

**LES LETTRES ET DISPOSITIONS SUIVANTES
NE S'APPLIQUENT QUE DANS L'EST ET DANS LE CENTRE**

Affectation du personnel (districts d'ancienneté 1 et 2) - Principes régissant les affectations régulières

La Conférence ferroviaire de Teamsters Canada et les Chemins de fer nationaux du Canada ont préparé le présent document pour régler certaines questions liées à l'utilisation d'affectations régulières en service marchandises direct dans toutes les gares à l'est de Montréal, y compris celle de Montréal (2^e district seulement). Le document traduit l'intention des parties relativement à la disposition 1 de l'annexe B-1 du protocole d'accord intervenu le 18 mai 2005.

L'annexe A – Questions et réponses – fait partie intégrante du présent document.

Principes généraux

Les principes généraux ci-après régissent l'établissement des horaires de parcours pour les ingénieurs de locomotive affectés au service marchandises direct dans le territoire décrit ci-dessus :

1. Le plus grand nombre possible d'ingénieurs de locomotive sont inscrits en service régulier à chaque gare.
2. Le temps de retenue en gare de détachement durant des parcours inscrits à l'horaire n'est pas prolongé inutilement.
3. Les horaires des ingénieurs de locomotive en affectation régulière doivent satisfaire à des critères d'efficacité et de commodité sur le plan de l'exploitation ainsi que de rentabilité.

Service au départ des gares de détachement

Les ingénieurs de locomotive en affectation régulière travaillent au départ de leur gare de détachement dans les trains du service de retour. Leur heure de prise de service à la gare d'attache sert à établir leur tour de service à la gare de détachement. La règle de conservation du tour de service s'applique.

Service de retour – Train ou groupe de trains désignés comme trains de retour dans le plan de jumelage des trains.

Ingénieurs de locomotive sans affectation à la gare de détachement

Les ingénieurs de locomotive sans affectation prennent leur rang à la gare de détachement parmi les autres ingénieurs de locomotive sans affectation en fonction de leur heure de prise de service à la gare d'attache.

Recours forcé au tour de service

Les postes vacants durant un tour de service en service assigné ou en service en commun assigné sont pourvus à partir du tableau de remplacement des ingénieurs de locomotive. Il n'y a pas de recours forcé au tour de service.

Modification des horaires de trains

Lorsqu'il est nécessaire de modifier les horaires des équipes, le CGÉ prépare une version préliminaire de l'horaire selon les principes énoncés dans le présent document. Les jumelages de trains proposés sont soumis aux présidents locaux qui peuvent suggérer d'autres possibilités de jumelages. La proposition du Syndicat est retenue si elle est équivalente ou supérieure à celle de la Compagnie.

Nota : Une proposition est considérée comme équivalente ou supérieure si elle est pratique sur le plan de l'exploitation (p. ex. offre suffisamment de souplesse pour que les jumelages fonctionnent comme prévu), inclut le plus grand nombre possible d'ingénieurs de locomotive (en offrant entre 3 700 et 3 800 milles par mois) et tient suffisamment compte des aspects économiques (prend en compte les déplacements haut-le-pied, les retenues dans les gares de détachement, les périodes d'attente, etc.).

Les litiges concernant le caractère pratique de tout autre jumelage proposé se règlent au stade 3 de la procédure de règlement des griefs. Le jumelage proposé par le CGÉ s'applique jusqu'au règlement.

Composition des affectations régulières

Chaque gare a le droit de composer ses propres affectations en service marchandises direct pour les ingénieurs de locomotive en utilisant les trains qui lui sont attribués par les plans de jumelage. Elle peut avoir recours à la règle du tour de rôle, aux jours assignés, à la rotation ou à une combinaison des trois formules.

L'attribution des tours de service à la gare d'attache doit se faire de manière efficace sur le plan de l'exploitation, en ce sens qu'on doit prévoir suffisamment de temps pour permettre aux ingénieurs de locomotive de terminer leur aller et retour avant de devoir reprendre le service.

