22 \$	134,29 \$

À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2006			
100%	85%	90%	95%
145,60 \$	123,76 \$	131,04 \$	138,32 \$

### 2.04 Milles parcourus et temps de parcours [Ancien (c)(3)]

- (3) Pour les taux de salaire afférents aux navettes à court trajet en service voyageurs, se reporter à l'article 1.

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 ingénieurs de locomotive 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.

- (i) 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.

- (ii) On accorde à l'ingénieur de locomotive qui, après son arrivée sur la voie d'atelier, est tenu d'examiner la locomotive, de s'inscrire en travail ou d'enregistrer la locomotive, tout le temps nécessaire à ces fonctions qui devraient être effectuées à tous les postes d'entretien des locomotives.

### Exemple n°1

Deux navettes entre les points A et B, distants de 25 milles; 1 heure à B au premier parcours; 5 heures à A entre les parcours; 3 heures à B au second parcours; l'heure de commande à A est 7 h 45.

Se présente au travail à A à	7 h 45	
Quitte la gare de A à	8 h	Temps de service en gare de départ: 3 milles
Arrive à la gare de B à	9 h	25 milles parcourus
Fait demi-tour et quitte B à	10 h	12 milles 1/2
Arrive à la gare de A à	11 h	25 milles parcourus
Est libéré du service à A à	11 h 45	9 milles 1/4
Se présente au travail à A à	15 h 15	
Quitte la gare de A à	16 h	9 milles 1/4
Arrive à la gare de B à	17 h	25 milles parcourus
Fait demi-tour et est libéré du service à B à	17 h 30	6 milles 1/4
Se présente au travail à B à	19 h 45	
Quitte la gare de B à	20 h 00	3 milles
Arrive à la gare de A à	21 h 00	25 milles parcourus
Arrive à la voie d'atelier de A à	21 h 30	
Est libéré du service à A à	21 h 45	Temps de service en gare d'arrivée : 9 milles 1/4

Total: 152 milles

Temps total écoulé : 14 h min à 12 milles 1/2 par heure, soit 175 milles; le temps total écoulé étant supérieur au parcours réel, 175 milles sont payés à l'ingénieur de locomotive.

## Exemple n°2

Une navette entre les points A et B, distants de 77 milles 1/2; 5 h 15 min à B; l'heure de commande à A est 7 h 15.

Se présente au travail à A à	7 h 15	
Quitte la gare de A à	7 h 30	Temps de service en gare de départ : 3 milles
Arrive à la gare de B à	9 h 45	77 milles 1/2 parcourus
Est libéré du service à B à	10 h 35	10 milles 1/4
Se présente au travail à B à	14 h 20	
Quitte la gare de B à	15 h	8 milles 1/4
Arrive à la gare de A à	17 h 25	77 milles 1/2 parcourus
Arrive à la voie d'atelier de A à	17 h 45	
Est libéré du service à A à	18 h	7 milles 1/4

### Total 184 milles

Temps total écoulé : 10 h 45 à 12 milles 1/2 par heure, soit 134 milles; le parcours réel étant supérieur au temps écoulé, 184 milles sont payés à l'ingénieur de locomotive.

- (iii) Le premier exemple illustre également un cas où la rémunération est basée sur le temps total écoulé à raison de 12 milles 1/2 par heure, selon les dispositions prévues; les milles parcourus et le temps de service étant inférieurs au millage représenté par le temps total écoulé, c'est le temps de service continu qui est payé.

**Remarque :** Quoiqu'il ne faille pas déduire de ces dispositions qu'elles accordent une rémunération supérieure à celle prévue pour le temps total écoulé ou 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 le précise le paragraphe 2.04(i), le temps accordé aux points de demi-tour ne peut être fixé à un minimum déterminé car les dispositions indiquent clairement que l'ingénieur de locomotive a le droit de voir entrer dans le calcul de sa rémunération la totalité du temps nécessaire au service. (Comme le montrent les exemples, la somme forfaitaire afférente au temps de service en gare d'arrivée en fin de journée n'est modifiée d'aucune manière.) Par conséquent, lorsque à un point de demi-tour, la gare se trouve à quelque distance de la rotonde, en particulier à un poste d'entretien des locomotives, et que l'ingénieur est retenu en service un certain temps jusqu'à ce que le train soit manoeuvré, qu'il passe ensuite plus de 30 minutes à se rendre au dépôt, à enregistrer les réparations et à pointer la fin de son service ainsi que plus de 30 minutes à faire demi-tour, il 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 l'aide-mécanicien ne sont pas relevés l'un par l'autre, ni jugés en repos à ces endroits. Ceci ne s'applique pas nécessairement aux véhicules automoteurs qui peuvent être verrouillés, auquel cas il n'est pas nécessaire de retenir le l'ingénieur en service; dans un tel cas, on lui accorde la période minimale d'une heure prévue aux points de demi-tour.

Les 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 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.

---

## ARTICLE 5 – SERVICE DIVERS

---

### 5.02(17) Préjudice spécial [Ancien (b)( 17)]

À la page 95 de sa décision, le juge Adams parle d'un préjudice spécial résultant de la mise en oeuvre du service de navette combiné :

« Les employés qui subiront un préjudice spécial à cause de ce changement auront droit aux protections pertinentes des ententes sur l'exploitation à équipe réduite au CdT. »

Les parties ont demandé au juge Adams d'interpréter ce qui précède. Dans les 14 jours suivant la réception de cette interprétation, les parties se rencontreront pour en déterminer les modalités d'application. S'ils ne s'entendent pas, les parties demanderont au juge Adams de leur donner une interprétation sans appel et exécutoire, comprenant même le libellé de la convention.

**Remarque :** La période de mise en oeuvre du service de navette combiné sera de 120 jours. Les indemnités pour préjudice spécial et les employés visés seront déterminés dans les 120 jours suivant les 120 jours de la période de mise en oeuvre. Une fois qu'on aura déterminé quels seront les employés visés, les indemnités seront calculées à partir de la date de mise en oeuvre.

**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 les conventions collectives portant sur les taux de salaire et les règles régissant les équipes de trains marchandises directs.

### 5.03 Garde d'une locomotive [Ancien (c)]

L'ingénieur qui garde une locomotive lorsqu'il n'y a pas de gardien est rémunéré à la minute, au taux horaire équivalent à 1/8 du taux minimal du service voyageurs; le l'ingénieur et l'aide-mécanicien ne peuvent être rémunérés tous les deux pour la même période.

### **5.07(2) Examens périodiques sur le REF [Ancien (g)(2)]**

L'employé qui doit subir, pendant ses heures hors service, un examen périodique portant sur le REF est rémunéré aux conditions suivantes :

- a) l'employé convoqué à l'examen périodique de classe A reçoit quatre heures de salaire au taux minimal de la catégorie de service dans laquelle il est employé;
- b) l'employé ne touche pas de rémunération s'il est convoqué par mesure disciplinaire à l'examen sur le REF ou s'il est recalé par l'examineur.

---

## **ARTICLE 6 – OUTILS DE TRAVAIL, RADIOS ET DOCUMENTATION**

---

### **Lettre re : Ingénieur de locomotive utilisant la radio portative durant le service**

MONTRÉAL, le 16 novembre 1992

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

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

Messieurs,

La présente fait suite aux négociations qui ont mené à la signature du présent protocole d'accord.

Lors de nos discussions, il a été question que les ingénieurs de locomotive utilisent la radio portative lorsqu'ils sont en service, plus spécialement lorsqu'ils doivent, dans le cadre de l'exploitation à équipe réduite au chef de train, inspecter des trains et faire de la signalisation.

Par la présente, il est confirmé que nous avons convenu que l'on pouvait demander aux ingénieurs de locomotive d'utiliser une radio portative lorsqu'ils sont en service.

La Société fera en sorte de mettre des radios portatives à la disposition des ingénieurs de locomotive aux endroits où ces derniers prennent le service.

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

Relations syndicales  
Directeur,

(Signature) F.O. Peters

Approbation :

(Signature) T.G. Hucker  
Président général

(Signature) G. Wynne  
Président général

---

## **ARTICLE 7 – TRAINS COLLECTEURS-DISTRIBUTEURS**

---

### **7.01** [Ancien (a)]

Les ingénieurs de locomotive en charge de trains marchandises directs ou mixtes qui sont tenus de charger ou de décharger des marchandises de trains collecteurs-distributeurs sont rémunérés pour toutes leurs heures supplémentaires consacrées à cette tâche; ce temps n'entre pas dans le calcul des heures supplémentaires. La rémunération ne doit pas être supérieure au taux applicable aux trains collecteurs-distributeurs pour la totalité du parcours.

---

## **ARTICLE 12–LOCOMOTIVES ÉLECTRIQUES, DIESEL-ÉLECTRIQUES, SEULES OU EN UNITÉS MULTIPLES, À ESSENCE OU AUTRES [ANCIEN 11]**

---

### **12.01** [Anciennement le seul paragraphe]

Lorsque la traction électrique ou tout autre mode de traction remplace la vapeur, les ingénieurs de locomotive ont le choix entre une affectation au même titre ou comme agent de conduite.

---

## **ARTICLE 18 – JOURS FÉRIÉS [ANCIEN 16A]**

---

### **18.01 Exemple n°1 :**

L'ingénieur dont la gare d'affectation est au Québec le jour de la Saint-Jean-Baptiste a droit à ce jour férié et est rémunéré en conséquence; toutefois, il n'est pas rémunéré pour le congé de la Fête légale provinciale (premier lundi d'août) si sa gare d'affectation se trouve ultérieurement en Ontario à la suite d'une mutation.

### **Exemple n°2:**

L'ingénieur dont la gare d'affectation est en Ontario le jour de la Saint-Jean-Baptiste n'est pas rémunéré pour ce jour férié; toutefois, si sa gare d'affectation se trouve ultérieurement au Québec, le jour de la Fête légale provinciale, à la suite d'une mutation, il est rémunéré pour le congé de la Fête légale provinciale s'il satisfait aux conditions stipulées à la section 2.

---

## **ARTICLE 21 – ANCIENNETÉ [ANCIEN 17]**

---

Cet Article et les paragraphes archivés associés ont été remplacés par la convention collective avec un nouvel Article 21



---

## **ARTICLE 22 – PROCÉDURE DE RÈGLEMENT DES GRIEFS [ANCIEN 18]**

---

**Lettre re : Traitement des griefs au niveau local, Juillet 1989**

Le 25 juillet 1989

MM. E.S. Cavanaugh  
J.M. White

Au cours de la présente série de négociations avec les syndicats du personnel itinérant, les présidents généraux ont dit s'inquiéter de la façon dont certaines autorités locales traitent les problèmes relatifs aux employés, et en particulier, les griefs.

Pour ce qui est du traitement des griefs au niveau local, nous avons informé les présidents généraux que lorsqu'une réclamation de salaire est considérée comme inexacte, la marche à suivre consiste à payer la tranche non litigieuse de la fiche de service à la période de paie en cours et d'expliquer à l'employé pourquoi une partie de la réclamation est refusée. Dans les étapes ultérieures de la procédure de règlement des griefs comportant une réclamation de salaire, la lettre envoyée au président de section locale doit préciser les motifs de rejet du grief. Nous considérons que c'est ce que l'expression « la décision doit être rendue par écrit » implique. Il ne suffit pas de déclarer que le grief est rejeté.

