

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

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

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

PRÉAMBULE

Le comité dûment constitué du Conseil canadien des syndicats du personnel itinérant (TUT) est investi du pouvoir d'établir et d'interpréter les contrats, règles, taux de salaire et conditions de travail des chefs de train, bagagistes, serre-freins, opérateurs de frein de voie, agents de triage et aiguilleurs.

Les employés régis par la présente convention ou leurs représentants porteront à la connaissance de leur surintendant toute infraction à la convention collective et, s'il y a lieu, le président général confiera cette affaire et toute question d'interprétation au directeur général.

L'expression «agent de train», utilisée dans la présente convention collective, regroupe les chefs de train, bagagistes et serre-freins.

L'expression «agent de triage» utilisée dans la présente convention collective, regroupe les contremaîtres et aides de triage.

La forme masculine désigne aussi bien les femmes que les hommes

La Société reconnaît le Conférence Ferroviaire de Teamsters Canada (CFTC) comme seul agent négociateur de ses employés classés comme chefs de train, chefs de train adjoints, bagagistes, serre-frein, opérateurs de frein de voie, contremaîtres de triage, aides de triage et aiguilleurs.

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

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

Table de Matières

ARTICLE 1 – TAUX DE SALAIRE	1
Remarque : Ancien Article 1 et Annexe B-22.....	1
1.01 Service voyageurs	1
1.02 Manutention des Sacs Postaux.....	4
Remarque : Ancien Article 1(b) – “Manutention des sacs postaux – Article 2”.....	4
1.03 Service Voyageurs – Navettes à Court Trajet—Heures Supplémentaires.....	5
Remarque : Ancien Article 1(c) – “Service voyageurs Navettes à Court Trajet – Heures Supplémentaires – Article 3(b)	5
1.04 Service Marchandises	5
Remarque : Ancien Article 1(d) – “Service Marchandises– Article 11(a) (1)”.....	5
1.05 Service Collecteurs-Distributeurs	6
Remarque : Ancien Article 1(e) – “Service Collecteurs-Distributeurs – Article 17.....	6
1.06 Service de Locomotives Manoeuvres-ligne.....	7
Remarque : Ancien Article 1(f) – “Service Manoeuvres-Lignes – Article 18”.....	7
1.07 Service de Roadrailer	8
Remarque : Ancien Article 1(n).....	8
1.08 Taux Progressifs.....	9
Remarque Ancien Article 1(g)(1).	9
1.09 Indemnité relative à la longueur du train	9
Remarque : Ancien Article 1(g)(2).	9
1.10 Indemnité de formation.....	9
Remarque : Ancien Article 1(h).....	9
1.11 Réductions du minimum garanti aux employés du tableau de réserve.....	10
Remarque : Ancien Article 1(i).....	10
1.12 Service de Triage – Taux de salaire.....	11
Remarque : Ancien Article 1, (j) se référant à l’Article 42, Règle 1(a).....	11
1.13 Service de Triage – Prime de poste.....	15
Remarque : Ancien Article 1(o).....	15
1.14 Indemnité kilométrique.....	15
Remarque : Ancien Article 1(k).....	15
1.15 Agents de train/agents de triage/ingénieur de locomotive en formation	15
Remarque : Ancien Article 1(l).....	15
1.16 Le Taux d’embauche pour	15
Remarque : Ancien Article 1(m).....	15
1.17 Indemnité Relative à la Longueur du Parcours.....	15
Remarque : Ancien Article 1(p).....	15
1.18 Méthode de rémunération selon un millage fixe.....	16
Remarque : Ancien Article 1 (q) nouveau à la suite des négociations sur la.....	16
Lettre re : Dispositions sur les taux de début; Ancien Annexe B-22.....	19
ARTICLE 2 – SERVICE VOYAGEURS	20
Remarque : Ancien Article 2.	20
ARTICLE 3 – SERVICE VOYAGEURS – NAVETTE À COURT TRAJET	20
Remarque : Ancien Article 3.	20
ARTICLE 4 – SERVICE VOYAGEURS – MINIMUM MENSUEL GARANTI.....	20
Remarque : Ancien Article 4.	20

ARTICLE 5 – MILLAGE SUPPLÉMENTAIRE EFFECTUÉ PAR LES ÉQUIPES EN SERVICE VOYAGEURS.....	20
Remarque : Ancien Article 5	20
ARTICLE 6 – SERVICE VOYAGEURS – COMPOSITION DES ÉQUIPES	20
Remarque : Ancien Article 6	20
ARTICLE 7 – ÉQUIPES DE TRAINS VOYAGEURS S’OCCUPANT DE WAGONS	20
Remarque : Ancien Article 7	20
ARTICLE 8 – EMPLOYÉS DE RÉSERVE AFFECTÉS AUX TRAINS VOYAGEURS	20
Remarque : Ancien Article 8.	20
ARTICLE 9 – COMPOSTION DES ÉQUIPES EN SERVICE DE LIGNE.....	21
Remarque : Ancien Article 9.	21
ARTICLE 10 –EXPLOITATION À ÉQUIPE RÉDUITE AU CHEF DE TRAIN EN SERVICE MARCHANDISES.....	25
Remarque : ...l’ancien article 10 intitulé “Service de trains mixtes” est maintenant l’Article 42 et est archivé. L’ancien article 9A est maintenant l’article 10.....	25
Definitions.....	25
10.02 Critères d’Exploitation à équipe réduite au CdT	25
10.04 INDEMNITÉ RELATIVE À LA LONGUEUR DU PARCOURS.....	31
10.05 POSSIBILITÉ D’ATTRITION	31
10.06 MAINTIEN DU SALAIRE DE BASE.....	34
10.07 RÉGIME DE PRESTATIONS COMPLÉMENTAIRES D’ASSURANCE-CHÔMAGE	35
<i>Lettre relative au protocole d’appel – employés protégés mis à pied</i>	39
10.08 (1) DÉMÉNAGEMENT PERMANENT.....	41
10.08 (2) DÉMÉNAGEMENT TEMPORAIRE.....	42
10.09 MISE EN APPLICATION LES EXPLOITATIONS D’ÉQUIPE RÉDUITE AU CDT) 43	
Lettre relative à la gare d’arrivée des équipes réduites au chef de train	44
ARTICLE 11 – POSTES VACANTS - PROCÉDURE HEBDOMADAIRE DE PLACEMENT.....	65
Remarque : Article 11 DE L’ANCIENNE CONVENTION, l’ancien article 11 intitulé“Service marchandise” est maintenant Article 12. Ce nouvel article 11 est du projet de règlement 2003-2006.	65
ARTICLE 12 – SERVICE MARCHANDISE.....	66
Remarque : Ancien Article 11.	66
12.07 Équipes en service marchandises affectées au service de trains voyageurs facultatifs66	
12.08 Temps de service en gare de départ	67
12.09 Milles parcours et temps de parcours.....	67
12.10 Rémunération à équipe réduite au CdT en cours de route	68
12.11 Temps de service en gare d'arrivée	68
12.12 Endroits désignés	69
12.13 Zones élargies des changements d'équipes	70
Zones élargies des changements d'équipes - Questions et Réponses.....	71
<i>Lettre relative au paiement de la prime pour parcours en dehors de la voie principale/équipe réduite au chef de train</i>	77
Lettre : Heure de la prise de service lors de déplacements vers la gare de détachement...	78

ARTICLE 13 - TAUX DES TRAINS COLLECTEURS	79
Remarque : Ancien Article 12.	79
ARTICLE 14 - TOURS DE SERVICE OMIS	79
Remarque : Ancien Article 14.	79
Lettre relative au tour de service à la gare de détachement	80
Lettre : Tour de service	81
ARTICLE 15 - ÉQUIPES DE TRAINS MARCHANDISES DIRECTS	82
Remarque : Ancien Article 14.	82
ARTICLE 16 - GARE DE DÉTACHEMENT	84
Remarque : Ancien Article 15.	84
16.01 Service non assigné.....	84
16.02 Service assigné.....	84
ARTICLE 17 - MILLAGE MENSUEL.....	85
Remarque : Ancien Article 16.	85
ARTICLE 18 - SERVICE DE TRAINS - COLLECTEURS-DISTRIBUTEURS	86
Remarque : Ancien Article 17.	86
ARTICLE 19 - SERVICE DE LOCOMOTIVES - MANOEUVRES-LIGNE.....	87
Remarque : Ancien Article 18.	87
ARTICLE 20 - MESSAGERIES	88
Remarque : Ancien Article 19.	88
ARTICLE 21 - TRAINS DE TRAVAUX.....	88
Remarque : Ancien Article 20.	88
ARTICLE 22 – DOUANE.....	91
Remarque : Ancien Article 28.	91
ARTICLE 23 – HOURS OF SERVICE LAW DES ÉTATS-UNIS.....	92
Remarque : Ancien Article 29.	92
ARTICLE 24 – SERVICE DE LIGNE - DÉPLACEMENTS HAUT-LE-PIED.....	93
Remarque : Ancien Article 22.	93
Déplacements haut-le-pied en parcours simple et en service combinés	93
Parcours simple.....	93
Service combiné.....	93
Service de navette combiné	94
Lettre re : Train en service combiné (TSC).....	97
ARTICLE 25 – SERVICE DE LIGNE – SERVICE DIVERS.....	98
Remarque : Ancien Article 23, paragraphes 23.1 À 23.8 et Annexe B-5, langage incorporé au paragraphe 25.13.....	98
25.01 Parcours double.....	98
25.02 Pilotage	98
25.03 Exemption de service et fonctions de témoin	98
25.04 Indemnité pour examens médicaux périodiques et examens périodiques sur le <i>Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada</i>	98
25.05 Fonctions de juré.....	98

25.06	Formation	99
25.07	Formation en vue d'une promotion au poste de chef de train ou de contremaître de triage	99
25.08	Formation et examens RQ	99
25.09	Autres cours (que la formation RQ).....	101
	Repas durant le parcours.....	102
	Lettre re : Paiement des heures perdues à cause des examens médicaux ou sur le RUE; Ancien Annexe B-15.....	104
	Lettre : Période de repos appropriée avant une formation RQ	105
	Lettre : Rémunération suivant la formation RQ	106
	Lettre : Autres que la formation RQ/réunions de 4 heures sur la sécurité	107
	ARTICLE 26 –PERSONNEL BILINGUE À BORD DES TRAINS VOYAGEURS	108
	Remarque : Ancien Article 36-A.	108
	ARTICLE 27 – SERVICE DE LIGNE - APPEL DES ÉQUIPES ET AGENTS DE TRAIN AFFECTÉ À DES PARCOURS RÉGULIERS HORS SERVICE.....	108
	Remarque: Ancien Article 24 et 32, Annexes B-13, b-16, b-17, et b-18.....	108
27.04	Solde de la paie	108
27.05	Agents de train affecté à des parcours réguliers hors service employees	109
	ARTICLE 28 – SERVICE DE LIGNE - ANNULATION D'APPELS.....	109
	Remarque : Ancien Article 25.	109
28.01	Taux de Salaire	109
28.02	Affectations annulées.....	109
	Lettre : Prime d'appels et annulations d'équipe réduite au CdT – gare de départ.....	110
	ARTICLE 29 – SERVICE DE LIGNE - TEMPS DE REPOS.....	111
	Remarque : Ancien Article 26 et annexe B-4 (supprimer et libellé incorporé au paragraphe 29.03. Annexe B-6, Lettre re : repos, est archivé).	111
	Lettre re : Temps de repos	114
	ARTICLE 30 – SERVICE DE LIGNE – INDEMNITÉ VERSÉE AUX MEMBRES DES ÉQUIPES DE TRAIN EN SERVICE INTERNATIONAL	115
	Remarque : Ancien Annexe A-1.....	115
	ARTICLE 31 – SERVICE DE LIGNE – EXPLOITATION DES ROADRAILER.....	115
	Remarque : Ancien Article 30.	115
	ARTICLE 33 – SERVICE DE LIGNE – ACCORD DE FOURGONS DE QUEUE BANALISÉS.....	115
	Remarque : Ancien Annexe A-3.....	115
	ARTICLE 34 – SERVICE DE LIGNE – EXPLOITATION DES TRAINS SANS FOURGON DE QUEUE.....	118
	Remarque : Ancien Annexe 30A.	118
	ARTICLE 35 – SERVICE DE LIGNE – MANOEUVRE DES VÉHICULES DÉFECTUEUX	122
	Remarque : Ancien Annexe 31.....	122
	ARTICLE 36 – FORMATION DE NOUVEAUX EMPLOYÉS ET EMPLOYÉS D'EXPÉRIENCE... 122	
	<i>Remarque : Nouvel article du projet de règlement 2003-2006 et ancien parties de</i>	122
	Lettre re : Sélection des employés, instructeurs et coordonnateurs de placement sur le terrain	124
	Critères de sélection – Coordonnateurs de placement sur le terrain.....	125

Critères de sélection des instructeurs	125
Lettre – Programme d’encadrement – Chefs de train/contremaîtres de triage/Employés du service du triage	126
Lettre re : Protocole de formation.....	127
ARTICLE 37 – SERVICE DE LIGNE – DOTATION EN PERSONNEL DES NOUVELLES LIGNES ET TRAVAIL HORS DU DISTRICT.....	129
Remarque : Ancien Article 35.	129
ARTICLE 38 – SERVICE DE LIGNE – ANCIENNETÉ ET PROMOTION, CHOIX DE L’AFFECTATION	129
Remarque : Ancien Article 37 ET 37A.....	129
38.21 Parcours de familiarization	132
ARTICLE 39 – SERVICE DE LIGNE - RELÈVE ET ATTRIBUTION DES POSTES VACANTS.....	133
Remarque : Ancien Article Article 38.	133
39.02 Relève assurée par des employés permanents	134
39.03 Relève assurée par des employés de réserve.....	134
39.04 Minimum garanti	135
39.06 Établissement d'un tableau de réserve pour les chefs de train	135
39.07 Absence de tableau de réserve pour les chefs de train	135
39.08 Établissement d'un tableau de réserve pour les serre-freins	136
ARTICLE 40 – L’INTEGRATION DES AGENTS DE TRAIN DE TH&B.....	137
Remarque : Ancien Annexe A-7.....	137
ARTICLE 41 – DROITS D’ANCIENNETÉ TRANSFÉRABLES	137
Remarque : Ancien Annexe A-4.....	137
41.02 ZONAGE DES DISTRICTS D’ANCIENNETÉ	145
41.04 Entente régionale de l’ancienneté - Région de l’Est	150
41.05 Ancienneté nationale.....	154
Lettre re : Accords VROPE/VROUE/VROQUE/ transfert par raison de compassion du Projet de règlement 2003 –2006	155
ARTICLE 42 - SERVICE DE TRAINS MIXTES	156
Remarque : Ancien Article 10.	156
ARTICLE 43 – SERVICE DE LIGNE - LISTES D’ANCIENNETÉ.....	156
Remarque : Ancien Article 36.	156
ARTICLE 44 – SERVICE DE TRIAGE – PROMOTION ET CHOIX DE L’AFFECTATION	156
Remarque : Ancien Article 42, Règle 6.	156
ARTICLE 45 – SERVICE DE TRIAGE – TAUX DE SALAIRE ET SEMAINE DE CINQ JOURS	159
Remarque : Ancien Article 42, Règle 1 et Règle 18.....	159
45.01 Taux de salaire et conditions de travail des agents de triage, aiguilleurs et opérateurs de frein de voies.	159
45.02 Semaine de cinq jours	159
45.03 Locomotive manœuvres-triage facultative effectuant cinq jours consécutifs de service	160
ARTICLE 46 – SERVICE DE TRIAGE – JOURNÉE NORMALE DE TRAVAIL ET HEURES SUPPLÉMENTAIRES	160
Remarque : Ancien Article 42, Règle 2.....	160

46.01	(1) Journée Normale de Travail	160
	(2) Temps de Préparation et temps de service en gare d'arrivée.....	160
46.02	HEURES SUPPLÉMENTAIRES.....	161
ARTICLE 47 – SERVICE DE TRIAGE – HEURE DE PRISE DE SERVICE.....		162
	Remarque : Ancien Article 42, Règle 3.....	162
47.01	Heure de prise de service	162
47.02	ACCUMULATION DES JOURS DE REPOS.....	164
47.03	JOURS DE REPOS NON CONSÉCUTIFS	164
47.04	Remarques relatives à l'article 47.....	164
ARTICLE 48 – SERVICE DE TRIAGE –REPOS.....		165
	Remarque : Ancien Article 42, Règle 4.....	165
ARTICLE 49 – SERVICE DE TRIAGE – SERVICES DIVERS		165
	Remarque : Ancien Article 42, Règle 5.....	165
49.01	Exemption de service.....	165
49.02	Comparution en cour.....	165
49.03	Indemnité pour examens médicaux périodiques et examens périodiques sur le <i>Reglement d'exploitation ferroviaire du Canada</i>	165
49.04	Fonctions de juré.....	165
49.05	Formation.....	165
49.06	Cours	165
ARTICLE 50 – SERVICE DE TRIAGE – TRAVAIL HORS DE LA ZONE DE MANŒUVRES.....		166
	Remarque : Ancien Article 42, Règle 7.....	166
ARTICLE 51 – SERVICE DE TRIAGE – COMPOSITION DES ÉQUIPES DE TRIAGE		167
	Remarque : Ancien Article 42, Règle 8.....	167
ANNEXE “A”, Article 51 - Liste des affectations de triage déclarées réductibles		170
Lettre re : Clarification de l'Annexe “A”		171
ARTICLE 52 – SERVICE DE TRIAGE –AGENTS DE TRIAGE INCOMPÉTENTS		172
	Remarque : Ancien Article 42, Règle 9.....	172
ARTICLE 53 – SERVICE DE TRIAGE – ÉQUIPEMENT DES LOCOMOTIVES.....		172
	Remarque : Ancien Article 42, Règle 10.....	172
ARTICLE 54 – SERVICE DE TRIAGE – ACCOUPLEMENT ET DÉSACCOUPLEMENT DES BOYAUX		172
	Remarque : Ancien Article 42, Règle 11.....	172
ARTICLE 55 – SERVICE DE TRIAGE –LISTES D'ANCIENNETÉ.....		172
	Remarque : Ancien Article 42, Règle 16.....	172
ARTICLE 56 – SERVICE DE TRIAGE – MANŒUVRES ET FOURGONS DE QUEUE		172
	Remarque : Ancien Article 42, Règle 14.....	172
ARTICLE 57 – SERVICE DE TRIAGE – FOURGONS DE QUEUE EN SERVICE DE TRANSFERT.....		173
	Remarque : Ancien Article 42, Règle 15.....	173
ARTICLE 58 – SERVICE DE TRIAGE – ANNULATION D'APPELS.....		173
	Remarque : Ancien Article 42, Règle 20.....	173
ARTICLE 59 – SERVICE DE TRIAGE – DÉPLACEMENTS HAUT-LE-PIED		173

Remarque : Article 42, Règle 13.....	173
ARTICLE 60 – SERVICE DE TRIAGE – AGENTS DE TRAIN ASSURANT LA RELÈVE D'AGENTS DE TRIAGE	174
Remarque : Article 27.....	174
ARTICLE 61 – SERVICE DE TRIAGE – AIGUILLEURS.....	174
Remarque : Article 42, Règle 23.....	174
ARTICLE 62 – SERVICE DE TRIAGE – OPÉRATEURS DE FREIN DE VOIE.....	174
Remarque : Article 42, Règle 24.....	174
ARTICLE 63 – OUTILS DE TRAVAIL.....	174
Remarque : Ancien Article 41 et 42, Règle 21.....	174
Radios et documentation.....	174
ARTICLE 64 – ÉLABORATION DES PROGRAMMES DE FORMATION.....	175
Remarque : Nouvel Article du projet de règlement 2003-2006.....	175
ARTICLE 65 – MISES À PIED ET RAPPELS	175
Remarque : Nouvel Article du projet de règlement 2003-2006.....	175
Lettre re : Notification de mises à pied et de rappels.....	177
ARTICLE 66 – CONGÉ DE DEUIL.....	178
Remarque : Ancien Article 44.	178
ARTICLE 67 – CONGÉ ANNUEL.....	178
Remarque : Ancien Article 40 et Article 42, Règle 19et modifié du projet de règlement 2003-2006	178
SERVICE DE LIGNE.....	178
Section 1.....	178
Section 2.....	180
Section 3.....	180
Section 4.....	181
Section 5.....	181
SERVICE DE TRIAGE.....	181
Section 1.....	181
Lettre re : Plafonnement des congés annuels	182
Lettre re : Attribution des congés annuels	183
Lettre re : Congés annuels – Jours travaillés ou disponibles	184
Matrice des congés Annuels	185
ARTICLE 68 – JOURS FÉRIÉS	186
Remarque : Ancien Article 40-A, Article 42, Règle 17, (b) et (c) et annexe B-19.	186
68.02 Service de ligne.....	187
68.09 Service de triage.....	188
Lettre re : Annulation d’affectations de triage aux jours fériés; ancien Annexe B-19	190
Lettre : Employés de jours fériés et de tableau de réserve.....	191
ARTICLE 69 – RÉGIME DE PRÉVOYANCE	192
Remarque : Ancien Article 43.	192
(1) Assurance-vie collective	192
(2) Indemnités hebdomadaires (prestations de maladie)	192
69.02 Assurance-vie à la retraite.....	193

69.03	Régime de soins dentaires.....	193
69.04	Régime d'assurance-maladie complémentaire et de soins de la vue.....	193
69.05	Régime d'assurance-maladie complémentaire de base à la retraite	194
69.06	Blessure.....	194
69.07	Régime de retraite.....	195
ARTICLE 70 – ENQUÊTES ET MESURES DISCIPLINAIRES.....		196
Remarque : Ancien Article 33, Article 42, Règle 12 et Annexes A-8, 9 et 10.....		196
70.07	Traitement informel	197
70.08	Aveu de responsabilité.....	197
70.09	Report des mesures disciplinaires.....	197
Lettre re : Mesure disciplinaires; Ancien Annexe B-27		199
Lettre re : Enquêtes ; Ancien Annexe B-28.....		200
Lettre re : Interroger les témoins durant une enquête; Ancien Annexe B-50.....		201
Lettre re : Enquêtes et mesures disciplinaires – En vigueur le 1 ^{er} juillet 1995 ; Ancien Annexe B- 62.....		202
Lettre re : Relations avec la clientèle.....		203
Lettre re : Forum sur les règles de travail		204
ARTICLE 71 –PROCÉDURE DE RÈGLEMENT DES GRIEFS		205
Remarque : Ancien Article 39 et Article 42, Règle 22.....		205
Réclamation de salaire et(ou) présumée violation de la convention collective.....		205
Stade I - Présentation du grief au superviseur désigné		205
Stade II – Appel au cadre désigné de la Compagnie		205
Stade III - Appel au directeur général.....		205
71.03	Appel contre la mesure disciplinaire.....	205
Stade I - Appel au cadre désigné de la Compagnie		205
Stade II - Appel au directeur général		205
ARTICLE 72 – CHANGEMENTS IMPORTANTS DANS LES CONDITIONS DE TRAVAIL		206
Section 1.....		206
72.01	Avis de changements importants	206
72.02	Mesures de minimiser les effets défavorables	206
72.04	Négociations – Procédure - Arbitrage.....	207
72.11	Déménagement des employés.....	208
72.12	Changements par l'application normale de la convention collective	208
72.13	Différend sur l'application du présent article	208
Section 2.....		208
72.14	Frais de déménagement.....	208
72.15	Indemnités de déménagement.....	209
Section 3.....		210
72.16	Indemnité de retraite anticipée.....	210
Section 4.....		211
Section 5.....		211
Annexe "A" – Méthode d'évaluation.....		211
Lettre re : Indemnités de déménagement; Ancien Annexe B-8.....		213
Lettre re : Parcours interdivisionnaires; Ancien Annexe B-52.....		214
Lettre re : Dotation en personnel pour activités automatisée à la butte; Ancien Annexe B-53		215

ARTICLE 73 – MINIMUM GARANTI – SERVICES DE LIGNE ET DE TRIAGE.....	216
<i>REMARQUE : LE NOUVEL ARTICLE SUR LES MINIMUMS GARANTIS CONTENUS AUX ARTICLES 38(C), (3); 16(A); 42, RÈGLE 2(F), EST SUPPRIMÉ ET REMPLACÉ PAR LA NOUVELLE RÈGLE 25 EN 1998; ANNEXE B-3 QUI A AUSSI ÉTÉ SUPPRIMÉE, LE LIBELLÉ ÉTANT INCORPORÉ DANS LA NOUVELLE RÈGLE 25 ET ARTICLE 42, RÈGLE 17 (A)</i>	
	216
Millage minimum et minimum garanti du tableau de réserve	216
Territoires où l'exploitation à équipe réduite au CdT a été mise en oeuvre.....	216
Territoires où l'exploitation à équipe réduite au CdT n'a pas été mise en oeuvre et employés non protégés dans un territoire où l'exploitation à équipe réduite au CdT a été mise en œuvre	217
Réduction du minimum garanti pour tableau de réserve en service de ligne	217
Lettre : Appel des employés du tableau de reserve après huit heures de repos	219
Garantie minimum du tableau de réserve pour le service de ligne, procédure de réclamation et rémunération	220
Minimum garanti du service marchandises	220
Minimum garanti du tableau de réserve pour le service de triage	220
Quand des tableaux de réserve, l'un pour les contremaîtres de triage et l'autre pour les aide-triage, sont établis	221
Quand un seul tableau de réserve est établi :	221
Réductions du minimum garanti du tableau de réserve pour le service de triage.....	222
Garantie minimum du tableau de réserve pour le service de triage – procédure de réclamation et rémunération	223
Minimum garanti des affectations de triage.....	223
Lettre re : Modifications apportées au tableau de reserve et les pratiques locales; Ancien Annexe B-43	224
ARTICLE 74 – SÉCURITÉ SYNDICALE	225
Remarque : Ancien Article 37, paragraphe (i).....	225
74.01 Sécurité syndicale	225
ARTICLE 75 –FORMATION DES INGÉNIEURS DE LOCOMOTIVE.....	226
Remarque : Ancien annexe A-5 et B-9 tel que modifié par le protocole d'accord de 2003	226
Conditions générales.....	226
Lettre : Formation d'ingénieur de locomotive avancée	230
Lettre re : Critères de sélection des candidats au programme de formation des ingénieurs de locomotive; Ancien Annexe B-9.....	231
ARTICLE 76 –TABLEAU SUPPLÉMENTAIRE DES INGÉNIEURS DE LOCOMOTIVE.....	232
ARTICLE 77 – TABLEAU DE RÉSERVE NATIONAL DES AGENTS DE TRAIN.....	233
Remarque : Ancien Article 49.	233
ARTICLE 78 – DÉTOURS INTRARÉSEAU.....	235
Remarque : Ancien Article 50 de l'accord sur la méthode de rémunération.....	235
ARTICLE 79 –ACCORD DU BUREAU D'ARBITRAGE & DE MÉDIATIONS DES CHEMINS DE FER DU CANADA	237
Remarque : Ancien annexe A-6 et tel que mis à jour dernièrement	237

ARTICLE 80 –REGLEMENT DEFINITIF DES LITIGES SANS ARRET DE TRAVAIL	241
Remarque : Ancien Article 47.	241
ARTICLE 81 –ENTENTE SUR LE PRÉCOMPTE DES COTISATIONS SYNDICALES	241
Remarque : Ancien Appendix A-2 avec libellé mis à jour afin de refléter le changement d’agent négociateur	241
81.01 Précompte des cotisations syndicales	241
Lettre re : Cotisations syndicales	243
ARTICLE 82 – TRADUCTION ET IMPRESSION DE LA CONVENTION COLLECTIVE.....	244
Remarque : Ancien Article 46.	244
ARTICLE 83 – DURÉE DE LA CONVENTION COLLECTIVE	244
Remarque : Article du 2003-2006 projet de règlement et lettres des annexes B-10 etB-11.	244
Lettre re : Restrictions médicaux; Ancien Annexe B-10.....	245
Lettre re : Absence du travail due à une maladie ou à une blessure non indemnisable; Ancien Annexe B-11	246
LETTRES AJOUTÉES.....	249
Lettre : Employés assignés ou forcés de se déplacer vers des gares en dehors de leur gare d’affectation	249
Lettre re : Condition des postes de restauration des agents de triage ; Ancien Annexe B-36	250
Lettre re : Utilisation de véhicule personnel; Ancien Annexe B-21	251
Lettre re : Condition des postes de restauration des agents de triage ; Ancien Annexe B-47.	252
Lettre re : Comité des cabines de locomotive ; Ancien Annexe B-48.....	253
Lettre : Comité des cabines de locomotive #2, contenu au Protocole d’accord 2003-2006. 254	
Lettre re : Enregistrement de tous appels faits et reçus aux bureaux d’appel; Ancien Annexe B-49.....	255
Lettre re : Questions d’hygiène et de sécurité; Ancien Annexe B-54.....	256
Lettre re : Sélection des membres du comité conjoint par le Syndicat; Ancien Annexe B- 55	257
Tableau des heures supplémentaires; Ancien Annexe B-57.....	258
Lettre re : Appel des équipes - SGE et PMC	262
Lettre : Élargissement des limites est de la gare de Toronto	264
Lettre : Assignation des trains marchandises en service de pool non assignés	265
Lettre : Régime d’achat d’action pour les employés	266
Lettre re : Services de trains de banlieues de Montréal; du Projet de Règlement 2003 – 2006	267
Lettre re : Certains paiements mis de côté ou en banque; du Projet de Règlement 2003 – 2006	268
Lettre re : Consolidation des conventions collectives du Protocole d’accord 2003 – 2006 . 269	
Lettre re : Service Expressway, du Protocole d’accord 2003 – 2006	271
CHANGEMENTS DES ARTICLES.....	272
DÉTAILS DES CHANGEMENTS À LA CONVENTION COLLECTIVE	275

ARTICLE 1 – TAUX DE SALAIRE

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 1 ET ANNEXE B-22.

1.01 Service voyageurs

- (1) Les taux de salaire des agents de train, dans les trains à traction à vapeur ou autre, sont les suivants :

À Partir du 1 ^{er} janvier 2003			
	Par	Par	Minimum Mensuel
	Mille	Jour	Garanti
	Cents	\$	\$
Chef de train	97,72	146,58	4 397,40
Chef de train adjoint	84,90	127,35	3 820,50
Bagagiste	80,07	120,11	3 603,15
Serre-frein	78,83	118,25	3 547,35

Taux Progressifs - 85%			
	Par	Par	Minimum Mensuel
	Mille	Jour	Garanti
	Cents	\$	\$
Chef de train	83,06	124,59	3 737,70
Chef de train adjoint	72,17	108,26	3 247,65
Bagagiste	68,06	102,09	3 062,70
Serre-frein	67,01	100,52	3 015,45

Taux Progressifs - 90%			
	Par	Par	Minimum Mensuel
	Mille	Jour	Garanti
	Cents	\$	\$
Chef de train	87,95	131,93	3 957,75
Chef de train adjoint	76,41	114,62	3 438,45
Bagagiste	72,06	108,09	3 242,70
Serre-frein	70,95	106,43	3 192,75

Taux Progressifs - 95%			
	Par	Par	Minimum Mensuel
	Mille	Jour	Garanti
	Cents	\$	\$
Chef de train	92,83	139,25	4 177,35
Chef de train adjoint	80,66	120,99	3 629,70
Bagagiste	76,07	114,11	3 423,15
Serre-frein	74,89	112,34	3 370,05

À Partir du 1^{er} janvier 2004			
	Par	Par	Minimum Mensuel
	Mille	Jour	Garanti
	Cents	\$	\$
Chef de train	100,65	150,98	4 529,25
Chef de train adjoint	87,45	131,18	3 935,25
Bagagiste	82,47	123,71	3 711,15
Serre-frein	81,19	121,79	3 653,55

Taux Progressifs - 85%			
	Par	Par	Minimum Mensuel
	Mille	Jour	Garanti
	Cents	\$	\$
Chef de train	85,55	128,33	3 849,75
Chef de train adjoint	74,33	111,50	3 344,85
Bagagiste	70,10	105,15	3 154,50
Serre-frein	69,01	103,52	3 105,45

Taux Progressifs - 90%			
	Par	Par	Minimum mensuel
	Mille	Jour	Garanti
	Cents	\$	\$
Chef de train	90,59	135,89	4 076,55
Chef de train adjoint	78,71	118,07	3 541,95
Bagagiste	74,22	111,33	3 339,90
Serre-frein	73,07	109,61	3 288,15

Taux Progressifs - 95%			
	Par	Par	Minimum mensuel
	Mille	Jour	Garanti
	Cents	\$	\$
Chef de train	95.62	143.43	4,302.90
Chef de train adjoint	83.08	124.62	3,738.60
Bagagiste	78.35	117.53	3,525.75
Serre-frein	77.13	115.70	3,470.85

À Partir du 1^{er} janvier 2005			
	Par	Par	Minimum mensuel
	Mille	Jour	Garanti
	Cents	\$	\$
Chef de train	103,17	154,76	4 642,65
Chef de train adjoint	89,64	134,46	4 033,80
Bagagiste	84,53	126,80	3 803,85
Serre-frein	83,22	124,83	3 744,90

Taux Progressifs - 85%			
	Par	Par	Minimum mensuel
	Mille	Jour	Garanti
	Cents	\$	\$
Chef de train	87,69	131,54	3 946,05
Chef de train adjoint	76,19	114,29	3 428,55
Bagagiste	71,85	107,78	3 233,25
Serre-frein	70,74	106,11	3 183,30

Taux Progressifs - 90%			
	Par	Par	Minimum mensuel
	Mille	Jour	Garanti
	Cents	\$	\$
Chef de train	92,85	139,28	4 178,25
Chef de train adjoint	80,68	121,02	3 630,60
Bagagiste	76,08	114,12	3 423,60
Serre-frein	74,90	112,35	3 370,50

Taux Progressifs - 95%			
	Par	Par	Minimum mensuel
	Mille	Jour	Garanti
	Cents	\$	\$
Chef de train	98,01	147,02	4 410,45
Chef de train adjoint	85,16	127,74	3 832,20
Bagagiste	80,30	120,45	3 613,50
Serre-frein	79,06	118,59	3 557,70

À Partir du 1^{er} janvier 2006			
	Par	Par	Minimum mensuel
	Mille	Jour	Garanti
	Cents	\$	\$
Chef de train	106,27	159,41	4 782,15
Chef de train adjoint	92,33	138,50	4 154,85
Bagagiste	87,07	130,61	3 918,15
Serre-frein	85,72	128,58	3 857,40

Taux Progressifs - 85%			
	Par	Par	Minimum mensuel
	Mille	Jour	Garanti
	Cents	\$	\$
Chef de train	90,33	135,50	4 064,85
Chef de train adjoint	78,48	117,72	3 531,60
Bagagiste	74,01	111,02	3 330,45
Serre-frein	72,86	109,29	3 278,70

Taux Progressifs - 90%			
	Par	Par	Minimum mensuel
	Mille	Jour	Garanti
	Cents	\$	\$
Chef de train	95,64	143,46	4 303,80
Chef de train adjoint	83,10	124,65	3 739,50
Bagagiste	78,36	117,54	3 526,20
Serre-frein	77,15	115,73	3 471,75

Taux Progressifs - 95%			
	Par	Par	Minimum mensuel
	Mille	Jour	Garanti
	Cents	\$	\$
Chef de train	100,96	151,44	4 543,20
Chef de train adjoint	87,71	131,57	3 946,95
Bagagiste	82,72	124,08	3 722,40
Serre-frein	81,43	122,15	3 664,35

1.02 Manutention des Sacs Postaux

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 1(B) – “MANUTENTION DES SACS POSTAUX – ARTICLE 2”.

Archivé

1.03 Service Voyageurs – Navettes à Court Trajet—Heures Supplémentaires

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 1(C) – “SERVICE VOYAGEURS NAVETTES À COURT TRAJET – HEURES SUPPLÉMENTAIRES – ARTICLE 3(B)”.

Archivé

1.04 Service Marchandises

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 1(D) – “SERVICE MARCHANDISES– ARTICLE 11(A) (1)”.

Les taux de salaire pour le service marchandises direct et irrégulier sont les suivant :

100%	1 ^{er} janvier			
	2003	2004	2005	2006
(Par 100 Milles)				
Chef de train	136,17 \$	140,26 \$	143,77 \$	148,08 \$
Bagagiste/Serre-frein	119,78 \$	123,37 \$	126,45 \$	130,24 \$
Serre-frein requis	125,77 \$	129,54 \$	132,77 \$	136,75 \$

95%	1 ^{er} janvier			
	2003	2004	2005	2006
(Par 100 Milles)				
Chef de train	129,36 \$	133,25 \$	136,58 \$	140,68 \$
Bagagiste/Serre-frein	113,79 \$	117,20 \$	120,13 \$	123,73 \$
Serre-frein requis	119,48 \$	123,06 \$	126,13 \$	129,91 \$

90%	1 ^{er} janvier			
	2003	2004	2005	2006
(Par 100 Milles)				
Chef de train	122,55 \$	126,23 \$	129,39 \$	133,27 \$
Bagagiste/Serre-frein	107,80 \$	111,03 \$	113,81 \$	117,22 \$
Serre-frein requis	113,19 \$	116,59 \$	119,49 \$	123,08 \$

85%	1 ^{er} janvier			
	2003	2004	2005	2006
(Par 100 Milles)				
Chef de train	115,74 \$	119,22 \$	122,20 \$	125,87 \$
Bagagiste/Serre-frein	101,81 \$	104,86 \$	107,48 \$	110,70 \$
Serre-frein requis	106,90 \$	110,11 \$	112,85 \$	116,24 \$

1.05 Service Collecteurs-Distributeurs

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 1(E) – “SERVICE COLLECTEURS-DISTRIBUTEURS – ARTICLE 17.”

Les taux en vigueur pour le service des trains collecteurs-distributeurs sont les suivants :

100%	1 ^{er} janvier			
	2003	2004	2005	2006
(Par 100 Milles)				
Chef de train	142,35 \$	146,62 \$	150,29 \$	154,80 \$
Bagagiste/Serre-frein	124,65 \$	128,39 \$	131,60 \$	135,55 \$
Serre-frein requis	130,88 \$	134,81 \$	138,18 \$	142,33 \$

95%	1 ^{er} janvier			
	2003	2004	2005	2006
(Par 100 Milles)				
Chef de train	135,23 \$	139,29 \$	142,78 \$	147,06 \$
Bagagiste/Serre-frein	118,42 \$	121,97 \$	125,02 \$	128,77 \$
Serre-frein requis	124,34 \$	128,07 \$	131,27 \$	135,21 \$

90%	1 ^{er} janvier			
	2003	2004	2005	2006
(Par 100 Milles)				
Chef de train	128,12 \$	131,96 \$	135,26 \$	139,32 \$
Bagagiste/Serre-frein	112,19 \$	115,55 \$	118,44 \$	122,00 \$
Serre-frein requis	117,79 \$	121,33 \$	124,36 \$	128,10 \$

85%	1 ^{er} janvier			
	2003	2004	2005	2006
(Par 100 Milles)				
Chef de train	121,00 \$	124,63 \$	127,75 \$	131,58 \$
Bagagiste/Serre-frein	105,95 \$	109,13 \$	111,86 \$	115,22 \$
Serre-frein requis	111,25 \$	114,59 \$	117,45 \$	120,98 \$

1.06 Service de Locomotives Manoeuvres-ligne

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 1(F) –“SERVICE MANOEUVRES-LIGNES – ARTICLE 18”.

Les taux de salaire en vigueur pour le service de locomotives manoeuvres-ligne sont les suivants :

100%	1 ^{er} janvier			
	2003	2004	2005	2006
(Par 100 Milles)				
Chef de train	174,23 \$	179,46 \$	183,95 \$	189,47 \$
Bagagiste/Serre-frein	150,71 \$	155,23 \$	159,11 \$	163,88 \$
Serre-frein requis	158,25 \$	162,99 \$	167,07 \$	172,07 \$

100%	1 ^{er} janvier			
	2003	2004	2005	2006
Minimum Mensuel Garanti				
Chef de train	4 529,98 \$	4 665,96 \$	4 782,70 \$	4 926,22 \$
Bagagiste/Serre-frein	3 918,46 \$	4 035,98 \$	4 136,86 \$	4 260,88 \$
Serre-frein requis	4 114,50 \$	4 237,74 \$	4 343,82 \$	4 473,82 \$

95%	1 ^{er} janvier			
	2003	2004	2005	2006
(Par 100 Milles)				
Chef de train	165,52 \$	170,49 \$	174,75 \$	180,00 \$
Bagagiste/Serre-frein	143,17 \$	147,47 \$	151,15 \$	155,69 \$
Serre-frein requis	150,34 \$	154,84 \$	158,72 \$	163,47 \$

95%	1 ^{er} janvier			
	2003	2004	2005	2006
Minimum Mensuel Garanti				
Chef de train	4 303,52 \$	4 432,74 \$	4 543,50 \$	4 680,00 \$
Bagagiste/Serre-frein	3 722,42 \$	3 834,22 \$	3 929,90 \$	4 047,94 \$
Serre-frein requis	3 908,84 \$	4 025,84 \$	4 126,72 \$	4 250,22 \$

90%	1 ^{er} janvier			
	2003	2004	2005	2006
(Par 100 Milles)				
Chef de train	156,81 \$	161,51 \$	165,56 \$	170,52 \$
Bagagiste/Serre-frein	135,64 \$	139,71 \$	143,20 \$	147,49 \$
Serre-frein requis	142,43 \$	146,69 \$	150,36 \$	154,86 \$

90%	1 ^{er} janvier			
	2003	2004	2005	2006
Minimum Mensuel Garanti				
Chef de train	4 077,06 \$	4 199,26 \$	4 304,56 \$	4 433,52 \$
Bagagiste/Serre-frein	3 526,64 \$	3 632,46 \$	3 723,20 \$	3 834,74 \$
Serre-frein requis	3 703,18 \$	3 813,94 \$	3 909,36 \$	4 026,36 \$

85%	1 ^{er} janvier			
	2003	2004	2005	2006
(Par 100 Milles)				
Chef de train	148,10 \$	152,54 \$	156,36 \$	161,05 \$
Bagagiste/Serre-frein	128,10 \$	131,95 \$	135,24 \$	139,30 \$
Serre-frein requis	134,51 \$	138,54 \$	142,01 \$	146,26 \$

85%	1 ^{er} janvier			
	2003	2004	2005	2006
Minimum Mensuel Garanti				
Chef de train	3 850,60 \$	3 966,04 \$	4 065,36 \$	4 187,30 \$
Bagagiste/Serre-frein	3 330,60 \$	3 430,70 \$	3 516,24 \$	3 621,80 \$
Serre-frein requis	3 497,26 \$	3 602,04 \$	3 692,26 \$	3 802,76 \$

1.07 Service de Roadrailer

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 1(N).

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

Salaire du Poste et Taux Progressifs pour nouveau venu	À Partir du 1 ^{er} janvier			
	2003	2004	2005	2006
Salaire du poste - 100%	150,40 \$	154,91 \$	158,78 \$	163,54 \$
95%	142,88 \$	147,16 \$	150,84 \$	155,36 \$
90%	135,36 \$	139,42 \$	142,90 \$	147,19 \$
85%	127,84 \$	131,67 \$	134,96 \$	139,01 \$

1.08 Taux Progressifs

REMARQUE ANCIEN ARTICLE 1(G)(1).

Les taux progressifs versés aux chefs de train et serre-freins aux termes du paragraphe 12.01 (2) sont les suivants :

3 601 à 4 800 pieds – 0,55 \$ par 100 milles,

Ajouter 0,55 \$ pour chaque tranche supplémentaire de 1 200 pieds ou fraction importante de celle-ci.

1.09 Indemnité relative à la longueur du train

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 1(G)(2).

Dans les territoires où l'exploitation à équipe réduite au CdT a été mise en oeuvre conformément au paragraphe 10.09, les chefs de train et les serre-freins de toute catégorie de service marchandises ont droit, pour chaque tour de service, à une indemnité établie selon la longueur maximale du train (groupe de traction compris) à n'importe quel moment du parcours entre la gare de départ et la gare d'arrivée, indemnité calculée comme suit :

Longueur de Train (Pieds)	Montant
3 801 à 5 000	3,00 \$
5 001 à 6 000	7,00\$
6 001 à 7 000	13,00\$
7 001 à 8 000	21,00\$
8 001 à 9 000	31,00\$
9 001 à 10 000	43,00\$
10 001 et plus	57,00\$

1.10 Indemnité de formation

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 1(H).

L'indemnité versée aux employés en cours de formation est la suivante : pour chaque tour de service ou quart de triage

Les conducteurs/contremaîtres de triage ou agents de train/employés du service de triage qui ont reçu une formation comme instructeur et qui exécutent une assignation à ce titre ont droit à une indemnité équivalente à deux heures de salaire dans la catégorie de service du stagiaire pour chaque tour de service ou quart de triage que dure la formation. Cette allocation sera payée à un seul entraîneur par tour de service ou quart de triage.

Les agents de train non formés comme entraîneur recevront 20 \$ pour les conducteurs/contremaître de triage et 13 \$ pour les agents de train/employés de triage pour chaque tour de service ou quart de triage que dure la formation du stagiaire. Cette disposition s'applique aussi aux conducteurs/contremaîtres de triage et agents de train/employés de triage qui dispensent de la familiarisation.

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

	À Partir du	
	17 janvier 2005	1 ^{er} janvier 2006
Par Poste de Travail ou Poste de Triage		
Chef de train ou Contremaître de triage	20,00 \$	20,60 \$
Serre-frein ou Aide de triage	13,00 \$	13,39 \$

1.11 Réductions du minimum garanti aux employés du tableau de réserve**REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 1(I).**

Le minimum garanti des employés figurant au tableau de réserve pour les services de ligne et en commun conformément au paragraphe 73.05(1) est comme suit :

À Partir du	100%	95%	90%	85%
1 ^{er} janvier 2003	209,63 \$	199,15 \$	188,67 \$	178,19 \$
1 ^{er} janvier 2004	215,92 \$	205,12 \$	194,33 \$	183,53 \$
1 ^{er} janvier 2005	221,32 \$	210,25 \$	199,19 \$	188,12 \$
1 ^{er} janvier 2006	227,96 \$	216,56 \$	205,16 \$	193,77 \$

Le minimum garanti des employés figurant au tableau de réserve pour les services de triage conformément au paragraphe 73.25 est comme suit :

À Partir du	100%	95%	90%	85%
1 ^{er} janvier 2003	209,63 \$	199,15 \$	188,67 \$	178,19 \$
1 ^{er} janvier 2004	215,92 \$	205,12 \$	194,33 \$	183,53 \$
31 décembre 2004	217,92 \$	207,02 \$	196,13 \$	185,23 \$
1 ^{er} janvier 2005	223,37 \$	212,20 \$	201,03 \$	189,86 \$
31 décembre 2005	225,37 \$	214,10 \$	202,83 \$	191,56 \$
1 ^{er} janvier 2006	232,13 \$	220,52 \$	208,92 \$	197,31 \$

1.12 Service de Triage – Taux de salaire

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 1, (J) SE RÉFÉRANT À L'ARTICLE 42, RÈGLE 1(A).

100%	PAR JOUR	NORMAL	MAJORÉ DE 50%
1^{er} janvier 2003			
Opérateur de frein de voie	195,09 \$	24,386 \$	36,579 \$
Contremaître de triage	187,39 \$	23,424 \$	35,136 \$
Aide de triage	170,49 \$	21,311 \$	31,967 \$
Aiguilleur	151,79 \$	18,974 \$	28,461 \$
P&C Employé au service de triage	193,06 \$	24,133 \$	36,200 \$
P&C Aide au service de triage	176,42 \$	22,053 \$	33,080 \$
1^{er} janvier 2004			
Opérateur de frein de voie	200,94 \$	25,118 \$	37,677 \$
Contremaître de triage	193,01 \$	24,126 \$	36,189 \$
Aide de triage	175,60 \$	21,950 \$	32,925 \$
Aiguilleur	156,34 \$	19,543 \$	29,315 \$
P&C Employé au service de triage	198,85 \$	24,856 \$	37,284 \$
P&C Aide au service de triage	181,71 \$	22,714 \$	34,071 \$
31 décembre 2004			
Opérateur de frein de voie	202,94 \$	25,368 \$	38,052 \$
Contremaître de triage	195,01 \$	24,376 \$	36,564 \$
Aide de triage	177,60 \$	22,200 \$	33,300 \$
Aiguilleur	158,34 \$	19,793 \$	29,690 \$
P&C Employé au service de triage	200,85 \$	25,106 \$	37,659 \$
P&C Aide au service de triage	183,71 \$	22,964 \$	34,446 \$
1^{er} janvier 2005			
Opérateur de frein de voie	208,01 \$	26,001 \$	39,002 \$
Contremaître de triage	199,89 \$	24,986 \$	37,479 \$
Aide de triage	182,04 \$	22,755 \$	34,133 \$
Aiguilleur	162,30 \$	20,288 \$	30,432 \$
P&C Employé au service de triage	205,87 \$	25,734 \$	38,601 \$
P&C Aide au service de triage	188,30 \$	23,538 \$	35,307 \$
31 décembre 2005			
Opérateur de frein de voie	210,01 \$	26,251 \$	39,377 \$
Contremaître de triage	201,89 \$	25,236 \$	37,854 \$
Aide de triage	184,04 \$	23,005 \$	34,508 \$
Aiguilleur	164,30 \$	20,538 \$	30,807 \$
P&C Employé au service de triage	207,87 \$	25,984 \$	38,976 \$
P&C Aide au service de triage	190,30 \$	23,788 \$	35,682 \$
1^{er} janvier 2006			
Opérateur de frein de voie	216,31 \$	27,039 \$	40,559 \$
Contremaître de triage	207,95 \$	25,994 \$	38,991 \$
Aide de triage	189,56 \$	23,695 \$	35,543 \$
Aiguilleur	169,23 \$	21,154 \$	31,731 \$
P&C Employé au service de triage	214,11 \$	26,764 \$	40,146 \$
P&C Aide au service de triage	196,01 \$	24,501 \$	36,752 \$

95%	PAR JOUR	NORMAL	MAJORÉ DE 50%
1^{er} janvier 2003			
Opérateur de frein de voie	185,34 \$	23,168 \$	34,752 \$
Contremaître de triage	178,02 \$	22,253 \$	33,380 \$
Aide de triage	161,97 \$	20,246 \$	30,369 \$
Aiguilleur	144,20 \$	18,025 \$	27,038 \$
P&C Employé au service de triage	183,41 \$	22,926 \$	34,389 \$
P&C Aide au service de triage	167,60 \$	20,950 \$	31,425 \$
1^{er} janvier 2004			
Opérateur de frein de voie	190,89 \$	23,861 \$	35,792 \$
Contremaître de triage	183,36 \$	22,920 \$	34,380 \$
Aide de triage	166,82 \$	20,853 \$	31,280 \$
Aiguilleur	148,52 \$	18,565 \$	27,848 \$
P&C Employé au service de triage	188,91 \$	23,614 \$	35,421 \$
P&C Aide au service de triage	172,62 \$	21,578 \$	32,367 \$
31 décembre 2004			
Opérateur de frein de voie	192,79 \$	24,099 \$	36,149 \$
Contremaître de triage	185,26 \$	23,158 \$	34,737 \$
Aide de triage	168,72 \$	21,090 \$	31,635 \$
Aiguilleur	150,42 \$	18,803 \$	28,205 \$
P&C Employé au service de triage	190,81 \$	23,851 \$	35,777 \$
P&C Aide au service de triage	174,52 \$	21,815 \$	32,723 \$
1^{er} janvier 2005			
Opérateur de frein de voie	197,61 \$	24,701 \$	37,052 \$
Contremaître de triage	189,90 \$	23,738 \$	35,607 \$
Aide de triage	172,94 \$	21,618 \$	32,427 \$
Aiguilleur	154,19 \$	19,274 \$	28,911 \$
P&C Employé au service de triage	195,58 \$	24,448 \$	36,672 \$
P&C Aide au service de triage	178,89 \$	22,361 \$	33,542 \$
31 décembre 2005			
Opérateur de frein de voie	199,51 \$	24,939 \$	37,409 \$
Contremaître de triage	191,80 \$	23,975 \$	35,963 \$
Aide de triage	174,84 \$	21,855 \$	32,783 \$
Aiguilleur	156,09 \$	19,511 \$	29,267 \$
P&C Employé au service de triage	197,48 \$	24,685 \$	37,028 \$
P&C Aide au service de triage	180,79 \$	22,599 \$	33,899 \$
1^{er} janvier 2006			
Opérateur de frein de voie	205,49 \$	25,686 \$	38,529 \$
Contremaître de triage	197,55 \$	24,694 \$	37,041 \$
Aide de triage	180,08 \$	22,510 \$	33,765 \$
Aiguilleur	160,77 \$	20,096 \$	30,144 \$
P&C Employé au service de triage	203,40 \$	25,425 \$	38,138 \$
P&C Aide au service de triage	186,21 \$	23,276 \$	34,914 \$

90%	PAR JOUR	NORMAL	MAJORÉ DE 50%
1^{er} janvier 2003			
Opérateur de frein de voie	175,58 \$	21,948 \$	32,922 \$
Contremaître de triage	168,65 \$	21,081 \$	31,622 \$
Aide de triage	153,44 \$	19,180 \$	28,770 \$
Aiguilleur	136,61 \$	17,076 \$	25,614 \$
P&C Employé au service de triage	173,75 \$	21,719 \$	32,579 \$
P&C Aide au service de triage	158,78 \$	19,848 \$	29,772 \$
1^{er} janvier 2004			
Opérateur de frein de voie	180,85 \$	22,606 \$	33,909 \$
Contremaître de triage	173,71 \$	21,714 \$	32,571 \$
Aide de triage	158,04 \$	19,755 \$	29,633 \$
Aiguilleur	140,71 \$	17,589 \$	26,384 \$
P&C Employé au service de triage	178,97 \$	22,371 \$	33,557 \$
P&C Aide au service de triage	163,54 \$	20,443 \$	30,665 \$
31 décembre 2004			
Opérateur de frein de voie	182,65 \$	22,831 \$	34,247 \$
Contremaître de triage	175,51 \$	21,939 \$	32,909 \$
Aide de triage	159,84 \$	19,980 \$	29,970 \$
Aiguilleur	142,51 \$	17,814 \$	26,721 \$
P&C Employé au service de triage	180,77 \$	22,596 \$	33,894 \$
P&C Aide au service de triage	165,34 \$	20,668 \$	31,002 \$
1^{er} janvier 2005			
Opérateur de frein de voie	187,21 \$	23,401 \$	35.102 \$
Contremaître de triage	179,90 \$	22,488 \$	33.732 \$
Aide de triage	163,84 \$	20,480 \$	30.720 \$
Aiguilleur	146,07 \$	18,259 \$	27.389 \$
P&C Employé au service de triage	185,28 \$	23,160 \$	34.740 \$
P&C Aide au service de triage	169,47 \$	21,184 \$	31.776 \$
31 décembre 2005			
Opérateur de frein de voie	189,01 \$	23,626 \$	35,439 \$
Contremaître de triage	181,70 \$	22,713 \$	34,070 \$
Aide de triage	165,64 \$	20,705 \$	31,058 \$
Aiguilleur	147,87 \$	18,484 \$	27,726 \$
P&C Employé au service de triage	187,08 \$	23,385 \$	35,078 \$
P&C Aide au service de triage	171,27 \$	21,409 \$	32,114 \$
1^{er} janvier 2006			
Opérateur de frein de voie	194,68 \$	24,335 \$	36,503 \$
Contremaître de triage	187,16 \$	23,395 \$	35,093 \$
Aide de triage	170,60 \$	21,325 \$	31,988 \$
Aiguilleur	152,31 \$	19,039 \$	28,559 \$
P&C Employé au service de triage	192,70 \$	24,088 \$	36,132 \$
P&C Aide au service de triage	176,41 \$	22,051 \$	33,077 \$

85%	PAR JOUR	NORMAL	MAJORÉ DE 50%
1^{er} janvier 2003			
Opérateur de frein de voie	165,83 \$	20,729 \$	31,094 \$
Contremaître de triage	159,28 \$	19,910 \$	29,865 \$
Aide de triage	144,92 \$	18,115 \$	27,173 \$
Aiguilleur	129,02 \$	16,128 \$	24,192 \$
P&C Employé au service de triage	164,10 \$	20,513 \$	30,770 \$
P&C Aide au service de triage	149,96 \$	18,745 \$	28,118 \$
1^{er} janvier 2004			
Opérateur de frein de voie	170,80 \$	21,350 \$	32,025 \$
Contremaître de triage	164,06 \$	20,508 \$	30,762 \$
Aide de triage	149,26 \$	18,658 \$	27,987 \$
Aiguilleur	132,89 \$	16,611 \$	24,917 \$
P&C Employé au service de triage	169,02 \$	21,128 \$	31,692 \$
P&C Aide au service de triage	154,45 \$	19,306 \$	28,959 \$
31 décembre 2004			
Opérateur de frein de voie	172,50 \$	21,563 \$	32,345 \$
Contremaître de triage	165,76 \$	20,720 \$	31,080 \$
Aide de triage	150,96 \$	18,870 \$	28,305 \$
Aiguilleur	134,59 \$	16,824 \$	25,236 \$
P&C Employé au service de triage	170,72 \$	21,340 \$	32,010 \$
P&C Aide au service de triage	156,15 \$	19,519 \$	29,279 \$
1^{er} janvier 2005			
Opérateur de frein de voie	176,81 \$	22,101 \$	33,152 \$
Contremaître de triage	169,91 \$	21,239 \$	31,859 \$
Aide de triage	154,73 \$	19,341 \$	29,012 \$
Aiguilleur	137,96 \$	17,245 \$	25,868 \$
P&C Employé au service de triage	174,99 \$	21,874 \$	32,811 \$
P&C Aide au service de triage	160,06 \$	20,008 \$	30,012 \$
31 décembre 2005			
Opérateur de frein de voie	178,51 \$	22,314 \$	33,471 \$
Contremaître de triage	171,61 \$	21,451 \$	32,177 \$
Aide de triage	156,43 \$	19,554 \$	29,331 \$
Aiguilleur	139,66 \$	17,458 \$	26,187 \$
P&C Employé au service de triage	176,69 \$	22,086 \$	33,129 \$
P&C Aide au service de triage	161,76 \$	20,220 \$	30,330 \$
1^{er} janvier 2006			
Opérateur de frein de voie	183,86 \$	22,983 \$	34,475 \$
Contremaître de triage	176,76 \$	22,095 \$	33,143 \$
Aide de triage	161,13 \$	20,141 \$	30,212 \$
Aiguilleur	143,85 \$	17,981 \$	26,972 \$
P&C Employé au service de triage	181,99 \$	22,749 \$	34,124 \$
P&C Aide au service de triage	166,61 \$	20,826 \$	31,239 \$

1.13 Service de Triage – Prime de poste

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE I(O).

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

1.14 Indemnité kilométrique

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE I(K)

L'indemnité kilométrique est de 0,30 \$ pour tout déplacement par la route la plus directe.

1.15 Agents de train/agents de triage/ingénieur de locomotive en formation

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE I(L).

Les agents de train/agents de triage/ingénieur de locomotive participant, de façon suivie, à un programme de formation reçoivent les salaires suivants :

Salaires Hebdomadaires	2003	2004	2005	2005	2006
				17 janvier 2005	
Nouveau venu formé au poste d'agent de frein/aide de triage	559,04 \$	575,81 \$	590,21 \$	682,65 \$	710,85 \$
Nouveau venu formé au poste de chef de train/contremaître de triage	559,04 \$	575,81 \$	590,21 \$	682,65 \$	710,85 \$
Nouveau venu formé au poste d'ingénieur locomotive	559,04 \$	575,81 \$	590,21 \$	682,65 \$	710,85 \$

1.16 Le Taux d'embauche pour

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE I(M).

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

Pour compter sept mois de service cumulatif rémunéré, l'employé doit, aux fins du présent paragraphe, avoir travaillé ou avoir été à la disposition de la Société pendant 210 jours civils. Les dispositions relatives aux taux de début prennent effet une fois que l'employé a réussi le programme de formation pertinent.

1.17 Indemnité Relative à la Longueur du Parcours

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE I(P).

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

Distance (Milles)	Indemnité
100 ou moins	12,00 \$
101 à 150	15,00 \$
151 à 200	22,50 \$
201 ou plus	30,00 \$

Cette indemnité ne réduit en rien les minimums garantis.

1.18 Méthode de rémunération selon un millage fixe

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 1 (Q) NOUVEAU A LA SUITE DES NEGOCIATIONS SUR LA METHODE DE REMUNERATION

- (1) La méthode de rémunération selon un millage fixe s'applique aux employés qui terminent un tour de service actif en service non assigné de trains marchandises directs entre les gares énumérées au paragraphe 1.18(7) ci-après.
- (2) Pour un aller simple ou pour du service de navette combiné (SNC), l'employé demande le paiement du millage fixe correspondant et du paiement tampon (buffer payment) s'il y a lieu. Sous réserve du paragraphe 1.18(17) ci-après, les millages fixes ne s'appliquent pas aux déplacements haut-le-pied ni au service combiné
- (3) L'employé qui demande le paiement d'un millage fixe a droit à un paiement tampon si le cumul du temps de service en gare de départ et d'arrivée dépasse le seuil correspondant au millage fixe pour son tour de service.

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

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

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE			
ENTRE	ET	MILLAGE FIXE	SEUIL (EN MINUTES)
Mactier	Cartier	179	153
Sudbury	Sault Sainte-Marie	197	155
Chapleau	Cartier	158	187
Chapleau	White River	150	179
Schreiber	White River	136	170
Schreiber	Thunder Bay	149	180
Hamilton	Buffalo	128	285
Hamilton	Niagara Falls	126	259
London	Détroit (foyer de Détroit)	161	324
London	Détroit (foyer de indsor)	170	369
London	Détroit (foyer de Détroit)	152	265
London	Windsor (foyer de Windsor)	143	220
Toronto	London	146	293
Toronto	Mactier	166	274
Toronto	Smiths Falls	227	234
Toronto	Hamilton Via CN Joint Section.	127	367
Toronto	Hamilton Via Galt/Ham Subd.	141	312
Oshawa	Hamilton Via CN Joint Section	127	361

Oshawa	Hamilton Via Galt/Ham Subd.	141	312
Smiths Falls	St. Luc	156	260
Smiths Falls	Hochelaga	166	305
Smiths Falls	Sainte-Therese	172	227

- (8) Les millages fixes sont établis selon les éléments suivants :
- (a) millage réel de la subdivision
 - (b) temps de service moyen en gare de départ et d'arrivée
 - (c) temps de service aux points TT&J et aux points de paiement désignés
 - (d) heures supplémentaires en service de ligne (est de Thunder Bay)
 - (e) milles attribuables au service de collection-distribution en cours de route
- (9) Les employés ne peuvent demander le paiement des éléments du paragraphe 1.18(8) en sus du millage fixe. Toutefois, d'autres paiements non prévus au paragraphe 1.18(8) seront versés en sus du millage fixe pour le tour de service.
- (10) L'une ou l'autre des parties peut demander une révision en règle des millages fixes et des seuils correspondants. Un des présidents généraux du district compétent du CFCP doit alors présenter une demande en ce sens au directeur général, ou vice-versa. Les présidents de section locale et les cadres locaux de l'exploitation à la Compagnie ne sont pas habilités à négocier le rajustement des millages fixes et des seuils correspondants.
- (11) Les demandes de révision peuvent être présentées deux fois par année, au moins un mois avant l'annonce générale des affectations; on procède alors comme suit :
- (a) un échantillon de fiches de service choisi d'un commun accord est produit par le SGE.
 - (b) le millage fixe et le seuil correspondant sont recalculés suivant les critères énoncés au paragraphe 1.18(8) ci-dessus.
 - (c) un écart de plus de 15 minutes par rapport aux temps de service en gare sur lesquels le millage fixe est basé donne lieu à un rajustement.
- (12) Sauf dans les circonstances prévues au paragraphe 1.18(15), les millages fixes et les seuils sont :
- Rajustés à la hausse si :**
- (a) le temps de service moyen en gare ne cesse d'augmenter en raison d'un surcroît de travail ou de la congestion du triage.
 - (b) des changements dans l'exploitation allongent sans cesse le temps de service moyen en gare.
- Rajustés à la basse si :**
- (a) des investissements dans le doublement de la voie ou les installations de signalisation, ou l'accroissement de la capacité accélèrent le départ et l'arrivée des trains et réduisent du coup le temps de service en gare.
 - (b) des changements dans l'exploitation raccourcissent sans cesse le temps de service moyen en gare.
- Il n'y a pas de rajustement si :**
- (a) le temps de service en gare change en raison de la productivité du personnel ou de fluctuations saisonnières du trafic.
- (13) Chaque fois qu'une demande de paiement du millage fixe est présentée, un mille est ajouté au fonds tampon (buffer fund).

- (14) Le fonds servira à financer les paiements tampons. Le 31 décembre de chaque année, la Compagnie va verser toutes les sommes inutilisées du fonds tampon au CFTC pour qu'il les distribue à ses membres. Il est possible que des fonds distincts soient maintenus pour le Chemin de fer Canadien Pacifique et le Chemin de fer Saint-Laurent et Hudson
- (15) Le Conseil et la Compagnie surveilleront l'approvisionnement du fonds et prendront des mesures pour qu'il ne s'épuise pas. Ils pourront, entre autres :
- (a) réviser les millages fixes et les seuils correspondants, comme le prévoient les paragraphes 1.18(10) et (11).
 - (b) rajuster les seuils.
 - (c) augmenter les cotisations au fonds.
- (16) Des millages fixes peuvent être attribués dans d'autres cas moyennant l'autorisation du directeur général de district et des présidents généraux. Ils sont alors calculés suivant les critères énoncés au paragraphe 1.18(8).
- (17) Les ententes portant sur le train direct de Sparwood, le train direct de Revelstoke/Golden, le service Expressway et le service de Roadrailleurs demeurent en vigueur.
- (18) Si la Compagnie décide d'affecter un ou des serre-freins à un poste non requis au sein d'une équipe de train rémunérée suivant un millage fixe, les membres de cette équipe, y compris le ou les serre-freins non requis, recevront le salaire et les avantages sociaux prévus dans l'entente sur l'exploitation à équipe réduite au CdT, comme si le ou les serre-freins non requis ne faisaient pas partie de l'équipe.
- Les serre-freins seront considérés comme requis seulement quand leur présence permettra à l'équipe d'effectuer des travaux autres que ceux qui sont normalement effectués par une équipe réduite au CdT.

Lettre re : Dispositions sur les taux de début; Ancien Annexe B-22.

CP Rail

Montréal, le 9 mai 1988

Monsieur J.R. Austin
Président général
Travailleurs unis des transports
695 Markham Road
Suite 6
Scarborough, Ontario
M1H 2A5

Monsieur W.M. Jessop
Président général
Travailleurs unis des transports
403,630 - 8th Avenue S.W.
Calgary, Alberta
T2P 1G6

Messieurs,

La présente a trait à nos récentes discussions concernant le protocole d'accord modifiant la convention collective des TUT et notamment aux dispositions sur les taux de début.

Vous avez été informés que puisque les agents de train/agents de triage en formation ne prennent pas part au service effectif pendant qu'ils participent au programme de formation, ils touchent un salaire de formation et non un salaire d'emploi. Par conséquent, il n'y a pas lieu qu'ils soient visés par les dispositions relatives aux taux de début. Ils continuent de toucher le plein salaire de formation pendant leur participation au programme, et ne commencent à effectuer du service effectif à la Société en tant qu'agent de train/agent de triage et à recevoir un salaire d'emploi qu'après avoir réussi la formation. Ce n'est qu'à ce moment que les dispositions sur les taux de début deviennent applicables et que le calcul du service rémunéré débute.

Veillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Relations syndicales
Le directeur,

(Signature) L.A. Clarke

ARTICLE 2 – SERVICE VOYAGEURS

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 2.

Archivé

ARTICLE 3 – SERVICE VOYAGEURS – NAVETTE À COURT TRAJET

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 3.

Archivé

ARTICLE 4 – SERVICE VOYAGEURS – MINIMUM MENSUEL GARANTI

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 4.

Archivé

ARTICLE 5 – MILLAGE SUPPLÉMENTAIRE EFFECTUÉ PAR LES ÉQUIPES EN SERVICE VOYAGEURS

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 5

Archivé

ARTICLE 6 – SERVICE VOYAGEURS – COMPOSITION DES ÉQUIPES

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 6

Archivé

ARTICLE 7 – ÉQUIPES DE TRAINS VOYAGEURS S’OCCUPANT DE WAGONS

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 7

Archivé

ARTICLE 8 – EMPLOYÉS DE RÉSERVE AFFECTÉS AUX TRAINS VOYAGEURS

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 8.

Archivé

ARTICLE 9 – COMPOSITION DES ÉQUIPES EN SERVICE DE LIGNE AUTRE QUE VOYAGEURS ET AUTOMOTEUR

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 9.

9.01 Sauf en service voyageurs et en service automoteur, l'équipe de train de toute classe de service de ligne doit être composée d'au moins un chef de train et deux serre-freins, excepté dans les cas prévus ci-après :

- (1) Les équipes de train de toute classe de service marchandises qui travaillent dans les subdivisions énumérées ci-après sont toutes, sous règles des dispositions du paragraphe (3), considérés comme des «équipes réductibles» :

Subdivision	De	À
Adirondack	Brookport	Breslay
Belleville	Smiths Falls	Toronto
Cartier	North Bay	Cartier
Nemegos	Cartier	Chapleau
White River	Chapleau	White River
Heron Bay	White River	Schreiber
Nipigon	Schreiber	Thunder Bay
McAdam	Mills Street, Saint-John	McAdam
Vaudreuil	Montreal-Ouest	Vaudreuil
Winchester	Vaudreuil	Smiths Falls
Chalk River	Smiths Falls	Chalk River
North Bay	Chalk River	North Bay
Galt	Toronto	London
Windsor	London	Windsor
MacTier	Toronto-Ouest	MacTier
Parry Sound	MacTier	Romford

- (2) Lorsqu'il y a CCC ou CA dans une subdivision quelconque non énumérée au paragraphe (1) ou que peut être supprimée par ordre de marche l'exigence du REF de fournir une protection par signaleur à l'arrière dans n'importe quelle subdivision à signalisation automatique. Les équipes de train de n'importe quelle classe de service travaillant dans ces subdivisions sont également considérées comme des «équipes réductible», si les conditions énoncées au paragraphe (3) peuvent être remplies.

Avant d'avoir recours des équipes réduites dans une subdivision sans signalisation ou peut être supprimée par ordre de marche l'exigence du REF de fournir une protection par signaleur à l'arrière, le directeur général de la Société doit envoyer au président général du Syndicat un préavis d'au moins 30 jours.

Remarque : Le paragraphe (2) n'empêche pas le recours à une équipe réduite dans le territoire ou la protection par signaleur peut être requise aux termes de la règle 102 du REF.

- (3) Lorsqu'une équipe réductible est employés aux termes des paragraphes (1) et (2) sur le territoire mentionné, elle peut être réduite d'un serre-frein à condition que :
- (a) les trains soient munis de radios tête-queue permeétant une communication instantanée et continue entre le chef de train, dans le fourgon de queue ou à l'extérieur, et le mécanicien de locomotive;

- (b) les fourgons de queue soient en acier avec verre de sécurité et bras d'attelage à dispositif amortisseur;
 - (c) aucun train doté d'une équipe réduite ne soit mis en marche sauf si l'ingénieur de locomotive reçoit une indication précise de son chef de train;
 - (d) excepté dans les cas d'urgence affectant le mouverture du train, si l'exigence du REF de fournir une protection par signaleur à l'arrière est supprimée par ordre de marche, cette abolition reste en vigueur pendant tout le poste de travail.
- (4) Se référer au temps de repos. Annexe B-6 est supprimée.
- (5) Aux fins d'application du présent article, l'employé dont l'ancienneté à titre d'agent de train ou d'agent de triage a pour point de départ le 7 mars 1979 ou une date antérieure doit être connu et désigné comme un «employé protégé en service marchandises».
- (6) Un poste de serre-frein d'une «équipe réductible» peut être supprimé n'importe quand par la suite condition que les «employés protégés en service marchandises» aient le droit de travailler par ordre d'ancienneté à un poste de serre-frein en service assigné ou non dans toute classe de service marchandises dans leur district d'ancienneté ou, aux termes des règles et pratiques courantes avant le 7 mars 1979, l'emploi de deux serre-freins aurait été nécessaire, sous réserve de ce qui suit :
- (a) L'agent de train à qui l'ancienneté permet d'obtenir un poste de chef de train ou un poste temporaire vacant d'au moins six jours consécutifs ou d'une période connue d'au moins six jours consécutifs ne doit pas être autorisé pourvoir un poste de serre-frein si cela empêche la Société de réduire une «équipe réductible» en service marchandises de ligne. Dans ces circonstances, le chef de train «protégé» le moins ancien qui n'occupe pas un poste de chef de train ou un poste temporaire vacant, selon le cas, est tenu de pourvoir un poste de chef de train ou un poste temporaire vacant.
 - (b) Il ne doit pas exister de priorité entre les postes de serre-frein de tête et de serre-frein de queue là où cette pratique est actuellement en vigueur dans l'équipe ou les équipes déclarées réductibles conformément aux dispositions du présent article, si cette priorité entraîne l'attribution d'une vacance dans cette équipe à un employé «non protégé».
 - (c) Lorsque des postes supplémentaires sont créés dans un groupement d'équipes comportant des équipes réductibles et qui, autrement, exigerait l'embauche de personnel «non protégé», ces postes doivent être pourvus, dans la mesure du possible, par des «employés protégés en service marchandises» occupant alors des postes réductibles de serre-frein dans ce groupement d'équipes.
 - (d) Si aucun «employés protégés en service marchandises» ne sollicite un poste permanent vacant réductible, ce poste n'a pas à être pourvu avant d'avoir été réclamé par un «employé protégé en service marchandises» faisant par la suite l'objet d'une supplantation ou d'une réduction, ou étant absent au moment où s'est produite la vacance. Ce poste réductible doit de nouveau être affiché en service assigné et être offert en service non assigné à chaque annonce générale des affectations, les mêmes conditions étant applicables. Le président de section locale et les autorités locales de la Société peuvent s'entendre pour afficher l'avis les postes permanents vacants en service non assigné.
 - (e) Si aucun «employés protégés en service marchandises» ne sollicite un poste temporaire vacant réductible d'au moins six jours, ce poste n'a pas à être pourvu pendant la durée du poste temporaire vacant avant d'être réclamé par un «employé protégé en service marchandises» faisant par la suite l'objet d'une supplantation ou d'une réduction, ou étant absent au moment où s'est produite la vacance. Toutefois, un poste temporaire vacant réductible de moins de six jours est pourvu par le premier «employé protégé en service marchandises» disponible au tableau de réserve. Cette pratique ne peut être assimilée au non-

respect des postes de travail des employés en service marchandises non protégés inscrits au tableau de réserve.

- (7) Un «employé protégé en service marchandises» se déplaçant d'une gare à une autre dans son district d'ancienneté doit conserver son statut d' «employé protégé en service marchandises».
- (8) Lorsqu'une équipe marchandises est réduite aux termes des dispositions du présent article, les règles et pratiques qui contredisent ces dispositions ne sont pas applicables.
- (9) (a) Du 1^{er} juillet 1979 au 30 juin 1989, la Société doit calculer, à la fin de chaque année, une somme équivalente à 25% des gains bruts des postes de serre-freins qui, conformément aux dispositions du présent article, n'ont pas été pourvus pendant l'année considérée. Cette somme doit être calculée pour chaque district d'ancienneté. Le président général du Syndicat est informé de cette somme à la fin de chaque année et les données à l'appui lui sont communiquées.
- (b) À partir de la somme calculée conformément au paragraphe (a), des paiements spéciaux sont versés à la fin de chaque année à tout «employé protégé en service marchandises» à condition qu'il n'ait pas été renvoyé ou n'ait pas démissionné avant la fin de l'année considérée. Ces paiements doivent être proportionnels au nombre de mois ou majeure partie de mois où des services rémunérés ont été rendus par chaque «employé protégé en service marchandises» à un poste régi par la présente convention collective pendant l'année considérée pour les paiements spéciaux.
- (c) Les paiements spéciaux versés aux employés conformément au paragraphe (9) ne doivent pas être considérés comme des gains ou un salaire pour l'application du règlement du régime de retraite de la Société.
- (10) (a) Sous réserve des dispositions du présent paragraphe, un «employé protégé en service marchandises», selon la définition du paragraphe (5), qui travaille à un poste régi par la présente convention collective et qui satisfait aux conditions d'admissibilité pour une retraite anticipée aux termes du règlement du régime de retraite de la Société, a le droit d'opter pour une retraite anticipée et de recevoir l'indemnité de cessation d'emploi prévue aux termes des présentes.
- (b) L'employé défini au paragraphe (a) ci-dessus touchera jusqu'à 65 ans une prime mensuelle de retraite qui, une fois ajoutée à sa pension de la Société, équivaldra à un pourcentage de ses gains annuels moyens de ses cinq années de travail les mieux rémunérées, aux termes du règlement du régime de retraite et conformément à la formule suivante :

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

- (c) L'employé qui a droit à la prime de retraite susmentionnée peut opter pour une somme forfaitaire égale à la valeur actualisée de ses primes mensuelles de retraite calculées selon un taux; d'actualisation de 10% par année.
- (d) La prime de retraite cesse d'être versée si l'employé décède avant 65 ans.
- (e) L'employé qui touche la prime mensuelle de retraite prévue au paragraphe (b) :
- (i) peut continuer de participer à l'assurance-vie collective, jusqu'à 65 ans, aux frais de la Société;
 - (ii) a droit, à 65 ans, à une police d'assurance-vie libérée dont le coût est entièrement assumé par la Société et dont le montant est égal à celui en vigueur aux termes de la convention collective existante;
 - (iii) s'il vit dans une province où le versement de primes d'assurance-maladie est obligatoire, il voit ses primes payées par la Société pendant la durée d'indemnisation, mais seulement jusqu'à concurrence du maximum des indemnités d'assurance-maladie prévu aux termes de la convention collective existante.
- (f) Aux fins d'application du présent paragraphe, le nombre maximum d'«employé protégé en service marchandises» qui sont autorisés à opter pour la prime mensuelle de retraite prévue au paragraphe (b) ou la somme forfaitaire prévue au paragraphe (c) est limitée dans chaque district d'ancienneté, sauf commun accord à l'effet contraire entre les parties, au nombre annuel suivant d'«employés admissibles protégés en service marchandises» entre 1979 et 1983 :

	District 1 (a) (b)	District 2 (a) (b)	District 3 (a) (b)	District 4 (a) (b)
1979	2	3	24	22
1980	2	3	19	17
1981	2	2	18	17
1982	1	1	17	16
1983	0	0	16	16

Si le nombre d'équipes réductibles augmente en vertu de l'application des dispositions du paragraphe (2) du présent article, les parties doivent se rencontrer pour organiser l'augmentation proportionnelle du nombre «employé protégé en service marchandises» qui ont le droit d'opter pour une retraite anticipée et de recevoir une prime de retraite.

- (g) Si dans une année quelconque le nombre d'employés admissibles optant pour les indemnités aux termes des dispositions du présent paragraphe est inférieur au maximum autorisé dans tout district d'ancienneté pour cette année, le nombre inutilisé peut être reporté à une autre année, mais seulement jusqu'à concurrence des deux tiers du maximum annuel prévu au paragraphe 10(f), soit pour la prime mensuelle de retraite prévue au paragraphe (b), soit pour la somme forfaitaire prévue au paragraphe (c) au cours de l'année.
- (h) Les bulletins de demande d'indemnités prévues aux termes du présent paragraphe, à l'intention des «employés protégés en service marchandises» admissibles définis au paragraphe (a), sont établis dans chaque district d'ancienneté 60 jours avant le 15 décembre de l'année pendant l'année mentionnée au paragraphe (f). Ces bulletins expirent le 15 décembre de chaque année. Les demandeurs doivent être choisis dans chaque district d'ancienneté selon leur ancienneté à titre d'agent de train ou d'agent de triage.

- (i) Le directeur général de la Société et le président général du Syndicat doivent veiller à l'application du présent paragraphe en évitant qu'il ne se produise dans une gare une pénurie de chefs de train ou de Contremaîtres de triage qualifiés.

ARTICLE 10 –EXPLOITATION À ÉQUIPE RÉDUITE AU CHEF DE TRAIN EN SERVICE MARCHANDISES

REMARQUE : L'ANCIEN ARTICLE 10 INTITULÉ "SERVICE DE TRAINS MIXTES" EST MAINTENANT L'ARTICLE 42 ET EST ARCHIVÉ. L'ANCIEN ARTICLE 9A EST MAINTENANT L'ARTICLE 10

10.01 Définitions

"Possibilités attrition"

Par possibilités attrition, on désigne le départ permanent d'employés conformément au paragraphe 5 des présentes, départ facilitant la mise en oeuvre de l'exploitation intégrale à équipe réduite au CdT.

"Trains à Équipe réduite au CdT"

Un train à équipe réduite au CdT est un train dont l'équipe est composée seulement d'un chef de train.

"Premier serre-frein"

Le poste de premier serre-frein est le poste de serre-frein lorsqu'une équipe comprend un serre-frein.

"Deuxième serre-frein"

Le poste de deuxième serre-frein est l'autre poste de serre-frein lorsqu'une équipe comprend deux serre-freins.

"Employé protégé"

Un employé protégé pour pourvoir un poste de premier serre-frein est un employé dont ancienneté en service de train ou de triage remonte au 18 juin 1990 ou une date antérieure.

Un employé protégé pour pourvoir un poste de deuxième serre-frein est un employé dont l'ancienneté en service de train ou de triage remonte au 7 mars 1979 ou a une date antérieure.

"Poste requis"

Un poste requis est un poste de chef de train; un poste de serre-frein au sein d'une équipe marchandises de ligne lorsque la Société juge ce poste nécessaire; un poste figurant à un tableau de réserve pour les services de ligne, en commun ou de triage; ou un poste en service de triage.

"Poste non requis"

Un poste non requis est un poste de serre-frein dans un train marchandises de ligne que la Société juge inutile, sous réserve des dispositions du paragraphe 2.

10.02 Critères d'Exploitation à équipe réduite au CdT

Nonobstant les dispositions de l'article 9, tous les trains en service marchandises, sauf le service de Roadrailers qui fait l'objet d'un protocole d'accord distinct, et en service autre que voyageurs et automoteur peuvent circuler avec une équipe réduite au CdT, sous réserve de ce qui suit :

- (1) Sans fourgon de queue

Ce train circule sans fourgon de queue aux termes de l'article 34.

(2)

Gare de départ

- (a) Lorsque des équipes de triage sont disponibles, une équipe réduite au chef de train se limite à exécuter les manœuvres pour son propre train à la gare de départ. Ces équipes de triage ne doivent pas être nécessairement en service pour qu'une telle interdiction existe. Lorsque les manœuvres-lignes sont rémunérés en vertu des taux de salaire et conditions de travail du service de triage, ils sont considérés comme des équipes de triage aux fins de la présente clause.
- (b) L'équipe réduite au CdT qui exécute des manœuvres à la gare de départ est tenue de ramasser un wagon ou un lot de wagons à l'intérieur de la gare, au triage d'origine, ou de faire un arrêt à un autre triage pendant que le train quitte la gare de départ pour ramasser un wagon ou un lot de wagons, ce travail n'étant alors pas considéré comme un met en cours de route. donne droit à la prime des équipes réduites au CdT.

L'équipe réduite au CdT qui doit effectuer l'une des combinaisons susmentionnées à un endroit ou plus à l'intérieur de la gare est rémunérée à la minute à partir de l'heure où l'équipe prend son poste jusqu'au moment où le train est prêt à partir, avec une rémunération minimale d'une heure. Ce travail ne constitue pas un arrêt durant le parcours.
- (c) Si aucune équipe de triage n'est disponible, une équipe réduite au CdT peut exécuter autant de manœuvres que nécessaire à la gare de départ.

Remarque : L'application de ce qui précède ne doit donner lieu à aucune réduction du nombre d'affectations. Un suivi sur les effets de l'application sera maintenu afin de mesurer son impact sur les agents de train. Lorsque l'impact se traduit par des pertes d'emplois immédiates et/ou éventuelles sur la base du millage maximum mensuel, chaque emploi perdu s'accompagne d'un forfait de départ, d'un plan de raccordement ou d'une retraite anticipée en utilisant la formule prévue à la clause 10.05. De manière à pouvoir calculer l'impact de la présente disposition, un point de référence est établi au moment de l'implantation.

(3) Travail en cours de route

- (a) Une équipe réduite au CdT n'est pas tenue de faire plus de cinq arrêts en cours de route, entre la gare de départ et la gare d'arrivée, pour effectuer des travaux en cours de route. Rien n'empêche l'exécution de manoeuvres à ces endroits, sauf lorsqu'on dispose d'équipes de triage.
- (b) Aux lieu de travail en cours de route où des équipes de triage sont disponibles et en service et ne sont pas occupées à d'autres tâches qui les empêcheraient d'effectuer des manoeuvres, les équipes réduites au CdT ne sont pas tenues d'exécuter des tâches autres que le ramassage ou le garage d'un wagon ou d'un lot de wagons.

Remarque : Lorsqu'un agent de train est évincé d'une affectation en service de locomotive manoeuvres-ligne ou de train collecteur-distributeur, les dispositions de l'article°10 s'appliquent. Lorsqu'une affectation en service de locomotive manoeuvres-ligne ou de train collecteur-distributeur est supprimée par suite de l'application de la présente disposition, seuls les titulaires des postes touchés sont protégés, s'ils sont des agents de train ou des mécaniciens de locomotive protégés. Ces employés ont alors droit au maintien de leur salaire de base en vertu de la présente convention pendant une période de cinq ans à partir de la date d'admissibilité à cet avantage. Ils peuvent aussi se voir offrir des forfaits de cessation d'emploi en fonction de l'importance de l'effectif à la gare visée.