Appels à la gare de détachement

Tous les ingénieurs de locomotive ont droit à un préavis d'appel de deux heures à la gare de détachement, sauf les équipes de Moncton à la gare de détachement de Saint John, les équipes de Joffre à la gare de détachement de Montréal et les équipes de Montréal à la gare de détachement de Garneau, qui ont droit au préavis de une heure prévu à l'article 60 de la convention 1.1.

Fait le 18 mai 2005.

Pour la Compagnie :

K. Creel
Premier vice-président

Pour la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada

Chris Smith
Premier vice-président général

Questions et réponses **Principes régissant les affectations régulières**

1. À quoi sert le présent document?

Il sert à clarifier les règles et pratiques applicables à l'établissement et au maintien d'affectations régulières en service marchandises direct dans l'Est du Canada.

2. Quelles gares sont visées par ces principes?

Halifax, Truro, Moncton, Edmundston, Joffre et Montréal (2^e district – affectations de Montréal à Garneau)

3. Pourquoi établir des affectations régulières pour les ingénieurs de locomotive?

En ayant des horaires établis, les ingénieurs de locomotive peuvent mieux se préparer aux longues heures de service associées au service marchandises direct et peuvent mieux planifier leurs périodes de repos. En outre, étant donné que les ingénieurs de locomotive visés par ces principes n'ont pas de millage mensuel garanti, l'existence d'un horaire régulier leur permet de parcourir le nombre de milles prévu à l'article 65 de la convention 1.1.

Fonctionnement des affectations régulières

4. Quelles règles de la convention collective s'appliquent aux affectations régulières en service marchandises direct?

La plupart des dispositions applicables à ces affectations se trouvent à l'article 23 de la convention 1.1.

5. Comment s'effectue le service au départ de la gare de détachement pour les ingénieurs de locomotive en affectation régulière?

Ils y sont affectés à un train ou à un groupe de trains précis selon le jumelage des trains.

6. Que se passe-t-il quand un train assigné est annulé ou retardé au départ de la gare d'attache?

Le paragraphe 23.2 de la convention 1.1 prévoit que les ingénieurs de locomotive sont employés en service non assigné ou envoyés haut-le-pied à la gare de détachement dans des délais suffisants pour effectuer leur parcours de retour.

7. Que se passe-t-il quand un train assigné est annulé ou retardé au départ de la gare de détachement?

Le paragraphe 23.3 de la convention 1.1 prévoit que l'ingénieur de locomotive a priorité pour retourner à sa gare d'attache en service non assigné.

8. Y a-t-il des critères précis qui permettent de déterminer quand un train est retardé?

Oui. L'alinéa 23.4 c) de la convention 1.1 précise clairement comment déterminer quand un train assigné est assez retardé pour qu'on doive accorder à l'ingénieur de locomotive en affectation régulière la priorité pour retourner à sa gare d'attache en service non assigné.

9. Qu'arrive-t-il quand un ingénieur de locomotive en affectation régulière n'arrive pas à la gare de détachement dans des délais suffisants pour effectuer son parcours de retour?

Il a priorité pour retourner à sa gare d'attache en service non assigné, conformément à l'alinéa 23.4 a) de la convention 1.1.

10. Comment fonctionne le concept de l'affectation à un « groupe précis de trains » à la gare de détachement?

Prenons par exemple le parcours Moncton – Edmundston : deux ingénieurs de locomotive de Moncton travaillent au départ de Moncton ce soir-là et sont affectés, selon le jumelage, à deux trains précis au départ d'Edmundston pour leur retour. Ces deux trains constituent le « groupe de trains » de cette gare ce jour-là. Les deux ingénieurs de locomotive savent qu'ils reviendront dans l'un de ces trains, mais pas nécessairement lequel.