Les présidents généraux ont également déploré qu'il arrive que certaines autorités compétentes de la Compagnie ne respectent pas les délais prescrits dans la procédure de règlement des griefs. Nous leur avons dit que la Compagnie ne tolérait pas ce genre de situation. La position de la Compagnie est parfaitement claire : les dispositions des différentes conventions collectives portant sur la procédure de règlement des griefs doivent être respectées et les griefs doivent être traités dans les délais.

Veuillez vous assurer que tous les cadres de l'Exploitation sont informés des instructions qui précèdent sur le traitement des griefs.

Une copie de la présente sera remise aux présidents généraux.

Relations syndicales  
Directeur,

(Signature) L.A. Clarke

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

---

## ARTICLE 24 - MESSAGERIES DANS LES TRAINS VOYAGEURS [ANCIEN 20]

---

**24.01** Un train voyageurs qui transporte des envois par messageries n'est pas considéré comme un train mixte.

---

## ARTICLE 28 – REPAS [ANCIEN 24]

---

### 28.01 [Ancien premier paragraphe]

Les ingénieurs de trains marchandises se voient accorder une pause-repas raisonnable lorsqu'ils avertissent le régulateur une heure à l'avance. Le temps consacré aux repas est déduit au moment du calcul des heures supplémentaires.

---

## ARTICLE 33 – DISPOSITIONS RELATIVES AU MILLAGE [ANCIEN 29]

---

### 33.01 [Ancien (a)]

Si, pour quelque motif que ce soit, il devient nécessaire de réduire le nombre d'ingénieurs inscrits aux tableaux de service des ingénieurs d'un district d'ancienneté, un ingénieur ainsi retiré peut, s'il le désire, prendre n'importe quel poste pourvu par un aide-mécanicien moins ancien du même district, mais il doit supplanter ce dernier d'un groupe de parcours où aucune préférence n'existe, en vertu des dispositions suivantes :

**Premièrement :** Le nombre d'ingénieurs ne doit pas être réduit tant que les ingénieurs en service assigné à bord de trains voyageurs ou en service de trains voyageurs facultatifs reçoivent une rémunération équivalant à 4 000 milles par mois; que les ingénieurs en service assigné, en service de pool, ou en service non assigné à bord de trains marchandises ou d'un autre service rémunéré aux taux du service marchandises touchent en moyenne l'équivalent de 3 200 milles par mois; et que les ingénieurs inscrits au tableau de réserve du service de ligne reçoivent en moyenne l'équivalent de 3 200 milles par mois.

**Deuxièmement :** Les réductions éventuelles doivent être faites dans l'ordre inverse de celui de l'ancienneté.

**Remarque :** Lorsqu'un ingénieur est rétrogradé en permanence à un poste d'aide-mécanicien, il est placé à ce poste sous réserve de l'approbation du président de section locale de la Fraternité des mécaniciens de locomotives.

Lorsqu'un ingénieur est rétrogradé à un poste d'aide-mécanicien pour une période ou un millage définis, la Compagnie désigne la catégorie de service et le territoire, et l'ingénieur rétrogradé supplante l'aide-mécanicien le moins ancien de n'importe quelle série d'affectations ou de parcours de cette catégorie de service et de ce territoire.

**33.02 [Ancien (b)]**

Lorsque des ingénieurs embauchés sont mis à pied en raison d'une réduction du service, ils conservent tous leurs droits d'ancienneté, pourvu qu'ils reprennent leur service dans les 30 jours qui suivent la date à laquelle leurs services sont requis.

**33.05 [Ancien (e)]**

Aux termes du présent article, une fois que tous les ingénieurs retirés du service sont réintégrés comme ingénieurs, le présent article ne s'applique pas aux adjonctions ultérieures.

**33.07 [Ancien (g)]**

Dans le contrôle des tableaux de service relatifs aux différentes catégories de service, chacun des tableaux doit être traité séparément.

**33.10 (2) [Ancien (j)(2)]**

Une fois arrivés à leur gare d'affectation, les ingénieurs sont tenus d'inscrire à l'encre le millage total accumulé pour la période donnée, dans la colonne à cet effet dans le registre des présences.

**33.11 [Ancien (k)]**

Le temps de réparation d'une locomotive remise ailleurs que dans la rotonde habituelle par le personnel régulier n'entre pas dans le calcul des milles que l'ingénieur est autorisé à faire aux termes des règles ci-dessus.

---

**ÉLÉMENTS DIVERS ARCHIVÉS DE LA CONVENTION COLLECTIVE**

---

Tableau des heures supplémentaires autorisées sur les parcours de 100 à 199 milles, la vitesse moyenne de base étant de 20 milles à l'heure :

<b>Distance en milles</b>	<b>Heures supplém. autorisées après</b>	<b>Distance en milles</b>	<b>Heures supplém. autorisées après</b>	<b>Distance en milles</b>	<b>Heures supplém. autorisées après</b>
100	5:00	134	6:42	168	8:24
101	5:03	135	6:45	169	8:27
102	5:06	136	6:48	170	8:30
103	5:09	137	6:51	171	8:33
104	5:12	138	6:54	172	8:36
105	5:15	129	6:57	173	8:39
106	5:18	140	7:00		8:42
107	5:21	141	7:03	175	8:45
108	5:24	142	7:06	176	8:48
109	5:27	143	7:09	177	8:51
110	5:30	144	7:12	178	8:54
111	5:33	145	7:15	179	8:57
112	5:36	146	7:18	180	9:00
113	5:39	147	7:21	181	9:03
114	5:42	148	7:24	182	9:06
115	5:45	149	7:27	183	9:09
116	5:48	150	7:30	184	9:12
117	5:51	151	7:33	185	9:15
118	5:54	152	7:36	186	9:18
119	5:57	153	7:39	187	9:21
120	6:00	154	7:42	188	9:24
121	6:03	155	7:45	189	9:27
122	6:06	156	7:48	190	9:30
123	6:09	157	7:51	191	9:33
124	6:12	158	7:54	192	9:36
125	6:15	159	7:57	193	9:39
126	6:18	160	8:00	194	9:42
127	6:21	161	8:03	195	9:45
128	6:24	162	8:06	196	9:48
129	6:27	163	8:09	197	9:51

130	6:30	164	8:12	198	9:54
131	6:33	165	8:15	199	9:57
132	6:36	166	8:18	200	10:00
133	6:39	167	8:21		

Tableau des heures supplémentaires autorisées sur les parcours de 100 à 199 milles, la vitesse moyenne de base étant de 12 milles 1/2 à l'heure :

<b>Distance en milles</b>	<b>Heures supplém. autorisées après</b>	<b>Distance en milles</b>	<b>Heures supplém. autorisées après</b>	<b>Distance en milles</b>	<b>Heures supplém. autorisées après</b>
100	8:00	134	10:43	168	13:26
101	8:05	135	10:48	169	13:31
102	8:10	136	10:53	170	13:36
103	8:14	137	10:58	171	13:41
104	8:19	138	11:02	172	13:46
105	8:24	129	11:07	173	13:50
106	8:29	140	11:12	174	13:55
107	8:34	141	11:17	175	14:00
108	8:38	142	11:22	176	14:05
109	8:43	143	11:26	177	14:10
110	8:48	144	11:31	178	14:14
111	8:53	145	11:36	179	14:19
112	8:58	146	11:41	180	14:24
113	9:02	147	11:46	181	14:29
114	9:07	148	11:50	182	14:34
115	9:12	149	11:55	183	14:38
116	9:17	150	12:00	184	14:43
117	9:22	151	12:05	185	14:48
118	9:26	152	12:10	186	14:53
119	9:31	153	12:14	187	14:58
120	9:36	154	12:19	188	15:02
121	9:41	155	12:24	189	15:07
122	9:46	156	12:29	190	15:12
123	9:50	157	12:34	191	15:17
124	9:55	158	12:38	192	15:22
125	10:00	159	12:43	193	15:26
126	10:05	160	12:48	194	15:31
127	10:10	161	12:53	195	15:36
128	10:14	162	12:58	196	15:41
129	10:19	163	13:02	197	15:46
130	10:24	164	13:07	198	15:50
131	10:29	165	13:12	199	15:55

132	10:34	166	13:17	200	
133	10:38	167	13:22		

Tableau de conversion des heures supplémentaires majorées de 50% (18 milles 3/4 à l'heure) en milles. S'applique au service de ligne de marchandises, de transfert et de triage, de 3 minutes à 8 heures comprises.

<b>Heures Supplém.</b>	<b>Milles</b>	<b>Heures Supplém.</b>	<b>Milles</b>	<b>Heures Supplém.</b>	<b>Milles</b>
3	1	2:43	51	5:23	101
6	2	2:46	52	5:26	102
10	3	2:50	53	5:30	103
13	4	2:53	54	5:33	104
16	5	2:56	55	5:36	105
19	6	2:59	56	5:39	106
22	7	3:02	57	5:42	107
26	8	3:06	58	5:46	108
29	9	3:09	59	5:49	109
32	10	3:12	60	5:52	110
35	11	3:15	61	5:55	111
38	12	3:18	62	5:58	112
42	13	3:22	63	6:02	113
45	14	3:25	64	6:05	114
48	15	3:28	65	6:08	115
51	16	3:31	66	6:11	116
54	17	3:34	67	6:14	117
58	18	3:38	68	6:18	118
1:01	19	3:41	69	6:21	119
1:04	20	3:44	70	6:24	120
1:07	21	3:47	71	6:27	121
1:10	22	3:50	72	6:30	122
1:14	23	3:54	73	6:34	123
1:17	24	3:57	74	6:37	124
1:20	25	4:00	75	6:40	125
1:23	26	4:03	76	6:43	126
1:26	27	4:06	77	6:46	127
1:30	28	4:10	78	6:50	128
1:33	29	4:13	79	6:59	129
1:36	30	4:16	80	6:53	130
1:39	31	4:19	81	6:56	131
1:42	32	4:22	82	6:59	132



1:46	33	4:26	83	7:02	133
1:49	34	4:29	84	7:06	134
1:52	35	4:32	85	7:12	135
1:55	36	4:35	86	7:15	136
1:58	37	4:38	87	7:18	137
2:02	38	4:42	88	7:22	138
2:05	39	4:45	89	7:25	139
2:08	40	4:48	90	7:28	140

<b>Heures Supplém.</b>	<b>Milles</b>	<b>Heures Supplém.</b>	<b>Milles</b>	<b>Heures Supplém.</b>	<b>Milles</b>
2:11	41	4:51	91	7:31	141
2:14	42	4:54	92	7:34	142
2:18	43	4:58	93	7:38	143
2:21	44	5:01	94	7:41	144
2:24	45	5:04	95	7:44	145
2:27	46	5:07	96	7:47	146
2:30	47	5:10	97	7:50	147
2:34	48	5:14	98	7:54	148
2:37	49	5:17	99	7:57	149
2:40	50	5:20	100	8:00	150

**Lettre re : Ingénieur de locomotive qui répond la radio et qui opère le train, Octobre 1967**

CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE

MONTRÉAL, le 2 octobre 1967

Réf. : 503-67

Monsieur J.N. Fraine  
Vancouver, C.-B.