- (4) Gare d'arrivée
 - (a) Le rôle de l'équipe réduite au CdT se limite à dédoubler son train au triage de destination dans la mesure nécessaire à la mise en triage du train à son arrivée lorsque les voies du triage ne sont pas assez longues pour le contenir en entier.
 - (b) Une équipe réduite au CdT peut être tenue de laisser un wagon ou un lot de wagons au triage de destination la gare d'arrivée ou à un autre triage à l'intérieur de la gare d'arrivée pendant qu'elle se dirige vers le triage de destination, ces manoeuvres n'étant alors pas considérées comme des arrêts en cours de route.
- (5) Nonobstant les dispositions du paragraphe (4) au-dessus, une équipe réduite au CdT peut seulement être tenue d'effectuer des manoeuvres se rapportant à son train à la gare de départ ou d'arrivée.
- (6) Lorsqu'elle gare un wagon avarié, ramasse ou gare des wagons comme le prévoit le présent paragraphe 10.02 ou découvre une erreur de classement, l'équipe réduite au CdT est tenue de reclasser les wagons dans le train conformément aux règles et directives particulières de classement.
- (7) Par rapport à leur propre train;
 - (a) le dételage de wagons avariés en cours de route ou dans la gare;
 - (b) le ramassage de wagons avariés après réparation dans la gare;
 - (c) l'acheminement de locomotives diesel, y compris la robotisation et la standardisation;
 - (d) réunir les deux parties de son train en gare de départ dans la mesure nécessaire à la formation du convoi en partance, lorsque les voies du triage ne sont pas assez longues pour le contenir en entier; ou
 - (e) l'acheminement; d'un SBU ne constitue pas des manoeuvres de garage ou de ramassage au sens des paragraphes 10.02 (2), (3), (4), (5). et ne donne pas droit au paiement de la prime d'équipe réduite au CdT.

10.03 Lorsque la Société aura informé le Syndicat qu'elle mettra en oeuvre l'exploitation à équipe réduite au CdT dans une subdivision, des trains à équipe réduite au CdT circuleront n'importe quand, et les conditions suivantes s'appliqueront :

- (1) Les employés dont l'ancienneté remonte au 18 juin 1990 ou à une date antérieure ont le droit de pourvoir un poste de premier serre-frein non requis.
Seuls les employés dont l'ancienneté remonte au 7 mars 1979 ou à une date antérieure ont le droit de pourvoir un poste de deuxième serre-frein non requis, sous réserve des dispositions de l'article 9.
- (2) Tous les postes, requis ou non requis, sont annoncés au moment de l'annonce générale des affectations, de l'établissement de nouvelles affectations ou de la création d'un poste permanent vacant en service de ligne ou de triage en affectation régulière. Seuls les postes requis sont pourvus, à moins que les circonstances soient telles que les autres dispositions du présent paragraphe 10.03 concernant l'attribution de postes non requis à des employés protégés puissent s'appliquer.
Ces postes requis sont attribués aux employés protégés les plus anciens qui y posent leur candidature.
- (3) Les postes requis pour lesquels aucune candidature n'est reçue d'un employé protégé à la gare ou à la gare éloignée s'y rapportant sont pourvus par l'ordre suivant :
 - (a) Les employés protégés les moins anciens dont l'ancienneté postérieure au 7 mars 1979 ou qui n'occupent pas de poste requis à la gare ou à la gare éloignée s'y rapportant.

- (b) Un employé protégé avant le 7 mars 1979 qui n'occupe pas de poste requis à la gare ou à la gare éloignée s'y rapportant.

Remarque : On ne peut pas forcer un employé protégé dont le point de départ de l'ancienneté remonte au 7 mars 1979 ou avant occuper un poste en dehors de la gare d'affectation où il travaille. S'il travaille dans une gare éloignée, on ne peut le forcer à revenir à la gare d'affectation principale qui assure la relève à cette gare éloignée.

Un employé protégé peut être obligé d'accepter un poste requis, que ce poste soit vacant ou occupé par un employé non protégé. Dans un tel cas, l'employé protégé qui occupe le poste requis susmentionné a droit au salaire de base des équipes réduites au CdT en vertu des termes et dispositions du présent article.

- (c) Les employés protégés les moins anciens dont le point de départ de l'ancienneté est postérieur au 7 mars 1979 doivent pourvoir n'importe quel poste requis, non pourvu par un employé protégé, à une gare d'affectation principale adjacente, dans n'importe quelle direction, à l'intérieur du territoire d'ancienneté principal.
 - (d) Nonobstant les applications (a), (b), et (c) ci-dessus, si un poste requis permanent demeure sans titulaire, il est pourvu par l'employé non protégé le plus ancien qui n'occupe pas de poste requis dans la sous-zone où se trouve le poste permanent.
 - (e) Si aucun employé non protégé n'est disponible dans la sous-zone, le poste est pourvu par l'employé non protégé le plus ancien qui n'occupe pas de poste requis dans la zone.
 - (f) Si aucun employé non protégé n'est disponible dans la zone, le poste est pourvu par l'employé non protégé le plus ancien qui n'occupe pas de poste dans la division du surintendant telles que ces divisions existaient en 1992; le tout sur la base l'employé senior peut/l'employé junior doit.
 - (g) Si aucun employé non protégé n'est disponible dans la division du surintendant, telles que ces divisions existaient en 1992, le poste sera comblé par l'employé non protégé ne détenant aucun poste vital sur la liste d'ancienneté du district, le tout sur la base de l'employé senior peut/l'employé junior doit.
- (4) Réaffectation temporaire – Employés non protégés :
- (a) Les employés obligés d'aller travailler temporairement à un terminal autre que leur port d'attache en vertu des paragraphes 10.03(3)(f) et (g) se verront fournir le transport aller-retour au début et à la fin de l'assignation et un hébergement adéquat. L'hébergement peut inclure un foyer de la Société en autant que les employés du service de pool ne voient pas leur espace d'hébergement réduit. Advenant qu'un lieu commercial comme un hôtel ou un motel est utilisé, la Société s'assurera que l'employé a accès à des appareils culinaires ou à un restaurant.
 - (b) Au lieu des indemnités prévus au paragraphe 10.03(4)(a) ci-dessus, il peut être convenu d'un commun accord de fournir à l'employé une allocation automobile de 45 \$ par semaine.
 - (c) Les employés obligés de travailler temporairement à un terminal autre que leur port d'attache en vertu de cette disposition peuvent être requis de travailler à une installation à court de personnel pour des périodes variant de 7 à 90 jours ou jusqu'au prochain changement d'horaire, la date la plus éloignée des deux. Toutefois, ils sont sujets à être rappelés à leur port d'attache selon leur ancienneté. Advenant qu'ils refusent d'être rappelés, l'installation où il y a pénurie de main-d'œuvre deviendra leur nouveau port d'attache et les indemnités en vertu de cette clause ne leur seront plus versées. Les employés dont les services ne sont plus requis avant le délai limite prescrit ci-dessus

seront libérés de l'installation qui était en pénurie de personnel sur la base de l'employé senior peut/l'employé junior doit.

- (d) Suivant l'avis d'un besoin de personnel à un terminal autre que leur port d'attache, les employés se verront accorder un délai raisonnable pour se rendre au lieu de travail indiqué.
- 5) Entre l'affichage général des affectations, un employé protégé qui se voit accorder un poste requis en vertu de la clause 3) ou un employé qui pose sa candidature et qui se voit accorder un poste requis dont le résultat est de réduire le nombre de postes non requis ont droit au maintien du salaire de base des équipes réduites au CdT.
- 6) Lorsqu'il y a deux postes requis ou plus à combler en vertu de la clause 3), les candidats sont choisis parmi les employés normalement requis de les combler selon leur ordre d'ancienneté.
- 7) Les employés protégés qui n'obtiennent pas de poste affiché ou qui ne sont pas assignés à des postes requis en vertu de la clause 3) ont le droit de réclamer, par ordre d'ancienneté, les postes non requis de premier serre-freins à la condition que de tels postes soient disponibles à la gare concernée.
- 8) Lorsque le nombre d'employés protégés non choisis ou non assignés à des postes requis dépasse le nombre de postes non requis de premier serre-freins offerts à cette gare, ces employés protégés excédentaires dont la date d'ancienneté est le ou antérieure au 7 mars 1979 peuvent réclamer les postes des deuxième serre-freins qui sont en congé autorisé. Ces postes sont accordés selon l'ordre d'ancienneté.

Remarque Les employés qui sont admissibles à la retraite anticipée selon les règles du régime de retraite ne peuvent poser leur candidature à des postes non requis.

- 9) Le nombre maximum de postes non requis disponibles à chacune des gares est déterminé conformément aux articles 9 et 10 de la convention collective et selon la formule suivante :
 - a) le nombre maximum de postes non requis disponibles est égal au nombre de chef de train en service de pool multiplié par deux (2), plus un rajustement au tableau de réserve
 - b) un facteur de relève de vingt-cinq (25 %) p. cent sera utilisé afin de compenser pour les pertes d'emplois sur le tableau de réserve résultant de postes non requis vacants qui ne sont pas comblées. À la création du tableau des congés autorisés, un portrait d'ensemble sera pris de la grosseur des anciens pools d'agents de train non requis à chacune des installations et 25 % de ces postes seront identifiés comme poste non requis.
 - c) Le rajustement du nombre de postes non requis survient à chaque fois que l'on rajuste les services de pool. Cependant, le rajustement du tableau de réserve, tel que stipulé en (b) ci-dessus, est effectué au moment de la création initiale du tableau des congés autorisés à chaque installation et reste constant.
- 10) les employés qui se voient accorder un poste non requis n'ont pas droit au taux de base minimum des équipes réduites au CdT. Cependant, un employé qui se voit accorder un poste non requis a droit au maintien de tout autre salaire de base/indemnité compensatrice en vertu des conventions où sont prévues ces dispositions.

- 11) Les candidats choisis à un poste non requis ne sont pas tenus d'être en service actif à ce poste mais ont droit de réclamer :
- à l'Est de Thunder Bay, 113 milles par jour pour chaque jour assigné au poste de serre-freins, au taux de salaire d'un serre-frein en service marchandise;
 - Thunder Bay et Ouest de Thunder Bay, 100 milles par jour assigné au poste de serre-freins, au taux de salaire d'un serre-freins en service marchandise;
 - les employés en congé autorisé n'ont pas droit à une rémunération additionnelle les jours fériés.
- 12) Les employés en congé autorisé sont considérés actifs et ont droit à tous les avantages sociaux, y compris aux années de services ouvrant droit à pension. Par exemple, les employés en congé autorisé sont crédités pour chacune de ces journées aux fins :
- du calcul des congés annuels et des jours de service cumulatif rémunérés;
 - du quart de travail ou tour de service donnant droit à un congé férié rémunéré;
 - de la réduction des mesures disciplinaires eu égard au système disciplinaire Brown.
- 13) Les employés en congé autorisé sont tenus de :
- confirmer leur statut avec le centre de gestion des équipes (CGE) lorsque des rajustements sont apportés aux services de pools réguliers ou au tableau de réserve;
 - informer l'autorité de la Compagnie concernée de leur adresse actuelle et du numéro de téléphone où les contacter;
 - maintenir à jour leurs connaissances des règles et les renseignements quant à leur état de santé;
 - informer l'autorité de la Compagnie concernée lorsque indisponible ou incapable de répondre à un appel de service, conformément aux dispositions applicables susmentionnées.
- 14) Tous les milles accumulés pendant une permission sont imputables quant à la limite mensuelle de millage individuelle, sauf que les milles effectués pendant le remplacement d'une vacance temporaire, conformément à la clause (16), item (a), ne sont pas imputables à la limite mensuelle de millage individuelle, mais sont imputables au tableau de réserve aux fins de la réglementation relative au tableau de réserve.
- 15) Les postes requis qui deviennent temporairement vacants pour six jours ou moins en service de ligne ou pour cinq jours ou moins en service de triage sont comblés par le premier employé disponible du tableau de réserve.
- 16) Les employés en congé autorisé, les employés protégés du SUB ou les employés mis à pied sont appelés lorsque plus personne n'est disponible sur le tableau de réserve pour combler un poste temporairement vacant dans l'ordre suivant, sauf dispositions contraires dans les règles locales :
- les employés en congé autorisé qui ont indiqué leur désir de travailler à de tels postes sont appelés selon leur ordre d'ancienneté. Les employés qui ratent un appel de service ne sont plus appelés à moins qu'ils ne soumettent une nouvelle demande comme quoi ils sont intéressés à combler un tel poste;
 - les employés protégés du SUB selon le protocole contenu dans la lettre annexée à l'article 10, datée du 19 novembre 1992;
 - les employés non protégés mis à pied, selon leur ordre d'ancienneté;

- d) les employés en congé autorisé qui n'ont pas indiqué le désir de travailler à de tels postes.
- 17) Il n'y a pas de pénalité monétaire imposée à un employé en congé autorisé qui manque un appel.
- 18) Les employés en congé autorisé qui comblent des postes temporairement vacants sont rémunérés pour leur tour de service en plus des sommes prévues à l'alinéa (11)(a) et (b) ci-dessus. L'appel ou le défaut d'appeler les employés en congé autorisé pour combler des postes temporairement vacants ne donne pas le droit de présenter une réclamation pour un tour de service.
- 19) Si aucun employés protégé ne pose sa candidature à un poste requis temporairement vacant pour plus de six jours en service de ligne ou pour cinq jours en service de triage, ce poste sera comblé conformément aux dispositions de l'alinéa (3) du présent article. Le présent alinéa n'entraîne aucune vacance à un poste non requis ni ne donne aux autres employés le droit de réclamer un tour de service.
- 20) Les employés en congé autorisé qui sont des ingénieurs de locomotive, des contremaîtres de triage ou des opérateurs de frein de voie qualifiés ne sont pas dispensés des termes et conditions régissant leurs responsabilités de rappel respectives.
- 21) Le congé autorisé des employés non requis n'a aucun impact sur le droit présent des autres employés protégés de recevoir leurs prestations complémentaires d'assurance-chômage ou d'attrition prévues à l'article 10.
- 22) Il est entendu que toute équipe du service de marchandise peut opérer avec plus de membres, si la Compagnie le juge approprié, que le minimum requis en vertu du présent article.
- 23) Les rajustements aux services de pools ou aux tableaux de réserve continuent d'être traités comme dans le cas présent.

10.04 INDEMNITÉ RELATIVE À LA LONGUEUR DU PARCOURS

En vertu du présent article 10, le chef d'un train dont l'équipe ne comprend pas de serre-frein touche l'indemnité relative à la longueur du parcours dont il est question au paragraphe 1.17.

10.05 POSSIBILITÉ D'ATTRITION

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

- (1) Des possibilités d'attrition, énoncées aux sections A, B, et C des présentes, sont offertes aux employés protégés admissibles dans toutes les gares d'affectation principales dans la mesure nécessaire à la mise en oeuvre de l'exploitation intégrale à équipe réduite au CdT à cette gare conformément au présent article.
- (2) Dans les 60 jours suivant la date de signature du protocole d'accord (1992), un bulletin invitant les employés protégés à se prévaloir de ces possibilités d'attrition sera publié dans toutes les gares et il expirera 30 jours après sa publication.
- (3) Ces possibilités sont accordées aux employés en fonction de leur ancienneté comme agent de train ou de triage.
- (4) L'employé dont la demande est acceptée doit se conformer aux conditions se rattachant à la possibilité dès que possible après l'acceptation.

- (5) Lorsque ces possibilités d'attrition ont été accordées conformément au paragraphe 10.05(3) ci-dessus, les employés protégés admissibles peuvent demander n'importe quand à se prévaloir d'une telle possibilité; la demande est approuvée si elle permet d'atteindre l'objectif énoncé au paragraphe 10.05(1) ci-dessus. L'employé dont la demande est acceptée doit se conformer aux conditions se rattachant à la possibilité dès que possible après l'acceptation.

Section A - Prime de retraite

- (a) L'employé protégé occupant un poste vie par le présent protocole d'accord et admissible à une retraite anticipée en vertu du régime de retraite de la Société a le droit de prendre une retraite anticipée et de toucher jusqu'à 65 ans une prime mensuelle de retraite qui, une fois ajoutée à sa pension de la Société, équivaudra à un pourcentage de ses gains annuels moyens de ses cinq années de travail les mieux rémunérées, aux termes du règlement du régime de retraite et conformément à la formule suivante :

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

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

Section B - Prestations de rattachement

- (a) L'employé protégé qui sera admissible d'ici cinq ans la retraite anticipée ou normale en vertu du régime de retraite de la Société a droit aux prestations de rattachement prévues aux présentes.
- (b) L'employé qui décide de se prévaloir des dispositions de la présente section est payé à la même fréquence que lorsqu'il était au service actif de la Société, c'est-à-dire toutes les quinzaines. Les retenues au titre des cotisations à la caisse de

retraite, de l'impôt sur le revenu, des cotisations syndicales, etc., continuent d'être opérées. Aux fins d'application de la présente section, il est entendu que l'employé n'est plus en service actif et qu'il n'a pas droit aux rajustements de salaire subséquents.

- (c) L'employé régi par les dispositions de la présente section touche 65% du salaire hebdomadaire de base établis conformément aux dispositions suivant. Ce salaire entre dans les gains ouvrant droit à pension conformément au règlement du régime de retraite.
- (i) Pour un ingénieur qui occupe un poste permanent en service de triage; 40 heures de travail rémunéré au taux normal, à quoi s'ajoute, s'il y a lieu, la prime de poste.
 - (ii) Pour un employé assigné régulièrement à un tableau de réserve en service de triage : un quart (1/4) des gains équivalant à la garantie mensuelle pour les employés du tableau de réserve en service de triage.
 - (iii) Pour un ingénieur en service de ligne, y compris l'ingénieur figurant au tableau de réserve.; incluant ceux en service de ligne, tableaux de réserve en commun ou conjoints : le salaire hebdomadaire de base correspond à un cinquante-deuxième de ses revenus totaux au cours des vingt-six périodes de paie complètes qui ont précédé.
 - (iv) l'employé qui pour une période de paie est absent pour sept jours consécutifs ou plus pour blessure réelle, maladie pour laquelle l'employé a droit à des indemnités hebdomadaires de maladie, absence autorisée ou mise à pied, ou un dirigeant syndical qui n'est pas disponible pendant sept jours ou moins pour cause d'affaires syndicales, et on retranche des revenus totaux de l'employé les gains qu'il a réalisés durant ces périodes. Le calcul du raccordement du salaire hebdomadaire de base s'effectue alors au prorata en divisant le solde des revenus par le nombre de périodes de paie restantes.
- (d) Au moment où il sera admissible à la retraite anticipée en vertu du régime de retraite de la Société, l'employé régi par les dispositions de la présente section B pourra également bénéficier de la prime de retraite prévue à la section A, Prime de Retraite, du présent paragraphe.
- (e) Pendant la période de versement des prestations de raccordement, l'employé régi par les dispositions de la présente section B continue d'accumuler des services validables et de cotiser à la caisse de retraite.
- (f) Quand un employé décide de se prévaloir des dispositions de la présente section B, la Société maintient sans frais sa participation au régime d'assurance-vie collective, au régime d'assurance-maladie complémentaire et de soins de la vue et au régime de soins dentaires jusqu'à ce qu'il soit admissible à une retraite anticipée; à ce moment-là, l'employé a droit aux avantages énoncés au paragraphe (b) de la section A, Prime de Retraite.
- (g) L'employé qui décide de se prévaloir des dispositions de la présente section^oB au même moment à l'autorité compétente de la Société une demande irrévocable de prestations de raccordement de retraite et de retraite anticipée ou normale, selon le cas. Sauf indications contraires de la présente section, il ne peut alors plus profiter des autres avantages prévus dans le présent article.
- (h) Toutes les sommes prévues à la présente section B cessent d'être versées au décès de l'employé.

Section C - Cessation d'emploi

- (a) Tous les employés non protégés dont l'ancienneté remonte au 3 juin 1992 ou à une date antérieure touchent une indemnité de cessation d'emploi de 13°000°\$. Si ces employés demandent par écrit que la relation employeur-employé soit maintenue, leur nom demeure sur la liste d'ancienneté où il figure actuellement; sinon, leur dossier est fermé.
- (b) L'employé protégé dont le point de départ de l'ancienneté est postérieur au 7°mars°1979 et qui remet officiellement sa démission à la Société peut réclamer une indemnité de cessation d'emploi de 50 000 \$; l'employé touche un montant supplémentaire de 15 000 \$ s'il démissionne dans les 60 jours suivant la date de mise en oeuvre.
- (c) L'employé protégé dont l'ancienneté remonte au 7 mars 1979 ou à une date antérieure, qui n'est pas admissible à une prime de retraite et qui remet officiellement sa démission la Société peut réclamer une indemnité de cessation d'emploi de 70 000 \$; L'employé touche un montant supplémentaire de 15 000 \$ s'il démissionne dans les 60 jours suivant la date de mise en oeuvre.
- (d) Quand l'employé opte pour une indemnité de cessation d'emploi aux termes du paragraphe (b) ou (c) de la présente section, la Société maintient sans frais sa participation au régime d'assurance-vie collective et au régime d'assurance-maladie complémentaire et de soins de la vue pendant un an.
- (e) Á la demande de l'employé, des dispositions peuvent être prises pour que l'indemnité de cessation d'emploi lui soit payée en trois versements.

REMARQUE : (Aux sections A, B, et C)

Nonobstant toute disposition du paragraphe 10.5 à l'effet contraire, aucun employé se prévalant des dispositions de la section A, B, ou C des présentes ne touche une somme supérieure la rémunération qu'il aurait reçue s'il était demeuré en service jusqu'à ce qu'il atteigne l'âge normal de la retraite prévu par le régime de retraite de Chemin de Fer Canadien Pacifique.

10.06 MAINTIEN DU SALAIRE DE BASE

L'employé protégé titulaire d'un poste non requis qui, par suite de la mise en oeuvre de l'exploitation à équipe réduite au CdT, est tenu de pourvoir un poste requis a droit au maintien de son salaire comme suit :

- (1) On lui verse la différence entre ses revenus réels d'une période de quatre semaines et quatre fois son salaire hebdomadaire de base; cette différence constitue le salaire compensatoire de l'employé. Si ses revenus d'une période de quatre semaines excèdent quatre fois son salaire hebdomadaire de base, aucun salaire compensatoire n'est versé. Un salaire compensatoire visant à maintenir le salaire de l'employé est versé aux conditions suivantes :
 - (a) L'employé est disponible pour travailler pendant toute la période de quatre semaines. S'il n'est pas disponible pendant toute la période, son salaire compensatoire pour cette période est réduit de la tranche des revenus qu'il aurait touchés s'il avait été disponible.
 - (b) Aux fins d'application du paragraphe (a) ci-dessus, on considère que l'employé n'est pas disponible pour travailler lorsqu'il s'inscrit en repos pour plus de 10 h à sa gare d'affectation ou, s'il est en service assigné, lorsqu'il n'est pas disponible un jour de travail assigné.
 - (c) Toute rémunération que la Société versé à l'employé pendant une période de quatre semaines entre dans le calcul de son salaire compensatoire.
- (2) Aux fins de calcul du salaire compensatoire, le salaire hebdomadaire de base de l'employé est majoré en fonction des rajustements généraux de salaire applicables.

- (3) L'employé continue de toucher le salaire compensatoire, calculé de la manière précitée, tant qu'il est tenu d'occuper le poste requis et :
- (a) tant que ses revenus d'une période de quatre semaines sont inférieurs à quatre fois son salaire hebdomadaire de base;
 - (b) jusqu'à ce qu'il omette d'exercer ses droits d'ancienneté à l'égard d'un poste requis, y compris un poste requis temporaire vacant de 90 jours ou plus dont le salaire est supérieur à celui du poste qu'il occupe et pour lequel il possède l'ancienneté et la compétence voulues à son lieu de travail; ou
 - (c) jusqu'à ce que son service prenne fin par congédiement, démission, décès ou départ en retraite.
- Aux fins d'application du paragraphe 3(b), l'employé qui n'exerce pas ses droits d'ancienneté à l'égard d'un poste mieux rémunéré pour lequel il possède l'ancienneté et la compétence voulues est considéré comme titulaire de ce poste, et son salaire compensatoire est réduit en conséquence. Dans le cas d'un poste temporaire vacant de 90 jours ou plus, le salaire compensatoire n'est réduit que pour la durée de la vacance temporaire.
- (4) À partir du 18 août 1997, un calcul unique et conforme aux dispositions des clauses 10.07(5) et suivantes sera effectué pour tous les employés protégés afin d'établir leur salaire hebdomadaire de base aux fins du présent article, sauf pour le raccordement. Une fois établi, le salaire hebdomadaire de base ne sera pas calculé de nouveau, sauf pour être majoré en fonction d'un rajustement général des salaires applicable.

10.07 RÉGIME DE PRESTATIONS COMPLÉMENTAIRES D'ASSURANCE-CHÔMAGE

- (1) (a) Le régime de prestations complémentaires d'assurance-chômage (PCAC) à l'intention des employés protégés entre en vigueur dans les subdivisions au moment où l'exploitation à équipe réduite au CdT commence dans ces subdivisions, mais pas avant le 1^{er} janvier 1993, et prend fin dix ans après son entrée en vigueur.
- (b) L'employé protégé mis à pied qui satisfait aux conditions d'admissibilité énoncées dans les présentes peut prétendre aux prestations complémentaires à partir du moment où le régime PCAC prend effet dans sa Division.
- (2) Admissibilité aux indemnités de mise à pied
- L'employé qui n'a pas perdu ses droits aux avantages en vertu du paragraphe 10.07(3) des présentes peut prétendre à une indemnité pour chaque période de sept jours civils consécutifs de mise à pied (désignée ci-après «semaine d'indemnisation») à condition qu'il satisfasse aux exigences suivantes :
- (a) L'employé est protégé, aux termes de l'entente sur l'exploitation à équipe réduite au CdT, et a été mis à pied par suite d'une diminution du trafic entraînant des réductions dans le service de pool, le service assigné et le personnel de réserve.
 - (b) Pour le paiement d'indemnités hebdomadaires de mise à pied, un délai de carence de sept jours continus de mise à pied doit s'être écoulé. Chaque période de mise à pied nécessite un nouveau délai de carence de sept jours avant que l'employé n'ait droit aux indemnités hebdomadaires. Cependant, si la mise à pied dure plus de sept jours et que l'employé est rappelé au travail pour moins de 90 jours civils, il a droit aux indemnités hebdomadaires dès qu'il est de nouveau mis à pied.
 - (c) L'employé doit avoir présenté une demande d'indemnisation aux autorités compétentes de la Société.

- (d) L'employé doit avoir exercé tous ses droits d'ancienneté comme le prévoient l'article 9 et le paragraphe 10.07(3) des présentes, sauf dispositions contraires des paragraphes 10.07(3)(b) et (c).
- (3) Nonobstant toute disposition contraire, un employé n'est pas considéré comme mis à pied :
- (a) au cours de toute journée ou de toute période où son travail est interrompu par une absence autorisée pour cause de maladie, blessure, mesures disciplinaires (y compris la mise à pied administrative), non-exercice de ses droits d'ancienneté (sauf dispositions contraires au paragraphe 7(3)(b), retraite, cas de force majeure (incendie, inondation, tempête, tremblement de terre, etc.) ou encore par un ralentissement ou un arrêt de travail cause par des grèves des employés de la Compagnie ferroviaire;
- (b) dans l'intervalle compris entre son rappel au service de la Société après une période de mise à pied et le moment où il reprend effectivement le travail. Toutefois, l'employé qui, pour les motifs précités, ne se présente pas le jour où il y a de nouveau du travail est régi par les dispositions au paragraphe 10.07(4)(c) des présentes comme s'il avait alors repris son travail;
- (c) s'il refuse, pour une raison autre que celles qui sont expressément énoncées au paragraphe 10.07(3)(b), de reprendre le travail conformément aux dispositions du paragraphe 10.07(3) du présent article;
- (d) durant une période au cours de laquelle il reçoit d'autres indemnités directement de la Société, sauf dispositions contraires au paragraphe 10.07(4)(c) des présentes;
- (e) après son congédiement de la Société.

REMARQUE : Un employé protégé dont la date d'ancienneté remonte au 7 mars 1979 ou à une date antérieure ne peut être forcé d'accepter un poste en dehors de sa gare d'affectation. S'il est assigné à un point extérieur, il ne peut être forcé de revenir à la gare principale d'affectation qui fournit la relève à cette gare.

- (4) (a) L'employé acquiert un trait d'indemnisation de mise à pied conformément aux dispositions suivantes :

Années d'Ancienneté	Durée Maximale d'Indemnisation	Taux d'Indemnisation
10 ou plus	416 semaines	90%
5 ou plus mais moins que 10	260 semaines	90%
Moins que 5	156 semaines	85%

Pour chaque indemnité hebdomadaire de mise à pied que touche l'employé, une semaine est soustraite de son crédit d'indemnisation.

L'employé en situation de mise à pied qui touche des indemnités de mise à pied ou qui a épuisé ses indemnités à droit, lorsqu'il atteint le nombre d'années d'ancienneté voulu pour passer à une catégorie supérieure en vertu des dispositions qui précèdent 10.07(4)(a), au crédit d'indemnisation supplémentaire qui est alors prévu.

- (b) L'employé admissible peut, à l'expiration du délai de carence de sept jours prévu au paragraphe 10.07(2) ci-dessus, présenter une demande d'indemnités hebdomadaires de mise à pied à l'autorité compétente comme suit :
- (i) Des indemnités hebdomadaires de mise à pied pour chaque semaine complétée de sept jours civils de mise à pied postérieur au délai de carence de sept jours mentionné au présent paragraphe (b). Ces indemnités, ajoutées aux prestations d'assurance-chômage ou aux revenus de l'extérieur dépassant les gains admissibles aux termes de l'assurance-chômage pour une telle période, sont égales au pourcentage prévu au paragraphe 10.07(4)(a) ci-dessus, du salaire hebdomadaire de base que l'employé touchait au moment de sa mise à pied.
 - (ii) Si l'employé admissible n'a pas droit aux prestations d'assurance-chômage en raison de leur épuisement, de la non-couverture de l'employé par l'assurance ou du délai de carence, il peut recevoir, pour toute semaine complète de sept jours civils de mise à pied postérieure au délai de carence de sept jours mentionné au présent paragraphe (b), des indemnités hebdomadaires de mise à pied qui, ajoutées aux revenus de l'extérieur pour la semaine considérée, sont égales au pourcentage prévu au paragraphe 10.07(4)(a) ci-dessus du salaire hebdomadaire de base que l'employé touchait au moment de sa mise à pied.
 - (iii) Les indemnités hebdomadaires de mise à pied prévues au présent paragraphe (b) cessent d'être versées dès que l'employé admissible a épuisé son crédit d'indemnisation calculé conformément au paragraphe (a) ou qu'il devient admissible à une retraite anticipée en vertu du régime de retraite de la Société, selon la première éventualité.

Pour chaque semaine où il demande des indemnités hebdomadaires de mise à pied en vertu des présentes, il incombe l'employé de déclarer toutes les sommes qu'il a reçues de la Commission de l'emploi et de l'immigration du Canada pour la semaine considérée, ainsi que tous les revenus réalisés durant cette période à l'extérieur de la Compagnie ferroviaire. S'il ne déclare pas tous ses revenus de l'extérieur pour une semaine donnée, cette omission est considérée comme un avis de sa part que ses revenus de l'extérieur pour la semaine vide sont les mêmes que ceux de la semaine précédente.

- (c) Les indemnités hebdomadaires de mise à pied ne sont pas versées pour une partie d'une semaine d'indemnisation, définie au paragraphe 10.07(2), sous réserve des exceptions suivantes :
- (i) **RAPPELS NON VISÉS AU PARAGRAPHE (c)(ii) CI-DESSOUS**
L'employé ayant droit à des indemnités hebdomadaires de mise à pied en vertu du paragraphe 10.07(2), qui retourne au travail pendant une partie de la dernière semaine d'indemnisation et reçoit un salaire de la Société, peut dans ce cas présenter une demande d'indemnités hebdomadaires de mise à pied pour une partie de semaine. Ces indemnités, ajoutés au salaire reçu durant la semaine, aux prestations d'assurance-chômage et aux revenus de l'extérieur dépassant les gains admissibles aux termes de l'assurance-chômage, sont égales au pourcentage prévu au paragraphe 10.07(4)(a) du salaire hebdomadaire de base que l'employé touchait au moment de sa mise à pied.
 - ii) **RAPPEL TEMPORAIRE POUR MOINS DE CINQ TOURS DE SERVICE**
L'employé ayant droit à des indemnités hebdomadaires de mise à pied en vertu du paragraphe 10.07(2) touche le plein montant de ces

indemnités pour toute semaine d'indemnisation au cours de laquelle il aura été en service pendant moins de cinq tours de service.

- (5) Aux fins d'application de cette disposition, le «salaire hebdomadaire de base» se définit comme suit :
- (a) À partir du 18 août 1997, tout employé ayant droit au maintien du taux compensatoire de base des équipes réduites au CdT ou au régime de prestation complémentaire d'assurance-chômage pour lequel un SHB a déjà été calculé conserve ce SHB tel qu'établi.
 - (b) Pour tous les autres employés protégés, le salaire hebdomadaire de base correspond à un cinquante-deuxième de ses revenus totaux au cours des vingt-six périodes de paie complètes antérieures au 18 août 1997.
 - (c) Pour l'établissement du salaire hebdomadaire de base en vertu du paragraphe (c) ci-dessus, on soustrait des vingt-six périodes de paie toutes les périodes où l'employé est absent pour sept jours consécutifs ou plus pour blessure réelle, maladie pour laquelle l'employé a droit à des indemnités hebdomadaires de maladie, absence autorisée ou mise à pied, et on retranche des revenus totaux de l'employé les gains qu'il a réalisés durant ces périodes. Le calcul du salaire hebdomadaire de base s'effectue alors en divisant le solde des revenus par le nombre de périodes de paie restantes.
 - (d) Le calcul du SHB pour les employés dont les 26 périodes de paie sont exclues doit prendre en compte le SHB du prochain employé moins ancien dont le SHB a été calculé en incluant les 26 périodes de paie complètes.
- (6) Enregistrement du régime de PCAC
- (a) Les parties reconnaissent souhaiter que les PCAC ne soient versées que temporairement à la suite d'une pénurie de travail (pour des périodes bien définies indiquées dans la présente convention collective). Les employés qui reçoivent des PCAC demeurent des employés de la Société, conservent leurs droits d'ancienneté et sont tenus d'accepter les affectations temporaires ou permanentes conformément à la présente convention collective, sous peine de perdre leur droit aux PCAC.
 - (b) La mise en application de ce régime de prestations complémentaires d'assurance-chômage est soumise à l'approbation de la Commission de l'emploi et de l'immigration du Canada.

Lettre relative au protocole d'appel – employés protégés mis à pied

Le 19 novembre 1992

Monsieur L. O. Schillaci
Président général
Travailleurs unis
des transports
Régions des Prairies et du Pacifique
404, 630-8th Avenue S. W.
Calgary, Alberta
T2P 1G6

Monsieur J. R. Austin
Président général
Travailleurs unis
des transports
Région Atlantique et de l'Est
695 Markham Road, Suite 6
Scarborough, Ontario
M1H 2A5

Messieurs,

La présente a trait à nos discussions concernant l'appel des employés protégés mis en disponibilité pour des postes requis et non requis, et fait référence particulièrement à la question 10.07(12) des Q & R. Ce qui suit représente notre accord quant au protocole d'appel dans de telles circonstances :

Protocole d'accord – employés protégés mis à pied

Q. Est-ce qu'un employé protégé mis à pied peut être appelé pour combler un poste requis ou non requis sur la base d'un parcours individuel ou d'un tour de service?

R. Combler un poste non requis vacant

Les employés protégés mis à pied ne sont pas appelés, sur une base ad hoc, pour les postes non requis de serre-freins à moins qu'ils n'aient indiqué par écrit leur désir de travailler à de tels postes s'ils surviennent dans les limites de leur horaire assigné. Seul le premier employé sur la liste sera appelé. Les employés qui font défaut de répondre à un appel de service pour une vacance à un poste non requis verront leur PCAS réduit d'un montant égal aux revenus perdus et ne sont plus appelés à moins qu'ils ne fassent part de nouveau, par écrit, de leur intérêt pour un tel poste.

Combler un poste requis

Les employés protégés mis à pied sont appelés pour combler des vacances à des postes requis de serre-freins conformément au protocole d'appel suivant :

Protocole d'appel

Dans le cas de pénurie d'employés sur le tableau de service, les employés protégés qui reçoivent ou qui sont admissibles aux paiements PCAS sont requis de combler les vacances ad hoc à des postes requis, moyennant ce qui suit :

1. chaque jour est divisé en deux quarts de travail, 8 h 00 à 20 h 00 (quart de jour) et 20 h 01 à 7 h 59 (quart de soir). La Compagnie, après consultation avec le Syndicat, détermine la proportion d'employés nécessaires pour couvrir ces deux quarts de travail à chacune des gares. Ces groupes ne sont pas nécessairement divisés à part égale;
2. la proportion d'employés assignés à chaque quart de travail peut être changée par la Compagnie, après consultation avec le Syndicat, afin de répondre aux exigences d'exploitation;
3. au moment de la mise à pied, les employés sont assignés, par ordre d'ancienneté, les premiers au quart de 8 h 00 et les autres au quart de 20 h 01, selon le nombre demandé par la Compagnie;

4. au moment de l'appel, les employés mis à pied sont tenus d'être disponibles pour le quart de travail qui leur a été assigné et doivent être prêts à se rapporter dans les délais convenus au niveau local;
5. les employés sur chaque liste travaillent sur la base du tour de roulement, c.à-d. que le premier employé sortant est le premier appelé et que les employés qui complètent un tour de service assumeront un poste à la fin de l'autre liste, selon leur temps en repos; c.-à-d. que le premier employé sortant sur le quart de jour sera placé à la fin de la liste du quart de soir et vice-versa.
6. lorsqu'un employé fait défaut de répondre à un appel pour le quart de travail qui lui est assigné, la PCAS est réduite d'un montant égal aux revenus perdus et son nom est remis sur la liste, conformément à l'alinéa 5 ci-dessus, lorsque l'employé qui a répondu à l'appel de service revient;
7. lorsque le premier employé sortant n'est pas appelé, chaque liste alterne d'un tour par jour, c.-à-d. que le premier employé sortant, s'il n'est pas appelé, est placé à la fin de la liste de suppléance et recommence à remonter sur la liste;
8. l'information courante quant au statut de l'employé sur la liste d'appel, y compris l'information à savoir si oui ou non cet employé a choisi de combler des postes non requis vacants, est fournie de la même manière que pour le tableau de service;
9. nonobstant les dispositions des alinéas 1, 2 et 3 ci-dessus, dans le cas de pénurie de personnel, la Compagnie peut appeler les employés de l'autre quart de travail. Les employés contactés pour un appel de service sont requis de se présenter au travail et le défaut de le faire dans ces circonstances entraîne la réduction des prestations CAS. Cependant, manquer un appel dans un autre quart de travail que celui assigné n'entraîne pas de réduction de la PCAS et l'employé ne perd pas sa place sur la liste d'appel;
10. la liste d'appel est mise à la disposition du Syndicat;
11. si un serre-freins se voit soustrait d'un tour de service, il est rémunéré pour 50 milles et maintient son tour sur la liste.

Si vous êtes d'accord avec les présente, veuillez l'indiquer dans l'espace prévu à cette fin ci-dessous.

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations les meilleures.

F.O. Peters

Directeur des relations industrielles

Je suis d'accord

Je suis d'accord

L.O. Schillaci
Président général

J.R. Austin
Président général

c.c. M. L.H. Olson
Vice-président Travailleurs unis du transport
Site 6, C.P. 4 R.R. no 1
South Edmonton, AB T6H 4N6

c.c. M.G. Mudie
K. Jansens

D.B. Campbell
C.E. Minto

F.J. Green

10.08 (1) DÉMÉNAGEMENT PERMANENT

- a) Si la Compagnie décide qu'il est nécessaire de déplacer en permanence un employé protégé à une gare adjacente à sa gare principale d'affectation afin de combler une vacance ou de déplacer un employé non protégé alors, les détails, y compris le nombre de déménagements prévus, font l'objet d'un affichage. Dans l'application de la présente clause, la Compagnie détermine les secteurs où il y a surplus ou pénurie de personnel et le nombre de déménagements requis.
- b) Les candidatures pour les déménagements permanents affichés sont acceptées de la part d'agents de train/de triage qualifiés et les postes sont accordés par ordre d'ancienneté. Si le nombre de candidatures reçues est insuffisant, l'employé protégé de la gare concernée dont l'ancienneté est postérieure à 1979 sera requis de déménager à la gare adjacente afin de répondre à la demande.
- c) Les candidats choisis et les employés requis de déménager doivent se présenter au travail à leur nouvelle gare dans les huit (8) jours suivant l'avis comme quoi ils ont été choisis ou doivent déménager, sauf arrangements contraires entre les parties.
- d) La candidature à un déménagement permanent de la part d'agents de train/agents de triage assujettis à exercer immédiatement leur droit d'ancienneté ou détenant un poste d'ingénieur de locomotive à la gare où il y a un surplus de personnel ne sera pas acceptée.
- e) La candidature à un déménagement permanent de la part d'agents de train/agents de triage assujettis à exercer immédiatement leur droit d'ancienneté à un poste régulier d'ingénieur de locomotive à la gare où ils doivent déménager ne sera pas acceptée.

Remarque : Aux fins des clauses d) et e) ci-dessus, il est convenu qu'un poste régulier est un poste permanent et non pas un remplacement à une vacance temporaire.

- f) Les employés qui posent leur candidature à un déménagement permanent affiché doivent avoir eu leur point d'attache à la gare où il y a surplus de personnel pendant au moins douze (12) mois. Aux fins de la présente clause, « point d'attache » signifie qu'un employé a non seulement détenu un poste régulier à la gare où il y a surplus de personnel, mais que sa résidence principale était située à une distance raisonnable du lieu normal où il se présentait au travail à la gare où il y a surplus de personnel pendant ladite période de douze (12) mois.
- g) Les candidats choisis ou l'employé qui doit déménager a droit aux avantages prévus au paragraphe 72.15, Section 2 de l'article 72 ou, au lieu de ceux-ci, à une somme forfaitaire de 15 000 \$ s'il quitte un logement loué, ou de 45 000 \$ s'il vend une maison qu'il possédait et occupait à la gare où il y a surplus de personnel, ou s'il achète une maison à l'endroit où il déménage. Pour être admissible au montant forfaitaire de 45 000 \$ afin de pouvoir acheter une maison à la gare où il déménage, l'employé doit avoir été le propriétaire d'une maison, et non locataire, à la gare où il y a surplus de personnel.
- h) Les employés qui déménagent de façon permanente à la gare adjacente à leur gare d'affectation principale en vertu de la clause 10.08 et qui prennent leur retraite ou quittent volontairement cette gare ou le service de la Compagnie dans les trois (3) ans suivant leur déménagement devront rembourser la Compagnie au prorata, sur une base hebdomadaire, le montant brut et toute indemnité de déménagement reçue, le tout calculé à partir de la date où ces indemnités de déménagement permanent ont été reçues.

Quand il reçoit la facture, l'employé doit verser la somme nécessaire au moyen d'un ou de plusieurs chèques certifiés ou mandats postaux établis au nom du Chemin de fer du Canadien Pacifique et envoyés au service de la Trésorerie du Chemin de fer du Canadien Pacifique à Calgary.

L'employé tenu de rembourser une indemnité de déménagement est autorisé à payer la somme due en versements égaux s'étalant sur une période égale au nombre de semaines ayant servi au calcul du montant à rembourser. Par exemple, si un employé doit rembourser l'équivalent de 26 semaines parce qu'il a quitté de son plein gré l'endroit où il avait déménagé 26 semaines avant l'expiration du délai de deux ans, il aura droit à 26 semaines pour rembourser la totalité de la somme due. Il n'aura pas de frais d'intérêt.

- i) L'employé qui déménage de façon définitive à une gare adjacente à sa gare d'affectation principale en vertu de la présente clause 10.08 a droit au maintien de son salaire de base pour tout le temps où il reste affecté à sa nouvelle gare. L'employé a droit au maintien de son salaire de base pourvu qu'il respecte les conditions stipulées à l'article 10. L'application du présent article ne doit donner lieu à aucun changement au salaire de base de l'employé, et ce, à aucune des deux gares concernées.

10.08 (2) DÉMÉNAGEMENT TEMPORAIRE

- a) L'employé dont la date d'ancienneté est ultérieure au 7 mars 1979 et qui occupe un poste non requis peut se voir obliger de se déplacer temporairement vers un poste requis vacant à une gare adjacente à son point d'attache principal.
- b) L'employé dont la date d'ancienneté est ultérieure au 7 mars 1979 qui est ainsi obligé de se déplacer temporairement peut, s'il le préfère, supplanter un employé protégé moins ancien qui détient un poste requis à sa gare principale d'affectation.
- c) Dans un tel cas, l'employé dont la date d'ancienneté est ultérieure au 7 mars 1979 n'est pas admissible au maintien de son salaire de base. Le maintien du salaire de base est alors transféré à tout employé qui est obligé par la suite de se déplacer temporairement.
- d) L'employé dont la date d'ancienneté est ultérieure au 7 mars 1979 qui accepte de se déplacer temporairement a droit au maintien de son salaire de base.
- e) L'employé continue de recevoir son plein salaire de base aussi longtemps qu'il occupe le poste requis vacant à la gare adjacente où il a été obligé de se déplacer. Aux fins d'application de la présente clause, la Compagnie identifie les postes temporaires où les employés sont obligés de se déplacer.
- f) L'employé obligé de se déplacer temporairement peut poser sa candidature à un poste temporaire vacant, selon son ancienneté et les règles de la convention collective, dans la catégorie d'emploi où il est obligés de se déplacer, sous réserve qu'il gagne le salaire le plus élevé à ce poste vacant pour lesquels il a l'ancienneté et les qualifications son salaire de base ne sera pas affecté. S'il choisit de travailler à un poste vacant temporaire qui n'est pas celui avec le salaire le plus élevé, son salaire de base sera calculé comme s'il occupait le poste temporaire vacant avec le salaire le plus élevé.
- g) L'employé obligé de se déplacer temporairement peut postuler tout poste permanent vacant affiché à l'intérieur de son district d'ancienneté. Cependant, s'il est le candidat choisi à un poste permanent à la gare où il est obligé de se déplacer temporairement, il perd tous les avantages associés à un déplacement temporaire forcé prévu au présent article et, dès lors, cette gare est considérée comme sa gare d'affectation.

- h) L'employé déplacé temporairement en vertu des dispositions de la clause 10.08(2) peut être requis de rester à l'installation adjacente à sa gare principale d'affectation pour une durée de 90 jours civils ou jusqu'au prochain affichage général d'affectations, la date la plus éloignée des deux.
- I) L'employé déplacé temporairement en vertu des dispositions de la clause 10.08(2) se voit offrir le transport aller-retour au début et à la fin de l'assignation entre le terminal où il y a pénurie de personnel et son port d'attache, un hébergement adéquat et le transport aller-retour à son lieu de travail, le cas échéant. L'hébergement peut inclure un foyer de la Société si aucun établissement commercial n'est disponible. Advenant qu'un lieu commercial comme un hôtel ou un motel est utilisé, la Société s'assurera que l'employé a accès à des appareils culinaires ou à un restaurant. (L'Annexe B-39 est supprimée et le libellé est incorporé à la Clause 10.08(2).
- j) L'employé libéré du service à la gare adjacente à sa gare principale d'affectation avant l'expiration du délai limite stipulé à la clause 10.08(2)(g) retourne à son poste régulier à sa gare d'affectation.

Les employés sont libérés du service à la gare adjacente selon leur ordre d'ancienneté.

10.09 MISE EN APPLICATION LES EXPLOITATIONS D'ÉQUIPE RÉDUITE AU CDT)

Sauf pour ce qui est au paragraphe 10.05 des présentes article 10, la décision de mettre ou non en application les dispositions du présent article au sein d'une subdivision relève de la Société; si elle choisit de les mettre en vigueur, elle doit signifier un préavis de 30 jours au Syndicat. À partir de la date d'entrée en vigueur des dispositions, les employés de la subdivision visée ont droit aux avantages pécuniaires et autres qui y sont prévus.

10.10 Dans les territoires où l'exploitation à équipe réduite au CdT a été mise en oeuvre conformément au paragraphe 10.09, les règles et pratiques qui entrent en conflit avec les présentes dispositions ne s'appliquent pas.

10.11 Les parties se sont entendues sur des questions et réponses sur l'application de divers paragraphes dans l'article 10 elles constituent l'annexe 1 des présentes.

Lettre relative à la gare d'arrivée des équipes réduites au chef de train

Toronto, le 31 août 1992

Monsieur L. O. Schillaci
Président général
Travailleurs unis
des transports
404, 630-8th Avenue S. W.
Calgary, Alberta
T2P 1G6

Monsieur J. R. Austin
Président général
Travailleurs unis
des transports
695 Markham Road, Suite 6
Scarborough, Ontario
M1H 2A5

Messieurs,

La présente a trait au projet de règlement signé à Montréal le 4 juin 1992 et portant sur l'exploitation marchandises à équipe réduite au CdT et, plus particulièrement, à l'application des alinéas 2 (b)(ii) et 2 (d)(ii).

Vous vous inquiétiez du fait que ces dispositions pouvaient être interprétées de manière à permettre le transfert de wagons entre les triages d'une gare; par conséquent, les termes «garé» ou «ramassé» n'ont pas été inclus respectivement dans les alinéas 2 (b)(ii) et 2 (d)(ii).

Nonobstant l'absence de ces termes, vous étiez d'accord pour que les équipes réduites au CdT continuent de suivre la pratique actuelle qui consiste à ramasser un wagon ou un lot de wagons dans un triage de la gare d'arrivée pendant qu'elles se dirigent vers le triage de destination, à condition que ces wagons restent dans le train, comme c'est maintenant la pratique à Toronto et à Montréal. Un wagon ou un lot de wagons arrivant dans un train direct, à Toronto et à Montréal, pourrait de la même manière être pris en charge par une équipe réduite au CdT du triage d'origine et être garé dans un autre triage à l'intérieur de la gare de départ, au cours du mouvement de départ du train.

Au cours de ces discussions, vous vous êtes engagés à réétudier ces cas individuellement si de nouvelles conditions d'exploitation surgissaient à d'autres lieux de travail et nécessitaient l'accomplissement de tâches similaires.

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

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

(Signature) R. Colosimo
Vice-président
Relations industrielles

Approbation :

(Signature) J.R. Austin
Président général

(Signature) L.O. Schillaci
Président général

c.c. : MM. B. Marcolini
L. Olson

ANNEXE 1 - QUESTIONS ET RÉPONSES RELATIVES À L'ARTICLE 10

PARAGRAPHE 10.02

- 10.02 (Q.1)** Il arrive que des douaniers demandent à des équipes de train de laisser des wagons dans une gare aux fins d'inspection. Cela constitue-t-il un arrêt en cours de route aux termes de l'entente sur l'exploitation à équipe réduite au CdT?
- (R.1)** Ce n'est pas un cas qui tombe sous le coup aux paragraphes 10.02(2)(b) et 10.02(2)(d) de l'article 10; toutefois, l'équipe sera rémunérée conformément au paragraphe 10.02(5) de l'article 10 sur les manoeuvres à la gare de départ ou d'arrivée.
- 10.02 (Q.2)** Lorsqu'on effectue des travaux en cours de route, y a-t-il une limite quant au nombre de wagons qui peuvent être retenus durant le travail?
- (R.2)** Non.
- 10.02 (Q.3)** La Société peut-elle demander à une équipe réduite au CdT de faire un sixième arrêt en cours de route?
- (R.3)** Non.
- 10.02 (Q.4)** Si, en dépit de Q & R 10.02(3), on faisait une telle demande au chef de train et que celui-ci refusait, la Société considérerait-elle que l'équipe refuse de faire son travail?
- (R.4)** Non.
- 10.02 (Q.5)** Lorsqu'un triage comporte plusieurs voies assez longues pour contenir un train en entier, peut-on tout de même me demander de le dédoubler sur deux ou plus de deux voies plus courtes ou de le réunir à partir de celles-ci?
- (R.5)** Oui. Il peut être nécessaire, pour faciliter l'exploitation du triage, de dédoubler un train sur deux ou plus de deux voies ou de le réunir à partir de celles-ci, et ce, même s'il y a dans le triage des voies assez longues pour le contenir en entier.
- 10.02 (Q.6)** Peut-on demander à une équipe réduite au CdT de ramasser des wagons à plus de deux endroits lorsqu'elle conduit une locomotive de la voie d'atelier au train, à la gare de départ?
- (R.6)** L'entente prévoit qu'il n'y a qu'un seul ramassage à la gare de départ qui n'est pas considéré comme un arrêt en cours de route.
- 10.02 (Q.7)** Qu'est-ce qui distingue l'arrêt en gare de départ ou d'arrivée décrit aux paragraphes 10.02(2) et 10.02(4) de l'article 10, de l'arrêt en cours de route défini au paragraphe 10.02(3) de l'article 10?
- (R.7)** Les arrêts faits dans les limites des aiguillages extrêmes de voie principale et des endroits désignés sont considérés comme des arrêts en gare; les autres sont considérés comme des arrêts en cours de route.
- 10.02 (Q.8)** Le fait de transformer un train classique en train Locotrol, et vice-versa, peut-il être considéré comme un arrêt ou encore comme une manoeuvre?
- (R.8)** Non. Comme l'indique à l'article 10, paragraphe 10.02(7) de l'entente sur l'exploitation à équipe réduite au CdT, ce ne sont pas là des activités considérées comme des arrêts ou des manoeuvres: aucune rémunération supplémentaire ne sera donc versée à ce titre.
- 10.02 (Q.9)** Est-ce que la pose ou la dépose d'un SBU seront considérées comme des manoeuvres la gare de départ ou d'arrivée, au titre desquelles l'employé touchera un minimum d'une heure?
- (R.9)** Non.
- 10.02 (Q.10)** Le millage supplémentaire qu'un employé touche pour avoir ramassé ou laissé des wagons ou effectué des manoeuvres entrera-t-il dans le calcul de son millage accumulé?

- (R.10) Non. On ne tiendra pas compte de ces milles dans le calcul du millage d'un employé ni dans l'établissement du tableau de service.
- 10.02 (Q.11) Les sommes versées à une équipe réduite au CdT pour avoir effectué des manoeuvres en cours de route ou du travail autorisé dans une gare entreront-elles dans le calcul du minimum quotidien?
- (R.11) Non. Consulter l'article 12, paragraphe 12.04(4).
- 10.02 (Q.12) Le temps effectivement consacré à des travaux en cours de route, pour lequel une équipe réduite au CdT est rémunérée conformément au paragraphe 10.02(3) de l'article 10, entrera-t-il dans le calcul du temps de service donnant droit à des heures supplémentaires?
- (R.12) Le temps effectivement consacré à des travaux pour lesquels un chef de train est rémunéré en vertu des dispositions du paragraphe 10.02(3) de l'article 10 doit être soustrait du temps de parcours pour le calcul du temps de service donnant droit à des heures supplémentaires.
- 10.02 (Q.13) Si un train transportant un chargement exceptionnel doit placer ce chargement sur une voie d'évitement ou de dépassement pour permettre à un autre train de passer, puis poursuit sa route avec le chargement, peut-on considérer qu'il a fait un arrêt en cours de route au sens de l'entente sur l'exploitation à équipe réduite au CdT?
- (R.13) Non, car il ne s'agit pas d'un arrêt effectué pour laisser un ou plusieurs wagons; aucune rémunération supplémentaire ne sera donc versée.
- 10.02 (Q.14) Cette entente s'applique-t-elle à tous les trains en service de ligne?
- (R.14) Oui, sauf aux trains en service voyageurs, et dans la mesure où ils satisfont aux conditions énoncées au paragraphe 10.02 de l'article 10.

PARAGRAPHE 10.03

- 10.03 (Q.1) Quelles sont les gares d'affectation principales mentionnées dans cet article?
- (R.1) Elles sont énumérées ci-après :

Gares adjacentes des employés protégés dont l'ancienneté remonte à une date postérieure au 7 mars 1979

GARE D'AFFECTION	EXERCER SON ANCIENNETÉ:
Kentville	Saint John
Saint John	Kentville Aroostook
Aroostook	Saint John
Farnham	Montréal
Trois Rivières	Montréal
Montreal	Farnham Trois Rivières
Smiths Falls	Toronto Montréal (Commuter Trains)
Hamilton	Toronto London
London	Hamilton Toronto
Toronto	Smiths Falls Hamilton

	London
Sault Ste. Marie	Chapleau North Bay (Sudbury) Mactier
Mactier	Chapleau North Bay (Sudbury) Sault St. Marie
Chapleau	Schreiber North Bay (Sudbury) Mactier Sault Ste. Marie
Schreiber	Chapleau

REMARQUE : Les gares d'affectation adjacentes englobent toutes les gares éloignées s'y rapportant.

- 10.03 (Q.2)** Lorsque les annonces générales seront préparées en prévision de l'affichage semestriel des affectations, le président de section locale sera-t-il consulté?
- (R.2)** Oui.
- 10.03 (Q.3)** Aux fins d'application du paragraphe 10.03(5) de l'article 10, si je suis le plus ancien des employés contraints de pourvoir un poste requis dans une autre gare et que je choisis le poste que je préfère, considère-t-on que j'ai pourvu librement le poste et que je renonce aux indemnités de déménagement?
- (R.3)** Non. Si l'on applique, le paragraphe 10.03(5) de l'article 10, à votre exemple, vous serez de toute façon contraint de pourvoir un poste dans une autre gare. Vous serez seulement libre de choisir le poste que vous désirez occuper. Comme vous devrez déménager, vous aurez droit aux indemnités de déménagement.
- 10.03 (Q.4)** Je travaille à la gare A et suis contraint de pourvoir un poste requis à la gare B située juste à l'est de la gare A. Puis-je par la suite être contraint d'aller travailler à la gare C, située à l'est de la gare B, et me retrouver ainsi à deux gares de ma gare d'affectation d'origine?
- (R.4)** Cette situation, quoique peu probable, demeure possible. Cependant, tant que vous conservez un poste requis à la gare B, vous ne pouvez être contraint de quitter cette gare en vertu de l'entente sur l'exploitation à l'équipe réduite au CdT. En revanche, si vous deviez perdre votre poste requis (parce qu'il est aboli), vous pourriez alors être contraint de pourvoir un poste requis la gare C au lieu d'être autorisé à occuper un poste non requis à la gare A ou à la gare B.
- 10.03 (Q.5)** Le paragraphe alinéa 10.03(3)(iv)(v) de l'article 10, qu'entend-t-on par l'expression «employé non protégé le plus ancien qui n'occupe pas de poste requis»?
- (R.5)** Comme un employé non protégé ne peut occuper un poste non requis, il est, dans les faits, mis à pied.
- 10.03 (Q5a)** Que signifie à l'article 10, paragraphe 10.03(3)(vi)(vii) la référence à « employé non protégé ne détenant aucun poste vital »?
- (A.5a)** Puisque un employé non protégé n'a pas le droit de détenir un poste non-vital, l'individu en question est en fait un employé mise à pied
- 10.03 (Q.6)** Lorsqu'un poste devient vacant à une gare d'affectation adjacente et que l'on met en application la disposition forçant l'employé protégé le moins ancien n'occupant pas de poste requis à le combler, ce dernier peut-il choisir de supplanter un employé protégé moins ancien occupant un poste requis à sa gare d'affectation au lieu de pourvoir le poste en question?

- (A.6) Oui. Cependant, l'employé qui fait ce choix ne sera pas admissible au maintien du salaire de base. Le maintien du salaire de base sera transféré à l'employé forcé de se déplacer.
- 10.03 (Q.7)** Une fois que son territoire d'ancienneté passe sous le régime d'exploitation à équipe réduite au CdT, un employé protégé peut-il pourvoir un poste non requis de premier serre-frein ou est-il automatiquement placé en situation de mise à pied?
- (A.7) Un employé protégé a le droit de combler un poste non requis vacant, et ne peut, au lieu de le pourvoir, choisir de se placer en situation de mise à pied et de toucher des prestations complémentaires d'assurance-chômage (PCAC).
- 10.03 (Q.8)** Les anciens droits de priorité, soit ceux négociés lors de l'intégration des agents de train de TH&B (Montrose), l'emportent-ils?
- (R.8) La seule modification aux règles d'ancienneté qu'apporte cet article est l'obligation, pour un employé protégé qui occupe un poste non requis, de combler plutôt un poste requis à sa gare, sous réserve des dispositions de l'article 10.
- 10.03 (Q.9)** Des agents de train peuvent-ils être forcés de se déplacer d'une gare à l'autre pour occuper des postes en raison de l'exploitation à équipe réduite au CdT?
- (R.9) Les employés protégés dont le point de départ de l'ancienneté est postérieur au 7 mars 1979 et qui n'occupent pas un poste requis peuvent se voir forcés d'occuper un poste requis à une gare adjacente. De même, lorsqu'un poste requis une gare d'affectation du district d'ancienneté principal n'est pas pourvu par un employé protégé selon la procédure prévue au paragraphe 10.03(3)(iv),(v),(vi),(vii), de l'article 10, les agents de train non protégés peuvent être forcés de l'occuper, peu importe la gare.
- 10.03 (Q.10)** Un employé protégé peut-il être forcé de quitter une gare d'affectation où l'exploitation à équipe réduite au CdT n'a pas encore été mise en oeuvre pour occuper un poste requis à une gare d'affectation adjacente?
- (R.10) Non, évidemment, parce qu'il se trouve alors à occuper un poste requis
- 10.03 (Q.11)** Pendant combien de temps un employé peut-il être forcé d'occuper un poste vacant temporaire à une gare d'affectation adjacente avant que celui-ci ne devienne un poste permanent pour lequel l'employé peut déménager?
- (R.11) Quand la vacance est le résultat de l'affectation d'un agent de train ou d'un agent de triage au poste de mécanicien de locomotive, elle est considérée comme temporaire conformément aux dispositions de la convention collective. Dans tous les autres cas, la vacance sera considérée comme permanente lorsqu'elle dure jusqu'à la date d'entrée en vigueur de la prochaine annonce générale des affectations ou après 90 jours civils, selon la dernière éventualité.
- 10.03 (Q.12)** Le rappel au travail des employés dont le point de départ de l'ancienneté est postérieur au 18 juin 1990 se fera-t-il en fonction de la liste d'ancienneté principale ou du territoire géographique? Conserveront-ils leurs droits d'ancienneté? Sinon, à quel taux de salaire auront-ils droit?
- (R.12) Le point de départ de leur ancienneté ne sera pas modifié, et ils seront rappelés au travail de la même manière qu'à présent, et conformément aux dispositions au paragraphe 10.03(3)(iv),(v),(vi),(vii,) de l'article 10 lorsque des postes requis doivent être pourvus par des employés non protégés. Aux fins de progression du salaire, leurs années de service cumulatif rémunéré seront maintenues et continueront de s'accumuler.
- 10.03 (Q.13)** Un employé dont l'ancienneté remonte à une date antérieure au 7 mars 1979 doit-il remplir les conditions énoncées au paragraphe 9.01(6)(a) de l'article 9 avant de pouvoir exercer son droit d'occuper une poste non requis?
- (R.13) Oui, mais uniquement quand il s'agit de combler un poste non requis de deuxième serre-frein. Cependant, aux termes de l'article 10, un employé protégé dont l'ancienneté

remonte à une date antérieure au 7 mars 1979 ne peut être forcé de pourvoir un poste requis à une autre gare d'affectation principale ou à une gare éloignée de celle-ci. à une gare éloignée de sa gare actuelle ou à des endroits où un train de travaux est immobilisé en cours de route, mais est tenu d'occuper n'importe quel poste requis à sa propre gare au lieu d'occuper un poste non requis.

- 10.03 (Q.14)** Lorsqu'un employé est contraint d'occuper un poste requis dans une gare d'affectation adjacente, a-t-il toujours l'option de revenir à sa gare d'affectation d'origine s'il peut y occuper un poste permanent de mécanicien de locomotive?
- (R.14)** Oui, dans la mesure où il se conforme aux dispositions de la convention collective de la FML.
- 10.03 (Q.15)** Lorsqu'un agent de train joint une équipe de façon ponctuelle pour des manoeuvres en cours de route, le chef de train a-t-il droit à la rémunération et aux avantages prévus par l'entente sur l'exploitation équipe réduite au CdT?
- (R.15)** Consulter l'article 1, paragraphe 1.24(18).
- 10.03 (Q.16)** Une fois qu'un territoire d'ancienneté sera entièrement passé l'exploitation à équipe réduite au CdT, un employé titulaire d'un poste requis à une gare donnée pourra-t-il exercer ses droits d'ancienneté à l'égard d'un poste requis à une autre gare?
- (R.16)** Oui. Toutefois, si cela avait pour conséquence de créer une vacance à un poste requis à la première gare et qu'il n'y avait pas d'employé protégé pour la combler, un employé protégé d'une gare adjacente pourrait être appelé à pourvoir le poste.
- 10.03 (Q.17)** Un employé peut-il quitter un poste requis à une gare pour occuper un poste non requis une autre?
- (R.17)** Non. Un employé peut se déplacer seulement d'un poste requis à un poste requis.
- 10.03 (Q.18)** Un employé protégé peut-il demeurer en situation de mise à pied lorsqu'un ou plusieurs postes requis vacants à une autre gare du district d'ancienneté principal ne sont pas comblés par des employés protégés?
- (R.18)** Lorsqu'il n'y a pas d'employé protégé en situation de mise à pied ou occupant un poste non requis à la gare où il y a vacance - permanente ou d'une durée connue - à un poste requis, le poste sera comblé par l'employé protégé le moins ancien dont le point de départ de l'ancienneté est postérieur à 1979 et qui se trouve en situation de mise à pied ou qui occupe un poste non requis à l'une ou l'autre des gares d'affectation adjacentes.
- 10.03 (Q.19)** Si je suis le chef de vain le plus ancien une gare où l'exploitation à équipe réduite au CdT a été mise en oeuvre, puis-je y rester pour occuper un poste de serre-frein?
- (R.19)** En vertu des dispositions sur l'ancienneté de la convention collective, vous pouvez occuper un poste de serre-frein requis ou poser votre candidature à un poste de serre-frein non requis condition que tous les autres postes requis soient occupés par des employés protégés. Si le point de départ de votre ancienneté est postérieur au 7 mars 1979, vous pourriez être force d'occuper un poste requis dans une gare adjacente, à moins que vous ne choisissiez alors d'exercer vos droits d'ancienneté pour occuper un poste de serre-frein requis à votre gare.
- 10.03 (Q.20)** Un employé protégé peut-il être forcé d'occuper un poste non requis dans une gare d'affectation adjacente?
- (R.20)** Non.
- 10.03 (Q.21)** Agent de train protégé dont le point de départ de l'ancienneté est postérieur au 7 mars 1979, je suis également qualifié comme mécanicien de locomotive. Peut-on, après que j'ai été contraint d'occuper un poste requis d'agent de train ou d'agent de triage une gare adjacente, me demander de combler un poste de mécanicien de locomotive à cette gare?
- (R.21)** Oui, pourvu que vous ayez de l'ancienneté comme mécanicien à cette gare.

- 10.03 (Q.22)** Pourrait-il arriver qu'un agent de train qualifié comme mécanicien de locomotive soit contraint de combler un poste à une autre gare en vertu des dispositions de la convention collective de la FML et perde ainsi ses droits aux avantages prévus par l'entente conclue avec les TUT sur l'exploitation à équipe réduite au CdT?
- (R.22)** Un agent de train qualifié comme mécanicien de locomotive devra occuper le poste de mécanicien dans les cas prévus par les règles actuelles. Lorsqu'il occupera un poste de mécanicien, il sera régi par la convention collective de la FML, et non par l'entente sur l'exploitation équipe réduite au CdT intervenue entre CP Rail et les TUT.
- 10.03 (Q.23)** Les services de pool distincts pour les chefs de train et les serre-freins sont-ils nécessaires pour l'exploitation à équipe réduite au CdT?
- (R.23)** Oui. Là où ces services n'existent pas déjà, des dispositions seront prises pour les constituer.
- 10.03 (Q.24)** Est-ce que l'employé obligé de retirer son nom du tableau des congés autorisés afin d'occuper un poste requis a droit au maintien du salaire de base d'une équipe réduite au CdT?
- (R.24)** Oui, un employé obligé de se déplacer d'un poste non requis à un poste requis a droit au maintien du salaire de base selon l'accord des équipes réduites au CdT.
- 10.03 (Q.25)** Si on exerce nos droits d'ancienneté d'un poste non requis à un poste requis est-ce que cela entraîne le droit au maintien du salaire de base?
- (R.25)** En temps normal, un employé inscrit au tableau des congés autorisés qui pose sa candidature à un poste requis n'a pas droit au maintien de son salaire de base. Si, toutefois, une vacance à un poste requis existe, laquelle doit être comblée à partir du tableau des congés autorisés, un employé qui accepte le poste requis à partir du tableau de congés autorisés, soit à la suite d'un affichage ou parce qu'il y est obligé, a droit au maintien de son salaire de base.
- 10.03 (Q.26)** Comment est déterminé le maintien des salaires de base?
- (R.26)** Lorsqu'un maintien de salaire de base est déterminé, les différentes situations quant aux postes vacants sont prises en compte. La convention collective des CFTC (T) telle qu'elle s'applique aux candidatures à des postes vacants ou à la nomination à un poste vacant continue de s'appliquer.

Les situations relatives à des postes vacants sont :

- (1) une vacance temporaire d'une durée de six jours ou moins en service de ligne ou de moins de cinq jours en service de triage;
- (2) une vacance temporaire d'une durée de plus de six jours en service de ligne ou de plus de cinq jours en service de triage;
- (3) une vacance permanente.

Les deux scénarios sont :

- A. dans les lieux où il y a seulement un tableau d'employés en congé autorisé;
- B. dans les lieux où il y a un tableau des congés autorisés et que des employés reçoivent des prestations complémentaires d'assurance-chômage (PCAC)

Situation 1A :

Une vacance temporaire (ponctuelle) d'une durée de six ou cinq jours ou moins où il existe un tableau des congés autorisé seulement

Ces vacances sont comblées de la manière prévue à la Q&R.2 ci-dessus. Aucun maintien du salaire de base ne s'applique.

Situation 1B :

Les vacances temporaires (ponctuelles) d'une durée de six ou cinq jours ou moins lorsqu'il existe un tableau des congés autorisés et que des employés reçoivent des PCAC.

(même que 1A)

Situation 2A :

Une vacance temporaire reconnue pour être d'une durée de cinq ou six jours ou plus où il existe un tableau des congés autorisés seulement :

Toute personne inscrite au tableau des congés autorisés peut poser sa candidature à un poste et celui-ci sera accordé selon l'ordre d'ancienneté. Si aucune candidature n'est reçue, l'employé moins ancien du tableau des congés autorisés sera obligé de prendre la vacance temporaire. Dans l'un ou l'autre cas, le maintien du salaire de base d'une équipe réduite au CdT s'applique, compte tenu qu'une personne à un poste non requis doit combler un poste requis.

Situation 2B :

Une vacance temporaire d'une durée de cinq ou six jours ou plus où il existe un tableau des congés autorisés et des employés qui reçoivent des PCAC :

Encore une fois, toute personne inscrite au tableau des congés autorisés peut poser sa candidature à un poste et celui-ci sera accordé selon l'ancienneté. Si aucune candidature n'est reçue, la personne comptant le plus d'ancienneté qui reçoit des PCAC sera nommée audit poste. Aucun maintien du salaire de base ne s'applique.

Situation 3A :

Une vacance permanente existe et il n'y a qu'un tableau de congés autorisés :

Toute personne inscrite au tableau des congés autorisés peut poser sa candidature à un poste et celui-ci est accordé selon l'ancienneté. Si aucune candidature n'est reçue, l'employé moins ancien du tableau des congés autorisés sera obligé de prendre la vacance permanente. Dans l'un ou l'autre cas, le maintien du salaire de base d'une équipe réduite au CdT s'applique, compte tenu qu'une personne à un poste non requis doit combler un poste requis.

Situation 3B :

Même qu'au point 2, mais il y a un tableau des congés autorisés et des employés qui reçoivent des PCAC.

Encore une fois, toute personne inscrite au tableau des congés autorisés peut poser sa candidature à un poste et celui-ci sera accordé selon l'ancienneté. Si aucune candidature n'est reçue, la personne comptant le plus d'ancienneté qui reçoit des PCAC sera nommée au poste vacant. Aucun maintien du salaire de base ne s'applique.

PARAGRAPHE 10.04

- 10.04 (Q.1)** Je suis serre-frein dans un train où ce poste est requis pour des raisons d'exploitation. Lors d'un parcours, un deuxième serre-frein se joint à l'équipe simplement parce que son ancienneté en vertu de l'article 9 lui permet de faire partie de l'équipe, et non parce qu'un deuxième serre-frein est requis. Ai-je droit à l'augmentation de 5% ?
- (R.1)** Oui. Le deuxième serre-frein n'y est toutefois pas admissible parce que son poste n'est pas requis pour ce parcours.
- 10.04 (Q.2)** Les agents de train occupant des postes requis à bord de locomotives manoeuvres-ligne seront-ils rémunérés au taux de salaire des serre-freins requis ?
- (R.2)** Oui.

PARAGRAPHE 10.05

- 10.05 (Q.1)** En ce qui a trait aux possibilités attrition, à qui l'occasion de mettre fin à son emploi sera-t-elle d'abord offerte ?
- (R.1)** Les employés régis par la convention collective des CFTC (TUT) se verront offrir en premier une indemnité de cessation d'emploi, des prestations de raccordement ou une retraite anticipée.
- 10.05 (Q.2)** Je suis en congé de maladie lorsqu'on affiche les premières possibilités d'attrition; puis-je tout de même demander à m'en prévaloir ?
- (R.2)** Oui. Nous demanderons aux employés absents pendant la période d'affichage s'ils désirent demander à se prévaloir de l'une des possibilités.

- 10.05 (Q.3)** Si je décide de ne pas présenter de demande au moment de l'affichage des premières possibilités d'attrition, puis-je ultérieurement demander à me prévaloir d'une autre possibilité?
- (R.3)** Après l'affichage des premières possibilités attrition, un employé protégé admissible peut demander n'importe quand à se prévaloir d'une autre possibilité.
- 10.05 (Q.4)** Est-il possible pour un agent de train protégé en absence autorisée de remettre sa démission pendant son absence et de toucher l'indemnité de cessation d'emploi prévue, ou faut-il absolument qu'il soit en service actif!
- (R.4)** Ces cas seront étudiés individuellement, une fois que l'exploitation à équipe réduite au CdT aura été mise en oeuvre.
- 10.05 (Q.5)** Un employé protégé en situation de mise à pied et recevant des PCAC peut-il donner sa démission et toucher l'indemnité de cessation d'emploi prévue au paragraphe 10.05 de l'article 10 de l'entente sur l'exploitation à équipe réduite au CdT?
- (A.5)** Oui.
- 10.05 (Q.6)** Les employés non protégés peuvent-ils faire retenir l'indemnité de cessation d'emploi de 13 000 \$ pendant un an, soit jusqu'à l'épuisement des prestations d'assurance-chômage?
- (A.6)** Non. L'indemnité leur sera versée immédiatement après la ratification de l'entente. De toute façon, même si le versement en était différent, l'indemnité serait considérée par la CEIC comme un paiement effectué durant la période de prestations en cours; en effet, le relevé d'emploi que la Société remet à la CEIC doit indiquer le montant de toutes les indemnités versées.
- 10.05 (Q.7) Les forfaits de départ seront-ils offerts simultanément aux ingénieurs de locomotive et aux chefs de train avec la préférence donnée aux chefs de train?**
- (A.7) En prenant pour acquis qu'une disposition parallèle est incluse dans la convention des CFTC-IL, les forfaits peuvent être offerts simultanément mais, comme vous dites, la convention des chefs de train exige que la préférence soit donnée aux agents de train.**
- 10.05 (Q.8)** Les primes de retraite anticipée et les possibilités d'attrition seront-elles octroyées par territoire d'ancienneté ou par gare d'affectation?
- (R.8)** Les possibilités d'attrition seront offertes par gare d'affectation. Les primes de retraite seront accordées selon la capacité de la Société de mettre en oeuvre l'exploitation à équipe réduite au CdT ou d'accélérer le processus d'attrition des employés protégés sans avoir à faire de l'embauche.
- 10.05 (Q.9)** Attendra-t-on d'avoir épuisé toutes les possibilités de retraites anticipées avant de commencer à accepter les démissions?
- (R.9)** La Société préférerait évidemment que l'attrition se fasse par retraites anticipées et raccords, mais il est à prévoir qu'à certains endroits, toutes les options seront utilisées, du moins au début.
- 10.05 (Q.10)** Lorsqu'un employé embauché après le 18 juin 1990 se voit accorder un nouveau point de départ de l'ancienneté par suite d'un rappel au travail, est-il tenu de se qualifier comme mécanicien de locomotive?
- (R.10)** Le point de départ de l'ancienneté d'un tel employé n'est pas modifié si celui-ci demande par écrit à rester au service de la Société. Ce n'est donc que les employés embauchés après le 4 juin 1992 qui doivent se qualifier comme mécaniciens.
- 10.05 (Q.11)** Après que l'exploitation à équipe réduite au CdT a été mise en oeuvre dans un territoire d'ancienneté et qu'un employé a été contraint d'occuper un poste à une gare d'affectation

adjacente parce qu'il était le moins ancien, cet employé peut-il opter pour une prime de retraite?

- (R.11)** Si cela ne crée pas de vacance à un poste requis, la prime de retraite peut lui être accordée. L'employé doit toutefois satisfaire à toutes les conditions énoncées au paragraphe 10.05 de l'article 10 de l'entente sur l'exploitation à équipe réduite au CdT.
- 10.05 (Q.12)** Lorsqu'un employé prend une retraite anticipée en vertu de la section A au paragraphe 10.05 et choisit de recevoir la prime de retraite sous forme de montant forfaitaire, peut-il tout de même continuer de participer au régime d'assurance-vie collective et au régime d'assurance-maladie complémentaire et de soins de la vue jusqu'à l'âge de 65 ans et bénéficier à ce moment-là d'une assurance-vie libérée?
- (R.12)** Oui. Qu'il choisisse la prime mensuelle ou la somme forfaitaire, l'employé qui opte pour la retraite anticipée a droit aux avantages prévus de la section A(b) au paragraphe 10.05 de l'article 10.
- 10.05 (Q.13)** Les employés non protégés seront-ils mis à pied immédiatement après la ratification de l'entente?
- (R.13)** On fermera le dossier des employés de surplus dont le point départ de l'ancienneté est postérieur au 18 juin 1990, à moins qu'ils ne demandent par écrit à rester au service de la Société. Les mises à pied seront fonction des niveaux d'effectifs requis.
- 10.05 (Q.14)** Si je réclame l'indemnité de cessation d'emploi de 85 000 \$, à partir de quand puis-je commencer à toucher des prestations d'assurance-chômage?
- (R.14)** En vertu du règlement de la CEIC, une telle indemnité est considérée comme un revenu aux fins de la détermination de l'admissibilité aux prestations d'assurance-chômage.
- 10.05 (Q.15)** Si j'ai 64 ans, puis-je réclamer l'indemnité de cessation d'emploi de 85 000 \$?
- (R.15)** Comme l'indique la remarque relative aux sections A, B et C au paragraphe 10.05(5) de l'article 10, aucun employé se prévalant des dispositions sur la prime de retraite, les prestations de raccordement ou l'indemnité de cessation d'emploi ne peut toucher une somme supérieure à la rémunération qu'il aurait reçue s'il était demeuré en service jusqu'à ce qu'il atteigne l'âge normal de la retraite prévu par le régime de retraite du Chemin de Fer Canadien Pacifique.
- 10.05 (Q.16)** Si je demande une indemnité de cessation d'emploi, puis-je obtenir de nouveau un poste à la Société?
- (R.16)** Oui, si la Société a ultérieurement besoin de personnel supplémentaire, vous pouvez être embauché en qualité de nouvel employé.
- 10.05 (Q.17)** Je suis un employé non protégé : puis-je conserver mon rang sur la liste d'ancienneté des chefs de triage?
- (R.17)** Tout employé qui demande par écrit à rester au service de la Société conservera son rang d'ancienneté sur toutes les listes ou son nom figure déjà, y compris celle des chefs de triage.
- 10.05 (Q.18)** Les possibilités d'attrition seront-elles présidents?
- (R.18)** Oui.
- 10.05 (Q.19)** À quel moment l'employé qui obtient une indemnité de cessation d'emploi doit-il quitter le service actif?
- (R.19)** À compter de la date où on l'informe que sa demande a été acceptée, comme l'indique au paragraphe 10.05(4) de l'article 10. L'indemnité de cessation d'emploi devrait ensuite lui être versée dans les 14 jours suivant la date de la démission, condition que tous les imprimés nécessaires aient été remplis.

- 10.05 (Q.20)** Un employé touche l'indemnité de 13 000 \$ et demande que la relation employeur-employé soit maintenue. Que fait-on de ses cotisations à la caisse de retraite?
- (R.20)** Elles ne lui sont pas remboursées, car il a maintenu la relation d'emploi et continue d'accumuler des services validables.
- 10.05 (Q.21)** L'employé qui a opté pour des prestations de raccordement conserve-t-il le droit d'accumuler des jours de congé annuel?
- (R.21)** Non. Quand un employé touche des prestations de raccordement, il est entendu qu'il n'est plus en service actif. Les avantages auxquels il a encore droit sont ceux qui sont prévus par l'entente sur l'exploitation à équipe réduite au CdT, soit les régimes d'assurance-maladie complémentaire et de soins de la vue, d'assurance-vie collective et de soins dentaires. Il continue de cotiser à la caisse de retraite et d'accumuler des services validables.
- 10.05 (Q.22)** Puis-je me faire payer l'indemnité de cessation d'emploi en moins de trois versements?
- (R.22)** Sauf pour ce qui est de l'indemnité de 13 000 \$, les indemnités de cessation d'emploi peuvent être payées en un, deux ou trois versements. Toutefois, si vous faites reporter le premier versement à l'année civile suivante, l'indemnité ne peut alors être payée qu'en un ou deux versements.
- 10.05 (Q.23)** Si une indemnité d'assurance-salaire m'est versée par un organisme d'indemnisation des accidents du travail ou que je m'absente en raison d'une maladie ou d'une blessure qui n'est pas reliée au travail, puis-je prétendre à une indemnité de cessation d'emploi?
- (R.23)** Le bien-fondé de la demande sera étudié dans chaque cas. Il est toutefois entendu que seules les possibilités de cessation d'emploi permettant la mise en oeuvre intégrale de l'exploitation à équipe réduite au CdT seront accordées.
- 10.05 (Q.24)** Si je choisis de me prévaloir d'une possibilité de cessation d'emploi et décide de transférer les cotisations que j'ai versées à la caisse de retraite à partir du 1er janvier 1987 à un autre régime ou à un REER autogéré, par exemple, ai-je droit aux cotisations correspondantes versées par la Société? Quel sera le montant du remboursement des cotisations versées avant le 1er janvier 1987?
- (R.24)** Le montant du remboursement des cotisations en cas de cessation d'emploi est fonction de l'âge, du nombre d'années de service et de la période durant laquelle elles ont été versées. De façon générale, les règles sont les suivantes :
- Cotisations versées avant le 1er janvier 1987 - Si, au moment de la cessation d'emploi, l'employé compte dix années de service et à au moins 45 ans, ou encore qu'il compte 15 années de service, peu importe son âge, sa pension lui est acquise, et il n'a pas droit à un remboursement des cotisations. Sinon, ses cotisations lui seront remboursées, et il pourra les verser à un REER.
- Cotisations versées le 1er janvier 1987 ou après - Si l'employé compte moins de deux années de service au moment de la cessation d'emploi, il a droit au remboursement des cotisations versées et de l'intérêt qui s'y rapporte; il a alors le choix de verser ou non ce remboursement à un REER. Si l'employé compte plus de deux années de service accumulées après le 1er janvier 1987, il est tenu de transférer le remboursement à un REER.
- Cet employé a aussi une autre option, mais il faut étudier chaque cas pour déterminer si elle est avantageuse.
- 10.05 (Q.25)** Les indemnités de cessation d'emploi sont-elles considérées comme des primes de retraite pouvant être versées à un REER?
- (R.25)** Les indemnités de cessation d'emploi peuvent être transférées à un REER, jusqu'à concurrence d'un maximum établi en fonction des règles fiscales de Revenu Canada.

- 10.05 (Q.26)** Un chef de triage peut-il prétendre aux avantages prévus au paragraphe 10.05 de l'article 10 de l'entente sur l'exploitation à équipe réduite au CdT?
- (R.26)** Oui, dans la mesure où les conditions suivantes sont remplies : 1) l'employé est un ancien agent de train ou agent de triage; 2) en quittant le service de la Société, il facilite la mise en oeuvre de l'exploitation à équipe réduite au CdT au paragraphe 10.05 de l'article 10. En outre, on évaluera séparément chacun des cas.
- 10.05 (Q.27)** Combien de temps l'employé a-t-il pour donner sa démission s'il souhaite toucher la prime de 15 000 \$ prévue aux paragraphes (b) et (c) de la section C au paragraphe 10.05 de l'article 10.
- (R.27)** Il doit donner sa démission dans les 60 jours suivant la date à laquelle le premier bulletin faisant état des possibilités d'attrition est affiché à la gare.

Exemple :

L'avis d'exploitation à équipe réduite au CdT en vigueur le 10 août 1992.

Le bulletin est affiché à la gare le 1^{er} septembre 1992.

Le bulletin est en vigueur jusqu'au 1^{er} octobre 1992.

Dans un tel cas, l'employé doit remettre sa démission au plus tard le 30 octobre 1992 s'il veut être admissible au montant supplémentaire de 15 000 \$.