11. Reprenons le même exemple : si le premier ingénieur de locomotive arrive à Edmundston, mais qu'il soit en repos réglementaire ou personnel au moment de l'heure d'appel du premier des deux trains, est-ce l'ingénieur de locomotive qui arrive après lui qui est appelé pour le premier train?

Oui, à condition qu'il puisse prendre l'appel.

12. Si aucun ingénieur de locomotive n'est en repos réglementaire ou personnel, comment détermine-t-on l'ordre dans lequel les deux ingénieurs de locomotive de Moncton vont y retourner?

Étant donné que la règle de conservation du tour de service s'applique, c'est l'heure de prise de service à la gare d'attache qui détermine l'ordre du retour.

13. Comment s'effectue le travail au départ de la gare de détachement pour les ingénieurs de locomotive sans affectation?

Selon la règle du tour de rôle, en service non assigné.

14. Est-il possible qu'un ingénieur de locomotive sans affectation arrive à la gare de détachement après un ingénieur de locomotive en affectation régulière, mais qu'on lui demande de travailler avant?

Oui. S'il y avait un train non assigné ou si un déplacement haut-le-pied était nécessaire, on demanderait à l'ingénieur de locomotive sans affectation de travailler, peu importe son heure d'arrivée par rapport à celle des ingénieurs de locomotive en affectation régulière.

15. Dans de telles circonstances, y aurait-il paiement pour tour de service non respecté?

Non. On demande à l'ingénieur de locomotive sans affectation de travailler en premier parce qu'il est premier sortant pour le service non assigné. L'ingénieur de locomotive en affectation régulière est peut-être arrivé en premier, mais est affecté à un « groupe de trains » précis.

16. Aux fins d'application de l'article 23 de la convention 1.1, la Compagnie est-elle tenue d'envoyer haut-le-pied à la gare de détachement l'ingénieur de locomotive dont le train a été annulé à la gare d'attache si cela entraîne l'envoi haut-le-pied d'autres ingénieurs de locomotive à partir de l'autre gare?

Non. Si un train assigné est annulé à la gare d'attache et s'il y a une annulation correspondante au sein du groupe précis de trains de retour à la gare de détachement, la Compagnie n'est pas tenue d'envoyer haut-le-pied l'ingénieur de locomotive. En service régulier, l'alinéa 23.3 b) soustrait la Compagnie aux déplacements haut-le-pied qui entraînent des déplacements à partir de l'autre gare.

17. Pour revenir à la question 16, est-ce qu'un ingénieur de locomotive en affectation régulière dont l'affectation est annulée à la gare d'attache, mais qui travaille au départ de la gare de détachement est affecté au service non assigné ou ramené haut-le-pied pour effectuer son parcours de retour s'il y a un ingénieur de locomotive sans affectation à la gare de détachement?

Oui. L'interdiction visant les déplacements haut-le-pied qui entraînent des déplacements à partir de l'autre gare et prévue à l'article 23 ne s'applique qu'en service assigné.

Jumelage des trains

18. Quels critères devra respecter le jumelage des trains?

Les jumelages de chaque gare devront être pratiques et rentables et assurer un équilibre entre les intérêts de la Compagnie sur les plans des finances et de l'exploitation et ceux des ingénieurs de locomotive sur les plans de la rémunération et de la qualité de vie.

19. Qui détermine le jumelage exact des trains?

Lorsqu'il est nécessaire de modifier l'exploitation des trains, le CGÉ prépare une version préliminaire d'un jumelage pour chaque gare. Les jumelages de trains proposés sont soumis aux présidents locaux qui peuvent suggérer d'autres possibilités de jumelages. Pour établir des jumelages appropriés, on s'appuiera sur les principes généraux exposés dans le présent document.

20. Est-ce que le temps de retenue en gare de détachement est soumis à des restrictions?

Non, pas dans les premier et deuxième districts regroupés, mais le temps d'attente pour les affectations régulières ne doit pas être excessif.