Monsieur L.R. Smith  
Toronto, Ontario

Monsieur G.E. Benoit  
Montréal, Québec

Monsieur K. Campbell  
Winnipeg, Manitoba

Messieurs,

Certains mécaniciens de locomotive en service de triage se plaignent que certaines personnes qui les appellent par radio s'attendent à une réponse immédiate peu importe les circonstances et qu'en outre on leur demande de communiquer sans délai avec le contremaître de triage, de prendre sous la dictée ou de lui transmettre des directives, tout en continuant à s'occuper de la conduite de leur locomotive.

Chacun conviendra que le premier devoir du mécanicien est, bien entendu, d'assurer la sécurité des manoeuvres de sa locomotive, et que, par conséquent, il est des situations qui l'empêchent de répondre immédiatement à un appel radio, ou de prêter attention à la fois aux directives émises par radio et aux signaux reçus des agents de triage à qui il doit répondre.

Nous n'avons pas du tout l'intention de limiter inutilement l'usage de la radio; le mécanicien est donc censé signaler qu'il a reçu l'appel le plus tôt possible. D'un autre côté, nous ne voulons pas qu'on fasse un usage abusif de la radio.

La plainte précitée a été consignée au cours des négociations avec les représentants de la F.M.L. Du fait de cette plainte, les représentants des employés ont demandé une rémunération supplémentaire pour manoeuvrer, en service de triage, une locomotive munie d'une radio. Nous avons rejeté cette demande, mais il importe que les superviseurs qui émettent des directives par radio fassent preuve de compréhension à l'égard du problème qu'ont les mécaniciens de locomotive.

Veillez agréer, Messieurs, mes salutations distinguées.

Exploitation et entretien  
Vice-président,

(Signature) D.M. Dunlop

c.c. : MM. D.I. McNeill, c.r.  
E.C. Machin  
A.C. Doull

**Lettre re : Rémunération pour examens médicaux demander par la Compagnie, Octobre 1967**

CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE

Service du personnel, gare Windsor  
Montréal, Québec

Le 2 octobre 1967

Réf. : Engineers East 1967

Monsieur E.C. Machin  
Président général  
Fraternité des mécaniciens de locomotives  
Bureau 204, Édifice médico-dentaire  
1396, rue Sainte-Catherine ouest  
Montréal, Québec

Monsieur,

La présente fait suite à votre lettre du 16 janvier demandant que la Compagnie paie les examens médicaux lorsqu'ils sont effectués à sa demande.

Nous vous informons que la Compagnie assumera le coût des examens médicaux qu'elle demande, sauf dans les cas suivants :

- (1) Examen médical d'embauche.
- (2) Examens et traitements médicaux nécessaires à la suite d'un problème physique diagnostiqué au cours d'un examen médical périodique et, à la demande de la Compagnie, fourniture de certificats médicaux détaillés après un congé de maladie ou en cas de blessure non indemnisable. Toutefois, lorsque la Compagnie juge nécessaire de faire examiner l'employé par un de ses médecins, après avoir reçu ce certificat, elle assume les frais de l'examen.
- (3) Examen médical à l'occasion d'une demande de retraite pour raisons de santé ou de maintien en activité après l'âge de la retraite.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Relations syndicales  
Directeur,

(Signature) J. Ramage

**Lettre re : Manœuvrer des locomotives diesel A et B en marche arrière**

CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE

MONTRÉAL, le 28 mars 1962

Monsieur J.R. Strother  
Montréal, Québec

Monsieur G.E. Mayne  
Toronto, Ontario

Monsieur S.M. Gossage  
Winnipeg, Manitoba

Monsieur J.N. Fraine  
Vancouver, C.-B.

Messieurs,

Le Bureau de conciliation Anderson, qui s'occupe du récent litige opposant la Compagnie et la Fraternité des mécaniciens de locomotives, a reçu une demande émanant de cette dernière, au sujet de l'adjonction aux conventions collectives d'une disposition destinée à empêcher la manoeuvre des locomotives diesel A et B en marche arrière, sauf en cas d'urgence, ou de parcours double. Bien qu'il s'agisse là d'une question d'exploitation qu'il semble peu adéquat d'inclure dans une convention collective, le Bureau n'en a pas moins entendu les deux parties et exprimé l'opinion que les locomotives diesel A et B ne devraient pas être manoeuvrées en marche arrière en service de ligne, sauf dans des circonstances exceptionnelles ainsi que dans les cas d'urgence ou de parcours double, ou pour d'autres motifs analogues.

En acceptant et en appliquant les recommandations du Bureau de conciliation Anderson, la Compagnie a également accepté l'opinion précitée concernant la question mentionnée ci-dessus qui devrait donc entrer en vigueur. Je vous prie de bien vouloir agir en conséquence.

Une copie de la présente est adressée aux présidents généraux de la Fraternité des mécaniciens de locomotives.

Veillez agréer, Messieurs, mes salutations distinguées.

Exploitation  
Pour le vice-président,

(Signature) R.A. Emerson

c.c. : MM. J.F. Walter  
H.L. May  
F.J. Fryer  
W.D. Dickie

**Lettre re : Foyers, Avril 1971**

CP RAIL

Gare Windsor  
Montréal 101, Québec  
Tél. : (514) 861-6811

Le 19 avril 1971

Réf. : EN/70-2

Monsieur E.C. Machin  
Président général  
Régions de l'Atlantique  
et de l'Est, CP Rail  
Fraternité des  
mécaniciens de locomotives  
1396, rue Sainte-Catherine ouest  
Bureau 216  
Montréal 107 (Québec)

Monsieur M.H. Tetlock  
Président général  
Fraternité des  
mécaniciens de locomotives  
356 Main Street  
Room 803  
Winnipeg  
(Manitoba)

Messieurs,

La présente confirme ce que nous avons convenu au sujet des foyers construits conformément au paragraphe 16.01 (anciennement le paragraphe 15a)); les ingénieurs jouissent du même statut que les autres employés itinérants et cela sera reconnu dans toutes négociations entre les autorités compétentes de la Compagnie et les représentants de la Fraternité au sujet des foyers.

Veuillez agréer, Messieurs, mes salutations distinguées.

Comité de négociation de la Société  
Président,

(Signature) R. Colosimo

**Lettre re : Programme d'entretien pour les cabines et une méthode pour signaler les défauts, Août 1976**

CP RAIL

Correspondance interne

Date : MONTRÉAL, le 31 août 1976

De : M. W.W. Stinson

À l'attention de Messieurs      R.A. Swanson  
   L.A. Hill  
   R.J. Shepp  
   J.D. Bromley

Pendant les négociations en cours avec la Fraternité **des mécaniciens** de locomotives, cette dernière a revendiqué :

Un programme d'entretien adéquat pour les cabines et une méthode plus efficace pour signaler les défauts.

Au cours des entretiens à ce sujet, la Fraternité a soutenu que dans la régulation des trains à unités multiples, il arrive que des locomotives dont les radiateurs de cabine sont inadéquats et qui présentent d'autres défauts sont mises en tête alors que des locomotives dotées de cabines bien chauffées et confortables sont placées ailleurs dans la même rame. Il a été allégué que le personnel et les superviseurs d'atelier ont refusé toute demande visant à modifier la composition des trains en déclarant que les locomotives sont classées selon les ordres du Centre d'exploitation du Réseau et que les rames ne peuvent être modifiées.

La Fraternité a été avisée qu'il n'est pas possible de modifier l'ordre des locomotives dans toutes les situations, en raison des impératifs du service. Toutefois, on a assuré à la Fraternité que lorsque les conditions justifient le changement de place des locomotives et que les impératifs du service n'en sont pas affectés, une locomotive ayant une cabine plus confortable pourra être placée en tête de train. Le superviseur local doit informer immédiatement le Centre d'exploitation du Réseau des modifications dans la composition des trains.

Veuillez aviser les intéressés afin qu'ils puissent agir en conséquence.

Des copies de la présente sont adressées au président général.

Exploitation et entretien  
Vice-président,

(Signature) W.W. Stinson

c.c. :    MM.    R. Colosimo  
                  E.C. Machin  
                  J.R. Simpson

## **CCT Ordonnance générale no R-0-37**

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS, COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

Ordonnance générale no R-0-37

Règlement concernant l'aménagement et l'entretien d'installations d'eau potable, de toilettes et d'installations pour se laver les mains dans les locomotives et les wagons de queue.

Le Comité, conformément à son jugement daté du 15 octobre 1968, ordonne par les présentes ce qui suit :

Est prescrit par la présente ordonnance le règlement ci-annexé concernant l'aménagement et l'entretien d'installations d'eau potable, de toilettes et d'installations pour se laver les mains dans les locomotives et les wagons de queue.

Fait à OTTAWA, le 2 avril 1969

Le Secrétaire du Comité  
des transports par chemin de fer,  
C.W. Rump

### **Règlement concernant l'aménagement et l'entretien d'installations d'eau potable, de toilettes et d'installations pour se laver les mains dans les locomotives et les wagons de queue.**

#### **Titre abrégé**

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre : Règlement sur les installations sanitaires des locomotives et des wagons de queue.

#### **Interprétation**

2. Dans le présent règlement, l'expression
  - (a) « compagnie » désigne une compagnie de chemin de fer qui relève de la juridiction du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports;
  - (b) « locomotive » désigne une locomotive-bloc munie d'un poste de conduite et destinée à être occupée par le personnel; et
  - (c) « refroidisseur d'eau » désigne un dispositif approprié pour l'emmagasiner, le refroidissement et la distribution de l'eau potable.



### **Refroidisseurs d'eau**

3. Toute compagnie devra doter de refroidisseurs d'eau les locomotives neuves qui seront affectées au service de ligne ou au service de manoeuvre et les wagons de queue neufs qui seront affectés au service de ligne le 1<sup>er</sup> mai 1969, ou après cette date.
4. Toute compagnie devra, le 1<sup>er</sup> mai 1970 ou avant cette date, doter de refroidisseurs d'eau toutes les locomotives utilisées dans le service de ligne ou le service de manoeuvre et les wagons de queue utilisés dans le service de ligne.
5. Tous les refroidisseurs d'eau et leurs accessoires doivent être tenus dans un état sanitaire et être construits de façon que l'eau ne puisse venir en contact avec la glace ou le mélange réfrigérant utilisé pour le refroidissement.
6. L'approvisionnement d'eau potable doit être tenu exempt de toute contamination.
7. Une provision de gobelets à service individuel doit être disponible à tous les refroidisseurs d'eau et être renfermée dans des distributeurs appropriés montés à demeure.