PARAGRAPHE 10.06

- 10.06 (Q.1)** Je crois comprendre que si je ne suis pas disponible à un moment quelconque pendant la période de maintien du salaire de base, mon salaire compensatoire peut être réduit. On considère que je ne suis pas disponible lorsque je m'inscris en repos pour plus de 10 h à ma gare d'affectation. Cette règle m'interdit-elle de prendre les 24 h de repos prévues par la convention collective?
- (R.1)** Non. Toutefois, si vous manquez un parcours, votre salaire compensatoire sera réduit, car, en vertu de l'entente sur l'exploitation à équipe réduite au CdT, on considérera que vous n'étiez pas disponible.
- 10.06 (Q.2)** Je suis affecté à une gare et bénéficie du maintien du salaire de base. Puis-je être contraint d'aller travailler dans un lieu éloigné se rapportant à cette gare?
- (R.2)** Si vous bénéficiez du maintien du salaire de base, c'est que vous avez été tenu de pourvoir un poste requis. Vous ne pouvez par la suite être contraint de supplanter un employé à un lieu éloigné. Cependant, si le poste à ce lieu éloigné devient vacant ou que vous n'y posez pas votre candidature lors de l'annonce générale des affectations, votre salaire compensatoire sera réduit en conséquence si le salaire du poste à ce lieu éloigné est supérieur à celui du poste que vous occupiez.
- 10.06 (Q.3)** Y a-t-il des cas où un employé peut ne pas être tenu d'aller travailler à un lieu éloigné?
- (R.3)** Non. Toutefois, si le Syndicat juge, dans des circonstances exceptionnelles, qu'un employé ne devrait pas être tenu d'aller travailler dans un lieu éloigné pour continuer de bénéficier du maintien de son salaire de base ou pour pourvoir un poste requis, il peut en discuter avec la Société.
- 10.06 (Q.4)** Aux fins d'application des dispositions sur le maintien du salaire de base, lorsqu'un agent de train s'inscrit en repos pour plus de 10 h (c.-à-d. 12 h) et qu'il ne perd pas un parcours ni de salaire, son salaire compensatoire est-il réduit?
- (R.4)** Non. Le salaire compensatoire prévu par ces dispositions n'est réduit que si l'employé manque un tour de service parce qu'il s'est prévalu de son droit de s'inscrire en repos pour une telle période.

- 10.06 (Q.5)** Si un employé est absent pour moins de sept jours consécutifs pour blessure ou maladie, ses indemnités hebdomadaires ou pour accident du travail entreront-elles dans le calcul de son salaire hebdomadaire de base?
- (R.5)** Non. Consulter le paragraphe 10.06(4) de l'article 10. En vertu au paragraphe 10.07(5), seuls les revenus tirés d'un emploi sont admissibles pour le calcul du salaire hebdomadaire de base.
- 10.06 (Q.6)** Aux termes du paragraphe 10.07 de l'article 10 (maintien du salaire de base), l'employé qui bénéficie d'un salaire compensatoire doit occuper le poste le mieux rémunéré pour lequel il possède l'ancienneté. Qui indiquera aux employés quels sont les postes les mieux rémunérés?
- Les employés contraints d'occuper de tels postes pourront-ils supplanter un employé ayant déjà été délogé d'un poste mieux rémunéré?
- (R.6)** La Société fera connaître aux employés les postes les mieux rémunérés à la gare d'affectation.
- Si plusieurs employés protégés sont contraints de pourvoir des postes requis, ils devront choisir, à même les vacances, les postes les mieux rémunérés auxquels leur ancienneté leur donne droit. Par la suite, ils devront exercer leurs droits d'ancienneté à l'égard de toutes les vacances permanentes ou des vacances temporaires de 90 jours ou plus à des postes mieux rémunérés. Dans un cas comme dans l'autre, s'ils n'exercent pas leurs droits d'ancienneté, ils seront considérés comme titulaires de ces postes mieux rémunérés pour le calcul de leur salaire compensatoire.
- 10.06 (Q.7)** Un employé a droit à un salaire compensatoire parce qu'il tombe sous le coup de l'accord spécial de VIA. Comment cela influe-t-il sur le maintien de son salaire de base ou sur ses PCAC aux termes de l'entente sur l'exploitation à équipe réduite au CdT?
- (R.7)** Si le salaire du poste que l'employé est contraint d'accepter est inférieur au salaire compensatoire prévu par l'accord de VIA, ce dernier continue d'être versé. Aux fins de calcul du salaire hebdomadaire de base pour l'application des dispositions sur le maintien du salaire de base et les PCAC, on tient compte du salaire que l'employé a touché au cours des 26 périodes de paie précédentes, y compris, s'il y a lieu, les versements compensatoires. Consulter les paragraphes 10.06(4) et 10.07(5) de l'article 10.

PARAGRAPHE 10.07

- 10.07 (Q.1)** Si je suis en mesure d'occuper un poste, ai-je droit aux prestations complémentaires d'assurance-chômage?
- (R.1)** Non. Si, parce que vous avez pu trouver du travail, vous n'avez exercé tous vos droits d'ancienneté en vertu du régime de PCAC prévu dans le projet de règlement sur l'exploitation à équipe réduite au CdT, vous n'avez pas droit aux prestations complémentaires.
- 10.07 (Q.2)** Supposons que je suis en situation de mise à pied et que je compte neuf année d'ancienneté : j'ai donc droit à des PCAC pendant 260 semaines. Un an plus tard, je suis toujours en situation de mise à pied, mais compte dix ans d'ancienneté. Ma période d'indemnisation se trouve-t-elle prolongée?
- (R.2)** Oui. Bien que vous soyez toujours en situation de mise à pied, vous êtes passé à une nouvelle catégorie en vertu du régime de PCAC. Dans cet exemple, votre période d'indemnisation serait prolongée de 156 semaines (416 semaines moins 260 semaines).

- 10.07 (Q.3)** Alors que je suis en situation de mise à pied, je trouve du travail à l'extérieur de la Société; je cesse donc de recevoir des PCAC pour la durée de ce nouvel emploi. Mon crédit d'indemnisation diminue-t-il pendant cette période?
- (R.3)** Non. Une semaine pour laquelle vous ne touchez pas de PCAC parce que vous travaillez à l'extérieur de la Société ne sera pas soustraite de votre crédit d'indemnisation.
- 10.07 (Q.4)** J'ai dû passer du service de ligne au service de triage, et touche un salaire compensatoire. Je suis par la suite mis à pied. Comment calcule-t-on mon salaire hebdomadaire de base en vertu du régime de PCAC?
- (R.4)** Consulter les paragraphes 10.06(4) et 10.07(5) de l'article 10.
- 10.07 (Q.5)** J'ai 55 ans et je ne participe pas au régime de retraite du CP. Ai-je droit l'indemnité de cessation d'emploi prévue à la section C du paragraphe 10.05 de l'article 10?
- (R.5)** Oui, en vertu du paragraphe (c) de la section C.
- 10.07 (Q.6)** La Société donnera-t-elle aux employés un préavis - c'est-à-dire deux semaines - avant de les mettre à pied, afin qu'ils sachent quelle est leur situation?
- (R.6)** Aucun délai n'est prévu pour la remise d'un préavis, car les pools et les tableaux de réserve sont rajustés en fonction des règles de la convention collective relatives au millage.
- 10.07 (Q.7)** Comment les employés admissibles à des PCAC seront-ils payés? Recevront-ils un seul chèque correspondant à la somme de leurs prestations d'assurance-chômage et de leurs PCAC ou deux chèques distincts? Comment les versements leur seront-ils envoyés, par la poste ou par dépôt direct?
- (A.7)** Les prestations d'assurance-chômage et les PCAC sont deux formes d'indemnités différentes et, à ce titre, elles seront versées séparément. Il est impossible pour le moment de verser les PCAC par dépôt direct, mais on le fera lorsque le système de feuille de paie aura été modifié en conséquence.
- 10.07 (Q.8)** Pendant que je touche des PCAC, à qui dois-je déclarer mes revenus de l'extérieur, à la CEIC ou à la Société?
- (R.8)** Vous devez les déclarer à la fois à la CEIC et au représentant désigné de la Compagnie.
- 10.07 (Q.9)** Un employé est mis à pied depuis plus d'un an au 1^{er} janvier 1993; ses PCAC sont-elles majorées en fonction des rajustements généraux de salaire comme c'est le cas pour le salaire compensatoire?
- (R.9)** Consulter les paragraphes 10.06(4) et 10.07(5) de l'article 10.
- 10.07 (Q.10)** Lorsqu'une subdivision passe sous le régime d'exploitation à équipe réduite au CdT, tous les employés de la division ou du district d'ancienneté deviennent-ils alors admissibles à des PCAC s'ils sont mis à pied au moment de l'entrée en vigueur de ce mode d'exploitation ou à une date ultérieure? Des PCAC sont-elles uniquement versées dans le cas des postes abolis par suite de la mise en oeuvre de l'exploitation à équipe réduite? La même règle s'applique-t-elle au maintien du salaire de base?
- (R.10)** Des PCAC ne pourront être versées qu'après le 1^{er} janvier 1993, et seuls les employés des gares ou l'exploitation à équipe réduite au CdT aura été mise en oeuvre y seront admissibles. Si ces employés sont mis à pied par suite de changements dans le trafic, ils auront droit aux PCAC s'ils répondent aux critères d'admissibilité énoncés dans l'entente
- Le maintien du salaire de base s'applique aux employés contraints de quitter un poste non requis pour pourvoir un poste requis.

- 10.07 (Q.11)** Les employés en situation de mise à pied continueront-ils de bénéficier des divers régimes de soins de santé tels que le régime de soins dentaires et le régime d'assurance-maladie complémentaire et de soins de la vue?
- (R.11)** L'entente sur l'exploitation à équipe réduite au CdT ne viendra pas modifier les règles actuelles régissant l'admissibilité des employés mis à pied.
- 10.07 (Q.12)** Un employé protégé mis à pied peut-il être appelé à pourvoir un poste requis ou non requis pour un parcours simple ou un tour de service?
- (R.12)** Oui. Consulter le paragraphe 10.03(15) de l'article 10 et aussi une procédure d'appel sera d'ailleurs élaborée de concert avec les présidents généraux.
- 10.07 (Q.13)** L'employé peut-il choisir de cesser de toucher des PCAC et de revenir au travail?
- (R.13)** Une fois qu'il a reçu un avis, l'employé doit exercer ses droits d'ancienneté à l'égard d'un poste auquel il a droit à sa gare d'affectation ou, si le point de départ de son ancienneté est postérieur à 1979, à l'égard d'un poste requis à une gare d'affectation principale adjacente.
- 10.07 (Q.14)** Les périodes de mise à pied et de versement de PCAC entreront-elles dans les services validables?
- (R.14)** Non, mais le règlement du régime de retraite prévoit qu'un employé comptant plus de 20 années de service cumulatif doit continuer de verser des cotisations pendant toute période de mise à pied inférieure à douze mois civils consécutifs. Un programme de rachat d'années d'ancienneté est disponible, les détails sont inclus au règlement du régime de retraite.
- 10.07 (Q.15)** L'employé mis à pied devra-t-il demeurer au fait des changements apportés au REF, aux normes de compétence minimale, etc., pour être rappelé en service?
- (R.15)** La mise en oeuvre de l'exploitation à équipe réduite au CdT ne fera pas augmenter le taux de mises à pied, et la façon de préserver la compétence des employés mis à pied ne devrait pas changer.
- 10.07 (Q.16)** Si je chôme plus de sept jours au cours d'une période de paie parce que j'ai atteint le millage maximal, comment cela influera-t-il sur le calcul de mon salaire hebdomadaire de base?
- (R.16)** Lorsqu'on calcule le salaire hebdomadaire de base, consulter les paragraphes 10.07(5) et 10.06(4) de l'article 10.
- 10.07 (Q.17)** Pourrez-vous décrire un cas typique où je pourrais risquer de perdre mes PCAC pour ne pas avoir exercé tous mes droits d'ancienneté, principalement pour obtenir un poste dans une autre gare à l'intérieur de mon territoire d'ancienneté? Devrais-je déménager pour occuper ce poste? Si oui, aurais-je droit à des indemnités de déménagement?
- (R.17)** Aucun employé protégé n'aura droit à des PCAC s'il peut occuper un poste requis ou non requis à sa gare d'affectation. De plus, l'employé dont le point de départ de l'ancienneté est postérieur au 7 mars 1979 sera tenu de pourvoir un poste requis à une gare adjacente, conformément au paragraphe 10.03(3)(iii) de l'article de l'entente sur l'exploitation à équipe réduite au CdT.
- Par contre, une personne touchant des PCAC ne sera pas tenue d'aller travailler dans une gare adjacente si tous les postes requis à cette gare sont pourvus par des employés protégés. Elle devra cependant pourvoir un poste requis occupé par un employé non protégé ou sans titulaire, mais ne sera pas forcée de pourvoir un poste non requis à la gare adjacente.
- Si l'employé est tenu de pourvoir le poste et qu'il doit déménager, il aura droit aux indemnités de déménagement prévues au paragraphe 10.08 de l'article 8 de l'entente sur l'exploitation à équipe réduite au CdT.

- 10.07 (Q.18)** Je crois comprendre que mes prestations d'assurance-chômage peuvent être réduites lorsque j'accomplis du travail rémunéré. Je crois aussi comprendre que la Société ne réduira pas les PCAC que je touche pendant une semaine d'indemnisation si j'effectue moins de cinq quarts de travail ou tours de service. Cela dit, dans quelle mesure le fait d'accepter une vacance temporaire d'un ou deux quarts de travail ou tours de service à la Société modifiera-t-il mes PCAC et mon admissibilité à des prestations d'assurance-chômage?
- (R.18)** La réglementation de l'assurance-chômage prévoit qu'une personne peut gagner jusqu'à 25% des prestations auxquelles elle a droit sans que ces dernières soient touchées. Quant aux PCAC, tout revenu de l'extérieur, quelle qu'en soit l'importance, est soustrait des PCAC auxquelles l'employé est admissible. Comme on le mentionne dans la question, un employé peut toutefois être rappelé pour moins de cinq quarts de travail ou tours de service sans que cela réduise ses PCAC. Il en va tout autrement des prestations d'assurance-chômage, qui, comme on vient de le voir, peuvent être réduites selon l'importance des gains de l'employé.
- Il importe également d'insister sur un autre facteur : en vertu des règles d'enregistrement d'un régime de PCAC aux fins de l'assurance-chômage, la somme des revenus provenant de toutes sources ne peut excéder 95% du salaire que l'employé touchait pendant qu'il travaillait. Il peut donc arriver, selon les revenus que gagne l'employé lorsqu'il est rappelé pour cinq quarts de travail ou moins, que l'on réduise ses PCAC pour ne pas qu'il dépasse ce maximum.
- 10.07 (Q.19)** Je possède ma propre entreprise, mais je n'en tire aucun salaire, car j'ai des employés. Quel effet aura cette activité sur mes PCAC si je suis mis à pied?
- (R.19)** Les revenus de l'extérieur soustraits des PCAC sont les sommes considérées comme des gains pour l'assurance-chômage. Si une personne n'a pas de gains à déclarer à cette fin, aucun revenu ne sera soustrait de ses PCAC. Cependant, si la CEIC juge que les revenus provenant de l'exploitation d'une entreprise constituent des gains aux fins de l'assurance-chômage, ils seront soustraits des PCAC de l'employé.
- 10.07 (Q.20)** Si je suis blessé en dehors du travail pendant que je touche des PCAC et que je suis incapable d'accepter du travail temporaire, quelle incidence cela aura-t-il sur mes PCAC? Si je suis rappelé au travail de façon permanente, mais qu'une blessure m'empêche de travailler, pourrai-je demander à recevoir des indemnités hebdomadaires?
- (R.20)** L'employé touchant des PCAC qu'une maladie ou une blessure empêcherait de travailler s'il était rappelé cesse d'avoir droit à des PCAC. Il recevra plutôt des indemnités hebdomadaires s'il y est admissible.
- 10.07 (Q.21)** Si je touche des PCAC et que je désire cesser de les recevoir, à qui dois-je m'adresser?
- (R.21)** Vous devez en informer le représentant désigné de la Compagnie votre supérieur immédiat.
- 10.07 (Q.22)** Si je suis rappelé pour travailler pendant seulement deux jours durant une semaine d'indemnisation, comment débitera-t-on mon crédit d'indemnisation?
- (R.22)** Si vous avez demandé à toucher des PCAC pour cette semaine, une semaine sera soustraite de votre trait.
- 10.07 (Q.23)** Un employé touchant des PCAC reçoit également des prestations d'assurance-chômage. La CEIC l'informe qu'un emploi à l'extérieur est disponible; l'employé le refuse et est exclu du bénéfice des prestations. La Société lui verse-t-elle le plein montant prévu par le régime de PCAC?
- (R.23)** Non. Dans un cas semblable, l'employé n'a pas droit à des PCAC tant qu'il demeure exclu du bénéfice des prestations d'assurance-chômage.

PARAGRAPHE 10.08

- 10.08 (Q.1)** J'habite au point B, à mi-chemin entre A et C; je travaille à la gare A et suis contraint d'aller occuper un poste à la gare C. Pourrai-je réclamer des indemnités de déménagement?
- (R.1)** Il ne faut pas considérer ces indemnités comme une «aubaine»; des cas comme le vôtre seront étudiés individuellement. De toute façon, il faut comprendre que les indemnités sont versées si l'employé vend sa maison ou libère le logement qu'il habite au moment de sa mutation.

PARAGRAPHE 10.09

- 10.09 (Q.1)** L'exploitation à équipe réduite au CdT est-elle irréversible?
- (R.1)** Un territoire désigné comme exploitation à équipe réduite au CdT garde cette désignation. Cependant, la Société se réserve le droit d'exploiter tout train avec une équipe qui ne se limite pas au chef de train sans pour cela compromettre la désignation de ce territoire comme exploitation à équipe réduite au CdT.
- 10.09 (Q.2)** Lorsqu'une ou des subdivisions d'une gare d'affectation sont déclarées exploitations à équipe réduite au CdT, est-ce que les affectations et les subdivisions issues de ces points extérieurs deviennent aussi des exploitations à équipe réduite au CdT.
- (R.2)** Non, à moins que les subdivisions issues des points extérieurs ne soient identifiées comme telles de façon précise dans l'avis.

PARAGRAPHE 10.10

- 10.10 (Q.1)** Les employés se déplaçant haut-le-pied ont-ils droit aux indemnités relatives à la longueur du train et la longueur du parcours ainsi qu'à d'autres indemnités du genre?
- (R.1)** Non.
- 10.10 (Q.2)** À l'heure actuelle, on peut ajouter 3% la longueur du train afin de tenir compte du jeu des attelages. En vertu de l'entente sur l'exploitation à équipe réduite au CdT, cette majoration s'appliquera-t-elle à l'indemnité relative à la longueur du train?
- (R.2)** Les taux progressifs ne s'appliquent actuellement pas cette majoration de 3%; ce pourcentage n'entrera donc pas dans le calcul de l'indemnité relative à la longueur du train.
- 10.10 (Q.3)** Lorsque je serai employé comme pilote à bord d'un train étranger circulant sur les voies du CP, à quelles indemnités (longueur du train, longueur du parcours, arrêts en cours de route, etc.) aurai-je droit?
- (R.3)** Étant donné que le pilotage n'est pas visé par l'exploitation équipe réduite au CdT, les employés travaillant comme pilotes continueront d'être régis par l'article 31.
- 10.10 (Q.4)** Comment établira-t-on l'indemnité relative à la longueur du parcours à laquelle j'ai droit?
- (R.4)** L'indemnité versée à un chef de train sera calculée en fonction du millage figurant à la ligne «~Parcours réel (milles)» de la fiche de service. Dans le cas des affectations de locomotives manoeuvres-ligne et de trains de travaux rémunérés en fonction du temps seulement, la longueur du parcours correspondra au nombre réel de milles parcourus, c'est-à-dire à la distance, décomptée à partir de l'aiguillage extrême de voie principale ou du point désigné, que la locomotive manoeuvres-ligne ou le train de travaux parcourt à l'extérieur de la gare pendant le tour de service. Pour ces affectations, le chef de train devra consigner sur sa fiche de service le nombre réel de milles parcourus, en fonction desquels on calculera l'indemnité relative à la longueur du parcours.

- 10.10 (Q.5)** Je fais partie d'une équipe réduite au CdT et j'exécute du travail à une installation qui constitue l'un des points de paiement désignés aux fins de ma convention. Est-ce que je reçois les deux rémunérations?
- (R.5)** Non, La double rémunération n'existe pas. Lorsque la rémunération pour le travail en cours de route est prévue en vertu de l'accord sur les équipes réduites au CdT, vous recevez seulement cette rémunération. Dans le cas des 4e et 5e arrêt, vous recevez la rémunération prévue en vertu des autres dispositions de la convention collective, le cas échéant.
- 10.10 (Q.6)** Dans l'application de la rémunération pour les trains à équipe réduite au CdT qui exécute du travail le long du parcours remplace la rémunération actuelle pour manœuvres aux points de paiement désignés dans l'Ouest (TT&J). Est-ce que la nouvelle rémunération sera utilisée pour compléter un jour minimum compte tenu du fait que la rémunération actuelle pour les points TT&J n'est pas utilisée?
- (R.6)** Non, en autant que les paiements aux points TT&J ne sont pas utilisés maintenant pour compléter un jour minimum, les paiements actuels qui les remplacent ne seront pas utilisés pour compléter un jour minimum. Les paiements aux points TT&J sont compris dans le calcul du taux de millage fixe.
- 10.10 (Q.7)** Dans l'application du paragraphe 15.10(3) de l'article 15, qu'arrive-t-il s'il n'y a pas de train que je puisse prendre après que s'est écoulée la période de cinq heures suivant l'heure de commande du chef de train?
- (R.7)** S'il n'y a pas de train que vous pouvez prendre pour retourner à la maison, vous serez déplacé haut-le-pied dès que possible.
- 10.10 (Q.8)** Serre-frein, j'effectue une affectation à une gare de détachement. On appelle alors une équipe pour un train à bord duquel un serre-frein est requis, mais il n'y a qu'un chef de train qui est disponible. Peut-on me forcer à abandonner mon affectation et à me joindre à cette équipe?
- (R.8)** Non. On demandera plutôt un serre-frein à la gare d'affectation de se déplacer haut-le-pied.
- 10.10 (Q.9)** Quand, à une gare donnée, la pratique est de déplacer haut-le-pied des équipes composées d'un chef de train et d'un serre-frein, continuera-t-on de le faire pour assurer le service?
- (R.9)** Les équipes formées d'un chef de train et d'un serre-frein vont continuer d'être déplacées haut-le-pied dans les cas où l'entente sur l'exploitation é équipe réduite au CdT prévoit que le poste de serre-frein est un poste requis à bord du train auquel l'équipe est affectée.
- 10.10 (Q.10)** Chef de train, je fais partie d'une équipe réduite au CdT; à bord du train auquel je suis affecté se trouve un serre-frein qui se déplace haut-le-pied. Ai-je tout de même droit à l'indemnité relative à la longueur du parcours prévue au paragraphe 1.15 de l'article 1?
- (R.10)** Oui, car le serre-frein n'est pas en service. Il se déplace haut-le-pied vers une autre gare et ne fait pas partie de votre équipe.
- 10.10 (Q.11)** Mon équipe est à une gare de détachement, et j'occupe un poste non requis. Une équipe est appelée avant la nôtre, mais son serre-frein, qui occupe un poste requis, est trop malade pour travailler. Peut-on m'obliger à occuper le poste requis de l'autre équipe?
- (R.11)** Oui. La règle est qu'un employé protégé peut être forcé de quitter un poste non requis pour en occuper un qui est requis, et s'appliquerait dans ce cas.

- 10.10 (Q.12)** Comment sera payé un agent de train qui manque son tour normal à sa gare d'affectation parce qu'il a été déplacé vers le bas de la liste à la gare de détachement?
- (R.12)** Si un employé ne peut prendre son tour dans de telles circonstances, il touchera la rémunération correspondant à l'aller-retour effectué par l'employé qui a accompli ce tour de service ou la rémunération équivalent à l'aller-retour qu'il a réellement effectué, selon la plus élevée de ces deux sommes.
- 10.10 (Q.13)** Lorsqu'un serre-frein déplacé vers le bas de la liste pour travailler à la gare de détachement retourne haut-le-pied à sa gare d'affectation au lieu d'y revenir en effectuant du service, quel taux de salaire touche-t-il pour ce déplacement haut-le-pied?
- (R.13)** Il est rémunéré conformément aux dispositions de l'article sur les déplacements haut-le-pied, mais son taux de salaire est celui du poste pour lequel il a été retenu.
- 10.10 (Q.14)** Que se produit-il lorsqu'un employé est retenu pour travailler et qu'on ne fait pas appel à ses services dans les cinq heures mentionnées au paragraphe 15.10(3) de l'article 15?
- (R.14)** Si l'on n'a pas demandé à l'employé de prendre son service, il est ramené haut-le-pied à sa gare d'affectation.
- 10.10 (Q.15)** En vertu de la disposition sur le délai de cinq heures, jusqu'à quel moment l'employé retenu peut-il s'attendre à être appelé après l'heure de commande du chef de train en compagnie duquel il est arrivé?
- (R.15)** Pour que cette disposition soit respectée, il faut que l'employé soit appelé et prenne son service au cours de la cinquième heure.
- 10.10 (Q.16)** En vertu de l'entente sur l'exploitation à équipe réduite au CdT, un chef de train ou un agent de train peut-il être déplacé vers le bas ou vers le haut de la liste à la gare de détachement pour travailler comme mécanicien de locomotive?
- (R.16)** Non.
- 10.10 (Q.17)** Lorsque deux chefs de train quittent la gare de détachement en équipe, les dispositions sur l'exploitation à équipe réduite au CdT et le taux de salaire du serre-frein requis s'appliquent-ils?
- (R.17)** Non. Les deux employés touchent le salaire d'un chef de train; l'indemnité relative à la longueur du parcours et les autres indemnités propres à l'exploitation à équipe réduite au CdT ne sont pas versées.
- 10.10 (Q.18)** Quand et comment un employé apprendra-t-il qu'il est déplacé vers le bas de la liste pour travailler à la gare de détachement?
- (R.18)** Il en sera informé dès que possible et, quelle que soit la situation, il ne le sera jamais plus tard que le moment où l'on appellera le chef de train en compagnie duquel il est arrivé.
- 10.10 (Q.19)** Comment traitera-t-on le cas d'un serre-frein non requis faisant partie d'une équipe et qui s'inscrira en repos pour plus longtemps que le chef de train? Que se passera-t-il si cet employé occupe un poste de serre-frein requis?
- (R.19)** Dans un cas comme dans l'autre, si l'on n'a pas besoin de l'employé pour un poste requis, on le ramènera haut-le-pied à sa gare d'affectation à la fin de la période de repos.
- 10.10 (Q.20)** La Société déplacera-t-elle vers le haut ou le bas de la liste des serre-freins à la gare de détachement pour leur confier des postes de serre-frein requis lorsque des employés protégés sont disponibles à la gare d'affectation?
- (R.20)** Le paragraphe 15.10(1) de l'article 15 de l'entente sur l'exploitation à équipe réduite au CdT a pour but de traiter les situations imprévues qui pourront se produire à l'occasion.
- 10.10 (Q.21)** Si un employé est déplacé vers le bas de la liste à la gare de détachement et qu'il n'y a tout à coup plus lieu de le retenir, il est convenu que cette personne sera ramené haut-

le-pied à sa gare d'affectation dès que possible. Dans ce cas, l'employé peut-il demander de revenir à son point d'attache en effectuant du service en tant que serre-frein non requis plutôt que d'y être ramené haut-le-pied?

(R.21) Non.

10.10 (Q.22) Dans quelle mesure le Syndicat pourra-t-il intervenir dans la modification des pools et des tableaux de réserve?

(A.22) Les cadres de la Société et les représentants syndicaux locaux se rencontreront pour fixer les principes de modification des pools et des tableaux de réserve de chaque gare.

Lettre re : Exploitation marchandises à équipe réduite au CdT de paragraphes 2(b)(ii) et 2(d)(ii); Ancien Annexe B-45

Toronto, le 31 août 1992

Monsieur L. O. Schillaci
Président général
Travailleurs unis des transports
404, 630-8th Avenue S. W.
Calgary, Alberta T2P 1G6

Monsieur J. R. Austin
Président général
Travailleurs unis des transports
695 Markham Road, Suite 6
Scarborough, Ontario M1H 2A5

Messieurs,

La présente a trait au projet de règlement signé à Montréal le 4 juin 1992 et portant sur l'exploitation marchandises à équipe réduite au CdT et, plus particulièrement, à l'application des alinéas 2 (b)(ii) et 2 (d)(ii).

Vous vous inquiétiez du fait que ces dispositions pouvaient être interprétées de manière à permettre le transfert de wagons entre les triages d'une gare; par conséquent, les termes «garé» ou «ramassé» n'ont pas été inclus respectivement dans les alinéas 2 (b)(ii) et 2 (d)(ii).

Nonobstant l'absence de ces termes, vous étiez d'accord pour que les équipes réduites au CdT continuent de suivre la pratique actuelle qui consiste à ramasser un wagon ou un lot de wagons dans un triage de la gare d'arrivée pendant qu'elles se dirigent vers le triage de destination, à condition que ces wagons restent dans le train, comme c'est maintenant la pratique à Toronto et à Montréal. Un wagon ou un lot de wagons arrivant dans un train direct, à Toronto et à Montréal, pourrait de la même manière être pris en charge par une équipe réduite au CdT du triage d'origine et être garé dans un autre triage à l'intérieur de la gare de départ, au cours du mouvement de départ du train.

Au cours de ces discussions, vous vous êtes engagés à réétudier ces cas individuellement si de nouvelles conditions d'exploitation surgissaient à d'autres lieux de travail et nécessitaient l'accomplissement de tâches similaires.

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

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

Relations industrielles
Le vice-président,
(Signature) R. Colosimo

Approbation :
(Signature) J.R. Austin
Président général
c.c. : MM. B. Marcolini

(Signature) L.O. Schillaci
Président général

ARTICLE 11 – POSTES VACANTS - PROCÉDURE HEBDOMADAIRE DE PLACEMENT

REMARQUE : ARTICLE 11 DE L'ANCIENNE CONVENTION, L'ANCIEN ARTICLE 11 ENTITULÉ "SERVICE MARCHANDISE" EST MAINTENANT ARTICLE 12. CE NOUVEL ARTICLE 11 EST DU PROJET DE RÈGLEMENT 2003-2006.

- 11.01** Aux installations où le système de changement des équipe actuel n'est pas régi par les lignes directrices nationales suivantes, il faudra établir en commun (la Société local et les dirigeants du syndicat) un système hebdomadaire de changement des équipes dans les 120 jours suivant la ratification (17 janvier 2005). S'ils sont incapables d'y parvenir dans les délais prescrits les litiges peuvent être soumis au directeur général ou président général concerné.
- 11.02** Ces procédures sont destinées à éliminer les déplacements en milieu de semaine et par conséquent, fournir aux employés un lieu de travail plus stable.
- 11.03** Un changement d'équipe sera appliqué toutes les semaines, soit tous les dimanches à 22 h 01. Celui-ci prendra effet à 00 h 01 le lundi et aura comme lignes directrices :
- (a) d'établir ou réduire toutes les affectations régulières
 - (b) ajustements aux équipes
 - (c) ajustements au tableau de remplacement
 - (d) mouvement vers ou à partir de lieux où il y a vacances
- 11.04** Les congés annuels commenceront et se termineront à partir du changement hebdomadaire des équipes. Les employés seront inscrits absents et présents par CMC afin de coïncider avec le changement hebdomadaire des équipes.
- 11.05** L'annonce générale des affectations coïncidera avec le changement hebdomadaire des équipes et tous les postes réguliers seront affichés et attribués sur la base de l'ancienneté.
- 11.06** La Société affichera les abolitions de postes, les postes permanents vacants, les nouvelles affectations et les postes vacants connus à la date et à l'heure convenues sur une base hebdomadaire.
- 11.07** Les demandes pour le changement hebdomadaire des équipes devront être reçues entre 12 h le jeudi et 12 h le vendredi précédant le changement, à moins d'un commun accord contraire.
- 11.08** Les ajustements aux équipes et aux tableaux de remplacement seront déterminés par la Société locale et les dirigeants syndicale chaque semaine à l'heure convenue.
- 11.09** Les changements hebdomadaires finals des équipes seront affichés chaque semaine à l'heure convenue. Toute modification subséquente sera traitée par la direction locale et le président local ou tel que convenu d'un commun accord.
- 11.10** Les employés aviseront le CMC de leur désir de changement au moyen d'un système hebdomadaire de demande.
- 11.11** L'administration de la convention sera faite localement et tout litige non résolu peut être porté devant le président général et le directeur général.
- 11.12** Avant l'application d'un accord, lorsque jugée nécessaire, la formation requise pour les employés sera traitée par consentement mutuel. La Société sera responsable des frais encourus par le représentant syndical local pour diriger la formation ou assister à des rencontres en vue de parvenir à une entente sur les termes d'un accord et l'implantation du dit accord.

ARTICLE 12 – SERVICE MARCHANDISE

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 11.

- 12.01** (1) Pour les taux de salaire du service marchandises, se reporter au paragraphe 1.04.
- (2) Sauf dans les territoires auquel s'applique le paragraphe (3) qui suit, les taux de base de tous les services de trains, à l'exception du service voyageurs, doivent être augmentés en fonction des taux indiqués au paragraphe 1.08 de l'article 1 selon la longueur maximale du train, sans les locomotives, à n'importe quel moment du parcours de ligne entre les points terminaux.
- Remarque :** Lorsqu'un train circule sans fourgon de queue, les locomotives diesel doivent être incluses dans le calcul de sa longueur.
- (3) Indemnité relative à la longueur du train
- Dans les territoires où l'exploitation à équipe réduite au CdT a été mise en oeuvre conformément au paragraphe 10.09, les chefs de train et les serre-freins de toute catégorie de service marchandises, y compris le service de Roadrailers, ont droit, pour chaque tour de service, à l'indemnité prévue au paragraphe 10.09 de l'article 10 et établie selon la longueur maximale du train (groupe de traction compris) à n'importe quel moment du parcours entre la gare de départ et la gare d'arrivée.
- 12.02** Sauf dispositions contraires de l'article 15, les parcours de 100 milles ou moins, pour les allers simples ou les allers et retours, sont rémunérés comme parcours de 100 milles.
- 12.03** Le millage ou le temps, selon le nombre le plus élevé, effectué quand la locomotive s'éloigne de plus d'un mille de la voie principale, est ajouté au millage du parcours.¹
- 12.04** Les membres des équipes en service marchandises travaillant à bord de trains voyageurs touchent les taux du service marchandises direct ou, s'ils relèvent des employés en affectation régulière en service voyageurs, les taux applicables à ces employés.
- 12.05** Les employés en service marchandises appelés au travail comme surnuméraires à bord de trains voyageurs sont rémunérés aux taux du service marchandises direct et soumis aux dispositions de l'article 16.
- Remarque :** Dans la mesure du possible, un logement ou un fourgon de queue est fourni aux surnuméraires à bord des trains voyageurs à leur gare de détachement, sauf quand ils relèvent des employés en affectation régulière en service voyageurs.
- 12.06** Les employés qui touchent les taux du service marchandises aux termes du présent article sont rémunérés aux taux du service marchandises direct pour les heures supplémentaires.
- 12.07 Équipes en service marchandises affectées au service de trains voyageurs facultatifs**
- (1) En gare de détachement, quand une équipe en service marchandises est tenue de se déplacer d'une gare marchandises à une gare voyageurs pour y effectuer du service voyageurs facultatif, elle touche, en plus du millage afférent au parcours, le millage de voie minimal réel entre les deux gares en question; les équipes sont rémunérées ainsi quand elles arrivent une gare de détachement de trains voyageurs facultatifs et qu'elles sont tenues de passer de la gare voyageurs à la gare marchandises. Quand un ou plusieurs membres d'une équipe sont tenus de s'occuper de leur équipement personnel entre la gare voyageurs et la gare marchandises à des endroits désignés de leur gare d'affectation, ils sont rémunérés de la même façon.

¹ See Letter Re: Off-Mainline/Conductor Only Premium Payment En route (EC) appended at end of this Article.

- (2) À ces endroits, si la rémunération en fonction du millage de voie minimal ne compense pas le temps consacré au déplacement entre la gare marchandises et la gare voyageurs, le millage convenu en sus du millage de voie minimal réel peut être payé si la situation le justifie, moyennant accord entre le président général et le directeur général. Une telle entente peut également être conclue pour les employés dont la gare d'affectation est à Toronto, quand un ou plusieurs membres de l'équipe sont tenus de s'occuper de leur équipement personnel entre la gare marchandises et la gare voyageurs.
- (3) Les paiements effectués aux termes des paragraphes 12.07(1) et (2) peuvent servir à constituer le minimum quotidien.

12.08 Temps de service en gare de départ

- (1) Le temps de service en gare départ des agents de train, y compris les manoeuvres de triage, est rémunéré à la minute au taux normal depuis l'heure de commande jusqu'au moment où la locomotive quitte l'aiguillage extrême de la voie principale ou l'endroit désigné de la gare de départ. Les membres d'une équipe peuvent, avant de quitter la gare de départ, être affectés individuellement à des tâches afférentes à leur train mais, sauf dispositions contraires des articles 9 et 10, ils doivent être au moins trois pour effectuer les manoeuvres de triage, le cas échéant.
- (2) Dans l'exploitation sans fourgon de queue, quand une inspection au défilé est effectuée et que la locomotive a franchi le point désigné ou l'aiguillage extrême de voie principale et qu'une partie du convoi est encore dans la gare de départ, il se peut qu'il faille arrêter le train pour effectuer des réparations ou faire marche arrière afin de laisser un wagon défectueux ou de remplacer l'équipement TIBS, qui fonctionne mal. Dans ce cas, le temps de service en gare de départ s'applique à l'équipe sortante jusqu'à ce que le train commence réellement sa manoeuvre de départ ou atteigne l'aiguillage extrême de voie principale ou le point désigné.
- (3) Sauf pour le service de Roadrailers, lorsqu'une équipe réduite au CdT doit exécuter les travaux en gare de départ décrits au paragraphe 10.02(2), le chef de train est rémunéré à la minute au taux normal pour tout le temps consacré à ces travaux et touche un minimum d'une heure en sus du temps de service en gare de départ.²

12.09 Milles parcourus et temps de parcours

- (1) Les milles parcourus sont la distance entre l'aiguillage extrême de la voie principale ou l'endroit désigné de la gare de départ jusqu'à l'aiguillage extrême de la voie principale ou l'endroit désigné de la gare d'arrivée. Le temps de parcours commence quand cesse la rémunération du temps de service en gare de départ et cesse quand commence la rémunération du temps de service en gare d'arrivée.
- (2) Dans tous les services de ligne, à l'exception du service voyageurs, 100 milles ou moins et huit heures ou moins de service (en parcours simples ou en allers et retours) constituent une journée de travail. Au-delà de 100 milles, le millage est rémunéré aux taux du barème milliaire applicable.
- (3) Dans le cas des parcours de 100 milles ou moins, les heures supplémentaires commencent à s'accumuler huit heures après le début du temps de parcours. Dans le cas de parcours de plus de 100 milles, les heures supplémentaires s'accumulent à partir du moment où le temps de parcours dépasse le chiffre obtenu en divisant les milles parcourus par 12⁰/2. Les heures supplémentaires sont rémunérées à la minute à un taux horaire correspondant aux 3/16 du taux quotidien.
- (4) Les agents de train en service de ligne qui effectuent plus d'une catégorie de service de ligne pendant une journée ou un parcours sont rémunérés au taux le plus élevé applicable à tout genre de service accompli, pour tout le temps pendant lequel ils ont travaillé. Les taux des heures supplémentaires de la rémunération accordées s'appliquent à tout le parcours.

² See Letter Re: Initial time when transported to Away-from-home-terminal (AFHT) appended at the end of this Article.

- (5) Les équipes effectuant des navettes sont rémunérées en fonction du temps, aux taux du service de ligne, à raison de 12 milles 1/2 par heure, ou en fonction des milles parcourus, selon le nombre le plus élevé, à partir du départ de l'aiguillage extrême de la voie principale ou de l'endroit désigné jusqu'à leur retour à l'endroit en question. Sur le parcours Toronto-Hamilton, la Société peut décider plutôt de payer au moins 100 milles pour chaque aller simple.

Remarque : Les équipes sont informées à leur arrivée à Hamilton si elles sont demandées en service de navette.

- (6) La présente disposition ne concerne pas les parcours en service assigné des trains ces parcours en service assigné peuvent être rémunérés selon le temps ou le millage dans chaque sens compte tenu de la disposition relative au minimum de 100 milles, à moins que l'affectation ne concerne que le service de navette.

12.10 Rémunération à équipe réduite au CdT en cours de route

Sauf pour le service de Roadrailers, lorsqu'une équipe réduite au CdT doit exécuter les travaux en cours de route décrits au paragraphe 10.02(3), le chef de train est rémunéré à la minute au taux normal pour tout le temps consacré à ces travaux et touché un minimum d'une heure à chacun des trois premiers arrêts faits conformément au paragraphe précité pendant un tour de service. Le temps payé en vertu du présent paragraphe s'ajoute à la rémunération du parcours, mais le temps de travail effectif n'entre pas dans le calcul des heures supplémentaires. Les travaux effectués aux termes du paragraphe 10.02(3) à un quatrième et à un cinquième arrêt en cours de route ne sont pas rémunérés aux termes du présent paragraphe.³

12.11 Temps de service en gare d'arrivée

- (1) Le temps de service en gare d'arrivée des agents de train, y compris les manoeuvres de triage, est rémunéré à la minute, depuis le moment où la locomotive atteint l'aiguillage extrême de la voie principale ou l'endroit désigné de la gare d'arrivée; si un train est retardé à un sémaphore, à un panneau indicateur de zone de triage ou derrière un autre train ainsi retardé le temps de service en gare d'arrivée est calculé à partir du moment où la locomotive atteint cet endroit jusqu'à ce que les agents de train soient libérés du service.
- (2) L'agent de train qui, à son entrée en gare d'arrivée, a commencé à accumuler des heures supplémentaires, touche pour son temps de service en gare d'arrivée le taux correspondant aux 3/16 du taux quotidien.
- (3) Dans le cas de l'agent de train qui n'a pas commencé à accumuler d'heures supplémentaires à son entrée en gare d'arrivée, l'heure à laquelle le taux des heures supplémentaires commence à être appliqué est calculée de la façon suivante :
- La journée commence lorsque cesse le paiement du temps de service en gare de départ; les heures supplémentaires commencent à s'accumuler quand le résultat de la division par 12 1/2 des milles parcourus entre l'aiguillage extrême de la voie principale ou l'endroit désigné de la gare de départ et l'aiguillage extrême de la voie principale ou l'endroit désigné de la gare d'arrivée, dépasse huit heures. Le temps de service en gare d'arrivée est rémunéré au taux normal jusqu'au commencement des heures supplémentaires et ensuite aux 3/16 du taux quotidien. Le temps de service en gare d'arrivée entre dans la constitution d'une journée réduite.
- (4) Quand les agents de train sont retenus pour un autre service, ils sont rémunérés pour tout le temps de retenue.
- (5) Sauf dispositions contraires des articles 9 et 10, au moins trois membres d'une équipe de train doivent être affectés aux manoeuvres à la gare d'arrivée.

³ See Letter Re: Off-Mainline Conductor Only premium payment En route (EC) appended at end of this Article.

- (6) Sauf pour le service de Roadrailers, lorsqu'une équipe réduite au CdT doit exécuter les travaux en gare d'arrivée décrits aux paragraphes 10.02(4)(b) et 10.02(5), le chef de train est rémunéré à la minute au taux normal pour tout le temps consacré à ces travaux et touche un minimum d'une heure en sus du temps de service en gare d'arrivée. Cette rémunération n'entre pas dans la constitution d'une journée réduite.

12.12 Endroits désignés

- (1) Il est convenu qu'à moins d'un commun accord entre le directeur général et le président général établissant des endroits désignés plus pratiques, l'aiguillage extrême de la voie principale est le point où cesse le temps de service en gare de départ et où commence le temps de parcours et vice-versa.
- (2) Voici les endroits désignés ayant fait l'objet d'un accord à l'égard des gares de Montréal, Toronto et Fort William :

Montréal	
Nord	Jacques Cartier Jct. 8.9, sub.de Park Avenue
Sud	Adirondack Jct. 40.1, sub. d'Adirondack
Montréal	
Ouest	Grovehill 3.2, sub. de Winchester (Aiguillage de triangle de tournage en direction ouest)
Toronto	
Ouest	Obico (Aiguillage de liason en direction ouest) 10.0, sub. de Galt
Nord	Weston Road 0.2, sub. de MacTier
Est	Staines 195.2, sub. de Belleville
Thunder Bay	
Est	Current River 126.5, sub. de Nipigon
Windsor	
Lakeshore Tower	109.77, sub de Windsor

12.13 Zones élargies des changements d'équipes

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

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

- (5) Dans les autres zones des changements d'équipes, la Société peut mettre en place des zones élargies après consultation avec le président de griefs local concerné et après avoir servi un avis écrit.
- (6) Les équipes affectées au service de navette ne sont pas tenues de rouler dans la partie élargie d'une zone des changements d'équipes.
- (7) Cette règle assouplit les restrictions de l'article 37.03 de la présente convention collective.

Zones élargies des changements d'équipes - Questions et Réponses

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

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

	<u>Destination de l'Est →</u>	
Sdiv A	Zone des changements d'équipes	Sdiv B
voie princ. 1	voie princ. 2	pt de chemin.

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

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

	<u>Destination de l'Est →</u>	
Sdiv A	Zone des changements d'équipes	Sdiv B
voie princ. 1	voie princ. 2	pt de chemin.

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

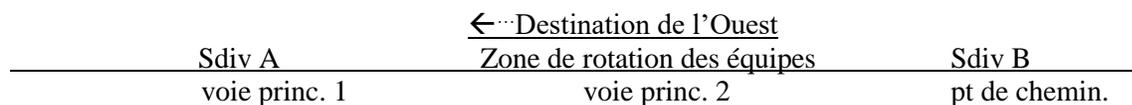
- Q8. Une équipe commence son service à la zone des changements d'équipes, va au point de cheminement pour récupérer un train mis en palier, roule à destination de l'Ouest à travers la zone de rotation des équipes et continue son tour de service dans la sous-division A. Comment l'équipe sera-t-elle rémunérée?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

	<u>← Destination de l'Ouest</u>	
Sdiv A	Zone de rotation des équipes	Sdiv B
voie princ. 1	voie princ. 2	pt de chemin.

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

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

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



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

- Q13. Comment vais-je être rémunéré si je reçois une affectation pour un aller-simple à mon terminal d'affectation et que je me retrouve immobilisé dans la zone élargie au début de mon tour de service, et que la Société décide de me retourner à mon terminal d'affectation?
- R13. En plus de la rémunération pour les milles supplémentaires et pour un parcours de 100 milles à partir du point de cheminement jusqu'au terminal d'affectation, l'équipe reçoit, soit :
- le millage fixe pour le parcours si l'équipe n'a pas demandé de période de repos
 - mais est parvenu à moins de 20 milles-parcours du point désigné au terminal d'arrivée; ou, si la disposition précitée ne s'applique pas
 - les deux méthodes de rémunération
- Q14. Quel travail va-t-on me demander d'accomplir durant la portion qui va au-delà de l'endroit désigné/VP au cours d'un tour de service?
- R14. Normalement, si on vous demande de rouler au-delà de l'endroit désigné/VP c'est pour mettre un train en palier ou pour récupérer un train qui a été mis en palier à un terminal d'arrivée. Le premier objectif d'une équipe dans le service longue distance est d'atteindre son terminal d'arrivée. Comme tel, le travail dans la zone élargie durant un tour de service sera limité au travail critique sur le train (exemple : mettre de côté un train défectueux, manipuler un wagon qui est requis d'urgence).
- Q15. Est-ce que les dispositions relatives aux zones élargies de rotation des équipes seront mises en place à toutes les installations suivant la ratification du Protocole d'accord?
- R15. Dans certaines zones de rotation des équipes il n'est pas justifié de mettre en place ces dispositions compte tenu du trafic peu élevé ou de conditions d'opérations spéciales. Tout comme la mise en place de ces zones sera décidée en fonction de critères spécifiques. Un préavis de 30 jours sera donné. Des consultations sur des points, tels la familiarisation, l'accès aux changements hors terminal, la durée anticipée du parcours, les obligations quant aux heures de travail et le service aux locomotives seront tenues localement avec la CFTC avant toute mise en place.
- Q16. Pourrions-nous avoir à traverser une zone élargie dans un service de navette?
- R16. Non. Les équipes affectées au service de navette ne sont pas tenues de traverser une zone élargie de rotation des équipes.
- Q17. Est-ce qu'une équipe peut être appelée à rouler en zone élargie dans le STB?
- R17. Tout d'abord, il importe de noter qu'aucun changement n'a été apporté aux règles de travail du STB et que c'est une équipe du STB qui doit être appelée à une gare de détachement. Elles ne peuvent être tenues de rouler au-delà d'une gare de détachement pour faciliter le parcours en zone élargie. Avant la mise en place, la possibilité qu'une équipe du STB soit appelée à rouler en zone élargie sera déterminée sur une base locale.
- Q18. Je suis inquiet à la pensée que ce parcours supplémentaire pourrait mener à des quarts de travail de plus de dix heures. Comment éviter qu'une telle situation ne se produise?
- R18. Lorsque les dispositions sur les zones élargies seront mises en place, toutes les zones où une équipe pourrait avoir à rouler au-delà du point de cheminement seront évaluées afin d'établir les délais pour se rendre d'un point à un autre. Cette évaluation inclura une consultation avec la CFTC avant la mise en place.
- Q19. Est-ce que l'implantation de ces dispositions aura un impact sur l'accord Sparwood coal train, plus précisément la zone de rotation impliquant les équipes de Lethbridge et Cranbrook au pas du Nid de corbeau)?
- R19. Non

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

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

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

Le 21 mars 2003

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

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

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

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

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

Messieurs,

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

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

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

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

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations les meilleures.

C.D. Carroll
Directeur, Relations de travail

M. Franczak
Directeur général, *exploitation de terrain*

Je suis d'accord

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

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

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

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

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

Le 21 mars 2003

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

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

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

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

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

Messieurs,

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

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

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

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations les meilleures.

C.D. Carroll
Directeur, Relations de travail

M. Franczak
Directeur général, *exploitation de terrain*

Je suis d'accord

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

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

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

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

ARTICLE 13 - TAUX DES TRAINS COLLECTEURS

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 12.

- 13.01** Les équipes occasionnelles et celles des trains marchandises directs tenues de charger ou de décharger en cours de route des marchandises de trains collecteurs-distributeurs sont rémunérées aux taux du service de trains collecteurs-distributeurs pour le temps ainsi passé, lequel n'entre pas dans le calcul des heures supplémentaires mais peut, au besoin, servir à constituer le minimum quotidien; la rémunération ne doit toutefois pas être supérieur aux taux du service de trains collecteurs-distributeurs pour tout le voyage.
- 13.02** Sauf si elles sont affectées en service de trains de travaux, les équipes occasionnelles et celles des trains marchandises directs qui s'arrêtent pour (1) ramasser ou laisser un ou plusieurs wagons, (2) charger ou décharger des marchandises de trains collecteurs-distributeurs ou (3) déplacer un ou plusieurs wagons sur une voie d'évitement à un endroit où aucun wagon n'est ramassé ou laissé, dans plus de cinq gares, ou qui font plus de dix manoeuvres en cours de route, ou une combinaison de ces services, sont rémunérées aux taux du service de trains collecteurs-distributeurs pour ce parcours. Il y a un minimum de sept manoeuvres dans la combinaison.

ARTICLE 14 - TOURS DE SERVICE OMIS

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 14.

- 14.01** Sauf dispositions contraires de l'article 15, les équipes en service non assigné ou les agents de train de réserve disponibles dont le tour de service est omis à une gare touchent 50 milles par tour de service omis et conservent leur tour de départ.⁴
- 14.02** Les équipes en service non assigné qui prennent leur poste à leur tour restent attachées à leur train d'affectation même si une autre équipe prend son service plus tard et quitte la gare la première. Aux termes du présent article, la première équipe appelée ne peut se prévaloir de la règle susmentionnée.⁵
- 14.03** L'heure d'arrivée à une gare générale comme Montréal ou Toronto, est l'heure à laquelle l'équipe arrive ou passe à sa gare marchandises d'affectation, quel que soit l'endroit où le train est livré, pourvu qu'aucune rémunération ne soit versée si une équipe arrivant plus tard est appelée à la gare marchandises d'affectation avant le retour à ce point de l'équipe arrivée plus tôt.

⁴ See Letter Re: Runaround at Away-from-home terminal (AFHT) appended to the end of this Article. Tour de service à la gare de détachement annexée à la fin du présent article.

⁵ See Letter Re: Runaround appended to the end of this Article Lettre relative au tour de service à la gare de détachement annexée à la fin du présent article.

Lettre relative au tour de service à la gare de détachement

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

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

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

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

Objet : Tour de service à la gare de détachement

Messieurs,

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

Plus précisément, nous avons traité de la question d'un employé ayant travaillé dans un service aller-simple vers sa gare de détachement, maintenant dans un foyer et au repos, mais pas encore disponible pour prendre son service. Entre-temps, un autre employé dans un service aller-simple prends un "off and on" durant cette période intérimaire.

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

Considérant que, techniquement, l'employé appelé a droit à un appel standard à sa gare de détachement, les parties ont convenu que, dans les circonstances énumérées ci-dessus, les employés du foyer ont droit à l'appel et, par conséquent, sont rémunérés pour un tour de service.

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

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations les meilleures.

C.D. Carroll
Directeur, Relations de travail

M. Franczak
Chef de service, Transport

Je suis d'accord

L.O. Schillaci
Président du conseil d'administration (TUT Région
de l'Ouest)
Monsieur D.A. Warren
Président général du conseil d'administration (TUT
région de l'Est)

Monsieur D.C. Curtis
Président général (FIL région de l'Ouest)
Monsieur R.S. McKenna
Président général (FIL région de l'Est)

Lettre : Tour de service

Le 13 novembre 2004

Monsieur D. Able
Président general – ingénieurs Ouest
Conférence ferroviaire Teamsters Canada
Bureau 309, 8989 Macleod Tr S
Calgary AB T2H0M2

Monsieur D. Finnson
Président general –agents de train Est
Conférence ferroviaire Teamsters Canada
Bureau 309, 8989 Macleod Tr S
Calgary AB T2H0M2

Monsieur R. Hewitt
Président general – ingénieurs Est
Conférence ferroviaire Teamsters Canada
173, rue Simcoe N
Oshawa ON L1G4S8

Monsieur D. Genereux
Président general – agents de train Est
Conférence ferroviaire Teamsters Canada
55 Annonciation
Oka Qc J0N1E0

Messieurs,

La présente a trait aux inquiétudes que vous avez soulevées durant les négociations quant aux tours de service omis.

Il a été convenu qu'aux installations où des inquiétudes à propos des tours de service sont identifiées, les représentants locaux du Syndicat et de la Société se rencontreront dans le but de traiter de ces sujets.

Si les parties locales ne réussissent pas à s'entendre sur une solution à ce sujet, le président général et le directeur général respectifs se rencontreront dans les trente jours afin de résoudre cette question. L'une ou l'autre des parties peut demander de prolonger ce délai.

Veillez agréer, Messieurs, mes salutations distinguées.

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

Approbation :

M. D. Able
Président général – Ingénieurs Ouest

M. D. Finnson
Président général – Agents de train Ouest

M. R. Hewitt
Président général – Ingénieurs Est

M. D. Généreux
Président général – Agents de train Est

ARTICLE 15 - ÉQUIPES DE TRAINS MARCHANDISES DIRECTS

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 14.

- 15.01** La règle du tour de roulement s'applique aux équipes de trains marchandises directes dans les gares de leurs subdivisions respectives, sauf dispositions contraires du paragraphe 15.02 du présent article.
- 15.02**
- (1) Au moment de l'appel, les agents de train sont informés s'il s'agit d'un aller simple, d'un service de navette ou d'un service de navette combiné aux termes de l'article 24, et sont rémunérés en conséquence. L'appel pour un aller simple, un service de navette ou un service de navette combiné ne peut être modifié, à moins que ne l'exigent des circonstances imprévisibles au moment de l'appel, comme un accident, une panne de locomotive, un emportement par les eaux, une obstruction par la neige ou autre obstruction de la voie, ou que ne s'appliquent des dispositions du paragraphe 24.14.
 - (2) Lorsqu'un agent de train s'inscrit en repos au cours d'un aller simple vers une gare de détachement et qu'il est remplacé par un agent de train de relève, la Société peut à son gré transformer l'appel pour un aller simple en un appel pour service de navette in order to comply with Article 29 or unforeseen circumstances afin de se conformer à l'article 29 ou aux circonstances imprévues. L'agent de train est alors considéré comme libéré du service à l'endroit où il s'est inscrit en repos et est rémunéré pour un aller simple jusqu'à cet endroit. La Société assure son retour à la gare d'affectation ou prend des dispositions à cette fin, lorsqu'il est remplacé ou à la fin de la période de repos, et il est rémunéré pour une distance de 100 milles.
 - (3) Sous réserve des dispositions de l'article 24, les agents de train ne peuvent être appelés en service de navette lorsque la distance entre la gare de départ et le point de demi-tour est de 100 milles ou plus. En service de navette, quand la distance entre la gare de départ et la gare d'arrivée est inférieure à 100 milles, la gare d'arrivée peut être considérée comme un point de demi-tour et à cet endroit, les agents de train en service non assigné appelés en service de navette sont rémunérés sur une base continue. Si le point de demi-tour est une gare intermédiaire, les agents de train peuvent être appelés en service de navette quelle que soit la distance entre cette gare et la gare de départ. En service de navette combiné, les agents de train sont rémunérés sur une base continue pour les navettes effectuées à partir de la gare d'arrivée, et ce, quelle que soit la distance entre la gare de départ et la gare d'arrivée.
 - (4) Sous réserve des dispositions de l'article 24, une équipe en service non assigné appelée pour effectuer un aller simple et libéré à la gare d'arrivée de ce parcours ne peut voir son tour de service omis à cause d'une équipe en service non assigné appelée en service de navette ou en service de navette combiné sur le même parcours.
 - (5) Une équipe en service non assigné peut être appelée à effectuer plus d'une navette ou d'un parcours de courte distance à partir de la même gare et être rémunérée selon le millage réel, un minimum de 100 milles par jour lui étant assuré, pourvu (1) que le total des milles parcourus pour tous les parcours ne dépasse pas 120 milles, (2) que la distance parcourue entre la gare et le point de demi-tour ne dépasse pas 30 milles et (3) qu'elle ne soit pas appelée à entreprendre un autre parcours à partir de la gare de départ une fois qu'elle a accompli huit heures consécutives de service calculées depuis l'heure du départ de l'aiguillage extrême de la voie principale ou de l'endroit désigné à la gare de départ, sauf pour une nouvelle journée, sous réserve de la règle du tour de roulement.
- 15.03** Les points de l'indicateur en vigueur où un ou plusieurs trains finissent sont considérés comme les gares de ces trains. Le terme «gares» désigne alors les points normaux entre lesquels les équipes circulent régulièrement; par exemple, la gare d'où part une ligne secondaire est la gare de cette dernière, mais pas nécessairement celle du canton qui donne naissance à la ligne secondaire.

15.04 Une équipe de train marchandises direct qui a effectué un parcours autre qu'un aller simple, de sa gare d'affectation une gare éloignée, ou qui a fait un aller et retour depuis la gare éloignée, n'est pas tenue d'entreprendre un autre parcours à partir de cette gare avant d'en avoir effectué un jusqu'à sa gare d'affectation, si d'autres équipes en service non assigné sont disponibles dans sa division. L'équipe d'un train marchandises direct qui a effectué un parcours autre qu'un aller simple ou qui a effectué un aller et retour depuis la gare éloignée et qui est encore en tête de liste à cette gare n'est pas appelée pour travailler; la première équipe sortante qui a fait un parcours direct depuis sa gare d'affectation jusqu'à la gare éloignée est appelée pour ce parcours. Les dispositions de l'article 14 ne s'appliquent pas aux équipes dont le tour de service est omis aux termes de la présente convention; si ces équipes veulent présenter un grief en vertu de l'article 16, elles doivent le déposer à partir de l'heure d'arrivée de l'équipe ayant pris leur tour pour une navette ou un parcours jusqu'à un point en dehors de l'itinéraire direct entre la gare éloignée et la gare d'affectation. Le présent article est appliqué en fonction du service prévu au moment de l'appel et n'empêche pas l'application au paragraphe 15.02 du présent article qui garantit une journée de travail aux équipes.

Remarque : Le paragraphe 15.04 susmentionné peut être modifié pour répondre aux exigences locales de certains points particuliers, pourvu que ces modifications fassent l'objet d'un accord entre les représentants locaux des employés et les autorités compétentes de la Société.

15.05 Au départ d'une gare, les équipes peuvent être appelées à effectuer un parcours double pour remorquer en deux étapes la totalité du tonnage de leur train; toutefois, ce parcours double doit se faire sur une pente nécessitant un dédoublement du train.

15.06 Les équipes qui effectuent plus d'une navette à court trajet dans une journée de travail sont rémunérées aux taux du service marchandises direct pour cette journée si elles effectuent une manoeuvre ou une combinaison de services, aux termes des dispositions de l'article 13, y compris le travail effectué au(x) point(s) de demi-tour et elles sont payées dans ce cas en fonction du temps seulement, un minimum de huit heures de travail par jour leur étant assuré, quel que soit le millage réel.

15.07 Dans les territoires où l'exploitation à équipe réduite au CdT a été mise en oeuvre conformément au paragraphe 10.09 de l'article 10, le chef de train et l'agent de train peuvent, nonobstant les dispositions du paragraphe 15.01 du présent article et leur affectation à la gare d'affectation, être appelés à prendre le service séparément depuis la gare de détachement dans les circonstances suivantes :

- (1) Un serre-frein peut, à condition qu'il soit reposé, être appelé à prendre le service avant le chef de train avec lequel il est arrivé, pour occuper un poste de serre-frein requis; pour la même raison, on peut lui demander de prendre le service après l'heure de commande du chef de train. À son retour à sa gare d'affectation, le serre-frein reprend son tour normal.
- (2) Quand il n'y a pas de chef de train disponible à la gare de détachement, un serre-frein qualifié comme chef de train peut être appelé à passer son tour normal pour travailler comme chef de train à bord d'un autre train.
- (3) Quand un serre-frein ne peut prendre son tour normal en vertu des paragraphes (1) ou (2) susmentionnés, il n'est pas retenu plus de cinq heures après l'heure de commande du chef de train en compagnie duquel il est arrivé à la gare de détachement.
- (4) Un chef de train peut être appelé à occuper un poste de serre-frein requis à bord d'un train quittant la gare de détachement quand aucun serre-frein n'est disponible à cette gare. Dans un tel cas, on fait appel aux deux premiers chefs de train sortants disponibles à cette gare; le poste de chef de train est confié à l'employé le plus ancien, et les deux employés sont rémunérés au taux des chefs de train pour ce tour de service.

ARTICLE 16 - GARE DE DÉTACHEMENT

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 15.

16.01 Service non assigné

- (1) Les agents de train en service de pool pour les trains marchandises ou ceux en service non assigné, qui sont retenus dans une gare de détachement pendant plus de onze heures sans être appelés au travail, sont rémunérés la minute à raison de 12 milles 1/2 par heure aux taux de la dernière catégorie de service accompli, pour tout le temps en sus de onze heures. Toutefois, en cas de déraillement, d'obstruction de la voie par la neige ou d'emportement par les eaux dans leur subdivision d'affectation, les agents de train retenus plus de onze heures sont rémunérés pour les huit premières heures, ou partie de celles-ci, de chaque période suivante de 24 heures. Les heures sont calculées à partir du moment où les agents de train cessent d'être payés à leur arrivée jusqu'à celui où ils commencent à être payés lors du départ.
- (2) Au lieu d'être régis par les dispositions qui précèdent, les agents de train en service de pool pour les trains marchandises et ceux en service non assigné travaillant dans les territoires où l'exploitation à équipe réduite au CdT a été mise en oeuvre sont retenus dans une gare de détachement pendant plus de dix heures sans être appelés au travail, sont rémunérés à la minute à raison de 12 milles 1/2 par heure aux taux de la dernière catégorie de service accompli, pour tout le temps en sus de dix heures. Toutefois, en cas de déraillement, d'obstruction de la voie par la neige ou d'emportement par les eaux dans leur subdivision d'affectation, les agents de train retenus plus de dix heures sont rémunérés pour les huit premières heures, ou partie de celles-ci, de chaque période suivante de 24 heures. Les heures sont calculées à partir du moment où les agents de train cessent d'être payés à leur arrivée jusqu'à celui où ils commencent à être payés lors du départ.

16.02 Service assigné

- (1) Lorsqu'un agent de train en service assigné à un parcours est retenu en gare de détachement pour y attendre son train et que son immobilisation est due à des raisons autres qu'un déraillement, une obstruction de la voie par la neige ou un emportement par les eaux dans sa subdivision d'affectation, il est rémunéré s'il doit attendre plus de cinq heures après l'heure prévue pour le départ, mais non pas si la période d'attente est de cinq heures ou moins. S'il est retenu plus de cinq heures, il est payé à la minute à raison de 18 milles 3/4 par heure en service voyageurs et à raison de 12 milles 1/2 par heure dans un autre service pour chaque heure supplémentaire en sus des cinq heures susmentionnées aux taux de la dernière catégorie de service qu'il vient d'accomplir. La rémunération versée en vertu du présent paragraphe cesse lorsque l'agent de train est appelé au travail.

16.03 Les sommes dues en vertu du présent article sont payées indépendamment de la rémunération du service ou des déplacements haut-le-pied ultérieurs.

16.04 Sauf dispositions contraires du présent article, lorsqu'un agent de train est au travail après avoir commencé à être payé, les heures où il est retenu dans une gare de détachement cessent de compter au moment où commencé sa rémunération pour le service en question.

16.05 Sauf dispositions contraires du présent article, lorsqu'un agent de train est tenu de se déplacer haut-le-pied après avoir commencé à être payé, les heures où il est retenu dans une gare de détachement continuent d'être rémunérées jusqu'à son départ réel.

16.06 Pour l'application du présent article, la Société assigne une gare d'affectation à chaque équipe en service de pool pour les trains marchandises ou aux équipes en service non assigné.

16.07 Les milles rémunérés en vertu du présent article n'entrent pas dans le calcul des milles pris en considération pour établissement du nombre d'équipes en service de pool.

16.08 Aux installations identifiées par les présidents généraux, la Société devra fournir aux présidents généraux un rapport trimestriel des employés retenus à une gare de détachement, et, par division. Ce rapport inclura des exemples précis des litiges relatifs à ces retenues. À la demande du syndicat, les présidents généraux concernés, le directeur général et les directeurs de centres de réseaux VPA se rencontreront afin de discuter de ce sujet.

ARTICLE 17 - MILLAGE MENSUEL

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 16.

17.01 (1) Le millage mensuel pour lequel les agents de train sont rémunérés est limité comme suit:

Service voyageurs	6,000 Miles
Tous les autres services, y compris le tableau de réserve	4,300 Miles

(2) Dans le calcul du millage des agents de train ayant travaillé en services voyageurs et marchandises pendant un mois donné, 150 milles en service voyageurs comptent pour 100 milles en service marchandises. Chaque poste effectué en triage compte pour 125 milles en service marchandises.

(3) Les indemnités accordées pour la manutention du courrier et des messageries ne sont pas comprises dans le calcul du millage autorisé des agents de train.

(4) On demande à ceux-ci de chômer une fois qu'ils ont atteint, pour un mois donné, l'équivalent du millage maximal de leur catégorie: 6 000 milles en service voyageurs ou 4 300 milles en service marchandises. Sauf dispositions contraires de l'article 39, tous les milles à effectuer au-delà du maximum sont attribués aux employés de réserve.

(5) L'agent de train qui n'atteint pas le millage maximal pendant un mois donné ne peut le compléter le mois suivant.

17.02 (1) La Société s'occupe du calcul du millage. Les agents de train inscrivent pour chaque parcours, leur arrivée à la gare d'affectation, le millage accumulé pendant la période en cours, de la façon convenue entre les autorités compétentes de la Société et les représentants du Syndicat. Les agents de train doivent aviser que possible l'autorité compétente une fois qu'ils ont atteint le millage maximal de leur catégorie de service, afin qu'un employé de relève puisse y être affecté. Les agents de train qui ne respectent pas ces directives et qui n'inscrivent pas leur millage de la façon prévue ou qui ne préviennent pas une fois qu'ils ont atteint le millage maximal ne sont pas appelés au travail avant de s'être conformés aux directives, à moins qu'il n'y ait pas d'employés disponibles.

(2) L'agent de train qui dépasse le maximum prévu pour une période perd, pendant la période suivante, l'équivalent du double du nombre de milles excédentaires.

(3) La sanction susmentionnée n'est pas imposée à un agent de train qui a déjà atteint le millage maximal, mais le dépasse parce qu'il a été appelé pour une urgence, ni à l'agent de train qui atteint et dépasse le millage maximal pendant le même parcours. Dans ce cas, n'est reporté à la période suivante que le nombre réel de milles excédentaires. La sanction du double du nombre de milles excédentaires ne s'applique qu'à l'employé qui n'inscrit pas convenablement son millage et, par conséquent, dépasse le maximum prévu.

- 17.03** S'il y a lieu, la Société vérifie, de concert avec le Syndicat et selon les méthodes décidées d'un commun accord par les parties, le millage effectué chaque mois ou période.
- 17.04** Le président général peut demander à ce qu'une inspection soit faite de certains lieux où il est allégué que des difficultés existent dans l'application des règles relatives au millage. Les représentants régionaux du service des relations industrielles, les dirigeants du syndicat locaux et le président général mèneront ensemble cette inspection.
- 17.05** Il est entendu et convenu que les opérations de limitation du millage mensuel et de réglementation n'entraînent aucuns frais supplémentaires pour la Société. Tout déplacement haut-le-pied rendu nécessaire dans le cadre de ces réglementations ou qui en découle ne sera pas rémunéré.
- 17.06** Les limites spécifiées aux présentes représentent un maximum et ne doivent pas être interprétées comme ayant une quelconque influence sur la réglementation relative au nombre d'équipes de pool en service marchandise ou d'affectations.

(Annexe B-35 est supprimé; libellé incorporé au paragraphe 17.04)

- 17.07** Tous les milles parcourus en service régulier ainsi qu'en déplacement haut-le-pied et service régulier combinés pour lesquels les agents de train ont été rémunérés entrent dans le calcul de leur millage. Tous les milles accordés pour les circonstances ci-après entrent aussi dans ce calcul :
- Déplacement haut-le-pied
 - Fonctions de juré
 - Congé de deuil
 - Comparution en cour
 - Service spécial
 - Annulation tardive d'une affectation
 - Astreinte
 - Congé annuel
 - Annulation d'appels une fois sur place (rémunération d'au moins un jour)
 - Présence aux réunions du comité de sécurité (remboursement de perte de salaire)
 - Milles accordés pendant la formation des mécaniciens de locomotive qui coïncide avec la période de millage au cours de laquelle l'employé réintègre le tableau de service des agents de train.

ARTICLE 18 - SERVICE DE TRAINS - COLLECTEURS-DISTRIBUTEURS

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 17.

- 18.01** Les équipes affectées en service de trains collecteurs-distributeurs sont rémunérées aux taux de salaire de ce service, qui figurent au paragraphe 1.05.
- 18.02** Sauf dispositions contraires de l'article 15, les parcours de 100 milles ou moins sont rémunérés comme 100 milles, qu'il s'agisse d'un aller simple ou d'un aller et retour.
- 18.03** La Société doit organiser son service de trains collecteurs-distributeurs pour éviter la manutention de marchandises aux hangars, la nuit et le dimanche. Aucun train collecteur-distributeur ne doit circuler avant 4 h ni après 12 h et les employés sont autorisés, après 22 h, à cesser toute activité locale ou en service de trains collecteurs-distributeurs, à l'exception du ramassage ou du stationnement de wagon(s) de bestiaux, ou de marchandises périssables, et à se rendre à la gare sans arrêt de relève.

Selon les exigences du service, des dispositions peuvent être prises pour commencer le service de trains collecteurs-distributeurs avant 4 h ou après 12 h; dans ce cas, le président général ne peut pas opposer indûment un refus.

- 18.04** Les équipes normalement affectées en service de trains collecteurs-distributeurs et dont les parcours sont annulés, peuvent travailler à bord d'autres trains et se voient accorder 100 milles, sauf si l'annulation a lieu un dimanche ou un des jours fériés mentionnés au paragraphe 68.01.
- 18.05** Les paragraphes 12.03, 12.08, 12.09, 12.10, et 12.11 de l'article 12 s'appliquent au service des trains collecteurs-distributeurs.
- 18.06** Les affectations en service de trains collecteurs-distributeurs doivent être précises et préciser la gare d'affectation, les gares d'arrivée, les zones de travaux et l'heure de prise de service. Dans la mesure du possible, ces affectations doivent commencer à l'heure prévue; l'heure de prise de service affichée peut être repoussée, mais non avancée. Quand l'heure de prise de service affichée est modifiée de plus de trois heures, l'affectation doit être réaffichée.
- 18.07** À l'exception paragraphe 18.03 susmentionné, les dispositions de l'article 18 s'appliquent pour le service de ramassage en affectation régulière.

ARTICLE 19 - SERVICE DE LOCOMOTIVES - MANOEUVRES-LIGNE

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 18.

- 19.01** Les taux de salaire sont indiqués au paragraphe 1.06 de l'article 1.
- 19.02** Les affectations en service de navette dans un rayon de 30 milles sur la voie principale depuis l'aiguillage extrême ou l'endroit désigné dans n'importe quelle direction sont classées et attribuées comme du service de locomotives manoeuvres-ligne. Les autorités locales de la Société et les présidents de sections locales peuvent convenir d'attendre le rayon au-delà de 30 milles de voie principale pour toute affectation en service de locomotives manoeuvres-ligne. Si cette question n'est pas réglée à l'échelon local, le directeur général peut en saisir le président général.
- 19.03** Les agents de train affectés en service de locomotives manoeuvres-ligne accomplissent le service demande et peuvent entrer dans leur gare d'affectation ou toute autre gare et en sortir sans être soumis aux dispositions qui définissent le terme d'un parcours, mais ils ne doivent pas être envoyés en dehors de leur district de promotion; les heures sont calculées d'une façon continue à partir de l'heure de commande jusqu'à ce qu'ils soient libérés de leurs tâches à la gare d'affectation, sous réserve des dispositions relatives aux heures supplémentaires et à la journée normale de travail qui sont applicables pour le service marchandises.
- 19.04** Chaque équipe assignée ces affectations bénéficie d'un minimum garanti de 2 600 milles par mois aux taux du service de locomotives manoeuvres-ligne. Si une affectation est supprimée ou créée, n'importe quel mois, les équipes touchent la part du minimum mensuel qui leur revient pour chaque jour civil consacré à l'affectation en question.

- 19.05** (1) Les affectations, autres que les trains de travaux, doivent être affichées et préciser la gare d'affectation, les gares de départ et de détachement pour chaque parcours, territoire dans lequel l'affectation se trouve, l'heure de prise de service et les jours de travail. Dans la mesure du possible, ces affectations doivent commencer à l'heure prime, sauf qu'en tout temps, l'heure de la prise de service peut varier de cinq heures par rapport à l'heure indiquée dans l'affichage, l'heure de prise de service affichée peut être repoussée, mais non avancée, sauf commun accord contraire. Si l'appel pour une affectation n'a pas été fait dans les cinq heures de l'heure indiquée sur l'affichage, l'équipe assignée sera annulée. Quand l'heure de prise de service affichée est modifiée de plus de trois heures, l'affectation doit être réaffichée.
- (2) Les autorités locales de la Société et les présidents de sections locales peuvent s'entendre pour qu'une affectation au service de locomotives manoeuvres-ligne comporte des heures de prise de service affichées variant selon les jours.

Remarque : L'expression «locomotives manoeuvres-ligne» utilisé comme dans le présent article ne s'applique ni aux trains voyageurs, ni aux trains de travaux, ni aux trains mixtes.

ARTICLE 20 - MESSAGERIES

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 19.

Archivé

ARTICLE 21 - TRAINS DE TRAVAUX

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 20.

- 21.01** Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent au service de trains de travaux en affectation régulière et irrégulière et à d'autres catégories de service de ligne lorsque le travail défini est exécuté.
- 21.02** Au sens du présent article, le service de train de travaux désigne le service relié à la maintenance, à la construction, aux améliorations, aux trains de secours, aux chasse-neige, aux déblayeurs d'entre-rails et aux épanduses.
- 21.03** (1) L'équipe d'un train de travaux comprend l'ingénieur locomotive, le chef de train et deux agents de train, à moins que les dispositions de la convention collective sur la réduction des équipes ne s'appliquent.
- (2) En service de trains de secours (service de secours sur la ligne), on ajoute un deuxième ingénieur aux endroits où il n'est pas facile d'assurer la relève et lorsqu'on sait où qu'on prévoit que les heures de service seront longues.
- 21.04** (1) Les milles parcours, le temps de service en gare d'arrivée et en gare de départ, y compris les manoeuvres, et les heures supplémentaires au taux normal, sont rémunérés au taux applicable aux trains marchandises directs pour les déplacements à destination et en provenance de la zone de travaux.
- À l'est de Thunder Bay, lorsque les trains de travaux font office de chasse-neige ou d'épanduse, en dehors de gares où ces tâches sont confiées à des équipes de triage, les taux du service de trains collecteurs-distributeurs s'appliquent.
- (2) Quand le millage d'un train de travaux, y compris les déplacements et les travaux, dépasse 12 milles 1/2 à l'heure, depuis le moment où l'équipe quitte l'aiguillage extrême de voie principale ou l'endroit désigné du point de début de service jusqu'au moment où elle arrive l'aiguillage extrême de voie principale où à l'endroit désigné du point de fin

de service, les milles de déplacement et de travaux et le temps de service en gare de départ et en gare d'arrivée, y compris les manœuvres, sont payés.

Le temps de service en gare de départ n'entrera pas dans le calcul du minimum quotidien.

- (3) Le millage réellement parcouru à destination et en provenance de la zone de travaux désigne les milles parcourus au début de la journée entre le point de début de service jusqu'à la première zone de travaux et ceux parcourus en fin de journée entre la dernière zone de travaux et le point de fin de service. Ces zones de travaux sont les endroits où des services reliés à la maintenance, aux améliorations, aux trains de secours, aux chasse-neige et aux épanduses sont accomplis ou doivent être accomplis sur les installations ou l'emprise de la Société. Les milles à destination de la zone de travaux commencent à compter quand le temps de service en gare de départ cesse. Les milles en provenance de la zone de travaux cessent de compter quand le temps de service en gare d'arrivée débute.
- (4) Les ballastières sont considérées comme une zone de travaux pour les équipes qui y travaillent exclusivement. Quand une ballastière est située à moins de deux milles de la zone de manoeuvres terminales interréseaux ou de l'aiguillage extrême de voie principale aux points de début et de fin de service, elle est réputée faire partie de ces points.

- 21.05**
- (1) Les postes en service de trains de travaux dont la durée est de sept jours ou plus font l'objet d'un affichage et sont transformés en affectation régulière. Les bulletins sont affichés sept jours avant le début du service de trains de travaux et on y donne aussi précisément que possible les renseignements suivants : subdivision(s) ou les travaux seront exécutés, nature du travail, horaire de travail et jours de repos.
 - (2) Lorsqu'un train de travaux assigné se déplace d'une subdivision une autre qui ne figurait pas dans le bulletin original, on considère que l'affectation à pris fin et elle fait l'objet d'un nouvel affichage si les travaux doivent durer plus de sept jours. Sauf en cas d'accord préalable, les postes en service de trains de travaux ne sont pas affichés si les travaux sont accomplis dans des subdivisions relevant d'autorités différentes dans un district d'ancienneté.
 - (3) Les postes en service de trains de travaux de moins de sept jours sont accordés à des équipes de trains marchandises directs, sauf dispositions contraires d'une entente locale.
 - (4) Les affectations sont confiées à l'ingénieur, au chef de train et au(x) agent(s) de train les plus anciens qui travaillent dans le métier en question et qui en font la demande, s'ils sont qualifiés. Si aucune candidature n'est reçue, les postes sont comblés en vertu des dispositions de la convention collective.
 - (5) Lorsqu'une affectation prend fin, les mécaniciens, les chefs de train et les agents de train touchés peuvent choisir leur affectation selon leur ancienneté et conformément aux autres règles applicables.
 - (6) À moins que les ingénieurs, chefs de train et agents de train les plus anciens n'en décident autrement, les trains de travaux assignés sont pourvus en personnel par les employés les moins anciens des différentes catégories. Les employés les plus anciens ne sont pas tenus d'être en service non assigné aux trains de travaux quand il y a des employés moins anciens disponibles. Lorsqu'il y a deux trains de travaux ou plus au même endroit, les employés itinérants les plus anciens peuvent choisir leur affectation.
 - (7) La Société ne doit pas engager de frais supplémentaires si un employé en supprime un autre dans l'exercice de ses droits d'ancienneté.

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

Les représentants locaux de la Société et les présidents de section locale peuvent s'entendre pour modifier le présent paragraphe en fonction des conditions locales d'exploitation; ils peuvent par exemple instaurer des affectations de quatre jours en service de trains de travaux quand les circonstances l'exigent. De telles affectations doivent assurer un millage mensuel supérieur au minimum garanti dont il est question au paragraphe 21.16

21.07 Les équipes en service de trains de travaux seront informées le dernier jour ouvrable avant un jour de repos assigné si leurs services sont requis le jour de repos. Les membres de l'équipe ont alors l'occasion de travailler durant leurs jours de repos assignés et ils sont rémunérés conformément au paragraphe 21.04.

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

21.09 Les équipes de trains de travaux en affectation régulière ne sont pas obligées de prendre d'autres affectations quand leur affectation est interrompue temporairement pour moins de trois jours, sauf dans les cas de déraillement ou lorsqu'il n'y a pas d'autre équipe disponible.

21.10 Quand une équipe travaillant exclusivement en service de trains de travaux en affectation régulière ou irrégulière est tenue de s'occuper de wagons commerciaux autres que ceux qu'elle doit déplacer pour faire les travaux qui lui sont confiés, elle touche un minimum de 100 milles aux taux du service marchandises direct en plus de la rémunération correspondant au service de train de travaux.

- 21.11**
- (1) Les équipes en service de trains de travaux qui effectuent des services régis et rémunérés conformément au présent article peuvent au besoin être immobilisées à des points intermédiaires à la fin de leur journée de travail.
 - (2) Lorsqu'on immobilise une équipe en service de trains de travaux à un point intermédiaire, on doit mettre à sa disposition des installations convenables pour dormir et pour manger. Les équipes en service de trains de travaux immobilisées ailleurs qu'à une gare sont rémunérées de façon continue si on ne leur fournit aucun endroit pour dormir. En service de trains de secours, on peut faire dormir les membres de l'équipe à bord du matériel de secours.
 - (3) À moins que les parties ne prennent d'autres arrangements d'un commun accord, les équipes en service de trains de travaux sont transportées à leur gare d'affectation les jours de repos assignés et ramenées au point de début de service du train de travaux après leurs jours de repos.
 - (4) Les équipes en service de trains de travaux ont droit à une pause-repas à des heures convenables. On ne leur demande pas de rester en service pendant de longues périodes sans leur donner la permission de prendre une pause-repas. Cette permission leur est accordée moyennant un préavis raisonnable; un préavis d'une heure est jugé suffisant. Les équipes peuvent demander la permission de prendre une pause-repas après quatre heures de service. On ne peut sous aucun prétexte demander à une équipe en service de trains de travaux de travailler plus de six heures sans lui donner l'occasion de se restaurer. On ne doit pas

invoquer le présent paragraphe pour perturber indûment le service de trains de travaux ou priver les employés de l'occasion de prendre une pause-repas.

- (5) Lorsque les voitures-logements sont équipées pour servir des repas aux préposés à l'entretien des voies qui effectuent les travaux pour lesquels le train de travaux est nécessaire, l'équipe du train de travaux peut y prendre ses repas. Il est entendu que la présente disposition n'empêchera pas l'équipe de participer aux travaux d'amélioration au besoin.
- 21.12** Lorsque l'ingénieur en service de trains de travaux est mis en repos en un endroit où il n'y a pas d'employés d'atelier permanents, il est rémunéré pour 15 minutes, au taux normal, une fois mis en repos par le chef de train, pour s'occuper des réparations nécessaires et apprêter la locomotive.
- 21.13** Les équipes en service de ligne sont autorisées à travailler à bord de trains de travaux utilisés en partie dans la zone de manoeuvres terminales interréseaux ou la zone de triage d'une gare et en partie sur la ligne adjacente; cependant, quand deux équipes ou plus sont affectées au service des trains de travaux dans ces conditions, il faut répartir le travail entre le personnel de triage et le personnel de ligne, s'il est possible de le faire de façon qu'une ou plusieurs équipes de triage restent dans la zone de triage ou de manoeuvres. Il est entendu que cette disposition sera seulement applicable lorsqu'il sera avantageux d'affecter une équipe de triage aux manoeuvres, à la formation des trains ou à toute tâche du genre. Les employés de triage sont autorisés à travailler à bord de tous les trains de travaux circulant exclusivement dans la zone de triage ou la zone de manoeuvres reconnues.
- 21.14** Les équipes de ligne sont affectées à ce travail dans les gares de moindre importance où il n'y a pas assez d'agents de triage et elles sont rémunérées aux taux du service de ligne et selon les conditions régissant le service des trains de travaux de ligne.
- 21.15** Les ingénieurs, chefs de train et agents de train appelés en service marchandises direct ou de trains collecteurs-distributeur sont rémunérés pour le service de trains de travaux effectué en cours de route s'ils y ont consacré plus d'une heure; ce temps n'entre pas dans le calcul des heures supplémentaires. Les employés sont rémunérés au taux de la catégorie de service pour laquelle on les a appelés.
- Pour calculer le temps consacré au service de train de travaux en cours de route en vertu du présent paragraphe, lorsque le service se fait à basse vitesse, on prend le temps de travail et on soustrait le temps de déplacement normal entre les points où commence et se termine le travail
- 21.16** Pourvu qu'ils ne chôment pas volontairement, les ingénieurs, chefs de train et agents de train en service de trains de travaux ont droit au minimum mensuel garanti de 3 100 milles. Si une affectation prend fin ou est créée au cours d'un mois donné, les membres de l'équipe ont droit à une tranche proportionnelle du minimum garanti pour chaque jour de travail.
- 21.17** Les employés en service de ligne appelés à effectuer du service de trains de travaux en affectation irrégulière sont informés, au moment de l'appel, s'il s'agit d'un aller simple ou d'une navette. Ils sont aussi informés, dans la mesure du possible, du nombre de jours où ils pourraient être immobilisés en cours de route. Cette information leur permettra d'apporter des quantités suffisantes de vêtements et de nourriture.
- Aux fins d'application de la présente disposition, il est entendu qu'il peut se produire des situations qu'on ne pouvait pas prévoir au moment de l'appel et que cela peut modifier la durée du service de trains de travaux.

ARTICLE 22 – DOUANE

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 28.

- 22.01** Les équipes de trains marchandises travaillant entre Saint-Luc et Newport reçoivent une indemnité de 17 milles d'appoint dans chaque sens quand elles doivent passer à la douane. Cependant, les heures supplémentaires sont calculées en fonction du millage réel du parcours et

l'indemnité de millage d'appoint, ou partie de celle-ci, peut servir à constituer le minimum quotidien.

- 22.02** Les équipes de trains marchandises circulant entre Farnham et Newport et passant à la douane touchent une indemnité de 17 milles pour cette tâche en sus des 100 milles, si elles comptent huit heures de service effectif. L'indemnité en question peut servir à compléter une journée réduite. La présente disposition ne s'applique pas aux équipes circulant haut-le-pied ni à celles dont le train n'est pas soumis au contrôle douanier en cours de route.
- 22.03** Lors du parcours nord/sud dans la subdivision de Newport, le chef de train ne reçoit qu'une somme forfaitaire équivalant à 12 milles 1/2 pour le travail administratif et autres tâches accomplis en rapport avec les trains se rendant à Newport, s'il n'est pas tenu de passer à la douane.
- 22.04** Les équipes en service de pool à Farnham s'occupent des trains voyageurs facultatifs circulant entre Montréal et Mégantic et vice versa.

ARTICLE 23 – HOURS OF SERVICE LAW DES ÉTATS-UNIS

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 29.

Cet article est applicable aux États Unis seulement.

- 23.01** Les employés en service de trains ne doivent être immobilisés que si le parcours ne semble pas pouvoir être assuré en entier dans les délais réglementaires et pas avant l'expiration des douze heures de service exigées par la loi fédérale américaine (Federal Law) ou moins de deux heures avant l'expiration du temps prévu par les lois de l'État en cause (State Law), le cas échéant.
- 23.02** Si les employés en service de trains sont immobilisés pendant un nombre d'heures inférieur à celui qui est indiqué au paragraphe précédent, ils ne sont pas jugés immobilisés aux termes de la loi, et leurs services sont rémunérés conformément aux présentes.
- 23.03** Les employés en service de trains qui sont immobilisés entre deux gares aux termes de la loi sont de nouveau jugés en service et sont rémunérés dès l'expiration du temps de repos minimal exigé par la loi et pris par n'importe quel membre de l'équipe, à condition que la période la plus longue réclamée par un membre de l'équipe, c'est-à-dire huit ou dix heures, s'applique à toute l'équipe.
- 23.04** Un parcours continu comprend le mouvement d'un train en parcours simple ou en navette du point de départ jusqu'à destination, lorsque le train doit s'immobiliser. S'il y a changement de destination pendant la période de repos de l'équipe, cette dernière effectue un nouveau parcours à la reprise de son service.
- 23.05** Les employés en service de trains qui sont immobilisés aux termes de la loi sont rémunérés au temps continu ou au millage de leur horaire, du point de départ au point d'immobilisation. Lorsqu'ils reprennent le service sur un parcours continu, ils sont rémunérés au mille ou à l'heure, selon la somme la plus élevée, du point d'immobilisation jusqu'au point d'immobilisation suivant ou à la gare. Il est entendu, aux termes du présent article, que les agents de train sont tenus d'effectuer un arrêt dans les gares, sauf si la convention comporte des dispositions contraires à cet effet.
- 23.06** Les agents de train en service de trains qui sont immobilisés pour se reposer comme l'exige la loi et qui sont ensuite transportés haut-le-pied ou en remorquage jusqu'à la gare, avec ou sans locomotive ou fourgon de queue, sont rémunérés aux conditions primes au paragraphe 23.05 ci-dessus, comme s'ils avaient conduit le train jusqu'à cette gare.
- 23.07** Les agents de train en service de trains qui sont immobilisés comme l'exige la loi ne sont pas tenus de surveiller ni de s'occuper des locomotives, ni d'effectuer d'autres travaux durant la période d'immobilisation.

- 23.08** Les agents de triage qui sont tenus de travailler douze heures reprennent leur service à l'expiration de leur période de repos prévue par la loi fédérale américaine (Federal Law) et sont ensuite autorisés à travailler pendant huit heures ou à être rémunérés en conséquence.

ARTICLE 24 – SERVICE DE LIGNE - DÉPLACEMENTS HAUT-LE-PIED

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 22.

Déplacements haut-le-pied en parcours simple et en service combinés

- 24.01** L'ingénieur et(ou) l'agent de train de réserve déplacés haut-le-pied jusqu'à une gare d'affectation ou au point de remisage d'un train de travaux afin d'assurer la relève à cette affectation ne sont pas considérés comme en service combiné et doivent toucher au moins le minimum quotidien.
- 24.02** L'ingénieur et(ou) l'agent de train n'ont pas le droit de présenter une réclamation lorsqu'ils se déplacent haut-le-pied dans l'exercice de leurs droits d'ancienneté ou la suite de cet exercice; après avoir atteint leur millage mensuel maximal; relativement à une affectation qui a été affichée, sollicitée et attribuée; ou parce qu'ils sont forcés de remplir une affectation que personne n'a sollicitée. Dans les autres cas, les déplacements haut-le-pied sont rémunérés.
- 24.03** Sauf dispositions contraires du présent article, quand des déplacements haut-le-pied sont nécessaires, le premier ingénieur de locomotive et(ou) premier agent de train sortants sont appelés pour effectuer ce service haut-le-pied et conservent leur tour de départ à la gare de détachement. Le premier ingénieur de locomotive et(ou) agent de train sortant à qui on demande de se déplacer haut-le-pied doivent se présenter au travail à une heure précise qui peut être postérieure à l'heure de prise de service de l'équipe qui s'occupe du train. Dans ce cas, le poste de travail de ceux qui sont appelés à se déplacer haut-le-pied n'est pas considéré comme omis.
- 24.04** La Société assure ou prévoit le moyen de transport nécessaire pour l'ingénieur et(ou) l'agent de train qui ont droit au salaire de déplacement haut-le-pied. Si l'ingénieur de locomotive et(ou) l'agent de train ne peuvent utiliser le chemin de fer ou les transports en commun et que la Société leur permet d'utiliser leur voiture particulière, ils sont remboursés au taux prévu au paragraphe 1.20.

Parcours simple

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

Service combiné

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

Quand le déplacement haut-le-pied précède le poste de travail, le salaire est versé de façon continue à partir de l'heure de commande jusqu'à ce que le poste commence réellement; quand le déplacement haut-le-pied suit le poste de travail, le salaire régulier est versé jusqu'à ce que commence le déplacement haut-le-pied. Quand le déplacement haut-le-pied et le poste sont combinés en un poste de travail continu, les employés touchent au moins le minimum quotidien au taux le plus élevé qui s'applique à la combinaison. Le salaire afférent aux déplacements haut-le-pied autres qu'entre deux gares, quand il n'y a pas de service combiné, ne doit pas être inférieur au minimum quotidien.

Service de navette combiné

- 24.07** L'ingénieur de locomotive et(ou) l'agent de train en service marchandises directs sont affectés selon la règle du tour de roulement.
- 24.08** Sous réserve des dispositions du paragraphe 24.09 ci-après, les ingénieurs de locomotive et(ou) les agents de train en service non assigné appelés pour effectuer un aller simple et libérés à la gare de détachement ne peuvent voir leur tour de service pris par des ingénieurs de locomotive et(ou) des agents de trains en service non assigné appelés en service de navette combiné sur le même parcours.
- 24.09** Lorsque la Société songe à avoir recours au service de navette combiné et qu'une équipe se dirige vers la gare de détachement dans le cadre d'un parcours simple, le contrôleur de la circulation ferroviaire peut demander à cette équipe si elle pourra satisfaire aux impératifs de l'exploitation à la gare de détachement.
- Le CCF devra préciser le type de train prévu, le travail en cours de route prévu, l'heure estimative de commande à la gare de détachement et l'heure estimative d'arrivée du train à bord duquel l'équipe se trouve au moment où le CCF communique avec elle. Dans sa réponse, l'équipe doit aviser le CCF si des membres veulent s'inscrire en repos en arrivant à la gare de détachement. Cet avis ne peut être changé à moins que ne l'exigent des circonstances imprévisibles au moment de l'entretien et qui risquent de retarder de plus de deux heures la circulation normale du train de l'employé ou du train de correspondance.
- Si l'équipe interrogée ne s'engage pas à satisfaire aux exigences de l'exploitation quand le CCF le lui demande, une autre équipe sera appelée en service de navette combiné et la règle du tour de roulement ne s'appliquera pas.
- 24.10** Lorsqu'il y a assez de mécaniciens de locomotive et(ou) d'agents de train disponibles pour satisfaire aux exigences de l'exploitation à la gare de détachement, on n'appelle pas d'employés en service de navette combiné. Pour déterminer la disponibilité des employés à la gare de détachement, on tiendra compte de facteurs comme le nombre d'heures de repos demandées, s'il y a lieu, les règlements concernant la période de repos obligatoire ou la durée de service ou toute disposition contraire prévue aux présentes.
- 24.11** On demandera au mécanicien de locomotive et(ou) à l'agent de train appelés en service de navette combiné de se rendre de la gare d'affectation à la gare de détachement. Les employés en service de navette combiné ne peuvent s'inscrire en repos aux termes de la ou des conventions collectives applicables en vigueur dans le délai de douze heures prévu au paragraphe 24.13 qui suit.
- 24.12** L'ingénieur de locomotive et(ou) l'agent de train appelés en service de navette combiné à bord de tout autre train qu'un train marchandises sont rémunérés à la minute et ne touchent pas de salaire minimal pour les déplacements haut-le-pied.
- 24.13** Sous réserve des dispositions au paragraphe 24.14, en service de navette combiné, on ne ménage aucun effort pour libérer les employés du service à la gare d'affectation dans les douze heures qui suivent l'heure à laquelle ils se sont présentés au travail. Si l'employé n'est pas libéré dans un délai de douze heures, il est rémunéré pour tous les déplacements haut-le-pied à raison de 12 milles 1/2 l'heure (et payé pour les heures supplémentaires accumulées, le cas échéant) aux taux du service marchandises direct pour le temps réel consacré à cette tâche, un minimum de huit heures lui étant versé.

- 24.14** Si l'équipe appelée en service de navette combiné travaille jusqu'à la gare de détachement et n'est pas la première équipe sortante au moment où le déplacement haut-le-pied devrait commencer, son appel est transformé en un appel pour parcours simple et elle est rémunérée en conséquence. Les membres de l'équipe sont alors inscrits au bon rang dans le pool de la gare de détachement et peuvent s'inscrire en repos. Dans de telles circonstances et selon les impératifs de l'exploitation, il peut être approprié d'amener haut-le-pied la première équipe sortante à la gare d'affectation.
- Si une équipe est appelée en service de navette combiné, qu'elle est amenée haut-le-pied jusqu'à la gare de détachement et qu'elle n'est pas la première équipe sortante au moment de l'arrivée, le CCF lui indiquera si elle est retenue en service de navette combiné pour un autre train. Si l'équipe n'est pas ainsi retenue, son appel est transformé en un appel pour parcours simple et elle est rémunérée en conséquence. Les membres de l'équipe sont libérés et inscrits au bon rang dans le pool de la gare de détachement et peuvent alors s'inscrire en repos.
- 24.15** Quand le déplacement haut-le-pied précède le service actif, les employés appelés en service de navette combiné sont rémunérés pour ce déplacement de façon continue jusqu'à ce que le service actif commence. À leur arrivée à la gare de détachement, les membres de l'équipe doivent communiquer avec le CCF qui les informera de l'heure de l'arrivée. Le service actif commence à l'arrivée à la gare de détachement et la règle du tour de roulement ainsi que les dispositions du paragraphe 24.08 continuent de s'appliquer.
- Quand une équipe appelée en service de navette combiné doit effectuer un déplacement haut-le-pied avant ou après le service actif et qu'elle est rémunérée selon les règles du millage fixe, la rémunération à la minute des membres de l'équipe en SNC qui se déplacent haut-le-pied dans le même véhicule qu'une autre équipe en raison du dépassement des seuils est assumée par la Compagnie plutôt que d'être puisée dans le fonds tampon.
- Quand le déplacement haut-le-pied suit le service actif, les membres de l'équipe demeurent en service actif jusqu'à ce que le déplacement haut-le-pied commence. Quand le service actif précède le déplacement haut-le-pied, ces manoeuvres sont limitées, à Montréal, à Toronto, à Thunder Bay, à Winnipeg et à Calgary, au travail qui peut actuellement être accompli en vertu des paragraphes 10.02(2), 10.02(4), 12.08, et 12.11 de la présente convention collective régissant les ingénieurs de locomotive.
- La portion travail de la fiche de service SNC est payée en fonction des règles relatives au millage fixe pour le parcours en question, à condition que l'équipe termine son tour de service selon ces mêmes règles.
- Si la portion travail n'est pas complète ou qu'il n'y a aucun millage fixe prévu pour le tour de service, la rémunération pour la portion travail du parcours est versée en fonction du double mode de rémunération. Le salaire pour le service actif est versé de façon continue depuis l'heure de début jusqu'au départ de l'AEVP ou de l'endroit désigné. Aux fins d'application du régime d'exploitation à équipe réduite au chef de train, le point de demi-tour sera considéré comme un arrêt en cours de route. Si des manoeuvres sont effectuées, aucun paiement en double ne sera versé, mais les membres de l'équipe seront rémunérés pour le temps consacré à cette tâche au point de demi-tour, un minimum d'une heure leur étant assuré.
- 24.16** L'ingénieur locomotive et(ou) l'agent de train ne sont pas appelés en service de navette combiné quand la gare d'arrivée ou le point de demi-tour est à courte distance de la gare de détachement.
- 24.17** (Ce paragraphe réfère au juge Adams qui parle d'un préjudice spécial résultant de la mise en oeuvre du service de navette combiné et est archivé).
- 24.18** Les agents de train à qui la Société demande de se déplacer haut-le-pied afin de pourvoir des affectations supplémentaires et qui, autrement auraient été rappelés à la gare d'affectation sont rémunérés pour le déplacement haut-le-pied à l'aller et au retour, une fois les affectations supprimées. Dans d'autres cas, quand les agents de train se déplacent haut-le-pied pour remplir, dans l'exercice de leurs droits d'ancienneté, des affectations ayant fait l'objet d'un affichage ou

quand ils retournent à leur gare d'affectation une fois l'affectation supprimée, ils ne touchent pas le salaire de déplacement haut-le-pied.

- 24.19** Si, pour une raison quelconque, une équipe est affectée à un train voyageurs sans son fourgon de queue habituel, elle est ramenée haut-le-pied à sa gare de départ par le premier train disponible ou son fourgon de queue lui est livré à la gare éloignée dans les 16 heures suivant l'heure où elle quitte la gare de départ.
- 24.20** L'équipe qui retourne haut-le-pied à sa gare de départ aux termes au paragraphe 24.06 du présent article, part après l'équipe responsable du train à bord duquel elle est revenue haut-le-pied, à moins qu'elle n'ait été la première à sortir de la gare éloignée, auquel cas elle est la première à partir de la gare de départ.
- 24.21** Conformément à l'article 5, l'équipe en service voyageurs facultatif retourne haut-le-pied, à la gare de départ à bord du premier train disponible, ou d'une locomotive haut-le-pied avec fourgon de queue ou voiture appropriée à moins d'être affectée au voyage de retour d'un train voyageurs et elle n'est pas tenue de s'occuper des wagons.
- 24.22** Les dispositions de l'article 14 ne s'appliquent pas aux équipes susmentionnées qui reviennent haut-le-pied, ou à bord de locomotives haut-le-pied avec fourgon de queue ou de toute autre voiture convenable.
- 24.23** Un agent de train employé comme surnuméraire ou second à bord d'un train voyageurs retourne haut-le-pied par le premier train disponible, à moins d'être tenu de travailler à son retour à bord d'un autre train voyageurs dans les douze heures suivant son arrivée. Les dispositions de l'article 16 sont applicables s'il est retenu en service plus de douze heures.
- 24.24** Pour réduire le nombre de parcours en SNC et sous réserve de l'approbation du ou des présidents généraux et du directeur général et moyennant préavis aux Relations industrielles, on pourra établir des règles locales en vue de mettre en service les trains marchandises sans affectation.⁶

⁶ See Letter Re: TCS appended at the end of this Article.

Lettrier re : Train en service combiné (TSC)

Le 13 novembre 2004

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

Monsieur,

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

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

Veillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Relations industrielles
Vice-président adjoint

(signature)M.G. DeGirolamo

Approbation :

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

ARTICLE 25 – SERVICE DE LIGNE – SERVICE DIVERS

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 23, PARAGRAPHES 23.1 À 23.8 ET ANNEXE B-5, LANGUAGE INCORPORÉ AU PARAGRAPHE 25.13.

25.01 Parcours double

- (1) Les milles effectués en parcours double ou en mission de renfort s'ajoutent à ceux du parcours.

25.02 Pilotage

- (1) Les agents de train employés comme pilotes touchent le taux de salaire des chefs de train et sont rémunérés aux taux du service marchandises direct. Lorsqu'un pilote, tel que défini dans les règles d'exploitation, est requis, un agent de train compétent sera fourni, en plus de l'équipe régulière. On ne fera pas appel à un agent de train non familier avec les caractéristiques physiques du parcours. (Annexe B-20 est supprimée, le libellé est incorporé dans 25.02(2)).
- (2) Lorsqu'ils circulent ou qu'ils sont utilisés pour effectuer des travaux sous la protection de drapeaux du Service de l'entretien de la voie ou d'un permis d'occuper la voie, des véhicules automoteurs qui circulent comme trains sur des voies principales ou des voies d'évitement ou de triage à signalisation électrique doivent avoir à leur bord un pilote ou un cadre autorisé du Service de l'exploitation. De plus, il peut arriver exceptionnellement que les cadres locaux jugent souhaitable de recourir à un pilote ou à un cadre autorisé du Service de l'exploitation dans d'autres circonstances que celles précitées.

25.03 Exemption de service et fonctions de témoin

- (1) Les agents de train exemptés de travail pour le service de la Société ou sur son ordre sont rémunérés aux taux prévus pour les milles perdus, et remboursés des frais raisonnables effectivement engagés. Les agents de train qui sont cités comme témoins par la Société ou qui doivent assister à une enquête du coroner sont rémunérés selon le temps, le minimum quotidien leur étant assuré aux taux du service voyageurs pour chaque période de 24 heures ou partie de cette dernière. Les employés affectés à un parcours régulier qui sont ainsi retenus touchent au moins le taux normal pour tout le temps perdu. Ils sont également remboursés des frais raisonnables effectivement engagés. Les indemnités de comparution en cour et de millage sont versées à la Société en cas de comparution avec rémunération.

25.04 Indemnité pour examens médicaux périodiques et examens périodiques sur le *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada*

- (1) L'employé qui doit passer un examen médical périodique pendant ses heures hors service reçoit trois heures de salaire au taux de base de son poste régulier.⁷
- (2) Examens médicaux périodiques sur le *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada* est archivé. Voir le paragraphe 25.08 concernant formation et examens RQ.

25.05 Fonctions de juré

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

⁷ See Letter Re: Wages lost due to medical or rules examination, formerly Appendix B-15, appended to the end of this Article 25..

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

25.06 Formation

- (1) L'équipe de train ou de triage qui, pendant son poste de travail, participe, à la demande de la Société, à la formation d'agents de train/agents de triage stagiaires en parcours d'essai, touche l'indemnité mentionné à l'alinéa 1.10 de l'article 1 en sus de son salaire normal. Tout en accomplissant leurs tâches habituelles, ces équipes agissent à titre de superviseurs itinérants expliquant aux stagiaires les tâches et responsabilités qui incombent à des agents de train/agents de triage dans des conditions réelles de travail. À la fin de chaque poste de travail, le chef de train ou contremaître de triage, selon le cas, doit remplir et présenter un imprimé fourni par la Société en indiquant les points étudiés. L'indemnité accordée dans ce cas n'entre pas dans le calcul du salaire afférent au jour férié.

25.07 Formation en vue d'une promotion au poste de chef de train ou de contremaître de triage

Ce paragraphe est supprimé du présent article. Formation en vue d'une promotion est maintenant dans l'article 36, formation de nouveaux employés et employés d'expérience.

25.08 Formation et examens RQ

- (1) Pour permettre à tous les employés travaillant comme mécaniciens de locomotive ou agents de train/agents de triage et aux autres employés visés de satisfaire aux normes du *Règlement sur les normes de compétence des Employés ferroviaires*, la Société offrira des cours de formation abordant tous les sujets requis dans les catégories d'emploi visées. C'est la Société qui décide de l'endroit où ces cours seront donnés. Lorsque la Société demande à un employé de suivre ces cours, les conditions suivantes s'appliquent :
- (2) Quand la formation se donne en dehors de la gare d'affectation, ou qu'elle n'est pas offerte non plus au terminal extérieur où l'employé est assigné, la Société assure le transport ou prend des dispositions à cette fin. Les employés qui ont reçu l'autorisation de prendre leur véhicule personnel reçoivent une indemnité kilométrique aux conditions prévues dans la convention collective.

- (3) La Société assure l'hébergement des employés visés par le paragraphe (1) ci-dessus, soit dans des hôtels, des motels ou ses propres installations. Les employés ont droit à une chambre individuelle propre et, dans la mesure du possible, doté de matériel de cuisson.
- (4) Les employés visés par le paragraphe (2) ci-dessus, ont droit à une indemnité de repas de 20 \$ par jour lorsque le lieu d'hébergement est doté de matériel de cuisson et de 30 \$ par jour dans le cas contraire.
- (5) Les employés qui suivent un cours de formation et qui n'arrivent pas à démontrer leur compétence dans leur catégorie d'emploi conformément au Règlement ne doivent pas travailler jusqu'à ce qu'ils puissent la démontrer.

Si un moniteur/examineur est disponible, l'employé peut, en dehors des heures de cours normales, suivre des cours supplémentaires ou passer un nouvel examen si cela n'entraîne pas de frais supplémentaires pour la Société. Au lieu de cela et toujours si un moniteur/examineur compétent est disponible, l'employé peut prendre des dispositions pour satisfaire aux exigences dans les sujets requis à sa gare d'affectation ou dans un autre endroit si cela n'entraîne pas de frais pour la Société.

- (6) Les employés qui suivent un programme de formation en vertu du paragraphe 25.08 sont rémunérés comme suit en fonction du poste qu'ils occupaient en permanence au moment d'entreprendre le programme de formation.

Taux pour formation RQ/Jour

Catégorie de Service	1 ^{er} janvier 2003	1 ^{er} janvier 2004	31 décembre 2004	1 ^{er} janvier 2005	31 décembre 2005	1 ^{er} janvier 2006
Contremaître de triage	187,39 \$	193,01 \$	195,01 \$	199,89 \$	201,89 \$	207,95 \$
Aide de triage	170,49 \$	175,60 \$	177,60 \$	182,04 \$	184,04 \$	189,56 \$
Employé, service de triage	193,06 \$	198,85 \$	200,85 \$	205,87 \$	207,87 \$	214,11 \$
Aide, service de triage	176,40 \$	181,69 \$	183,69 \$	188,28 \$	190,28 \$	195,99 \$
Opérateur de frein de foie	195,18 \$	201,04 \$	203,04 \$	208,12 \$	210,12 \$	216,42 \$

Service de ligne	1 ^{er} janvier 2003	1 ^{er} janvier 2004	1 ^{er} janvier 2005	1 ^{er} janvier 2006
Chef de train, manoeuvres-lignes	189,00 \$	194,67 \$	199,54 \$	205,53 \$
Serre-frein, manoeuvres-lignes	168,53 \$	173,59 \$	177,93 \$	183,27 \$
Chef de train, marchandises	186,09 \$	191,67 \$	196,46 \$	202,35 \$
Serre-frein, marchandises	163,66 \$	168,57 \$	172,78 \$	177,96 \$
Service de banlieue	1^{er} janvier 2003	1^{er} janvier 2004	1^{er} janvier 2005	1^{er} janvier 2006
Chef de train et Chef de train adjoint	Taux garanti			
Serre-frein et bagagiste	Taux garanti			

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

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

- (7) Si le nom d'un employé est enlevé du tableau de service le ou les jours qui précèdent un cours⁸ ou qu'il n'y est pas réinscrit le ou les jours qui suivent un cours⁹ et qu'à de cause de cela, l'employé rate un ou des tours de service qui commencent un de ces jours, il touche, pour chaque tour de service perdu, le minimum journalier au taux applicable au poste et à la catégorie de service où il travaille normalement.

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

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

Employés en service assigné –

Les employés en service assigné ont le droit de s'inscrire en repos pour 24 heures à la fin de leur formation et sont indemnisés pour le salaire perdu s'il ne s'agit pas du dernier jour de formation.

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

Employé en service non assigné –

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

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

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

25.09 Autres cours (que la formation RQ)

Les employés qui la Société demande de suivre des cours autres que la formation RQ pendant leurs jours de repos sont rémunérés, pour au moins quatre heures, pour le temps réel de présence à ces cours au taux horaire indiqué ci-dessous.¹⁰

Autres cours, Taux horaire – Minimum de quatre heures

Catégorie de Service	1 ^{er} janvier 2003	1 ^{er} janvier 2004	31 décembre 2004	1 ^{er} janvier 2005	31 décembre 2005	1 ^{er} janvier 2006
Contremaître de triage	23,42 \$	24,12 \$	24,37 \$	24,98 \$	25,23 \$	25,99 \$
Aide de triage	21,31 \$	21,95 \$	22,20 \$	22,76 \$	23,01 \$	23,70 \$
Employé, service de triage	24,14 \$	24,86 \$	25,11 \$	25,74 \$	25,99 \$	26,77 \$
Aide, service de triage	22,05 \$	22,71 \$	22,96 \$	23,53 \$	23,78 \$	24,49 \$
Opérateur de frein de foie	24,39 \$	25,12 \$	25,37 \$	26,00 \$	26,25 \$	27,04 \$

⁸ See Letter Re: Appropriate time to be held off in advance of RQ training appended at end of Article 25.

⁹ See Letter Re: Payment following RQ training appended at end of Article 25.

¹⁰ See Letter Re: Other than RQ Training/4-hour Safety Meetings appended at the end of this Article 25.

Service de ligne	1^{er} janvier 2003	1^{er} janvier 2004	1^{er} janvier 2005	1^{er} janvier 2006
Chef de train, manoeuvres-lignes	23,62 \$	24,33 \$	24,94 \$	25,69 \$
Serre-frein, manoeuvres-lignes	21,07 \$	21,70 \$	22,24\$	22,91 \$
Chef de train, marchandises	23,27 \$	23,97 \$	24,57 \$	25,31 \$
Serre-frein, marchandises	20,46 \$	21,07 \$	21,60 \$	22,25 \$
Service de banlieue				
	1^{er} janvier 2003	1^{er} janvier 2004	1^{er} janvier 2005	1^{er} janvier 2006
Chef de train et Chef de train adjoint	23,27 \$	23,97 \$	24,57 \$	25,31 \$
Serre-frein et bagagiste	20,46 \$	21,07 \$	21,60 \$	22,25 \$

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

- 25.10** Les dispositions des paragraphes 25.08 et 25.09 ne s'appliquent pas à l'employé tenu, par mesure disciplinaire, de suivre une formation ou de passer un examen sur l'un des sujets requis en vertu du Règlement sur la formation RQ aux termes du paragraphe 25.08 ou de suivre tout autre cours de formation aux termes du paragraphe 25.09 ci-dessus.
- 25.11** Les dispositions du paragraphe 25.08 ne s'appliquent pas à l'employé qui ne réussit pas à sa première tentative. L'employé assume les frais de toute nouvelle tentative ou de la formation supplémentaire.
- 25.12** Les employés de réserve inscrits au tableau de réserve commun des agents de train/agents de triage sont payés au taux du service marchandises applicable lorsqu'ils suivent les cours de formation prévus aux paragraphes 25.08 et 25.09 susmentionnés. Les employés des autres tableaux de réserve sont payés au taux de la catégorie de service dans laquelle ils travaillent.
- 25.13 Repas durant le parcours**
- (1) Le temps occupé à prendre des repas le long du parcours n'est pas déduit du total des heures supplémentaires ou supplément de rémunération à moins que ce temps supplémentaire ou supplément de rémunération n'aient été accrus par suite de l'arrêt des trains pour permettre aux agents de train de manger.
 - (2) Les trains ne seront pas retardés et l'exploitation ne sera pas perturbée uniquement par suite de l'arrêt des trains pour permettre au personnel de manger.
 - (3) Les équipes se présenteront au travail convenablement préparées pour leur poste de travail, en admettant que l'occasion de prendre un repas dépendra de l'exploitation.
 - (4) Lorsque les équipes sont retardées en gare de départ, peu importe le motif, et que, par conséquent, elles sont de service au-delà de quatre heures, elles pourront se procurer des aliments à condition que des installations de restauration soient à leur disposition et qu'elles ne prennent pas plus de 40 minutes. Si l'on prévoit qu'elles seront retardées quatre heures ou plus, un membre du personnel de supervision pourra leur donner l'occasion de se procurer des aliments, après deux heures de travail. Si un moyen de transport est nécessaire, la Société doit prendre les mesures qui s'imposent.

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

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

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

**Lettre re : Paiement des heures perdues à cause des examens medicaux ou sur le RUE;
Ancien Annexe B-15.**

CP Rail
Correspondance interne

Date : Montréal, le 18 avril 1988

De : L. A. Clarke

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

Messieurs,

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

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

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

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

Relations syndicales
Le directeur,

(Signature) L.A. Clarke

c.c. : MM. J.R. Austin
W.M. Jessop

Lettre : Période de repos appropriée avant une formation RQ

Le 21 mars 2003

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

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

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

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

Objet : Période de repos appropriée avant une formation RQ

Messieurs,

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

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

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

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations les meilleures.

C.D. Carroll
Directeur, Relations de travail

M. Franczak
Directeur général, *exploitation de terrain*

Je suis d'accord

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

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

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

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

Lettre : Rémunération suivant la formation RQ

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

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

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

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

Objet : Rémunération suivant la formation RQ

Messieurs,

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

Si un employé se trouve toujours à sa gare de détachement lorsqu'il est appelé pour son tour de service à ou après 0001 le jour suivant la fin de sa formation RQ, ledit employé sera rémunéré un jour minimum au taux du poste et de la catégorie de service qu'il occupe en temps régulier pour le tour de service perdu précité. Cette rémunération sera indépendante de tout autre gain généré à la date en question.

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

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

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations les meilleures.

C.D. Carroll
Directeur, Relations de travail

M. Franczak
Directeur général, *exploitation de terrain*

Je suis d'accord

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

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

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

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

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

Le 21 mars 2003

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

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

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

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

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

Messieurs,

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

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

Si la présente reflète adéquatement nos conversations, veuillez signifier votre accord en apposant votre signature au bas de la présente lettre.

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations les meilleures.

C.D. Carroll
Directeur, Relations de travail

M. Franczak
Directeur général, *exploitation de terrain*

Je suis d'accord

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

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

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

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

ARTICLE 26 –PERSONNEL BILINGUE À BORD DES TRAINS VOYAGEURS

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 36-A.

Les agents de train embauchés sur le territoire d'ancienneté de Winchester à partir du 1er janvier 1969 ne peuvent être affectés aux trains voyageurs pour les navettes à court trajet en service voyageurs entre Montréal et Vaudreuil ni entre Montréal et Rigaud ni tout autre service de banlieue similaire qui pourrait être instauré dans le secteur de Montréal, à l'exception des agents de train réputés bilingues, en français et en anglais. Les agents de train du territoire d'ancienneté de Winchester dont l'ancienneté a pour point de départ une date antérieure au 1er janvier 1969 peuvent, sous réserve des dispositions de l'article 38, conserver le droit de pourvoir un poste vacant aux affectations en service voyageurs susmentionnées.

ARTICLE 27 – SERVICE DE LIGNE - APPEL DES ÉQUIPES ET AGENTS DE TRAIN AFFECTÉ À DES PARCOURS RÉGULIERS HORS SERVICE

REMARQUE: ANCIEN ARTICLE 24 ET 32, ANNEXES B-13, B-16, B-17, ET B-18.

- 27.01** Les employés sont appelés à temps pour prendre leur service à l'heure prévue par la Société. Là où on dispose du téléphone, les employés sont appelés par téléphone seulement; on utilise cependant d'autres moyens en cas de panne lorsque l'employé réside dans le rayon d'appel applicable en 1987. On peut également recourir à d'autres moyens lorsque les employés occupent des logements fournis par la Société. Les employés sont appelés au moins deux heures d'avance, sauf en cas d'urgence. S'il faut faire un interurbain, les employés sont tenus d'en accepter les frais, sauf lorsque l'appel des équipes est centralisé. (Les annexes B-13, B-16, B-17 et B-18 sont archivés).
- 27.02** Le paragraphe concernant l'appel des équipes en service voyageurs est archivé..
- 27.03**
- (1) La Compagnie va enregistrer toutes les communications téléphoniques faites ou reçues relativement à l'appel des équipes et conservera les enregistrements pendant un minimum de 60 jours. Les dirigeants syndicaux accrédités auront raisonnablement accès à ces enregistrements s'ils en font la demande à l'autorité compétente de la Compagnie.
 - (2) Si un représentant syndical accrédité a besoin d'un renseignement précis, l'enregistrement, ou une transcription de la portion pertinente, sera conservé et lui sera fourni sur demande.
- 27.04 Solde de la paie**
- (1) Les employés travaillant en service de ligne qui sont appelés et payés au moyen du Système de gestion des équipes (SGE) et qui y ont accès ont la possibilité de répartir leurs revenus entre des périodes de paie. Le règlement des fiches de service présentées pendant une période peut être reporté jusqu'à la période suivant celle où a eu lieu le report. Le report est toutefois impossible pendant la dernière période de paie de l'an.
 - (2) Les revenus mentionnés au paragraphe (1) ci-dessus, ne comprennent pas les indemnités de congé annuel ni les indemnités de jours fériés.
 - (3) Les employés doivent informer la Société de leur intention de reporter la présentation de fiches avant la date de l'arrêté des comptes de la période de paie précédente.
 - (4) La Société précisera la date de l'arrêté des comptes pour le report des fiches ainsi que la façon dont l'employé devra indiquer ce report à l'écran approprié du SGE.

27.05 Agents de train affecté à des parcours réguliers hors service employées

- (1) Les agents de train affectés à des parcours réguliers ne sont pas considérés comme absents après leur entrée en gare d'arrivée à la fin de leur parcours mais, s'ils sont appelés en service, leur poste est respecté par les équipes en service non assigné.
- (2) Les agents de train affectés à des parcours réguliers sont autorisés à retourner à leur domicile le dimanche, sous réserve des impératifs du service régulier.

ARTICLE 28 – SERVICE DE LIGNE - ANNULATION D'APPELS

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 25.

28.01 Taux de Salaire

Lorsque les agents de train sont appelés au travail et que l'appel est annulé par la suite, ils sont payés aux taux du service marchandises direct pour au moins 37 milles 1/2 si l'appel est annulé après l'heure de commande¹¹ et pour 18 milles 3/4 si l'annulation survient avant l'heure de commande; sauf dans les cas où un minimum quotidien est versé, les agents de train figurent en tête de liste. Les agents de train retenus en service, mais à qui on ne donne pas de travail parce que leur fourgon de queue est parti, sont payés pour 100 milles pour chaque période de 24 heures pendant laquelle ils attendent le retour du fourgon.

28.02 Affectations annulées

Les agents de train assignés en service de ligne et dont les affectations doivent être annulées reçoivent un préavis le plus tôt possible. Si le préavis d'annulation est de moins de cinq heures, les agents de train sont payés pour 100 milles au taux minimal s'appliquant à la catégorie de service à laquelle ils sont affectés, pour chaque journée perdue. Cette disposition ne s'applique pas aux cas d'urgence ou imprévisibles. La rémunération susmentionnée n'est pas versée aux agents de train des catégories de service auxquelles s'applique le minimum quotidien.

28.03 Les agents de train qui sont appelés au travail et qui voient leur affectation annulée avant leur prise de service sont autorisés à prendre jusqu'à huit heures de repos

¹¹ See Letter Re: Called and Cancelled-Conductor only premium (CT) – Initial Terminal appended at the end of this Article 28.

Lettre : Prime d'appels et annulations d'équipe réduite au CdT – gare de départ

Le 21 mars 2003

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

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

Messieurs,

Nous faisons ici référence aux conversations que nous avons eues à Calgary quant à l'admissibilité des chefs de train à une prime d'équipe réduite au CdT à la gare de départ si leur affectation est annulée après qu'ils eurent effectué les manœuvres.

Il a été convenu que dans le cas où une équipe réduite au CdT effectue les manœuvres à la gare de départ à laquelle elle reçoit sa rémunération en vertu de la convention des équipes réduites au CdT (réclamation CT) et qu'elle voit ensuite son affectation annulée avant le départ, le chef de train a droit à 100 miles pour l'appel et annulation, conformément à l'article 28 (Ouest) et 25 (Est) de la convention collective du CP- CCSOCF (TUT), de même qu'à la réclamation CT. Aucun paiement, cependant, ne sera fourni pour l'heure de départ.

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

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations les meilleures.

C.D. Carroll
Directeur, Relations de travail

M. Franczak
Directeur général, opérations sur le terrain

Je suis d'accord

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

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

ARTICLE 29 – SERVICE DE LIGNE - TEMPS DE REPOS

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 26 ET ANNEXE B-4 (SUPPRIMER ET LIBELLÉ INCORPORÉ AU PARAGRAPHE 29.03. ANNEXE B-6, LETTRE RE : REPOS, EST ARCHIVÉ).

- 29.01** Les employés sont autorisés à prendre jusqu'à 24 heures de repos à leur gare d'affectation et jusqu'à huit heures de repos aux gares de détachement, si l'employé le désire. Ils doivent s'inscrire en repos au moment de l'inscription en fin de service. Les employés ne sont pas tenus de quitter leur gare tant qu'ils n'ont pas pris le repos inscrit, sauf exceptions prévues à la clause 29.02.
- 29.02** L'agent de train en repos pendant plus longtemps que la durée inscrite par les autres membres de son équipe est appelé quand son équipe retourne au travail et on lui donne la possibilité de renoncer au reste de son repos pour lui permettre de travailler avec son équipe, pourvu qu'il ait eu au moins cinq heures de repos. S'il n'a pas eu cinq heures de repos, il ne sera pas appelé et, s'il est dans une gare de détachement, il sera remplacé par l'employé disponible le moins ancien de la prochaine équipe à partir. À la fin de sa période de repos, il se joindra à l'équipe de son remplaçant. Si son équipe revient à la gare de détachement avant qu'il ne soit tenu de se joindre à l'équipe de celui qui l'a remplacé, il travaillera de nouveau avec son équipe.
- 29.03** Si la prise d'un repos de 24 heures à la gare d'affectation entraîne une pénurie de personnel et une perturbation de l'exploitation, ou si une application abusive de la présente disposition pose problème, le directeur général et le président général chercheront à régler la question.
- 29.04** Seul juge de son état de fatigue, l'employé peut s'inscrire en repos après dix heures de service, ou onze heures quand l'équipe compte au moins deux agents de train en plus du chef de train.
- 29.05** L'employé qui souhaite se reposer en cours de route doit le faire savoir au contrôleur de la circulation ferroviaire ou à un autre employé désigné de la Compagnie dans les cinq heures suivant la prise de son service. Il doit préciser le nombre d'heures de repos voulues; ailleurs que dans les gares d'affectation, huit heures constituent le maximum autorisé, sauf dans des cas extrêmes.
- 29.06** En cas de besoin, on peut prendre des dispositions pour qu'une équipe réduite ou une équipe réduite au chef de train termine son tour de service dans les dix heures; il pourra alors être nécessaire d'interrompre le travail en cours de route, de modifier les croisements et de garer le train rapidement. En pareil cas, le CCF informe tous les autres employés qui interviennent dans la circulation du train, comme le personnel de triage à la gare d'arrivée, les autres CCF, etc. Si, malgré les dispositions prises, l'équipe réduite ne peut terminer son tour de service dans les dix heures, les membres de l'équipe peuvent s'inscrire en repos après dix heures de service.

La disposition qui précède sera appliquée comme suit :

- (1) Les employés qui souhaitent se reposer doivent donner un avis en ce sens dans les cinq heures suivant la prise de service. Le nombre d'heures de repos désirées commence à compter après dix heures. Dans de tels cas, la Compagnie a l'obligation existante de faire en sorte que les employés soient arrivés à la gare d'arrivée ou d'affectation et libérés du service dans les dix heures.¹²
- (2) Les employés qui atteignent la gare d'arrivée et sont libérés du service en moins de dix heures ne sont pas liés par l'avis de repos donné précédemment. Ils auront alors la possibilité de s'inscrire en repos.
- (3) Les employés qui passent plus de dix heures en service sont liés par le nombre d'heures de repos demandées. Les autres exigences réglementaires demeurent en vigueur.
- (4) Les employés qui ne donnent pas l'avis de repos dans les cinq premières heures peuvent être tenus de travailler pendant un maximum de douze heures. Ils auront la possibilité de s'inscrire en repos à la gare d'arrivée.

¹² See Letter Re: Rest appended at the end of this Article 29.

- 29.07** Lorsqu'un membre d'une équipe signifie son intention de s'inscrire en repos, la Compagnie fait le nécessaire pour qu'il soit libéré du service dans les dix heures. La Compagnie peut, à son gré, exiger la relève d'un seul employé ou de toute l'équipe; elle peut donc demander que les employés s'inscrivent en repos avant l'expiration des dix heures de service ou que l'équipe soit relevée avant l'accomplissement de dix heures de service, ou de onze heures, s'il y a lieu.
- 29.08** Lorsqu'un employé s'inscrit en repos en cours de route, il est conduit, dans chaque cas, à sa gare d'arrivée ou d'affectation à bord d'un des véhicules de la Compagnie, de son train ou d'un autre train, sauf dans les cas prévus au paragraphe 29.09. Pour les besoins du présent paragraphe, un point intermédiaire en service de train de travaux, comme on le décrit au paragraphe 21.11, est considéré comme une gare d'arrivée.
- 29.09** Lorsque l'inscription en repos en cours de route devient nécessaire en raison de conditions qui échappent à l'action de la Compagnie, comme des voies impraticables, la Compagnie prend des dispositions en vue de l'hébergement et de la restauration au point de repos. Si cela est impossible, les employés sont transportés au lieu d'hébergement et de restauration le plus proche. La période de repos commence alors à l'arrivée au point en question. À la fin de la période de repos, les employés sont ramenés haut-le-pied à leur gare d'arrivée ou d'affectation s'ils ne peuvent achever leur tour de service à bord de leur train ou d'un autre train immobilisé au point de garage de leur train.
- 29.10** Le temps de repos est retranché du temps consacré au parcours continu.
- 29.11** Les employés qui s'inscrivent en repos en cours de route doivent d'abord libérer la voie pour les trains qui autrement seraient immobilisés. En temps normal, cette opération ne devrait pas contraindre les employés à travailler au-delà de l'heure de début du repos.
- 29.12** Les employés qui ont demandé à s'inscrire en repos et qui travaillent toujours à bord de leur train après dix heures sans être encore arrivés à l'aiguillage extrême de voie principale (AEVP) ou à l'endroit désigné de la gare d'arrivée reçoivent la prime de 80 \$ mentionnée au paragraphe 29.13. Pour les besoins du présent paragraphe, une équipe est considérée comme en service jusqu'à ce que le déplacement haut-le-pied commence. Le déplacement haut-le-pied commence quand l'équipe est physiquement dans le véhicule utilisé ou, quand le déplacement haut-le-pied se fait par train, quand une équipe de relève prend les commandes du train.
- 29.13** Des employés qui n'ont pas demandé de repos conformément au paragraphe 29.05 peuvent, au gré de la Compagnie, être tenus d'effectuer un maximum de douze heures de travail pour achever leur tour de service. En pareil cas, l'équipe qui accomplit plus de dix heures avant d'atteindre l'AEVP ou l'endroit désigné de la gare d'arrivée a droit à une prime de 80 \$ en sus de la rémunération du tour de service.
- 29.14** La prime mentionnée aux paragraphes 29.12 et 29.13 est versée pour des parcours simples, combinés ou de navette en service non assigné dans des territoires où des millages fixes ont été établis. Moyennant accord entre le président général et le directeur général, les paragraphes en question s'appliquent à des parcours en service assigné ou dans un autre territoire. Ils s'appliquent aussi aux ententes portant sur le train direct de Sparwood, le train direct de Revelstoke/Golden, le service Expressway et le service de Roadrailers. La prime n'est pas versée en service de navette combiné.
- 29.15** L'équipe qui arrive à l'AEVP ou à l'endroit désigné avant la fin de la période de dix heures et qui achève ses dix heures à l'intérieur de la gare n'est pas tenue d'effectuer des manoeuvres. La Compagnie fait alors en sorte qu'on accélère la mise en triage du train. Lorsque d'autres équipes sont en service et peuvent prêter main-forte, ce sont elles qui mettent le train en triage.
- 29.16** Aux fins d'application de ce qui suit, les employés en service de ligne assigné peuvent s'inscrire en repos à la fin de leur tour de service s'ils en ont besoin. Sauf dispositions contraires des présentes, les employés ne peuvent demander une période de repos qui les empêcherait d'être disponibles pour entreprendre leur tour de service suivant. La présente clause ne s'appliquera que dans les cas où l'employé est et sera capable de respecter les règlements portant sur la durée du travail et où il aura eu neuf heures de repos consécutives entre la fin de son tour de service

précédent et le début de son tour de service suivant. Le présent paragraphe pourra être révisée si les règlements gouvernementaux actuels sont modifiés.

- (1) Les employés en service assigné qui accomplissent des affectations de cinq jours par semaine ne peuvent demander une période de repos qui les mène au-delà de leur heure prévue de prise de service durant la semaine de travail normale.
- (2) Les employés en service assigné qui accomplissent des affectations de six jours par semaine peuvent demander une période de repos qui les mène au-delà de leur heure prévue de prise de service une fois durant la semaine de travail normale.
- (3) Les employés en service assigné qui accomplissent des affectations de sept jours par semaine peuvent demander une période de repos qui les mène au-delà de leur heure prévue de prise de service deux fois durant la semaine de travail normale.
- (4) Lorsque des périodes de repos mènent les employés au-delà de l'heure de début de leur tour de service du jour suivant et les empêchent d'être disponibles ce jour-là, le minimum garanti est réduit en conséquence.

Lettre re : Temps de repos

Le 13 novembre 2004

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

Monsieur,

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

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

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

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Transport
Vice-président adjoint
J.M. Franczak

Approbation :

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

ARTICLE 30 – SERVICE DE LIGNE – INDEMNITÉ VERSÉE AUX MEMBRES DES ÉQUIPES DE TRAIN EN SERVICE INTERNATIONAL

REMARQUE : ANCIEN ANNEXE A-1.

Archivé

ARTICLE 31 – SERVICE DE LIGNE – EXPLOITATION DES ROADRAILER

REMARQUE : ANCIEN ANNEXE B-42.

Archivé

ARTICLE 32 – SERVICE DE LIGNE – RÈGLES RELATIVES AUX FOURGONS DE QUEUE

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 30.

Archivé

ARTICLE 33 – SERVICE DE LIGNE – ACCORD DE FOURGONS DE QUEUE BANALISÉS

REMARQUE : ANCIEN ANNEXE A-3.

33.01 Les fourgons de queue banalisés peuvent circuler dans toutes les régions ou parties de ces dernières sous réserve des conditions suivantes :

- (1) Un préavis d'au moins 30 jours doit être donné au président général et aux agents de train visés avant la date de mise en service de fourgons de queue banalisés. Le territoire concerné doit être mentionné dans le préavis en question.
- (2) Sauf dispositions contraires des paragraphes 33.01(4) et (13), de nouveaux foyers sous forme de fourgons de queue banalisés doivent être fournis par la Société aux agents de train dans les autres gares de détachement que celles de Field, White River, Windsor et Saint-Luc, où les foyers existants peuvent être agrandis. Ces foyers doivent être pourvus des installations suivantes : chambres, salle à manger, cuisine, salle de séjour, salle de bains avec douches, toilettes et salle de séchage, vestiaire central pour y déposer les vêtements, casiers alimentaires individuels, sorties d'incendie et dispositifs d'alarme. Les foyers actuels et futurs doivent être dotés de chambres individuelles de 80 pi² de superficie, équipées d'une glace, d'une table de chevet, d'une chaise, de penderies, de stores opaques, de prises de courant et d'un éclairage adéquat. Les lits doivent être à une place, de dimensions normales, et comporter un matelas à ressorts; les draps doivent être changés après chaque passage et les couvertures, périodiquement. La cuisine doit comporter un réfrigérateur, une cuisinière adéquate avec four, des ustensiles de cuisine, de la vaisselle, du savon, des torchons et une hotte électrique. Du personnel autre que les agents de train est chargé d'assurer la propreté et l'hygiène des foyers. Les agents de train doivent veiller à ce que les foyers demeurent propres et en ordre. Ceux qui se servent des ustensiles de cuisine et de la vaisselle doivent les nettoyer après usage. Lorsque c'est possible, les foyers doivent être situés dans un coin tranquille près de l'endroit où les agents de train prennent et quittent leur service. Les foyers doivent être climatisés dans un délai maximal de deux ans suivant la date de mise en service des fourgons de queue banalisés dans le territoire où sont situés les foyers; toutefois, le foyer de Field et les locaux existant déjà à White River, Windsor et Saint-Luc ne le seront pas. (Annexes B-1 et B-2 sont archivés)

(Annexe B-36 ci-joint à la fin du présent accord aux « letters Ajoutées »)

- (3) L'utilisation des foyers n'est pas restreinte aux agents de train.
- (4) La Société peut décider d'assurer un hébergement approprié dans un motel ou dans un hôtel situé près de l'endroit où les agents de train prennent ou quittent normalement leur service. Si les parties ne s'entendent pas sur la qualité de l'hébergement, le grief est soumis à l'arbitrage. Si le logement ne sert pas qu'à des fins temporaires, des installations pour manger et cuisiner sont fournies.
- (5) On doit fournir aux agents de train en service voyageurs un endroit convenable pour dormir dans les gares de détachement, près des gares voyageurs.
- (6) Les fourgons de queue banalisés sont faits d'acier et équipés de la façon suivante :
 - (a) Poêle et chauffage au mazout
 - (b) Sièges et dossiers en caoutchouc mousse dans la vigie
 - (c) Verre de sécurité dans toutes les fenêtres
 - (d) Éclairage électrique
 - (e) Réfrigérateur électrique
 - (f) Toilettes
 - (g) Châssis souple
 - (h) Contenant sanitaire pour l'eau potable
 - (i) Vaisselle et ustensiles de cuisine, dont la liste figure à l'Annexe "A"
 - (j) Deux sièges-matelas à coussins en caoutchouc mousse
 - (k) Protection contre les intempéries
- (7) Du personnel autre que les agents de train doit s'assurer que les fourgons de queue banalisés sont tenus propres et en bon état, que leurs fenêtres sont lavées, qu'ils sont chauffés s'il y a lieu et convenablement approvisionnés en carburant, en eau, en papeterie et en matériel nécessaire. Les agents de train sont responsables du remplissage et de l'entretien des fanaux de queue et des lanternes à pétrole quand les fourgons en sont munis. Les agents de train sortants ne sont pas tenus de vérifier les approvisionnements et l'équipement, à l'exception de la mousse de signalisation, et ne sont pas appelés quitter la gare sans les approvisionnements ou l'équipement nécessaires. Les agents de train sont aussi responsables, en cours de route, de la propreté et de l'ordre dans les fourgons de queue banalisés. À la fin de chaque parcours, les chefs de train qui se servent de fourgons de queue banalisés doivent dresser la liste des provisions nécessaires à bord du fourgon et signaler toute pénurie ou anomalie connue. Dans la mesure du possible, ils doivent fournir cette information avant d'arriver à leur gare d'arrivée. Les principaux postes d'entretien des fourgons de queue banalisés sont Coquitlam, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Thunder Bay, Toronto, Montréal et Saint John.
- (8) On attribue aux agents de train qui utilisent un fourgon de queue banalisé un casier personnel situé près de l'endroit où ils prennent et quittent leur service à la gare d'affectation.
- (9) Une seule équipe à la fois est appelée à se déplacer haut-le-pied en fourgon de queue.
- (10) À la gare d'affectation, l'agent de train qui utilise un fourgon de queue banalisé se présente au travail à son casier à l'heure de commande, moins que le président de section locale et le surintendant n'en décident autrement. À la gare de détachement, l'agent de train se présente au travail à l'heure de commande, au même endroit, c'est-à-dire le bureau de triage, le bureau d'ordre de marche ou la gare, selon les indications affichées, ou tout autre endroit ayant fait l'objet d'un accord entre le président de section locale et le cadre de la Compagnie.

- (11) Dans les gares où les circonstances le justifient, le président de section locale et le surintendant s'entendent pour assurer le transport des agents de train utilisant des fourgons de queue banalisés entre le foyer ou l'endroit où ils se présentent pour travailler et le point de départ, et entre le point où le train est placé en triage et l'endroit où ils quittent leur service ou le foyer. Dans les complexes ferroviaires, quand des agents de train utilisant des fourgons de queue banalisés sont tenus de se déplacer entre des triages ou des gares, comme entre Saint-Luc et Montréal, entre la gare marchandises de Toronto et la gare de Toronto, entre la gare marchandises de Winnipeg et la gare de Winnipeg, entre Alyth et la gare de Calgary, le président de section locale et le surintendant prennent des dispositions pour que leur transport soit assuré entre les points visés et que leur soit versée une indemnité de déplacement appropriée, pourvu que ce paiement n'occasionne pas de paiement en double.
- (12) La mise en service des fourgons de queue banalisés ne doit pas être reportée en attendant la modification des fourgons ou l'achèvement des foyers. La modification des fourgons aux termes des conditions établies au présent protocole doit s'effectuer progressivement, à un rythme d'au moins 50 fourgons par an jusqu'à ce qu'il y ait suffisamment de fourgons équipés conformément aux exigences de l'exploitation d'un service de fourgons de queue banalisés. Des installations temporaires pour dormir et cuisiner peuvent être fournies pour une période maximale de trois mois dans les fourgons garés sur un embranchement. Ces fourgons doivent être munis par la Société d'une literie, d'ustensiles pour la cuisine et de vaisselle, approvisionnés en glace, en carburant et en eau, tenus propres et en bon état, chauffés au besoin et, dans la mesure du possible, éclairés à l'électricité. Les préposés aux fourgons doivent assurer le service d'entretien ménager et doivent changer la literie après chaque usage. Les agents de train aideront à garder l'intérieur des fourgons propre et en ordre. S'il y a lieu, des toilettes temporaires seront installées.
- (13) Dans les gares où sont utilisés des fourgons de queue banalisés par des équipes en service de pool ou en service non assigné, et où la nature du service, comme le service de lignes secondaires, le service des trains de travaux sans affectation, etc., fait qu'il n'est pas pratique d'utiliser ces fourgons sur des parcours où il n'y a pas de foyer, on fournit aux agents de train utilisant des fourgons de queue banalisés, un fourgon muni du matériel nécessaire pour cuisiner, manger et dormir, de même que d'un réfrigérateur, de carburant et d'eau.
- (14) Si les installations du foyer ne répondent pas aux exigences normales, la Société prend immédiatement les mesures nécessaires pour remédier à la situation.
- Si, à cause d'une situation anormale, trop d'équipes s'accumulent au foyer d'une gare de détachement, la Société fournit, dans la mesure du possible et à ses frais, l'hébergement supplémentaire nécessaire pour que les agents de train puissent se reposer.
- (15) Quand des fourgons sont utilisés aux termes du présent protocole, les règles existantes qui contredisent les présentes dispositions ne sont pas applicables.

Remarque : Les dispositions des paragraphes (2), (3), (4), (5), (8), (10), (11) et (14) des présentes s'appliquent aux employés affectés à des trains sans fourgon de queue.

ANNEXE "A"

Liste des articles faisant partie de l'équipement d'un fourgon de queue:

1 bouilloire	1 éplucheur	*3 assiettes
1 cafetière	1 ouvre-boîte	*3 tasses et soucoupes
1 théière en terre cuite	1 cuvette et lavette à vaisselle	*3 bols à céréales
1 casserole moyenne		3 couteaux et fourchettes
1 poêle moyenne (en fonte)		3 petites cuillers
1 spatule		3 cuillers à soupe
1 grille-pain		
1 couteau à viande	savon de toilette	essuie-tout
1 couteau à peler	1 tampon à récurer - non-metallique	savon de lessive

*Ces articles ne doivent pas être en métal.

ARTICLE 34 – SERVICE DE LIGNE – EXPLOITATION DES TRAINS SANS FOURGON DE QUEUE

REMARQUE : ANCIEN ANNEXE 30A.

- 34.01** La Société n'est pas tenue d'exploiter des trains ou des affectations avec un fourgon de queue, dans la mesure où elle se conforme aux modalités d'exploitation ici énoncées. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas lorsque le train ou l'affectation circule avec un fourgon de queue.
- 34.02** Lorsque la Société décide de faire circuler un train ou une affectation sans fourgon et qu'elle s'est conformée à toutes les modalités d'exploitation, les règles existantes qui entrent en conflit avec les présentes ne sont pas applicables. À cet égard, les références aux fourgons de queue, à leur utilisation ou à leurs fournitures, etc., et les conditions liées à leur utilisation dans la convention collective, les protocoles d'accord, les lettres d'entente, les lettres de la Société ou les conventions et ententes locales, ne signifient pas qu'on doit utiliser un fourgon dans un train ou un mouvement de triage.
- 34.03** Au moins 90 jours avant la date à laquelle les trains doivent être exploités sans fourgon, la Société doit prévenir le président général au moyen d'un avis, dont elle enverra une copie au président de section locale, l'avis doit préciser :
- (1) les catégories de service et les affectations concernées;
 - (2) le territoire où circuleront les trains sans fourgon de queue;
 - (3) la date de mise en oeuvre et
 - (4) la déclaration que la Société s'est conformée à toutes les modalités d'exploitation prévues pour l'exploitation sans fourgon de queue.

(Lettre d'entente concernant les trains de travaux et les chasse-neige se trouve à l'annexe 1.) – Archivé.

Annexe B-24 – Archivé.

- 34.04** Si le Syndicat estime que la Société ne s'est pas conformée aux modalités d'exploitation ou que le mouvement d'un train ou d'une affectation en particulier ne se prête pas à une telle exploitation en raison de la longueur ou de la fréquence des refoulements ou d'autres circonstances qui rendent ce genre d'exploitation impraticable, il doit en aviser la Société dans les 30 jours qui suivent la réception de l'avis, en donnant les circonstances particulières qui exigent l'utilisation d'un fourgon de queue, et les raisons.
- 34.05** Dans les 15 jours qui suivent la réception de l'avis du Syndicat, un représentant de la Société et un représentant du Syndicat doivent se rencontrer pour discuter de la revendication de celui-ci. La réunion ne doit viser qu'à déterminer;
- (1) si la longueur et la fréquence des refoulements sont excessives,
 - (2) si une circonstance particulière rend l'exploitation sans fourgon de queue impraticable, et
 - (3) si les méthodes d'exploitation que pourrait proposer la Société constitueraient une solution de rechange acceptable.
- 34.06** S'il est impossible d'en arriver à un accord, la question en litige peut être référée, dans les dix (10) jours suivant la rencontre mentionnée à l'alinéa 34.05 ci-dessus, par le président général concerné à l'autorité compétente de la Société concernée pour de plus amples discussions auxquelles peut prendre part le Comité directeur patronal-syndical. Une rencontre afin de discuter de ces questions sera convoquée dans les dix (10) jours suivant la réception de l'avis du président général.
- 34.07** Si le président général et le chef, Transport (Réseau), ou leur délégué, ne parviennent pas à une entente, la question litigieuse peut, dans les dix jours qui suivent la réunion susmentionnée au paragraphe 34.06, être soumise au Bureau d'arbitrage & de médiation des chemins de fer du Canada (BAMCFC) qui en décidera conformément à la marche à suivre prévue dans le protocole d'accord du 1^{er} septembre 1971 concernant l'établissement du BAMCFC, dans sa version modifiée.
- 34.08** L'arbitre ne doit se prononcer que sur la longueur et la fréquence des refoulements et sur toute autre circonstance particulière qui rendrait impraticable l'exploitation sans fourgon.
- 34.09** Aux fins d'application du présent article, «impraticable» signifie ce qu'on ne peut pas raisonnablement mettre en pratique en raison d'une condition quelconque qui nuit à l'habileté d'un employé à exécuter ses fonctions; les facteurs de sécurité n'entrent pas en ligne de compte.
- 34.10** Si le Syndicat ne donne pas d'avis, ni ne poursuit la question l'étape suivante dans les délais prévus aux présentes, on doit en conclure qu'il reconnaît que le train ou l'affectation donnée peuvent circuler sans fourgon de queue.

Remarque : Nonobstant les dispositions du présent paragraphe, si, après avoir reçu l'avis prévu au paragraphe 34.03, le Syndicat est d'avis que la Société a modifié l'exploitation d'un train ou d'une affectation de sorte qu'ils ne se prêtent plus à la circulation sans fourgon, il peut invoquer les dispositions du présent article à partir du paragraphe 34.04.

- 34.11** (1) Là où du personnel d'entretien est disponible, les locomotives doivent être expédiées propres et approvisionnés en carburant, eau, sable et eau potable. Les cabines doivent être étanches et confortables; les équipes de train sont tenues de les garder propres et ordonnés entre les points d'entretien courant
- (2) Dans les gares de départ de trains ou de group de traction où travaillent des employés d'atelier, la cabine des locomotives équipés pour servir d'unité de tête et qui seront utilisés comme telles avant d'atteindre le prochain point d'entretien courant important est nettoyée et entretenue.
- (3) Bien qu'il appartienne aux employés itinérants de garder propre la cabine de la locomotive entre les points d'entretien courant, des employés d'atelier nettoieront la cabine de la locomotive de tête des trains directs aux endroits suivants :

Trains vers l'Est	Coquitlam, Calgary, Moose Jaw pour les trains en provenance de la subdivision de Taber), Winnipeg, Chapleau et Saskatoon
Trains vers L'Ouest	Chapleau, Winnipeg, Moose Jaw (pour les trains en provenance des subdivisions de Weyburn et de Lanigan), Calgary et Saskatoon
Trains vers le Sud	Golden
Trains vers le Nord	Golden

- 34.12** Lorsqu'un train ou une affectation (exploités avec fourgon de queue le 25 juillet 1989 ou avant) circulent sans fourgon, ils doivent le faire conformément à ce qui suit :

- (1) Le chef de train d'un train sans fourgon de queue doit être poste dans la cabine de la locomotive de tête. Il doit veiller l'exploitation sûre du train et de l'équipement dont il est chargé ainsi qu'à l'observation des règles. Il lui incombe entre autres de surveiller visuellement l'état du train. Le transfert du chef de train dans la cabine de la locomotive ne réduit en rien son autorité ni ses responsabilités.
- (2) Les agents de train et les agents de triage sont tenus, pour ce qui est de leur train, de poser, de mettre à l'essai et de retirer l'équipement du système de contrôle et de freinage en queue de train (TIBS) et de remplacer les batteries selon les besoins. Cela n'empêche pas d'avoir recours à d'autres employés qualifiés. Cependant, lorsque le train fait l'objet d'une inspection de wagon autorisée (CCI), un employé qualifié, autre qu'un agent de train ou un agent de triage, qui est facilement disponible, peut être appelé à accomplir ces tâches.
- (3) Les agents de train et les agents de triage doivent être informés des lieux d'étalonnage des dispositifs de mesure de la distance avant la mise en oeuvre de l'exploitation sans fourgon de queue, dans chacun des territoires concernés.
- (4) Chaque chef de train et chaque serre-frein bord d'un train sans fourgon de queue doivent, avant de quitter un point de relève d'équipe, recevoir une radio portative bidirectionnelle en état de fonctionner, dont au moins une permet de communiquer avec le régulateur.
- (5) La locomotive de tête et les locomotives menées doivent être équipées d'un nombre suffisant de sièges pour tous les membres de l'équipe. Lorsque des stagiaires ou des employés haut-le-pied doivent être à bord, le chef de train doit les répartir, ainsi que les autres membres de l'équipe, entre les diverses locomotives de la meilleure façon possible pour répondre aux exigences de circulation du train ou de l'affectation. Les sièges doivent être conformés aux exigences du paragraphe 1.14 de l'Ordonnance R-41300 du CTCF.

Remarque : La cabine des locomotives existantes et futures de la série 9000 doit être équipée de sièges de serre-freins et de chefs de train du type actuellement utilisé par le mécanicien de locomotive. Le rattrapage des locomotives de la série 9000 sera terminé d'ici le 31 décembre 1989.
(Annexe B-23 - Archivé.)

- (6) Là où du personnel d'entretien est disponible, les locomotives doivent être expédiées propres et approvisionnées en carburant, eau, sable et eau potable. Les cabines doivent être étanches et confortables; les équipes de train sont tenues de les garder propres et ordonnées entre les points d'entretien courant.
- (7) La cabine de la locomotive de tête d'un train sans fourgon de queue doit être équipée d'une table escamotable ou fixe suffisamment grande et placée de manière que le chef de train puisse aisément faire ses travaux d'écriture. Cette table doit comporter une lampe telle que le chef de train n'ait pas à allumer le plafonnier de la cabine pour lire des documents, et qui ne gêne pas la vision nocturne des autres membres de l'équipe dans la cabine. En outre, il doit y avoir une armoire bien fixée pour le rangement des documents, carnets, crayons, stylos et autres objets dont le chef de train a besoin pour faire son travail.
- (8) Chaque cabine de locomotive occupée doit comporter :
 - (a) un cabinet de toilettes, y compris une toilette chimique autonome avec chasse d'eau, ou l'équivalent, et un système de ventilation positif (entraîné par moteur).
 - (b) un réfrigérateur d'au moins 2 pieds cubes pouvant maintenir une température de 4 °C au plus et permettant de conserver les denrées périssables de façon sûre et saine.
(Annexe B-25 – Archivé)
 - (c) une plaque chauffante électrique à un élément, convenant à la cuisson et posée de façon ne pas nuire au travail habituel dans la cabine.
- (9) Un train ou une affectation peut circuler en service de triage ou de transfert sans fourgon de queue ni cabine de locomotive convenablement équipée lorsqu'un abri et autres commodités équivalents sont fournis un endroit raisonnablement proche du lieu où le train ou l'affectation circulent. En cas de différend quant à savoir si abri et commodités sont équivalents à un fourgon ou à une cabine équipée, l'une ou l'autre des parties peut en saisir directement le Bureau d'arbitrage & de médiation des chemins de fer du Canada (BAMCFC). A train or assignment may be operated in yard or transfer service without a caboose or properly equipped locomotive cab where equivalent alternate shelter and other amenities are provided at a location in reasonable proximity to where the train or assignment is required to operate. In the event of a dispute about whether such alternate shelter and other amenities are equivalent, it may be referred directly to the Canadian Railway Office of Arbitration and Dispute Resolution for determination upon notice by either party.

34.13 La locomotive de tête doit être équipée d'outils (notamment, une pince à talon, une clé serre-tubes de 18 po fil métallique, un câble de secours, des mâchoires de rechange, un marteau et un burin) et de matériel de premiers soins (dont une civière, une trousse de premiers soins et une couverture), le tout rangé dans un endroit qui permettra de le garder en bon état et qui ne gênera pas le travail des membres de l'équipe.

34.14 Le chef de train doit recevoir un bulletin de composition imprimé, ou l'équivalent, indiquant la longueur totale du convoi une fois les attelages complètement tendus.

34.15 Les agents de train et les agents de triage tenus par la Société de suivre des cours de formation sur l'exploitation sans fourgon de queue durant leur attente en gare de détachement doivent être rémunérés pour le temps réel passé en classe, à un taux horaire équivalant à 1/8 du taux minimal quotidien applicable à leur catégorie de service. En aucun cas la rémunération ne doit être inférieure à quatre heures. Les chefs de trains et les serre-freins inscrits au tableau de réserve doivent être rémunérés au taux applicable au service de train de marchandises direct.

34.16 L'Annexe "A" de l'ancien Article 30A est archivé.

ARTICLE 35 – SERVICE DE LIGNE – MANOEUVRE DES VÉHICULES DÉFECTUEUX

REMARQUE : ANCIEN ANNEXE 31.

- 35.01** Les équipes de train ne sont pas tenues de remorquer des véhicules dont l'appareil de choc et de traction est défectueux et qui doivent être accouplés par une chaîne, sauf s'il s'agit de remorquer jusqu'à la prochaine gare des wagons contenant des marchandises périssables ou du bétail qui risque de dépérir en cours de route. Les équipes de train ne doivent en aucun cas être obligées de remorquer, derrière le fourgon de queue, des véhicules autres que des voitures de fonction ou des wagons déblayeurs d'entre-rails.
- 35.02** Ancien paragraphe (b), re : coussinets d'essieux des véhicules est archivé.
- 35.03** Formerly clause (c) re : trains voyageurs (passenger cars) est archivé.

ARTICLE 36 – FORMATION DE NOUVEAUX EMPLOYÉS ET EMPLOYÉS D'EXPÉRIENCE

Remarque : Nouvel article du projet de règlement 2003-2006 et ancien parties de l'Article 34.

- 36.01** Pour se qualifier à titre d'agent de train, un nouvel employé doit avoir de l'expérience et être compétent. Chaque équipe de train doit comprendre un agent de train d'expérience et compétent de même qu'un agent de train familiarisé avec le parcours..
- 36.02** Aux fins d'application du présent article, un agent de train est réputé d'expérience et compétent quand il remplit l'une des exigences suivantes :
- (1) avoir suivi un programme général de formation approuvé par le CP à titre de chef de train/contremaître de triage et employé du service de triage (s'il y a lieu), et être jugé par l'autorité compétent de la Compagnie; ou
 - (2) avoir travaillé pour un autre chemin de fer comme employé itinérant au cours des trois dernières années, avoir suivi et complété avec succès la formation de base jugée nécessaire par la Compagnie, avoir démontré des pratiques de travail adéquates et être jugé par l'autorité compétent de la Compagnie.
- 36.03** Le critère de réussite à la formation théorique et à la formation en cours d'emploi sera celui du rendement et non celui d'un nombre obligatoire de tours de service.
- 36.04** Les nouveaux employés envoyés en formation, de façon suivie, tout de suite après leur embauche sont rémunérés conformément aux taux prévus à l'article 1, sous réserve qu'ils sont disponibles et qu'ils respectent l'horaire de cours établi à leur intention..
- 36.05** Aux fins d'application au paragraphe 38.04, le premier jour du programme de formation est considéré comme le premier parcours rémunéré et le rang d'ancienneté de chaque employé participant à un tel programme est établi en fonction de la date et de l'heure à laquelle chacun a fait une demande d'emploi pour le poste d'agent de train/agent de triage.
- 36.06** Lorsque la Compagnie demande à un employé de donner un cours en dehors de sa gare d'affectation:
- (1) La Compagnie assure le transport ou prend des dispositions à cette fin. Les employés qui ont reçu l'autorisation de prendre leur véhicule personnel reçoivent une indemnité kilométrique aux conditions prévues dans la convention collective.

(2) À moins d'accord contraire, la Compagnie assure l'hébergement des employés visés soit dans des hôtels, des motels, ou dans ses propres installations. Les employés ont droit à une chambre individuelle propre et, dans la mesure du possible, dotée de matériel de CUIsson.

(3) Les employés à qui ont fourni l'hébergement ont droit à une indemnité de repas de 15 \$ par jour lorsque le lieu d'hébergement est doté de matériel de cuisson et de 25 \$ par jour dans le cas contraire.

36.07 The Le programme général de formation dont il est question ci-dessus comprend, en plus des lignes directrices que la Compagnie juge nécessaires, une période de qualification et une période de familiarisation conformes aux conditions soulignées ci-dessous.

(1) Qualification - La période de qualification se compose de directives et de formation en cours d'emploi et son but est de fournir aux nouveaux employés les aptitudes de base nécessaires pour devenir un chef de train/contremaître de triage ou employé du service de triage, s'il y a lieu. L'employé en formation suit sa période de formation sous l'autorité d'instructeurs désignés, le tout ayant pour but de limiter leur nombre. La durée d'une période de formation sera déterminée en fonction des tâches qui sont exécutées à ce terminal. Lorsque le stagiaire maîtrise les aptitudes de base, il entreprend sa période de familiarisation, si nécessaire.

(2) La familiarisation - Cette partie du programme de formation vise à familiariser l'employé en formation avec les emplois qu'il occupera une fois le programme complété. Le nouvel employé en formation n'est pas inscrit sur le tableau avant d'avoir complété les deux périodes. La durée et le type de familiarisation en vue de travailler à titre d'agent de train sont déterminés en fonction des postes que l'employé est susceptible d'occuper une fois le programme complété, le tout sujet à consultation entre la Compagnie et les dirigeants syndicaux locaux ou leurs représentants. S'il y a désaccord au niveau local, la question est acheminée au président général et au directeur général afin qu'ils trouvent une solution. Si aucune solution ne peut être trouvée à ce niveau, la question est acheminée au viceprésident, opérations sur le terrain, et au vice-président de la CFTC afin qu'ils rendent une décision avant la mise en oeuvre.

(3) Les lignes directrices du programme précité sont élaborées en consultation avec la Compagnie et les dirigeants syndicaux locaux ou leurs représentants à chaque emplacement et elles sont révisées avant le début d'un nouveau programme de formation. Si les parties ne s'entendent pas sur les lignes directrices du programme, la question peut être soulevée auprès du président général et du directeur des relations industrielles.

(4) Lorsque la complexité du terminal l'exige, les chefs de train/contremaîtres de triage nouvellement qualifiés peuvent être restreints au poste d'aide-agent de triage/aide au service de triage pour une période de six mois en consultation avec les dirigeants syndicaux locaux.

(5) La qualification finale sera déterminée en fonction de l'habileté démontrée par l'employé à exécuter les tâches du poste en question. S'il y a litige sur l'ensemble du processus de qualification, entre-autres sur le nombre de voyages, ces questions sont acheminées au VP des opérations de terrain, au VP adjoint des relations industrielles, et au VP de la CFTC.

(6) Dans le cadre de ce programme, les représentants syndicaux locaux et les dirigeants de la Compagnie locaux offriront une séance d'information d'une durée de quatre heures qui portera sur les droits et obligations des employés. La Compagnie devra rémunérer les représentants du syndicat pour leur participation à ces séances, lesquelles seront élaborées et offertes par les deux parties. Une présentation d'une durée de quatre heures peut aussi être offerte aux employés en formation par les représentants du syndicat en santé et sécurité. Ces représentants sont rémunérés par la Compagnie et les dirigeants de l'employeur locaux assistent aux séances.

36.08 Le cours de formation précité est offert de temps à autre aux installations où la Compagnie le juge nécessaire.

36.09 Les nouveaux employés doivent réussir leurs examens au cours de leur période de formation. Si un employé en formation échoue à ses examens, il a droit à une reprise pendant la période

complète du programme. Si un employé en formation échoue à la reprise ou échoue à son deuxième examen, il est retiré du programme de formation et licencié.

- 36.10** Le chef de train n'est pas tenu d'effectuer un aller et retour avec un serre-frein qui, selon lui, est incompetent, à moins que la prétendue incompetence de ce dernier ne soit réfutée.
- 36.11** Les employés libérés du service actif pour suivre une formation en vue de la promotion au poste d'ingénieur de locomotive sont rémunérés en vertu de la convention collective pour chaque jour de formation et d'examen. Ce taux s'applique à la formation théorique et en cours d'emploi.
- 36.12** Un agent de train qui a complété le programme général de formation précité et qui est jugé qualifié peut recevoir de la formation supplémentaire sous forme de quarts de travail-stagiaires ou de tours de service additionnels. Un agent de train qui prend une telle formation supplémentaire est rémunéré comme s'il était libéré de son travail régulier, sauf qu'il n'a pas droit à l'indemnité pour les dépenses encourues. Le total de ces indemnités et du service rémunéré ne doit pas être inférieur au montant de la garantie mensuelle applicable à la catégorie de service où travaille l'employé libéré au moment où cette formation supplémentaire commence.

Lettre re : Sélection des employés, instructeurs et coordonnateurs de placement sur le terrain

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 de voir un dirigeant syndical local s'impliquer dans le processus d'embauche des nouveaux employés itinérants, de même que dans la sélection des instructeurs et des coordonnateurs de placement sur le terrain.

La présente confirme l'engagement de la Société à inviter un représentant syndical local à participer à l'entrevue et au processus de sélection des nouveaux employés; à aider dans l'identification et la sélection communes des instructeurs et dans l'identification et la sélection communes des coordonnateurs de placement sur le terrain.

En participant à ces processus, il a été entendu que les critères et le processus de sélection des nouveaux employés seraient fournis par le Service des ressources humaines. Les critères pour la sélection des instructeurs et coordonnateurs de placement sur le terrain, tels que prévus par le Service de formation, sont joints à la présente lettre.

Veillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées

Relations industrielles
Vice-président adjoint
(signature) M.G. DeGirolamo

Critères de sélection – Coordonnateurs de placement sur le terrain

BUT ET OBJECTIFS

Mettre en place et diriger de façon efficace la portion gestion sur le terrain du programme de formation des nouveaux chefs de train.

CRITÈRES DE SÉLECTION

- Considéré par le syndicat et la direction comme un individu ayant des pratiques de sécurité excellentes
(infractions aux règles d'éthique et aux règles de sécurité)
- Minimum de cinq ans d'expérience comme employés itinérant
- Respecté par ses pairs (employés itinérants et direction)
- Doit démontrer une connaissance supérieure des règles (RC et sécurité)
- A démontré ses capacités à diriger efficacement des individus de manière professionnelle et courtoise
- A démontré ses capacités à communiquer de façon efficiente (par écrit et verbalement) avec les employés itinérants et la direction
- A démontré ses capacités à travailler sous supervision minimale
- A démontré ses capacités à résoudre des problèmes/questions d'horaires, à prendre des décisions
- A démontré ses capacités à résoudre des conflits
- Capable de travailler en équipe (Routiers/contremaîtres de triage, autres FPS, GFT (groupe de formation technique) instructeurs)
- Expérience antérieure comme superviseur ou instructeur un atout

Critères de sélection des instructeurs

BUT ET OBJECTIF

Enseigner les tâches reliées au rôle d'un chef de train. Observer la performance des stagiaires et fournir des commentaires sur les points positifs ou à améliorer, sous forme verbale et écrite

CRITÈRES DE SÉLECTION

- Considéré par le syndicat et la direction comme un individu ayant des pratiques de sécurité excellentes
(infractions aux règles d'éthique et aux règles de sécurité)
- Minimum de un an d'expérience comme employés itinérant
- Doit démontrer une connaissance supérieure des règles (RC et sécurité)
- Respecté par ses pairs (employés itinérants)
- Porte attention aux détails (suit les procédures, précis dans sa documentation, concentré dans le travail de routine, etc.)
- A démontré ses capacités à diriger efficacement des individus de manière professionnelle et courtoise
- A démontré ses capacités à communiquer de façon efficiente (par écrit et verbalement) avec les employés itinérants
- A démontré ses capacités à influencer et persuader (convaincre les stagiaires, tant dans des circonstances positives que négatives)
- A démontré ses capacités à développer des relations efficaces (développer des rapports harmonieux et reconnaître les inquiétudes et sentiments des individus)
- Expérience antérieure comme instructeur un atout

Lettre – Programme d’encadrement – Chefs de train/contremaîtres de triage/Employés du service du triage

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 la l’élaboration d’un cours pratique pour les agents de train impliqués dans la formation, et ce, en vertu du nouvel article relatif à la formation des agents de train / nouveaux employés.

La présente confirme l’engagement de la Société à fournir un programme d’instructeur de 2 à 3 jours aux contremaîtres de triage/chefs de train/employés du service de triage qui seront responsables de former les nouveaux employés durant leur période de probation.

En prenant cet engagement, la Société a indiqué que de tels programmes seraient offerts avant l’embauche d’un nouvel employé dans une installation donnée et qu’un nombre suffisant d’instructeurs seraient formés à chaque gare, en fonction du nombre de stagiaires prévus pour la formation à cet endroit, de la nature de la formation exigée à cette installation et du programme précis de formation à cette gare. Une évaluation du nombre d’instructeur disponibles sera faite au début de chaque nouvelle classe de formation.

Veillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

M.G. DeGirolamo
Vice-président adjoint
Relations industrielles

Lettre re : Protocole de formation

Le 13 novembre 2004

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

Monsieur,

La présente fait suite aux discussions récentes concernant un protocole destiné à traiter avec les employés engagés par CP qui se sont qualifiés auparavant à titre d'employé itinérant au Canada.

Il est ressorti de nos conversations que ce qui suit s'appliquerait en ce qui a trait à la formation.

Scénario	Formation théorique (agents de train)	Formation en cours d'emploi (agents de train)	Autres exigences	Taux progressifs
Ancien employé de CP Rail – qualification valide, retourne à la Société dans les 90 jours	Aucune si qualifications applicables dans la région	Familiarisation en vertu des articles 38.20(3)&(4)	s/o	Reconnaître les services antérieurs
Ancien employé de CP Rail – retourne à la Société après 90 jours, mais dans les trois ans de travail à titre d'employé itinérant	RQ si elle n'est plus valide aux taux RQ Premiers soins, SOFA, produits dangereux, extincteur d'incendie, harcèlement et discrimination, formation sur la violence en milieu de travail si non reçue auparavant et représentation syndicale locale selon l'article 36.03 au taux de formation	Au moins la familiarisation telle que prévue aux articles 38.20(3)&(4). Prolongée dépendant de la somme d'expérience et du temps absent du travail tel que déterminé par la direction locale en collaboration avec les dirigeants syndicaux locaux	Examen médical et exigences réglementaires	Reconnaître les services antérieurs
Pas un ancien employé du CP Rail – autrefois qualifié et travaillant comme employé itinérant dans les trois ans de la date	1-2 sem. De formation incluant : formation des différences, formation théorique, premiers soins,	Dépendant du niveau/type d'expérience antérieure, sans emploi depuis combien de temps, familiarisation à	Examen médical et exigences réglementaires	Reconnaître les services antérieurs

d'embauche	SOFA, produits dangereux, extincteur d'incendie, harcèlement et discrimination, formation sur la violence en milieu de travail si non reçue auparavant et représentation syndicale locale selon l'article 36.03 au taux de formation	être déterminée par la direction locale en collaboration avec les dirigeants syndicaux locaux selon l'article 36.03 au taux de formation		
------------	--	--	--	--

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

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

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

- 1) aux fins de l'ancienneté des agents de train, le « premier parcours en service rémunéré », tel que souligné aux articles 36.05 et 43.01 de l'accord des agents de train Ouest et aux articles 34(e) et 37(d) de l'accord des agents de train Est, signifie le premier jour pour lequel le nouvel employé est rémunéré. Ceci peut inclure le premier jour de classe, la formation RQ ou la familiarisation, la plus appropriée de ces options.

Aux fins de l'ancienneté des agents de train et de l'article 36.05 de l'accord des agents de train Ouest et de l'article 37(d) de l'accord des agents de train Est, les employés du CP Rail actuels qui postulent et obtiennent un poste dans les rangs des employés itinérants seront reconnus avoir demandé le poste avant les employés acceptés dans le programme externe au CP Rail. S'il y a deux employés du CP Rail acceptés dans le programme, l'ordre de leur candidature sera classée selon leur date d'entrée en service.

- 2) Sans égard à savoir si oui ou non le nouvel employé est formé comme ingénieur de locomotive, du point de vue de son ancienneté il sera placé à la suite du dernier agent de train senior sur la liste d'ancienneté appropriée.

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

Veillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Relations industrielles
Vice-président adjoint

(signature) M.G. DeGirolamo

Approbation :

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

ARTICLE 37 – SERVICE DE LIGNE – DOTATION EN PERSONNEL DES NOUVELLES LIGNES ET TRAVAIL HORS DU DISTRICT

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 35.

- 37.01** Pour la dotation en personnel des nouvelles lignes ou des prolongements de ligne, la préférence est accordée aux employés du district de promotion d'où partent ces lignes. Dorénavant, lorsqu'une nouvelle ligne reliera deux districts de promotion, le personnel sera constitué à parts égales d'employés venant des deux districts pourvu qu'ils aient la compétence voulue et compte tenu de l'ancienneté des agents de train depuis leur entrée en service; ces employés prennent alors rang parmi ceux du district de promotion auquel ils ont été mutés, d'après le point de départ de leur ancienneté à titre de chef de train, de bagagiste, ou de serre-frein, respectivement. Cette disposition ne s'applique pas aux lignes existantes qui font l'objet de déviations ou dont on réduit les déclivités ou les distances.
- 37.02** Les agents de train ne sont pas mutés temporairement dans un autre district de promotion sauf en cas de pénurie d'agents de train dans ce district; les agents de train les moins anciens y sont alors envoyés, à moins que des agents de train comptant plus d'ancienneté n'en fassent la demande. Les agents de train sont informés de cette mutation à leur gare d'affectation et on leur accorde le temps nécessaire pour se préparer.
- 37.03** Les agents de train ne sont pas affectés à l'extérieur de leur subdivision, sauf en cas de pénurie d'agents de train dans une autre subdivision.
- 37.04** Il n'y a pas pénurie d'agents de train quand ceux qui sont disponibles peuvent être mutés au point où l'on en a besoin.

ARTICLE 38 – SERVICE DE LIGNE – ANCIENNETÉ ET PROMOTION, CHOIX DE L'AFFECTATION

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 37 ET 37A.