### **Toilettes**

8. Toutes les locomotives et tous les wagons de queue neufs qui seront utilisés dans le service de ligne à partir du 1<sup>er</sup> mai 1969 devront être dotés de toilettes convenables.
9. Sous réserve des dispositions de l'article 11, toute compagnie devra, à partir du 1<sup>er</sup> mai 1974, installer des toilettes convenables
  - (a) dans toutes les locomotives utilisées dans le service de ligne, à moins que le modèle de la locomotive ne se prête pas à une telle installation; et
  - (b) dans les wagons de queue qui sont utilisés dans le service de ligne, lorsque ces locomotives et wagons de queue sont reconstruits, transformés ou améliorés ou subissent de grosses réparations.
10. Les toilettes installées en vertu des dispositions des articles 8 et 9 doivent être d'un genre et d'une construction tels que les excréments humains ne soient pas déversés sur la plate-forme du chemin de fer ou sur une partie du matériel roulant.
11. Les toilettes à chasse extérieure ou à bascule sèche qui peuvent être utilisées pendant toute l'année pourront continuer à être employées dans une locomotive ou un wagon de queue si elles ont été installées sur cette locomotive ou ce wagon avant le 1<sup>er</sup> mai 1969.
12. Les installations de toilettes doivent être ventilées de façon à empêcher les odeurs désagréables de pénétrer dans les postes de conduite des locomotives et les parties occupées des wagons de queue.
13. Toute compagnie doit tenir ces installations de toilettes dans un état de propreté sanitaire et fournir une provision suffisante de papier de toilette convenablement placé dans un distributeur approprié.

### **Installations pour se laver et se faire sécher les mains**

14. Toute compagnie doit fournir des installations appropriées et convenablement situées pour se laver et se faire sécher les mains dans les locomotives et les wagons de queue munis d'installations de toilettes ou fournir aux membres du personnel, pour leur usage personnel, des matériaux de lavage et d'assèchement des mains.

### **Programme d'exécution**

15. Toute compagnie doit mettre en oeuvre un programme qui tienne compte des exigences prévues du trafic et assure l'observation des dispositions des articles 4 et 9.



## **Memo of Agreement DAR**

### **MEMORANDUM OF AGREEMENT BETWEEN THE DOMINION ATLANTIC RAILWAY AND THE BROTHERHOOD OF LOCOMOTIVE ENGINEERS SETTING FORTH THE LOCAL RULES GOVERNING LOCOMOTIVE ENGINEERS**

It is agreed that effective October 1, 1975 previous Local Rules are cancelled and the following substituted therefore:

1. The Engineers' Spare Board will be regulated by the B.L.E. grievance Committee in accordance with the provisions of Article 33 (formerly Article 29) of the Collective Agreement "in conjunction with Company Officers".
2. The Engineers' West Pool Kentville and Yarmouth Subdivisions will be assigned to Trains 25 and 26.
3. Spare Board Engineers will be permitted to run through Kentville when spare board is depleted, providing there is no additional expense to the Company.
4. Engineers returning from outside points will be subject to call after booking on unless rest is booked. Engineers returning from annual vacation, sickness, leave, etc., will be required to book in 8 hours prior to going on duty.
5. Engineers will receive a 1 hour and 30 minute call when required for duty to be computed from time ordered for.
6. When it is necessary to advertise assignments to Engineers, bulletins will be posted for at least 72 hours.
7. All bulletined assignments, including the Spare Board will include subsequent vacancies. In the event there is no applicant for an assignment or subsequent vacancy, it will be awarded to the junior spare engineer. If there is no spare engineer it will be awarded to the senior engineer not working as such.
8. Annual vacation vacancies will be filled from the Spare Board on a first-in first-out basis.
9. Except as provided in Rule 7 and Rule 8 hereof, temporary vacancies known to be vacant for 7 days or more will be advertised. If there is no applicant the vacancy will be awarded to the senior engineer not working as such.
10. Engineers with a surname commencing with the letters A – K inclusive will be allotted a mileage period from the first to the last day of the calendar month. Other Engineers will be allotted a mileage period from the 16th -- 15th of the calendar month.
11. Engineers returning to work after having been off for miles will be subject to report for duty at 0001 of the day following the expiration of their mileage period except that spare engineers will be placed at the foot of the Spare Board at the expiration of their mileage period.
12. Annual Vacation and General Holiday mileage will not be used in computing monthly mileage. Mileage paid for work performed on a General Holiday will be used in computing mileage but all such earnings are applied to make up monthly guarantee.
13. Available List
  - (a) Engineers who desire to make themselves available for extra work may do so by so advising the proper Officer of the Company in writing.

- (b) Engineers making themselves available will be placed on an "available list" in order of seniority and will work first-in first-out.
  - (c) Engineers on the "available list" will be called when Spare Board Engineers are not available.
  - (d) Mileage made by Engineer on the "available list" will be used in computing their monthly mileage. Such mileage will also be charged to the appropriate pool or spare list.
  - (e) An Engineer who is O.K. on the available list and is not available when called will not be called again for this additional work for a period of 30 days except in case of emergency. At the expiration of this period he must again advise the proper officer of the Company in writing of his availability.
14. Engineers and Firemen (Helpers) to have choice of runs according to seniority twice annually, at the change of timetable. In the event only one change of timetable occurs in a year, Engineers and Firemen (Helpers) will be allowed to have a choice of runs again in 6 months.
  15. These Local Rules may be cancelled or revised upon 60 days written notice by either party.
  16. The application of the above Local Rules will not subject the Company to any additional expense.

Signed at KENTVILLE, N.S.

For the Dominion  
Atlantic Railway:

For the Brotherhood  
of Locomotive Engineers:

E.W. Purssell  
Manager

Willis B. Forsythe  
Local Chairman, Div. 874

Signed at MONTREAL, Que., October 1, 1975

R.A. Swanson  
General Manager  
Operation & Maintenance

E.C. Machin  
General Chairman

## **PROTOCOLE D'ACCORD ENTRE LE CHEMIN DE FER DOMINION ATLANTIC ET LA FRATERNITÉ DES INGÉNIEURS DE LOCOMOTIVE ÉTABLISSANT LES RÈGLES LOCALES RÉGISSANT LES INGÉNIEURS DE LOCOMOTIVES**

À partir du 1<sup>er</sup> octobre 1975, les anciennes règles locales sont abolies et elles sont remplacées par celles énumérées ci-dessous :

1. le tableau de réserve des ingénieurs sera régi par le Comité de règlement des griefs de la F.I.L. de concert avec les autorités responsables de la Compagnie, conformément aux dispositions de l'article 33 (auparavant article 29) de la convention collective.

2. les ingénieurs du pool de la région de l'Ouest Kentville et des subdivisions de Yarmouth sont affectés aux trains 25 et 26;

3. les ingénieurs du tableau de réserve ne sont pas tenus d'effectuer un arrêt à Kentville lorsqu'il n'y a plus aucun ingénieur disponible sur le tableau de réserve, sous réserve que cela n'entraîne pas de frais supplémentaires pour la Compagnie;

4. lorsqu'ils reviennent d'une gare extérieure, les ingénieurs sont assujettis aux appels de service sauf s'ils ont demandé des jours de repos; les ingénieurs qui retournent au travail après un congé annuel, un congé de maladie, une absence autorisée, etc doivent s'inscrire à la gare au moins huit heures avant leur prise de service;

5. un ingénieur appelé en service doit recevoir un préavis d'au moins 1 heure et 30 minutes et ce délai sera calculé à partir de l'heure où l'ingénieur est tenu de se présenter au travail;

6. un affichage qu'il importe de porter à l'attention des ingénieurs reste affiché pendant au moins 72 heures;

7. tous les affichages, y compris ceux du tableau de réserve, doivent inclure les postes qui seront laissés vacants à la suite de ces affichages. Si personne ne pose sa candidature pour une affectation ou une vacance future, celle-ci est adjugée à l'ingénieur de réserve comptant moins d'ancienneté. S'il n'y a aucun ingénieur de réserve, elle sera adjugée à l'ingénieur le plus ancien n'occupant pas un poste d'ingénieur au moment de l'affichage;

8. les vacances pour cause de congés annuels sont comblées à partir du tableau de réserve sur la base du tour de roulement;

9. sauf dispositions contraires de la Règle 7 et de la Règle 8 des présentes, les vacances temporaires d'une durée de sept (7) jours ou plus font l'objet d'un affichage. Si personne ne pose sa candidature l'affectation est adjugée à l'ingénieur le plus ancien n'occupant pas un poste d'ingénieur;

10. les ingénieurs dont le nom de famille commence par les lettres A à K inclusivement se voient attribuer une période de millage entre le premier et le dernier jour d'un mois civil. Les autres ingénieurs se voient attribuer une période de millage entre le 16<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> jour d'un mois civil.

11. les ingénieurs qui retournent au travail après une période de repos parce qu'ils avaient accompli leur millage maximum permis sont assujettis à des appels de service à partir de 00 h 01 le jour suivant l'expiration de leur période de millage maximum, Les ingénieurs de réserve toutefois sont placés à la fin du tableau de réserve une fois leur millage maximum accompli;

12. le millage effectué durant les congés annuels ou les jours fériés n'entre pas dans le calcul du millage maximum mensuel. Par contre, le travail rémunéré effectué un jour férié est utilisé dans le calcul des gains mensuels garantis;

### 13. Liste de disponibilité

- a) Les ingénieurs qui désirent se rendre disponibles pour du travail supplémentaire peuvent le faire en avisant l'autorité responsable de la Compagnie par écrit;
- b) les ingénieurs qui se rendent disponibles sont inscrits sur une « liste de disponibilité » en ordre d'ancienneté et sont appelés selon le tour de roulement;
- c) les ingénieurs de la liste de disponibilité sont appelés lorsque les ingénieurs du tableau de réserve ne sont pas disponibles;
- d) le millage accompli par un ingénieur de la liste de disponibilité sera compté dans son millage mensuel. Ce millage sera aussi imputé à la liste de réserve ou au pool concerné;
- e) un ingénieur inscrit sur la liste de disponibilité mais qui n'est pas disponible lorsqu'il est appelé ne sera pas appelé une autre fois pour ce travail additionnel pour une période de 30 jours, sauf en cas d'urgence. À l'expiration de cette période, il doit de nouveau aviser l'autorité responsable de la Compagnie, par écrit, qu'il est disponible.

14. Les ingénieurs et les aide-ingénieurs ont le choix des parcours deux fois par année, selon leur ordre d'ancienneté, soit lors des changements du tableau de service. Lorsqu'il y a un seul changement du tableau de service au cours d'une année, les ingénieurs et les aide-ingénieurs procèdent au choix des parcours à chaque période de six (6) mois.

15. L'une ou l'autre des parties peut annuler ou réviser ces règles locales moyennant un préavis écrit de 60 jours.

16. L'application des règles locales ci-dessus ne doit pas entraîner de frais supplémentaires pour la Compagnie.

Signé à KENTVILLE, N.-É.

Pour Dominion  
Atlantic Railway

Pour la Fraternité des ingénieurs  
de locomotive

E. W. Purssell  
Directeur

Willis B. Forsythe  
Président de section locale, div. 874

Signé à MONTRÉAL, Qc, le 1<sup>er</sup> octobre 1975

R.A. Swabsib  
Directeur général  
Exploitation et entretien

E.C. Machin  
Président général

**Lettre re : Personnel des équipes en service voyageurs retardées en gare de départ ou en gare d'arrivée, Novembre 1985**

Le 22 novembre 1985

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

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

Messieurs,

La présente porte sur les entretiens qui ont eu lieu à l'occasion des négociations au sujet de la revendication régionale n°18 de la Fraternité des mécaniciens de locomotives relative à la rémunération du personnel des équipes en service voyageurs qui sont retardées en gare de départ ou en gare d'arrivée pour approvisionner les trains en eau et en carburant.