- 38.01** Dans chaque district d'ancienneté, les promotions sont accordées selon l'ancienneté des agents de train dans leur district et en fonction du rendement, des aptitudes et de la compétence. Les agents de train non promus à leur tour sont informés des raisons par écrit et une copie de l'avis est envoyée au président de section locale. Les agents de train les plus anciens sont tenus, à leur tour, de passer leurs examens de chef de train. Les agents de train qui refusent une promotion au poste de chef de train sont affectés en permanence au service marchandises. Les agents de train embauchés après le 28 avril 1957 doivent, à leur tour, réussir leurs examens de promotion au poste de chef de train, dans les cinq ans suivant la date de leur première entrée en service à titre de serre-frein. Les agents de train qui échouent ont droit à un deuxième essai dans un délai de deux à six mois. Ceux qui échouent au deuxième examen sont inscrits au bas de la liste d'ancienneté principale ou sont congédiés, après enquête, sous réserve des dispositions de l'article 70 intitulé «Enquêtes et mesures disciplinaires» de la convention collective.
- 38.02** Après avoir passé leurs examens écrits, les agents de train doivent subir l'épreuve orale dans les 30 jours qui suivent et, s'ils réussissent tous ces examens, ils sont inscrits sur la liste d'ancienneté principale comme chef de train en fonction de leur rang d'ancienneté à titre de serre-frein sur cette liste.

- 38.03** Pour être admissibles à un poste de chef de train, tous les agents de train doivent non seulement avoir réussi tous les examens nécessaires, mais aussi avoir travaillé six mois en service marchandises, immédiatement avant la date d'exercice de leurs droits d'ancienneté à un poste de chef de train. La période de six mois peut être réduite ou annulée à la discrétion des autorités compétentes de la Société.
- 38.04** Un nouveau serre-frein n'est considéré comme permanent qu'après avoir accumulé six mois de service depuis la date de son premier parcours rémunéré et, si ses services sont retenus, il est inscrit sur la liste d'ancienneté principale à partir de la date et de l'heure auxquelles il a commencé son premier parcours rémunéré. Entre-temps, à moins d'être congédié pour un motif qui, de l'avis de la Société, le rend indésirable à son service, le serre-frein est considéré comme régi par les dispositions de la présente convention collective.
- 38.05** Les promotions à des parcours s'étendant sur plus d'une division sont, dans la mesure du possible, réparties et attribuées en fonction du millage.
- 38.06** Dans le cas du transfert des lignes existantes d'une région à une autre, les employés visés peuvent être mutés selon leur rang d'ancienneté. Les employés ainsi mutés figurent sur la liste d'ancienneté du district de promotion auquel ils ont été mutés en fonction des dates d'inscription sur les listes à titre de chef de train, bagagiste et serre-frein respectivement, mais aucun d'eux ne peut être touché par une réduction à moins qu'il n'y ait compression du nombre d'équipes employées.
- 38.07** Le président général et le directeur général peuvent, d'un commun accord, et quand les circonstances s'y prêtent, permettre à un chef de train frappé de maladie, d'invalidité ou de blessure de travailler dans une catégorie inférieure de service pourvu que son état de santé justifie un tel arrangement.
- 38.08** Les agents de train ayant acquis des droits aux termes d'ententes antérieures en service voyageurs ou marchandises ne perdent pas ces droits en vertu de la présente convention collective. Les employés ayant perdu leurs droits de promotion aux termes de dispositions antérieures à cet égard n'en acquièrent pas d'autres dans le cadre de la présente convention collective.
- 38.09** Sauf dispositions contraires des paragraphes 38.10 et 38.11 du présent article, un agent de train peut choisir son affectation dans n'importe quel service auquel son ancienneté à titre de chef de train, de bagagiste ou de serre-frein lui donne droit n'importe où dans son district d'ancienneté.
- 38.10** Un chef de train qualifié peut travailler comme serre-frein ou bagagiste dans n'importe quelle catégorie de service à laquelle lui donne droit son ancienneté dans son district d'ancienneté, à condition que tous les postes de chefs de train soient pourvus par des employés ayant fait l'objet d'une promotion; sinon, sous réserve des dispositions du paragraphe 38.12(5) du présent article, le chef de train qualifié le moins ancien qui travaille comme serre-frein ou bagagiste pourvoit le poste vacant en qualité de chef de train, à moins que l'employé à affecter ne choisisse de supplanter un chef de train de n'importe quelle catégorie de service, mais comptant moins d'ancienneté.

Remarque : À la création d'un nouveau parcours ou d'une nouvelle équipe, quand il est supplanté d'une affectation ou que se libère un poste de son choix en service de pool non assigné ou un poste permanent de chef de train, le chef de train qualifié qui est déclassé de son plein gré au poste de serre-frein peut exercer ses droits d'ancienneté à un tel poste à titre de chef de train, conformément à son ancienneté. L'agent de train tenu de pourvoir un poste dans n'importe quelle catégorie de service, du fait qu'il est celui qui compte le moins d'ancienneté, est autorisé à quitter ce poste quand il n'est plus le moins ancien et l'agent de train comptant alors le moins d'ancienneté le remplace.

38.11 Un agent de train restreint aux postes en service voyageurs en raison d'une incapacité quelconque est autorisé, au cours de la période de restriction et pourvu qu'il ait encore le droit d'occuper un poste régulier à sa gare d'affectation, à supplanter l'agent de train le moins ancien en service voyageurs non soumis à cette disposition, sous réserve de l'approbation des autorités compétentes de la Société et des représentants de sections locales du Syndicat.

- 38.12** (1) Lors de l'affichage général, toutes les affectations sont considérées comme des postes permanents vacants. S'il n'y a pas de changement semestriel de l'indicateur, la date de l'affichage général est fixée d'un commun accord par le directeur général de la Société et par le président général du Syndicat.
- (2) Les postes permanents vacants en service assigné ou les nouvelles affectations sont affichés pendant sept jours dans le district d'ancienneté et accordés aux agents de train qualifiés les plus anciens qui en font la demande. Les postes permanents vacants en service non assigné sont accordés aux agents de train qualifiés les plus anciens qui en font la demande par écrit.

Remarque : Des postes permanents vacants sont créés entre les affichages généraux lorsque des employés quittent le poste qui leur avait été assigné, quittent la Société ou sont promus à des postes de direction la Société ou au Syndicat.

- (3) Les agents de train en congé de maladie, en absence autorisée ou en congé annuel pendant toute la durée de l'affichage peuvent se prévaloir de leur ancienneté dès leur retour au travail.
- (4) Les agents de train doivent signer leur demande d'emploi et veiller à ce que le bureau approprié la reçoive dans le délai susmentionné de sept jours.
- (5) S'il n'y a aucun candidat à un poste temporaire vacant de chef de train d'au moins six jours, à un poste permanent vacant ou à une nouvelle affectation en service assigné ou non, le chef de train le moins ancien sur la liste d'ancienneté principale de la sous-zone en question et n'occupant pas un poste régulier de chef de train est tenu de le pourvoir. Si aucun chef de train qualifié ne travaille comme serre-frein dans cette sous-zone, c'est au chef qualifié le moins ancien n'occupant pas un poste régulier de chef de train dans la zone de la vacance qu'il incombe de la combler. Si aucun chef de train qualifié ne travaille comme serre-frein dans la zone en question, c'est le chef de train qualifié le moins ancien n'occupant pas un poste régulier de chef de train dans la division du surintendant ou survient la vacance qui doit occuper le poste. Si aucun chef de train qualifié n'est disponible dans la division du surintendant, on fait appel au chef de train qualifié le moins ancien du district d'ancienneté. S'il n'y a pas de candidat à un poste temporaire vacant de serre-frein d'au moins six jours, à un poste permanent vacant ou à une nouvelle affectation en service de ligne, assigné ou non, le poste est pourvu par l'employé de réserve le moins ancien du tableau de réserve commun de la sous-zone en question, aux endroits où existent des tableaux de réserve communs. À Montréal et à Toronto, où l'on trouve des tableaux de réserve distincts, s'il n'y a pas de candidat à de telles vacances ou à de nouvelles affectations en service de ligne, assigné ou non, on choisit l'employé de réserve comptant le moins d'ancienneté qui figure au tableau de réserve pour le service de ligne de la sous-zone en question. S'il n'y a aucun candidat et aucun employé disponible dans cette sous-zone, l'employé le moins ancien de la zone de cette vacance est appelé à la combler.

S'il n'y a aucun employé disponible dans la zone, c'est à l'employé le moins ancien de la division du surintendant où se produit la vacance qu'il incombe de la combler. S'il n'y a pas d'employé disponible dans la division du surintendant, on demande à l'employé le moins ancien du district d'ancienneté ou survient la vacance de la combler.

38.13 Les agents de train peuvent être promus à n'importe quel parcours de tout service auquel leur donne droit leur ancienneté d'agents de train. Si un agent de train refuse un parcours donné pour un service assigné auquel lui donne droit à son ancienneté, il perd son droit à ce parcours jusqu'à ce qu'il redevienne vacant, à condition toutefois qu'un agent de train supplanté par suite de la réduction des équipes ou pour toute autre raison ait le droit d'exercer son ancienneté et d'occuper n'importe quel poste d'agent de train auquel lui donne droit son ancienneté.

38.14 Dans le cas d'une réduction en service non assigné, le chef de train régulier le moins ancien et son équipe sont touchés.

Remarque : Aux fins d'application de la présente disposition, le chef de train occupant un poste temporaire vacant en service non assigné n'est pas considéré comme en affectation régulière.

38.15 L'agent de train nommé à une affectation qu'il avait demandée doit l'occuper tout de suite après avoir été avisé qu'elle lui a accordée (à moins qu'il n'ait d'autres obligations à ce moment-là aux termes des droits que lui confère l'article 39) et l'occupe jusqu'à ce qu'elle soit supprimée, qu'il soit supplanté ou qu'il exerce ses droits d'ancienneté pour postuler une autre affectation. L'agent de train en service assigné peut, une fois entre chaque affichage général des postes, retourner en service non assigné dix jours après avoir envoyé un avis écrit de ses intentions à cet égard ou aussitôt que possible après l'établissement d'un bulletin en vue d'attribuer son affectation à un autre agent de train. Aux fins d'application des dispositions du présent paragraphe, un chef de train en affectation régulière n'est pas autorisé à donner un préavis de dix jours pour quitter son affectation afin de se rétrograder à un poste de serre-frein.

38.16 L'agent de train en affectation régulière à un poste de chef de train n'est pas autorisé à postuler une affectation, ni à exercer ses droits d'ancienneté à un poste temporaire vacant ou à une affectation temporaire autre que celle de chef de train, sauf lors de l'affichage général des affectations.

L'agent de train qui n'est pas en affectation régulière comme chef de train mais qui pourvoit une affectation temporaire d'au moins six jours civils ou un poste temporaire vacant d'au moins six jours civils comme chef de train, n'est pas autorisé à postuler une affectation ou un poste temporaire vacant autre que celui de chef de train, sauf lors de l'affichage général des affectations.

38.17 Pour le passage d'une catégorie de service à une autre, ce sont le rendement, les aptitudes et la compétence qui prévalent et le surintendant responsable du territoire où s'opèrent ces passages en est le juge, sous réserve d'appel au directeur général.

38.18 L'agent de train en service non assigné qui désire exercer ses droits d'ancienneté d'une gare à une autre n'est autorisé à le faire qu'au moment de l'affichage général des affectations, moyennant avis à l'autorité compétente, sauf s'il a été touché par une réduction à un poste régulier en service non assigné ou dans l'exercice de ses droits d'ancienneté à un poste permanent vacant résultant de l'affectation d'une équipe supplémentaire ou bien du départ d'un agent de train de son poste régulier et de sa gare, entraînant ainsi la réduction du nombre d'agents de train occupant un poste régulier à la gare en question..

38.19 Un agent de train exerçant ses droits d'ancienneté en service non assigné doit supplanter le chef de train ou le serre-frein le moins ancien en service de pool de son choix mais, quand survient un poste permanent vacant qu'il désire, il doit le pourvoir.

38.20 Aux fins d'application du présent article, la Société n'assume pas les frais afférents aux déplacements haut-le-pied, aux uniformes ou autres.

38.21 Parcours de familiarization

(1) À moins d'y avoir déjà eu droit, les employés qui, parce qu'on les y oblige, sont mutés d'une gare à l'autre ou du service de triage au service de ligne ou vice versa auront une période de familiarisation adéquate et rémunérée par la Société. Les employés qui ne travaillent pas pour une période consécutive de 12 mois ou plus auront droit aussi à une période de familiarisation, telle que définie ci-dessous.

- (2) Les employés obligés de passer d'une gare à une autre ou qui sont tenus de se consacrer à une période de familiarisation parce qu'ils n'ont pas travaillé pendant une période de 12 mois ou plus seront rémunérés pour les tours de service de familiarisation en fonction du nombre de tours réellement effectués et au taux de salaire du métier sur lequel porte la familiarisation, par exemple chef de train, contremaître de triage, ingénieur de locomotive, etc. Cependant, ils n'ont pas droit aux primes applicables au service d'équipe réduite au chef de train quand ils travaillent au sein d'une telle équipe, ni aux primes de postes quand ils travaillent au sein des équipes de triage ni aux autres paiements forfaitaires auxquelles leur équipe peut avoir droit pour ce tour de service.
- (3) Les employés qui exercent leurs droits d'ancienneté pour changer d'endroit ou de service et qui doivent se familiariser avec leur nouveau territoire touchent, durant la familiarisation, le minimum quotidien pour les tours réellement effectués, au taux de salaire du métier sur lequel porte la familiarisation, par exemple, chef de train, contremaître de triage, ingénieur de locomotive, etc.
- (4) Les représentants patronaux et syndicaux au niveau local se rencontreront pour déterminer le nombre indiqué de tours de service (parcours et affectations de triage) aux fins de la familiarisation dans chaque gare. C'est le cadre local qui prend la décision finale.
- (5) Quoiqu'il en soit, à moins d'avoir déjà eu une période de familiarisation, les employés qui, de leur plein gré ou parce qu'on les y oblige, sont mutés d'une gare à l'autre devront effectuer au moins un parcours en service assigné ou en service non assigné, dans la catégorie de service où ils sont susceptibles d'être appelés souvent. Pour ce parcours, ils sont rémunérés conformément aux paragraphes (2) et (3) ci-dessus.
- (6) Si un employé se juge capable de travailler en toute sécurité dans le nouveau territoire sans faire le nombre de tours de service déterminé conformément au paragraphe (4) qui précède, il peut demander à se faire qualifier par un cadre de la Compagnie. Les parcours de qualification seront rémunérés en fonction du nombre de tours réellement effectués et aux taux de salaire et conditions applicables. Si l'employé ne se qualifie pas, il est tenu de faire le nombre de tours de service déterminé conformément à l'alinéa (4) qui précède et est rémunéré en vertu des paragraphes (2) et (3) qui précèdent.
- (7) Les employés qui sont transférés au service de triage où la technologie RCLS est utilisée doivent avoir réussi le programme de formation en technologie RCLS avant d'être considérés qualifiés pour opérer les « *belt packs* ». Un employé peut suivre 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 transféré en vertu des dispositions de l'alinéa 6) ci-dessus.
- (8) Les employés en service qui se consacrent à la familiarisation d'un autre employé a droit à une indemnité de formation, telle que prévue au paragraphe 1.10.

ARTICLE 39 – SERVICE DE LIGNE - RELÈVE ET ATTRIBUTION DES POSTES VACANTS

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE ARTICLE 38.

- 39.01** Un agent de train qui est en congé ou qui, temporairement, n'occupe pas son poste est relevé de la façon énoncée ci-après. Aux fins d'application du présent article, quand un agent de train/agent de triage qualifié est promu sur la liste des mécaniciens de locomotive ou un poste régulier d'aide-mécanicien en service voyageurs, le poste régulier qu'il occupait en tant qu'agent de train/agent de triage est considéré comme un poste temporaire vacant et est pourvu conformément aux dispositions du présent article, jusqu'à ce que l'employé réintègre les rangs des agents de train/agents de triage ou jusqu'au prochain affichage général des affectations, selon ce qui se produit en premier.

39.02 Relève assurée par des employés permanents

- (1) Un chef de train occupant un poste régulier est autorisé à combler des vacances d'une durée inférieure à six jours en service assigné, sauf dans sa catégorie de service.
- (2) Le chef de train, bagagiste ou serre-frein le plus ancien peut combler immédiatement, s'il le désire, une vacance d'une durée connue d'au moins six jours en service assigné. Un serre-frein ou un bagagiste occupant un poste régulier n'est pas autorisé à combler les vacances d'une durée inférieure à six jours, à titre de serre-frein ou de bagagiste, quelle que soit la catégorie de service.
- (3) Le chef de train occupant un poste régulier et désirant effectuer du travail de relève de moins de six jours en services voyageurs, mixte, de ramassage, de trains collecteurs-distributeur, de locomotives manoeuvres-ligne ou de trains de travaux, doit en informer les autorités compétentes de la Société par écrit au moment de chaque affichage général des affectations et effectuer ce travail de relève quand il est appelé. Le chef de train qui n'exprime pas son désir de faire du travail de relève n'est pas appelé si d'autres chefs de train sont disponibles; cependant, si aucun autre chef de train n'est disponible, il devra faire du travail de relève s'il est appelé. Le chef de train promu après l'affichage général des affectations est autorisé à signaler son désir de faire du travail de relève dès sa promotion.
- (4) Les agents de train occupant des postes réguliers n'ont pas le droit d'effectuer, dans leurs catégories respectives de service, du travail de relève en service non assigné, à l'exception de l'agent de train tenu de travailler en service assigné ou non à une gare de détachement, aux termes des dispositions du paragraphe 38.12(5), ou qui ne peut occuper un poste régulier pour le service de pool non assigné de son choix à sa gare d'affectation; cet agent de train a le droit de faire du travail de relève d'une durée connue d'au moins six jours dans n'importe quelle catégorie de service à sa gare d'affectation; l'agent de train tenu de travailler en service assigné à sa gare d'affectation, aux termes des dispositions du paragraphe 38.12(5), est autorisé à effectuer du travail de relève pour une durée connue d'au moins six jours en service non assigné à sa gare d'affectation.
- (5) Il est entendu que la Société n'engage pas de frais supplémentaires pour les déplacements haut-le-pied résultant de l'application de la présente disposition et que le chef de train ou serre-frein d'une gare éloignée désireux de se prévaloir de cette disposition doit d'abord s'assurer que la relève a été fournie sans que des chefs de train ou serre-freins en déplacement haut-le-pied ne présentent de réclamation à ce sujet.
- (6) L'agent de train qui, en raison de son ancienneté, a le droit de solliciter un poste temporaire vacant et qui n'exerce pas ce droit à la première occasion, perd son droit de revendiquer une telle vacance à moins d'être supplanté ou de faire l'objet d'une réduction.

39.03 Relève assurée par des employés de réserve

- (1) Les postes temporaires vacants non pourvus de la façon susmentionnée le sont de la manière indiquée ci-après :
 - (a) Sauf entente contraire, les gares de Montréal et de Toronto possèdent des tableaux de réserve distincts pour le personnel de ligne. Partout ailleurs, on trouve des tableaux de réserve communs qui fonctionnent selon la règle du tour de roulement pour permettre d'assurer des relèves pour les services de ligne et de triage. Dans les endroits où l'on trouve des tableaux de réserve communs, un poste de travail en service de triage compte comme 125 milles marchandises aux termes de la règle relative au millage. Le nom des employés qui perdent leur tour parce qu'ils n'étaient pas disponibles au moment de l'appel figure au bas du tableau de réserve.

- (b) Les tableaux de réserve des chefs de train sont établis d'un commun accord entre les autorités compétentes de la Société et les représentants de sections locales du Syndicat qui déterminent ensuite le nombre d'employés qui figureront au tableau afin que ces derniers effectuent, dans la mesure du possible, au moins 2 800 milles par mois aux taux du service marchandises direct. Il ne faut pas considérer que cette disposition constitue une garantie. Les employés dont le nom figure au tableau de réserve travaillent selon la règle du tour de roulement et ceux qui perdent leur tour parce qu'ils n'étaient pas disponibles au moment de l'appel sont inscrits au bas de la liste.

39.04 Minimum garanti

Supprimer. Voir le nouvel article 73. Annexe B-31 – Supprimer.

39.05 Moyennant commun accord, des dispositions peuvent être prises localement afin de faire combler par tout employé qualifié les vacances de moins de six jours à l'extérieur de la gare, en vue d'empêcher que les employés de réserve se déplacent inutilement.

39.06 Établissement d'un tableau de réserve pour les chefs de train

- (1) Sauf dispositions contraires du paragraphe 39.02, les vacances au poste de chef de train sont comblées de la façon suivante :
 - (a) Toute vacance de moins de six jours est comblée par un employé du tableau de réserve.
 - (b) Une vacance qui existe depuis six jours ou dont la durée connue est d'au moins six jours est comblée par le chef de train de réserve le moins ancien jusqu'à ce que l'employé qu'il relève reprenne son poste ou jusqu'à ce qu'il soit effectivement supplanté. Si le chef de train de réserve le moins ancien n'est pas disponible au moment où la relève est demandée, il est tenu de combler cette vacance dès que possible. Un chef de train de réserve a le droit de passer d'une vacance d'au moins six jours à une autre de même durée. Cette disposition ne s'applique toutefois pas au passage d'une vacance à une autre en service de pool non assigné.
 - (c) Tout poste temporaire vacant de chef de train adjoint est pourvu à même le tableau de réserve des chefs de train.

39.07 Absence de tableau de réserve pour les chefs de train

- (1) Le chef de train qualifié qui peut occuper un poste de chef de train dans son rang d'ancienneté, à la gare de son choix, mais qui décide plutôt de travailler comme serre-frein ou bagagiste n'est pas autorisé à effectuer du travail de réserve ou de relève comme chef de train à moins qu'aucun autre chef de train qualifié ne soit disponible; dans ce cas, c'est le chef de train qualifié le moins ancien qui est appelé. Les dispositions du présent alinéa ne s'appliquent pas au chef de train qualifié qui décide de travailler comme serre-frein ou bagagiste et qui ne pourrait occuper un poste de chef de train que si un chef de train qualifié plus ancien choisissait de ne pas travailler à ce titre selon son rang d'ancienneté.
- (2) Sauf dispositions contraires au paragraphe 39.02 et sous réserve des dispositions du paragraphe 39.07(1) du présent, une vacance d'une durée de moins de six jours au poste de chef de train est comblée par le chef de train qualifié disponible le plus ancien qui ne travaille pas à ce titre.

- (3) Sauf dispositions contraires du paragraphe 39.02 et sous réserve des dispositions du paragraphe 39.07(1) du présent, une vacance au poste de chef de train qui existe depuis au moins six jours et qui durera encore au moins aussi longtemps est comblée par le chef de train qualifié le plus ancien qui n'occupe pas un tel poste et qui désire le pourvoir; il travaille à ce titre jusqu'à ce que l'employé qu'il relève revienne au travail ou jusqu'à ce qu'il soit effectivement supplanté; cependant, ce chef de train qualifié est autorisé à passer d'une vacance d'au moins six jours à une autre de même durée. La présente disposition ne s'applique toutefois pas au passage d'une vacance à une autre en service de pool non assigne. Si aucun chef de train qualifié travaillant à un autre titre ne désire combler une vacance d'au moins six jours au poste de chef de train, c'est au chef de train qualifié le moins ancien ne travaillant pas à ce titre qu'il incombe de le faire.
- (4) Un poste temporaire vacant de moins de six jours au poste de chef de train adjoint est pourvu par le chef de train qualifié disponible le plus ancien qui ne travaille pas à ce titre.

39.08 Établissement d'un tableau de réserve pour les serre-freins

- (1) Toute vacance de moins de six jours au poste de serre-frein est comblée par un employé du tableau de réserve.
- (2) Sous réserve des dispositions du paragraphe 39.02, une vacance qui existe depuis six jours ou dont la durée connue est d'au moins six jours est comblée par le serre-frein de réserve le plus ancien qui en fait la demande jusqu'à ce que l'employé qu'il relève reprenne son poste ou jusqu'à ce qu'il soit effectivement supplanté; cependant, le serre-frein de réserve a le droit de passer d'une vacance d'au moins six jours à une autre de même durée. Cette disposition ne s'applique pas au passage d'une vacance à une autre en service de pool non assigné. Si aucun serre-frein de réserve ne veut combler la vacance d'au moins six jours, c'est au serre-frein de réserve le moins ancien que le poste est accordé.

39.09 S'il n'y a pas d'agent de train qualifié disponible pour combler une vacance d'au moins six jours au poste de chef de train ni de serre-frein disponible pour combler une vacance d'au moins six jours au poste de serre-frein ou de bagagiste, à la gare où se produit la vacance, cette dernière est comblée aux termes des dispositions du paragraphe 38.12(5).

- 39.10**
- (1) Un chef de train qualifié n'est pas tenu de se rendre à une gare extérieure pour effectuer du travail de relève si un chef de train qualifié est disponible à cet endroit
 - (2) Sauf dispositions contraires du paragraphe 39.10(1) du présent et du paragraphe 39.05, les congés se prennent à la gare d'affectation et les employés de relève ne peuvent être supplantés que dans la même gare d'affectation. La disposition susmentionnée n'est pas applicable quand, aux termes de pratiques existantes, des mesures locales ont été prises pour que les employés remplacés changent de tour d'équipe en d'autres points que la gare d'affectation normale du parcours, pratiques qui demeurent en vigueur sous réserve de toute modification convenue d'un commun accord.
 - (3) L'agent de train occupant un poste régulier en service non assigné, qui est en congé pour un parcours ou qui retourne au travail après avoir été retenu aux termes de la disposition relative au millage et dont le fourgon ou l'équipe ne revient pas dans les 72 heures suivant le départ, peut supplanter l'employé de réserve au lieu de travail extérieur. Aucun salaire de déplacement haut-le-pied n'est versé aux termes du présent paragraphe.
 - (4) Un agent de train en affectation selon son rang d'ancienneté doit occuper son poste jusqu'à ce qu'on puisse, après l'établissement d'un bulletin d'affichage, y affecter quelqu'un d'autre ou jusqu'à ce qu'il ne soit plus l'employé le plus ou le moins ancien pour le poste, selon le cas.

- 39.11** L'employé de relève est libéré de son affectation aussitôt qu'il a effectué son dernier parcours en affectation de relève, avant le retour au travail du titulaire du poste, à condition que ce dernier soit inscrit en service avant la fin du dernier parcours que doit effectuer l'employé de relève, sinon celui-ci demeure en affectation et doit effectuer le parcours suivant.
- 39.12** Les dispositions du présent article ne changent pas la pratique en vigueur à Schreiber et selon laquelle les chefs de train en service de pool du secteur sont autorisés combler une vacance au sein d'une équipe du secteur Ouest quand cette vacance est d'au moins dix jours. Il n'y a qu'à remplacer six jours par dix jours et à appliquer les mêmes dispositions aux serre-freins en service de pool.
- 39.13** L'application des dispositions du présent article n'entraîne pas le paiement d'un salaire de déplacement haut-le-pied dans l'exercice des droits d'ancienneté ou quand des vacances résultant de l'application des dispositions relatives à l'ancienneté de la présente convention sont comblées, ni quand des agents de train sont tenus de pourvoir des postes temporaires vacants d'au moins six jours n'ayant fait l'objet d'aucune demande ou par suite de l'application des dispositions de l'article 17 de la présente convention.

ARTICLE 40 – L'INTEGRATION DES AGENTS DE TRAIN DE TH&B À CP RAIL

REMARQUE : ANCIEN ANNEXE A-7.

Archivé.

ARTICLE 41 – DROITS D'ANCIENNETÉ TRANSFÉRABLES

REMARQUE : ANCIEN ANNEXE A-4.

- 41.01** Il est convenu qu'à partir du 30 avril 1972, sont établis des droits d'ancienneté transférables entre les chefs de train, bagagistes, serre-freins, opérateurs de frein de voie, agents de triage et aiguilleurs, sous réserve des conditions suivantes :
- (1) Il est entendu que le terme «personnel de ligne» du présent protocole regroupe les chefs de train, bagagistes et serre-freins et que l'expression «agent de triage» regroupe les opérateurs de frein de voie, les contremaîtres de triage, les aides et les aiguilleurs.
 - (2) Voici, avant la date d'entrée en vigueur du présent protocole, les territoires d'ancienneté pour les services de ligne et de triage :

TERRITOIRE D'ANCIENNETÉ DE FARNHAM		
SUBDIVISION	DE	À
Sherbrooke	Brookport	Mégantic
Drummondville	Drummondville	Foster
Newport	Brookport	Newport
Adirondack	Montréal	Brookport
Sawyerville	Cookshire	Sawyerville
Stanbridge	Farnham	Stanbridge
Saint-Guillaume	Farnham	Saint-Guillaume

TERRITOIRE D'ANCIENNETÉ DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE QUÉBEC CENTRAL		
SUBDIVISION	DE	À
Vallée	Sherbrooke	Québec
Tring	Tring-Jonction	Megantic
Lévis	Pointe-Lévis	Scott-Jonction
Chaudière	Vallée-Jonction	Lac-Frontière
Beebe	Lennoxville	Newport
Stanstead	Beebe-Jonction	Derby Line

TERRITOIRE D'ANCIENNETÉ DE LACHUTE -- SAINTE-AGATHE		
SUBDIVISION	DE	À
Lachute	Sainte-Therese	Ottawa
Sainte-Agathe	Sainte-Therese	Mont-Laurie
Buckingham	Buckingham	Buckingham-Jonction

TERRITOIRE D'ANCIENNETÉ DE QUÉBEC		
SUBDIVISION	DE	À
Trois-Rivières	Saint-Martin Jonction	Trois-Rivières
Québec	Trois-Rivières	Québec
Saint-Gabriel	Saint-Gabriel	Lanoraie
Berthierville	Berthier	Berthierville
Piles	Garneau	Cap-de-la-Madeleine
Saint-Maurice Valley	Grandmere	Trois-Rivières
Triages – Mégantic, Sherbrooke, Farnham, Saint-Luc, Côte-Saint-Paul, Outremont, Glen et Hochelaga		

TERRITOIRE D'ANCIENNETÉ DE SUDBURY		
SUBDIVISION	DE	À
North Bay	Chalk River	North Bay
Parry Sound	MacTier	Romford
Cartier	North Bay	Cartier
Ville-Marie	Gaboury	Ville-Marie
Temiscaming	Mattawa	Angliers
Nickel	Sudbury	Creighton
Webbwood	Sudbury	Webbwood
Little Current	McKerrow	Little Current
Thessalon	Webbwood	Sault-Sainte-Marie

TERRITOIRE D'ANCIENNETÉ DE CHAPLEAU		
SUBDIVISION	DE	À
Nemegos	Cartier	Chapleau
White River	Chapleau	White River

TERRITOIRE D'ANCIENNETÉ DE SCHREIBER		
SUBDIVISION	DE	À
Heron Bay	White River	Schreiber
Nipigon	Schreiber	Thunder Bay
Triages – Cartier, Sault-Sainte-Marie, North Bay, Britt, Chalk River, Chapleau, White River et Schreiber.		

TERRITOIRE D'ANCIENNETÉ DE WINCHESTER		
SUBDIVISION	DE	À
Winchester	Smiths Falls	Montréal
Cornwall	Soulanges	Cornwall

TERRITOIRE D'ANCIENNETÉ D'OTTAWA		
SUBDIVISION	DE	À
Chalk River	Smith Falls	Chalk River
Eganville	Payne	Douglas
Carleton Place	Ottawa	Carleton Place
Ellwood	Preswood	Laman
Prescott	Walkley Yard	Prescott
Maniwaki	Laman	Maniwaki
Waltham	Wamo	Waltham
Brockville	Smiths Falls	Brockville
M & O	Vaudreuil	Ottawa

TERRITOIRE D'ANCIENNETÉ DE HAVELOCK		
SUBDIVISION	DE	À
Belleville	Smiths Falls	Trenton (droits de passage à Agincourt, sans changement d'équipe)
Kingston	Tichborne	Kingston
Havelock	Glen Tay	Havelock

TERRITOIRE D'ANCIENNETÉ DU DISTRICT DE N° 1 DE TORONTO		
SUBDIVISION	DE	À
Belleville	Toronto	Trenton (rights to Smiths Falls, run thru)
Havelock	Havelock	Agincourt
Nephton	Havelock	Blue Mountain
Bobcaygeon	Dranoel	Lindsay
Port McNicoll	Orillia	Port McNicoll

TERRITOIRE D'ANCIENNETÉ DU DISTRICT DE N° 3 DE TORONTO		
SUBDIVISION	DE	À
MacTier	Toronto	MacTier
Hamilton	Toronto	Hamilton
Elora	Cataract	Elora
Orangeville	Streetsville	Orangeville
Owen Sound	Orangeville	Owen Sound
Teeswater	Fraxa	Teeswater
Walkerton	Saugeen	Walkerton

TERRITOIRE D'ANCIENNETÉ DE LONDON		
SUBDIVISION	DE	À
Galt	Toronto	London
St. Thomas	Woodstock	St. Thomas
St. Marys	Ingersoll North	St. Marys
Windsor	London	Windsor
Port Burwell	Port Burwell	Ingersoll
Goderich	Hamilton-Jonction.	Goderich
Triages – Smith Falls, Ottawa, Trenton, Oshawa, Toronto, London, Windsor, Chatham, Goderich, Guelph et Oakville		

- (3) Les territoires d'ancienneté des services de ligne et de triage mentionnés au paragraphe (2) du présent protocole sont modifiés de la façon suivante :

DISTRICT N° 1		
SUBDIVISION	DE	À
Truro	Windsor	Truro
Yarmouth	Annapolis Royal	Yarmouth
Kentville	Kentville	Annapolis Royal
Halifax	Halifax	Kentville
Aroostook	Aroostook	Presque Isle
Minto	Pennlyn	Fredericton
Gibson	Fredericton	Newburg
Southampton	Nackawic	Southampton
Edmondston	Aroostook	Edmundston
Tobique	Perth-Jonction	Plaster Rock
St. Andrews	St. Andrews	Watt
St. Stephen	St. Stephen	McAdam
Shogomoc	McAdam	Aroostook
Shore Line	Bay Shore	St. George
Fredericton	Fredericton-Jonction	Fredericton
McAdam	Saint John	McAdam
West Saint John	West Saint John	Lancaster
Triages – Saint John et McAdam		

DISTRICT N° 2		
SUBDIVISION	DE	À
Sherbrooke	Brookport	Mégantic
Drummondville	Drummondville	Foster
Newport	Brookport	Newport
Adirondack	Montreal	Brookport
Sawyerville	Cookshire	Sawyerville
Stanbridge	Farnham	Stanbridge
Saint-Guillaume	Farnham	Saint-Guillaume
Vallée	Sherbrooke	Québec
Tring	Tring Jct.	Mégantic
Levis	Pointe Levis	Scott-Jonction
Chaudière	Vallee Junction	Lac Frontière
Beebe	Lennoxville	Newport
Stanstead	Beebe Jct.	Derby Line
Lachute	Ste. Therese	Ottawa
Sainte-Agathe	Ste. Therese	Mont-Laurie
Buckingham	Buckingham	Buckingham-Jonction
Trois-Rivières	Saint-Martin-Jonction	Trois-Rivières
Québec	Trois-Rivières	Québec
Saint-Gabriel	Saint-Gabriel	Lanoraie
Berthierville	Berthier	Berthierville
Piles	Garneau	Cap-de-la-Madeleine
Saint-Maurice Valley	Grand-Mère	Trois-Rivières
Triages – Mégantic, Sherbrooke, Farnham (y compris Richford), Montréal, Trois-Rivières et Québec		

DISTRICT N° 3		
SUBDIVISION	DE	À
Winchester	Smiths Falls	Montréal
Cornwall	Soulanges	Cornwall
Chalk River	Smiths Falls	Chalk River
Eganville	Payne	Douglas
Carleton Place	Ottawa	Carleton Place
Ellwood	Preswood	Laman
Prescott	Walkley Yard	Prescott
Maniwaki	Laman	Maniwaki
Waltham	Wamo	Waltham
Brockville	Smiths Falls	Brockville
M & O	Vaudreuil	Ottawa
Belleville	Smiths Falls	Toronto
Kingston	Tichborne	Kingston
Havelock	Glen Tay	Toronto
Nephton	Havelock	Blue Mountain
Bobcaygeon	Dranoel	Lindsay
Port McNicoll	Orillia	Midland
MacTier	Toronto	MacTier
Hamilton	Toronto	Hamilton
Elora	Cataract	Elora
Orangeville	Streetsville	Orangeville
Owen Sound	Orangeville	Owen Sound
Teeswater	Fraxa	Teeswater
Walkerton	Saugeen	Walkerton
Galt	Toronto	London
St. Thomas	Woodstock	St. Thomas
St. Marys	Ingersoll North	St. Marys
Windsor	London	Windsor
Port Burwell	Port Burwell	Ingersoll
Goderich	Hamilton-Jonction	Goderich
Triages – Smith Falls, Ottawa, Trenton, Oshawa, Toronto, London, Windsor, Chatham, Goderich, Guelph et Oakville		

DISTRICT N° 4		
SUBDIVISION	DE	À
North Bay	Chalk River	North Bay
Parry Sound	MacTier	Romford
Cartier	North Bay	Cartier
Ville-Marie	Gaboury	Ville-Marie
Temiscaming	Mattawa	Angliers
Nickel	Sudbury	Creighton
Webbwood	Sudbury	Webbwood
Little Current	McKerrow	Little Current
Thessalon	Webbwood	Sault-Sainte-Marie
Nemegos	Cartier	Chapleau
White River	Chapleau	White River
Manitouwadge	Struthers	Geco
Heron Bay	White River	Schreiber
Nipigon	Schreiber	Thunder Bay
Triages – Chalk River, North Bay, Sudbury, Cartier, Chapleau, White River, Schreiber, Sault-Sainte-Marie et Britt		

Les districts d'ancienneté susmentionnés ne peuvent être modifiés que d'un commun accord entre le directeur général et le président général.

- (4) Une nouvelle liste d'ancienneté principale doit être établie pour chaque nouveau district d'ancienneté. Le personnel de ligne et celui de triage doivent y figurer en fonction du point de départ de leur ancienneté aux postes qu'ils occupent respectivement. Les employés qui ont priorité à titre d'aiguilleur y figurent en fonction de leur dernière entrée en service à ce titre. Dans le cas d'employés dont l'ancienneté a le même point de départ et dont il est impossible de déterminer lequel est le plus ancien, l'ancienneté est établie en fonction de l'âge, l'employé le plus âgé comptant le plus d'ancienneté.

Le personnel de ligne en service de banlieue entre Montréal et Vaudreuil et entre Montréal et Rigaud au 1^{er} janvier 1972 dont l'ancienneté a pour point de départ une date antérieure au 14 mai 1971 est regroupée sur la nouvelle liste d'ancienneté du district n° 3. Le personnel de ligne ainsi touché dont l'ancienneté a pour point de départ une date ultérieure au 13 mai 1971 est regroupé sur la nouvelle liste d'ancienneté du district n°.

- (5) Le personnel de ligne dont l'ancienneté a pour point de départ une date antérieure au 14 mai 1971 conserve sa priorité en service de ligne pour le territoire dans lequel il comptait de l'ancienneté avant le 30 avril 1972; les agents de triage et aiguilleurs dont l'ancienneté a pour point de départ une date antérieure au 14 mai 1971 conservent leur priorité en service de triage pour le territoire dans lequel ils comptaient de l'ancienneté avant le 30 avril 1972. L'employé dont l'ancienneté a pour point de départ le 14 mai 1971 ou une date ultérieure ne peut conserver sa priorité dans aucune des catégories de service, mais compte de l'ancienneté dans les deux catégories de service sur son territoire d'ancienneté dans sa forme révisée depuis sa date d'entrée en fonction dans ce service à titre d'agent de train ou d'agent de triage. Les listes d'ancienneté en vigueur avant le 30 avril 1972 doivent être maintenues en vue de l'application des dispositions relatives au statut d'employé «protégé» et aux priorités, mais les agents de train ou agents de triage dont l'ancienneté a pour point de départ le 14 mai 1971 ou une date ultérieure voient leur nom rayé de leur ancienne liste d'ancienneté et inscrit sur la nouvelle liste d'ancienneté principale.

- (6) Tous les employés en service de trains ou de triage doivent se présenter à un examen en vue de leur promotion selon leur rang d'ancienneté sur la liste d'ancienneté principale. Les agents de triage admissibles à une promotion au poste de chef de train doivent avoir effectué au moins six mois de service cumulatif en service de ligne et le personnel de ligne admissible à une promotion au poste de contremaître de triage doit compter au moins six mois de service cumulatif en service de triage. En conformité avec les dispositions du présent paragraphe, le service effectué par les employés inscrits au tableau de réserve commun est considéré comme du service accompli en services de ligne et de triage.
- (7) Au moment de l'affichage général des affectations, un agent de train ou un agent de triage est autorisé à choisir la catégorie de service dans laquelle il désire travailler et à laquelle il sera affecté :
- (a) jusqu'au prochain affichage général des affectations.
 - (b) jusqu'à l'établissement d'un nouveau parcours, d'une nouvelle équipe ou jusqu'à ce que survienne un poste permanent vacant, dans l'une ou l'autre des catégories de service, lui permettant d'exercer ses droits d'ancienneté au nouveau poste créé.
 - (c) jusqu'à ce qu'il soit supplanté de cette catégorie de service; dans ce cas il peut exercer ses droits d'ancienneté dans l'autre catégorie de service de façon à se prévaloir de son privilège de rester à sa gare d'affectation.
 - (d) L'agent de train ou l'agent de triage qui, au moment de l'affichage général des affectations, ne choisit pas la catégorie de service à laquelle il désire être affecté, est réputé avoir décidé de rester dans la catégorie de service dans laquelle il travaillait la veille de la date limite de présentation des demandes au moment de l'affichage général des affectations.
- (8) Les employés affectés en service de ligne sont régis par les conditions de travail et les taux de salaire applicables au service de ligne et ceux qui sont affectés en service de triage sont régis par les conditions de travail et les taux de salaire applicables au service de triage. Les employés inscrits au tableau de réserve commun sont régis par les conditions de travail et les taux de salaire du service auquel ils sont appelés.
- (9) Sauf commun accord à l'effet contraire, des tableaux de réserve distincts sont maintenus aux gares de Montréal et à Toronto pour le personnel de ligne et de triage. Dans tous les triages de ces deux endroits, la relève est assurée au moyen du tableau de réserve du service de triage. Partout ailleurs, des tableaux de réserve communs fonctionnant selon la règle du tour de roulement sont maintenus afin d'assurer la relève pour les services de ligne et de triage. Un poste en service de triage compte, là où sont maintenus des tableaux de réserve communs, comme 125 milles aux termes des dispositions relatives au millage et au nombre d'employés inscrits au tableau de réserve.
- (10) Aux fins d'application des directives relatives à la «Comparution en cour», à l'«Exemption de service», au «Congé annuel» et aux «Jours fériés», les employés inscrits aux tableaux de réserve des services de ligne et en commun sont régis par les dispositions des directives s'appliquant au service de ligne. Les employés inscrits aux tableaux de réserve du service de triage doivent se conformer aux dispositions relatives à ce service.
- (11) Les droits de priorité établis aux termes de protocoles précédents ne sont pas visés par l'application du présent protocole. De plus, l'établissement des «droits d'ancienneté transférables» comme, par exemple, entre le personnel de ligne et de triage, et la révision des territoires d'ancienneté, ne s'appliquent pas aux agents de train ou agents de triage «protégés» aux termes du paragraphe 41.01(5) 2 et article 51 de l'article 42 quand ce statut n'existait pas avant le 21 janvier 1972, sauf dans les conditions prévues au paragraphe 41.02(2).

41.02 ZONAGE DES DISTRICTS D'ANCIENNETÉ

- (1) (a) Les districts d'ancienneté dans leur forme révisée au paragraphe 41.01(3) du présent protocole sont repartis selon les zones suivantes afin que les employés puissent se prévaloir du privilège de demeurer dans leur gare d'affectation. Les zones énumérées ci-après, peuvent être subdivisées en sous-zones d'un commun accord entre le président de section locale et le surintendant divisionnaire.

District n°1

ZONE DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DOMINION-ATLANTIC		
SUBDIVISION	DE	À
Truro	Windsor	Truro
Yarmouth	Annapolis Royal	Yarmouth
Kentville	Kentville	Annapolis Royal
Halifax	Halifax	Kentville

ZONE D'AROOSTOOK		
SUBDIVISION	DE	À
Aroostook	Aroostook	Presque Isle
Minto	Pennlyn	Fredericton
Gibson	Fredericton	Newburg
Southampton	Nackawic	Southampton
Edmundston	Aroostook	Edmundston
Tobique	Perth-Jonction	Plaster Rock
Houlton	Debec-Jonction	Houlton
St. Andrews	St. Andrews	Watt
St. Stephen	St. Stephen	McAdam
Shogomoc	McAdam	Aroostook

ZONE DE SAINT JOHN (N.-B.)		
SUBDIVISION	DE	À
Shore Line	Bay Shore	St. George
Fredericton	Fredericton-Jonction	Fredericton
McAdam	Saint John	McAdam
West Saint John	West Saint John	Lancaster
Zones de triage – Saint John et McAdam		

District n°2

ZONE DE FARNHAM		
SUBDIVISION	DE	À
Newport	Brookport	Newport
Adirondack	Montréal	Brookport
Sherbrooke	Brookport	Mégantic
Drummondville	Drummondville	Foster
Sawyerville	Cookshire	Sawyerville
Stanbridge	Farnham	Standbridge
Saint-Guillaume	Farnham	Saint-Guillaume

ZONE DE QUÉBEC CENTRAL		
SUBDIVISION	DE	À
Vallée	Sherbrooke	Québec
Tring	Tring-Jonction	Mégantic
Lévis	Pointe-Lévis	Scott-Jonction
Chaudière	Vallée-Jonction	Lac-Frontière
Beebe	Lennoxville	Newport
Stanstead	Beebe-Jonction	Derby Line
REMARQUE : La division du surintendant de Farnham comprend le réseau de la compagnie du chemin de fer de Québec Central.		

ZONE DE LACHUTE -- SAINTE-AGATHE		
SUBDIVISION	DE	À
Lachute	Sainte-Therese	Ottawa
Sainte-Agathe	Sainte-Therese	Mont-Laurier
Buckingham	Buckingham	Buckingham-Jonction

ZONE DE QUÉBEC		
SUBDIVISION	DE	À
Trois-Rivières	Saint-Martin Jonction	Trois-Rivières
Québec	Trois-Rivières	Québec
Saint-Gabriel	Saint-Gabriel	Lanoraie
Berthierville	Berthier	Berthierville
Piles	Garneau	Cap-de-la-Madeleine
Saint-Maurice Valley	Grand-Mère	Trois-Rivières

ZONE DU SERVICE DE BANLIEUE MONTREAL--VAUDREUIL--RIGAUD		
SUBDIVISION	DE	À
Winchester	Montréal	Vaudreuil--Rigaud
REMARQUE : Sous réserve des dispositions de l'article 26, les agents de train de la zone de Winchester dont l'ancienneté a pour point de départ le 14 mai 1971 ou une date antérieure, conservent leur priorité quand ils sont affectés au service de banlieue Montréal -- Vaudreuil -- Rigaud.		
Zones de triage – Megantic, Sherbrooke, Farnham – Richford, St. Luc, Côte-Saint-Paul, Outremont – Mile End, Glen, Hochelaga, Trois-Rivieres et Quebec		

District n°3

ZONE DE WINCHESTER		
SUBDIVISION	DE	À
Winchester	Smiths Falls	Montréal
Cornwall	Soulanges	Cornwall

ZONE D'OTTAWA		
SUBDIVISION	DE	À
Chalk River	Smiths Falls	Chalk River
Eganville	Payne	Douglas
Brockville	Smiths Falls	Brockville
Carleton Place	Ottawa	Carleton Place
Ellwood	Preswood	Laman
Prescott	Walkley Yard	Prescott
Maniwaki	Laman	Maniwaki
Waltham	Wamo	Waltham
M. & O.	Vaudreuil	Ottawa

ZONE DE HAVELOCK		
SUBDIVISION	DE	À
Belleville	Smiths Falls	Trenton/Toronto
Kingston	Tichborne	Kingston
Havelock	Glen Tay	Havelock

ZONE DU DISTRICT N°1 DE TORONTO		
SUBDIVISION	DE	À
Belleville	Toronto	Trenton/Smiths Falls
Havelock	Havelock	Agincourt
Port McNicoll	Orillia	Port McNicoll
Nephton	Havelock	Blue Mountain
Bobcaygeon	Dranoel	Lindsay

ZONE DU DISTRICT N°3 DE TORONTO		
SUBDIVISION	DE	À
MacTier	Toronto	MacTier
Hamilton	Toronto	Hamilton
Orangeville	Streetsville	Orangeville
Elora	Cataract	Elora
Owen Sound	Orangeville	Owen Sound
Teeswater	Fraxa	Teeswater
Walkerton	Saugeen	Walkerton

LONDON ZONE		
SUBDIVISION	DE	À
Gault	Toronto	London
St. Thomas	Woodstock	St. Thomas
St. Marys	Ingersoll North	St. Marys
Windsor	London	Windsor
Port Burwell	Port Burwell	Ingersoll
Goderich	Hamilton-Jonction	Goderich
Zones de triage – Ottawa, Smiths Falls, Trenton, Oshawa, Toronto, Oakville, London, Chatham, Windsor, Goderich et Guelph		

District n° 4

ZONE DE SUDBURY		
SUBDIVISION	DE	À
North Bay	Chalk River	North Bay
Cartier	North Bay	Cartier
Temiscaming	Mattawa	Angliers
Ville-Marie	Gaboury	Ville Marie
Thessalon	Webbwood	Sault-Sainte-Marie
Parry Sound	MacTier	Romford
Nickel	Sudbury	Creighton
Webbwood	Sudbury	Webbwood
Little Current	McKerrow	Little Current

ZONE DE CHAPLEAU		
SUBDIVISION	DE	À
Nemegos	Cartier	Chapleau
White River	Chapleau	White River

ZONE DE SCHREIBER		
SUBDIVISION	DE	À
Manitouwadge	Struthers	Geco
Heron Bay	White River	Schreiber
Nipigon	Schreiber	Thunder Bay
Zones de triage – Chalk River, North Bay, Sudbury, Cartier, Chapleau, White River, Schreiber, Sault Ste. Marie et Britt		

- (b) Toutes les sous-zones existantes ou qui pourraient être établies après l'entrée en vigueur du présent protocole peuvent être annulées ou modifiées moyennant préavis écrit de 30 jours de l'une ou l'autre des parties.
- (2) Les dispositions de l'article 38 et l'article 44 ne peuvent être assouplies qu'aux termes du présent protocole. Il est convenu que les expressions «chef de train» et «serre-frein» figurant au présent article, s'appliquent également aux contremaîtres de triage et aux aides de triage, s'il y a lieu.
- (3) Sauf dispositions contraires du paragraphe 39.10(1) et sous réserve des dispositions du paragraphe 39.07 du même article, si l'on a besoin d'un chef de train de réserve, on a recours au chef de train qualifié le plus ancien ne travaillant pas à ce titre dans la sous-zone donnée, s'il y a lieu, ou dans la zone donnée. Cette mesure n'empêche pas un chef de train permanent d'effectuer du travail de relève pendant un minimum de six jours à titre de chef de train aux termes des dispositions de du paragraphe 39.02(4).
- (4) Les agents de train restent dans la zone de leur choix :
- (a) jusqu'au prochain affichage général des affectations.
- (b) jusqu'à l'établissement d'un nouveau parcours, d'une nouvelle équipe ou jusqu'à ce que survienne un poste permanent vacant, dans toute zone, l'une ou l'autre de ces éventualités lui permettant d'exercer ses droits d'ancienneté au nouveau poste créé.

- (5) Tout chef de train qualifié travaillant titre de serre-frein et désirant être promu à un poste régulier de chef de train dans une autre sous-zone ou zone, doit en aviser par écrit les autorités compétentes de la Société et envoyer une copie de l'avis au président de section locale afin que sa demande puisse être prise en considération quand se produit une vacance au poste désiré.
- (6) Le chef de train qualifié le moins ancien à qui l'on demande de passer dans une autre sous-zone ou zone à titre de chef de train aux termes de l'alinéa 38.12(5), est autorisé à quitter ce poste dans les conditions suivantes :
- (a) quand, pour quelque raison que ce soit, il n'est pas le chef de train qualifié le moins ancien, il peut retourner, à titre de serre-frein dans la sous-zone ou zone qu'il avait choisie.
 - (b) quand, au moment de l'établissement d'une équipe ou quand survient, dans toute sous-zone ou zone, un poste permanent vacant auquel lui donne droit son ancienneté à titre de chef de train, il peut accepter ce poste.
 - (c) peut être inscrit au tableau de réserve des chefs de train, là où un tel tableau existe.

Le chef de train qui quitte un tel poste doit le faire aussitôt qu'il reçoit l'avis du changement, une fois qu'on a assuré sa relève.

- (7) Le chef de train ou serre-frein supplanté ou touché par une réduction du personnel dans la sous-zone ou zone de son choix peut, si son ancienneté l'y autorise, supplanter respectivement un chef de train ou serre-frein moins ancien dans cette sous-zone ou zone. S'ils ne peuvent plus travailler respectivement à titre de chef de train ou de serre-frein permanent dans cette sous-zone ou zone, ils peuvent exercer leurs droits d'ancienneté dans toute autre sous-zone ou zone.
- (8) Le serre-frein qui ne peut occuper un poste régulier dans la sous-zone ou zone à laquelle il est affecté et qui désire travailler comme serre-frein de réserve là où existe un tableau de réserve, au lieu d'aller dans une autre sous-zone ou zone pour occuper un poste régulier, doit s'inscrire à ce tableau de réserve aussitôt après avoir été touché par une réduction du personnel. Il doit choisir sa sous-zone ou zone et y rester :
- (a) jusqu'au prochain affichage général des affectations.
 - (b) jusqu'à ce qu'il ne soit plus en mesure d'occuper une place au tableau de réserve.
 - (c) jusqu'à l'établissement d'un nouveau parcours, d'une nouvelle équipe ou jusqu'à ce que survienne un poste permanent vacant dans toute sous-zone ou zone, l'une ou l'autre de ces éventualités lui permettant d'exercer son ancienneté au nouveau poste créé.
 - (d) Le serre-frein qui ne peut occuper une place au tableau de réserve de la sous-zone ou zone de son choix et qui décide de s'inscrire au tableau de réserve d'une autre sous-zone ou zone au lieu d'être mis à pied, peut décider de retourner au tableau de réserve de la sous-zone ou zone de son choix si son ancienneté l'y autorise.
- (9) Les principes énoncés au paragraphe 41.02(6) s'appliquent également au serre-frein ou à l'aide de triage tenu d'occuper un poste régulier de serre-frein ou d'aide de triage dans une autre sous-zone ou zone. Les dispositions au paragraphe 41.02(8) s'appliquent également aux aides de triage.

- (10) Aux fins d'application de chacune des dispositions du présent protocole d'accord, l'agent de triage dont l'ancienneté permet d'occuper un poste de contremaître de triage, un poste temporaire vacant d'au moins cinq jours ou un poste temporaire vacant d'une durée connue d'au moins cinq jours consécutifs, n'est pas autorisé à occuper un poste d'aide de triage si cette démarche empêche la Société de réduire une équipe «réductible», en service de transfert ou de triage. Dans ces circonstances, c'est au contremaître de triage «protégé» le moins ancien dont l'ancienneté a pour point de départ le 15^e décembre 1966 ou une date antérieure et qui n'occupe pas un poste de contremaître de triage ou un poste temporaire vacant, selon le cas, qu'on demandera d'occuper le poste de contremaître de triage ou le poste temporaire vacant. S'il n'y a pas de contremaître de triage «protégé», le poste de contremaître de triage ou le poste temporaire vacant est pourvu par le contremaître de triage «protégé» le moins ancien dont l'ancienneté a pour point de départ le 18 février 1978 ou une date antérieure et qui n'occupe pas de poste de contremaître de triage ou de poste temporaire vacant.
- (11) La Société ne doit pas engager de frais supplémentaires pour l'application des dispositions du présent protocole d'accord relative au zonage.
- 41.03** En cas de différend, les dispositions du présent protocole remplacent celles de la convention collective visant les taux de salaire et conditions de travail qui régissent les chefs de train, bagagistes, serre-freins, opérateurs de frein de voie, agents de triage et aiguilleurs.
- 41.04 Entente régionale de l'ancienneté - Région de l'Est**
- (1) À partir du 23 septembre 1996, soit la date de signature, le nouveau district d'ancienneté maître des agents de train/contremaîtres de triage, ci-après appelé le district d'ancienneté maître de la région de l'Est, sera créé en fusionnant les districts d'ancienneté 1, 2, 3, et 4, tel que prévu au paragraphe 41.04(3)..
- (2) Définitions:
- (a) **LES EMPLOYÉS AVEC DES DROITS DE PRIORITÉ** sont les chefs de train, les bagagistes, les serre-freins, les opérateurs de frein de voie, les agents de triage, les aiguilleurs, et les employés du service de triage dont la date d'ancienneté est antérieure au 1^{er} août 1993 dans le district où ils détiennent des droits de priorité, tel que défini au paragraphe 41.04(3).
- (b) **LES EMPLOYÉS AVEC DES DROITS DE PRIORITÉ DE DISTRICT** sont les chefs de train, les bagagistes, les serre-freins, les opérateurs de frein de voie, les agents de triage, les aiguilleurs, et les employés du service de triage dont la date d'ancienneté dans leur district est la date de signature de la présente convention ou avant, tel que défini au paragraphe 41.01(3).
- (c) **LES EMPLOYÉS AVEC DROITS DE PRIORITÉ - RÉGION DE L'EST** sont les chefs de train, les bagagistes, les serre-freins, les opérateurs de frein de voie, les agents de triage, les aiguilleurs, et les employés du service de triage dont la date d'ancienneté dans leur district est ultérieure à la date de signature de la présente convention.
- (d) **POSTE PERMANENT VACANT** - À l'affichage général des affectations, toutes les affectations et tous les postes dans les services non assignés sont considérés comme des postes permanents vacants. Entre l'affichage général, les postes permanents deviennent vacants à la suite du départ d'un employé dans un service assigné ou non assigné, ou de sa nomination à un poste de cadre, soit avec la Compagnie soit avec le Syndicat.
- (e) **VACANCE TEMPORAIRE** - est une vacance dans un service assigné ou non assigné, autre qu'une vacance définie à l'alinéa (d), dont la durée d'affectation est de six jours ou plus.

- (3) Nomination des employés et droits d'ancienneté
- (a) Une nouvelle liste d'ancienneté cadre pour le District d'ancienneté de l'Est sera compilée. Le rang des agents de ligne et des agents de triage inscrits sur cette nouvelle liste d'ancienneté cadre de la région de l'Est sera déterminé en fonction de leur date d'ancienneté.
 - (b) La date d'ancienneté utilisée sera celle de la dernière date d'entrée en service de l'employé au poste d'agent de ligne/agent de triage du chemin de fer Canadien Pacifique, sauf dispositions contraires dans les présentes.
 - (c) Lorsque deux employés ou plus ont la même date d'ancienneté, leur rang d'ancienneté est déterminé selon l'ordre suivant, lorsque cette information est disponible:
 - (i) la dernière date d'entrée en service à la Compagnie, si cette date est la même ;
 - (ii) l'heure locale à laquelle ils ont commencé le travail au sein de l'unité de négociation; si cette heure est la même;
 - (iii) la date à laquelle la demande d'emploi a été présentée; si cette date est la même,
 - (iv) un tirage au sort organisé par la Compagnie et le dirigeant syndical concerné.

Remarque: Aux fins de la présente convention, les employés de l'ancien district 1 CAR qui ont été réaffectés aux districts 2, 3, ou 4 conservent leur date d'ancienneté du 1^{er} août 1993 au sein de l'unité de négociation, sauf dans le district 1, tel qu'indiqué à l'article 41. Leur ancienne date d'ancienneté dans le district 1 sera utilisée pour établir leur rang d'employé sur la nouvelle liste d'ancienneté cadre de l'Est. Les anciens employés de la Compagnie du chemin de fer du sud du Canada (C.S.R.), de la Compagnie ferroviaire Toronto, Hamilton & Buffalo (TH&B), Napierville Junction Railway (NJ), ou de tout autre Compagnie de chemin de fer intégrée dans un des districts d'ancienneté cadre énumérés à l'article 41 conservent leur date originale d'ancienneté au sein du territoire où ils détiennent des droits de priorité; leur date d'ancienneté du CPRS aux fins d'exercer leurs droits d'ancienneté dans le district où ils détiennent des droits de priorité; et la date d'ancienneté du 1^{er} août 1993 aux fins d'exercer leur droits d'ancienneté au sein du district d'ancienneté de la région de l'Est. Toutefois, aux fins de placement au sein de la liste d'ancienneté cadre du district de l'Est, leur date d'entrée en service au C.S.R., au TH&B, au NJ ou à tout autre compagnie de chemins de fer sera utilisée.

- (d) Lorsque les employés avec droits de priorité sont inscrits sur la liste d'ancienneté cadre de la région de l'Est ils sont réputés avoir:
 - (i) Des droits de priorité se rapportant aux territoires régis par leur ancien district d'ancienneté, tels que définis au paragraphe 41.01(3); et
 - (ii) Des droits de priorité sur les territoires tel qu'établis, antérieurs au présent accord, dans la convention collective ou en vertu d'autres accords conclu entre les parties.
 - (iii) Les employés, dont la date d'ancienneté au sein de l'unité de négociation est antérieure au 1^{er} août 1993, détiennent deux dates d'ancienneté. La première est la date d'entrée en service, définie au paragraphe 41.04(2)(a), laquelle leur accorde des droits de priorité dans l'un des districts avec droits de priorité énumérés à l'article 41 et qui leur permettra aussi de réclamer du travail dans le district où ils détiennent des droits de priorité. La deuxième date, définie au

paragraphe 41.04(2)(b), leur permettra de réclamer du travail dans un district qui n'est pas le district où ils détiennent des droits de priorité.

- (iv) Les employés avec droits de priorité au sein du district d'ancienneté cadre de la région de l'Est qui sont réaffectés dans un district à l'extérieur du district où ils détiennent des droits de priorité conserveront et continueront d'accumuler de l'ancienneté avec droits de priorité dans le territoire où ils détiennent des droits de priorité.
- (v) Un employé avec droits de priorité qui exerce ses droits d'ancienneté dans un autre district que celui où il détient des droits de priorité ne peut accumuler des droits de priorité ou additionnels dans cet autre district.
- (vi) Un employé avec droits de priorité qui exerce ses droits d'ancienneté dans un autre district que celui où il détient des droits de priorité ne peut maintenir son statut d'employé« protégé» dans ce nouveau district, conformément à l'article 9, 10, ou à l'accord sur les équipes de triage réduites. La date d'ancienneté de l'employé à son nouveau district sera le 1^{er} août 1993.
- (vii) Un employé avec droits de priorité qui exerce ses droits d'ancienneté dans un autre district que celui où il détient des droits de priorité conserve ces droits de priorité quant aux congés, à la retraite, et à l'assurance-maladie.
- (viii) Les employés dont la date d'ancienneté est le 1^{er} août 1993 ou après, et antérieur au 23 septembre 1996, seront inscrits sur la liste d'ancienneté cadre de la région de l'Est en fonction de leur date d'entrée en service au sein de l'unité de négociation (date d'ancienneté), tel qu'indiqué au paragraphe 41.04(3) du présent accord.
- (ix) Les employés qui se joindront à l'unité de négociation du district de la région de l'Est après le 23 septembre 1996 seront placés à la fin de la liste d'ancienneté cadre de la région de l'Est, en fonction de leur date d'entrée en service au sein de l'unité de négociation (date d'ancienneté), tel qu'indiqué au paragraphe 41.04(3); ils ne détiendront aucun droit de priorité, et ce, dans aucun district d'ancienneté de la région de l'Est.

(4) Promotion

- (a) Les agents de train qui déménagent volontairement doivent accepter de travailler comme ingénieur de locomotive au nouveau terminal, sous réserve des dispositions ci-dessous.
- (b) Lorsqu'un agent de train déplacé compte moins d'années d'ancienneté comme ingénieur de locomotive que l'ingénieur de locomotive moins ancien qualifié à la gare où il est déplacé, la Compagnie organisera des séances de formation à cette gare, si ce n'est déjà fait, dans les trois mois; le tout afin que cet employé reçoive régulièrement des affectations comme ingénieur de locomotive.

(5) Mutation volontaire à l'extérieur du district sans indemnité

- (a) Un employé peut exercer ses droits d'ancienneté d'un district à l'autre sous réserve des dispositions du présent accord:
 - (i) lors d'un affichage général du poste,
 - (ii) si une poste permanent devient vacant ou si un nouveau poste est créé, ou,
 - (iii) tout de suite après sa mise à pied.
- (b) La Compagnie peut refuser une demande de transfert motivée, soit par un affichage général, soit pour combler un poste vacant ou pour occuper un emploi

nouvellement créé si celle-ci, selon les informations disponibles, se traduit par une pénurie de personnel au terminal où travaille le postulant.

Remarque: L'alinéa ci-dessus s'adresse à un groupe d'employés; étant entendu que le déménagement d'un seul employé pourrait difficilement se traduire par une pénurie de personnel.

- (c) Les agents de train peuvent exercer leurs droits d'ancienneté à un autre terminal de la région au moyen d'un avis écrit soumis à la Compagnie dans lequel ils font part de leur désir d'exercer leurs droits d'ancienneté sur le prochain poste vacant ou sur un poste nouveau au terminal où leur ancienneté leur donne le droit de détenir un poste.
- (6) Mutation volontaire avec indemnité
- (a) Un employé dont la gare d'affectation connaît un surplus de personnel et qui déménage à la demande de la Compagnie a droit à une indemnité de déménagement selon les critères ci-dessous:
 - (i) Longue durée - Un montant forfaitaire de 8 000 \$ sera versé à l'employé qui déménage dans une gare d'affectation où il y a pénurie de personnel à la demande de la Compagnie. La sélection sera effectuée sur la base de l'ancienneté. Si l'employé retourne à son ancienne gare d'affectation dans moins de deux ans suivant ce déménagement, il sera tenu de rembourser la Compagnie au prorata. Le remboursement ne s'applique pas en cas de mise à pied si l'employé retourne à la gare qui connaît une pénurie de personnel lorsqu'il est rappelé ou si la période de mise à pied dépasse deux mois à cette même gare.
 - (ii) Temporaire - Les employés mise à pied peuvent se porter volontaires pour aller travailler à un autre terminal dans la région de l'Est durant les périodes de pénurie de personnel, lorsqu'il n'y a pas assez de main-d'œuvre dans un district en particulier. Les termes et conditions associés à cette disposition sont les suivants:
 - (b) Les employés mise à pied peuvent inscrire leur nom en tout temps sur la liste régionale en vue d'aller travailler à l'extérieur du district. Leur rang est déterminé en fonction de leur date d'ancienneté par lieu de travail.
 - (c) Lorsque qu'il y a pénurie de personnel dans un lieu de travail, la Compagnie peut appeler les employés inscrits sur la liste régionale qui ont été mise à pied et qui travaillent à l'intérieur de zones identifiables. Ces zones seront déterminées en fonction de leur proximité avec la région où il y a pénurie, par exemple, le terminal le plus rapproché à l'extérieur du district.
 - (d) Le transport aller-retour de la gare où il y a pénurie de personnel et un hébergement convenable seront fournis. À défaut d'un lieu d'hébergement fourni, l'employé recevra une somme de 500 \$ par semaine.
 - (e) Un employé exercera ses droits d'ancienneté à la gare où il y a pénurie de personnel et sera familiarisé en conséquence.
 - (f) Une période de déplacement raisonnable fait partie du cycle de travail initial.
 - (g) Un employé devra s'engager à travailler à la gare où il y a pénurie de personnel pour une première période de 42 jours, après quoi, il peut choisir de retourner à sa gare d'affectation ou, si on lui demande et qu'il accepte, il peut continuer à la gare en pénurie de personnel, mais devra y rester pour une période additionnelle de 35 jours.
 - (h) Si un cycle de travail ultérieur est convenu, l'employé a droit à un maximum de sept jours civils pour la première période de travail et à un maximum de cinq jours civils pour chaque période ultérieure de 35 jours pour s'occuper de ses affaires personnelles; la Compagnie lui fournit le transport aller-retour à son

point d'attache. La période de congé non payé sera établie entre les cycles de travail ou à une date ultérieure convenue entre les parties. Sauf commun accord contraire, cette absence ne fait pas partie du cycle de travail. Cette période de congé non payé n'annule pas l'indemnité versée à l'employé, mais celle-ci, le cas échéant, sera prorata.

- (i) Un employé couvert peut être relevé de sa période d'engagement si ses services ne sont plus requis. Ce changement doit coïncider avec l'horaire de changement des équipes et l'avis de mise à pied, conformément à la convention collective.
- (j) Lorsque les services des employés de l'extérieur du district ne sont plus requis, ces derniers retournent à leur gare d'affectation ou sont mise à pied par ordre d'ancienneté inversé, sans égard au métier qu'ils exercent, entendu qu'il est peu probable qu'un employé soit inscrit comme ingénieur de locomotive. (Remarque: Ceci n'est pas considéré comme un déplacement en vertu de l'accord sur les ingénieurs de locomotive).

(7) Couverture

- (a) Toutes les règles et pratiques locales existantes qui ne contreviennent pas aux dispositions ou intentions de la présente convention restent en vigueur.
- (b) La préférence ou les droits de priorité établis en vertu de l'ancienne convention conclue entre les parties ne sont pas concernés par le présent article.

41.05 Ancienneté nationale

- (1) Les demandes de transfert entre la région de l'Est et celle de l'Ouest de la part des agents de train seront traitées au cas par cas empêchant ainsi que des mises à pied résultent de ces transferts. Les employés qui sont ainsi transférés dont la date d'entrée en service est le ou avant le 14 juillet 1995 se verront accorder comme date d'ancienneté dans la nouvelle région le 14 juillet 1995. Les employés qui sont ainsi transférés dont la date d'entrée en service est ultérieure au 14 juillet 1995 conserveront leur date d'ancienneté actuelle. Ces transferts seront effectués selon un affichage général d'affectation, sauf commun accord contraire des parties. La Société peut refuser une demande de transfert si elle estime qu'il donnera lieu à une pénurie de personnel aux installations où travaille le postulant, le tout fondé sur les informations dont elle dispose.

Remarque : Cette clause s'adresse à un groupe d'employés. Étant peu probable que le transfert d'un seul employé donne lieu à une pénurie de personnel.

- (2) Tous les transferts doivent être approuvés par la Société et les présidents généraux respectifs. La présente clause vient à échéance le 1^{er} janvier 2010.
- (3) La réaffectation volontaire avec indemnité peut être initiée par la Société à partir d'une installation où il y a un surplus de personnel vers une installation à l'extérieur de la région, mais seulement une fois que toutes les possibilités sont épuisées dans la région. Les termes et avantages pour les réaffectations à long terme ou temporaires doivent être conformes aux dispositions des agents de train des régions de l'Est et de l'Ouest.

Lettre re : Accords VROPE/VROUE/VROQUE/ transfert par raison de compassion du Projet de règlement 2003 –2006

Le 13 novembre 2004

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

Monsieur,

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

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

a) les employés qui ont transféré en vertu des accords VROPE/VROQUE/VROQUE et qui désirent retourner à leur district d'ancienneté original respectif, toujours en vertu de ces accords, doivent le faire avant le 31 décembre 2006. Par la suite, tout transfert entre les districts et régions devra se faire conformément aux nouvelles dispositions de la convention collective. Leur date d'ancienneté dans leur district d'ancienneté original reste la même;

b) les employés qui ont obtenu un transfert d'un district d'ancienneté à un autre par raison de compassion verront leur ancienneté ajustée en fonction des dispositions d'ancienneté régionales ou nationales. Il incombe aux employés à qui cette disposition s'applique de communiquer avec leur président de grief local afin de commencer le processus dans les 60 jours suivant la ratification. Toutes ces rectifications doivent être autorisées par le président général et le directeur général concernés.

Veillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées

Relations industrielles
Vice-président adjoint

(signature)M.G. DeGirolamo

Approbation :

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

ARTICLE 42 - SERVICE DE TRAINS MIXTES

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 10.

Archivé

ARTICLE 43 – SERVICE DE LIGNE - LISTES D'ANCIENNETÉ

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 36.

43.01 Le Centre de gestion des équipes prépare des listes d'ancienneté pour chaque district d'ancienneté et les font afficher le premier janvier de chaque année, bien en vue, à tous les points d'affichage des gares. Le rang d'ancienneté d'un employé à titre d'agent de train/agent de triage est fonction de la position qu'il occupé sur la première liste d'ancienneté des agents de train publiée après son entrée en service et sur laquelle son nom figure, et il peut être contesté pendant 90 jours; dans le cas d'un agent de train/agent de triage en congé autorisé ou en congé de maladie au moment de l'affichage, le délai de contestation de 90 jours débute le jour de la reprise de service. Si aucune protestation n'est présentée dans ce délai, le rang d'ancienneté établi est confirmé sur toutes les listes d'ancienneté subséquentes.

ARTICLE 44 – SERVICE DE TRIAGE – PROMOTION ET CHOIX DE L'AFFECTATION

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 42, RÈGLE 6.

- 44.01** Dans chaque district d'ancienneté, les promotions sont accordées selon l'ancienneté des agents de triage sur la liste d'ancienneté principale et en fonction du rendement, des aptitudes et de la compétence. Les agents de triage non promus à leur tour sont informés des raisons par écrit et une copie de l'avis est envoyée au président de section locale. Les agents de triage qui n'ont pas réussi à se qualifier ou ont refusé une promotion avant le 28 avril 1957 comptent moins d'ancienneté que les employés promus au poste de contremaître, mais ils conservent leurs droits d'ancienneté à titre d'aide. Ceux qui ne réussissent pas à se qualifier ou qui refusent une promotion après le 28 avril 1957 sont régis par les dispositions au paragraphe °44.02.
- 44.02** Les agents de triage embauchés après le 28 avril 1957 et n'ayant pas plus de cinq années de service cumulatif doivent réussir les examens de contremaître de triage. Les aides qui échouent ont droit à un deuxième essai dans un délai de deux à six mois. Ceux qui échouent au deuxième examen sont inscrits au bas de la liste d'ancienneté principale ou sont congédiés, après enquête, sous réserve des dispositions à l'article 70 intitulée «Enquêtes et mesures disciplinaires» de la présente convention.
- 44.03** Les aides qui réussissent aux examens et sont qualifiés comme contremaîtres de triage sont inscrits sur la liste d'ancienneté principale comme contremaîtres en fonction de leur rang d'ancienneté à titre d'aides sur cette liste.
- 44.04** Un nouvel aide n'est considéré comme permanent qu'après avoir accumulé six mois de service depuis la date de son premier poste rémunéré et, si ses services sont retenus, il est inscrit sur la liste d'ancienneté à partir de la date et de l'heure auxquelles il a commencé son premier poste rémunéré aux termes de la présente convention. Entre-temps, à moins d'être congédié pour un motif qui, de l'avis de la Société, le rend indésirable à son service, l'aide est considéré comme régi par les dispositions de la présente convention collective.
- 44.05** Les agents de triage ayant perdu leurs droits de promotion aux termes de dispositions antérieures à cet égard ne recouvrent aucun droit en vertu du présent article.

- 44.06** En cas d'abolition d'un triage, l'employé de ce triage peut supplanter un employé d'un autre triage de son district d'ancienneté, inscrit sur la liste d'ancienneté principale, en fonction de l'ancienneté. Un triage est considéré comme fermé quand le travail y est interrompu sans espoir de reprise. L'employé muté en vertu du présent alinéa peut, s'il a acquis des droits au triage d'origine ou s'il est considéré comme un agent de triage «protégé», conserver ces droits ou son statut d'employé «protégé» au triage auquel il est muté..
- 44.07** Sous réserve des dispositions au paragraphe 44.17, un contremaître de triage qualifié peut travailler à titre d'aide de triage à condition que tous les postes de contremaître de triage soient pourvus par des agents de triage promus; sinon, les postes de contremaître de triage sont pourvus aux termes des dispositions au paragraphe 44.11.
- 44.08** Toutes les affectations en services de triage et de transfert sont affichées pendant sept jours, deux fois par année, au moment de l'affichage général des postes, lors du changement de l'heure, soit au printemps et à l'automne. Toutes les affectations sont considérées comme des postes permanents vacants lors de l'affichage général.
- 44.09** Les postes permanents vacants ou les nouvelles affectations créés entre deux affichages généraux de postes sont affichés pendant sept jours.
- 44.10** Sous réserve des dispositions au paragraphe 44.17 du présent article, les postes permanents vacants ou les nouvelles affectations ayant été affichés sont accordés à l'employé le plus ancien qui en fait la demande. S'il n'y a aucune demande pour les postes de contremaître de triage, ces derniers sont pourvus aux termes des dispositions au paragraphe 44.11 du présent article et, s'il n'y a aucun candidat à un poste d'aide de triage, ce dernier est pourvu en vertu des dispositions au paragraphe 44.12 du présent article.
- 44.11** Sous réserve des dispositions au paragraphe 44.17 de la présente règle, s'il n'y a aucun candidat à une vacance d'au moins cinq jours à un poste de contremaître de triage, à un poste permanent vacant ou à une nouvelle affectation, le contremaître de triage qualifié le moins ancien sur la liste d'ancienneté principale de la sous-zone en question qui travaille à titre d'aide, est tenu de le pourvoir. S'il n'y a aucun candidat et qu'aucun contremaître de triage qualifié ne travaille comme aide dans la sous-zone en question, c'est au contremaître de triage qualifié le moins ancien travaillant à titre d'aide dans la zone de la vacance qu'il incombe de la combler. Si aucun contremaître de triage qualifié ne travaille comme aide dans cette zone, le contremaître de triage qualifié le moins ancien travaillant comme aide dans la division du surintendant ou survient cette vacance doit combler cette dernière. Si aucun contremaître de triage qualifié n'est disponible dans la division du surintendant, le contremaître de triage qualifié le moins ancien travaillant comme aide dans le district d'ancienneté est appelé pour combler la vacance en question.
- Remarque :** Aux fins d'application au paragraphe 44.11, on considère qu'un employé inscrit au tableau de réserve pour le service de triage ou en commun travaille à titre d'aide.
- 44.12** Dans les endroits où existent des tableaux de réserve communs, lorsqu'il n'y a pas de candidat à une vacance d'au moins cinq jours à un poste d'aide de triage, à un poste permanent vacant ou une nouvelle affectation, le poste est accordé à l'employé de réserve le moins ancien sur le tableau de réserve commun de la sous-zone en question. À Montréal et à Toronto, où l'on trouve des tableaux de réserve distincts, s'il n'y a pas de candidat à ces vacances ou nouvelles affectations, elles sont attribuées aux employés de réserve les moins anciens sur le tableau de réserve pour le service de triage de la sous-zone. S'il n'y a ni candidat ou ni employé disponible dans la sous-zone en question, c'est à l'employé le moins ancien n'occupant pas un poste régulier dans la zone où est créée la vacance qu'il incombe de la combler. Si personne n'est disponible dans cette zone, l'employé le moins ancien n'occupant pas un poste régulier dans la division du surintendant où se produit la vacance, est appelé pour la combler. Si personne n'est disponible dans la division du surintendant, l'employé le moins ancien du district d'ancienneté n'occupant pas un poste régulier, est tenu de combler la vacance. L'application au paragraphe 44.12 du présent est régie par les dispositions au paragraphe 51.08(9).

44.13 On peut établir un tableau de réserve des contremaîtres de triage à Montréal et à Toronto. On peut également en établir ailleurs moyennant commun accord entre les autorités locales de la Société et les représentants de sections locales du Syndicat. Le nombre de postes nécessaires au tableau de réserve des contremaîtres de triage est affiché lors du changement général de l'heure, au printemps et à l'automne, et les contremaîtres de triage qualifiés désirant solliciter des postes peuvent le faire de la même manière que s'ils demandaient un poste régulier. Sous réserve des dispositions au paragraphe 44.17 du présent article, lorsqu'on ne reçoit pas suffisamment de demandes, les contremaîtres de triage qualifiés les moins anciens travaillant comme aides se voient attribuer les postes vacants.

Le nombre de postes de contremaîtres de triage inscrits au tableau de réserve est établi de façon que puisse être attribué à chaque employé de réserve un minimum de 20 postes par période de quatre semaines. Il ne faut pas déduire de cette disposition qu'elle prévoit un minimum garanti. Le nombre d'employés inscrits au tableau de réserve est établi conjointement par les autorités locales de la Société et les représentants de sections locales du Syndicat.

44.14 Tout poste temporaire de contremaître de triage vacant de moins de cinq jours qui comprend des postes de travail supplémentaires en service de triage doit être pourvu de la façon suivante :

- (1) Par l'agent de triage en tête de liste du tableau de réserve des contremaîtres de triage.
- (2) Si la vacance n'est pas comblée aux termes du paragraphe 44.14 (1) ci-dessus, par le contremaître de triage qualifié le plus ancien travaillant comme aide à l'affectation ou s'est produite la vacance.
- (3) Si la vacance n'est pas comblée de la façon prescrite aux paragraphes 44.14 (1) ou (2) ci-dessus, par n'importe quel contremaître de triage qualifié travaillant comme aide à l'affectation où survient la vacance.
- (4) Si la vacance n'est pas comblée de la façon prescrite aux paragraphes 44.14 (1), (2) ou (3) ci-dessus, par le contremaître de triage qualifié disponible en tête de liste du tableau de réserve des agents de triage ou pour le service en commun.
- (5) Si la vacance n'est pas comblée de la façon prescrite aux paragraphes 44.14 (1), (2), (3) ou (4) ci-dessus, par le contremaître qualifié le moins ancien travaillant comme aide à une autre affectation ayant la même heure de prise de service que celle où se produit la vacance.
- (6) Si la vacance n'est pas comblée de la façon prescrite aux paragraphes 44.14 (1), (2), (3), (4) ou (5) ci-dessus, par le contremaître de triage qualifié disponible le moins ancien travaillant comme aide au magé où existe la vacance en question.

44.15 (1) Sous réserve des dispositions au paragraphe 44.17 du présente article, une vacance d'au moins cinq jours ou d'une durée connue d'au moins cinq jours au poste de contremaître de triage est attribué à l'agent de triage qualifié le plus ancien qui en fait la demande. Si l'on ne reçoit aucune demande, la vacance est comblée conformément aux dispositions au paragraphe 44.11 du présent article.

(2) Sous réserve des dispositions au paragraphe 51.08 (9), un poste temporaire d'aide vacant de moins de cinq jours, doit être pourvu par un employé du tableau de réserve pour le service de triage ou en commun, selon le cas. Sous réserve des dispositions au paragraphe 51.08 (9), un poste temporaire vacant d'au moins cinq jours ou une vacance d'une durée connue de cinq jours ou plus au poste d'aide est attribué à l'aide le plus ancien qui en fait la demande. Si l'on ne reçoit aucune demande pour ce poste, la vacance est comblée en vertu des dispositions au paragraphe 44.12 du présent article.

44.16 L'agent de triage à qui l'on attribue un poste qu'il a demandé n'est pas autorisé à solliciter le poste qu'il a quitté au moment de l'affichage de ce dernier.

- 44.17** Aux fins d'application des dispositions de la présente règle, l'agent de triage dont l'ancienneté lui donne droit à un poste de contremaître de triage, à un poste temporaire vacant d'au moins cinq jours ou à un poste temporaire vacant d'une durée connue de plus de cinq jours consécutifs n'est pas autorisé pourvoir un poste d'aide de triage si, par suite de ce changement, la Société est privée de son privilège de réduire une «équipe réductible» en service de triage ou de transfert. Dans ce cas, c'est au contremaître de triage «protégé» le moins ancien dont l'ancienneté remonte au 15 décembre 1966 ou antérieurement et qui n'occupe pas un poste ou un poste temporaire vacant de contremaître de triage, selon le cas, qu'il incombe de pourvoir le poste ou le poste temporaire vacant de contremaître de triage. S'il n'y a pas de contremaître de triage «protégé» comme tel, le poste ou le poste temporaire vacant de contremaître de triage est pourvu par le contremaître de triage «protégé» le moins ancien dont l'ancienneté remonte au 18 février 1978 ou antérieurement et qui n'occupe pas un poste ou un poste temporaire vacant de contremaître de triage.
- 44.18** Aucun salaire n'est versé pour les déplacements haut-le-pied dans l'exercice des droits d'ancienneté, ni pour les déplacements haut-le-pied en vue de combler une vacance résultant de l'exercice des droits d'ancienneté, ou en vue de pourvoir un poste ou un poste temporaire vacant d'au moins cinq jours que personne n'a postulé.
- 44.19** Toutes les ententes, directives ou interprétations précédentes qui contredisent le présent article sont remplacées par cette dernière.

ARTICLE 45 – SERVICE DE TRIAGE – TAUX DE SALAIRE ET SEMAINE DE CINQ JOURS

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 42, RÈGLE 1 ET RÈGLE 18.

45.01 Taux de salaire et conditions de travail des agents de triage, aiguilleurs et opérateurs de frein de voies.

- (1) les taux de salaire, consulter paragraphe 1.12.
- (2) Les agents de triage (et non les employés de réserve) qui assurent la relève des aiguilleurs sont rémunérés aux taux de salaire afférents aux agents de triage.

L'agent de train travaillant comme deuxième serre-frein reçoit les taux de salaire du service de ligne. Dans la mesure du possible, un agent de triage ne doit toutefois pas être appelé pour effectuer ce travail.

45.02 Semaine de cinq jours

- (1) La semaine de travail consiste en 40 heures réparties sur cinq jours consécutifs de huit heures chacun et deux jours de repos, sauf dans les cas prévus ci-après.
Les semaines de travail sont établies conformément aux impératifs du service. La définition précédente de la semaine de travail est soumise à toutes les dispositions de la présente convention.
- (2) Par «semaine de travail» on entend, pour les employés en affectation régulière, une semaine débutant le premier jour d'affectation prévu sur le bulletin d'affichage.
- (3) Toutes les affectations régulières ou de relève régulière des employés en service de triage sont de cinq jours consécutifs par semaine et comprennent au moins huit heures consécutives par jour, sauf dispositions contraires de la présente convention.
- (4) L'employé en affectation régulière ou de relève régulière en service de triage, qui y accepte une autre affectation régulière ou de relève régulière, ou l'employé inscrit au tableau de réserve en service de triage, qui y accepte une affectation régulière ou de relève régulière, est autorisé à prendre l'affectation de son choix et doit se soumettre aux exigences de cette dernière.
- (5) L'employé en affectation régulière ou de relève régulière qui s'inscrit sur un tableau de réserve doit se plier aux exigences de ce tableau.