Au cours de ces discussions, vous avez signalé qu'à différents endroits, en particulier à North Bend, Thunder Bay, Schreiber, Chapleau, et Parry Sound, des trains voyageurs ont été retardés pour l'approvisionnement en eau et en carburant pendant qu'ils étaient à proximité de la gare, au départ comme à l'arrivée. En conséquence, le temps consacré au ravitaillement ne peut être rémunéré comme temps de service en gare car le train n'y était pas encore, même s'il en était très près, à quelques centaines de verges dans certains cas. Vous avez en effet cité des exemples où le train a quitté la gare de départ pour s'arrêter par la suite à quelque distance pour l'approvisionnement en eau et en carburant. D'un autre côté, le train peut s'arrêter à l'arrivée à quelque distance de la gare pour les mêmes raisons. Il arrive même parfois qu'on laisse et qu'on prenne des voyageurs à ces endroits. Après le ravitaillement, le train parcourt les quelques centaines de verges qui le séparent de la gare où aura lieu le changement d'équipe.

La présente confirme l'entente conclue au cours des négociations et selon laquelle lorsqu'un train voyageurs est retardé en gare de départ, aux endroits mentionnés ci-dessus, pour le ravitaillement en eau et en carburant, le temps de service en gare de départ se prolonge jusqu'à la fin du ravitaillement. Si un train voyageurs est retardé en gare d'arrivée, aux endroits mentionnés ci-dessous, pour le ravitaillement en eau et en carburant, le temps de service en gare d'arrivée commence au moment où l'on arrête le train pour le ravitaillement.

Si d'autres situations se présentent ailleurs, dans des circonstances semblables à celles décrites ci-dessus, les mêmes facteurs doivent entrer en ligne de compte.

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Relations syndicales  
Pour le directeur,

(Signature) B.P. Scott

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

L.A. Hill  
**Protocole d'accord concernant le TH & B**

**PROTOCOLE D'ACCORD ENTRE CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE (CP RAIL) ET LES MÉCANICIENS ET AIDES-MÉCANICIENS DE LOCOMOTIVE ET MÉCANICIENS DE MANOEUVRES D'ATELIER REPRÉSENTÉS PAR LES TRAVAILLEURS UNIS DES TRANSPORTS À LA COMPAGNIE FERROVIAIRE DE TORONTO, HAMILTON ET BUFFALO**

1. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 1987 (la « date d'intégration »), il est convenu que la convention collective actuelle entre Canadien Pacifique Limitée et la Fraternité des mécaniciens de locomotives (FML) représentant les mécaniciens et aides-mécaniciens de locomotive et les mécaniciens de manoeuvres d'atelier de la Région de l'Est constitue la convention collective régissant les employés de la Compagnie ferroviaire de Toronto, Hamilton et Buffalo (TH & B) occupant des postes de mécaniciens ou d'aides-mécaniciens de locomotive ou de mécaniciens de manoeuvres d'atelier et autrefois représentés par les Travailleurs unis des transports.
2. Les mécaniciens et aides-mécaniciens de locomotive et les mécaniciens de manoeuvres d'atelier du territoire de TH & B dont le point de départ de l'ancienneté est le 9 décembre 1986 ou une date antérieure sont inscrits au bas de la liste d'ancienneté du district de l'Ontario de CP Rail. Leur point de départ de l'ancienneté sur cette liste est le 9 décembre 1986 et leur rang respectif est établi en fonction de leur ancienneté à TH & B. Ces employés sont désignés « mécaniciens ou aides-mécaniciens de locomotive ou mécaniciens de manoeuvres d'atelier avec droits de priorité ».
3. Les mécaniciens et aides-mécaniciens de locomotive et les mécaniciens de manoeuvres d'atelier travaillant dans le territoire de TH & B à la date d'entrée en vigueur du présent protocole conservent des droits de priorité dans leur ancien territoire d'ancienneté. Les anciens mécaniciens et aides-mécaniciens de locomotive et mécaniciens de manoeuvres d'atelier de la Compagnie du chemin de fer du sud du Canada (C.S.R.) qui travaillent à TH & B conservent des droits de priorité à l'égard de leur ancien territoire d'ancienneté à TH & B et des droits de surpriorité dans leur ancien territoire d'ancienneté à C.S.R., conformément au protocole d'accord du 15 août 1985.
4. Les employés dont il est question à l'article 3 n'acquièrent pas de droits à l'égard de postes d'aides-mécaniciens de locomotive à CP Rail.
5. Après l'intégration, les anciens mécaniciens et aides-mécaniciens de locomotive et mécaniciens de manoeuvres d'atelier de TH & B pourront exercer les droits d'ancienneté qu'ils détiennent d'après la liste d'ancienneté du district de l'Ontario pour des postes à CP Rail. Ils conservent alors des droits de priorité à l'égard de leur ancien territoire d'ancienneté à TH & B et, au besoin, doivent y occuper des postes avant qu'un employé plus ancien de CP Rail ne soit forcé de le faire.
6. Après l'intégration, les mécaniciens et aides-mécaniciens de locomotive et mécaniciens de manoeuvres d'atelier de CP Rail pourront exercer leurs droits d'ancienneté à l'égard des postes qui appartenaient autrefois à TH & B et qui n'ont pas été pourvus par des employés de TH & B ayant des droits de priorité. Sont exclus les postes d'aides-mécaniciens de locomotive.
7. Les taux de salaire du service de triage applicables aux équipes de triage et de ligne travaillant dans le territoire de TH & B continueront d'être versés aux mécaniciens et aides-mécaniciens de locomotive et mécaniciens de manoeuvres d'atelier avec droits de priorité assignés aux affectations de triage et de ligne mentionnées à l'annexe A pendant les cinq années suivant la date d'intégration. Les taux de salaire sont ceux qui figurent dans la convention collective entre CP Rail et la FML. Les mécaniciens et aides-mécaniciens de locomotive et mécaniciens de manoeuvres d'atelier affectés à des services de triage ou de



ligne instaurés après la date d'intégration et tous les employés embauchés par la suite, y compris ceux qui sont inscrits sur la liste d'ancienneté du district de l'Ontario de CP Rail, sont rémunérés conformément aux dispositions de la convention collective entre CP Rail (Région de l'Est) et la FML.

8. Aux fins d'application du paragraphe 8.01 (anciennement paragraphe 7(d)(1)) - Service de locomotives manoeuvres-ligne - de la convention de CP Rail, les affectations sont accomplies en service de navette dans un rayon de 45 milles sur la voie principale depuis l'aiguillage extrême ou l'endroit désigné dans n'importe quelle direction.
9. Un mécanicien ou aide-mécanicien de locomotive à qui on ordonne de se déplacer haut-le-pied pour combler une vacance dans une affectation rémunérée aux taux du service de triage reçoit un salaire de déplacement haut-le-pied de deux heures dans chaque direction entre Hamilton et Welland et de quatre heures dans chaque direction entre Hamilton et Montrose.
10. Les employés régis par le présent protocole d'accord peuvent racheter leurs services validables effectués avant le 1<sup>er</sup> janvier 1966, sous réserve des dispositions de l'annexe B.
11. Étant donné que le présent protocole vise l'intégration des mécaniciens et aides-mécaniciens de locomotive et mécaniciens de manoeuvres d'atelier de TH & B à CP Rail de façon juste et équitable, les parties signataires des présentes conviennent de ne pas invoquer les dispositions de *l'article 144 du Code canadien du travail* et renoncent expressément à ces dispositions.

Fait le 23 janvier 1987.

Pour la Société

(Signature) Frank Dixon  
Directeur général  
TH & B  
transports

(Signature) G.A. Swanson  
Directeur général  
Région de l'Est  
CP Rail

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

Pour le Syndicat

(Signature) Mike Kozlowski  
Président général  
Travailleurs unis des

TH & B

(Signature) Gary Wynne  
Président général  
Fraternité des mécaniciens  
de locomotives  
CP Rail (Région de l'Est)

## ANNEXE A

### AFFECTATIONS À TH & B RÉGIÉS PAR LE PARAGRAPHE 7

Hamilton -- 7 affectations  
Montrose -- 4 affectations  
Welland -- 1 affectation  
B.U.-C.P. -- 1 affectation

## ANNEXE B

## **RACHAT DE SERVICES ANTÉRIEURS**

1. Les mécaniciens et aides-mécaniciens de locomotive et mécaniciens de manoeuvres d'atelier qui se prévalent des dispositions sur le rachat de services antérieurs aux fins de calcul de la pension approuvées par le conseil d'administration de TH & B le 3 décembre 1982 pourront racheter toutes leurs années de services qui ne sont pas validables à la Compagnie, sous réserve d'un maximum de 35 années de services validables au total. L'employé n'est pas réputé se prévaloir de ces dispositions tant qu'il n'a pas dûment présenté sa demande par écrit à la Compagnie.
2. La période de rachat commence à la date d'entrée en vigueur du présent protocole.
3. Dans le calcul de l'arriéré que doit payer l'employé, le taux d'intérêt annuel composé ne dépasse pas 7 1/2%.
4. Les mécaniciens et aides-mécaniciens de locomotive et mécaniciens de manoeuvres d'atelier peuvent payer l'arriéré en une somme forfaitaire ou étaler le remboursement sur une période raisonnable en une série de retenues salariales égales; le rachat devant être terminé avant le départ en retraite de l'employé; sinon, la pension est réduite en proportion.
5. Dans le cas des mécaniciens et aides-mécaniciens de locomotive et mécaniciens de manoeuvres d'atelier qui étalent le remboursement de l'arriéré, les taux d'intérêt suivent les taux des prêts aux consommateurs demandés par les banques à charte.
6. La décision finale en ce qui concerne toute démarche relative aux points 1 à 5 ci-dessus revient au comité des pensions de TH & B. Les changements visant le règlement du régime de retraite sont déterminés par le comité et soumis à l'approbation du conseil d'administration.
7. La présente annexe ne fait pas partie de la convention collective.

### **Lettre re : Maintien du salaire de base (MSB) pour employés TH & B, Janvier 1987**

Le 26 janvier 1987

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

Monsieur,

Au cours des discussions qui ont mené à la signature du projet de règlement du 16 décembre 1986 qui prévoit l'intégration des employés de TH & B à CP Rail, nous avons convenu de ce qui suit au sujet du maintien des salaires de base des employés ayant des droits de priorité qui travaillent comme **aide-mécanicien** de locomotive dans l'ancien territoire de TH & B : nous allons conclure une entente sur le maintien des salaires qui va dans le sens de l'article E de l'entente spéciale du 15 août 1985 prévoyant l'intégration des anciens employés de C.S.R. à TH & B.

Veillez agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

Directeur général,

(Signature) G.A. Swanson

Approbation :

(Signature) Gary Wynne  
Président général  
Fraternité des mécaniciens  
de locomotives

**Lettre re : Intégration TH & B et les pratiques locales, Décembre 1986**

Le 16 décembre 1986

Monsieur G. Wynne  
Monsieur B. Marcolini  
Président général  
Fraternité des mécaniciens  
de locomotives  
1396, rue Sainte-Catherine ouest  
Bureau 216  
MONTRÉAL  
H3G 1P9

Président général  
Régions de l'Atlantique  
et de l'Est  
Travailleurs unis des transports  
1570 Brimley Road  
Scarborough, Ontario  
M1P 3G9

Messieurs,

La présente a trait au projet de règlement du 16 décembre 1986 qui prévoit l'intégration, le 1er janvier 1987, aux conventions collectives de CP Rail, des employés que vous représentez. Il a été convenu que si après l'intégration, le syndicat soutient qu'une question locale qui était traitée de façon spéciale dans les anciennes conventions de TH & B à cause des conditions d'exploitation particulières à cette compagnie devrait continuer de s'appliquer malgré la résiliation des conventions de TH & B, sa prorogation sera étudiée par la Compagnie.