Remarque 1 Il est entendu que les paragraphes (3), (4) et (5) susmentionnés expriment un principe général dont l'objet est de limiter les employés en service de triage cinq postes de travail au taux normal par semaine de travail à toute affectation ou mutation d'une affectation à une autre.

Remarque 2 : Les représentants de la Société et du Syndicat doivent collaborer à l'application de ce principe aux conditions de travail existantes dans les champs d'application respectifs des conventions.

Remarque 3 : Il est entendu qu'une seule mutation d'une affectation à une autre est régie par les dispositions des paragraphes (4) et (5). Toutefois, si un agent de train qui vient de prendre une nouvelle affectation est muté à une autre avant d'y avoir effectué une semaine complète de travail, l'affaire est traitée aux termes des dispositions des remarques 1 et 2 ci-dessus, à la demande du délégué des employés.

- (6) L'application des paragraphes (4) et (5) du présent article ne doit pas entraîner, pour la Société, de frais supplémentaires ni le paiement d'heures supplémentaires.
- (7) Là où la chose est réalisable, on peut implanter des journées de dix heures (horaire 4 + 3) en service de triage, moyennant accord au niveau local et approbation du directeur général de district et des présidents généraux. Lorsque de telles affectations sont implantées, on peut aussi s'entendre pour établir des heures de prise de service souples. Les taux de salaire de ces affectations sont majorés de 0,50 \$ l'heure.

45.03 Locomotive manœuvres-triage facultative effectuant cinq jours consécutifs de service

Quand les locomotives manoeuvres-triage facultatives sont en service pendant cinq jours consécutifs et que leur heure de prise de service n'a pas varié de plus de 1 h 30 min au cours de ces cinq journées, une affectation régulière est créée et comblée en conséquence.

ARTICLE 46 – SERVICE DE TRIAGE – JOURNÉE NORMALE DE TRAVAIL ET HEURES SUPPLÉMENTAIRES

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 42, RÈGLE 2.

46.01 (1) Journée Normale de Travail

La journée normale de travail dure huit heures ou moins.

(2) Temps de Préparation et temps de service en gare d'arrivée

- (a) Les aides de triage doivent se présenter au travail dix minutes avant l'heure de prise de service de leur poste et être rémunérés au taux de salaire normal pour ces dix minutes. Ce temps est consacré aux tâches relatives à la signature des registres, à la lecture des bulletins, à la comparaison de l'heure, au ramassage des radios, etc., et aux préparatifs en vue de pouvoir commencer à travailler à l'heure de prise de service de leur poste.
- (b) Les aides de triage sont rémunérés pour cinq minutes supplémentaires au taux normal à la fin de leur poste. Ce temps sert à remplir des rapports, à transmettre des données sur le contrôle des wagons, à retourner les radios, à signer les registres, etc.
- (c) Le temps rémunéré aux termes des paragraphes (a) et (b) susmentionnés n'entre pas dans le calcul des heures supplémentaires ni dans l'application des dispositions de la présente convention relatives aux heures supplémentaires et ne peut servir à l'application des dispositions du paragraphe 1.13 ni de celles du paragraphe 68.13.

46.02 HEURES SUPPLÉMENTAIRES

Les agents de triage assignés à des postes réguliers et tenus de travailler plus de huit heures consécutives ou de commencer un deuxième poste de travail dans les 24 heures suivant l'heure de prise de service du poste précédent rémunéré au taux normal touchent, pour cette période supplémentaire en sus de leurs huit heures de service continu et pour leur deuxième poste de travail, le taux de salaire normal majoré de 50%.

Les contremaîtres en affectation régulière tenus d'effectuer un deuxième poste de travail à titre d'aides sont rémunérés au taux des contremaîtres.

Les agents de triage de réserve ou surnuméraires tenus de travailler en sus de huit heures de service continu touchent, pour cette période supplémentaire, le taux de salaire normal majoré de 50%.

Les dispositions relatives aux heures supplémentaires des paragraphes (1) et (2) ne sont applicables ni dans les cas de changement de poste où il est courant de travailler en alternance aux postes de jour et de nuit pendant un certain temps ou d'effectuer deux postes consécutifs pour changer de poste ni dans les cas où l'employé exerce ses droits d'ancienneté.

46.03 Le travail accompli par des employés de relève régulière à des affectations conformes aux dispositions des paragraphes (11) à (18) inclusivement du paragraphe 47.01 est rémunéré au taux de salaire normal.

46.04 Les employés en affectation régulière qui effectuent plus de cinq postes de travail de huit heures au taux de salaire normal au cours d'une semaine de travail en service de triage sont payés au taux de salaire normal majoré de 50 % pour ces heures supplémentaires, sauf :

- (1) s'ils accumulent des jours de repos aux termes de l'article 47.
- (2) s'ils changent de poste aux endroits où il est courant de travailler en alternance aux postes de jour et de nuit pendant un certain temps;
- (3) s'ils effectuent deux postes consécutifs pour changer de poste;
- (4) s'ils exercent leurs droits d'ancienneté pour changer d'affectation;
- (5) s'ils sont payés au taux de salaire normal prévu par les dispositions existantes lorsqu'ils effectuent un deuxième poste de travail dans une autre catégorie ou une autre classe de service.

Lorsqu'un employé en service de triage touche une journée supplémentaire de salaire au taux normal pour d'autres travaux exécutés ou entrepris pendant son poste de travail régulier, cette journée supplémentaire n'entre pas dans le calcul des cinq postes de huit heures au taux de salaire normal mentionné au présent paragraphe 46.04.

46.05 Sauf entente contraire, les gares de Montréal et de Toronto possèdent des tableaux de réserve distincts pour les agents de triage. Les agents de triage inscrits au tableau de réserve sont appelés selon la règle du tour de roulement sauf dispositions contraires des paragraphes 46.06 et 46.08 du présent article. Si son tour de service est omis sans qu'il en soit responsable, l'agent de triage de réserve est rémunéré pour trois heures et figure en tête de liste.

46.06 L'agent de triage de réserve est payé au taux de salaire normal majoré de 50 % pour tout poste effectué en sus de dix postes au taux de salaire normal au cours de la même quinzaine de paie. Il est convenu que la Société a le droit d'exiger qu'un agent de triage de réserve effectue dix postes au taux de salaire normal en service de triage dans une même quinzaine de paie. L'agent de triage de réserve qui a effectué dix postes au taux de salaire normal en service de triage pendant une même quinzaine de paie reste inscrit au tableau de réserve, mais ne travaille pas en service de triage durant le reste de cette période si d'autres employés de réserve sont disponibles. Les dispositions du présent paragraphe.

Les dispositions du présent paragraphe 46.06 ne s'appliquent pas aux agents de train/agents de triage du tableau de réserve en service de pool.

46.07 Les majorations pour heures supplémentaires sont calculées sur le salaire de base. On ne peut pas utiliser les heures supplémentaires payées ni les heures payées au taux normal pour les

travaux décrits au paragraphe 46.04 du présent article pour le calcul des cinq postes de huit heures au taux normal dont il est question au paragraphe 46.04 du présent article, tout comme on ne peut utiliser à cette fin les heures rémunérées sous forme d'indemnités forfaitaires ou spéciales par exemple pour la comparution en cour, la participation à une enquête ou à un examen, un déplacement haut-le-pied, etc., sauf lorsque ces versements sont applicables, pendant les heures de travail assignées, en guise de rémunération de telles heures ou lorsque ces heures entrent, en vertu des règles actuelles, dans le calcul des heures supplémentaires accumulées.

Les dispositions de la présente convention ne s'appliquent pas aux pratiques actuelles pour le paiement d'indemnités forfaitaires ou spéciales pour la comparution en cour, la participation à des enquêtes ou à des examens, les déplacements haut-le-pied, etc., non plus que pour les appels, la journée normale de travail, le temps de relève, le temps d'astreinte et les compensations afférentes, le temps de préparation, l'heure de prise de service (sauf dispositions contraires de l'article 47) ni aux règles semblables.

46.08 Aucune disposition de la présente convention n'oblige la Société faire travailler un agent de triage de réserve au taux des heures supplémentaires quand un agent de triage de réserve peut travailler au taux normal.

46.09 Un poste de travail donné en service de ligne n'a aucun rapport avec l'application des dispositions de la présente convention; de même, le service régi par deux conventions ne peut être combiné en aucune façon pour l'application de la présente.

Remarque : À la demande du comité des employés qui représente également les chefs de triage, il a été convenu, titre d'exception au paragraphe 46.09, qu'aucune affectation régulière ou de relève régulière ne comprendrait plus de cinq postes dans une semaine de travail en service combiné à titre d'agent de triage et de chef de triage.

ARTICLE 47 – SERVICE DE TRIAGE – HEURE DE PRISE DE SERVICE

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 42, RÈGLE 3.

47.01 Heure de prise de service

(1) Les agents de triage sont affectés pour une période déterminée qui, sauf dispositions contraires de l'article 51, est la même tous les jours pour tous les membres réguliers de l'équipe. Les agents de triage en affectation régulière sont relevés au triage ou ils ont commencé leur poste, mais il est convenu que les pratiques actuelles normalement mises en application pour effectuer les changements de poste à d'autres points, demeurent en vigueur à moins d'accord à l'effet contraire entre la Société et les représentants des employés. Dans la mesure du possible, les affectations ne comprennent que huit heures de travail.

Les équipes ont un endroit désigné pour la prise de service et un endroit désigné pour la fin de service.

Ces lieux de prise et de fin de service dépendent des conditions particulières chaque localité. On peut, selon le lieu, donner aux agents de triage des instructions pour se rendre à la butte, au bureau de triage, au dépôt ou sur des voies réservées au matériel prêt à servir. Rien ne prévoit la fixation de limites précises aux endroits désignés, mais ceux-ci doivent être clairement indiqués.

(2) (a) Les équipes de triage en affectation régulière doivent chacune avoir une heure fixe de prise de service qui ne doit pas être changée sans un préavis d'au moins 48 heures.

(b) Un préavis d'au moins 24 heures est donné aux agents de triage en affectation régulière quand des affectations en service de triage sont abolies, sauf en cas de grève ou d'arrêt de travail par les employés de l'industrie ferroviaire ou des avis plus courts peuvent être donnés.

(c) Un préavis d'au moins 48 heures est donné aux agents de triage en affectation régulière quand des affectations en service de triage sont annulées un jour férié.

(Voir lettre re : Annulation d'affectations de triage aux jours fériés, ci-joint à la fin de l'article 68).

- (3) Lorsque trois postes de huit heures sont effectués en service continu, l'heure de prise de service du premier se situe entre 6 h 30 et 8 h, celle du deuxième entre 14 h 30 et 16 h et celle du troisième entre 22 h 30 et 24 h.
- (4) Lorsque deux postes sont effectués en service continu, le premier peut commencer à n'importe laquelle des périodes énoncées paragraphe 47.01(3) ci-dessus.
- (5) Lorsque deux postes ne sont pas effectués en service continu, l'heure de prise de service du premier se situe entre 6 h 30 et 10 h et celle du deuxième, au plus tard à 22^h 30.
- (6) Dans le cas d'une affectation régulière distincte, l'heure de prise de service se situe dans une des périodes énoncés aux paragraphes 47.01(3) et (5).
- (7) Aux endroits où une seule équipe de triage est en affectation régulière, l'heure de prise de service de cette dernière peut se situer n'importe quelle heure, sous réserve des dispositions du paragraphe 47.01(2).
- (8) Moyennant commun accord, les heures de prises de service susmentionné peuvent être décalées d'une heure en raison des conditions produites par l'existence de deux systèmes horaires.
- (9) Les membres des équipes de triage ont droit à une pause-repas de 20 minutes, sans perte de salaire, dès qu'ils ont accompli entre quatre et cinq heures de travail depuis la prise de service.
- (10) Les membres des équipes de triage ne peuvent être tenus de travailler plus de cinq heures avant d'avoir droit à une pause-repas de 20 minutes sans perte de salaire ou de temps.
- (11) Si la Société doit maintenir le service durant les jours de repos des employés en affectation régulière, elle peut faire exécuter le travail par des employés d'autres affectations régulières, d'affectations de relève régulières, par des employés de ces deux groupes, ou par des employés surnuméraires, si le travail ne peut être exécuté de la façon susmentionnée. Les affectations de relève régulières établies doivent, sauf dispositions contraires de la présente convention, être composées de cinq journées de travail consécutives. Les heures de prise de service peuvent toutefois varier, à condition d'être celles de l'employé ou des employés relevés; les lieux de prise et de fin de service dans un même district d'ancienneté peuvent également varier, à condition d'être ceux de l'employés ou des employés relevés mais, dans un district d'ancienneté comptant plus d'un tableau de réserve, les affectations de relève ainsi établies sont comblées à même le territoire attribué au tableau de réserve particulier.
- (12) Lorsqu'il est impossible d'établir des affectations de relève régulières de cinq jours consécutifs au même poste, selon les dispositions du paragraphe 47.01(1) susmentionné, on peut établir des affectations de cinq jours consécutifs ayant des heures différentes de prise de service pour différents postes à des jours différents, à condition que ces heures de prise de service soient celles de l'employé ou des employés relevés; les lieux de prise et de fin de service dans le même district d'ancienneté de ces affectations peuvent également varier selon le jour, à condition d'être les mêmes que ceux de l'employé ou des employés relevés; toutefois, dans un district d'ancienneté comptant plus d'un tableau de réserve, les affectations de relève ainsi établies sont comblées à partir du territoire attribué à un tableau de réserve particulier.
- (13) Une fois établies, les heures de prise de service et les journées de travail ne peuvent être modifiés que conformément aux dispositions de la convention ou des règles relatives à l'affichage.

- (14) Les affectations de relève régulières des équipes de triage sont établies en considérant chaque équipe comme une unité. Toutefois, si un problème d'exploitation rend impossible la relève des équipes régulières ou de relève régulière d'après ce principe, ou à la demande de l'une ou l'autre des parties, les jours de congé assigné ne sont pas obligatoirement les mêmes pour chaque membre de l'équipe.
- (15) Les autorités compétentes de la Société et les représentants syndicaux participent à l'attribution des jours de congé aux membres d'une équipe. (Remarque : Il est convenu pour l'application de ce qui précède que la nature du travail de certaines affectations exige qu'un ou plusieurs membres d'une équipe connaissent le travail de l'affectation et que cette exigence est considérée comme un problème d'exploitation.)
- (16) Sauf dispositions contraires de la présente règle, les affectations de relève régulières sont établies en vertu des règles, ententes ou pratiques reconnues en vigueur qui régissent les heures de prise de service et l'affichage des affectations. Une fois établies, elles ne peuvent être modifiées par la suite que conformément aux dispositions de la convention ou des règles relatives à l'affichage.
- (17) Aux endroits où il y a des triages fermés et où il n'existe pas de tableau de réserve pour les employés en service de triage, le travail de relève est effectué par les employés conformément aux dispositions de la convention et aux pratiques en vigueur.
- (18) Les dispositions prévoyant l'affectation des équipes «pour une période fixe qui sera la même chaque jour» ne peuvent être assouplies qu'aux termes des paragraphes 47.01(1) et (2).

47.02 ACCUMULATION DES JOURS DE REPOS

- (1) Lorsqu'il est impossible d'accorder deux jours de repos consécutifs dans une semaine de travail à des employés en affectation régulière ou de relève régulière, on peut, moyennant entente, permettre l'accumulation des jours de repos pendant une période de cinq semaines consécutives au plus.

47.03 JOURS DE REPOS NON CONSÉCUTIFS

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

47.04 Remarques relatives à l'article 47

Remarque 1 : On peut faire exception à la présente règle, dans certains cas isolés, en raison de circonstances locales et moyennant commun accord entre l'autorité compétente de la Société et le président général du Syndicat.

Remarque 2 : La disposition des paragraphes 47.01(3) et (4) relative à consécutifs «des postes effectués en service continu» s'applique à la continuité des postes établis par la Société n'importe où dans un triage.

Remarque 3 : La disposition des paragraphes 47.01(5) relative à «des postes qui ne sont pas effectués en service continu» s'applique à la non-continuité de deux postes établis par la Société n'importe où dans un triage.

ARTICLE 48 – SERVICE DE TRIAGE –REPOS

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 42, RÈGLE 4.

- 48.01** Les agents de triage ont le droit de s'inscrire en repos après onze heures de service. Ils doivent donner un préavis de deux heures à cet égard. S'ils le font, ils doivent s'inscrire pour au moins cinq heures.
- 48.02** À la fin de leur poste, tous les agents de triage ont le droit de s'inscrire en repos jusqu'à concurrence de dix heures et sont appelés deux heures à l'avance. C'est à eux de juger de leur état de fatigue.

ARTICLE 49 – SERVICE DE TRIAGE – SERVICES DIVERS

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 42, RÈGLE 5.

49.01 Exemption de service

- (1) Les agents de triage exemptés de travail pour le service de la Société ou sur son ordre, sont rémunérés aux taux prévus pour le temps perdu et remboursés des frais raisonnables effectivement engagés.

49.02 Comparution en cour

- (1) Les agents de triage qui sont cités comme témoins par la Société ou doivent assister à une enquête du coroner sont rémunérés pour huit heures au taux minimum pour chaque période de 24 heures ou partie de cette dernière. Ils sont remboursés des frais raisonnables effectivement engagés. Les indemnités de comparution en cour et de millage sont versées à la Société en cas de comparution avec rémunération.

49.03 Indemnité pour examens médicaux périodiques et examens périodiques sur le *Reglement d'exploitation ferroviaire du Canada*

- (1) Les dispositions du paragraphe 25.04 relatives aux agents de train s'appliquent aussi aux opérateurs de frein de voie, aux contremaîtres de triage, aux agents de triage et aux aiguilleurs, les employés au service de triage et les aides au service de triage.

49.04 Fonctions de juré

- (1) Les dispositions du paragraphe 25.05 relatives aux agents de train s'appliquent aussi aux opérateurs de frein de voie, aux contremaîtres de triage, aux agents de triage et aux aiguilleurs, les employés au service de triage et les aides au service de triage.

49.05 Formation

- (1) Les dispositions du paragraphe 25.06 relatives aux agents de train s'appliquent aussi aux contremaîtres et aides de triage, les employés au service de triage et les aides au service de triage.

49.06 Cours

- (1) Les dispositions de l'article 25 des paragraphes 25.07, 25.08 et 25.09 relatives aux agents de train s'appliquent aussi aux opérateurs de frein de voie, aux contremaîtres de triage et aux aides de triage, les employés au service de triage et les aides au service de triage.

ARTICLE 50 – SERVICE DE TRIAGE – TRAVAIL HORS DE LA ZONE DE MANŒUVRES

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 42, RÈGLE 7.

- 50.01** (1) Les équipes en service de ligne sont autorisées à travailler à bord de trains de travaux utilisés en partie dans la zone de manoeuvres terminales interréseaux ou la zone de triage, d'une gare et en partie sur la ligne adjacente; cependant, quand deux équipes ou plus sont affectées au service des trains de ce genre, il faut repartir le travail entre le personnel de triage et le personnel de ligne, s'il est possible de le faire de façon qu'une ou plusieurs équipes de triage en accomplissent une partie appropriée, dans la zone de triage ou de manoeuvres. Il est bien entendu que cette disposition ne doit entraîner aucun changement de trains entre les équipes de gare et de ligne, mais qu'elle sera seulement applicable lorsqu'il sera avantageux d'affecter une équipe de triage à la pelle à vapeur, aux manoeuvres, à la formation des trains ou à toute autre tâche du genre.
- (2) Les agents de triage sont autorisés à travailler à bord de tous les trains de travaux circulant exclusivement dans la zone de triage ou la zone de manoeuvres reconnues.
- 50.02** Les équipes de ligne sont affectées à ce travail dans les gares de moindre importance où il n'y a pas assez d'agents de triage et elles sont rémunérées aux taux du service de ligne et selon les conditions régissant le service des trains de travaux de ligne.
- 50.03** (1) Les agents de triage ne sont pas tenus de travailler hors d'un triage, sauf pour effectuer des manoeuvres ou des transferts et pour accomplir le service prévu au paragraphe 50.04 ci-après, et les équipes de triage appelées à travailler hors du terminal où les manoeuvres sont exécutées sont rémunérées aux taux des agents de triage.
- (2) Les agents de triage en affectation régulière en service de triage dans la zone de manoeuvres ne sont pas employés en service de ligne si des agents de train en service de ligne sont disponibles, sauf en cas d'urgence ou dans les cas prévus au paragraphe 50.04 ci-après. Les taux de salaire et les conditions de travail du service de ligne s'appliquent aux agents de triage lorsqu'ils sont affectés en service de ligne au-delà des milles mentionnés au paragraphe 50.04 ci-après de la présente règle dans les cas d'urgence précités.
- 50.04** (1) Afin d'assurer un service de transport à temps, les équipes de triage peuvent être utilisés en deçà de 15 milles à l'extérieur des zones de manoeuvres établies, jusqu'à concurrence de 20 milles lorsque la première voie d'évitement se trouve dans cette distance maximale de 20 milles.
- (2) Les équipes de triage envoyées dans ces circonstances à l'extérieur des zones de manoeuvres établies pendant leur poste sont rémunérées sur une base de travail continu aux taux et aux conditions en vigueur dans le triage.
- (3) La mise en application de cette disposition ne met nullement fin aux affectations de locomotives manoeuvres-ligne.
- (4) Les équipes de triage ne peuvent être envoyées au-delà des milles mentionnés au paragraphe (1) du présent que si les dispositions du paragraphe 50.03(2) susmentionné sont respectées.
- 50.05** (1) Il faut reconnaître la nécessité de modifier ou de rétablir la zone de manoeuvres terminales interréseaux reconnue afin d'effectuer les manoeuvres exigées par l'expansion des activités industrielles ou l'expansion territoriale des installations. La zone actuelle doit être désignée par l'affichage d'un avis général, partout où sont affectées des locomotives de triage et ne peut être changé que par entente entre l'autorité compétente de la Société et le président général du Syndicat. Celui-ci ne peut opposer de refus s'il est prouvé que ces modifications sont rendues nécessaires pour les raisons susmentionnées. Des panneaux indicateurs de zone de triage peuvent indiquer ou non la zone de manoeuvres.

- (2) Pour l'élargissement de cette zone, le personnel de ligne conserve ses droits moyennant entente au sujet de la répartition du travail afférent entre le personnel de ligne et celui de triage.

50.06 L'objet du présent article n'est pas d'empêcher la Société d'employer des agents de triage pour effectuer des manoeuvres sur des embranchements particuliers à une distance raisonnable de la zone de manoeuvres actuelle de la gare.

ARTICLE 51 – SERVICE DE TRIAGE – COMPOSITION DES ÉQUIPES DE TRIAGE

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 42, RÈGLE 8.

51.01 Une équipe de triage est composée d'au moins un contremaître et un aide, sauf dispositions contraires prévues aux présentes. Les agents de triage ne sont pas tenus de travailler dans des équipes incomplètes.

51.02 Dans toute équipe de triage comptant deux aides au 29 octobre 1978, un poste d'aide peut être aboli n'importe quand :

- (1) si aucun «agent de triage protégé» ne fait à ce moment-là l'objet d'une mise à pied; ou
- (2) si un «agent de triage protégé»: ne fait pas l'objet d'une mise à pied par suite de l'application de ce qui précède.

Les dispositions du paragraphe 51.02 ne s'appliquent pas aux triages d' Aroostook Junction; St. Stephen, pendant la saison hivernale; Woodstock, N.-B.; Mégantic, pendant la saison estivale; Québec, pendant la saison hivernale; Trois-Rivieres (un contremaître et deux aides doivent composer l'équipe accompagnant la locomotive en manoeuvre sur l'embranchement du Cap-de-la-Madeleine); Goderich; Owen Sound; Chalk River; Chapleau; White River; Schreiber; et Britt. À ces endroits, toutes les équipes de triage doivent être composées d'un contremaître et d'un aide.

51.03 Aux fins d'application du présent article, l'agent de triage dont l'ancienneté a pour point de départ le 15 décembre 1966 ou une date antérieure est considéré comme un «agent de triage protégé» et est désigné ainsi relativement à toute équipe de triage ou de transfert où il est déterminé par accord entre les parties aux présentes ou par arbitrage avant le 29 octobre 1978 qu'un poste d'aide peut être supprimé.

Une liste des affectations en question est jointe à titre d'annexe "A". L'agent de train/agent de triage dont l'ancienneté a pour point de départ le 18 février 1978 ou une date antérieure et qui figure sur la liste d'ancienneté principale de son district d'ancienneté doit être considéré comme un «agent de triage protégé» et être désigné ainsi relativement toutes les autres équipes de triage ou de transfert où deux aides sont employés et où un poste d'aide est aboli, ou relativement aux équipes de triage ou de transfert créées après le 18 février 1978 et composées d'un contremaître et d'un aide. L'«agent de triage protégé» qui change de triage conserve son statut d'«agent de triage protégé».

51.04 Si le nombre de postes d'aide à abolir dépasse le nombre permis aux termes du paragraphe 51.02, ces postes doivent être ceux pourvus par les «agents de triage protégés» les moins anciens.

51.05 Lorsqu'une équipe de triage ou de transfert est composée d'un contremaître et d'un aide, le contremaître de triage doit judicieusement déterminer le nombre de wagons pouvant être manoeuvrés avec sécurité et efficacité.

51.06 Il est reconnu que l'usage de systèmes de communication, y compris l'utilisation et le port de radios portatives, entre dans les fonctions des employés régis par le présent alinéa. Lorsque des radios portatives sont utilisées par une équipe de triage ou de transfert pendant des manoeuvres, chaque membre de l'équipe doit en avoir une et les fréquences distinctes appropriées doivent être utilisées dans la mesure du possible.

- 51.07** L'accompagnateur de locomotive au sein d'une équipe de triage peut être employé individuellement pour suivre les manoeuvres de la locomotive pendant le poste régulier entre les triages, les points de changement d'équipe et les voies d'atelier, au commencement ou à la fin du poste régulier; la rémunération afférente doit être basée sur la durée continue, calculée depuis l'heure de commande jusqu'au moment de la libération. Lorsqu'il est employé à ce titre, l'accompagnateur commence et termine son service au même point que les autres membres de l'équipe. Si cet agent de triage est retenu en service après l'heure indiquée sur sa fiche de service régulière, il présente sa propre fiche pour le temps supplémentaire.
- 51.08** Aux dispositions du paragraphe 51.02 s'ajoute ce qui suit à l'égard de tous les «agents de triage protégés» dont l'ancienneté à titre d'agent de triage a pour point de départ le 15 décembre 1966 ou une date antérieure. Aux fins d'application des dispositions du présent paragraphe, un agent de triage dont l'ancienneté a pour point de départ une date postérieure au 15 décembre 1966 est un «agent de triage non protégé».
- (1) Toute équipe de triage ou de transfert qui comptait deux aides au 29 octobre 1978, doit être désignée et affichée comme une équipe «réductible».
 - (2) Dans une équipe réductible, un poste d'aide peut être aboli pour chaque «agent de triage protégé» ayant droit à un poste régulier qui est retiré du tableau de service actif des contremaîtres de triage ou d'aides de triage pour une raison autre qu'une mise à pied, un renvoi ou une promotion temporaire à un poste de chef de mage ou à un poste non syndiqué, et pour chaque «agent de triage non protégé» en affectation régulière ou ayant suffisamment d'ancienneté pour détenir une telle affectation.
 - (3) Les compressions dans les équipes «réductibles» basées sur l'occupation ou la capacité d'occupation d'une affectation régulière par un «agent de triage non protégé» ne sont pas effectuées si elles obligent un «agent de triage protégé» à quitter une affectation régulière à une période précise de prise de service pour une affectation régulière d'une autre période de prise de service, ni si elles empêchent un «agent de triage protégé» d'exercer ses droits d'ancienneté d'une affectation régulière à une période de prise de service pour une affectation régulière à la période de prise de service de l'«équipe réductible» ou des «équipes réductibles». Les périodes de prise de service sont énumérées aux paragraphes 47.01(3), (4), (5) et (6) de l'article 47.
 - (4) Les postes d'aide doivent être abolis au triage où les «agents de triage protégés» ont été retirés des tableaux du service actif ou aux endroits où un «agent de triage non protégé» occupe ou peut occuper un poste régulier.
 - (5) Si le nombre d'«équipes réductibles» dans un triage dépasse le nombre de postes d'aide pouvant être abolis aux termes de la présente Règle, les postes «réductibles» d'aide à supprimer sont ceux des «agents de triage protégés» les moins anciens occupant ces postes «réductibles».
 - (6) Si le retrait d'un «agent de triage protégé» des tableaux de service actif occasionné par une promotion permanente un poste de chef de triage ou à un poste non syndiqué entraîne l'abolition d'un poste d'aide dans une équipe à un triage, le retour de cet «agent de triage protégé» en service de triage entraîne à cet endroit le rétablissement du poste d'aide supprimé. Lorsqu'un «agent de triage protégé» qui a été promu à un poste de chef de triage ou à un poste non syndiqué avant le 29 octobre 1978, retourne en service de triage et qu'un «agent de triage protégé» est alors promu par la suite, les dispositions du paragraphe 51.08(2) ne sont pas applicables.
 - (7) Lorsqu'une affectation dotée d'une équipe réduite est abolie, une compression semblable peut être effectuée dans une autre équipe «réductible», sous réserve des dispositions du paragraphe 51.08(8).

- (8) Nonobstant les dispositions du paragraphe 51.08(2), si une réduction des affectations régulières de triage à un triage donné entraîne la compression des «agents de triage protégés» qui y sont assignés, un nombre suffisant de postes d'aide abolis doivent être pourvus afin d'éviter ces compressions. Les postes d'aide visés ne doivent être pourvus que jusqu'à ce que les «agents de triage protégés» mentionnés puissent occuper d'autres postes réguliers d'agents de triage à ce triage.
- (9) Lorsqu'on affiche une affectation régulière ayant fait l'objet d'un affichage comme «équipe réductible», mais n'ayant pas réellement fait l'objet d'une compression et qu'aucun «agent de triage protégé» ne présente de demande pour un poste d'aide dans cette équipe, ce poste ne doit pas être pourvu avant d'être sollicité par un «agent de triage protégé» qui est supplanté par la suite d'une autre affectation régulière ou par un «agent de triage protégé» qui est absent cinq jours ou plus pendant la période où l'affectation a été affichée. Ce poste doit de nouveau être affiché au prochain changement d'indicateur et les conditions applicables demeurent les mêmes. Nonobstant les dispositions des paragraphes 44.15 et 46.05, un poste d'aide temporaire vacant qui est sollicité par un «agent de triage protégé» est pourvu par le premier «agent de triage protégé» du tableau de réserve disponible pour travailler au taux normal. Si aucun «agent de triage protégé» du tableau de réserve n'est disponible pour travailler au taux normal, la vacance dans l'équipe réductible n'a pas à être comblée.
- (10) Aux fins d'application du présent alinéa, lorsqu'il existe plus d'un triage dans une gare, tous les triages représentés par la même liste d'ancienneté dans cette gare sont réputés ne constituer qu'un triage.

51.09 Tout «agent de triage protégé» de réserve qui ne peut occuper un poste d'aide à une affectation régulière ou à une affectation de relève régulière par suite de l'abolition de postes d'aide aux termes du présent article doit, s'il est disponible pour le service, être assuré d'une rémunération équivalant à 40 heures de travail par semaine, aux taux de l'aide de triage; toutefois, ce minimum garanti est réduit de huit heures pour chaque jour férié tombant dans la semaine considérée. Si un «agent de triage protégé» de réserve ayant droit au minimum garanti aux termes des dispositions de la présente règle est affecté au tableau de réserve pour une partie seulement de la semaine, il touche la part complétée du minimum garanti correspondant au nombre de jours où il a été affecté au tableau de réserve dans la semaine civile. S'il n'est pas disponible pour le service pendant toute la semaine, son minimum garanti est réduit du montant des gains qu'il aurait touchés pendant sa période d'indisponibilité.

ANNEXE "A", Article 51 - Liste des affectations de triage déclarées réductibles

RÉGION DE L'ATLANTIQUE	
LIEU	AFFECTATIONS
McAdam	0715 triage
Yarmouth	0800 triage
Trois-Rivières	410, 411, 413, 414, 415, 416
Québec	420, 421, 422
Sherbrooke	Toutes les affectations de triage
Mégantic	Toutes les affectations de triage
Farnham	Toutes les affectations de triage
Montréal	n° 1, n° 3, n° 8, n° 9 n° 10, n° 11, n° 13, n° 16, n°18, n° 19, n° 21, n° 22, n° 26, n° 28, n° 29, n°31, n° 32, n°35, n° 36, n° 37, n° 70, n° 71, n° 72, n° 73, n° 81, n°82, n° 87, n° 88, n° 117, n° 118, n° 119, n° 125, n°126, n° 127, n° 128, n° 129, n° 130, n° 131, n° 134

RÉGION DE L'EST	
LIEU	AFFECTATIONS
Sudbury	Toutes les affectations de triage
North Bay	Toutes les affectations de triage
Sault-Sainte-Marie	Toutes les affectations de triage
Ottawa	Toutes les affectations de triage
Smiths Falls	Toutes les affectations de triage
Windsor	Toutes les affectations de triage
Chatham	Toutes les affectations de triage
London	Toutes les affectations de triage
Tillsonberg	Toutes les affectations de triage
Guelph	Toutes les affectations de triage
Triage de Toronto	Toutes les affectations de triage
Triage de Lambton	Toutes les affectations de triage
Triage de Parkdale	Toutes les affectations de triage
Triage d'Oakville	Toutes les affectations de triage
Triage d'Oshawa	Toutes les affectations de triage

Lettre re : Clarification de l'Annexe "A"

Le 22 septembre 1978
Ref. : T.M.Y.C. 115.1

Monsieur L.H. Breen
Président général
Régions de l'Est et de l'Atlantique
Travailleurs unis des transports (T)
Bureau 205
1231 Ellesmere Road
Scarborough, Ontario
M1P 2X8

Monsieur,

Veillez vous reporter à l'Annexe "A" du Protocole d'accord visant la modification de la Règle 8 de l'article 42 de la convention collective et signé à Montréal aujourd'hui.

Nous confirmons par la présente notre entente voulant que les affectations dont la liste est donné à l'Annexe "A" n'aient été désignées par leur numéro et leur heure de prise de service qu'à des fins de référence et que les affectations ayant des heures de prise de service et des numéros différents et remplaçant les affectations susmentionnées dont la liste est donnée à l'Annexe "A" puissent être traitées comme si elles avaient été déclarées réductibles avant le 29 octobre 1978.

Nous confirmons également notre entente selon laquelle les affectations qui figurent à l'Annexe "A" peuvent être modifiées, au besoin, à la demande de l'une ou l'autre des parties, avant le 29 octobre 1978.

Si vous approuvez ce qui précède, nous vous saurions gré de bien vouloir nous le signaler dans l'espace réservé à cette fin.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

Relations syndicales
Le directeur,

(Signature) J.T. Sparrow

Approbation :

(Signature) L.H. Breen
Président général
Régions de l'Est et de l'Atlantique
Travailleurs unis des transports (T)

ARTICLE 52 – SERVICE DE TRIAGE – AGENTS DE TRIAGE INCOMPÉTENTS

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 42, RÈGLE 9.

- 52.01** Les contremaîtres de triage ne sont pas tenus de travailler avec un agent de triage incompetent qui a fait l'objet de rapports écrits au chef de triage, à moins que la présumée incompetence ne soit réfutée. Les contremaîtres de triage ne sont pas tenus de travailler avec deux agents de triage sans expérience si des agents de triage d'expérience sont disponibles.

ARTICLE 53 – SERVICE DE TRIAGE – ÉQUIPEMENT DES LOCOMOTIVES

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 42, RÈGLE 10.

Archivé

ARTICLE 54 – SERVICE DE TRIAGE – ACCOUPLEMENT ET DÉSACCOUPLEMENT DES BOYAUX

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 42, RÈGLE 11.

- 54.01** Quand des wagonniers sont de service, les agents de triage ne sont pas tenus d'accoupler ou de désaccoupler les boyaux des voitures ni d'atteler des véhicules avec des chaînes dans les triages ou sur les voies de réparation.

Remarque : Les agents de triage ne doivent pas invoquer la présente règle pour retarder les trains.

ARTICLE 55 – SERVICE DE TRIAGE – LISTES D'ANCIENNETÉ

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 42, RÈGLE 16.

- 55.01** Les employés en service de triage doivent toujours avoir accès aux listes d'ancienneté, qui doivent être affichées bien en vue dans les bureaux de triage des gares ou des triages en question et donner la liste exacte de tous les agents de triage visés de même que leur rang d'ancienneté au service de la Société. Ces listes doivent être dressés et affichées le 1er janvier de chaque année. En cas d'erreur dans leur rang d'ancienneté, les agents de triage doivent déposer une plainte écrite dans un délai de 30 jours suivant l'affichage, aucune mesure corrective ne pouvant être prise par la suite. Le présent alinéa n'affecte pas le rang d'ancienneté d'un employé en congé ou absent pour maladie.

ARTICLE 56 – SERVICE DE TRIAGE – MANOEUVRES ET FOURGONS DE QUEUE

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 42, RÈGLE 14.

Archivé.

ARTICLE 57 – SERVICE DE TRIAGE – FOURGONS DE QUEUE EN SERVICE DE TRANSFERT

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 42, RÈGLE 15.

- 57.01** On fournit aux équipes de triage affectées en service de transfert un fourgon de queue ou un autre véhicule approprié convenablement équipé.
- 57.02** Aux installations où deux locomotives de triage ou plus sont en service, des refuges convenables sont fournis au personnel de triage.
- 57.03** Les préoccupations relatives aux cafeterias sont traitées dans les plus brefs délais par le président de section locale et l'autorité compétente de la Compagnie afin d'en arriver à une solution. Les questions qui n'auront pu être réglées seront portées à l'attention du président général et du directeur général pour suite à donner.

ARTICLE 58 – SERVICE DE TRIAGE – ANNULATION D'APPELS

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 42, RÈGLE 20.

- 58.01** L'agent de triage de réserve dont l'appel est annulé après qu'il se soit présenté au travail touche trois heures au taux prévu; mais si l'appel est annulé avant qu'il ne se présente au travail, il touche 1 h 30 min au taux prévu et est placé en tête de liste.
- 58.02** L'agent de triage de réserve (à son terminal d'affectation) qui est appelé au travail et qui voit son affectation annulée avant sa prise de service est autorisé à prendre entre cinq et huit heures de repos.

ARTICLE 59 – SERVICE DE TRIAGE – DÉPLACEMENTS HAUT-LE-PIED

REMARQUE : ARTICLE 42, RÈGLE 13.

- 59.01** Les agents de triage en déplacement haut-le-pied ou en service voyageurs sont rémunérés à leur taux horaire normal, un minimum d'une journée de salaire leur étant accordé à moins qu'ils ne travaillent dans un autre service pendant la même journée, auquel cas ils touchent au moins la rémunération afférente à une journée de travail en service combiné. Les heures supplémentaires sont rémunérées au prorata.
- 59.02** Quand, aux termes de l'application de la semaine de travail de cinq jours, la Société est obligé d'ordonner à des agents de triage de se rendre à un point secondaire ou éloigné (1) parce qu'il n'y a pas de tableau de réserve à cet endroit, et (2) parce qu'on ne peut réunir le nombre suffisant d'affectations de relève régulières pour assurer la relève pendant tous les jours de repos, ce qui entraîne un déplacement haut-le-pied excessif, les représentants des employés et les autorités compétentes de la Société s'efforcent de trouver ensemble des modalités qui conviennent aux cas particuliers, en tâchant d'assurer la relève avec un minimum de frais pour la Société. L'agent de triage qui exerce ses droits d'ancienneté pour obtenir un poste ou une affectation ne touche pas de salaire de déplacement haut-le-pied.
- 59.03** La Société assure ou prévoit le moyen de transport nécessaire pour les agents de triage qui ont droit au salaire de déplacement haut-le-pied. Si l'agent de triage ne peut utiliser le chemin de fer ou les transports en commun et que la Société lui permet d'utiliser sa voiture particulière, il est remboursé au taux prévu au paragraphe 1.14.

ARTICLE 60 – SERVICE DE TRIAGE – AGENTS DE TRAIN ASSURANT LA RELÈVE D'AGENTS DE TRIAGE

REMARQUE : ARTICLE 27.

- 60.01** Les agents de train qui relèvent des agents de triage sont rémunérés aux taux des agents de triage. Ils ne doivent toutefois pas être appelés si des agents de triage sont disponibles.

ARTICLE 61 – SERVICE DE TRIAGE – AIGUILLEURS

REMARQUE : ARTICLE 42, RÈGLE 23.

Archivé

ARTICLE 62 – SERVICE DE TRIAGE – OPÉRATEURS DE FREIN DE VOIE

REMARQUE : ARTICLE 42, RÈGLE 24.

Archivé

ARTICLE 63 – OUTILS DE TRAVAIL

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 41 ET 42, RÈGLE 21.

- 63.01** Tous les employés doivent se munir d'une lanterne électrique à feu blanc. Lanterne, ampoules, et piles doivent être de la qualité prescrite par la Société; la lanterne doit être munie d'au moins deux ampoules blanches à usage immédiat et d'une ampoule blanche de réserve qui doit être portée dans la lanterne.
- 63.02** La Société fournit aux employés une lanterne électrique à feu blanc lorsqu'ils signent une demande de retenue salariale pour le coût réel de la lanterne; cette somme ne comprend pas le prix des ampoules et des piles. La retenue est opérée sur le chèque de paie de la quinzaine en cours.
- 63.03** Les employés qui se sont déjà munis d'une lanterne électrique peuvent continuer à l'utiliser jusqu'à ce qu'elle soit usée, à condition qu'elle soit d'un modèle acceptable et munie de deux ampoules blanches à usage immédiat, ainsi que d'une ampoule blanche de réserve qui doit être portée dans la lanterne, selon les prescriptions du paragraphe 63.01.
- 63.04** Quand un employé quitte la Société de son plein gré, qu'il est congédié ou qu'il décède, la lanterne peut être remise à la Société si elle est en bon état; la somme déposée au moment de la réception de la lanterne est alors remboursée à l'employé ou à sa succession.
- 63.05** La Société remplace gratuitement les lanternes qu'elle a fournies dans les cas suivants:
- (1) remise de la lanterne usée ou endommagée pendant le service de l'employé.
 - (2) vol de la lanterne pendant que l'employé se trouvait sur le domaine de la Société, s'il n'y a aucune négligence de sa part.
 - (3) destruction de la lanterne pendant le service de l'employé.
- 63.06** La Société conserve une réserve d'ampoules et de piles où les employés peuvent s'approvisionner gratuitement sur remise des ampoules et piles usées ou cassées.
- 63.07** Si des circonstances indépendantes de sa volonté empêchent la Société d'obtenir suffisamment de lanternes électriques, d'ampoules ou de piles aux fins mentionnées dans les présentes, elle est dispensée de son obligation de se conformer aux dispositions de la présente convention, dans la mesure où cette incapacité l'en empêche.

Radios et documentation

- 63.08** La Société peut fournir des radios portatives légères personnelles aux employés itinérants, y compris aux chefs de triage, pour les aider dans l'exercice de leurs fonctions.
- 63.09** L'employé qui on fournit une radio en reste responsable tant qu'elle est en sa possession.
- 63.10** L'employé doit s'assurer que la radio fonctionne bien. Dans le cas contraire, il doit la porter à réparer. Une radio de remplacement lui est alors fournie.
- 63.11** La Société fournit les piles gratuitement et assume les frais d'entretien et de réparation des radios.
- 63.12** Si la radio attribuée à un employé est perdue ou endommagée, il est possible que l'on fasse enquête et qu'on désigne le ou les responsables s'il y a lieu.
- 63.13** Si des employés itinérants se déplacent haut-le-pied et transportent la radio qui leur a été attribuée, aucune réclamation de salaire ne sera présentée à la Société, et ce, quel que soit le mode de transport utilisé.
- 63.14** L'employé remettra les radios qui lui sont attribuées si la Société le lui demande.
- 63.15** Si un employé, en service actif ou en déplacement haut-le-pied, doit s'occuper d'autorisations de circuler ou d'autres documents relatifs à son train, cela ne lui donne pas droit à un supplément de rémunération.
- 63.16** Les dispositions de l'article 41 relatives aux agents de train s'appliquent également aux agents de triage, aux aiguilleurs et aux opérateurs de frein de voie.

ARTICLE 64 – ÉLABORATION DES PROGRAMMES DE FORMATION

REMARQUE : NOUVEL ARTICLE DU PROJET DE RÈGLEMENT 2003-2006.

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

ARTICLE 65 – MISES À PIED ET RAPPELS

REMARQUE : NOUVEL ARTICLE DU PROJET DE RÈGLEMENT 2003-2006.

- 65.01** Les employés qui ont été mis à pied à la suite d'une réduction de personnel seront avisés 15 jours à l'avance par courrier recommandé de leur rappel au travail.
- 65.02** Les employés qui ne retournent pas au service actif dans les 15 jours suivant la date de la notification seront considérés d'avoir démissionné et leurs dossiers d'emploi seront fermés sauf dans les cas exceptionnels, la période de 15 jours pourrait être prolongé moyennant un accord du directeur général et du président général du syndicat.

- 65.03** Les employés seront rappelés pour un minimum de 35 jours fériés consécutifs. Les employés seront avisés par écrit 10 jours à l'avance de leur mise à pied. En cas de grève ou d'un arrêt de travail par les employés des Chemins de fer du Canadien Pacifique, le délai d'avis de mise à pied et de rappel pourra être plus court.
- 65.04** Les employés dont les services ne sont pas requis durant 35 jours fériés consécutifs, ou durant le préavis de dix jours de la mise à pied pourraient devoir aller en formation, en familiarisation ou travailler dans un autre lieu de travail situé dans leur district d'ancienneté. Les employés ne seront pas tenus d'aller travailler dans un lieu de travail où des employés ont été mis à pied. S'ils sont tenus d'aller travailler/se familiariser dans un autre lieu de travail, les employés se verront offrir le transport aller-retour de leur lieu de travail de même qu'un lieu d'hébergement convenable. Les employés peuvent, moyennant commun accord, utiliser cette période pour se familiariser dans un lieu de travail à l'extérieur du district. Les indemnités seront fournies conformément aux dispositions relatives aux employés travaillant temporairement à l'extérieur du district.

Lettre re : Notification de mises à pied et de rappels

Le 13 novembre 2004

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

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

Messieurs,

La présente fait suite à nos discussions concernant l'application de la nouvelle clause de mise à pied et de rappel, telle qu'esquissée dans le Protocole d'accord du 13 novembre 2004.

La présente se veut une confirmation comme quoi l'entente suivante a été conclue :

Avis de mise à pied

- a) une fois que l'employé a reçu son avis de mise à pied, si les besoins de l'entreprise changent, un tel avis peut être annulé préalable à la mise à pied. Une fois cet avis annulé, un nouvel avis de 10 jours de la mise à pied doit être fourni préalable à la mise à pied de l'employé. Tous les avis doivent être donnés par écrit.

Rappel

- a) un préavis de 15 jours sera envoyé aux employés rappelés. Un employé qui le désire peut reprendre son service avant la fin du délai, si requis. En aucun cas un employé mis à pied comptant moins d'année d'ancienneté ne peut reprendre son service avant la période de 15 jours si la même possibilité n'a pas été offerte à un employé mis à pied comptant plus d'années d'ancienneté qui a reçu le même avis.
- b) À titre de précision, la période de rappel d'une durée minimum de 35 jours prendra effet le premier jour du retour en service de l'employé.

Dans tous les cas, l'avis de rappel et de mise à pied devra coïncider avec les changements hebdomadaires.

Veillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Relations industrielles
Directeur

J. Copping

Approbation :

M. D. Finnsion
Président général – agents de train Ouest

M. D. Généreux
Président général – Agents de train Est

ARTICLE 66 – CONGÉ DE DEUIL

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 44.

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

ARTICLE 67 – CONGÉ ANNUEL

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 40 ET ARTICLE 42, RÈGLE 19 ET MODIFIÉ DU PROJET DE RÈGLEMENT 2003-2006

SERVICE DE LIGNE

Section 1

- 67.01** L'employé qui, au début de l'année civile, ne satisfait pas aux dispositions du paragraphe 67.02 ci-dessous a droit à un jour civil de congé payé pour chaque période de 26 jours de service ou de disponibilité, ou fraction importante de cette période, effectuée l'année civile antérieure, jusqu'à concurrence de deux semaines. Ce congé est payé à raison de 4% du salaire brut touché par l'employé au cours de l'année civile précédente. Le même pourcentage s'applique aux années subséquentes jusqu'à ce que l'employé ait droit à un congé plus long en vertu du paragraphe 67.02 ci-dessous.
- 67.02** Sous réserve des dispositions de la remarque 1 ci-dessous, l'employé qui, au début d'une année civile, compte trois ans de service continu et 30 mois civils de service rémunéré calculés à partir de la date de son entrée en service a droit à un jour civil de congé payé pour chaque période de 17 jours de service ou de disponibilité, ou fraction importante de cette période, effectuée l'année civile antérieure, jusqu'à concurrence de trois semaines.

Ce congé est payé à raison de 6% du salaire brut touché par l'employé au cours de l'année civile précédente. Le même pourcentage s'applique aux années subséquentes jusqu'à ce que l'employé ait droit à un congé plus long en vertu du paragraphe 67.03 ci-dessous.

Remarque 1: L'employé régi par l'alinéa 67.02 ci-dessus a droit à un congé annuel aux conditions qui y sont précisées s'il compte, à la date de son quatrième anniversaire d'entrée en service ou d'un anniversaire suivant, 40 mois civils de service rémunéré; sinon, il est régi par les dispositions de l'alinéa 67.01 ci-dessus. Les jours de congé annuel dont il aurait profité sans y avoir droit sont soustraits de son congé annuel de l'année civile suivante. S'il quitte la Société avant le congé annuel suivant, peu importe le motif, ces jours lui sont décomptés au moment de son départ.

67.03 Sous réserve des dispositions de la remarque 2 ci-dessous, l'employé qui, au début d'une année civile, compte dix ans de service continu et 100 mois civils de service rémunéré calculés à partir de la date de son entrée en service a droit à un jour civil de congé payé pour chaque période de 13 jours de service ou de disponibilité, ou fraction importante de cette période, effectuée l'année civile antérieure, jusqu'à concurrence de quatre semaines. Ce congé est payé à raison de 8 % du salaire brut touché par l'employé au cours de l'année civile précédente. Le même pourcentage s'applique aux années subséquentes jusqu'à ce que l'employé ait droit à un congé plus long en vertu de l'alinéa 67.04 ci-dessous.

Remarque 2 : *L'employé régi par l'alinéa 67.03 ci-dessus a droit à un congé annuel aux conditions qui y sont précisées s'il compte, à la date de son onzième anniversaire d'entrée en service ou d'un anniversaire suivant, 110 mois civils de service rémunéré; sinon, il est régi par les dispositions de l'alinéa 67.02 ci-dessus. Les jours de congé annuel dont il aurait profité sans y avoir droit sont soustraits de son congé annuel de l'année civile suivante. S'il quitte la Société avant le congé annuel suivant, peu importe le motif, ces jours lui sont décomptés au moment de son départ.*

67.04 Sous réserve des dispositions de la remarque 3 ci-dessous, l'employé qui, au début d'une année civile, compte 18 ans de service continu et 180 mois civils de service rémunéré calculés à partir de la date de son entrée en service a droit à un jour civil de congé payé pour chaque période de 10 jours 1/2 de service ou de disponibilité, ou fraction importante de cette période, effectuée l'année civile antérieure, jusqu'à concurrence de cinq semaines. Ce congé est payé à raison de 10% du salaire brut touché par l'employé au cours de l'année civile précédente. Le même pourcentage s'applique aux années subséquentes jusqu'à ce que l'employé ait droit à un congé plus long en vertu du paragraphe 67.05 ci-dessous.

Remarque 3 : *L'employé régi par l'alinéa 67.04 ci-dessus a droit à un congé annuel aux conditions qui y sont précisées s'il compte, la date de son dix-neuvième anniversaire d'entrée en service ou d'un anniversaire suivant, 190 mois civils de service rémunéré; sinon, il est régi par les dispositions de l'alinéa 67.03 ci-dessus. Les jours de congé annuel dont il aurait profité sans y avoir droit sont soustraits de son congé annuel de l'année civile suivante. S'il quitte la Société avant le congé annuel suivant, peu importe le motif, ces jours lui sont décomptés au moment de son départ.*

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

Remarque 4 : *L'employé régi par l'alinéa 67.05 ci-dessus a droit à un congé annuel aux conditions qui y sont précisées s'il compte, à la date de son vingt-neuvième anniversaire d'entrée en service ou d'un anniversaire suivant, 290 mois civils de service rémunéré; sinon, il est régi par les dispositions du paragraphe 67.04 ci-dessus.*

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

Aux fins d'application de l'alinéa 67.05, la Société peut accorder à l'employé cinq semaines de congé, épuisables par tranches d'au moins une semaine, et lui payer sa sixième semaine à raison de 2% du salaire brut qu'il a touché l'année civile précédente.

67.06 Pour le calcul de la durée du service aux termes des paragraphes 67.01, 67.02, 67.03, 67.04, et 67.05 de la présente section, les journées de travail accomplies à n'importe quel poste régi par

des dispositions analogues relatives aux congés annuels sont accumulées en vue de déterminer le droit au congé annuel payé.

- 67.07** L'employé qui tombe malade ou se blesse pendant son congé annuel peut y mettre fin (temporairement) et recevoir une indemnité hebdomadaire. Dis que sa santé lui permet de reprendre le travail, il doit en informer l'autorité compétente de la Société; il peut alors continuer son congé si les dates concordent avec la période qui lui est attribuée. Si elles ne concordent pas, l'autorité compétente de la Société s'entend avec le président de section locale pour attribuer à l'employé de nouvelles dates de congé annuel.
- 67.08** L'employé qui, par suite de maladie ou de blessure, n'est pas en mesure de prendre ou de terminer son congé annuel dans l'année en cours peut, s'il le désire, le faire reporter à l'année suivante.
- 67.09** L'employé qui a droit à un congé annuel doit le prendre à la période prévue. Cependant, si la Société doit en modifier les dates autrement qu'à la demande de l'employé, ou avec son consentement, ou en vertu des paragraphes 67.07 et 67.08 ci-dessus, elle doit l'en aviser au moins trois semaines à l'avance et lui accorder l'indemnité suivante en plus de son indemnité de congé annuel.

Pour chaque jour civil de service ou de disponibilité pendant la période prévue pour le congé annuel, 1/7% d'un pourcent du salaire brut touché par l'employé au cours de l'année civile antérieure, payable au cours de la nouvelle période de congé.

Le nouveau congé annuel payé auquel a droit l'employé est fixé d'un commun accord à une date ultérieure. La présente disposition ne s'applique pas à l'employé qui se prévaut de ses droits d'ancienneté pour obtenir un poste doté d'un autre calendrier de congés annuels.

Section 2

- 67.10** L'employé qui a effectué plus de 30 jours de service et est mis à la retraite, quitte la Société de son plein gré, est congédié pour un motif valable ou est mis à pied, touche l'indemnité prévue à la Section 1 pour les jours de congé qui lui sont dus jusqu'au moment où son service prend fin. Cette indemnité de congé annuel est calculée en fonction du salaire brut qu'il a touché pendant l'année en question.
- 67.11** L'employé qui quitte la Société de son plein gré ou qui est congédié pour un motif valable et n'est pas réintégré dans les deux années qui suivent le congédiement doit, s'il est réembauché, acquérir de nouveau le droit au congé annuel payé, selon les dispositions prévues à la Section^o1
- 67.12** Au décès d'un employé, l'indemnité de congé annuel laquelle il avait droit au moment de sa mort est versée à sa succession.
- 67.13** L'employé qui est mis à pied au cours de l'année et qui n'a pas été rappelé au début de l'année civile suivante a le droit de demander, sur préavis de deux semaines, l'indemnité de congé annuel qui lui revient, à tout moment de l'année civile qui suit, avant d'être rappelé en service.
- 67.14** Sauf entente contraire entre le président général et le directeur général, les dispositions relatives aux dates de congé annuel sont aussi applicables lorsqu'il s'agit de pourvoir des postes laissés vacants par des employés en congé annuel payé, conformément aux termes du présent article.
- 67.15** Les absences pour congé annuel aux termes du présent article ne sont pas considérées comme des absences volontaires de l'employé aux termes de toutes dispositions relatives à des minimums garantis et ne sont pas considérées comme des infractions à ces minimums.

Section 3

- 67.16** Á la Section 1, on entend par « service continu » le service ininterrompu de l'employé; les congés n'affectant pas l'ancienneté ne sont pas déduits, sauf dispositions contraires du paragraphe 67.11 de la Section 2. Á la Section 1, on entend par « service continu » le service ininterrompu de l'employé : les absences à la suite de congé autorisé ou de participation à des activités syndicales, ou tout autre raison n'affectant pas l'ancienneté comptent dans le calcul des années de service, sauf dispositions contraires de l'alinéa 67.11

Section 4

67.17 Un congé annuel payé est accordé à l'employé qui y a droit, dans les douze mois qui suivent immédiatement la fin de l'année civile au cours de laquelle il a acquis ce droit. Les dates du congé annuel des agents de train/agents de triage qui sont des mécaniciens de locomotive qualifiés, mais qui ne travaillent pas à temps plein à ce titre au moment de l'attribution des congés annuels, sont établies en fonction de leur ancienneté dans la catégorie où ils ont effectué la plus grande partie de leur travail l'année précédente.

67.18 Dans la mesure du possible, la préférence est accordée en fonction de l'ancienneté à ceux qui demandent leur congé annuel au plus tard le 15 janvier de chaque année; cette préférence n'est pas accordée lorsque les demandes sont déposées après le 15 janvier et, sauf entente à l'effet contraire, les employés qui ne demandent pas leur congé annuel avant le 16 janvier doivent le prendre au moment prescrit par la Société.

Les employés doivent prendre leur congé annuel au moment qui leur est assigné, mais un employé peut commencer son congé annuel le lendemain du dernier poste de travail précédant la date de congé annuel qui lui est assignée.

Remarque : Les employés qui ont droit à une ou deux semaines de congé annuel doivent les prendre en une seule fois. L'employé qui a droit à trois semaines de congé peut, pourvu qu'il en fasse la demande avant le 16 janvier et que cela n'occasionne aucuns frais supplémentaires à la Société, séparer le congé en deux tranches d'au moins une semaine chacune. De même, l'employé ayant droit à quatre semaines ou plus de congé annuel peut prendre ce congé en tranches hebdomadaires pourvu que cette démarche n'occasionne aucuns frais supplémentaires à la Société.

Section 5

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

SERVICE DE TRIAGE

Section 1

67.25 Aux fins d'afficher et d'attribuer les congés annuels aux employés du service de triage, une liste distincte sera maintenue. Autrement, les congés annuels pour les employés du service de triage seront régis conformément aux règles relatives aux congés annuels pour les employés du service routier.

Lettre re : Plafonnement des congés annuels

CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE

Calgary, le 23 mai 1999

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

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

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

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

Messieurs,

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

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

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

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

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

Relations industrielles
Vice-président adjoint,

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

Letter re : Attribution des congés annuels

Le 13 novembre 2004

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

Monsieur,

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

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

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

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

Veillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées

Relations industrielles
Vice-président adjoint
(signature) M.G. DeGirolamo

Approbation :

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

Lettre re : Congés annuels – Jours travaillés ou disponibles

Le 13 novembre 2004

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

Monsieur,

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

Il a été confirmé que la référence à jours « travaillés et/ou disponibles » fait référence à la majorité de la journée. Par exemple, si un employé routier comptant 14 ans de services continus a travaillé ou était disponible pendant la majeure partie des 312 jours de l'année précédente, l'employé a droit à 24 jours (3 semaines et 3 jours) de CA l'année suivante. (Ceci est déterminé en divisant 312 jours par 13, tel que prévu dans la convention collective).

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

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

Veillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Relations industrielles
Vice-président adjoint
(signature) M.G. DeGirolamo

Approbation :

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

Matrice des congés Annuels

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

ARTICLE 68 – JOURS FÉRIÉS

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 40-A, ARTICLE 42, RÈGLE 17, (B) ET (C) ET ANNEXE B-19.

68.01 Tout employé qui satisfait aux exigences prévues à l'alinéa 68.02 ci-dessous bénéficie d'un congé payé à l'occasion des jours fériés suivants :

Dans toutes les provinces

Jour de l'An

Lendemain du jour de l'An (si le jour de l'An tombe un vendredi, le lundi suivant est férié)

Vendredi Saint

Fête de la Reine

Fête du Canada

Fête du Travail

Fête du Travail

Noël

Après Noël

Nouveau Brunswick

Fête du Nouveau-Brunswick (premier lundi d'août)

Jour du Souvenir

Nouvelle-Écosse

Lundi de Pâques

Jour du Souvenir

Québec

Saint-Jean-Baptiste (à la place du jour du Souvenir)

Premier lundi d'août

Ontario

Fête légale provinciale (premier lundi d'août)

Jour du Souvenir

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

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

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

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

Exemples:

- (1) L'employé 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 du jour du Souvenir si sa gare d'affectation se trouve ultérieurement en Ontario à la suite d'une mutation.
- (2) L'employé 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 du Souvenir, à la suite d'une mutation, il est rémunéré pour le congé du jour du Souvenir s'il satisfait aux conditions stipulées au paragraphe 68.02.

68.02 Service de ligne

Un employé doit compter au moins 30 jours de service et de disponibilité et satisfaire aux exigences ci-dessous pour avoir droit à l'un des jours fériés payés mentionnés au paragraphe 68.01 :

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

ou

- (2) sauf annulation d'appel, il doit être disponible le jour férié si ce jour coïncide avec une de ses journées de travail, à l'exclusion des jours de congé annuel. (Le présent paragraphe 68.02(2) ne s'applique pas à l'employé mis à pied, en congé pour blessure réelle ou hospitalisé le jour férié en question ou qui reçoit des indemnités hebdomadaires de maladie, ou qui y a droit par la suite, en raison de sa maladie le jour férié en question);

et

- (3) il doit avoir eu droit à la rémunération afférente à au moins douze postes de travail pendant les 30 jours civils précédant immédiatement le jour férié¹³. Une journée de travail assignée annulée entre en ligne de compte pour l'établissement des douze postes de travail donnant droit à une rémunération en vertu des dispositions du présent paragraphe 68.02(3).

Remarque : Si l'employé est disponible pour travailler un jour férié, les absences pendant des postes de travail prévus, pour blessure réelle, hospitalisation, maladie pour laquelle l'employé a droit à des indemnités hebdomadaires de maladie ou en raison d'un congé de maternité, entrent en ligne de compte pour l'établissement des douze postes de travail mentionnés au paragraphe 68.02(3).

68.03 L'employé qualifié dont le congé annuel coïncide avec un des jours fériés cités au paragraphe 68.01 ci-dessus bénéficie d'un jour de congé supplémentaire et du salaire précisé au paragraphe 68.05(1).

68.04 L'employé qui ne satisfait pas aux conditions précisées au paragraphe 68.02 pour ce qui est de la rémunération des jours fériés et à qui la Société demande de travailler ce jour-là est rémunéré conformément aux dispositions de la présente convention collective.

- 68.05**
- (1) L'employé qui satisfait aux conditions du paragraphe 68.02 ci-dessus et qui n'est pas tenu de travailler un jour férié, touche une somme égale au salaire qu'il a reçu pour le dernier poste de travail accompli avant le jour férié, à l'exclusion des heures supplémentaires; cependant, dans le cas d'un employé rémunéré aux taux du service voyageurs, si ce montant est inférieur à l'équivalent de 150 milles aux taux du service voyageurs, l'équivalent de 150 milles est versé.
 - (2) L'employé qui satisfait aux dispositions du paragraphe 68.02 ci-dessus et qui doit travailler un jour férié doit, selon la décision de la Société :

¹³ See Letter Re: General Holiday & Spareboard employees appended at the end of this Article 68.

- (a) toucher, en sus du salaire prévu aux termes du paragraphe 68.05(1) ci-dessus, son salaire habituel majoré de 50 % pour le poste de travail accompli ce jour férié. Lorsqu'un employé accomplit plus d'un poste un jour férié, les dispositions du présent paragraphe (a) ne s'appliquent qu'au premier poste;

ou

- (b) être rémunéré pour le travail accompli le jour férié conformément aux dispositions de la convention collective et bénéficier d'un jour de congé payé aux taux précisés du paragraphe 68.05(1) ci-dessus, le premier jour civil où l'employé n'a pas droit à un salaire à la suite de ce congé

68.06 Les postes de travail qui commencent entre minuit et 23 h 59 (ces deux heures étant incluses), les jours fériés précisés au paragraphe 68.01, sont considérés comme des périodes de travail pendant ces jours-là.

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

68.08 Les agents de train affectés aux navettes à court trajet pour le service voyageurs entre Montréal et Vaudreuil, Montréal et Rigaud et Montréal et Sainte-Thérèse touchent, pour les jours fériés, une rémunération en sus du minimum mensuel garanti; rémunération qui ne comprend toutefois pas celle versée pour les services accomplis les jours fériés en question.

68.09 Service de triage

Un employé doit compter au moins 30 jours de service et de disponibilité et satisfaire aux exigences ci-dessus pour avoir droit à l'un des jours fériés payés mentionnés au paragraphe 68.01 :

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

ou

- (2) sauf annulation d'appel, il doit être disponible le jour férié si ce jour coïncide avec une de ses journées de travail, à l'exclusion des jours de congé annuel. (Le présent paragraphe 68.09(2) ne s'applique pas à l'employé en congé pour cause de blessure réelle ou hospitalisé le jour férié en question ou qui reçoit des indemnités hebdomadaires de maladie, ou qui y a droit par la suite, en raison de sa maladie le jour férié en question);

et

- (3) il doit avoir eu droit à la rémunération afférente à au moins douze postes de travail pendant les 30 jours civils précédant immédiatement le jour férié. Une journée de travail assignée annulée entre en ligne de compte pour l'établissement des douze postes de travail donnant droit à une rémunération en vertu des dispositions du présent paragraphe 68.09(3).

Remarque : Si l'employé est disponible pour travailler un jour férié, les absences pendant des postes de travail prévus, pour cause de blessure réelle, d'hospitalisation, de maladie pour laquelle l'employé a droit à des indemnités hebdomadaires de maladie ou en raison d'un congé de maternité, entrent en ligne de compte pour l'établissement des douze postes de travail mentionnés au paragraphe 68.09(3).

68.10 L'employé qualifié dont le congé annuel coïncide avec un des jours fériés cités au paragraphe 68.01 ci-dessus bénéficie d'un jour de congé supplémentaire et du salaire précisé au paragraphe 68.12(1).

68.11 L'employé qui ne satisfait pas aux conditions précisées du paragraphe 68.09 pour ce qui est de la rémunération des jours fériés et à qui la Compagnie demande de travailler ce jour-là est rémunéré conformément aux dispositions de la présente convention collective.

- 68.12** (1) L'employé qui satisfait aux dispositions du paragraphe 68.09 ci-dessus et qui travaille un jour férié doit être rémunéré selon l'une des méthodes suivantes :
- (a) un employé en service assigné est rémunéré pour huit (8) heures au taux de salaire normal pour le poste qu'il aurait occupé s'il avait été en service le jour férié;
 - (b) un employé de réserve est rémunéré pour huit (8) heures au taux de salaire normal d'un aide de triage.
- (2) L'employé qualifié qui satisfait aux dispositions du paragraphe 68.09 ci-dessus et qui doit travailler un jour férié doit toucher, en sus du salaire prévu aux termes du paragraphe 68.12(1) ci-dessus, son salaire habituel majoré de 50 % pour le poste de travail accompli ce jour férié. Lorsqu'un employé accomplit plus d'un poste un jour férié, les dispositions du présent paragraphe 68.12(2) ne s'appliquent qu'au premier poste.
- 68.13** Les postes de travail qui commencent entre minuit et 23 h 59, y compris ces deux heures, les jours fériés précisés au paragraphe 68.01, sont considérés comme des périodes de travail pendant ces jours-là.

Lettre re : Annulation d'affectations de triage aux jours fériés; ancien Annexe B-19

CP Rail

MONTREAL, le 18 avril 1988

Monsieur. J.R. Austin
Président général
Travailleurs unis des transports
695 Markham Road
Suite 6
Scarborough, Ontario
M1H 2A5

Monsieur W.M. Jessop
Président général
Travailleurs unis des transports
403-630 -- 8th Avenue S.W.
Calgary, Alberta
T2P 1G6

Messieurs,

La présente fait suite aux récentes négociations et notamment à votre revendication n° 8 concernant l'annulation d'affectations à l'occasion de jours fériés.

Lors des discussions, vous avez indiqué que la Société, à l'occasion de certains jours fériés, pouvait annuler les affectations régulières d'équipes de triage et demander à des équipes de triage en affectation supplémentaire de les effectuer à leur place ces jours-là. Nous vous avons affirmé que la Société n'avait pas pour politique de substituer une équipe de triage en affectation supplémentaire à une équipe de triage en affectation régulière à l'occasion de jours fériés. Toutefois, il arrive qu'un accroissement de trafic survenant un jour férié doive être pris en charge par une équipe de triage en affectation supplémentaire dont l'heure d'entrée se situe en dehors de la période de prise de service de l'équipe de triage dont l'affectation a été annulée. Nous vous avons cependant assuré que lorsqu'on sait qu'une équipe de triage en affectation régulière un jour férié peut s'occuper du trafic d'un triage à l'intérieur de sa période de prise de service, la Société a pour politique de lui permettre de faire le travail.

Veillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Relations syndicales
Le directeur,

(Signature) L.A. Clarke

Lettre : Employés de jours fériés et de tableau de réserve

Le 21 mars 2003

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

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

Objet : Employés de jours fériés et de tableau de réserve

Messieurs,

La présente a trait à nos récentes discussions concernant la rémunération des jours fériés pour les employés du tableau de réserve qui ne se qualifient pas normalement pour la rémunération prévue aux articles 68 TUT Ouest et 40(a) TUT.

Le problème porte sur les circonstances où un employé, qui se rend disponible pour le service, n'est pas admissible à la rémunération de jour férié à cause de la rotation trop lente du tableau de réserve. Afin de régler cette situation, il est convenu que chaque jour où un employé se rend disponible pour du travail sur le tableau de réserve, qu'on ait recours ou non à ses services, compte aux fins des exigences de qualifications, sous réserve que l'employé se qualifie pour le minimum garanti du tableau de réserve durant la période en question.

L'exemple suivant sert à illustrer le présent accord :

- l'employé doit compter au moins douze (12) jours de garantie sur le tableau de réserve dans les trente jours précédant le jour férié;
- les tours de service travaillés sont comptés conjointement avec le minimum de jours garantis du tableau de réserve pour atteindre les douze (12) tours de service exigés en vue de se qualifier pour le jour férié;
- la retenue de la rémunération garantie mentionnée ci-dessus motivée par une sanction imposée entraîne la retenue de toute rémunération d'un jour férié versée en vertu du présent accord.

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

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations les meilleures.

C.D. Carroll
Directeur, Relations de travail

M. Franczak
Directeur général, opérations sur le terrain

Je suis d'accord

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

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

ARTICLE 69 – RÉGIME DE PRÉVOYANCE

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 43.

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

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

(1) Assurance-vie collective

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

(2) Indemnités hebdomadaires (prestations de maladie)

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

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

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

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

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

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

69.02 Assurance-vie à la retraite

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

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

69.03 Régime de soins dentaires

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

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

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

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

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

Remarque : Le texte de l'entente précitée ne figure pas aux présentes, le régime d'assurance-maladie complémentaire et de soins de la vue du 10 décembre 1985.

- (2) (a) Les traitements paramédicaux comprendront les services d'omnipraticiens, d'ostéopraticiens, de chiropraticiens, de podiatres, de naturopathes, d'acupuncteurs et de podologues diplômés ainsi que des infirmières de l'Ordre

de Victoria. Le montant maximum annuel pour chacune des disciplines est de 500 \$.

- (b) À partir du 1^{er} janvier 2000, le montant maximum des frais remboursables pour les soins de la vue passera de 175 \$ à 200 \$ par période de 18 mois pour les personnes de moins de 18 ans et par période de 24 mois pour les personnes de plus de 18 ans.
 - (c) L'assurance-maladie applicable à l'extérieur du Canada comprendra un volet Service d'assistance en cas d'urgence; il s'agira d'un numéro 1-800 qu'on pourra appeler pour obtenir un paiement garanti en vertu du régime pour les traitements d'urgence reçus en dehors du Canada.
- (3) À partir du 1^{er} février 2005, modifier le régime de manière à déterminer le montant remboursable d'un médicament par rapport au prix du médicament générique équivalent, lorsque celui-ci est moins dispendieux que le médicament de marque déposée. Un médicament générique est défini comme identique ou équivalent quant au dosage, à la force, au mode d'administration, à la qualité, aux caractéristiques d'efficacité et à l'utilisation prévue à un médicament correspondant de marque déposée. Les médicaments de marque déposée sont couverts lorsque aucun médicament générique n'est disponible.
- (4) À partir du 1^{er} février 2005, spécifier que les frais d'un appareil de contrôle pour test sanguin, seringues standard, aiguilles et instruments de diagnostique du sida ou autre matériel requis pour le traitement du diabète seront couverts, y compris les fournitures pour pompes à insuline. (Les frais pour les cotons-tiges, l'alcool à friction, les injecteurs sans aiguille, les pompes à insuline et matériel semblable ne sont pas couverts).

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

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

À partir du 17 janvier 2005, un nouveau compte gestion-santé sera institué. Les employés qui prennent leur retraite dans les deux ans suivant le 1^{er} janvier 2005 pourront choisir entre le présent régime précité ou le CGS. Les dispositions du CGS ne sont pas reproduites aux présentes, mais elles seront mises à la disposition des employés. Les parties s'engagent à continuer les discussions quant à la conception du CGS durant la période fermée de la convention.

69.06 Blessure

L'employé qu'une blessure réelle subie au travail empêche de terminer sa journée de travail, est rémunéré pour le temps réel passé au travail jusqu'au moment où il est retiré du service; le taux d'une journée normale de travail lui est assuré. Dans un tel cas, la Société peut exiger qu'il produise un certificat médical pour sa blessure. Si l'employé blessé touche des indemnités d'une source extérieure, telle qu'une indemnité pour accident du travail, pour le jour de la blessure, il ne reçoit que la différence entre cette indemnité et le salaire d'une journée normale de travail.

69.07 Régime de retraite

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

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

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

ARTICLE 70 – ENQUÊTES ET MESURES DISCIPLINAIRES

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 33, ARTICLE 42, RÈGLE 12 ET ANNEXES A-8, 9 ET 10.

- 70.01** Lorsqu'une enquête doit avoir lieu, tout employé dont on souhaite la présence est avisé, par écrit s'il le demande, de l'heure, du lieu et de l'objet de l'enquête.
- (1) L'avis doit être remis au moins deux jours avant la date prévue de l'enquête, à moins que l'autorité compétente de la Compagnie et l'employé visé par l'enquête ou le représentant accrédité du Syndicat ne conviennent d'un délai plus court.
 - (2) L'avis doit préciser que l'employé a le droit de se faire accompagner à l'audition par un représentant accrédité du Syndicat.
 - (3) L'avis doit préciser que l'employé a le droit de faire comparaître ses propres témoins. Si la Compagnie y consent et que le témoin est un de ses employés, les frais que ce dernier engagera pour témoigner lui seront remboursés par la Compagnie. Si la Compagnie y consent, mais que le témoin n'est pas un de ses employés, la présence de ce témoin sera aux frais du Syndicat.
 - (4) L'avis doit être accompagné de tous les éléments de preuve disponibles, dont une liste des témoins ou d'autres employés convoqués et dont la déclaration peut avoir une portée sur la responsabilité de l'employé, ainsi que la date, l'heure, le lieu et la raison d'être de leur comparution.
 - (5) La Compagnie doit joindre à l'avis d'enquête une copie des renseignements fournis par le Syndicat : nom(s), adresse et numéro(s) de téléphone du ou des présidents de section locale.
 - (6) L'employé signe sa déclaration et en reçoit une copie.
- 70.02** Le paragraphe 70.01(4) ci-dessus n'empêche pas la Compagnie de présenter de nouveaux éléments de preuve ou de faire comparaître d'autres témoins si de nouveaux faits sont portés à sa connaissance après l'envoi de l'avis d'enquête susmentionné. Si la Compagnie prend connaissance de ces nouveaux éléments de preuve avant la tenue de l'enquête, elle fera tout son possible pour informer l'employé et/ou le représentant syndical accrédité de ces nouveaux éléments et des raisons pour lesquelles ils ont été déposés après les autres. De plus, si de nouveaux faits sont portés à sa connaissance pendant le déroulement de l'enquête, ceux-ci seront aussi examinés, puis déposés, s'il y a lieu, comme éléments de preuve dans le cadre de l'enquête en cours.
- 70.03** L'employé en cause dans une faute disciplinaire a le droit, s'il en fait la demande, d'assister à la comparution de tout témoin dont la déclaration peut avoir une portée sur sa responsabilité, ou de s'y faire représenter ou accompagner par un représentant accrédité du Syndicat; il a en outre le droit de réfuter les éléments de preuve présentés et de recevoir une copie de la déclaration de tout témoin.
- 70.04** Aucun employé ne peut faire l'objet de mesures disciplinaires ou de renvoi avant qu'une enquête juste et impartiale ait été faite, et sa responsabilité établie au moyen des preuves fournies; aucun employé n'est tenu d'assumer sa responsabilité dans sa ou ses déclarations. L'employé doit être informé par écrit de la décision rendue dans les 20 jours qui suivent la clôture de l'enquête, c'est-à-dire la date où est recueillie la dernière déclaration, à moins qu'on n'en convienne autrement d'un commun accord. Si la Compagnie n'informe pas l'employé dans les délais prescrits ou ne convient pas d'une prolongation de ces délais, aucune mesure ne peut être imposée.
- 70.05** L'employé ne doit pas faire l'objet d'une mise à pied administrative que lorsque la nature de l'infraction présumée est telle qu'on peut avoir des réserves quant au maintien en service de l'employé. Il est toutefois acceptable qu'un employé soit mis à pied lorsque, pour accélérer le déroulement de l'enquête, il faut s'assurer la présence de tous les principaux témoins d'un incident au moment de la prise des déclarations qui peuvent avoir une portée sur leur responsabilité. On doit utiliser, dans la mesure du possible, les périodes en dehors du service.

L'employé jugé innocent est remboursé de son temps perdu conformément au paragraphe 25 pour le service de ligne et au paragraphe 49.01 pour le service de triage.

70.06 Lorsqu'un employé est congédié ou qu'il démissionne, il est payé dans les cinq jours qui suivent et reçoit sur demande, dès que possible, un certificat de travail.

70.07 Traitement informel

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

70.08 Aveu de responsabilité

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

70.09 Report des mesures disciplinaires

- (1) Le présent protocole d'accord vise à régler le cas d'un employé trouvé responsable d'un incident qui, en soi, n'appelle pas son congédiement, mais qui, en raison de la présence de mauvais points à son dossier, lui ferait perdre son emploi.
- (2) Les mesures disciplinaires peuvent être reportées lorsque l'on juge que les états de service de l'employé justifient son maintien en service.
- (3) Le report des mesures disciplinaires fonctionne comme suit : les mauvais points imposés à l'employé sont inscrits à son dossier sans s'ajouter au total qui y figure déjà, à condition que l'employé n'encoure pas d'autre sanction durant l'année qui suit le report.

Après une année sans mesures disciplinaires, l'employé retrouve le dossier qu'il avait avant le report.

- (4) Si d'autres mauvais points sont imposés à l'employé durant l'année en question, les mauvais points reportés sont alors ajoutés au total figurant à son dossier.
- (5) Lorsque l'on juge que la situation justifie le report des mesures disciplinaires, l'employé est informé de cette décision et il a trois jours pour confirmer à la Société qu'il accepte le report. En acceptant ce report, l'employé renonce à son droit d'appeler des mesures disciplinaires en invoquant les dispositions de sa convention collective.

Il est reconnu qu'aux fins du prononcé d'une décision, la date à laquelle l'employé est informé de la possibilité du report est considérée comme la date à laquelle la Société a rendu sa décision. Si l'employé refuse le report ou qu'il ne fait pas connaître sa réponse dans les trois jours, les mauvais points imposés sont ajoutées immédiatement à ceux figurant déjà à son dossier.

- (6) Dans les 30 jours suivant la date de l'imposition d'une sanction, soit la date d'envoi de l'imprimé 104 à l'employé, qui entraîne le report de mesures disciplinaires conformément aux dispositions des conventions collectives, le Syndicat peut demander qu'une révision du cas soit effectuée par le président général et le directeur général.
- (7) Le président général et le directeur général doivent se réunir le plus vite possible, mais dans les 30 jours suivant la date de la demande de révision, pour réviser l'incident déterminant.
- (8) Les parties étudient tous les éléments du dossier en cause pour en évaluer le bien-fondé.
- (9) Aucun cas de report de mesures disciplinaires ne peut faire l'objet d'un grief ni être porté en arbitrage.

Lettre re : Mesure disciplinaires; Ancien Annexe B-27

MONTREAL, le 25 juillet 1989

Monsieur W. M. Jessop,
Président général,
Travailleurs unis des transports,
transports,
404-630-8th Avenue S.W.,
Calgary, Alberta.
T2P 1G6.

Monsieur J. R. Austin,
Président général,
Travailleurs unis des
695 Markham Road, Suite 6,
Scarborough, Ontario.
M1H 2A5.

Messieurs.

Durant les négociations en cours, nous avons discuté de l'imposition des mesures disciplinaires.

Vous avez alors déclaré que les mesures disciplinaires étaient perçues comme imposées uniquement pour punir, sans égard pour l'aspect éducatif qu'elles devaient aussi avoir.

La Société a répondu qu'elle croyait qu'un aspect important des mesures disciplinaires était d'assurer qu'à l'avenir, les écarts par rapport aux règlements et aux méthodes d'exploitation appropriées seraient corrigés. Toutefois, afin que tout doute à ce sujet soit dissipé, les parties ont convenu qu'au cours de la période fermée, des représentants du Réseau et des Unités d'exploitation ainsi que des dirigeants syndicaux examineraient conjointement la politique disciplinaire de la Société.

L'examen susmentionné débutera au plus tard 90 jours après la signature de protocoles d'accord.

Veillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Relations syndicales
Le directeur.

(Signature) L.A. Clarke

Lettre re : Enquêtes ; Ancien Annexe B-28.

MONTREAL, le 25 juillet 1989

Monsieur W. M. Jessop,
Président général,
Travailleurs unis des transports,
404-630-8th Avenue S.W.,
Calgary, Alberta.
T2P 1G6

Monsieur J. R. Austin,
Président général,
Travailleurs unis des transports,
695 Markham Road, Suite 6,
Scarborough, Ontario.
M1H 2A5

Messieurs,

Au cours des négociations, nous avons discuté des demandes des syndicats au sujet des enquêtes.

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

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

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

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

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

Veillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Relations syndicales
Directeur,
(Signature) L. A. Clarke
c.c. : MM. E.S. Cavanaugh
J.M. White

Lettre re : Interroger les témoins durant une enquête; Ancien Annexe B-50.

Toronto, le 31 août 1992

Monsieur L.O. Schillaci
Président général
Travailleurs unis des transports
404, 630 – 8th Avenue S.W.
Calgary, Alberta
T2P 1G6

Monsieur J.R. Austin
Président général
Travailleurs unis des transports
695 Markham Road, Suite 6
Scarborough, Ontario
M1H 2A5

Messieurs,

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

Nous vous avons informés qu'à notre avis, le paragraphe (c) des articles sur les enquêtes et les mesures disciplinaires dans les conventions collectives conclues avec les TUT permet un tel interrogatoire lorsqu'un employé de la Société fait une déclaration pouvant avoir une portée sur la responsabilité de l'employé visé.

Nous vous avons expliqué que nous avons pour pratique de recueillir une déclaration des employés syndiqués et d'obtenir une note de service des autres employés, surtout les cadres. Par conséquent, pour que ces derniers témoins puissent être interrogés, il faudra modifier la procédure.

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

Par ailleurs, si l'employé faisant l'objet d'une enquête n'assiste pas à la comparution du témoin, le fait qu'il a été informé de la prise de déclaration sera inscrit dans sa propre déclaration au moment où les éléments de preuve du témoin seront présentés. L'employé ou le représentant n'auront alors que le droit de réfuter ces éléments de preuve.

Le cadre de la Société qui donne son témoignage sous forme de note de service assiste à la comparution de l'employé si ce dernier ou le représentant accrédité lui en fait la demande. L'employé ou le représentant accrédité ont alors le droit de poser des questions au cadre en passant par l'autorité chargée de l'enquête et de réfuter les éléments de preuve. Les réfutations et les questions ainsi que les réponses du cadre sont, dans ce cas aussi, inscrites dans la déclaration.

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

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

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

Relations syndicales

Le directeur,

(Signature) R. Colquhoun

Lettre re : Enquêtes et mesures disciplinaires – En vigueur le 1^{er} juillet 1995 ; Ancien Annexe B- 62.

Le 1er juillet 1995

Monsieur R. S. McKenna
Président général
Conseil canadien des syndicats
du personnel itinérant (FML)
150 Metcalfe Street, Suite 1401
Ottawa, Ontario
K2P 1P1

Monsieur L. O. Schillaci
Président général
Conseil canadien des syndicats
du personnel itinérant (TUT)
404, 630 – 8th Avenue S.W.
Calgary, Alberta
T2P 1G6

Monsieur D. Curtis
Président général
Conseil canadien des syndicats
du personnel itinérant (FML)
11012 MacLeod Trail S., Suite 270
Calgary, Alberta
T2J 6A5

Monsieur D. A. Warren
Président général
Conseil canadien des syndicats
du personnel itinérant (TUT)
695 Markham Road, Suite 32
Scarborough, Ontario
M1H 2A5

Messieurs,

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

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

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

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

Relations syndicales
Le directeur,

c.c. : M. L. Olson
Président
Conseil canadien des syndicats
du personnel itinérant
Suite 750, 1595 Telesat Court
Gloucester, Ontario
K1B 5R3

M.. T. G. Hucker
Secrétaire-trésorier
Conseil canadien des syndicats
du personnel itinérant
150, rue Metcalfe
Bureau 1401
Ottawa, Ontario
K2P 1P1

c.c. : M. L. Olson

M.. T. G. Hucker

Lettre re : Relations avec la clientèle

CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE

CALGARY, le 23 mai 1999

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

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

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

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

Messieurs,

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

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

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

Si ce qui précède reflète notre entente, veuillez signer à l'endroit prévu ci-dessous. Je vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments distingués.