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

Directeur général,

(Signature) G.A. Swanson

**Lettre re : Parcours de familiarisation des employés TH & B à CP Rail, Décembre 1986**

Le 16 décembre 1986

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

Monsieur B. Marcolini  
Président général  
Travailleurs unis des transports  
1570 Brimley Road  
Scarborough, Ontario  
M1P 3G9

Messieurs,

La présente concerne le projet de règlement signé aujourd'hui et prévoyant l'intégration des employés de TH & B à CP Rail, et en particulier les parcours de familiarisation des mécaniciens de locomotive sur le territoire du CP.

Pour tenir compte des circonstances particulières de l'intégration à CP Rail des employés de TH & B qui n'ont jamais eu l'occasion de travailler à CP Rail, il est convenu que les agents de train de TH & B ayant des droits de priorité et qualifiés à titre de mécanicien de locomotive chez TH & B, qui travaillent comme agent de train à CP Rail et qui sont tenus d'accepter une promotion au poste de mécanicien de locomotive à CP Rail, auront droit à des parcours de familiarisation déterminés par le contremaître itinérant. Ils seront rémunérés pour ces parcours aux taux minimaux du service voyageurs, à l'exclusion du temps de préparation et du temps d'inspection.

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

Exploitation et entretien  
Directeur général,

(Signature) G.A. Swanson

**Lettre re : État des foyers et des postes de restauration des agents de triage, Novembre 1992**

MONTRÉAL, le 16 novembre 1992

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

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

Messieurs,

Lors des récentes négociations, nous avons discuté de votre demande concernant l'état des foyers et des postes de restauration des agents de triage.

Pendant ces discussions, vous avez prétendu que certains foyers « n'étaient pas bien entretenus ».

Il a été convenu d'établir ou de maintenir, à tous les endroits appropriés, des comités locaux en mesure de repérer les problèmes d'entretien ou autres touchant les foyers ou les postes de restauration des agents de triage ou des mécaniciens et de recommander les mesures correctives nécessaires.

Les parties ont aussi convenu que lorsqu'un président de section locale transmettrait au surintendant intéressé une préoccupation particulière du Syndicat au sujet de l'état ou de l'entretien d'un foyer ou d'un poste de restauration des agents de triage, le surintendant veillerait à ce qu'une enquête soit menée le plus rapidement possible afin qu'on établisse s'il y a des problèmes et, le cas échéant, quelles sont les mesures correctives à prendre. Le président de section locale sera informé par écrit des résultats de l'enquête.

Enfin, les parties se sont entendues pour qu'une question relative à l'état des foyers qui n'a pu être réglée puisse être portée à l'attention du président général et du directeur général pour suite à donner.

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

Relations syndicales  
Directeur,

(Signature) Frank Peters

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

**Lettre re : Ingénieurs de locomotive confinés pour des raisons d'ordre médical,  
Novembre 1992**

MONTRÉAL, le 16 novembre 1992

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

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

Messieurs,

Lors des négociations, la Compagnie et le Syndicat ont eu des entretiens au sujet des mécaniciens de locomotive qui étaient confinés à certaines catégories de service pour des raisons d'ordre médical.

Nous avons alors convenu d'examiner vos préoccupations concernant l'application de la politique selon laquelle des ingénieurs de locomotive sont confinés au service de triage pour des raisons d'ordre médical; il était entendu que le conseiller général principal, Santé professionnelle et environnement, prendrait part à ces discussions.

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

Relations industrielles  
Vice-président,

(Signature) George Smith

c.c. : M. G. Hallé

**Lettre re : Problèmes à percevoir la cotisation syndicale et recueillir la cotisation sur le pourcentage de paie.**

MONTRÉAL, le 16 novembre 1992

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

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

Messieurs,

La présente a trait aux négociations ayant trait à vos demandes relatives aux cotisations syndicales.

Vous avez dit avoir de la difficulté à percevoir la cotisation syndicale auprès de certains ingénieurs de locomotive. Vous avez déclaré que certains ingénieurs affirmaient ne pas avoir de revenus pendant des périodes de paie où la cotisation était exigible; en effet, ils retenaient la rémunération qui leur était payable pendant la période en question, se soustrayant du coup pendant une assez longue période au versement de la cotisation syndicale.

La Compagnie vous a assurés que les autorités locales veilleraient à ce que les demandes de rémunération ne soient pas retenues ni présentées tardivement.

Par ailleurs, vous n'êtes pas sans savoir que nous commencerons en 1993 à informatiser le règlement des demandes de rémunération, si bien que celles-ci ne pourront plus être retenues.

D'ici à ce que les fiches de service et les demandes de rémunération puissent être présentées électroniquement, les autorités locales veilleront à ce qu'elles soient soumises sans délai.

En outre, au cours de la présente série de négociations, vous avez demandé qu'on envisage, pour l'avenir, le précompte d'une cotisation syndicale correspondant à un pourcentage du salaire total d'un ingénieur. Il s'agirait d'une retenue globale unique que la FML répartirait entre ses diverses sections locales. Vous avez également demandé que la Compagnie accepte le principe du précompte d'une cotisation syndicale établie au prorata au cours de chaque période de paie.

Lors des entretiens, la Compagnie vous a fait savoir que, bien qu'elle ne fût pas contre le principe du précompte d'une cotisation syndicale établie au prorata toutes les quinzaines, des questions telles que la répartition entre la FML et les TUT de la cotisation des employés travaillant comme agent de train et comme ingénieurs pendant une même période de paie devraient être résolues avant la mise en oeuvre d'un tel système. De plus, le système de paie de la Compagnie devra être modifié pour permettre le précompte de cotisations établies au prorata toutes les quinzaines.

Nous confirmons donc que la Compagnie donnera suite à la demande du Syndicat pour autant que tous les obstacles à la mise en oeuvre du système soient supprimés.

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

Relations syndicales

Directeur,

(Signature) Frank Peters

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

K. Jansens  
**Lettre re : Consultation à la révision du programme de formation de mécanicien,  
Novembre 1992**

MONTRÉAL, le 16 novembre 1992

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

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

Messieurs,

La présente a trait à la demande que vous avez présentée au cours de la présente série de négociations, demande portant sur la participation de la FML à la révision du programme de formation des ingénieurs de locomotive.

Comme elle vous l'a dit, la Compagnie élaborera un programme de formation qui permettra aux nouveaux employés d'accéder au poste de chef de train et d'ingénieur de locomotive. La présente confirme donc que vous serez consultés au moment de l'élaboration de ce programme et qu'un employé aura deux fois l'occasion de se qualifier comme ingénieur de locomotive. Lors de ces entretiens, il sera question de l'accumulation d'ancienneté par des stagiaires sur la liste pertinente des ingénieurs de locomotive.

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

Relations industrielles  
Vice-président,

(Signature) George Smith

c.c. : M. G. Hallé



**I. Formation des ingénieurs de locomotive**

- 1) A Trainman/Yardman must have at least two years of cumulative service in train or Yard service prior to commencing Locomotive Engineer Training.
- 2) Candidates selected for training for Locomotive Engineer will be paid the greater of 3800 miles per month at the Conductor's rate of pay or the individual's earnings for the past year (1/52nd of working service) This rate will be applied to classroom, technical training, when operating as an additional employee and road service familiarization when not performed in conjunction with regular duties.
- 3) This rate will be paid bi-weekly, pro-rated on a daily basis during the classroom, technical, and practical one-on-one training when not working as an active conductor.
- 4) All requirements for qualified locomotive Engineers to occupy the position of Head End trainman will be removed from the agreements. Seniority will govern the placement of individuals.
- 5) Upon being selected for training, LE trainees shall be required to work in road service at their home terminal, including road or common Spareboards, when and where their seniority entitles them to do so.
- 6) Qualified Locomotive Engineers desiring to be trainers will indicate their desire to do so, in writing to the local Officers of the Company. Locomotive Engineers trainers will be required to take a "Coaching Clinic" which will be mutually developed by the Company and the Council. Such Locomotive Engineers will be compensated for attendance at this clinic at "other than MQ rates", or actual lost wages, whichever is greater.
- 7) Locomotive Engineers who have indicated their desire to act as trainers and who have successfully completed the Coaching Clinic will be used to provide training. This does not preclude the Company from designating trainers, if necessary, as provided by collective agreement.
- 8) Instructors will receive the monetary equivalent of two hours pay, per tour of duty or yard shift when providing training.
- 9) Upon completion of the initial classroom and technical portion of the Locomotive Engineer Training program trainees whose seniority permits them to hold work as a Conductor at their respective home terminal, will return to that position. They will perform the duties of the Conductor and when those duties permit, and they are working with a qualified trainer, they will receive on the job training to become qualified as a Locomotive Engineer. The Company, in consultation with the Council, will identify subdivisions or subdivision runs upon which it is impractical to provide On the Job Training (OJT).
- 10) When seniority doesn't permit a trainee to hold work as a spare or regularly assigned Conductor at their respective terminal, as outlined in item 5 , when required they will train as an additional employee in the locomotive and will be compensated at a rate established in the same manner as item 2 above.
- 11) Notwithstanding the provisions of this clause, the Company reserves the right to train locomotive engineers on a one-to-one basis at its discretion.

12) Locomotive Engineer Training and Qualification will be performed in the following manner:

- a) Once accepted, the Company shall establish the schedules for trainees in accordance with the following:
- b) Upon successful completion of initial mechanical and rules training, the trainee will receive two weeks of one-on-one instruction by a qualified Locomotive Engineer Instructor for locomotive operation and orientation in either Yard, Assigned or Unassigned road service.
- c) On the job training will occur while the employee is performing the duties of a Conductor.
- d) Final qualification must be by the appropriate Company Officer. Locomotive Engineer Trainees may have up to two months one-on-one training in the application of items 13) and 14) below.

Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4	Phase 5	Phase 6	Phase 7
Directives mécaniques et réglementaires	Deux semaines 1-sur-1 formation	Travaillé à un poste Formation avec un ingénieur de locomotive entraîneur qualifié (maximum 18 mois)	Directives mécaniques et réglementaires	Qualification à titre d'ingénieur de locomotive y compris la formation unique ou applicable	Familiarisation/ qualification sur d'autres route primaires	Qualifié comme ingénieur de locomotive

**Remarque :** Les employés qui participent à la formation SLT de la phase 3, tel que souligné dans le présent article ont droit, au début de la phase 4, à un montant-boni de 1 000 \$, une seule fois.

- 13) Unique training requirements necessitated by extensive grades and extremely heavy and/or sensitive switching will result in "location/activity" specific one-on-one training prior to attempting qualification. Such time to form part of the two months noted in I-12 (d). Local management and union representatives to identify unique requirements on a terminal by terminal basis.
- 14) Time spent on familiarization and qualification on other than primary runs to form part of the two months noted in I-12 (d).
- 15) Locomotive Engineer trainees shall not be permitted nor required to work as a Locomotive Engineer until qualified.

---

## FORMATION DES INGÉNIEURS DE LOCOMOTIVE

---

### 1. Formation des ingénieurs de locomotive

1) S'il veut être choisi, l'agent de train/agent de triage doit avoir effectué au moins deux ans de service cumulatif en service de train ou de triage.

2) Les candidats choisis pour la formation d'ingénieur de locomotive reçoivent le plus élevé entre 3 800 milles par mois au taux de salaire d'un chef de train et les gains individuels pour la dernière année (1/52<sup>e</sup> des services rémunérés). Ce taux s'applique en salle de classe, en formation théorique, lorsque utilisé comme employé additionnel ou en parcours de familiarisation dans le service de ligne, moyennant que ce travail n'est pas accompli conjointement avec des tâches régulières.

3) Ce taux est payé aux deux semaines, proraté sur une base quotidienne durant les cours en classe ou théorique ou durant la formation pratique individuelle, moyennant que l'employé n'est pas en service actif comme chef de train.

4) Toutes les exigences pour les ingénieurs de locomotive qualifiés voulant occuper le poste d'agent de la tête du train sont supprimées des conventions. Les personnes seront affectées à ce poste selon leur ordre d'ancienneté.

5) Après avoir été choisi pour la formation, un ingénieur de locomotive stagiaire est tenu de travailler en service de ligne à sa gare d'affectation, y compris les tableaux de réserve pour le service de ligne ou le service en commun, et ce, où et quand leur ancienneté leur permet de le faire.

6) Les ingénieurs de locomotive qualifiés qui désirent devenir formateur en informent par écrit l'autorité responsable locale de la Compagnie. Les formateurs d'ingénieurs de locomotive doivent assister à une « conférence de formation » laquelle sera développée en commun par la Compagnie et le Syndicat. Ces ingénieurs de locomotive sont rémunérés pour leur participation à cette conférence à un « taux autre que les taux MQ » ou le salaire réel perdu, le plus élevé des deux.

7) Les ingénieurs de locomotive qui ont indiqué leur désir d'agir à titre de formateurs et qui ont complété avec succès la conférence de formation sont utilisés pour donner de la formation. Ceci n'empêche pas la Compagnie de désigner des formateurs, au besoin, tel que prévu dans la convention collective.

8) Les formateurs reçoivent une rémunération équivalente à deux heures de paie, par tour de service ou de quart de travail en service de triage, lorsqu'ils donnent de la formation.

9) Après avoir complété la formation initiale en salle de classe et la portion théorique du programme de formation d'ingénieur de locomotive, les stagiaires comptant assez d'ancienneté pour détenir un poste de chef de train à leur gare d'affectation respective retournent à ce poste. Ils accomplissent les tâches de chef de train et, lorsque ces tâches le permettent, et qu'ils travaillent avec un formateur qualifié, ils reçoivent de la formation en cours de service (FECS), le tout afin d'acquérir les qualifications d'ingénieur de locomotive. La Compagnie de concert avec le Syndicat identifient les subdivisions ou les parcours de subdivision où il est impossible d'offrir de la formation en cours de service.

10) Lorsqu'un stagiaire ne compte pas assez d'ancienneté pour détenir un poste de chef de train assigné de réserve ou régulier à sa gare d'affectation, tel que stipulé à l'alinéa 5, ils est formé en tant qu'employé additionnel de locomotive lorsque requis et est rémunéré au taux établi selon les dispositions de l'alinéa 2 ci-dessus.

11) Nonobstant les dispositions de la présente clause, la Compagnie se réserve le droit de former à sa discrétion des ingénieurs de locomotive sur une base individuelle.

12) La formation et la qualification d'un ingénieur de locomotive se déroulent comme suit :

- a) une fois le stagiaire accepté, la Compagnie établit les horaires conformément aux suivantes :
- b) une fois complété avec succès la formation initiale sur la mécanique et la réglementation, le stagiaire reçoit deux semaines de formation individuelle par un ingénieur de locomotive qualifié, laquelle porte sur les opérations de locomotive et l'orientation, soit dans les services de triage, assignés ou non assignés;
- c) la formation en cours d'emploi est donnée au moment où l'employé effectue les tâches d'un chef de train;
- d) la formation finale doit être donnée par un responsable compétent de la Compagnie. Les apprentis ingénieurs peuvent avoir jusqu'à deux mois de formation individuelle au sens des alinéas 13) et 14) ci-dessous.

Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4	Phase 5	Phase 6	Phase 7
Directives mécaniques et réglementaires	Deux semaines 1-sur-1 formation	Travaillé à un poste Formation avec un ingénieur de locomotive entraîneur qualifié (maximum 18 mois)	Directives mécaniques et réglementaires	Qualification à titre d'ingénieur de locomotive y compris la formation unique ou applicable	Familiarisation/qualification sur d'autres route primaires	Qualifié comme ingénieur de locomotive

**Remarque :** Les employés qui participent à la formation SLT de la phase 3, tel que souligné dans le présent article ont droit, au début de la phase 4, à un montant-boni de 1 000 \$, une seule fois.

13); Là où des pentes accentuées ou encore le nombre et la nature délicate des manœuvres 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. Le temps passé à cette formation compte dans les deux mois stipulés à l'alinéa 1-12 (d) ci-dessus. La direction locale et les représentants syndicaux établiront les besoins en formation uniques, gare par gare

14) le temps consacré à la familiarisation et la qualification à l'exception des premiers parcours fait partie des deux mois mentionnés à l'alinéa 1-12(d);

15) les apprentis ingénieurs de locomotive n'ont pas le droit ni ne sont requis de travailler comme ingénieur de locomotive avant d'être qualifié pour le faire.

**Lettre re : Formation avancée d'ingénieur de locomotive, 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 fait suite à nos discussions lors de la dernière ronde de négociation collective concernant votre souhait d'obtenir des commentaires sur le développement d'un programme de formation avancé pour les ingénieurs de locomotive, lequel est destiné aux employés déjà qualifiés comme ingénieurs de locomotive.

La présente confirme l'engagement de la Compagnie de permettre une période de commentaires quant au développement de ce programme. À la ratification de cet accord, le Service de la formation communiquera avec les Comités des ingénieurs de locomotive afin de prendre des arrangements pour recueillir leurs commentaires.

Veillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Relations industrielles  
Vice-président adjoint,

M.G. DeGirolamo

## II. Locomotive Engineer Extra Board

A “Locomotive Engineer Extra Board” will be established for the calling of qualified Locomotive Engineers, who are not working as such, under the following conditions:

- 1) Employees from the “Locomotive Engineer Extra Board” will only be called to service when all other existing avenues of providing relief from the ranks of working Locomotive Engineers has been exhausted.
- 2) Qualified employees not holding regular positions of Locomotive Engineer who desire to perform work on a single trip basis will indicate their desire to do so in writing at each general advertisements of assignment or immediately when they are no longer able to hold the position of Locomotive Engineer, and they will take such work when called.
- 3) The initial placement on the “Locomotive Engineer Extra Board” will be by seniority and thereafter will work on a first-in, first-out basis.
- 4) A qualified Locomotive Engineer who is first out and not available for service when called will be placed at the bottom of the Locomotive Engineer Extra Board and not subject to call as an engineer for 12 hours.
- 5) Miles earned when called from the “Locomotive Engineer Extra Board” are chargeable miles in the same manner as for any other trip for the purpose of calculating an individual’s maximum monthly mileages and for any guarantee earnings but will not be added to Trainman/Conductor’s pools or **Spareboard** for the purpose of regulating their size.
- 6) If the “Locomotive Engineer Extra Board” is exhausted, qualified Locomotive Engineers not working as such will be called in inverse order of seniority.
- 7) If it becomes necessary to withhold a qualified Locomotive Engineer not working as such from their regular position in order to protect work as a Locomotive Engineer for an *ad hoc* trip, they will be paid not less than the earnings they would have made on their regular position, whether or not they are used. Payments made under the provision of this clause will be used to make up any guarantee to which an employee may be entitled. Earnings, converted to miles, are chargeable for the purpose of calculating an individual’s maximum monthly mileage.

**NOTE:** The preceding Items I and II amend Appendix A-3, UTU Western Lines Agreement and A-5 UTU Eastern Lines Agreement.

## **II. Tableau supplémentaire des ingénieurs de locomotive**

Un « tableau supplémentaire des ingénieurs de locomotive » sera établi pour les appels de service des ingénieurs de locomotive qualifiés qui ne travaillent pas à ce titre, le tout aux conditions suivantes :

- 1) les employés inscrits au « tableau supplémentaire des ingénieurs de locomotive » sont appelés seulement lorsque tous les autres moyens pour pourvoir les postes à partir des rangs des ingénieurs de locomotive ont été épuisés;
- 2) les employés qualifiés qui n’occupent pas un poste régulier d’ingénieur de locomotive et qui désirent effectuer leur travail sur la base de parcours simples l’indiquent par écrit à chaque affichage général des affectations ou dès qu’ils ne sont plus en mesure d’occuper le poste d’ingénieur de locomotive; ils commencent à travailler sur la base de parcours simples au premier appel de service;
- 3) la première affectation à partir du « tableau supplémentaire des ingénieurs de locomotive » se fait sur la base de l’ancienneté et, par la suite, fonctionne sur la base du tour de roulement;

4) un ingénieur de locomotive qualifié en haut de la liste qui n'est pas disponible lorsqu'il est appelé est placé à la fin du tableau supplémentaire des ingénieurs de locomotive et n'est pas appelé pour une affectation d'ingénieur avant 12 heures;

5) les milles rémunérés effectués par un employé appelé à partir du tableau supplémentaire des ingénieurs de locomotive sont des milles facturables, au même titre que tout autre parcours, aux fins du calcul du millage mensuel maximum et pour tout revenu garanti. Par contre, ils ne sont pas ajoutés aux services de pool pour les agents de train/chefs de train ou au tableau de réserve aux fins de réglementation de leur nombre;

6) si plus personne n'est disponible sur le « tableau supplémentaire des ingénieurs de locomotive », les ingénieurs de locomotive qualifiés ne travaillant pas à ce poste sont appelés en ordre antiséniorité;

7) S'il est nécessaire d'empêcher un ingénieur de locomotive qualifié ne travaillant pas à ce titre de reprendre son poste régulier afin de protéger le travail d'ingénieur de locomotive sur un parcours ad hoc, cet ingénieur est rémunéré du même montant qu'il aurait gagné à son poste régulier, qu'on ait recours à ses services ou non. Les paiements faits en vertu des dispositions de la présente clause sont utilisés pour compléter tout minimum garanti auquel un employé a droit. Les revenus, convertis en milles, comptent dans le calcul du millage maximum mensuel de l'employé.

**REMARQUE :** Les sections I et II ci-dessus modifie l'annexe A-3, Convention des TUT région de l'Ouest et A-5 de la convention des TUT région de l'Est.