Relations industrielles
Le vice-président adjoint,

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

Approbation :

D.C. Curtis
Président général

D.A. Warren
Président général

L.O. Schillaci
Président général

R.S. McKenna
Président général

Lettre re : Forum sur les règles de travail

CHEMINS DE FER CANADIEN PACIFIQUE

CALGARY, le 23 mai 1999

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

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

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

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

Messieurs,

Durant la dernière ronde de négociations, le Conseil a proposé de mettre sur pied un forum et d'établir des procédures pour les enquêtes proactives et le règlement des litiges/questions eu égard à l'application et l'interprétation des règles du travail.

Il a été convenu d'établir un tel forum à la première occasion suivant la signature du Protocole d'accord.

Veillez agréer, Messieurs, mes salutations distinguées.

(signature) M.G. DeGirolamo
Vice-président adjoint, Relations industrielles

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

ARTICLE 71 –PROCÉDURE DE RÈGLEMENT DES GRIEFS

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 39 ET ARTICLE 42, RÈGLE 22.

Réclamation de salaire et(ou) présumée violation de la convention collective.

71.01 Toute réclamation de salaire refusée est renvoyée immédiatement et l'employé est avisé du motif du refus. La réclamation est acceptée lorsqu'elle n'est pas renvoyée à l'employé dans un délai de 30 jours civils.

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

71.02 Tout grief relatif à l'interprétation ou à la présumée violation d'une ou de plusieurs dispositions de la présente convention est soumis à la procédure suivante :

Stade I - Présentation du grief au superviseur désigné

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

Stade II – Appel au cadre désigné de la Compagnie

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

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

L'appel doit comprendre l'énoncé écrit du grief précisant la ou les dispositions de la convention qui sont présumées avoir été mal interprétées ou violées.

Stade III - Appel au directeur général

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

71.03 Appel contre la mesure disciplinaire

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

Stade I - Appel au cadre désigné de la Compagnie

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

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

Stade II - Appel au directeur général

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

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

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

ARTICLE 72 – CHANGEMENTS IMPORTANTS DANS LES CONDITIONS DE TRAVAIL

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 45 ET ANNEXE B-8.

Section 1

72.01 Avis de changements importants

La Société n'institue aucun changement important dans les conditions de travail qui pourrait défavoriser les employés sans en aviser le président général du Syndicat le plus longtemps possible à l'avance en fournissant tous les détails sur le changement en question et des renseignements appropriés sur les effets envisagés pour les employés visés. Aucun changement important n'est effectué sans qu'on en vienne un accord ou qu'une décision ne soit rendue conformément aux dispositions de la section 1 du présent article.

72.02 Mesures de minimiser les effets défavorables

La Société négocie avec le Syndicat des mesures autres que les indemnités précisées aux sections 2 et 3 du présent article afin de minimiser les effets défavorables des changements proposés pour les employés visés. Ces mesures ne comprennent pas la modification des taux de salaire. L'assouplissement des dispositions de la convention jugé nécessaire pour la mise en place d'un changement important peut également être négocié.

72.03 Bien qu'elles ne soient pas exclusives, les mesures à négocier au titre du paragraphe 72.02 ci-dessus, en vue de minimiser les effets défavorables pour les employés, peuvent comprendre ce qui suit :

- (1) application opportune
- (2) substitution appropriée
- (3) heures de service
- (4) péréquation du millage
- (5) répartition du travail
- (6) logement appropriée
- (7) affichage
- (8) ancienneté
- (9) assimilation du parcours
- (10) repas en cours de route
- (11) travail en cours de route
- (12) indemnités de mise à pied
- (13) indemnité de cessation d'emploi
- (14) maintien des taux de salaire de base
- (15) milles d'appoint
- (16) déplacement haut-le-pied

La liste ci-dessus ne signifie pas que toutes ces mesures doivent nécessairement faire partie de toute convention négociée relativement à un changement important dans les conditions de travail.

72.04 Négociations – Procédure - Arbitrage

Les négociations dont il est question au paragraphe 72.02 ci-dessus s'effectuent entre le directeur général (ou son délégué) et le président général du Syndicat et commencent dans les 20 jours suivant la date de l'avis prévu au paragraphe 72.01 ci-dessus. Si elles n'aboutissent pas à un commun accord dans les 30 jours civils suivants, la question ou les questions encore en litige sont soumises dans les sept jours qui suivent l'arrêt des négociations au vice-président des Relations industrielles de la Société et au vice-président du Syndicat, en vue d'une médiation par un bureau de révision formé de deux hauts dirigeants de chaque partie. Cette demande doit être accompagnée d'un exposé conjoint des points en litige ainsi que d'une copie de l'avis signifié par la Société au Syndicat conformément au paragraphe 72.01 de la présente section et d'un résumé des points sur lesquels un accord est intervenu.

Si aucune des parties ne désire soumettre les points encore en litige à un bureau de révision, le différend est soumis à un arbitre comme il est prévu au paragraphe 72.05.

72.05 Dans les 20 jours qui suivent la date de soumission du différend, le bureau de révision étudie le cas et fait ses recommandations. S'il ne peut rendre de décision dans les délais prévus aux présentes ou dans les délais prorogés prévus au paragraphe 72.06 de la présente section, ou si ses recommandations sont refusées par une des parties, un exposé conjoint des points encore en litige peut être présenté par l'une d'elles dans les sept jours suivants à l'arbitre du Bureau d'arbitrage & de médiation des chemins de fer du Canada alors en fonction.

Si les parties ne s'entendent pas sur l'exposé conjoint des points encore en litige, l'une ou l'autre ou toutes deux peuvent soumettre un exposé distinct à l'arbitre conformément à la procédure écrite ci-dessus pour l'exposé conjoint, et en envoyer une copie à l'autre partie. L'arbitre entend le différend dans les 30 jours suivant la demande d'arbitrage et rend sa décision par écrit, en la justifiant, dans les 15 jours qui suivent la fin de l'audition.

À l'audition, l'argumentation peut être présentée devant l'arbitre oralement ou par écrit et chaque partie peut convoquer les témoins qu'elle juge nécessaires.

- 72.06** Les délais prescrits aux paragraphes 72.04 et 72.05 ci-dessus pour l'audition et le prononcé d'une sentence peuvent être prorogés moyennant accord entre les parties ou à la demande de l'arbitre.
- 72.07** La décision de l'arbitre se limite à la question ou aux questions dont il est saisi ainsi qu'aux mesures à prendre pour atténuer les effets défavorables du changement proposé sur les employés touchés, et à l'assouplissement des dispositions de la convention jugé nécessaire pour la mise en place de ce changement; sa décision est sans appel et exécutoire pour les parties en cause.
- 72.08** La Société et le Syndicat acquittent leurs dépenses respectives engagées dans la soumission du cas à l'arbitre, mais les frais généraux ou communs, y compris la rémunération de l'arbitre, sont assumés à parts égales.
- 72.09** La nomination de l'arbitre mentionné au paragraphe 72.05 ci-dessus peut être révoquée n'importe quand par l'une des parties moyennant préavis écrit de 60 jours à l'autre partie à cet effet, et l'arbitre peut être remplacé moyennant accord entre les parties.
- 72.10** Si l'une des parties envoie l'avis prévu au paragraphe 72.09 ci-dessus ou si l'arbitre permanent signifie aux parties son intention de mettre fin à ses fonctions et si des différends exigent un règlement à une période où il n'y a pas d'arbitre permanent, les parties s'entendent, dans les 27 jours qui suivent l'arrêt des négociations au niveau régional, sur le choix d'un arbitre qui puisse entendre la cause. Si les parties ne peuvent s'entendre sur ce choix, l'une d'elles peut demander immédiatement au ministre du Travail de désigner un arbitre pour entendre la cause. Cet arbitre spécial se conforme aux délais précisés au paragraphe 72.05 et aux termes du paragraphe 72.07 ci-dessus pour l'audition de la cause et le prononcé de la sentence.

72.11 Déménagement des employés

Nonobstant les dispositions du paragraphe 72.01 ci-dessus, les changements comportant le déménagement des employés doivent être apportés au plus tôt 15 jours après la décision de l'arbitre.

72.12 Changements par l'application normale de la convention collective

Le présent article ne s'applique pas aux changements apportés par l'application normale de la convention collective, aux changements dus au ralentissement des activités commerciales, aux fluctuations du trafic, aux réaffectations ni aux autres changements ordinaires inhérents à la nature du travail des employés.

72.13 Différend sur l'application du présent article

Un différend sur la possibilité d'application du présent article à un changement dans les conditions de travail est acheminé directement au directeur général par le président général du Syndicat, selon la procédure de règlement des griefs, dans les 60 jours qui suivent la date de l'incident à l'origine du grief.

Section 2

72.14 Frais de déménagement

- (1) Les indemnités énumérées dans la présente section sont accordés à l'employé qui y a droit et elles ne s'appliquent à cet employé qu'une seule fois par déménagement.
- (2) Le droit des employés aux indemnités de déménagement est négocié pourvu que, dans chaque cas, les conditions fondamentales suivantes soient remplies :

L'employé doit :

- (a) compter 24 mois de service cumulatif rémunéré (pour compter un mois de service cumulatif rémunéré, il doit, aux fins d'application du présent article, avoir travaillé ou avoir été disponible pour le travail le mois en question :
30 jours (service de ligne)
21 jours (agents de triage et chefs de triage)
ou fraction importante de cette période.
- (b) Occuper un logement non meublé pour avoir droit aux indemnités prévues aux paragraphes 72.15(2), (6), et (7) de la présente section.
- (3) Démontrer qu'il lui est difficile de voyager tous les jours de son lieu de résidence à son nouveau lieu de travail et vice versa.

72.15 Indemnités de déménagement

- (1) Paiement des frais de déménagement porte à porte, des effets mobiliers et de la voiture de l'employé qui y a droit, y compris les frais d'emballage, de déballage, d'assurance et d'entreposage pendant un maximum d'un mois; le mode de transport doit être choisi par la Société.
- (2) Indemnité pouvant aller jusqu'à 715 \$ pour les frais accessoires occasionnés par le déménagement.
- (3) Frais raisonnables de transport de l'ancien domicile au nouveau, en train ou, si l'employé y est autorisé, en autocar, ou dans sa voiture particulière, plus un maximum de 180 \$ pour les repas et le logement temporaire d'un employé sans personne chargée et une somme supplémentaire de 75 \$ pour chaque personne à charge. Des reçus sont exigés pour le remboursement du transport en train ou en autocar.
- (4) S'il y est autorisé, l'employé peut conduire sa voiture particulière jusqu'à son nouveau lieu de résidence et recevoir l'indemnité prévue au paragraphe 1.14.
- (5) Un congé maximal d'une semaine (sept jours civils consécutifs) pour trouver un logement et y déménager. L'indemnité équivaut au salaire d'une journée normale de travail pour chacun de ces jours, jusqu'à concurrence de cinq jours, au taux applicable à la catégorie de service à laquelle l'employé est normalement affecté.
- (6)
 - (a) Remboursement de la perte subie par l'employé sur la vente de la maison privée qui lui servait de résidence permanente, pourvu que la Société ait priorité d'achat. La perte subie est déterminée par la différence entre la valeur calculée conformément à l'annexe A, plus les frais immobiliers et juridiques, et le montant établi comme prix de vente dans l'acte de vente.
 - (b) L'annexe A du présent article décrit la méthode à suivre pour calculer la perte éventuelle sur la vente d'une maison.
 - (c) L'employé admissible qui désire vendre sa maison et toucher l'indemnité qui pourrait lui revenir en vertu du présent paragraphe (6) doit en aviser l'autorité compétente de la Société dans les douze mois suivant la date du premier changement. Aucun employé ne peut réclamer cette indemnité en vertu du présent paragraphe (6) si la maison n'est pas mise en vente dans les 60 jours suivant la date d'évaluation définitive et si elle ne demeure pas en vente par la suite. Toute demande de remboursement en vertu du paragraphe (6) doit être soumise dans les douze mois suivant l'évaluation définitive.
 - (d) Dans des circonstances particulières, les cadres et dirigeants syndicaux locaux examinent le cas en compagnie de l'employé et peuvent, quand cela est justifié, prolonger le délai de douze mois susmentionné au paragraphe 72.15(6)(c).
 - (e) Frais de déménagement d'une maison mobile sur roues où l'employé habite en permanence. Le choix du déménageur et le coût du déménagement de cette

maison doivent être approuvés au préalable par la Société; le coût ne doit pas dépasser 5 500 \$. Des reçus sont exigés.

- (7) Si l'employé qui a droit au remboursement de ses frais de déménagement ne désire pas faire transporter ses effets mobiliers à son nouveau lieu de travail, il peut opter pour une indemnité mensuelle de 185 \$, qui lui sera versée pendant une période maximale de douze mois à partir de la date de sa mutation à son nouveau lieu de travail. Si l'employé décide de changer de lieu de travail pendant ces douze mois, il continue de recevoir l'indemnité mensuelle précitée, sous réserve de la limite susmentionnée de douze mois. L'employé qui décide au cours de ces douze mois de déménager ses effets mobiliers n'a droit au remboursement de ses frais de déménagement aux termes du présent article que pour un seul déménagement et, dans ce cas, le versement de l'indemnité mensuelle précitée cesse à la date de son déménagement.
- (8) Au lieu des avantages prévus au paragraphe (6), un maximum de trois mois de loyer est remboursé à l'employé pour les frais de résiliation de son bail et les frais juridiques, si l'employé a loué un logement qu'il occupe en permanence; cette indemnité n'est pas versée lorsque le bail a été signé sans l'assentiment de la Société, après l'avis de mutation. Cet assentiment ne doit pas être refusé sans motif valable. Quand la loi exige un dédit de plus de trois mois de loyer pour mettre fin au bail, la Société paie la somme supplémentaire requise, à condition que l'employé lui ait demandé son assentiment au préalable.

Section 3

72.16 Indemnité de retraite anticipée

L'employé dont le poste est aboli par suite d'un changement effectué au titre des dispositions du paragraphe 72.01 de la section 1 du présent article ou qui est supplanté par un employé plus ancien, cette supplantation résultant directement de l'entrée en vigueur du changement, reçoit, s'il est admissible et s'il désire anticiper son départ à la retraite et toucher une pension de retraite anticipée avec réduction actuarielle :

- (1) une indemnité mensuelle de 60 \$ à partir du mois suivant son dernier mois de salaire, jusqu'à la date où il aurait été admissible à la pension sans réduction, et ce pendant une période maximale de cinq ans; ou
- (2) une somme forfaitaire calculé de la façon suivante :

Âge à la retraite	Somme forfaitaire équivalent à la valeur totale des indemnités mensuelles qu'il aurait reçues en vertu de cette disposition
55 ou 60	75% jusqu'à concurrence de 60 mois
56 ou 61	80% jusqu'à concurrence de 48 mois
57 ou 62	85% jusqu'à concurrence de 36 mois
58 ou 63	90% jusqu'à concurrence de 24 mois
59 ou 64	95% jusqu'à concurrence de 12 mois

L'employé qui opte pour les indemnités énoncées à la présente section n'a droit à aucune autre indemnité prévue ailleurs dans le présent article. L'indemnité de retraite anticipée cesse au décès de l'employé.

Section 4

72.17 Les indemnités payables en vertu du présent article sont réduites (ou supprimées selon le cas) de toute somme versée aux mêmes fins en vertu de tout autre programme d'aide.

Section 5

72.18 Les dispositions du présent article ont pour but d'aider les employés touchés par des changements d'ordre technologique à s'adapter aux conséquences de ces changements. Les articles 52, 54 et 55 du *Code canadien du travail* ne sont pas applicables.

72.19 Les dispositions du présent article ont également pour but de préciser de quelle façon les questions relatives à la cessation d'emploi de personnes visées par les présentes peuvent être négociés et finalement réglés. Les articles 214 à 226 du *Code canadien du travail* ne sont pas applicables.

72.20 Les dispositions du présent article s'appliquent aux personnels de ligne, agents au service de triage, opérateurs de frein de voie et aiguilleurs.

Annexe "A" – Méthode d'évaluation

L'employé touché qui désire vendre sa maison aux termes du paragraphe 72.15(6) de la section 2 du présent article, dont fait partie la présente annexe, doit procéder comme suit :

- (a) Lorsqu'il informe l'autorité compétente de la Société de son intention de vendre sa maison, l'employé doit lui fournir tous les renseignements pertinents énumérés dans l'imprime ci-joint, y compris sa propre évaluation de la juste valeur marchande de sa maison.
- (b) La juste valeur marchande de la maison doit être déterminé assez longtemps avant la date de la mutation pour éviter toute possibilité de fluctuation.
- (c) Dans les 15 jours ouvrables suivant la date de réception de l'avis dans lequel l'employé fait part de son intention de présenter une demande de remboursement, l'autorité compétente de la Société doit indiquer à l'intéressé si la valeur marchande qu'il suggère est jugée acceptable. Si c'est le cas, c'est ce prix qui est retenu comme juste valeur marchande aux termes du paragraphe 72.15(6)(a) de la section 2 du présent article.
- (d) Si l'autorité compétente de la Société n'est pas convaincue que le prix demandé par l'employé correspond à la juste valeur marchande, elle-même, L'employé intéressé et, si ce dernier le désire, le représentant du Syndicat doivent se réunir pour résoudre le problème; la réunion doit se tenir dans les sept jours qui suivent la réponse donnée à l'employé conformément au paragraphe (c) de la présente annexe.
- (e) Si les parties ne s'entendent pas dans les cinq jours qui suivent la fin de l'entretien, il faut recourir à un évaluateur indépendant qui doit fournir une évaluation impartiale dans le plus court délai. Le prix établi par l'évaluateur est retenu comme juste valeur marchande aux termes du présent article et il est exécutoire pour les parties en cause.
- (f) L'employé et l'autorité compétente de la Société doivent chercher à s'entendre sur le choix de l'évaluateur indépendant mentionné au paragraphe (e); sinon, le ministre du Travail est prié d'en désigner un.
- (g) La vente de la maison ne doit pas être confiée à l'évaluateur nommé conformément aux dispositions de l'annexe A, ni à un de ses employés, collègues ou associés.
- (h) Les frais et les honoraires de l'évaluateur désigné en vertu des paragraphes e) et f) sont assumés par la Société.

RENSEIGNEMENTS SUR LA MAISON À VENDRE

RENSEIGNEMENTS SUR LA MAISON À VENDRE			
Nom du propriétaire :			
Adresse			
	numéro	rue	Ville ou village
Genre de maison	Cottage	Bungalow	Maison à paliers
Année de la construction :	N ^{bre} de pièces :	de salles de bains	
Genre de Construction (brique, placage, stuc, planches à clins)			
Sous-sol fini	Oui	Non	
Mode de chauffage (mazout, carbon, gaz, électricité)			
Garage	Oui	Non	
Superficie du terrain :			
Juste valeur marchande	\$		
Autres renseignements :			
Date:			
Signature:			

Lettre re : Indemnités de déménagement; Ancien Annexe B-8

CP Rail
Correspondance interne

Montréal, le 15 novembre 1985

De : J.T. Sparrow

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

Messieurs,

La présente a trait aux idemnité de déménagement prévues au paragraphe 45.2 «Changements importants dans les conditions de travail» de la convention collective des Travailleurs unis des transports et plus particulièrement aux méthodes de traitement des demandes de remboursement des pertes subies par les ernployés sur la vente de leur rnaison en vertu du sous-alinéa 2(6) de l'article 45.

Après l'évaluation définitive de la juste valeur marchande de la maison, l'employé a le droit de vendre sa maison et de demander le remboursement de toute perte subie, conformément aux dispositions du sous-alinéa 2(6) de l'article 45. Par conséquent, si L'employé reçoit une offre d'achat et qu'il en informe sur-le-champ la Société, cette dernière doit décider si elle exerce ou non son option d'achat de la maison avant la date d'expiration de l'offre qui peut être de deux ou trois jours.

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

Veillez agréier, Messieurs, nos salutations distinguées.

Relations syndicales
Pour le directeur,

(Signature) B.P. Scott

c.c. : MM. B. Marcolini
J.H. McLeod

Lettre re : Parcours interdivisionnaires; Ancien Annexe B-52

Toronto, le 31 août 1992

Monsieur L.O. Schillaci
Président général
Travailleurs unis des transports
404, 630 – 8th Avenue S.W.
Calgary, Alberta
T2P 1G6

Monsieur J.R. Austin
Président général
Travailleurs unis des transports
695 Markham Road, Suite 6
Scarborough, Ontario
M1H 2A5

Messieurs,

Au cours de la dernière ronde de négociation, la Société a demandé qu'on ajoute aux conventions collectives un nouvel article portant sur l'établissement de parcours interdivisionnaires (PID).

Bien que la Société et le Syndicat s'entendent sur le fait que les parcours interdivisionnaires peuvent être établis en vertu de l'article sur les changements importants dans les conditions de travail, la Société voulait ajouter une disposition qui lui aurait permis d'établir de tels parcours sur préavis de 90 jours et dans des conditions prédéterminées.

Vous n'avez pas accédé à la demande de la Société, préférant que les PID continuent d'être établis en vertu de l'article sur les changements importants.

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

Relations syndicales
Le directeur,

(Signature) R. Colquhoun

Approbation :

(Signature) J.R. Austin
Président général

(Signature) L.O. Schillaci
Président général

c.c. : MM. L. Olson
B. Marcolini
M.G. Mudie
D.à. Campbell
F.J. Green
C.E. Minto

Lettre re : Dotation en personnel pour activités automatisée à la butte; Ancien Annexe B-53

Toronto, le 31 août 1992

Monsieur L.O. Schillaci
Président général
Travailleurs unis des transports
404, 630 – 8th Avenue S.W.
Calgary, Alberta
T2P 1G6

Monsieur J.R. Austin
Président général
Travailleurs unis des transports
695 Markham Road, Suite 6
Scarborough, Ontario
M1H 2A5

Messieurs,

La présente a trait la demande 2 que la Société a présentée à la table de concertation unique des TUT au sujet de la dotation en personnel pour les activités automatisées à la butte.

Bien que vous n'ayez pas été disposés à négocier une nouvelle clause de procédure qui aurait permis la Société de mettre sur pied de telles activités lorsqu'elle le juge nécessaire, vous avez consenti à ce que les activités automatisées à la butte tombent sous le coup de l'article portant sur les changements importants dans les conditions de travail.

Cette façon de faire satisfait à la demande de la Société.

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

Relations syndicales
Le directeur,

(Signature) R. Colquhoun

APPROBATION :

(Signature) J.R. Austin
Président général
Travailleurs unis des transports

(Signature) L.O. Schillaci
Président général
Travailleurs unis des transports

ARTICLE 73 – MINIMUM GARANTI – SERVICES DE LIGNE ET DE TRIAGE

REMARQUE : LE NOUVEL ARTICLE SUR LES MINIMUMS GARANTIS CONTENUS AUX ARTICLES 38(C), (3); 16(A); 42, RÈGLE 2(F), EST SUPPRIMÉ ET REMPLACÉ PAR LA NOUVELLE RÈGLE 25 EN 1998; ANNEXE B-3 QUI A AUSSI ÉTÉ SUPPRIMÉE, LE LIBELLÉ ÉTANT INCORPORÉ DANS LA NOUVELLE RÈGLE 25 ET ARTICLE 42, RÈGLE 17 (A)

Millage minimum et minimum garanti du tableau de réserve

Territoires où l'exploitation à équipe réduite au CdT a été mise en oeuvre

- 73.01** (1) Aux installations où il existe un tableau de réserve pour service marchandise réduit à un seul agent de train ou un tableau de réserve en commun, la garantie précisée à la clause 73.02 s'applique à ce(s) tableau(x) de réserve. Il est entendu que le tableau de réserve en commun réfère au tableau de réserve où sont inscrits les employés qui assurent la relève ad hoc tant au service de marchandise qu'au service de triage.
- (2) Aux installations où il existe un tableau de réserve de serre-freins et de chef de train, la garantie précisée à la clause 73.02 ne s'applique qu'au tableau de réserve des serre-freins.
- 73.02** (1) Les agents de train dont la date d'ancienneté est le ou antérieure au 18 juin 1990 (agents de train protégés) qui sont placés régulièrement sur le tableau de réserve pour le service marchandise ou le service en commun et qui ne sont pas mis en disponibilité de leur propre accord sont rémunérés pour un minimum de 1,846 milles au taux des serre-freins requis en service marchandises direct dans toute période de paie régulière..
- (2) Les agents de train protégés placés régulièrement sur le tableau de réserve pour le service marchandise ou le service en commun pendant une partie seulement d'une période de paie normale sont crédités d'une garantie proportionnelle bihebdomadaire, laquelle est équivalente à 132 milles pour chaque jour de la période de paie où ils sont assignés régulièrement au tableau de réserve, au taux de serre-freins requis en service marchandises direct.
- (3) Aux fins du calcul du millage garanti rémunéré, les dispositions suivantes s'appliquent :
- (a) le millage rémunéré, tel que décrit à l'article 17;
 - (b) aux fins d'un tour de service en service de triage, les milles rémunérés doivent être les gains pour un tel tour de service divisés par le taux de salaire d'un serre-frein requis;
 - (c) aux fins d'un tour de service en service expressway, les milles rémunérés selon l'accord intervenu entre le directeur général et le président général;
 - (d) dans le cas d'un nouveau service ou de tout autre situation qui n'a pas été traitée, le directeur général et le président général se rencontreront afin de déterminer le nombre approprié de milles rémunérés.
- (4) Les sommes forfaitaires/indemnités de millage qui n'entrent pas dans le calcul du millage mensuel ne peuvent compenser une rémunération bihebdomadaire garantie.

Territoires où l'exploitation à équipe réduite au CdT n'a pas été mise en oeuvre et employés non protégés dans un territoire où l'exploitation à équipe réduite au CdT a été mise en oeuvre

- 73.03** (1) Aux installations où il existe un tableau de réserve pour le service marchandise réduit à un seul agent de train, ou un tableau de réserve en commun, la garantie précisée à la clause 73.02 s'applique à ces tableaux de réserve. Il est entendu que tableau de réserve commun réfère à un tableau où sont inscrits les employés qui assurent la relève ad hoc tant au service de marchandise qu'au service de triage.
- (2) Aux installations où il existe un tableau de réserve de serre-freins et de chef de train, la garantie précisée à la clause 73.04 ne s'applique qu'au tableau de réserve des serre-freins.
- 73.04** (1) Les agents de train dont la date d'ancienneté est le ou antérieure au 18 juin 1990 (agents de train non protégés), dans un territoire où l'exploitation à équipe réduite au CdT a été mise en oeuvre, et tous les agents de train dans un territoire où l'exploitation à équipe réduite au CdT n'a pas été mise en oeuvre qui sont placés régulièrement sur le tableau de réserve pour le service marchandise ou le service en commun, et qui ne sont pas mis en disponibilité de leur propre accord, sont rémunérés pour un minimum de 1,846 milles au taux d'un serre-freins en service marchandises pour toute période de paie régulière.
- (2) Les agents de train placés régulièrement sur le tableau de réserve pour le service marchandise ou le service en commun pendant une partie seulement d'une période de paie normale sont crédités d'une garantie monétaire bihebdomadaire proportionnelle, laquelle est équivalente à 132 milles pour chaque jour de la période de paie où ils sont assignés régulièrement au tableau de réserve, au taux des serre-freins du service marchandises.
- (3) Dans le calcul du minimum garanti du présent paragraphe 73.04, toutes indemnités versées à l'employé, y compris celle qu'il touche pour du travail effectué à titre d'aide-mécanicien en service voyageurs ou à titre de mécanicien de locomotive, peuvent servir à constituer le minimum garanti.

Réduction du minimum garanti pour tableau de réserve en service de ligne

- 73.05** (1) Les agents de train sur le tableau de réserve pour le service de ligne ou le service en commun, admissibles à la garantie monétaire prévue à la clause 73.04 et qui sont visés par la réduction prévue à la clause 73.07, entre 23 h 59, jeudi, et 12 h 00 (midi), dimanche, voient leur garantie réduite d'un montant tel que stipulé à la clause 1.11 de la présente convention collective.
- (2) Les agents de trains admissibles au millage garanti stipulé à la clause 73.02 voient leur garantie réduite de 132 milles lors de circonstances similaires à celles précitées.
- 73.06** (1) Les agents de train du tableau de réserve pour le service de ligne ou le service en commun, admissibles à la garantie monétaire prévue à la clause 73.04 qui sont visés par la réduction prévue à la clause 73.07, entre 12 h 01, dimanche et 23 h 58, jeudi, voient leur garantie réduite d'un jour de paie au taux de salaire d'un serre-freins en service marchandises direct.
- (2) Les agents de trains admissibles au millage garanti stipulé à la clause 73.02 voient leur garantie réduite de 100 milles lors de circonstances similaires à celles précitées.

73.07 Le minimum garanti est réduit dans les circonstances suivantes :

- (1) chaque fois que l'employé se fait porter malade ou n'est pas disponible pour quelque autre raison, une réduction supplémentaire est autorisée pour chaque période ultérieure de 24 heures ou fraction importante de celle-ci, commençant à l'expiration du délai de 24^oheures à partir du moment où l'employé s'est fait porter malade pour la première fois ou qu'il n'était pas disponible pour une autre raison,
- (2) chaque fois qu'il ne répond pas à un appel ou qu'il s'inscrit en repos pour plus de douze heures.
- (3) Les dispositions ci-dessus n'empêchent pas qu'un employé puisse être appelé au travail après huit heures de repos si aucun autre employé de réserve n'est disponible¹⁴. Toutefois, si un employé est appelé au travail et que, pour quelque raison que ce soit, il n'est pas disponible entre la fin de la huitième heure et de la douzième, son minimum garanti n'est pas réduit. Aux fins d'application du présent paragraphe, aucune autre réduction n'est opérée si un employé ne répond pas à d'autres appels au cours de la période de huit heures suivant immédiatement un appel auquel il n'a pas répondu et pour lequel il y a eu réduction du minimum garanti.

73.08 L'employé du tableau de réserve pour le service de ligne ou pour le service en commun qui fait l'objet de plus d'une réduction du minimum garanti qui lui est payable aux termes des dispositions n'a droit à aucun minimum garanti pour la période du mois en question. L'agent de train soumis à plus de deux réductions dans un mois civil, en vertu des dispositions de la présente convention, est assujetti à l'application de la clause 73.14 de la présente convention. Les absences autorisées pour activités syndicales ne comptent pas comme une réduction, mais la garantie sera prorataée de manière à refléter le temps d'absence.

73.09 Les agents de train ne sont pas admissibles à la rémunération garantie du tableau de réserve pour les périodes durant la période de paie au cours desquelles ils ont été mis en disponibilité pour cause de millage maximum.

¹⁴ See Letter Re: Calling Spareboard employees after 8 hours rest, appended to the end of Article 73.09.

Lettre : Appel des employés du tableau de réserve après huit heures de repos

Le 21 mars 2003

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

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

Objet : Appel des employés du tableau de réserve après huit heures de repos

Messieurs,

La présente a trait à nos récentes discussions et entente concernant l'application des articles 73.04(3) (région de l'Ouest) et 38(c)3(b)i (région de l'Est) contenus dans la convention collective CP- CCSOCF (TUT), lesquels concernent l'appel des employés du tableau de réserve après un repos de huit heures dans les cas où la Société manque d'équipes.

Il a été convenu qu'en vertu du présent article, la Société peut appeler les employés du tableau de réserve en repos depuis huit heures afin de voir s'ils seraient intéressés à mettre fin à leur temps de repos. La Société a reconnu, cependant, que ces employés ne sont pas obligés de mettre fin à leur période de repos.

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

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations les meilleures.

C.D. Carroll
Directeur, Relations de travail

M. Franczak
Directeur général, opérations sur le terrain

Je suis d'accord

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

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

Garantie minimum du tableau de réserve pour le service de ligne, procédure de réclamation et rémunération

- 73.10** Les réclamations du minimum garanti du tableau de réserve doivent être soumises au CGE avec le code de réclamation pertinent.
- 73.11** La Société s'engage à payer les réclamations du minimum garanti du tableau de réserve au prochain jour de paie, moyennant que les réclamations lui sont soumises au moins 48 heures avant la date de fermeture de la période de paie.
- Exemple:** pour la période de paie se terminant à 23 h 59 le 22 janvier 1998, les employés seraient requis de soumettre les réclamations du minimum garanti avant 23 h 59 samedi, le 24 janvier 1998 et les paiements garantis seraient traités et payés en même temps que les gains réguliers des employés le 5 février 1998.
- 73.12** La Société garantit le paiement des réclamations relatives au minimum garanti du tableau de réserve selon les dispositions précitées moyennant que lesdites réclamations sont reçues au moins 48 heures avant la date de fermeture de la période de paie concernée.
- 73.13** La Société assume les frais additionnels qu'entraîne le traitement bihebdomadaire des réclamations relatives au minimum garanti du tableau de réserve soumises par les agents de train.
- 73.14** La Société se réserve le droit de réviser à une date ultérieure les rémunérations du minimum garanti qu'elle a versées en vertu de la présente proposition et de récupérer les sommes versées en trop, soit celles qui n'auraient pas été faites n'eût été des changements susmentionnés. Le mode de remboursement de ces sommes versées en trop est convenu avec les individus concernés au niveau local et le calendrier des remboursements ne doit pas dépasser le nombre de périodes de paie au cours desquelles ces paiements en trop ont été versés.
- 73.15** (1) La lettre du 19 novembre 1992 contenue à la convention collective, laquelle concerne la réglementation des équipes, devient nulle et non avenue à la date d'entrée en vigueur de la présente convention et de la mise en œuvre de la procédure accélérée et de la rémunération bihebdomadaire du minimum garanti du tableau de réserve.
- (2) La Société réglemente les tableaux de réserve selon l'offre connue ou projetée du trafic, laquelle est révisée toutes les semaines, en consultation avec les représentants du syndicat au niveau local.
- (3) On peut s'entendre au niveau local, moyennant commun accord, pour que les postes vacants de moins de six jours aux installations extérieures soient comblés par n'importe quel employé qualifié, le tout afin d'éviter un transport démesuré aux employés de réserve.

Minimum garanti du service marchandises

- 73.16** Les agents en affectation régulière en service marchandises sont rémunérés pour au moins 3 000 milles par mois aux taux du service marchandises direct, sauf pour le mois de février où le minimum garanti est d'au moins 2 800 milles aux taux susmentionnés. Quand il est nécessaire de réduire les équipes, on procède par ordre d'ancienneté, en commençant par l'employé le moins ancien. Les employés en affectation régulière qui ne travaillent qu'une partie du mois sont rémunérés au taux normal pour les milles ainsi parcourus, en fonction de chaque journée de travail effective du mois en question.

Minimum garanti du tableau de réserve pour le service de triage

- 73.17** (1) Sauf commun accord contraire, des tableaux de réserve séparés en service de triage sont maintenus aux gares de Montréal et de Toronto.
- (2) Les tableaux séparés, l'un pour les aide-triage et l'autre pour les contremaîtres de triage, sont maintenus à Montréal et à Toronto. L'une ou l'autre des parties peut mettre fin à cette pratique moyennant un préavis écrit de 90 jours. L'exigence d'un préavis de 90

jours peut être abandonnée moyennant commun accord entre le directeur, exploitation de triage et le président de section locale concerné.

- (3) Les parties conviennent que le tableau de réserve des contremaîtres de triage reste en vigueur jusqu'à ce qu'une procédure visant à combler les postes vacants de contremaîtres de triage aux installations susmentionnées soit négociée.

73.18 Quand des tableaux de réserve pour le service de triage sont établis, la Compagnie détermine le nombre d'employés qui y figureront. Une fois les tableaux de réserve établis en fonction de ce qui précède, le président de section locale est informé des détails, s'il en fait la demande.

Quand des tableaux de réserve, l'un pour les contremaîtres de triage et l'autre pour les aide-triage, sont établis

73.19 Aux installations où des tableaux de réserve séparés l'un pour les contremaîtres de triage et l'autre pour les aide-triage sont établis, les aide-triage inscrits au tableau de réserve ont droit au minimum garanti bihebdomadaire.

73.20 Sous réserve des conditions ci-dessous, un employé inscrit au tableau de réserve des aide-triage qui est disponible pour le service pendant toute la durée d'une période de paie bihebdomadaire, a droit au minimum garanti pour cette période de paie, soit à une valeur monétaire de ;

À Partir Du	100%	95%	90%	85%
1 ^{er} janvier 2003	1 416,39 \$	1 345,57 \$	1 274,75 \$	1 203,93 \$
1 ^{er} janvier 2004	1 458,88 \$	1 385,94 \$	1 312,99 \$	1 240,05 \$
31 décembre 2004*	1 474,88 \$	1 401,14 \$	1 327,39 \$	1 253,65 \$
1 ^{er} janvier 2005	1 511,75 \$	1 436,16 \$	1 360,58 \$	1 284,99 \$
31 décembre 2005*	1 527,75 \$	1 451,36 \$	1 374,98 \$	1 298,59 \$
1 ^{er} janvier 2006	1 573,58 \$	1 494,90 \$	1 416,22 \$	1 337,54 \$
	* Les majorations de salaire extraordinaires du service de triage sont calculées sur une base de 8 heures *0,25 \$ *8 jours (64 heures)			

- (1) Cette garantie monétaire est assujettie aux majorations générales de salaire.
- (2) Cette garantie est assujettie aux réductions, telles que prévues au présent article, cependant, la réduction du minimum garanti précisée à la clause 73.25 (1) doit équivaloir au salaire journalier d'un aide-triage.

Quand un seul tableau de réserve est établi :

73.21 Aux installations où seul un tableau de réserve pour les agents de triage est établi, les agents de triage qui combleront les postes d'aide-triage et de contremaître de triage ont droit au minimum garanti bihebdomadaire.

73.22 Sous réserve des conditions ci-dessous, un employé inscrit au tableau de réserve du service de triage qui est disponible pour le service pendant toute la durée d'une période de paie bihebdomadaire a droit au minimum garanti pour cette période de paie, soit à une valeur monétaire de ;

À Partir Du	100%	95%	90%	85%
1 ^{er} janvier 2003	1 556,95 \$	1 479,10 \$	1 401,26 \$	1 323,41 \$
1 ^{er} janvier 2004	1 603,66 \$	1 523,48 \$	1 443,29 \$	1 363,11 \$
31 décembre 2004*	1 619,66 \$	1 538,68 \$	1 457,69 \$	1 376,71 \$
1 ^{er} janvier 2005	1 660,15 \$	1 577,14 \$	1 494,14 \$	1 411,13 \$
31 décembre 2005*	1 676,15 \$	1 592,34 \$	1 508,54 \$	1 424,73 \$
1 ^{er} janvier 2006	1 726,43 \$	1 640,11 \$	1 553,79 \$	1 467,47 \$
	* Les majorations de salaire extraordinaires du service de triage sont calculées sur une base de 8 heures *0,25 \$ *8 jours (64 heures)			

- (1) Cette garantie monétaire est assujettie aux majorations générales de salaire.
- (2) Cette garantie est assujettie aux réductions, telles que prévues au présent article, cependant, la réduction du minimum garanti précisée à la clause 73.25 (1) doit équivaloir au salaire journalier d'un contremaître de triage.

73.24 Aux installations où seul un tableau de réserve pour le service de triage est établi, et où la technologie RCLS est utilisée, un employé qui a échoué deux fois sa formation RCLS n'a pas droit au minimum garanti prévu au présent article, et ce, jusqu'à ce qu'il ait réussi sa formation RCLS.

Réductions du minimum garanti du tableau de réserve pour le service de triage

- 73.25** (1) Entre 12 h 01 le dimanche et 23 h 58 le jeudi, le minimum garanti est réduit de la rémunération d'une journée de travail au taux de salaire journalier du minimum garanti applicable chaque fois que l'employé se fait porter malade ou n'est pas disponible pour quelque autre raison. Il en est de même pour chaque période ultérieure de 24 heures, ou fraction importante de cette période, à partir du moment où 24 heures se sont écoulées depuis que l'employé s'est fait porter malade pour la première fois ou n'était pas disponible pour une autre raison, ou chaque fois qu'il ne répond pas à un appel ou s'inscrit en repos pour plus de dix heures.
- (2) En ce qui a trait à la réduction du minimum garanti à la suite d'un appel manqué, il est convenu que la réduction du minimum garanti s'applique à chaque appel manqué. Par contre, la réduction ne s'applique qu'à un seul appel raté si l'employé en manque plus d'un dans la même période de prise de service, par exemple, de 6 h 30 à 8 h, de 14 h 30 à 16 h et de 22 h 30 à 24 h, dans la même journée.
- 73.26** Entre 23 h 59 le jeudi et 12 h (midi) le dimanche, la réduction du minimum garanti pour une des raisons précisées à l'alinéa 73.25 correspond à la somme mentionnée au paragraphe 1.11, plutôt qu'à la rémunération précisées aux alinéas 73.20(2) et 73.22(2) ci-dessus.
- 73.27** L'employé du tableau de réserve pour le service de triage qui fait l'objet de plus d'une réduction du minimum garanti qui lui est payable dans une période de paie aux termes du présent article, n'a pas droit à aucun minimum garanti pour la période de paie en question. Les absences autorisées aux fins d'activité syndicales ne comptent pas comme une réduction, mais le minimum garanti est proraté de manière à refléter le temps d'absence.
- 73.28** L'employé ayant droit au minimum garanti qui est affecté au tableau de réserve une partie d'une période de paie seulement touche un salaire garanti calculé au prorata du nombre de jours pendant lesquels il a été assigné au tableau de réserve au cours de la période de paie.
- 73.29** Dans le calcul du minimum garanti, toutes les indemnités versées à l'employé, y compris celles qu'il touche pour du travail effectué à titre d'aide-ingénieur en service voyageurs ou d'ingénieur de locomotive, peuvent servir à constituer le minimum. Les indemnités versées en vertu de l'alinéa 73.32 ne comptent pas dans le calcul de la rémunération bihebdomadaire du minimum garanti.
- 73.30** (1) Les agents inscrits au tableau de réserve du service de triage sont appelés selon le tour de roulement, sauf dispositions contraires prévues aux articles 46.06 et 46.08.
- (2) Un agent de triage appelé pour un tour de service, mais qui n'est pas responsable du fait qu'on a été incapable de le rejoindre, est rémunéré pour trois (3) heures de service et devient le premier employé sortant sur la liste d'appel.
- 73.31** Un agent de triage de réserve qui n'est pas disponible au moment d'un appel sera placé en dernier sur la liste d'appel du tableau de réserve.
- 73.32** Dans un territoire ou aux gares où les opérations à équipe réduite au CdT n'ont pas été établies en vertu de l'article 10 de la présente convention collective, un employé inscrit au tableau de réserve du service de triage qui est appelé pour relever un employé du service de ligne a droit à une indemnité de 45,00 \$ pour chaque tour de service en service de ligne. Cette indemnité est

en sus de tous les autres gains reliés à ce tour de service et n'entre pas dans le calcul du minimum garanti auquel cet employé a droit.

Garantie minimum du tableau de réserve pour le service de triage – procédure de réclamation et rémunération

73.33 Les périodes bi hebdomadaires de quatorze (14) jours aux fins du paiement des réclamations relatives au minimum garanti du tableau de réserve pour le service de triage, lesquelles sont soumises en vertu du présent article, coïncident avec les périodes de paie existantes.

73.34 La Société s'engage à payer les réclamations du minimum garanti du tableau de réserve au prochain jour de paie, moyennant que les réclamations lui sont soumises au moins 48 heures avant la date de fermeture de la période de paie.

Exemple: Pour la période de paie se terminant à 23 h 59 le 22 janvier 1998, les employés doivent soumettre leurs réclamations du minimum garanti avant 23 h 59 le samedi 24 janvier 1998. Ce paiement du minimum garanti sera donc traité et payé, avec le salaire régulier de l'employé, le 5 février 1998.

73.35 La Société garantit le paiement des réclamations relatives au minimum garanti du tableau de réserve selon les dispositions précitées moyennant que lesdites réclamations sont reçues au moins 48 heures avant la date de fermeture de la période de paie concernée.

La Société assume les frais additionnels qu'entraîne le traitement bihebdomadaire des réclamations relatives au minimum garanti du tableau de réserve soumises par les agents de train.

Minimum garanti des affectations de triage

73.37 Les agents de triage en affectation régulière qui ne sont pas mis en disponibilité de leur plein gré sont rémunérés non moins que le nombre de jours du mois, moins les jours de congé affichés pour ce poste et les jours fériés, ou fraction de ceux-ci, lorsqu'une affectation est créée ou interrompue. Le temps supplémentaire et les indemnités pour les jours fériés stipulés à l'article 68 n'entrent pas dans le calcul du minimum garanti. La présente ne s'applique pas aux employés du tableau de réserve.

Lettre re : Modifications apportées au tableau de reserve et les pratiques locales; Ancien Annexe B-43

Toronto, le 31 août 1992

Monsieur L.O. Schillaci
Président général
Travailleurs unis des transports
404, 630 – 8th Avenue S.W.
Calgary, Alberta
T2P 1G6

Monsieur J.R. Austin
Président général
Travailleurs unis des transports
695 Markham Road, Suite 6
Scarborough, Ontario
M1H 2A5

Messieurs,

Au cours des discussions qui se sont conclues par la signature, le 4 juin 1992, du projet de règlement sur l'exploitation à équipe réduite au CdT, le Syndicat a fait part de ses préoccupations concernant les modifications qui étaient apportées au tableau de réserve et les pratiques locales qui sont apparues depuis un certain temps dans diverses gares. Plus précisément, le Syndicat s'est inquiété du fait que la Société pouvait modifier arbitrairement les tableaux de réserve, pratique qui a un effet préjudiciable sur le salaire des employés inscrits au tableau de réserve ou travaillant en service de pool non assigné, et qui réduit le nombre d'employés recevant des PCAC. Pour sa part, la Société s'est inquiété du fait qu'il pourrait ne pas y avoir suffisamment d'employés disponibles pour faire face aux impératifs du service si les pools et les tableaux de réserve ne pouvaient pas être modifiés pour satisfaire aux exigences de l'exploitation.

La présente confirme que la Société continuera de consulter les représentants syndicaux lorsqu'elle modifiera le nombre d'équipes en service marchandises de pool ou le tableau de réserve pour les services de ligne et en commun en fonction des conditions et des impératifs de l'exploitation. Les cadres de la Société et les représentants syndicaux locaux se rencontreront après la ratification de l'entente pour établir les principes devant régir ces pratiques.

Tout désaccord sur les procédures et pratiques relatives aux pools et aux tableaux de réserve peut être soumis au directeur général par le président général. Les questions non résolues peuvent être portées à l'attention du vice-président, Relations industrielles.

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

Relations industrielles
Le vice-président.

(Signature) R. Colosimo

c.c. : MM. B. Marcolini
L. Olson

ARTICLE 74 – SÉCURITÉ SYNDICALE

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 37, PARAGRAPHE (i).

74.01 Sécurité syndicale

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

ARTICLE 75 –FORMATION DES INGÉNIEURS DE LOCOMOTIVE

REMARQUE : ANCIEN ANNEXE A-5 ET B-9 TEL QUE MODIFIÉ PAR LE PROTOCOLE D'ACCORD DE 2003

Conditions générales

- 75.01** L'expression «agents de train/agents de triage» est utilisée en reconnaissance de l'entente sur les droits d'ancienneté transférables.
- 75.02** 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.
- 75.03** 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.
- 75.04** 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.
- 75.05** La Société de concert avec le Syndicat identifie les subdivisions ou les parcours de subdivisions où il est impossible de fournir de la formation en cours d'emploi.
- 75.06** 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 la clause 75.03, il est formé en tant qu'employé additionnel de locomotive, lorsque requis, et est rémunéré au taux établi selon les dispositions de la clause 75.12.
- 75.07** La Compagnie se réserve le droit de former à sa discrétion des ingénieurs de locomotive sur une base individuelle.
- 75.08** Sauf dispositions contraires à la clause 75.04, une fois la formation initiale commencée dans la salle de classe et théorique, les stagiaires cessent de travailler comme chef de train ou agent de triage pendant la durée de cette période de formation. Durant sa période de formation un stagiaire conserve son statut d'employé continu.
- 75.09** Tout candidat peut être renvoyé du programme de formation à n'importe quel moment si, d'après la Société, il n'a pas démontré les aptitudes et la compétence voulues pour travailler comme mécanicien de locomotive. Le candidat renvoyé du programme de formation par la Société est informé des raisons par écrit, s'il en fait la demande. Un candidat peut abandonner le programme de formation en informant la Société et reprendre son travail comme agent de train ou agent de triage selon son ancienneté.
- 75.10** Les agents de train ne se voient conférer aucun droit contractuel quant aux stagiaires choisis pour le poste d'ingénieur de locomotive. Par contre, lorsqu'un nombre suffisant de candidats issus des rangs d'agents de train/d'agents de triage est reçu, la préférence doit aller à ces candidats.
- 75.11** La formation et la qualification d'un ingénieur de locomotive se déroulent comme suit :
- (1) une fois le stagiaire accepté, la Compagnie établit les horaires conformément aux suivantes :
 - (a) 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.
 - (b) la formation en cours d'emploi est donnée au moment où l'employé effectue les tâches d'un chef de train.

- (c) la formation finale doit être donnée par un responsable compétent de la Compagnie. Les apprentis ingénieurs peuvent recevoir jusqu'à deux mois de formation individuelle au sens des sous-paragraphes (f) et (g) ci-dessous.
- (e) Les lignes directrices du programme de formation

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 routes primaires	Qualifié comme ingénieur de locomotive

- (e) 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.
- (f) Là où des pentes accentuées ou encore le nombre et la nature délicate des manoeuvres donnent lieu à des besoins en formation uniques, on donnera au stagiaire de la formation individuelle bien ciblée avant que ce dernier ne passe les examens de qualification. Le temps passé à cette formation compte dans les deux mois stipulés au sous-paragraphes (c) ci-dessus. La direction locale et les représentants syndicaux établiront les besoins en formation uniques, gare par gare.
- (g) le temps consacré à la familiarisation et la qualification à l'exception des premiers parcours fait partie des deux mois mentionnés au sous-paragraphes (c) ci-dessus;

75.12 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^e 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.

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.

Remarque: Les employés qui choisissent d'être rémunérés sur la base de 1/52^e des gains individuels pour la dernière année reçoivent ce taux de salaire pour la durée de leur période de formation et les majorations générales de salaires, le cas échéant, ne sont pas appliquées à ce taux une fois que celui-ci a été établi.

75.13 Les candidats qui ont terminé le programme de formation et sont reconnus ingénieurs de locomotive qualifiés sont régis en vertu de la liste d'ancienneté des ingénieurs de locomotive dans le même ordre que prescrit dans la convention collective de la CFTC.

75.14 Les apprentis ingénieurs de locomotive n'ont pas le droit ni ne sont requis de travailler comme ingénieur de locomotive avant d'être qualifiés pour le faire.

75.15 Une fois reconnus ingénieurs de locomotive qualifiés, les agents de train/agents de triage doivent travailler comme ingénieurs de locomotive quand ils sont appelés à effectuer un parcours régulier et un parcours simple.

- 75.16** L'agent de train/agent de triage qualifié qui n'est pas en affectation régulière à un poste d'ingénieur de locomotive peut être appelé de son affectation ou parcours régulier pour effectuer des parcours simples à titre d'ingénieur de locomotive, conformément au paragraphe 76.01(6). L'agent de train/agent de triage ainsi retenu touche au moins la rémunération à laquelle il aurait eu droit pour son affectation ou parcours régulier. Les sommes versées aux termes des dispositions du présent paragraphe servent à constituer le minimum garanti auquel l'agent de train/agent de triage peut avoir droit.
- 75.17** Un agent de train/agent de triage conserve son ancienneté à ce titre et, une fois reconnu ingénieur de locomotive qualifié, est autorisé à travailler comme agent de train/agent de triage en fonction de son ancienneté, s'il n'est pas appelé à travailler comme ingénieur de locomotive. Les agents de train/agents de triage qui ne peuvent conserver un poste en service de pool ou en service marchandises assigné ne sont pas tenus d'être inscrits au tableau de réserve des services de ligne ou en commun. S'ils peuvent occuper un poste permanent en service voyageurs ou en service de triage. Ces agents de train/agents de triage peuvent exercer leurs droits d'ancienneté pour le service de triage pourvu qu'ils aient obtenu un poste permanent en service de triage au moment de l'affichage semi-annuel des affectations ou à une date ultérieure, immédiatement avant la date à laquelle ils ont été rétrogradés d'un poste d'ingénieur de locomotive, ou bien, conformément à l'entente sur les droits d'ancienneté transférables, ils peuvent exercer leurs droits d'ancienneté à l'égard des postes permanents vacants en service de triage qui surviennent.
- 75.18** L'agent de train/agent de triage qualifié travaille aux termes des dispositions de la convention collective régissant la catégorie de service à laquelle il est affecté.
- 75.19** À l'occasion et au besoin, la Compagnie peut demander à un ingénieur de locomotive qualifié du groupe des agents de train/agents de triage d'effectuer un parcours de recyclage comme ingénieur de locomotive en service de ligne. Les ingénieurs de locomotive qualifiés qui n'ont pas travaillé comme ingénieur de locomotive pour une période de plus de 12 mois consécutifs peuvent être appelés à effectuer un parcours de recyclage.
- 75.20** Les parcours de recyclage à titre d'ingénieur de locomotive sont effectués à bord des trains et dans les subdivisions désignés par l'autorité compétente de la Compagnie.
- 75.21** Les ingénieurs de locomotive qualifiés travaillant comme agents de triage en service de triage ne sont pas tenus d'effectuer un parcours de recyclage comme ingénieurs de locomotive en service de ligne pendant les jours de repos qui leur sont assignés.
- 75.22** L'ingénieur de locomotive qualifié tenu d'effectuer un parcours de recyclage à titre d'ingénieur de locomotive en service de ligne touche le plus élevé des montants suivants : le salaire perdu alors qu'il faisait son parcours de recyclage ou le millage payé à l'équipe du train bord duquel il a accompli son parcours de recyclage.
- 75.23** Les ingénieurs de locomotive qualifiés du groupe des agents de train/agents de triage qui sont restreint au poste d'agents de train/agents de triage par suite de mesures disciplinaires et qui sont réintégrés dans leurs fonctions par la suite sont tenus d'effectuer un parcours de recyclage à titre de mécaniciens de locomotive, sur recommandation de l'autorité compétente de la Compagnie. Aucun paiement n'est accordé pour ces parcours de recyclage.
- 75.24** Employés dont l'ancienneté est le 5 juin 1992 ou une date ultérieure
- (1) Sous réserve des dispositions de la présente clause, les employés sont tenus de suivre la formation selon leur tour d'ancienneté et ne peuvent refuser de la suivre. La sélection des candidats pour la formation est la responsabilité de la Société sur recommandation des dirigeants syndicaux locaux. Le processus de sélection inclut un test d'aptitude prescrit par la Société. Si un candidat n'est pas sélectionné, il sera avisé par écrit des raisons. Dans les 90 jours suivant l'avis, les employés non sélectionnés peuvent demander d'être considérés pour le prochain programme d'ingénieur de locomotive à leur port d'attache. Une telle demande peut être présentée seulement une fois et ne doit pas être ignorée.

- (2) Les employés qui ne réussissent pas à se qualifier à titre d'ingénieur de locomotive retournent à leur ancien poste et conservent leur date d'ancienneté, et continuent d'en accumuler en vertu de la convention collective des agents de train/agents de triage.
- (3) Un employé ne peut se retirer du programme de formation que si des circonstances exceptionnelles l'exigent et encore, seulement si un tel retrait a reçu l'approbation à la fois du président général ou son représentant attitré et de l'autorité compétente de la Société. Dans un tel cas, l'employé se voit accorder une autre chance de se qualifier à titre d'ingénieur de locomotive. Le retrait du programme en vertu du présent alinéa n'est pas considéré comme un échec à se qualifier.
- (4) À la discrétion de la Société et en fonction de sa performance lors de classe de formation antérieure, un employé qui a échoué à sa première tentative peut se voir accorder une deuxième et dernière chance de se qualifier à titre d'ingénieur de locomotive. Tout refus d'accorder une deuxième chance doit être signifié par écrit à l'employé.
- (5) L'employé qui est absent du travail pour blessure réelle, maladie pour laquelle il a droit à des indemnités hebdomadaires de maladie ou de la CSST, absence autorisée (y compris pour la formation, ou qu'il travaille pour un réseau régional tout en retenant ses droits acquis au Chemin de fer Canadien Pacifique), parce qu'il travaille à plein temps pour le Syndicat, ou qu'il a été promu à un poste officiel au sein de la Société, dont la date d'ancienneté est le 5 juin 1992 ou une date ultérieure, sera tenu d'accepter de suivre la formation d'ingénieur de locomotive dans son ordre d'ancienneté au moment de son retour en service actif au Chemin de fer Canadien Pacifique.

75.25 Employees with a Seniority date on or prior to June 4, 1992 Les employés dont la date d'ancienneté est le 4 juin 1992 ou une date antérieure

- (1) Pour être admissible à la formation d'ingénieur de locomotive, le candidat doit réussir le test d'aptitude prescrit par la Société. La sélection des candidats pour la formation relève de la responsabilité de la Société. Lorsque les qualifications sont à peu près égales, les candidats sont choisis sur la base de leur ancienneté sur la liste d'ancienneté principale avec droits interchangeables. Si un candidat n'est pas choisi, il est avisé par écrit des raisons qui ont motivé cette décision.
- (2) Un candidat peut se retirer du programme de formation en autant qu'il en avise la Société. Il peut alors retourner à son poste d'agent de train/agent de triage selon son ordre d'ancienneté.
- (3) L'employé, dont la date d'ancienneté est le 4 juin 1992 ou une date ultérieure, qui est absent du travail pour blessure réelle, maladie pour laquelle il a droit à des indemnités hebdomadaires de maladie ou de la CSST, absence autorisée (y compris pour la formation, ou qu'il travaille pour un réseau régional tout en retenant ses droits de retour au Chemin de fer Canadien Pacifique), parce qu'il travaille à plein temps pour le Syndicat, ou qu'il a été promu à un poste officiel au sein de la Société, et qui n'a pas posé sa candidature au dernier affichage de formation pour ingénieur de locomotive à cause de cette absence, a le droit de postuler pour cette formation dans les trente (30) jours suivant son retour au service actif des Chemins de fer Canadien Pacifique. S'il est choisi et qu'il réussit sa formation il sera placé sur la liste d'ancienneté des ingénieurs de locomotive dans le même ordre que celui de la liste d'ancienneté principale avec droits interchangeables, avec la même date que celle indiquée sur l'affichage final de formation d'ingénieur de locomotive pour lequel il a posé sa candidature.

Remarque: Aux fins des alinéas 75.24(5) et 75.25(3) ci-dessus, à son retour au service actif du CP, l'employé dont le tour normal pour suivre la formation d'ingénieur de locomotive selon son ordre d'ancienneté est passé devra prendre la prochaine classe de formation disponible à sa gare d'affectation. Le tout sans entraîner de frais supplémentaires pour la Société.

Lettre : Formation d'ingénieur de locomotive avancée

Le 13 novembre 2004

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

Monsieur,

La présente concerne nos discussions durant la dernière ronde de négociation quant à votre désir d'avoir votre mot à dire sur le développement d'un programme de formation d'ingénieur de locomotive avancée à l'intention des employés déjà qualifiés à titre d'ingénieur de locomotive.

La présente confirme l'engagement de la Société à donner au Syndicat la chance de commenter le développement de ce programme. À la ratification de la présente convention, le Service de formation communiquera avec le Comité des ingénieurs de locomotive afin de prendre des arrangements pour recueillir ses commentaires.

Veillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

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

Lettre re : Critères de sélection des candidats au programme de formation des ingénieurs de locomotive; Ancien Annexe B-9.

CP Rail
Correspondance interne

Montréal, le 15 novembre 1985

De : J.T. Sparrow

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

Messieurs,

Lors des négociations avec les Travailleurs unis des transports, le Syndicat a abordé la question des critères de sélection des candidats au programme de formation des mécaniciens de locomotive. On a déclaré que certains candidats avaient été refusés pour des raisons comme le comportement ou le manque d'assiduité sans que ces problèmes aient été portés à leur connaissance auparavant.

Comme suite à ces remarques, nous avons accepté d'écrire aux Régions pour leur rappeler que les critères de sélection des candidats au programme de formation des ingénieurs de locomotive devaient être le mérite, la compétence et les aptitudes, et que ces critères devaient être appliqués avec uniformité. Veuillez vous assurer que tout nouvel employé connaît ces critères et qu'il sait ce que la Société attend de lui, au cas où il désirerait poser sa candidature au programme de formation des ingénieurs de locomotive.

Comme vous le savez, lorsque la candidature d'un employé est refusée ou lorsqu'il est renvoyé du programme, il peut en être informé des raisons par écrit s'il en fait la demande. Dans de telles circonstances, nous avons convenu que, si l'employé le desire, il peut rencontrer l'autorité compétente de la Société afin de discuter des raisons en question, et se faire accompagner d'un représentant syndical.

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Relations syndicales
Pour le directeur.

(Signature) B.P. Scott

ARTICLE 76 –TABLEAU SUPPLÉMENTAIRE DES INGÉNIEURS DE LOCOMOTIVE

76.01 Un « tableau supplémentaire des ingénieurs de locomotive » sera établi pour les appels de service aux 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 de fournir une relève 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 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 séniorité inversé. Dans ce cas, tous les milles gagnés par un agent de train/agent de triage travaillant à titre d'ingénieur sur la base d'un parcours simple seront ajoutés au millage maximum du tableau de réserve des agents de train aux fins de réglementation de leur nombre.
- (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.

ARTICLE 77 – TABLEAU DE RÉSERVE NATIONAL DES AGENTS DE TRAIN

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 49.

- 77.01** Un tableau de réserve national sera établi en vue d'être utilisé lors de pénurie de personnel à CP Rail. Le centre de gestion des équipes de Calgary, Alberta, sera responsable de gérer ce tableau.
- 77.02** Les affichages pour le tableau national de réserve se feront à la discrétion de la Société et ces affichages ne coïncideront pas nécessairement avec l'affichage général des affectations. Les affichages du tableau de réserve national ne se feront pas en prévision des installations où il y aura pénuries de personnel.
- 77.03** (1) Les employés actifs, en congé autorisé ou mis à pied peuvent demander que leur nom soit inscrit sur le tableau national de réserve. Inscrire son nom sur la liste ne donne droit à aucune compensation ou prime.
- (2) La première affectation à partir du tableau national de réserve est basée sur la date d'entrée en service à titre d'employé itinérant. Une fois inscrits sur le tableau de réserve, les employés sont appelés sur la base du tour de roulement.
- 77.04** (1) Les employés inscrits sur le tableau national de réserve dont le nom apparaît sur une liste d'ancienneté principale au lieu d'affectation temporaire utilisent la date d'ancienneté indiquée sur cette liste d'ancienneté principale pendant la durée de leur affectation à ce lieu de travail temporaire.
- (2) Les employés inscrits sur le tableau national de réserve dont le nom n'apparaît pas sur une liste d'ancienneté principale au lieu d'affectation temporaire ne sont pas tenus d'ajouter leur nom sur cette liste d'ancienneté et leur ancienneté n'est pas établie à ce lieu temporaire d'affectation. Dans un tel cas, le nom de l'employé est placé à la fin du tableau de service pour ce qui est des appels de service seulement.
- (3) Lorsque deux employés ou plus ont la même date d'ancienneté, leur rang d'ancienneté est déterminé selon l'ordre suivant, là où les dossiers sont disponibles :
- (i) la date à laquelle la demande d'emploi a été présentée; si cette date est la même,
 - (ii) l'heure locale à laquelle ils ont commencé le travail au sein de l'unité de négociation; si cette heure est la même,
 - (iii) un tirage au sort organisé par l'autorité responsable de la Société et les représentants de la CFTC.
- 77.05** Les employés du tableau national de réserve assignés à une affectation temporaire ont droit à un maximum de six (6) jours consécutifs d'absence autorisée pour chaque période de travail de 31 jours. S'ils choisissent de se rendre à leur gare d'affectation, le transport est fourni par la Société. Le transport à une installation autre que leur gare d'affectation est autorisé en autant que les coûts encourus n'excèdent pas les coûts qui auraient été encourus pour se rendre à leur gare d'affectation.
- 77.06** Alors que tous les efforts seront faits pour satisfaire les employés, les dates des six (6) jours consécutifs d'absence autorisée dans chaque cycle mensuel de travail seront déterminées à la discrétion de la Société.
- 77.07** Les employés qui désirent retirer leur nom du tableau national de réserve entre les affichages généraux des affectations doivent en aviser le centre de gestion du réseau avant d'être appelés pour une affectation temporaire. Une fois appelés, les employés sont tenus d'accepter et de compléter le cycle de travail de 31 jours au lieu temporaire d'affectation. Les employés qui refusent un appel de service pour une affectation temporaire verront leur nom retiré du tableau national de réserve pour le reste de la période d'affichage général.
- 77.08** Les employés inscrits au tableau national de réserve ont droit à un préavis de 72 heures avant l'heure prévue de leur départ de leur gare d'affectation lorsqu'ils sont mutés à l'installation

temporaire où existe la pénurie de personnel. Les employés ont droit à un temps de déplacement raisonnable pour arriver à leur nouvelle installation de travail.

- 77.09** En temps normal, les employés actifs inscrits sur le tableau national de réserve ne sont pas mutés à une affectation temporaire. S'il y a un surplus d'employés mis à pied ou en congé autorisé à la gare d'affectation, la Société fera tout en son pouvoir pour libérer les employés actifs inscrits sur le tableau national de réserve.
- 77.10** Le transport aérien ou terrestre, le plus rapide des deux, l'hébergement à hôtel ou au motel et l'indemnité quotidienne de 50,00 \$ sont fournis par la Société, Si nécessaire, une avance de fonds peut être faite à l'employé sur son indemnité quotidienne de 50,00 \$. Le transport pour se rendre sur les lieux de travail durant l'affectation temporaire n'est pas fourni.
- 77.11** Durant son affectation temporaire, l'employé reçoit la rémunération la plus élevée entre son salaire actuel et la garantie calculée au prorata du millage mensuel maximum au taux d'un serre-freins en service marchandise à la gare d'où il est muté. Les jours de transport sont inclus aux fins du calcul au prorata de cette garantie.
- 77.12** Les employés sur le tableau national de réserve ne peuvent reporter de millage facturable à leur arrivée à leur gare d'affectation temporaire. Les employés doivent établir une nouvelle période de millage en se basant sur le premier jour de travail à la gare d'affectation temporaire.
- 77.13** Dépendant de son niveau de connaissance, un employé peut être tenu de faire des parcours de familiarisation à sa gare d'affectation temporaire. En pareil cas, il est rémunéré 1/24^e de la garantie mensuelle maximum stipulée à la clause 77.11 ci-dessus pour chaque jour civil consacré à cette formation. Les parcours de familiarisation ne comptent pas dans le calcul du millage mensuel maximum.
- 77.14** Les employés rappelés à leur gare d'affectation ne seront pas libérés de leur gare d'affectation temporaire avant la date prévue de leur absence autorisée, telle que définie à la clause 77.05 ci-dessus.

ARTICLE 78 – DÉTOURS INTRARÉSEAU

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 50 DE L'ACCORD SUR LA MÉTHODE DE RÉMUNÉRATION.

- 78.01** Le présent article a pour but de favoriser l'utilisation efficace du personnel et du matériel en éliminant le recours aux pilotes lorsqu'un déraillement, une obstruction de la voie ou des travaux en voie nécessitent qu'un train emprunte un autre itinéraire sur le réseau de la Compagnie. Il n'est pas censé s'appliquer aux détours ponctuels sur des lignes adjacentes pour d'autres raisons que celles énoncées ci-dessus.
- 78.02** Aux fins d'application du présent article, on convient que ces détours seront temporaires et auront une durée d'au plus un mois.
- 78.03** Les détours intraréseau ne visent pas des tronçons de voie de la Compagnie loués ou vendus à des exploitants internes. Le présent article ne doit pas servir à contourner l'article sur les changements importants dans les conditions de travail.
- 78.04** Quand la Compagnie désire établir des détours intraréseau, elle en donne le plus long préavis possible au CFTC en lui précisant les endroits ou corridors visés à l'intérieur du réseau du Chemin de fer Canadien Pacifique. Les employés qui conduisent des trains à ces endroits ou dans ces corridors auront droit à des parcours de familiarisation et de qualification pour pouvoir travailler à bord de trains devant emprunter un autre itinéraire.
- 78.05** Une fois les endroits et corridors déterminés, les représentants de la Compagnie et du CFTC dans le territoire en question se rencontrent pour dresser un plan d'exploitation faisant notamment état de ce qui suit :
- (1) points entre lesquels des détours peuvent avoir lieu,
 - (2) points d'immobilisation provisoires,
 - (3) mesures d'hébergement des équipes,
 - (4) dispositions concernant les déplacements haut-le-pied, s'il y a lieu,
 - (5) méthodes d'appel,
 - (6) nombre de parcours de familiarisation nécessaires à la qualification du personnel dans le territoire peu familier, le minimum étant de trois parcours aller-retour.
- 78.06** La formation permettant à un employé de conduire des trains dans un territoire peu familier sera dispensée par un cadre de la Compagnie ou un membre du personnel itinérant qualifié comme instructeur.
- 78.07** Les employés retenus devront :
- (1) acquérir les compétences nécessaires pour conduire des trains sur le tronçon de voie qu'ils devront emprunter en cas de détour,
 - (2) agir en tant qu'instructeurs pour le cas où leur territoire d'affectation ferait l'objet d'une entente de réciprocité sur les détours.
- 78.08** Les employés faisant office d'instructeurs aux termes des paragraphes 78.06 et(ou) 78.07 toucheront l'indemnité correspondante prévue dans leur convention collective
- 78.09** Les employés effectuant des parcours de familiarisation et de qualification toucheront la même rémunération que les employés exécutant le tour de service actif.
- 78.10** Les employés qui, pendant six mois, n'effectueront pas de service de détour dans des territoires pour lesquels ils ont été formés devront accomplir un parcours d'appoint; ils toucheront alors la même rémunération que les employés exécutant un tour de service actif.
- 78.11** Une fois les endroits et(ou) les corridors déterminés sur le réseau du Chemin de fer Canadien Pacifique, la Compagnie publiera un bulletin invitant un nombre précis d'employés aux gares d'affectations visées à venir faire des parcours de familiarisation et de qualification. Les bulletins donneront les renseignements suivants :

- (1) subdivisions et parcours faisant l'objet de détours,
- (2) points d'immobilisation temporaires,
- (3) date de début des parcours de familiarisation.

REMARQUE : Dans le contexte du présent article, on entend par « gare d'affectation visée », une gare qui est touchée lors de détours.

- 78.12** La sélection des employés appelés à participer aux parcours de familiarisation et de qualification se fera par ancienneté. S'il n'y a pas assez de candidats, le ou les employés qualifiés les moins anciens seront tenus de participer.
- 78.13** Lorsqu'un train doit être détourné de son itinéraire normal, les employés inscrits sur la liste des employés qualifiés sont appelés en service par ordre d'ancienneté. Un employé qualifié ne peut demander que son nom soit rayé de la liste au moment de l'appel, mais peut le faire une fois de retour à sa gare d'affectation. Une fois cette demande présentée, les services de l'employé ne sont plus requis pour de tels parcours, à moins qu'il ne soit l'employé qualifié le moins ancien, auquel cas il sera tenu de faire du service de détour.
- 78.14** Lorsqu'ils sont temporairement en poste dans une gare dotée d'un pool marchandises en service non assigné, les employés du pool du service de détour ont la priorité pour travailler à bord des trains détournés de leur itinéraire habituel; les employés en affectation régulière, eux, ont la priorité quant au trafic courant. Cette disposition n'interdit pas l'usage croisé des deux catégories d'employés et ne peut donner lieu à l'omission d'un tour.
- 78.15** La Compagnie prend en charge tous les déplacements liés au service de détour. Les employés qui décideront d'utiliser leur véhicule personnel toucheront une indemnité kilométrique de 0,30 \$.
- 78.16** Les employés seront hébergés au lieu de détour, s'ils doivent travailler ailleurs qu'à leur gare d'affectation habituelle. Ils toucheront aussi une indemnité de 50 \$ pour chaque jour où ils seront affectés au service de détour.
- 78.17** Les employés travaillant en service de détour seront rémunérés en vertu de la convention collective applicable lorsqu'ils conduiront véritablement des trains et(ou) feront des déplacements haut-le-pied. Ils toucheront à tout le moins le minimum garanti établi au prorata du millage maximal mensuel pendant toute la durée de leur service.
- 78.18** Les employés effectuant du service de détour auront droit à quatre jours de congé consécutifs, déterminés par la Compagnie, par période de quatorze jours.
- 78.19** La Compagnie a la responsabilité de fournir à tous les employés en service de détour ou effectuant des parcours de familiarisation et de qualification les indicateurs, bulletins mensuels, schémas détaillés du territoire et autres documents nécessaires à la bonne conduite des trains, et ce, avant le début du travail ou de la formation dans le territoire.

ARTICLE 79 – ACCORD DU BUREAU D'ARBITRAGE & DE MÉDIATIONS DES CHEMINS DE FER DU CANADA

REMARQUE : ANCIEN ANNEXE A-6 ET TEL QUE MIS À JOUR DERNIÈREMENT

PROTOCOLE D'ACCORD du 20 mai 2004 visant à modifier et à renouveler l'entente originale du 7 janvier 1965 établissant le Bureau d'arbitrage des chemins de fer du Canada (dans sa forme modifiée et renouvelée depuis cette date).

Les signataires ont convenu de ce qui suit :

- (1) Le Bureau d'arbitrage & de médiations des chemins de fer du Canada ci-après dénommé "Bureau d'arbitrage" ou "BAMCFC" sera établi à Montréal (Canada).
- (2) Les responsabilités administratives qui consistent à fournir et à administrer le personnel de bureau, le lieu de travail et les installations nécessaires de même que toutes autres dispositions permettant à l'arbitre d'exercer ses fonctions seront assumées par un comité administratif (ci-après désigné « le Comité ») relevant des parties signataires des présentes. Le Comité est composé d'un représentant nommé par les signataires dont le nom figure à l'annexe A et à l'annexe B des présentes.

Les parties signataires des présentes s'engagent, d'une manière expresse, à ce que rien aux présentes ni dans les révisions convenues au Protocole d'accord original établissant les Règles du Bureau d'arbitrage des chemins de fer du Canada ne sera utilisé pour se soustraire ou porter préjudice à la jurisprudence établie, aux procédures contenues à la convention collective, aux politiques, aux pratiques ou négociations, etc., ni maintenant ni plus tard.

- (3) Trois arbitres sont nommés par les parties signataires des présentes et les fonctions et attributions de ces arbitres sont établies aux présentes. Ces arbitres peuvent être remplacés si le Comité le juge à propos et leur mandat est d'une durée de un ou deux ans, à la discrétion du Comité. Moyennant commun accord entre les parties signataires des présentes, l'arbitre peut être remplacé à n'importe quel moment, temporairement ou en permanence, en raison de son incapacité, de son refus ou faute d'exercer ses fonctions.
- (4) En se basant sur l'expérience acquise au Bureau d'arbitrage, l'arbitre sénior est désigné comme arbitre en chef. Les arbitres additionnels sont désignés comme deuxième arbitre et troisième arbitre. De manière à protéger l'intégrité et la continuité du bureau d'arbitrage, l'arbitre en chef agira à titre de conseiller pour le deuxième et le troisième arbitres et ces derniers pourront le consulter sur des sujets reliés à leurs fonctions et attributions.
- (5) Les trois arbitres seront appelés à siéger à tour de rôle par le Comité. Quant aux nouveaux arbitres, ils seront inscrits sur le tableau de service pour une période de deux mois durant leur première année de service et, par la suite, pour une période telle que déterminée par le Comité.
- (6) La compétence des arbitres sont limité à l'arbitrage, dans chaque cas à la demande d'un chemin de fer signataire des présentes, ou d'un ou de plusieurs de ses employés représentés par un agent négociateur également signataire des présentes, relativement :
 - (a) à tout différend sur la signification ou la violation présumée d'une ou de plusieurs des dispositions d'une convention collective valide et existante entre le chemin de fer en question et un agent négociateur, y compris tout grief, relativement à ces dispositions, au sujet d'un employé qui aurait indûment été congédié ou aurait fait l'objet de mesures disciplinaires injustes; et
 - (b) à tout autre différend qui, aux termes d'une convention collective valide et existante entre un chemin de fer et un agent négociateur, doit être soumis au

Bureau d'arbitrage & de médiations des chemins de fer du Canada en vue de l'obtention d'un règlement sans appel et exécutoire;

toutefois, la compétence de l'arbitre est toujours soumise à la présentation du grief au Bureau d'arbitrage aux termes des dispositions du présent protocole.

- (7) Pour effectuer une demande d'arbitrage d'un litige, il faut déposer un avis à cet effet au Bureau d'arbitrage au plus tard le huitième jour du mois précédant celui au cours duquel se tiendra l'audition et, à la même date, envoyer une copie de cet avis à l'autre partie en cause.

Une demande d'arbitrage relative à un litige dont la nature est exposée à la section A du paragraphe 6 doit comprendre un "exposé conjoint du cas" ou en être accompagné. La demande d'arbitrage d'un litige dont la nature est exposée à la section B du paragraphe 6 doit être accompagnée des documents expressément exigés aux termes de la convention collective régissant le litige correspondant.

L'arbitre désigné entendra les causes qui lui sont soumises au Bureau d'arbitrage le deuxième mardi de chaque mois, conformément à la procédure établie au présent paragraphe 7. Aucune audition ne sera tenue au cours du mois éventuellement désigné pour le congé annuel, ni d'ailleurs au cours de tout autre mois, à moins que deux demandes d'arbitrage n'aient été déposées avant le huitième jour du mois précédent; cependant, le jugement d'une cause ne peut être remis pour la raison susmentionnée que pour plus d'un mois.

- (8) Sous réserve des dispositions du présent protocole et des lignes directrices annexées aux présentes, l'arbitre désigné doit établir tous les (règlements déterminations) nécessaires à l'audition des causes, règlements qui sont conformés aux termes du présent protocole et qui peuvent être établis et(ou) modifiés à l'occasion et au besoin par le Comité.
- (9) Aucun conflit de la nature exposée à la section A du paragraphe 6 ne peut faire l'objet d'un arbitrage à moins d'avoir au préalable été soumis au dernier stade de la procédure de règlement des griefs prévue dans la convention collective applicable. Un grief qui n'a pas été réglé au dernier stade de la procédure peut être soumis à l'arbitrage, mais uniquement de la façon et dans les délais prévus à cette fin dans la convention collective applicable en vigueur à l'occasion ou, si aucun délai n'a été fixé dans la convention collective applicable au sujet des conflits dont la nature est exposée à la section A du paragraphe 6, dans les 60 jours suivant la date où la décision a été rendue au dernier stade de la procédure de règlement des griefs.

Aucun litige de la nature exposée à la section B du paragraphe 6 ne peut faire l'objet d'une demande au Bureau d'arbitrage avant d'avoir d'abord été soumis à la procédure prévue dans la convention collective applicable.

- (10) L'exposé conjoint du cas dont il est question au paragraphe (7) doit déterminer les points du litige et les dispositions précises de la convention collective qui sont réputés avoir été mal interprétée ou violées. Si les deux parties ne s'entendent pas sur cet exposé, chacune d'elles ou les deux, moyennant préavis écrit de 48 heures à l'autre, peut demander au Bureau d'arbitrage l'autorisation de soumettre un exposé distinct et de passer à l'audition. Seul l'arbitre désigné a le pouvoir d'accepter ou de refuser une telle demande.
- (11) L'arbitre ne doit pas rendre une décision dans un litige sans avoir tenu une audience. Lors de l'audience, chaque partie doit soumettre à l'arbitre un compte rendu écrit de sa position accompagné des preuves et arguments à l'appui de celle-ci.
- (12) Les parties impliquées dans un litige soumis au Bureau d'arbitrage peuvent être représentées par un avocat ou par quelqu'un d'autre selon leur désir respectif.
- (13) L'arbitre peut, s'il le juge approprié, procéder à une enquête et exiger que soient entendus des témoins sous serment ou affirmation solennelle. Chacune des parties en cause a le droit d'interroger tous les témoins appelés à la barre lors de l'audition. L'arbitre n'est pas lié par les règles de la preuve ni par la pratique applicable au débat

d'une affaire devant la cour mais il peut recevoir, entendre, demander et prendre en considération tout témoignage qu'il juge pertinent.

- (14) La décision de l'arbitre se limite aux litiges ou questions compris dans l'exposé conjoint qui a été présenté par les parties ou dans l'exposé ou les exposés distincts, le cas échéant, ou, quand la convention collective applicable définit et restreint elle-même les points, conditions ou questions qui peuvent faire l'objet d'un arbitrage, à ces points, conditions et questions. L'arbitre doit rendre sa décision par écrit aux parties et en donner les raisons dans les 30 jours civils qui suivent la clôture de l'audition, à moins que ce délai ne soit prolongé d'un commun accord entre les parties en cause ou que la convention collective applicable ne prévoie un délai différent, lequel prévaut alors.
- La décision de l'arbitre ne doit en aucun cas ajouter aux dispositions de la convention collective applicable, ni les restreindre, les modifier, les annuler ou y passer outre.
- (15) Chaque décision rendue par un arbitre aux termes du présent protocole est sans appel et exécutoire pour le Chemin de fer, l'agent négociateur et tous les employés en cause.
- (16) Par l'intermédiaire du Bureau d'arbitrage, l'arbitre doit faire part de sa décision dans chaque cas et en donner les raisons à toutes les parties visées.
- (17) Le Bureau d'arbitrage garde un compte rendu complet et précis de tous les griefs qui lui sont soumis et des décisions rendues par l'arbitre ou des autres dispositions prises leur égard, de même que les documents originaux signés de ces décisions.
- (18) Les parties signataires doivent respectivement faire tout le nécessaire pour permettre aux arbitres de rendre le verdict approprié sur les points en litige et aucune d'entre elles ne doit gêner, retarder ou empêcher le règlement du grief par les arbitres ou la prise de décision.
- (19) Les frais d'exploitation et d'administration du Bureau d'arbitrage, y compris les honoraires et frais des arbitres et toutes les dépenses administratives et d'aide technique sont assumés à parts égales par les signataires de l'annexe A et par ceux de l'annexe B.
- Au début de chaque année, le Comité évalue le coût total d'exploitation du Bureau d'arbitrage pour l'année qui suit et fixe alors, et à l'occasion par la suite au cours de l'année, des contributions provisoires et égales aux signataires de l'annexe A et à ceux de l'annexe B, ces contributions suffisant à couvrir les frais courants. À la fin de chaque année, le total des frais annuels réellement engagés est réparti comme prévu et toutes les opérations de débit et de crédit nécessaires sont effectuées en conséquence
- (20) Le présent protocole est révisé chaque année par ses signataires, le 1^{er} juillet ou avant. Les arbitres doivent avoir été nommé au moment de cette révision, sous réserve des dispositions des paragraphes (3), (4), et (5) ci-dessus, et tout changement ou toute modification est apporté moyennant commun accord entre les parties aux présentes.
- (21) Tout autre agent négociateur reconnu agissant pour le compte des employés d'une compagnie de chemin de fer signataire ou non des présentes de même que certains ou la totalité des agents négociateurs reconnus qui représentent ses employés peuvent à l'occasion être autorisés à adhérer au présent protocole et, sous réserve des dispositions ci-après mentionnées, être considérés à tous les égards du présent protocole comme s'ils en étaient signataires et comme si leurs noms respectifs figuraient à l'annexe A dans le cas des compagnies de chemin de fer et à l'annexe B dans celui des agents négociateurs reconnus, le cas échéant, en présentant un document convenable d'adhésion ou de transfert au Bureau d'arbitrage; il est entendu toutefois que la validité et l'application de chacun de ces documents sont soumises à l'approbation et l'acceptation préalables des signataires des présentes, qui auront signé ou endossé le document susmentionné avant qu'il ne soit présenté.
- (22) Les compagnies de chemin de fer et les agents négociateurs reconnus qui adhèrent au présent protocole aux termes du paragraphe (21) ci-dessus, ne sont pas autorisés à y mettre fin. Toutefois, chacune de ces parties peut, après le premier anniversaire de son adhésion ou de son transfert, se retirer du protocole le 31 août de toute année où le

présent protocole est en vigueur, moyennant avis écrit d'au moins 60 jours aux autres parties (avis qui doit être envoyé par courrier recommandé) et en déposant du même coup une copie de cet avis auprès du Bureau d'arbitrage.

- (23) Le protocole entre en vigueur le 1^{er} septembre 2004 et le demeure à moins et jusqu'à qu'il ne soit modifié ou annulé d'un commun accord entre les parties signataires des présentes. Il est entendu cependant que toute partie signataire est autorisée à se retirer du présent protocole le 31 août de toute année où ce dernier est en vigueur, moyennant avis écrit d'au moins 60 jours aux autres parties (avis qui doit être envoyé par courrier recommandé) et en déposant du même coup une copie de l'avis auprès du Bureau d'arbitrage.

Fait à MONTRÉAL (Quebec), le 20 mai 2004.

ANNEXE "A" PARTIES SIGNATAIRES

(Signature) M.G. DeGirolamo

Relations industrielles
Vice-président adjoint
Chemin de fer Canadien Pacifique
Calgary

(Signature) D. S. Fisher

Directeur, Relations syndicale
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
Montréal

ANNEXE "B" PARTIES SIGNATAIRES

(Signature) R. Johnston

Président, Conseil national 4000
National Automobile, Aerospace, Transportation and General Workers Union of Canada
Montréal

(Signature) N. Lapointe

Présidente
Métallurgistes unis d'Amérique
Montréal

(Signature) K. M. Deptuck

Vice-Président
Fraternité des préposés à l'entretien des voies
Ottawa

(Signature) J. W. Armstrong

Vice-Président
Travailleurs unis des transports
Ottawa

(Signature) G. Hallé

Président
Conférence ferroviaire de Teamsters Canada
Ottawa

ARTICLE 80 –RÈGLEMENT DÉFINITIF DES LITIGES SANS ARRÊT DE TRAVAIL

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 47.

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

ARTICLE 81 –ENTENTE SUR LE PRÉCOMPTE DES COTISATIONS SYNDICALES

REMARQUE : ANCIEN APPENDIX A-2 AVEC LIBELLE MIS A JOUR AFIN DE REFLETER LE CHANGEMENT D'AGENT NEGOCIATEUR

81.01 Précompte des cotisations syndicales

La Société doit retenir sur la paie de chaque employé régi par la présente convention, à la période de paie comprenant le premier de chaque mois, une somme équivalente à la cotisation syndicale mensuelle uniforme de chaque Division et Comité Local d'Ajustement du CFTC (CTY), sous réserve des conditions et exceptions énoncées ci-après.

- 81.02** Le montant à retenir doit être équivalent à la cotisation régulière uniforme de chaque et Comité Local d'Ajustement du CFTC (CTY) et ne doit pas inclure de droits d'adhésion ni de cotisations extraordinaires. La retenue ne doit pas changer pendant la durée de la convention collective, sauf en cas de changement de la cotisation d'une des sections locales du Syndicat, Division ou Comité Local d'Ajustement du CFTC (CTY), aux termes des dispositions de ses statuts. Les dispositions du présent protocole doivent s'appliquer au Syndicat dès que celui-ci communique à la Société, par écrit, le nom des employés relevant de la compétence de chaque section locale, Division et Comité Local d'Ajustement du CFTC (CTY) ainsi que le montant des cotisations mensuelles régulières de chaque section locale. Cet avis doit être adressé au chef des Relations syndicales par le président président général.

- 81.03** Tout employé peut faire partie à la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada s'il y a droit aux termes des statuts de celui-ci dès qu'il acquitte les droits d'adhésion ou de réintégration exigés de façon uniforme de tous les autres candidats par la section locale, Division ou Comité Local d'Ajustement du CFTC (CTY) en cause. L'adhésion ne peut être refusée pour des questions de race, de nationalité d'origine, de couleur ou de religion.

- 81.04** Dans le cas d'un employé qui vient d'être embauché ou qui est muté d'une section locale à une autre, les précomptes sont effectués sur le salaire de la première période de paie comprenant le premier du mois, après que l'employé a été avisé. Pour ce qui est d'un nouvel employé, il appartient au surintendant divisionnaire d'aviser cet employé et de commencer à effectuer les précomptes. Pour ce qui est d'un employé muté d'une section locale à une autre, il appartient à la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada d'informer le surintendant divisionnaire du nom de l'employé ainsi que de la nouvelle section locale dont il relève désormais.

- 81.05** Si le salaire de l'employé pour la période de paie comprenant le premier du mois n'est pas assez élevé pour permettre le précompte de la cotisation totale, la Société ne doit faire aucune retenue sur le salaire de l'employé pour ce mois; elle ne peut pas non plus reporter ni retenir sur les salaires ultérieurs la cotisation non retenue le mois antérieur.

- 81.06** L'employé n'est tenu qu'à une seule cotisation syndicale par mois. Celui qui, au cours d'un même mois, occupe des postes régis par plus d'une convention collective, paie sa cotisation au Syndicat qui est signataire de la convention qui le régit au moment de son affectation à 0 h 01 le premier du mois. Si, conformément au présent protocole, la cotisation syndicale est prélevé sur le salaire d'un employé pour le compte d'un syndicat autre que celui auquel elle était destinée, l'employé doit lui-même présenter à la Société une demande de remboursement.

- 81.07** Seuls les précomptes légaux, les remboursements de dettes à la Société et les cotisations à une caisse de retraite ou une caisse de prévoyance ont priorité sur la cotisation syndicale.
- 81.08** Le montant des cotisations syndicales ainsi prélevées sur les salaires assorti d'un état des cotisations des employés et de la section locale, Division ou Comité Local d'Ajustement du CFTC (CTY) dont ils relèvent, est remis par la Société aux autorités compétentes du Syndicat, suivant commun accord entre celui-ci et la Société, dans les 40 jours civils suivant la période de paie au cours de laquelle les précomptes sont effectués.
- 81.09** Supprimé en date du 1er août 1999. Ancien 8(a)(b)¹⁵.
- 81.10** La Société n'assume aucune responsabilité, financière ou autre, envers le Syndicat ou un employé, en cas d'omission de retenue ou d'inexactitude dans une retenue ou une remise. Cependant, en cas d'erreur dans le calcul du montant à prélever sur le salaire d'un employé, la Société procède à la rectification directement avec l'employé. En cas d'erreur dans le montant à remettre au Syndicat, la Société procède à la rectification au moment du versement ultérieur. La responsabilité de la Société à l'égard de tout montant déduit conformément aux dispositions du présent article expire à la remise des sommes dues aux autorités compétentes du Syndicat.
- 81.11** En cas de poursuite contre l'une ou l'autre des parties à la présente convention portant sur les précomptes opérés ou à opérer par la Société conformément au premier paragraphe du présent protocole, les deux parties collaborent pleinement à la défense. Chacune assume le coût de sa propre défense; cependant, si à la demande du Syndicat, des frais de conseiller juridique sont engagés, ceux-ci sont à la charge du Syndicat. Sous réserve de ce qui précède, le Syndicat indemnise et tient à couvert la Société de tous dommages-intérêts, frais, pertes, responsabilités ou dépenses découlant du précompte des retenues salariales.
- 81.12** Le présent paragraphe reste en vigueur jusqu'à sa révision, son remplacement ou sa résiliation, sous réserve d'un préavis de six mois, donné par l'une ou l'autre des parties.

¹⁵ See Letter Re: Union Dues appended at the end of this Article.

Lettre re : Cotisations syndicales

CANADIAN PACIFIC RAILWAY

CALGARY, le 31 octobre 2000

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

Monsieur,

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

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

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

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

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

Relations industrielles
Vice-président adjoint,

M. G. DeGirolamo

ARTICLE 82 – TRADUCTION ET IMPRESSION DE LA CONVENTION COLLECTIVE

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 46.

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

ARTICLE 83 – DURÉE DE LA CONVENTION COLLECTIVE

REMARQUE : ANCIEN ARTICLE 48

- 83.01** La présente convention est en vigueur le 17 janvier 2004 et remplace toutes les conventions, décisions et interprétations antérieures qui y dérogent. Elle restera en vigueur jusqu'au 31 décembre 2006. Après cette date, la convention pourra être révisée ou remplacée. Aux termes du paragraphe S.49(1) du *Code canadien du travail*, l'une ou l'autre des parties peut, dans les quatre mois précédant la date d'expiration de la convention, signifier par écrit à l'autre son intention de réviser ou de modifier la convention ou d'y mettre fin.

ARTICLE 84 – PROTOCOLE DE RETOUR AU TRAVAIL

REMARQUE : ARTICLE DU 2003-2006 PROJET DE RÈGLEMENT ET LETTRES DES ANNEXES B-10 ET B-11.

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

Lettre re : Restrictions médicaux; Ancien Annexe B-10

Le 15 novembre 1985

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

Monsieur J.H. McLeod
Président général
Travailleurs unis des transports
403,630 - 8th Avenue S.W.
CALGARY, Alberta
T2P 1G6

Messieurs,

La présente porte sur le traitement des demandes du personnel itinérant en vue de la modification des restrictions éventuellement imposées quant aux postes ou à la catégorie de service où ils peuvent travailler.

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

Même si la Société ne demande pas la révision du dossier médical des employés visés, le directeur des Services médicaux est prêt à réévaluer les restrictions dans le cas où une preuve médicale indiquant un changement important de l'état de l'employé peut être avancée. À l'occasion d'une révision de cette nature, le médecin de l'employé devra présenter au directeur des Services médicaux un rapport décrivant en détail les changements de l'état de santé de l'employé ainsi qu'une preuve solide que l'état ayant entraîné la restriction ne réapparaîtra pas. Le médecin de l'employé devrait aussi indiquer qu'il comprend les exigences du travail de l'employé et son impact sur les problèmes médicaux de ce dernier. Au besoin, on peut demander à l'employé de présenter des rapports supplémentaires rédigés par des spécialistes; la Société peut aussi demander l'avis d'un autre spécialiste afin d'en arriver à une conclusion bien fondée.

Cependant, on doit reconnaître qu'étant donné que la sécurité d'un employé itinérant, celle de ses compagnons de travail et celle du public dépendent de son attention constante et de son état de santé, on doit prendre toutes les précautions utiles pour que les employés qui pourraient être frappés d'incapacité soudaine ne travaillent qu'à des postes et dans des conditions où une telle éventualité n'aurait pas de graves conséquences, lorsqu'on a de bonnes raisons de croire qu'une telle chose pourrait se produire.

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

Veillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Relations syndicales
Pour le directeur.

(Signature) BP. Scott

c.c. : Dr W.L. May

**Lettre re : Absence du travail due à une maladie ou à une blessure non indemnisable; Ancien
Annexe B-11**

CP Rail
Correspondance interne

Montréal, le 15 novembre 1985

De : J.T. Sparrow

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

Messieurs,

La présente porte sur les méthodes à suivre lorsque des employés itinérants retournent au travail après une absence due à une maladie ou à une blessure non indemnisable.

Le directeur des Services médicaux nous a informés que la méthode suivante devrait être utilisée.

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

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

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

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

Puisque tous les employés qui correspondent à la définition du paragraphe 3 de la présente doivent être considérés comme inaptes au travail, d'un point de vue médical, tant que le directeur des Services médicaux n'a pas approuvé leur retour au travail, et afin de protéger leur droit aux indemnités hebdomadaires, il est recommandé de répondre aux questions 3, 2 et 2 des formulaires E, H et J de la Nationale du Canada intitulés «Déclaration de l'employeur» en utilisant les termes suivants : «Cette personne n'aura pas la permission de reprendre le travail tant que le directeur de nos Services médicaux ne l'y aura pas autorisée.» Le formulaire F «Fin de l'arrêt de travail» ne doit pas être rempli ni expédié à la Nationale du Canada tant que les employés n'ont pas été autorisés à reprendre le travail et qu'ils ne l'ont pas fait.

Veuillez vous assurer que tous les cadres de l'Exploitation qui s'occupent d'employés itinérants qui ont été absents à cause d'une maladie ou d'une blessure non indemnisable connaissent bien ces méthodes. Les présidents généraux recevront une copie de la présente lettre.

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Relations syndicales
Pour le directeur,

(Signature) R.J. Pelland

c.c. : MM. B. Marcolini
J.H. McLeod

c.c. : Dr W.L. May

MODÈLE

Madame,
Monsieur,

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

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

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

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

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

Supérieur

*A inclure seulement si c'est nécessaire

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

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

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

est soigné(e) pour : _____

LETTRES AJOUTÉES

Lettre : Employés assignés ou forcés de se déplacer vers des gares en dehors de leur gare d'affectation

MONTREAL, le 26 août 1982 Dossier : T/W 82, T/E 82

J.T. Sparrow

MM. J. B. Chabot
J. P. Kelsall
R. J. Shepp
L. A. Hill

Le point suivant a été soumis par la FIL et les TUT à la Compagnie durant les négociations collectives :

Hébergement :

Les employés assignés ou forcés de se déplacer à une gare en dehors de leur gare d'affectation se verront offrir une allocation de dépenses pour les repas et l'hébergement, mais la Compagnie peut choisir de fournir le transport et une indemnité à la place.

Durant nos discussions, les présidents généraux ont reconnu que des arrangements existent sur une base locale en vue de fournir le logement dans certaines circonstances aux agents de train et aux ingénieurs de locomotive qui doivent se rendre à une installation en dehors de leur gare d'affectation. Cependant, ils soutiennent avoir eu de la difficulté à concrétiser des arrangements semblables dans certains secteurs au point où, dans certains cas, les arrangements convenus ont été abandonnés.

Nous avons convenu avec les présidents généraux que cette question peut être mieux traitée sur une base locale. Par conséquent, veuillez aviser vos présidents de section locale en conséquence.

Même si nous nous attendons à ce que les présidents de section locale du Syndicat et les responsables de la Compagnie soient en mesure d'en arriver à un accord sur ces questions, toute plainte qui survient peut être référée par le président général au directeur général.

(Signature) J.T. Sparrow

Directeur, Relations syndicales

MM. B. Marcolini
P.P. Burke

Lettre re : Condition des postes de restauration des agents de triage ; Ancien Annexe B-36

Montréal, le 25 juillet 1989

Monsieur W. M. Jessop
Président général
Travailleurs unis des transports
404, 630 - 8th Avenue S. W.
Calgary, Alberta
T2P 1G6

Monsieur J. R. Austin
Président général
Travailleurs unis des transports
695 Markham Road, Suite 6
Scarborough, Ontario
M1H 2A5

Messieurs,

Lors des récentes négociations, nous avons discuté de votre demande au sujet 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.»

Les parties ont 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.

Les parties se sont aussi entendues pour que si une question soulevée au sujet de l'état des foyers n'était pas réglée, elle puisse être portée à l'attention des présidents généraux et du directeur général pour suite à donner.

Veillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Relations syndicales
Le directeur,

(Signature) L.A. Clarke

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

Lettre re : Utilisation de véhicule personnel; Ancien Annexe B-21

Montréal, le 18 avril 1988

Monsieur J.R. Austin
Président général
Travailleurs unis des transports
695 Markham Road
Suite 6
Scarborough, Ontario
M1H 2A5

Monsieur W.M. Jessop
Président général
Travailleurs unis des transports
403, 630 - 8th Avenue S.W.
Calgary, Alberta
T2P 1G6

Messieurs,

La présente fait suite aux négociations concernant votre revendication voulant que les employés contraints de se déplacer entre une gare éloignée et leur domicile puissent se servir de leur voiture.

Bien que la Société se réserve le droit d'autoriser ou non un employé à se servir de sa voiture pour se rendre à des gares éloignées, nous reconnaissons que cette mesure peut être justifiée dans certaines circonstances. Lorsqu'il est impossible d'utiliser d'autres moyens de transport ou que ceux-ci ne sont pas disponibles, la Société est disposée à étudier la possibilité d'autoriser l'employé à se servir de sa voiture s'il le demande.

Cependant, nous avons convenu que lorsqu'on demande à l'employé de se déplacer haut-le-pied jusqu'à une gare éloignée, on doit non seulement l'informer du moment et de l'endroit où il doit se présenter, mais encore du moyen de transport qu'il doit utiliser.

Veillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Relations syndicales
Le directeur,

(Signature) L.A. Clarke

Lettre re : Condition des postes de restauration des agents de triage ; Ancien Annexe B-47.

Toronto, le 31 août 1992

Monsieur L.O. Schillaci
Président général
Travailleurs unis des transports
404, 630 - 8th Avenue S.W.
Calgary, Alberta
T2P 1G6

Monsieur J.R. Austin
Président général
Travailleurs unis des transports
695 Markham Road, Suite 6
Scarborough, Ontario
M1H 2A5

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 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
Le directeur,

(Signature) R. Colquhoun

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

Lettre re : Comité des cabines de locomotive ; Ancien Annexe B-48

Toronto, le 31 août 1992

Monsieur L.O. Schillaci
President général
Travailleurs unis des transports
404, 630 - 8th Avenue S.W.
Calgary, Alberta
T2P 1G6

Monsieur J.R. Austin
President général
Travailleurs unis des transports
695 Markham Road, Suite 6
Scarborough, Ontario
M1H 2A5

Messieurs,

La présente a trait à la demande 9.6 des TUT au sujet d'un comité des cabines de locomotive.

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

Le comité est formé de deux représentants des TUT, un pour l'Est et un pour l'Ouest, et de représentants de la Société venant des Services de la mécanique, du transport et des relations syndicales.

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

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

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

Relations syndicales
Le directeur,

(Signature) R. Colquhoun

Lettre : Comité des cabines de locomotive #2, contenu au Protocole d'accord 2003-2006

Le 13 novembre 2004

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

Monsieur,

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

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

Veillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Relations industrielles
Vice-président adjoint

(signature) M.G. DeGirolamo

Approbation :

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

Lettre re : Enregistrement de tous appels faits et reçus aux bureaux d'appel; Ancien Annexe B-49

Toronto, le 31 août 1992

Monsieur L.O. Schillaci
President général
Travailleurs unis des transports
404, 630 - 8th Avenue S.W.
Calgary, Alberta
T2P 1G6

Monsieur J.R. Austin
President général
Travailleurs unis des transports
695 Markham Road, Suite 6
Scarborough, Ontario
M1H 2A5

Messieurs,

La présente a trait à votre demande 10.3 au sujet de l'enregistrement de tous les appels faits et reçus aux bureaux d'appel.

Vous avez demandé que toutes les communications téléphoniques concernant l'appel des équipes soient enregistrées et que le Syndicat ait accès à ces enregistrements.

Au cours des discussions, nous vous avons informés que la Société avait pour pratique d'enregistrer tous ces appels, de conserver les enregistrements pendant au moins 30 jours et de les mettre à la disposition des dirigeants syndicaux accrédités sur demande.

Nous confirmons par la présente que la Société va enregistrer toutes les communications téléphoniques faites ou reçues relativement à l'appel des équipes et qu'elle conservera les enregistrements pendant un minimum de 60 jours. Les dirigeants syndicaux accrédités auront raisonnablement accès à ces enregistrements s'ils en font la demande à l'autorité compétente de la Société.

Si un représentant syndical accrédité a besoin d'un renseignement précis, l'enregistrement, ou une transcription de la portion pertinente, sera conservé et lui sera fourni sur demande.

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

Relations syndicales
Le directeur,

(Signature) R. Colquhoun

Lettre re : Questions d'hygiène et de sécurité; Ancien Annexe B-54

Toronto, le 31 août 1992

Monsieur L.O. Schillaci
Président général
Travailleurs unis des transports
404, 630 - 8th Avenue S.W.
Calgary, Alberta
T2P 1G6

Monsieur J.R. Austin
Président général
Travailleurs unis des transports
695 Markham Road, Suite 6
Scarborough, Ontario
M1H 2A5

Messieurs,

La présente a trait aux demandes sur les questions d'hygiène et de sécurité présentées par les TUT durant les négociations et à nos discussions à ce sujet. Nous avons convenu de régler ces demandes de la façon suivante :

L'hygiène et la sécurité sont depuis toujours un aspect fort important de l'exploitation ferroviaire. D'ailleurs, la Société et les Syndicats ont formé des comités d'hygiène et de sécurité bien avant que la loi ne l'impose. En outre, les droits des employés sont pleinement protégés en vertu des dispositions de la Partie II du *Code canadien du travail*. Bien que les comités d'hygiène et de sécurité soient habilités à régler des questions au niveau local, il faut bien admettre que certaines questions sont de portée plus générale; nous avons donc convenu durant les négociations d'établir un comité d'hygiène et de sécurité (Réseau) formé de représentants de la Société et de chaque syndicat représentant des employés de CP Rail. Le Comité aura pour mandat général d'étudier les grandes questions d'hygiène et de sécurité et de recommander, au besoin, des pratiques et marches à suivre. Plus particulièrement, le Comité se penchera sur les aspects suivants :

- questions d'hygiène et de sécurité qui, par leur nature, débordent le champ d'action des comités d'hygiène et de sécurité des ateliers;
- examen de la formation en hygiène et sécurité;
- examen des changements qu'on se propose d'apporter aux règles de sécurité de la Société et aux documents connexes;
- examen de la politique de la Société sur le travail léger;
- mesures proposées d'amélioration de la sensibilisation à la sécurité;
- autres questions touchant l'ensemble du Réseau.

Le Comité sera formé d'un nombre égal de représentants de la Société et du Syndicat qui reste à déterminer. La présidence changera tous les six mois et sera assurée à tour de rôle par un représentant de la Société et du Syndicat. Le Comité se réunira tous les six mois ou plus souvent si l'une ou l'autre des parties juge que d'autres réunions sont nécessaires.

Il est proposé qu'une première réunion organisationnelle se tienne dans les trois mois suivant la ratification du présent projet de règlement.

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

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

Relations syndicales
Le directeur,
(Signature) R. Colquhoun

APPROBATION :

(Signature) J.R. Austin
Président général

(Signature) L.O. Schillaci
Président général

Lettre re : Sélection des membres du comité conjoint par le Syndicat; Ancien Annexe B-55

Toronto, le 31 août 1992

Monsieur L.O. Schillaci
Président général
Travailleurs unis des transports
404, 630 - 8th Avenue S.W.
Calgary, Alberta
T2P 1G6

Monsieur J.R. Austin
Président général
Travailleurs unis des transports
695 Markham Road, Suite 6
Scarborough, Ontario
M1H 2A5

Messieurs,

Durant les négociations, vous avez souligné que ces dernières années, de nombreux comités avaient été créés au niveau du Réseau, des Unités d'exploitation et des divisions pour discuter de différentes questions et que les employés avaient été invités à participer à bon nombre de ces comités.

Vous avez affirmé que dans certains cas, les employés avaient été choisis sans que le Syndicat ait été consulté. La Société s'engage par la présente à permettre au Syndicat de recommander le nom d'employés qui, selon lui, devraient être sélectionnés comme membres d'un comité. Il est entendu que les employés recommandés devront s'intéresser à la question dont le comité sera chargé et qu'ils pourront contribuer à ses travaux.

Durant la période fermée, les représentants du Syndicat, des Unités d'exploitation et des Relations industrielles (Réseau) discuteront des paramètres des comités et du mode de sélection des membres.

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

Relations syndicales
Le directeur,

(Signature) R. Colquhoun

Tableau des heures supplémentaires; Ancien Annexe B-57

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 :

Distance en milles	Heures supplém. Autorisées après	Distance en milles	Heures supplém. Autorisées après	Distance en milles	Heures supplém. Autorisées après
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	174	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 :

Distance en milles	Heures supplém. Autorisées après	Distance en milles	Heures supplém. Autorisées après	Distance en milles	Heures supplém. Autorisées après
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 comprise :

Temps supplém.	Milles	Temps supplém	Milles	Temps supplém	Milles
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

Temps supplém.	Milles	Temps supplém	Milles	Temps supplém	Milles
2:05	39	4:45	89	7:25	139
2:08	40	4:48	90	7:28	140
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 : Appel des équipes - SGE et PMC

Le 14 juillet 1995

Monsieur D.C. Curtis
Président général
Conseil canadien des syndicats
du personnel itinérant (FML)
Suite 270, 11012 MacLeod Trail
Calgary, Alberta
T2J 6A5

Monsieur R.S. McKenna
Président général
Conseil canadien des syndicats
du personnel itinérant (FML)
150 Metcalfe Street
Suite 1401
Ottawa, ON
K2P 1P1

Monsieur L.O. Schillaci
Président général
Conseil canadien des syndicats
du personnel itinérant (TUT)
404, 630 - 8th Avenue S.W.
Calgary, Alberta
T2P 1G6

Monsieur D.A. Warren
Président général
Conseil canadien des syndicats
du personnel itinérant (TUT)
Suite 32, 695 Markham Road
Scarborough, Ontario
M1H 2A5

Messieurs,

Pendant la présente série de négociations, vous avez soulevé plusieurs questions concernant les listes des trains et des équipes et l'appel des équipes.

Les listes des trains et des équipes ont fait l'objet de discussions pendant plusieurs séries de négociations. Nous avons pris bonne note de vos préoccupations quant à l'uniformité et à l'exactitude de ces listes, et la Société vous a assuré qu'elle continuerait de chercher à les améliorer. Nous comptons bien trouver une solution à ce problème et unirons nos efforts dans ce sens. Ainsi, on convoquera une rencontre qui réunira des hauts dirigeants du Conseil et de la Société afin d'assurer le suivi de ce dossier. Pourraient figurer à l'ordre du jour de cette réunion :

1. le statut des renseignements contenus dans les listes du PMC
2. la «fiche de pointage» du PMC
3. un plan d'amélioration et de règlement
4. la fixation de la date d'une réunion de suivi
5. le mandat du comité mixte sur le SGE

Naturellement, on étudierait aussi toute autre question connexe que vous pourriez soulever.

Il a également été question du SGE, et bien que nous ne puissions accéder à votre proposition de suspendre l'utilisation de ce système, nous considérerons vos commentaires. D'ailleurs, à cet égard, la Société est disposée à prendre les mesures suivantes :

1. L'ordre du jour des réunions du comité sur le SGE sera distribué au moins 14 jours avant la tenue des réunions. Le Conseil sera tenu au fait des modifications qui doivent être apportées au calendrier de mise en oeuvre.
2. La Société est résolue à maintenir la communication avec le Conseil. On tentera de dresser le bilan des modifications dans les 30 jours suivant leur mise en oeuvre à l'échelle locale.
3. On permettra aux présidents de section locale d'accéder au SGE depuis leur domicile à condition qu'ils disposent du matériel nécessaire (on est à évaluer les coûts de cet aménagement).

Dans l'espoir que ces mesures sauront apaiser vos inquiétudes, nous vous prions d'agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués.

Relations syndicales
Le directeur,

c.c. : MM. L. H. Olson
T. G. Hucker

Lettre : Élargissement des limites est de la gare de Toronto

Le 1^{er} octobre 1998

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

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

Messieurs,

La présente a trait à nos discussions du 17 juillet 1998 relatives à l'élargissement des limites est de la gare de Toronto afin que les trains entre London et/ou Hamilton/Buffalo puissent se rendre directement à Oshawa, sans devoir s'arrêter.

Il a été convenu que les trains circulant entre Oshawa et London et/ou Hamilton/Buffalo ne sont pas tenus d'effectuer un arrêt à la gare de Toronto.

Les endroits désignés de l'AEVP actuels et les dispositions de manœuvres élargies, tels que stipulés dans les règles locales et les pratiques actuelles d'exploitation ne sont pas affectés par le présent accord.

La Compagnie maintient le droit de mettre en triage les trains partout à l'intérieur de la gare de Toronto et demandera aux équipes de train de procéder à la mise en triage des trains partout dans les limites de la gare de Toronto.

Il a été convenu que le taux applicable au millage fixe pour le parcours entre Oshawa et Hamilton/Buffalo (via le tronç commun avec le CN) sera augmentée de 122 milles à 127 milles et sera assujéti aux dispositions de l'article 1, clause (h) items 11 et 12 de l'Accord sur la méthode de rémunération lorsqu'il s'agit du CCSOCF (FIL), et à l'article 1, clause (q) alinéa 11 et 12 de l'Accord sur la méthode de rémunération lorsqu'il s'agit du CCSOCF (TUT).

Nous avons aussi convenu que la Compagnie verrait, sans précédent ou préjudice aux prises de position durant les discussions, à verser à titre gracieux un montant forfaitaire de 20 000 \$ au CCSOCF (TUT) et de 40 000 \$ au CCSOCF (FIL), à titre de règlement final et définitif de tout litige ou grief reliés à l'élargissement des limites est de la gare de Toronto.

Il a été convenu d'un commun accord que cet arrangement ne sera pas considéré comme un droit et ne sera pas utilisé par aucune des parties pour quelque raison que ce soit sans le consentement écrit de l'autre partie.

Si la présente reflète adéquatement la teneur de nos discussions, veuillez nous le signifier en apposant votre signature au bas de cette lettre de façon à ce que nous puissions clore ce dossier.

S.M. Bromley
Directeur general du district
St-Laurent et Hudson

JE SUIS D'ACCORD
D.A. Warren
Président général
CCSOCF (TUT)

I CONCUR
R.S. McKenna
Président général
CCSOCF (FIL)

Lettre : Assignment des trains marchandises en service de pool non assignés

Chemin de fer Canadien Pacifique

CALGARY, le 23 mai 1999

Monsieur D.C. Curtis
Président général
Conseil canadien des syndicats
du personnel itinérant (FML)
Suite 270, 11012 MacLeod Trail
Calgary, Alberta
T2J 6A5

Monsieur L.O. Schillaci
Président général
Conseil canadien des syndicats
du personnel itinérant (TUT)
404, 630 - 8th Avenue S.W.
Calgary, Alberta
T2P 1G6

Monsieur R.S. McKenna
Président général
Conseil canadien des syndicats
du personnel itinérant (FML)
150 Metcalfe Street
Suite 1401
Ottawa, ON
K2P 1P1

Monsieur D.A. Warren
Président général
Conseil canadien des syndicats
du personnel itinérant (TUT)
Suite 32, 695 Markham Road
Scarborough, Ontario
M1H 2A5

Messieurs,

Durant la présente ronde de négociations, le Conseil nous a demandé de considérer leur proposition d'assigner certains trains en service marchandise non assignés afin de réduire les appels en SNC pour ces trains.

Sous réserve de l'approbation des présidents généraux respectifs et du directeur général et, moyennant préavis aux relations industrielles, la Compagnie est prête à permettre que des règles locales prévoient l'assignation de tels trains en service marchandise non assignés.

Veillez agréer, Messieurs, mes salutations distinguées.

(Signature) M.G. DeGirolamo
Vice-président adjoint, Relations industrielles

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

Lettre : Régime d'achat d'action pour les employés

Chemin de fer Canadien Pacifique

CALGARY, le 23 mai 1999

Monsieur D.C. Curtis
Président général
Conseil canadien des syndicats
du personnel itinérant (FML)
Suite 270, 11012 MacLeod Trail
Calgary, Alberta
T2J 6A5

Monsieur R.S. McKenna
Président général
Conseil canadien des syndicats
du personnel itinérant (FML)
150 Metcalfe Street
Suite 1401
Ottawa, ON
K2P 1P1

Monsieur L.O. Schillaci
Président général
Conseil canadien des syndicats
du personnel itinérant (TUT)
404, 630 - 8th Avenue S.W.
Calgary, Alberta
T2P 1G6

Monsieur D.A. Warren
Président général
Conseil canadien des syndicats
du personnel itinérant (TUT)
Suite 32, 695 Markham Road
Scarborough, Ontario
M1H 2A5

Messieurs,

La présente a trait à nos discussions tenues à Calgary le 22 mai 1999 concernant la mise sur pied d'un régime d'achat d'actions à l'intention des employés.

Tel que discuté, la Compagnie établira un régime d'achat d'action à la charge des employés, lequel donnera aux employés représentés par le CCSOCF la chance d'acheter des actions ordinaires de Canadien Pacifique Limitée au moyen de retenues sur la paie.

De tels achats seront effectués sur le marché et les frais de courtage pour l'achat seront à la charge de la Compagnie.

Dans les quatre-vingt-dix jours suivant la ratification, la Compagnie rencontrera les représentants du Conseil afin d'étudier les aspects du régime et le moment opportun pour sa mise en œuvre.

Veuillez agréer, Messieurs, mes salutations distinguées.

(Signature) M.G. DeGirolamo
Vice-président adjoint, Relations industrielles

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

Lettre re : Services de trains de banlieues de Montréal; du Projet de Règlement 2003 – 2006

Le 13 novembre 2004

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

Monsieur,

La présente concerne les inquiétudes que vous avez soulevées durant les négociations quant au service de trains de banlieue (STB) de Montréal.

Afin de répondre à vos inquiétudes, il a été convenu de ce qui suit :

- 1) un employé dont l'affectation fractionnée excède 14 heures à partir de sa prise de service jusqu'à sa libération, et ce, n'importe quel jour sauf le dernier jour de sa semaine de travail assignée, ne sera pas tenu de travailler le jour suivant, mais sera rémunéré au taux de salaire régulier.
- 2) la Société réitère la pratique prévue à l'accord sur le STB à l'effet d'ajouter un agent de train à la composition de l'équipe chaque fois qu'il y a au-delà de huit voitures sans dispositif de sécurité pour opérer les portes. De plus, même si cette exigence n'est pas contenue dans l'accord sur le STB, la Société ajoutera un agent de train dans les circonstances suivantes : aux affectations de 10 voitures sur la ligne Blainville durant les heures de pointe; et sur la ligne Dorion dont l'équipement n'est pas pourvu de portes automatiques.
- 3) en ce qui concerne les congés annuels, les employés assignés au STB peuvent choisir d'être rémunérés au pourcentage pour leur CA ou de recevoir leur chèque de paie régulier.
- 4) dans les 30 jours suivant la ratification de l'accord, les parties se rencontreront pour discuter des problèmes relatifs aux équipes du STB qui disposent de quatre heures de repos entre les quarts, selon les termes de l'accord sur le STB. Ces discussions peuvent inclure la construction d'un foyer de repos convenable, la révision des affectations ou autres solutions. Si les parties échouent à en arriver à une entente, la question de l'application appropriée de la période d'arrêt de quatre heures peut être acheminée à l'arbitre du BACF aux fins de médiation/arbitrage.
- 5) dans le cadre du processus ci-dessus, les griefs en souffrance associés au présent accord seront réglés.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Relations industrielles
Vice-président adjoint

(signature) M.G. DeGirolamo

Approbation :

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

Lettre re : Certains paiements mis de côté ou en banque; du Projet de Règlement 2003 – 2006

Le 13 novembre 2004

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

Monsieur,

La présente concerne votre demande lors des négociations d'effectuer certains paiements aux employés au moyen de dépôt bancaire, tel qu'indiqué ci-dessous :

- les employés gagnant des paiements kilométriques ou monétaires qui ne sont pas facturés contre leur kilométrage mensuel, tels que les réclamations chef de train seulement, les pénalités, les jours fériés, etc. pourront demander à ce que ces paiements soient déposés et détenus dans un compte bancaire jusqu'à leur retrait.
- les employés devront aviser la Société de déposer ces paiements avant le jour limite de préparation de la période de paie où ces gains ont été gagnés.
- les employés qui veulent retirer ces paiements de la banque, aviseront la Société avant le jour limite de préparation de la période de paie où ils veulent que ces gains leur soient payés.

Afin de régler cette question, il a été convenu que les parties examineraient la possibilité d'établir une telle pratique durant la période fermée de la convention.

Veillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées

Relations industrielles
Vice-président adjoint

(signature) M.G. DeGirolamo

Approbation :

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

Lettre re : Consolidation des conventions collectives du Protocole d'accord 2003 – 2006

Le 13 novembre 2004

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

Monsieur,

La présente fait suite à nos discussions concernant le regroupement éventuel des quatre conventions collectives, soit celles administrées par les quatre comités généraux d'ajustement de la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada au Canadien Pacifique.

Un comité principal sera créé, lequel comité sera chargé du regroupement initial des quatre conventions collectives en un seul document de travail. Le comité principal sera composé d'un représentant de chacun des quatre comités généraux, lesquels seront choisis par les présidents généraux et la Société. Ce document de travail reflétera le contenu complet des quatre conventions, ce qui inclut des documents d'archive, toutes les lettres d'entente et/ou tout autre document pertinent.

Le document de travail sera conçu de manière à refléter et à identifier toutes les clauses, lettres ou toute autre portion de documents existants qui sont :

- entièrement les mêmes quant au langage et à l'application
- des parties d'articles, clauses ou lettres qui sont les mêmes quant au langage et à l'application
- des parties d'articles, clauses ou lettres qui sont très semblables quant au langage et à l'application
- des articles, clauses ou lettres qui sont distincts du point de vue métier, région ou de certains autres facteurs, mais qu'il serait fondé d'appliquer

Le Comité principal se rencontrera afin de préparer et de rédiger le document de travail et de proposer un plan de travail qui sera ensuite soumis aux présidents généraux et au directeur des relations industrielles. Les présidents généraux et le directeur des relations industrielles réviseront le document de travail et le plan de travail et décideront ensemble de la structure d'un comité de travail, le tout en fonction du plan de travail. Sous la direction du Comité principal et basé sur le plan de travail, le comité de travail révisera en profondeur les articles qui sont pareils et, ensemble, ils rédigeront des recommandations sur la manière dont ces articles ou clauses en tout point semblables quant à leur contenu et à leur application peuvent être fusionnés au sein d'un seul article ou clause. Ils confirmeront aussi quels articles ou clauses ne sont pas semblables quant à leur contenu ou leur application, mais ne feront aucune recommandation. Une fois complété, le document de travail sera présenté à chacun des présidents généraux et au directeur des relations industrielles.

Le Comité principal sera créé et les réunions devront débiter au plus tard le 15 janvier 2006. Le Comité de travail sera créé et les réunions devront débiter dans les 90 jours suivant la tenue de la réunion entre les présidents généraux et le directeur des relations industrielles, à moins d'accord contraire.

L'impression et la distribution des quatre conventions collectives actualisées seront complétées avant le début de ce processus.

Le paiement de tous les salaires et dépenses de chaque membre du comité sera à la charge de la Société.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées

Relations industrielles
Vice-président adjoint

(signature) M.G. DeGirolamo

Approbation :

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

Lettre re : Service Expressway, du Protocole d'accord 2003 – 2006

Le 13 novembre 2004

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

Monsieur,

La présente concerne les inquiétudes que vous avez soulevées durant les négociations par rapport à la route express.

Afin de discuter de ces problèmes, il a été convenu que dans les 30 jours suivant la ratification, les parties concernées se rencontreraient afin d'en venir à une entente, le tout en fonction des principes suivants :

- 1) l'accord actuel sur la route express sera supprimé
- 2) un accord sur les longs parcours ou autre que l'on a convenu de résoudre pour les trains sur route express sera établi entre Toronto et Milton. Si un accord sur les longs parcours est conclu, il sera basé sur les principes trouvés dans d'autres accords négociés sur les longs parcours au CP Rail
- 3) les griefs en souffrance associés à l'accord actuel sur les routes express devront être réglés.

Advenant que les parties échouent à en venir à un accord dans les 60 jours suivant la rencontre initiale, les litiges en souffrance seront référés à l'arbitre du BACF aux fins de médiation et, le cas échéant, d'une décision arbitrale qui liera les parties. Ces délais peuvent être prolongés moyennant commun accord.

Veillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées

Relations industrielles
Vice-président adjoint

(signature) M.G. DeGirolamo

Approbation :

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

CHANGEMENTS DES ARTICLES

Nouveau Article	Nom d'Article	Ancien Article
1	Taux de salaire	1
2	Service voyageurs	2
3	Service marchandises - Navette à court trajet	3
4	Service voyageurs - Minimum mensuel garanti	4
5	Millage supplémentaire effectué par les équipes en service voyageurs	5
6	Service voyageurs - Composition des équipes	6
7	Equipes de trains voyageurs s'occupant de wagons	7
8	Employés de réserves affectés aux trains voyageurs	8
9	Composition des équipes en service de ligne autre que voyageurs et automoteur	9
10	Service marchandises à équipe réduite au chef de train	9A
11	Postes vacants - Procédure hebdomadaire de placement	New
12	Service marchandises	11
13	Taux des trains collecteurs	12
14	Tours de service omis	13
15	Équipes de trains marchandises directs	14
16	Gare de détachement	15
17	Millage mensuel	16
18	Service de trains collecteurs-distributeurs	17
19	Service de locomotives manoeuvres-lignes	18
20	Messageries	19
21	Trains de travaux	20
22	Douane	28
23	Loi d'heures de service des Etats-Unis	29
24	Service de ligne - Déplacements haut-le-pied	22
25	Service de ligne - Service divers	23
26	Personnel bilingue à bord des trains voyageurs	36-A
27	Service de ligne - Appel des équipes et agents de train affecté à des parcours réguliers hors service	24
28	Service de ligne - Appels au travail et annulation d'appels	25
29	Service de ligne - Temps de repos	26
30	Service de ligne - Indemnité versée aux membres des équipes de train en service international	App A-1

31	Service de ligne – Exploitation des roadrailers	Annexe B-42
32	Service de ligne – Règles relatives aux fourgons de queue	30
33	Service de ligne – Accord de fourgons de queue banalisés	Annexe A-3
34	Service de ligne – Exploitation des trains sans fourgon de queue	30A
35	Service de ligne – Manœuvre des véhicules défectueux	31
36	Formation de nouveaux employés et employés d'expérience	34
37	Service de ligne – Dotation en personnel des nouvelles lignes et travail hors du district	35
38	Service de ligne – Ancienneté et promotion, choix de l'affectation	37/37A
39	Service de ligne – Relève et attribution des postes vacants	38
40	Intégration des agents de train de TH&B à CP Rail	Annexe A-7
41	Droits d'ancienneté transférables	Annexe A-4
42	Service de trains mixtes	10
43	Service de ligne – Listes d'ancienneté	36
44	Service de triage – Promotion et choix de l'affectation	42, Règle 6
45	Service de triage – Taux de salaire et semaine de cinq jours	42, Règle 1
46	Service de triage – Journée normale de travail et heures supplémentaires	42, Règle 2
47	Service de triage – Heure de prise de service	42, Règle 3
48	Service de triage – Repos	42, Règle 4
49	Service de triage – Services divers	42, Règle 5
50	Service de triage – Travail hors de la zone de manoeuvres	42, Règle 7
51	Service de triage – Composition des équipes de triage	42, Règle 8
52	Service de triage – Agents de triage incompetents	42, Règle 9
53	Service de triage – Équipement des locomotives	42, Règle 10
54	Service de triage – Accouplement et désaccouplement des boyaux	42, Règle 11
55	Service de triage – Listes d'ancienneté	42, Règle 16
56	Service de triage – Manœuvres et fourgons de queue	42, Règle 14
57	Service de triage – Fourgons de queue en service de transfert	42, Règle 15
58	Service de triage – Appels au travail et annulation d'appels	42, Règle 20

59	Service de triage – Déplacements haut-le-pied	42, Règle 13
60	Service de triage – Agents de train assurant la relève d’agents de triage	27
61	Service de triage – Aiguilleurs	42, Règle 23
62	Service de triage – Opérateurs de frein de voie	42, Règle 24
63	Outils de travail	41 & 42, Règle 21
64	Élaboration du programme de formation	Nouveau
65	Mises à pieds et rappels	Nouveau
66	Congé de deuil	44
67	Congé annuel	40
68	Jours fériés	40-A & 42, Règle 17
69	Régime de prévoyance	43
70	Enquêtes et mesures disciplinaires	33 et Annexe A-8/9/10
71	Procédure de règlement des griefs	39
72	Changements importants dans les conditions de travail	45 et Annexe B-8
73	Minimum garanti – Services de ligne et de triage	38 (c)(3); 16(a); 42, Règle 2(f), 42, Règle 17 (a)
74	Sécurité syndicale	37 (i)
75	Formation des ingénieurs de locomotive	Annexe A-5 et B-9
76	Tableau supplémentaire des ingénieurs de locomotive	Nouveau
77	Tableau de réserve national des agents de train	49
78	Détours intraréseau	50
79	Accord du bureau d’arbitrage & de médiation des chemins de fer du Canada	Annexe A-6
80	Règlement définitif des litiges sans arrêt de travail	47
81	Entente sur le précompte des cotisations syndicales	Annexe A-2
82	Traduction et impression de la convention collective	46
83	Durée de la convention collective	48
84	Protocole de retour au travail	Nouveau
	Lettres ajoutées	

Détails des changements à la convention collective

La dernière impression de la convention collective remonte au 14 juillet 1995. Le présent document, tout comme les documents modifiés et les protocoles d'accord de 1998, 1999 et 2005 ont été utilisés pour produire cette nouvelle convention collective et la convention collective archivée. Les détails des changements sont énumérés dans la table des matières de la convention collective de 1995 de même que les documents modifiés et le Protocole d'accord; ils indiquent aussi où dans les nouvelles conventions, l'ancien libellé peut être trouvé. Rappelez-vous qu'une partie de l'ancien libellé a été changé par les conventions subséquentes. Quelques lettres anciennement contenues dans la convention collective ont été enlevées car elles n'étaient plus pertinentes. Certaines, tel que noté ci-dessous, ont été placées ailleurs dans la convention alors que d'autres ont été supprimées parce que le libellé ou son intention ont été inclus dans les dispositions de la convention collective. Il y a aussi des changements généraux et ils sont expliqués.

Général

1. Les articles ont été renumérotés. De manière à rester cohérent dans l'ensemble des conventions collectives actuelles signées avec la CFTC en vue de leur consolidation, telle que prévue dans le Protocole d'accord couvrant les années 2003-2006, la mise en pages des anciennes conventions a été utilisée comme base. Certains articles étaient identiques ou similaires et, par conséquent, les numéros ont été ajustés en conséquence. D'autres articles ont été ajustés le mieux possible de manière à couvrir tous les items. D'anciennes annexes ont été ajoutées à un article.
2. La numérotation suit un modèle établi autant que possible. Ce modèle est, par exemple, 1.01(1)(a)(i). Des changements ont été apportés à certains articles existants afin de les rendre conformes avec l'ordre de numérotation. Les références ont été changées afin de refléter la nouvelle numérotation.
3. Certaines références au sexe des personnes ont été changées. « Homme » a été remplacé par « personne » « il » ou « lui » par eux ou « il/elle », etc.
4. Des erreurs typographiques contenues dans les anciennes versions ont été corrigées.
5. La mise en forme est constante dans les documents, le format MS Word est utilisé.
6. Des erreurs grammaticales ont été corrigées.
7. Les références aux anciens agents négociateurs, telles que TUT ou le CCSOCF, ont été changées pour le « Syndicat » ou, lorsque approprié, la « CFTC ». Les références dans les lettres ont été modifiées, mais seulement celles dans le contexte de la convention elle-même
8. Certaines références dans les lettres ont été modifiées de manière à refléter la nouvelle numérotation.
9. Certaines annexes ont été supprimées, soit que leur libellé a été incorporé dans les dispositions de la convention collective, soit qu'elles étaient désuètes et donc n'avaient plus aucune pertinence.

Article de 1995 Table des matières	Où le trouver dans la présente convention collective
Article 1, Taux de salaire	Article 1, Taux de salaire
(a) Service voyageur	<i>Archivé</i> - 1.01, Service voyageur
(b) Manutention des sacs postaux	<i>Archivé</i> 1.02 sous Manutention
(c) Service voyageurs – Navettes à court trajet – Heures supplémentaires	<i>Archivé</i> 1.03 sous Service voyageurs – Navettes à court trajet – Heures supplémentaires
(d) Service marchandises	1.04 Service marchandises
(e) Service collecteurs-distributeurs	1.05 Service collecteurs-distributeurs
(f) Service de locomotives manœuvres-ligne	1.06 Service de locomotives manœuvres-ligne
(g)(1) Taux progressifs	1.08 Taux progressifs
(g) (2) Indemnité relative à la longueur du train	1.09 Indemnité relative à la longueur du train
(h) Indemnité de formation	1.10 Indemnité de formation
(i) Réductions du minimum garanti aux employés du tableau de réserve	1.11 Réductions du minimum garanti aux employés du tableau de réserve
(j) Service de triage	1.12 Service de triage – Taux de salaire
(k) Indemnité kilométrique	1.14 Indemnité kilométrique
(l) Agents de train/agents de triage en formation	1.15 Agents de train/agents de triage/ingénieur de locomotive en formation
(m) Taux de début	1.16 Taux de début pour nouvel employé
(n) Service de roadrailleurs	1.07 Service de roadrailleurs
(o) Prime de poste	1.13 Service de triage – Prime de poste
(p) Indemnité relative à la longueur du parcours	1.17 Indemnité relative à la longueur du parcours
(q) Méthode de rémunération selon un millage fixe (modifiée par le Protocole d'accord)	1.18 Méthode de rémunération selon un millage fixe
Article 2 Service voyageurs	<i>Archivé</i> Article 2 Service voyageurs
(a) Taux de salaire	<i>Archivé</i> 2.01
(b) Journée normale de travail	<i>Archivé</i> 2.02
(c) Temps de service en gare de départ	<i>Archivé</i> 2.03
(d) Milles parcourus et temps de parcours	<i>Archivé</i> 2.04
(e) Temps de service en gare d'arrivée	<i>Archivé</i> 2.05
(f) Manutention du matériel entre les gares	<i>Archivé</i> 2.06
(g) Manutention des rames (Montréal)	<i>Archivé</i> 2.07
(h) Heures supplémentaires prévues à l'article 3	<i>Archivé</i> 2.08

Article 3 Service voyageurs – Navettes à court trajet	<i>Archivé</i> article 3 Service voyageurs – Navettes à court trajet
(a)-(b) Navettes à court trajet – ne dépassant pas 80 milles	<i>Archivé</i> 3.01 et 3.02 (1) à (5)
(c) Navettes de plus de 80 milles	<i>Archivé</i> 3.02 (6)
Article 4 Service voyageurs – Minimum mensuel garanti	<i>Archivé</i> Article 4 Service voyageurs – Minimum mensuel garanti
Article 5 Millage supplémentaire effectué par les équipes en service voyageurs	<i>Archivé</i> article 5 Millage supplémentaire effectué par les équipes en service voyageurs
Article 6 Composition des équipes	<i>Archivé</i> Article 6 Composition des équipes – Service de trains voyageurs
(a)-(b) Composition des équipes	<i>Archivé</i> 6.01 et 6.02
(c) Remaniement des parcours	<i>Archivé</i> 6.03
Article 7 Équipes de trains voyageurs s’occupant de wagons	<i>Archivé</i> article 7 Équipes de trains voyageurs s’occupant de wagons
Article 8 Employés de réserve affectés aux trains voyageurs supplémentaires	<i>Archivé</i> article 8 Employés de réserve affectés aux trains voyageurs supplémentaires
Article 9 Composition des équipes de ligne autre que voyageurs et automoteur	Article 9 Composition des équipes de ligne autre que voyageurs et automoteur
Article 9A Service marchandises à équipe réduite au chef de train	Article 10 Service marchandises à équipe réduite au chef de train
Lettre du 19 novembre 1992 : Règles sur les tableaux de réserve pour les employés protégés	
Lettre du 19 novembre 1992 : Modalités de rappel pour les employés protégés	Ajouter à l’article 10 à la fin du paragraphe 10.07
Lettre du 14 juillet 1993 : Dispositions sur la retenue des serre-freins continus dans l’entente sur l’exploitation à équipe réduite au chef de train	
Article 10 Service de trains mixtes	<i>Archivé</i> article 42 Service de trains mixtes
Article 11 Service marchandises	Article 12 Service marchandises
(a) (1) Taux de salaire	12.01(1) référer à 1.04
(2) Taux progressifs	12.01(2) référer à 1.08
(3) Indemnité relative à la longueur du train	12.01(3) référer à 1.09
(b) Journée normale de travail	12.02
(c) Éloignement de la voie principale	12.03
(d) Trains voyageurs	12.04
(e) Surnuméraires à bord des trains voyageurs	12.05
(f) Employés touchant les taux du service marchandises	12.06

(g) Équipes en service marchandises affectées au service de trains voyageurs facultatifs	12.07(1)
(h) Gares de détachement	12.07(2)
(i) Déplacements d'une gare marchandises à une gare voyageurs	12.07 (3)
(j) Temps de service en gare de départ	12.08 (1) (2) et (3)
(k) Milles parcourus et temps de parcours	12.09(1) à (6)
(l) Équipe réduite au CdT	12.10
(m) Temps de service en gare d'arrivée	12.11 (1) à (6)
(o) Endroits désignés	12.12 (1) et (2)
Article 12 Taux des trains collecteurs	Article 13 Taux des trains collecteurs
Article 13 Tours de service omis	Article 14 Tours de service omis
Article 14 Équipes de trains marchandises directs	Article 15 Équipes de trains marchandises directs
(a) Règle du tour de roulement	15.01
(b) Navettes à court trajet	15.02 (1) à (4)
(c) Définition d'une gare	15.03
(d) Navettes à partir d'une gare éloignée	15.04
(e) Parcours double à partir d'une gare	15.05
(f) Rémunération des équipes qui effectuent plus d'une navette à court trajet	15.06
(g) Équipe réduite au CdT – Prise de service séparée	15.07 (1) à (4)
Article 15 Gare de détachement	Article 16 Gare de détachement
Article 16 Millage mensuel	Article 17 Millage mensuel
Article 17 Service de trains collecteurs-distributeurs	Article 18 Service de trains collecteurs-distributeurs
Article 18 Service de locomotives manœuvres-ligne	Article 19 Service de locomotives manœuvres-ligne
Article 19 Messagerie	<i>Archivé</i> article 20 Messagerie
Article 20 Trains de travaux	Article 21 Trains de travaux
Article 21 (Réservé)	L'article est maintenant utilisé, aucun article n'est vide intentionnellement dans la convention
Article 22 Déplacements haut-le-pied	Article 24 Déplacements haut-le-pied
Article 23 Service divers	Article 25 Service de ligne – Service divers
23.1 Parcours double	25.01
23.2 Pilotage	25.02
23.3 Dispense de service et fonctions de témoin	25.03

23.4 Indemnité pour examens médicaux périodiques et examens périodiques sur le <i>Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada</i>	25.04
23.5 Fonctions de juré	25.05
23.6 Formation	25.06
23.7 Formation en vue d'une promotion au poste de chef de train ou de contremaître de triage	25.07
23.8(a) Formation et examens RQ	25.08
23.8(b) Autres cours (que la formation RQ)	25.09
Article 24 Appel des équipes	Article 27 Service de ligne – appel des équipes et agents de train affecté à des parcours réguliers hors service
Article 25 Annulation d'appels	Article 28 Service de ligne – Appels au travail et annulation d'appels
Article 26 Temps de repos	Article 29 Service de ligne – Temps de repos
Article 27 Agents de train assurant la relève d'agents de triage	Article 60 Service de triage – Agents de train assurant la relève d'agents de triage
Article 28 Douane	Article 22 Douane
Article 29 Loi d'heures de service des États-Unis	Article 23 Loi d'heures de service des États-Unis
Article 30 Règles relatives aux fourgons de queue	<i>Archivé</i> article 32 Service de ligne – Règles relatives aux fourgons de queue
Article 30A Exploitation des trains sans fourgon de queue	Article 34 Service de ligne – Exploitation des trains sans fourgon de queue
Article 31 Manœuvre des véhicules défectueux	Article 35 Service de ligne – Manœuvre des véhicules défectueux
Article 32 Agents de train affectés à des parcours réguliers hors service	Article 27 Service de ligne – Appel des équipes et agents de train affecté à des parcours réguliers hors service au 27.05
Article 33 Enquêtes et mesures disciplinaires	Article 70 Enquêtes et mesures disciplinaires
Article 34 Employés d'expérience	Article 36 Formation de nouveaux employés et employés d'expérience
Article 35 Dotation en personnel des nouvelles lignes et travail hors du district	Article 37 Service de ligne – Dotation en personnel des nouvelles lignes et travail hors du district
Article 36 Listes d'ancienneté	Article 43 Service de ligne – Listes d'ancienneté
Article 36-Personnel bilingue à bord des trains voyageurs	<i>Archivé</i> article 26 Personnel bilingue à bord des trains voyageurs
Article 37 Ancienneté et promotion Article 37-Choix de l'affectation	Article 38 Service de ligne – Ancienneté et promotion, choix de l'affectation

Article 38 Relève et attribution des postes vacants	Article 39 Service de ligne – Relève et attribution des postes vacants
Article 39 Procédure de règlement des griefs	Article 71 Procédure de règlement des griefs
Article 40 Congé annuel	Article 67 Congé annuel
Article 40-A Jours fériés	Article 68 Jours fériés
Article 41 Outils de travail	Article 63 Outils de travail
Article 42 Service de triage	Articles 44 à 62 Service de triage
Règle 1(a)-(b) Taux de salaire	Article 45 Service de triage – Taux de salaire et semaine de cinq jours au 45.01
Règle 1(c)-(h) Semaine de cinq jours	45.02
Règle 2 Journée normale de travail et heures supplémentaires	Article 46 Service de triage –Journée normale de travail et heures supplémentaires
Règle 3 Heure de prise de service et autres règles afférentes au triage	Article 47 Service de triage – Heure de prise de service
Règle 4 Repos	Article 48 Service de triage –Repos
Règle 5 Services divers	Article 49 Service de triage – Services divers
(a) Dispense de service	49.01
(b) Comparution en cour	49.02
(c) Indemnité pour examens médicaux périodiques et examens périodiques sur le Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada	49.03 se référer à 25.04
(d) Fonctions de juré	49.04 se référer à 25.05
(e) Formation	49.05 se référer à 25.06
(f) Cours	49.06 se référer à Article 25, Clauses 25.07, 25.08 et 25.09
Règle 6 Promotion et choix de l'affectation	Article 44 Service de triage – Promotion et choix de l'affectation
Règle 7 Travail hors de la zone de manoeuvres	Article 50 Service de triage –Travail hors de la zone de manoeuvres
Règle 8 Composition des équipes de triages	Article 51 Service de triage – Composition des équipes de triages
Règle 9 Agents de triage incompetents	Article 52 Service de triage – Agents de triage incompetents
Règle 10 Équipement des locomotives	<i>Archivé</i> article 53 Service de triage – Équipement des locomotives
Règle 11 Accouplement et désaccouplement des boyaux	Article 54 Service de triage – Accouplement et désaccouplement des boyaux
Règle 12 Enquêtes et mesures disciplinaires	Article 70 Enquêtes et mesures disciplinaires
Règle 13 Déplacements haut-le-pied	Article 59 Service de triage – Déplacements haut-le-pied

Règle 14 Manœuvres et fourgons de queue	<i>Archivé</i> article 56 Service de triage – Manœuvres et fourgons de queue
Règle 15 Fourgons de queue en service de transfert	Article 57 Service de triage – Service de triage –
Règle 16 Listes d’ancienneté	Article 55 Service de triage – Listes d’ancienneté
Règle 17 Minimum garanti et jours fériés	Minimum garanti incorporé dans l’article 73 Minimum garanti – Services de ligne et de triage Jours fériés incorporé dans l’article 68 Jours fériés
Règle 18 Locomotive manoeuvres-triage facultative effectuant cinq jours consécutifs de service	Article 45 Service de triage – Taux de salaire et semaine de cinq jours au paragraphe 45.03
Règle 19 Congé annuel payé	Incorporé dans l’article 67 Congé annuel
Règle 20 Annulation d’appels	Article 58 Service de triage – Appel au travail et annulation d’appels
Règle 21 Outils de travail	Incorporé dans l’article 63 – Outils de travail
Règle 22 Procédure de règlement des griefs	Incorporé dans l’article 71 – Procédure de règlement des griefs
Règle 23 Aiguilleurs	<i>Archivé</i> article 61 Service de triage – Aiguilleurs
Règle 24 Opérateurs de frein de voie	Article 62 Service de triage – Opérateurs de frein de voie
Article 43 Régime de prévoyance	Article 69 Régime de prévoyance
Article 44 Congé de deuil	Article 66 Congé de deuil
Article 45 Changements importants dans les conditions de travail	Article 72 Changements importants dans les conditions de travail
Article 46 Traduction et impression de la convention collective	Article 82 Traduction et impression de la convention collective
Article 47 Règlement définitive des litiges sans arrêt de travail	Article 80 Règlement définitive des litiges sans arrêt de travail
Article 48 Durée de la convention collective	Article 83 Durée de la convention collective
Article 49 Tableau national de réserve des agents de train (modifiée par le Protocole d’accord)	Article 77 Tableau national de réserve des agents de train
Article 50 Accord sur les détours intraréseaux (modifiée par le Protocole d’accord)	Article 78 détours intraréseaux

A – Annexes	
A-1 Paiement aux équipes de train en service international	Article 30 Service de ligne – Paiement aux équipes de train en service international
A-2 Accord sur les cotisations syndicales	Article 81 Accord sur les cotisations syndicales
A-3 Service direct (pools) Accord de fourgons de queue banalisés	Article 33 Service de ligne – Accord de fourgons de queue banalisés (pools)
A-4 Entente sur les droits d'ancienneté transférables	Article 41 Entente sur les droits d'ancienneté transférables
A-5 Programme de formation des ingénieurs de locomotive	Ajoutée à l'article 75 Formation des ingénieurs de locomotive
A-6 Accord sur le Bureau d'arbitrage des chemins de fer du Canada	Article 79 Bureau d'arbitrage & de médiation des chemins de fer du Canada
A-7 Protocole d'accord : Intégration des agents de train de TH&B à CP Rail	Archivé article 40 Intégration des agents de train de TH&B à CP Rail
A-8 Protocole d'accord - « enquêtes disciplinaires informelles »	Supprimé libellé incorporé à l'article 70.07,
A-9 Protocole d'accord : « Aveu de responsabilité »	Supprimé libellé incorporé à l'article 70.08,
A-10 Protocole d'accord : « report des mesures disciplinaires » pour une période d'un an	Supprimé libellé incorporé à l'article 70.09,
B – Annexes	
B-1 Lettre du 24 février 1967, foyers aux gares de détachement	Archivé sous article 33 Service de ligne – Accord de fourgons de queue banalisés (pools)
B-2 Lettre du 21 juillet 1976, étendre l'usage des foyers aux gares de détachement aux équipes en service marchandise non assignées	Archivé sous article 33 Service de ligne – Accord de fourgons de queue banalisés (pools)
B-3 Lettre du 7 juin 1979 : Tableau de réserve des contremaîtres de triage à Montréal et Toronto	Supprimé libellé incorporé à l'article 73.17 (1) (2) et (3).
B-4 Lettre du 15 novembre 1985 : dispositions sur les repos de 24 heures	Supprimé libellé incorporé à l'article 29.03.
B-5 Lettre du 15 novembre 1985, dispositions relatives aux « repas en route »	Supprimé libellé incorporé à l'article 25.13 (1) à (5).
B-6 Lettre du 15 novembre 1985 : exécution du travail par des équipes réduites	Archivé sous l'article 29 Service de ligne – Règle sur le temps de repos
B-7 Supprimé	Supprimé
B-8 Lettre du 15 novembre 1985 : réclamations d'un employé ayant subi une perte lors de la vente de sa maison	Annexée à l'article 72 Changements importants dans les conditions de travail
B-9 Lettre du 15 novembre 1985 : programme de formation des ingénieurs de locomotive	Annexée à l'article 75 – Formation des ingénieurs de locomotive

B-10 Lettre du 15 novembre 1985 : Traitement des demandes du personnel itinérant en vue de la modification des restrictions médicales qui leur ont été imposées	Annexée à l'article 84 (nouvel article) Protocole de retour au travail
B-11 Lettre du 15 novembre 1985 : Méthodes à suivre lorsque des employés itinérants retournent au travail après une absence due à une maladie ou à une blessure non indemnisable	Annexée à l'article 84 (nouvel article) Protocole de retour au travail
B-12 Lettre d'entente du 15 novembre 1985 : Composition des équipes des trains VIA	<i>Archivée</i> sous l'article 6 Composition des équipes – Service de trains voyageurs
B-13 Lettre du 15 novembre 1985 : Appel des équipes par téléphone	<i>Archivée</i> sous l'article 27 Appel des équipes
B-14 Lettre du 15 novembre 1985 : 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	<i>Archivée</i> sous l'article 2 Service voyageurs
B-15 Lettre du 18 avril 1988 : Paiement des heures perdues par les employés qui se présentent à des examens médicaux ou à des examens sur le RUE	Annexée à la fin de l'article 25
B-16 Lettre d'entente du 18 avril 1988 : Appel des équipes et aux panes de téléphone	<i>Archivée</i> sous l'article 27 Appel des équipes
B-17 Lettre du 18 avril 1988 : Cas d'un employé qu'on ne peut joindre par téléphone pour lui demander de se présenter au travail et où on demande à une compagnie de taxi de se rendre à son lieu d'appel	<i>Archivée</i> sous l'article 27 Appel des équipes
B-18 Lettre d'entente du 18 avril 1988 : Appel des employés au moins deux heures d'avance et aux dispositions locales qui peuvent être prises à certaines gares pour la fixation d'un autre délai d'appel	<i>Archivée</i> sous l'article 27 Appel des équipes
B-19 Lettre du 18 avril 1988 : Annulation d'affectations à l'occasion de jours fériés	Annexée à l'article 68 – Jours fériés
B-20 Lettre du 18 avril 1988 : Utilisation de véhicules automoteurs et au recours à un pilote ou à un cadre autorisé du Service de l'exploitation	<i>Supprimée</i> Libellé incorporé à l'alinéa 25.02(2) Service de ligne – Services divers, Pilotage
B-21 Lettre du 18 avril 1988 : Employés contraints de se déplacer entre une gare éloignée et leur domicile et pouvant être autorisés à se servir de leur voiture	Annexée à la fin de la convention collective sous Lettre ajoutées

B-22 Lettre du 9 mai 1988 : Nouvelles dispositions de la convention collective sur les taux de début et à leurs modalités d'application	Annexée à la fin de l'article 1 – Taux de salaire
B-23 Lettre du 25 juillet 1989 : Consultation du Syndicat pour ce qui est de l'aménagement des cabines des nouvelles locomotives	<i>Archivée</i> sous l'article 34 Service de ligne – Exploitation des trains sans fourgon de queue
B-24 Lettre du 25 juillet 1989 : Plan de mise en oeuvre de l'exploitation des trains sans fourgon de queue	<i>Archivée</i> sous l'article 34 Service de ligne – Exploitation des trains sans fourgon de queue
B-25 Lettre du 26 avril 1989 : Une bouilloire fera partie de l'équipement de la locomotive de tête d'un train sans fourgon de queue	<i>Archivée</i> sous l'article 34 Service de ligne – Exploitation des trains sans fourgon de queue
B-26 Lettre du 25 juillet 1989 : Offres d'indemnités de cessation d'emploi résultant de l'exploitation des trains sans fourgons de queue	<i>Supprimée</i> Libellé démodé, référer à la fermeture de bulletin le 15 octobre 1989
B-27 Lettre du 25 juillet 1989 : Examen conjoint de la politique disciplinaire	Annexée à la fin de l'article 70 – Enquêtes et mesures disciplinaires
B-28 Lettre du 25 juillet 1989 : Enquêtes	Annexée à la fin de l'article 70 – Enquêtes et mesures disciplinaires
B-29 Lettre du 25 juillet 1989 : mises à pied administratives	<i>Supprimée</i> Libellé incorporé à l'alinéa 70.05 – Enquêtes et mesures disciplinaires
B-30 Lettre du 25 juillet 1989 : Règlement des griefs et des réclamations de salaire	<i>Archivée</i> sous l'article 71 Procédure de règlements des griefs
B-31 Lettre du 25 juillet 1989 : Demandes de paiement du minimum garanti	<i>Supprimée</i> Remarque à l'alinéa 39.04 que l'annexe est supprimée. Référer à l'article 73 pour minimum garanti
B-32 Lettre du 25 juillet 1989 : Moins-perçus	<i>Supprimée</i> Mise en place d'une méthode de rémunération
B-33 Lettre du 25 juillet 1989 : Négociations sur la simplification du système de rémunération du personnel itinérant	<i>Supprimée</i> Le problème de la méthode de rémunération résolu en 1997
B-34 Lettre du 25 juillet 1989 : Négociations sur la simplification du système de rémunération du personnel itinérant	<i>Supprimée</i> Dépôt direct des chèques de paie institué
B-35 Lettre du 25 juillet 1989 : L'Établissement du nombre d'équipes en service de pool	<i>Supprimée</i> Libellé incorporé dans le paragraphe 17.04 – Millages mensuel
B-36 Lettre du 25 juillet 1989 : L'Entretien des foyers et des postes de restauration	<i>Supprimée</i> Libellé incorporé dans l'alinéa 57.03.
B-37 Lettre du 31 août 1992 : Possibilité d'obtenir des postes de contrôleur de la circulation ferroviaire	<i>Supprimée</i> Lettre archive sous Lettres divers

B-38 Lettre du 31 août 1992 : Rémunération des dirigeants syndicaux qui s'absentent pour fonctions syndicales	<i>Supprimée</i> Libellé incorporé dans l'alinéa 10.07(5)(c) - Service marchandises à équipe réduite au chef de train
B-39 Lettre du 31 août 1992 : Clarification de l'article 8 b) de l'accord d'équipe réduite au chef de train, l'hébergement des employés protégés tenus de pourvoir des postes là où il manque de personnel	<i>Supprimée</i> Libellé incorporé dans l'alinéa 10.08 (2) (i) Service marchandises à équipe réduite au chef de train
B-40 Lettre du 31 août 1992 : projet de règlement concernant l'équipe réduite au chef de train, le programme de formation permettant à des employés de devenir chefs de trains et ingénieurs de locomotive	<i>Supprimée</i> Libellé démodé à la suite des changements à la condition du Projet de règlement 1999-2002
B-41 Lettre du 31 août 1992 : Projet de règlement concernant l'équipe réduite au chef de train, le calcul du salaire hebdomadaire de base d'un employé qui fait l'objet d'une mise à pied administrative	<i>Archivé</i> sous l'article 10 Service marchandises à équipe réduite au chef de train
B-42 Protocole d'accord : L'Adjonction à la convention collective de l'entente sur les roadrailers du 31 août 1992	<i>Archivé</i> est maintenant article 31 Service de ligne – Exploitation des roadrailers
B-43 Lettre du 31 août 1992 : Projet de règlement concernant l'équipe réduite au chef de train, les modifications apportées au tableau de réserve et aux pratiques locales apparues dans diverses gares	Annexée à la fin de l'article 73, Minimum garanti – Services de ligne et de triage
B-44 Lettre du 31 août 1992 : Négociations à l'équipe réduite au chef de train, le nombre potentiel de possibilités de retraite anticipée	<i>Archivé</i> sous l'article 10 – Service marchandises à équipe réduite au chef de train
B-45 Lettre du 31 août 1992 : Projet de règlement concernant l'équipe réduite au chef de train, l'application des articles 2(b)(ii) et 2(d)(ii)	Annexée à la fin de l'article 10 – Service marchandises à équipe réduite au chef de train
B-46 Lettre du 31 août 1992 : L'Avancement des heures de prise de service pour les affectations en service de trains collecteurs-distributeurs et de locomotives manoeuvres-ligne	<i>Supprimée</i> Libellé démodé
B-47 Lettre du 31 août 1992 : L'État des foyers et des postes de restauration des agents de triage	Ajouter à la fin de la convention collective sous Lettres ajoutées
B-48 Lettre du 31 août 1992 relative à la demande des TUT 9.6 sur l'existence d'un comité des cabines de locomotive chargé de s'occuper des questions d'aménagement, de maintenance et d'utilisation des cabines de locomotive	Ajouter à la fin de la convention collective sous Lettres ajoutées
B-49 Lettre du 31 août 1992 : L'Enregistrement de tous les appels faits et reçus aux bureaux d'appel	Ajouter à la fin de la convention collective sous Lettres ajoutées
B-50 Lettre du 31 août 1992 : Droit de l'employé ou du représentant, ou des deux, d'interroger les témoins Durant une enquête	Annexée à la fin de l'article 70 Enquêtes et mesures disciplinaires

B-51 Lettre du 31 août 1992 : Simplification de la méthode de rémunération	<i>Supprimée</i> Libellé démodé. Les négociations de la méthode de rémunération ont résolu le problème d'une méthode simplifiée de salaire
B-52 Lettre du 31 août 1992 : L'Établissement de parcours interdivisions (PID)	Annexée à la fin de l'article 72 Changements importants dans les conditions de travail
B-53 Lettre du 31 août 1992 : Dotation en personnel pour les activités automatisées à la butte	Annexée à la fin de l'article 70 – Enquêtes et mesures disciplinaires
B-54 Lettre du 31 août 1992 : L'Établissement d'un comité d'hygiène et de sécurité (Réseau)	Ajoutée à la fin de la convention collective sous « Lettres ajoutées »
B-55 Lettre du 31 août 1992 : Mode de sélection des membres de comités	Ajoutée à la fin de la convention collective sous « Lettres ajoutées »
B-56 Lettre du 31 août 1992 : Poursuite des discussions portant sur la modification des régimes de prévoyance	<i>Supprimée</i> Libellé démodé
B-57 Tableau de conversion des heures	Ajoutée à la fin de la convention collective sous « Lettres ajoutées »
B-58 Lettre du 14 juillet 1995 : Mise en application conjointe du service de navette combiné	<i>Supprimée</i> Implantation du TSC complétée
B-59 Lettre du 14 juillet 1995 : minimum quotidien	<i>Supprimée</i> Libellé démodé compte tenu que le minimum quotidien a été résolu par l'accord sur la méthode de rémunération
B-60 Lettre du 14 juillet 1995 : Mise en application conjointe du service de navette combine	<i>Archivée</i> sous « Lettres diverses »
B-61 Lettre du 14 juillet 1995 : L'Appel des équipes – SGE et PMC	Ajoutée à la fin de la convention collective sous « Lettres ajoutées »
B-62 Lettre du 14 juillet 1995 : Enquêtes et mesures disciplinaires à partir du 1 ^{er} juillet 1995	Ajoutée à l'article 70 Enquêtes et mesures disciplinaires
B-63 Lettre du 14 juillet 1995 : Regroupement des districts d'ancienneté	<i>Archivée</i> sous « Lettres diverses »
B-64 Lettre du 14 juillet 1995 : Santé et sécurité	<i>Archivée</i> sous « Lettres diverses »
B-65 Lettre du 14 juillet 1995 : Préoccupations soulevées par la décision Adams sur le service de navette combiné	<i>Archivée</i> sous « Lettres diverses »
B-66 Lettre du 20 mars 1998 : Programme de participation aux gains	<i>Supprimé</i> car le programme de participation aux gains n'existe plus avec la CFTC
B-67	
B-68 Lettre du 19 mars 1998 : Appel de calculs de salaire hebdomadaire de base associé avec l'accord d'équipe réduite au chef de train	<i>Archivée</i> sous « Lettres diverses »
B-69 Lettre du 18 mars 1998 : Alternatives au TSC	<i>Archivée</i> sous « Lettres diverses »
B-70 Lettre du 20 mars 1998 : Millages fixes pour le service marchandise direct et le service combiné	<i>Supprimée</i> Libellé incorporé à l'alinéa 1.18(16) Taux de salaire, méthode de rémunération selon un millage fixe

B-71 Lettre du 20 mars 1998 : Accord sur les détours intraréseau élargi afin d'inclure la possibilité d'emprunter un autre itinéraire dans des corridors précis sans besoin de recourir à des pilotes	<i>Archivée</i> sous « Lettres diverses »
B-72 Lettre du 20 mars 1998 : CANALERT '95 rapport et recommandations	<i>Archivée</i> sous « Lettres diverses »
<u>Lettres diverses et Annexes A et B de 1999-2002 Protocole d'accord</u>	
Lettre #1 – Plafonnement des congés annuels	Ajoutée à la fin de l'article 67 Congés annuels
Lettre #2 – Mise en service des trains marchandises sans affectation en service de pool	Ajoutée à la fin de la convention collective sous « Lettres ajoutées »
Lettre #3 – Kawartha Lakes	<i>Archivée</i> sous « Lettres diverses »
Lettre #4 – Montagnard des Rocheuses	S'applique seulement dans l'ouest du Canada
Lettre #5 – Participation aux gains	<i>Supprimée</i> car le programme de participation aux gains n'existe plus
Lettre #6 – Régime d'achat d'actions par les employés	<i>Archivée</i> sous « Lettres diverses »
Lettre #7 – Journées de dix heures en service de triage	<i>Supprimée</i> Libellé incorporé au paragraphe 45.02(7) Service de triage – Taux de salaire et semaine de cinq jours
Lettre #8 –Établissement d'une liste d'ancienneté intégrée durant la période fermée de la convention	<i>Supprimée</i> car l'intégration d'ancienneté a été accompli du Projet de règlement 2003-2006
Lettre #9 – Congé de deuil	<i>Supprimée</i> Libellé incorporé à l'alinéa 66.02 – Congé de deuil
Lettre #10 – Avantages sociaux (Général)	<i>Supprimée</i> Litige non résolu mais non reporté dans le Protocole d'accord couvrant les années 2003-2006
Lettre #11 – Changement important – Vente de la maison	<i>Supprimée</i> Libellé incorporé à l'alinéa 72.15 (6) (d) Changements importants dans les conditions de travail
Lettre #12 – Harcèlement	<i>Supprimée</i> Question discutée à la table de négociation du Protocole d'accord couvrant les années 2003-2006 et abandonnée
Lettre #13 – Forum sur les règles de travail	Annexée à la fin de l'article 70 – Enquêtes et mesures disciplinaires
Annexe A: Formation	<i>Supprimée.</i> Libellé incorporé dans divers articles de la convention collective
I. Formation des ingénieurs de locomotive	Article 75
II Tableau supplémentaire des ingénieurs de locomotive	Article 76
III Formation en vue d'une promotion au poste de chef de train ou de contremaître de triage et indemnité pour instructeurs	Article 25.07 ET Article 36
IV Formation et examens RQ	Article 25.08

V Indemnité de formation	Article 1.10 et Article 36.
VI Chefs de triage	Sans objet
VII Parcours de familiarisation	Articles 38.21 (1) à (8).
Annexe B Enquêtes et mesures disciplinaires	<i>Supprimée</i> Libellé incorporé sous « Lettres diverses »
I Relations avec la clientèle	Ajouté à la fin de l'article 70 – Enquêtes et mesures disciplinaires
II Report des mesures disciplinaires	Article 70.09 (6)
III Avis d'enquête, preuves et délais	Articles 70.01 (1) à (5), 70.02 et 70.04.
IV Aveu de responsabilité	Articles 70.08 (5) et (6).
V Procédure d'établissement des faits	<i>Archivé</i> sous « Lettres diverses »
VII Liste à jour des dirigeants de la Compagnie	<i>Supprimé.</i> Libellé démodé
<u>Changements à la Convention collective du Protocole d'accord</u> COUVRANT LES ANNÉES 2003 – 2006, (LIBELLÉ FINAL DE LA CONVENTION COLLECTIVE DU 13 NOVEMBRE 2004)	
1. Durée de la convention	Article 83 modifié
2. Salaires	Article 1 modifié
3. Régime de retraite	Article 69.07 modifié
4. Avantages sociaux	Articles 69.01-69.05 modifiés
5. Mises à pied et rappels	Nouvel article 65
6. Gare de détachement	Articles 16.01 (1) et (2) modifiés 16.08 ajouté
7. Congés annuels	Article 67 modifié
8. Ancienneté	Article 41.03 et 41.04 ajoutés et modifiés
9. Postes vacants – Procédure hebdomadaire de placement	Nouvel article 11
10. Formation	Voir les items individuels ci-dessous
Général	Ne s'applique qu'aux ingénieurs de locomotive
Élaboration des programmes de formation	Nouvel article 64 Élaboration des programmes de formation
Formation des agents de train	Annexe F – Libellé incorporé à l'article 36 – Formation de nouveaux employés et employés d'expérience. Paragraphe 1.10 libellé mis à jour; lettres : Sélection des employés, des instructeurs, et des coordonnateurs de placement sur le terrain; critères de sélection des coordonnateurs de placement sur le terrain; Critère de sélection des instructeurs; programme d'encadrement – chefs de train / contremaîtres de triage / employés du service de triage et protocole de formation sont tous ajoutés à la fin de l'article 36
Formation des ingénieurs de locomotive	Article 75 mis à jour conformément au nouveau tableau

Familiarisation	Article 38.21 mis à jour conformément au nouveau libellé
Règles de qualification	Article 25.08 (2)
11. Consolidation des conventions collectives	Lettre ajoutée à la fin de la convention collective sous « Lettres ajoutées »
12. Tours de service omis	Lettre ajoutée à la fin de l'article 14
13. Zones élargies des changements d'équipes	Nouvel article 11
Lieux élargis de rotation des équipes	Voir article 11
14. Deuxième ingénieur – Service voyageurs	Aucune application aux agents de train
15. Service Expressway	Références au service Expressway supprimée
16. Train en service combine (SNC)	Lettre : SNC est ajouté à la fin de l'article 24
17. Équité en emploi	Paragraphe ajouté au Préambule
18. Temps de repos	Alinéa 28.03 ajoutée à l'article 28 et l'alinéa 58.02 ajouté à l'article 58 – libellé mis à jour
19. Congé de deuil	Article 66 libellé mis à jour
20. Protocole de retour au travail	Nouvel article 84 ajouté à la convention collective
21. Impression des conventions	Article 82 libellé mis à jour
22. District de l'Ontario Règle 14	Aucune application aux agents de train
23. Trains de banlieue de Montréal	Lettre ajoutée à la fin de la convention collective sous « Lettres ajoutées »
24. Mise de côté de certains paiements	Lettre ajoutée à la fin de la convention collective sous « Lettres ajoutées »
25. Comité des cabines de locomotive	Lettre ajoutée à la fin de la convention collective sous « Lettres ajoutées »
26. Indemnité kilométrique	Article 1.14 libellé mis à jour avec les nouveaux taux
27. Général	Libellé du Protocole d'accord non inclus dans la convention collective
Lettre #1 – Protocole de formation	Ajouté à l'article 36
Lettre #2 – Consentement	Libellé ajouté à l'article 69.07
Lettre #3 – Tableau des déplacements	Libellé ajouté à l'article 69.07
Lettre #4 – Compte gestion-santé	Renseignements sur le compte gestion-santé incorporés à l'article 69.05 avec la référence que les disposition du CGS ne sont pas reproduites dans la convention collective, mais seront mises à la disposition des employés
Lettre #5 – Notification de mises à pied et de rappels	Lettre ajoutée à la fin de nouvel article 65
Lettre #6 – Attribution des congés annuels	Lettre ajoutée à la fin de l'article 67
Lettre #7 – Congé annuel – Jours travaillés ou disponibles	Lettre ajoutée à la fin de l'article 67
Lettre #8 – Accords VROPE/VROUE/VROQUE/ transferts pour raisons de famille	Lettre ajoutée à la fin de l'article 41
Lettre #9 Sélection des employés, des instructeurs et des coordonnateurs de placement sur le terrain	Lettre ajoutée à la fin de l'article 36

Critères de sélection des coordonnateurs de placement sur le terrain	Information annotée à la fin de l'article 36.
Critère de sélection des coordonnateurs	Information ajoutée à la fin de l'article 36
Lettre #10 Programme d'encadrement – chefs de train / contremaîtres de triage employés du service de triage	Lettre ajoutée à la fin de l'article 36
Lettre #11 – Formation avancée des ingénieurs de locomotive	Lettre ajoutée à la fin de l'article 75.
Lettre #12 – Consolidation des conventions collectives	Lettre ajoutée à la fin de la convention collective sous « Lettres ajoutées »
Lettre #13 – Tours de service omis	Lettre ajoutée à la fin de l'article 14.
Lettre #14 Trains de banlieue GO Transit – Composition des équipes	Ne s'applique pas aux agents de train
Lettre #15 –service Expressway	Lettre ajoutée à la fin de la convention collective sous « Lettres ajoutées »
Lettre #16 – Trains en service combine (TSC)	Lettre ajoutée à la fin de l'article 24.
Lettre #17 – Temps de repos	Lettre ajoutée à la fin de l'article 29.
Lettre #18 – Service de trains de banlieues de Montréal	Lettre ajoutée à la fin de la convention collective sous « Lettres ajoutées »
Lettre #19 – Certains paiements mis de côté ou en banque	Lettre ajoutée à la fin de la convention collective sous « Lettres ajoutées »
Lettre #20 – Comité de cabines de locomotive	Lettre ajoutée à la fin de la convention collective sous « Lettres ajoutées »
Annexe A- Tableau des salaires	Incorporée dans la convention comme prévu
Annexe B- Matrice des congés annuels	Ajoutée à la fin de l'article 67 – Congés annuels
Annexe C – Ancienneté des ingénieurs de locomotive	Sans objet
Annexe D- Entente régionale sur l'ancienneté – région de l'Ouest	Sans objet
Annexe E- Entente régionale sur l'ancienneté – région de l'Est	Nouveaux alinéas 41.03 et 41.04 ajoutés et mis à jour
Annexe F – Formation des agents de train	Annexe F libellé incorporé à l'article 36 – Formation de nouveaux employés et employés d'expérience
Annexe G – Zones élargies des changements d'équipes	Nouvel article 11.
Questions & Réponses	Voir article 11.

Divers changements à la convention	
Convention collective 1995	Convention collective 2005
Article 34, paragraphe (j) (k) (l) et (m), Élaboration du programme de formation	<i>Supprimé</i> et remplacé par le nouvel article 64
Article 37, paragraphe (i) a) à g), Sécurité syndicale	<i>Supprimé</i> et repositionné dans le nouvel article 74 – Sécurité syndicale
Article 38, paragraphe (c) (3) Minimum garanti Article 16, paragraphe (a) Minimum garanti Article 42, Règle 2(f) Minimum garanti Article 42, Règle 17 (a)	Tous les minimums garantis pour les services de ligne et de triage, soit pour le tableau de réserve ou les affectations régulières, sauf les manœuvres-lignes, sont maintenant contenus à l'article 73 – Minimums garantis pour les services de ligne et de triage
Article 22, paragraphe (q), relatif à la décision Adams sur les situations difficiles	<i>Archivé</i> sous l'article 24.17
Article 24, paragraphe (b) relatif aux agents de train affectés aux trains voyageurs ou mixtes réguliers entre 8 h 30 et 22 h 30 non assujettis aux appels	<i>Archivé</i> sous l'article 27.02
Lettre du 1 ^{er} octobre 1998 : élargissement des limites est de la gare de Toronto	Lettre ajoutée à la fin de la convention collective sous « Lettres ajoutées »
Lettre du 21 mars 2003 : paiement de la prime pour parcours en dehors de la voie principale/équipe réduite au chef de train	Annexée à la fin de l'article 12
Lettre du 21 mars 2003 : Temps de la prise de service lors de déplacements vers la gare de détachement	Annexée à la fin de l'article 12
Lettre du 21 mars 2003 : Tour de service à la gare de détachement	Annexée à la fin de l'article 14
Lettre du 21 mars 2003 : Période de repos appropriée avant une formation RQ	Annexée à la fin de l'article 25
Lettre du 21 mars 2003 : Rémunération suivant une formation RQ	Annexée à la fin de l'article 25
Lettre du 21 mars 2003 : Autres que la formation RQ ou les réunions de quatre heures sur la sécurité	Annexée à la fin de l'article 25
Lettre du 21 mars 2003 : prime d'appels et annulation d'équipe réduite au CdT – Gare de départ	Annexée à la fin de l'article 28
Lettre du 21 mars 2003 : employés de jours fériés et tableaux de réserve	Annexée à la fin de l'article 68
Lettre du 21 mars 2003 : Appel des employés du tableau de réserve après huit heures de repos	Annexée à la fin de l'article 73.09