### **III. Training for promotion to Conductor/Yard Foreman and Payment for Trainers**

- 1) The Company agrees to a closed period commitment to form a committee comprised of representatives of the Council and the Company to thoroughly review the present training program with a view to make recommendations for improvements. This commitment is to include a requirement for the committee to be formed within 90 days of the date of signing of the updated collective agreement and to have a time limit for which the recommendations are to be made.
- 2) The Company agrees to the Union's proposal to discuss further the need for refresher trips for Conductor/Yard Foremen who have been laid off for some period of time.
- 3) The Company will apply any general wage increases to training allowances.

### **III. Formation en vue d'une promotion au poste de chef de train/contremaître de triage et rémunération des stagiaires**

1) La Compagnie s'engage à créer à l'intérieur d'une période donnée un comité composé de représentants du Syndicat et de la Compagnie, lequel révisera en profondeur le présent programme de formation en vue de faire des recommandations pour l'améliorer. Cet engagement inclut l'exigence de former ce comité dans les 90 jours suivant la ratification de la nouvelle convention collective de même que l'exigence d'établir un délai limite pour produire ses recommandations.

2) La Compagnie accepte la proposition du Syndicat de discuter plus à fond du besoin de parcours de recyclage pour les chefs de train/contremaîtres de triage dont la mise à pied dure un certain temps.

3) La Compagnie appliquera toute majoration générale de salaire aux indemnités de formation.

#### IV. Minimum Qualification Training & Examination

- 1) Pay for missed trip account MTOD / Rest following last class  
Assigned Service Employees
  - shall be entitled to book 12 hours rest upon completion of training, being entitled to pay for any lost wages on other than the last day of trainingEmployees required to take MQ at a location other than their home terminal shall be
  - entitled to book 12 hours rest upon arrival at their home location, being entitled to pay for any lost wages on other than the last day of training/travel.Unassigned Service Employees
  - shall be entitled to book 24 hours rest upon completion of training, holding one's turnEmployees required to train at a location other than their home terminal shall be
  - entitled to book 24 hours rest upon arrival at their home location, holding their turn
- 2) Accommodation for employees on MQ training will be provided as per the current provision of the collective agreement.
- 3) The Company is prepared to provide at least 90 days advance notice of certification expiration. Such notice would not relieve individual responsibility to maintain current accreditation.
- 4) Any general wage percentage increase will be applied to the MQ rates.
- 4) The Company is prepared to amend the agreement to reflect meal allowances of \$20 where cooking facilities are provided and \$30 where no cooking facilities are provided.

#### **IV Formation et examen RQ**

##### **1) Rémunération pour parcours manqué en raison du MTOD / Repos suivant le dernier cours**

###### **Les employés en service assigné**

- **ont le droit de s'inscrire en repos pour 12 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**

###### **Les employés qui suivent leur formation RQ en dehors de leur gare d'affectation**

- **ont le droit de s'inscrire en repos pour 12 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**

###### **Les employés en service non assigné**

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

###### **Les employés qui suivent leur formation RQ en dehors de leur gare d'affectation**

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

##### **2) L'hébergement pour les employés en formation RQ sera fourni conformément aux dispositions de la présente convention collective.**

##### **3) 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.**

##### **4) Toute majoration générale du pourcentage des taux de salaire est appliquée aux taux de formation RQ.**

##### **5) La Compagnie est disposée à modifier la convention de manière à préciser que l'indemnité de repas est de 20 \$ par jour lorsque le lieu d'hébergement est doté de matériel de cuisson et de 30 \$ par jour dans le cas contraire.**



## V. Payment to Trainees

- 1) Existing allowances will be increased by the percentage ultimately agreed upon for general wage increases.
- 2) The one-week hold back as provided in Article 33(d) West, and Article 34(d) East will be eliminated.
- 3) Local Union Representatives and Local Company Managers will address new employees, for up to 4 hours duration, with respect to employees' rights and obligations. The Company will pay Union representatives for their attendance at these presentations, which shall be jointly developed and delivered. Additionally, Union Health and Safety Representatives may also make a presentation to the Trainee Class for up to 4 hours duration. Company will pay these representatives to address the class and these sessions will be attended by management representatives.

## **V. Indemnité de formation**

- 1) Les indemnités en vigueur sont majorées d'un pourcentage équivalent aux hausses générales de salaire consenties.
- 2) La retenue d'une semaine de paie, telle que prévue à l'article 33(d) de la convention région de l'Ouest et à l'article 34(d) de la convention région de l'Est est abolie.
- 3) Les représentants patronaux et syndicaux au niveau local tiendront des séances de quatre heures à l'intention des nouveaux employés afin de les informer de leurs droits et obligations. La Compagnie rémunèrera les représentants syndicaux pour leur participation à ces rencontres, lesquelles seront développées et présentées conjointement. Les représentants en santé et sécurité peuvent aussi faire une présentation d'une durée de quatre heures aux stagiaires. La Compagnie payera ces représentants pour leur participation à ces séances auxquelles les représentants de la Compagnie seront aussi présents.

## VI. Yardmasters

- 1) The Company agrees that this issue be set over to the closed period of the contract where a committee made up of representatives of the Council and the Company will be formed within 90 days of the signing of the updated collective agreement to review the present programs at various terminals where yardmasters are employed. Such committee will make recommendations on forming an agreement to deal with a comprehensive training package for yardmasters. A time limit is to be set for the completion of this work.

## **VI Contremaîtres de triage**

- 1) La Compagnie accepte que cette question soit réglée durant la période close de la convention collective par un comité composé de représentants du Syndicat et de la Compagnie, lequel sera créé dans les 90 jours suivant la ratification de la nouvelle convention collective. Ce comité sera chargé de réviser le présent programme aux différentes gares où travaillent des contremaîtres de triage. Il fera également des recommandations quant à une méthode de formation globale des contremaîtres de triage. Un délai sera établi pour la mise sur pied de cette nouvelle méthode de formation

## **VII. Familiarization Trips**

- 1) Unless previously familiarized, employees forced or transferring between terminals, or between Yard and Road services, will be given an adequate amount of familiarization at the Company's expense.
- 2) Where an employee is forced from one terminal to another, they will receive payment for familiarization tours of duty on the basis of the actual tour of duty being performed, at the rate of pay associated with the service being familiarized for, e.g. Conductor, Yard Foreman, Locomotive Engineer, etc., but will not be entitled to any Conductor Only premiums when working with Conductor only crew; shift differentials when working with yard crews; or other arbitrary payments to which the crew with whom they are working would be entitled to for the tour of duty.
- 3) Where an employee has voluntarily transferred through the exercise of their seniority and they require familiarization with the new territory, they will receive payment for familiarization tours of duty on the basis of a minimum day for the actual tour of duty being performed, at the rate of pay associated with the service being familiarized for, e.g. Conductor, Yard Foreman, Locomotive Engineer, etc.
- 4) Local Company and CCROU representatives shall meet to determine appropriate levels of familiarization on runs and yard assignments at each individual terminal. The Local Company officer shall make the final determination.
- 5) In any case, unless previously familiarized, any employee forced or transferring between terminals will be required to make a minimum of one round trip in assigned or unassigned service for which they are regularly subject to call. Payment for this trip will be in accordance with b) and c) above.
- 6) Should an employee consider themselves to be capable of safely working in the new territory without having made the requisite number of tours of duty as determined in d) above, they may request to be qualified by a company officer. Qualifying trips will be paid on the basis of the actual tour of duty being performed, including all applicable rates and conditions. If employees fail to qualify, they will be required to complete the requisite tours of duty as outlined in d) above and will be compensated in accordance with b) or c) above.
- 7) Employees transferring into yard service where RCLS technology is in use, must have completed a complete training program in RCLS technology before they can be considered qualified to operate belt packs. Such training may have been taken at another location, in which case the employee would be required to take the requisite number of tours of duty as determined in d) above before being considered to be familiar unless they have invoked the provisions of f) above.

## **VII 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 Compagnie.**
- 2) **Les employés obligés de passer d'une gare à une autre sont rémunérés pour leurs tours de service consacrés à la familiarisation en fonction du nombre de tours réellement effectués et au taux de salaire du métier sur lequel porte la familiarisation, par ex. 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 auxquels leur équipe pourrait 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 ex. 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 prendra 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 alinéas 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 à l'alinéa 4) qui précède, il peut demander à un cadre de la Compagnie de le déclarer qualifié. 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 à l'alinéa 4) qui précède, et est rémunéré en vertu des alinéas 2 et 3 qui précèdent.
- 7) Les employés qui sont mutés au service de triage où la technologie RCLS est utilisée doivent avoir réussi le programme de formation en technologie RCLS avant d'être considérés comme qualifiés pour opérer les « *belts packs* ». Un employé peut avoir suivi cette formation dans une autre installation, auquel cas, il doit effectuer le nombre exigé de tours de service, tel que déterminé à l'alinéa 4) ci-dessus, avant d'être considéré comme familiarisé, sauf s'il a invoqué les dispositions de l'alinéa 6) ci-dessus.

<b>Changements aux Textes Archivés de la Convention Collective</b>	
Préambule	Libellé a été changé pour apporter d'autre Programme de formation. et de la référence aux numéros de page étant de la convention précédente a été supprimée.
Table de Matières	Ajouter au document et fait interactive en MS Word.
Article 1	Les taux ont été changés et le format a aussi été changé.
Article 2	Les taux se sont déplacés de l'article 1 et le format a été changé.
Article 6	La lettre de référence a été changée des numéros de page aux thèmes.
Article 21	<i>Supprimé</i> selon Projet de règlement 2003-2006.
Article 22	La lettre de référence a été changée des numéros de page aux thèmes.
Article 23	La lettre de référence a été changée des numéros de page aux thèmes.
La lettre notée est des pages 90-91 à la page 21 de la convention archivée au sujet des investigations et de la discipline.	La lettre a été réintégrée dans la convention principale et est apposée à la fin de l'article 23.
Article 25, lettre de la page 114.	<i>Supprimé</i> comme texte de la lettre et a été incorporé dans le paragraphe 25.01
Article 25, lettre de la page 115.	<i>Supprimé</i> comme texte de la lettre et a été incorporé dans le paragraphe 25.03
Les lettres sont à la fin du document.	Toutes les références aux pages ont été enlevées et remplacer par les thèmes.
Lettre de la page 200 au sujet du dépôt direct des chèques de paie.	<i>Supprimé</i> comme dépôt direct des chèques de paie a été réalisé.
Letter from page 219 re implementation of TCS Lettre de la page ___ mise en place du SNC	<i>Deleted</i> as the implementation of TCS has been completed. <i>Supprimée</i> compte tenu que la mise en place du SNC a été complétée
Letter from pages 222-223 re consolidated agreement Lettre des pages ___ relative au regroupement des conventions collectives.	<i>Supprimée</i> comme nouvelle lettre de regroupement et <i>insérée</i> dans la convention collective principale.
Letter from pages 226-227 Lettre des pages ___ relative aux enquêtes et aux mesures disciplinaires	<i>Supprimée</i> car la lettre a été réincorporée dans la convention collective principale à la fin de l'article 23.
Nouveau	Locomotive Engineer training agreement with changes from MOS 2003-2006 has been placed in the archive document. Le programme de formation pour les ingénieurs de locomotive avec les changements du Protocole d'accord 2003-2006 a été inséré dans le document archivé