Composition des affectations

21. Comment détermine-t-on les affectations régulières à chaque gare?

Chaque gare a le droit de composer des affectations régulières en service marchandises direct pour les ingénieurs de locomotive au départ de leur gare d'affectation en utilisant les trains qui lui sont attribués par les jumelages. Les gares d'attache peuvent avoir recours à la règle du tour de rôle, aux jours assignés, à la rotation ou à une combinaison des trois formules. Dans la mesure du possible, les horaires doivent s'équilibrer sur la période de paie.

22. Est-il interdit aux gares d'établir des affectations régulières en service marchandises direct qui assurent moins que le millage maximal?

Il ne leur est pas interdit d'établir une affectation régulière en service marchandises direct qui assure un peu moins de 3 800 milles par mois, si les milles manquants ne sont pas disponibles. Par contre, il leur est interdit d'établir plusieurs affectations dont le millage est supérieur ou inférieur aux valeurs établies à l'article 65 de la convention 1.1.

Attribution des trains

23. Au moment de préparer les jumelages, comment déterminera-t-on le nombre de trains attribués à chaque gare?

Le nombre de trains dépendra des droits de circulation à une gare par rapport à ceux en vigueur aux gares voisines.

Recours forcé au tour de service en affectation régulière

24. Qu'est-ce que le « recours forcé » au tour de service?

Exercer un « recours forcé » au tour de service, c'est utiliser le prochain ingénieur de locomotive inscrit à l'horaire pour pourvoir un poste vacant durant un tour de service en service assigné ou en service en commun assigné plutôt que de faire appel à un ingénieur de locomotive du tableau de remplacement.

25. Est-ce une pratique autorisée?

Non.

Déplacements entre gares

26. Est-il permis d'appeler un ingénieur de locomotive qui se trouve à la gare de détachement pour lui demander de se rendre dans une autre gare que sa gare d'attache?

Non. On ne demande pas aux ingénieurs de locomotive de quitter la gare de détachement pour se rendre dans d'autres gares ou d'autres endroits que leur gare d'attache.

Appels à la gare de détachement

27. Le préavis d'appel de une heure à la gare de détachement prévu à l'article 60 de la convention 1.1 s'applique-t-il?

Non. Tous les ingénieurs de locomotive ont droit à deux heures de préavis à la gare de détachement, sauf les équipes de Moncton qui travaillent au départ de la gare de détachement de Saint John, les équipes de Joffre au départ de la gare de détachement de Montréal et les équipes de Montréal au départ de la gare de détachement de Garneau, qui ont droit à un préavis de une heure.

L'annexe 26A (laissée intentionnellement en blanc) est supprimée et remplacée par la nouvelle annexe 101A.

ANNEXE 101A

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

AVENANT intervenu entre la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada relativement à l'attribution des postes vacants dans certaines gares secondaires du deuxième district d'ancienneté relevant de Montréal et de Joffre.

IL EST CONVENU qu'à la date de signature du présent avenant, l'avenant signé à Montréal, le 29 février 1988, est annulé et remplacé par les dispositions suivantes :

Il est convenu qu'à compter de la date de signature du présent avenant, les dispositions ci-après s'appliquent :

1. L'ingénieur de locomotive inscrit au tableau de remplacement du deuxième district d'ancienneté de Montréal ou sur la liste de disponibilité pour les heures supplémentaires, dont les services sont requis à un poste ayant comme gare d'attache l'une des gares énumérées ci-après, reçoit l'indemnité indiquée ci-dessous au taux applicable aux locomotives de manœuvre de ligne pour chaque jour où il occupe le poste en question :

| Gare secondaire | Indemnité |
|------------------------|------------------|
| Sorel | 6 heures |
| Saint-Jérôme | 4 heures |
| Joliette | 4 heures |
| Saint-Antoine | 3 heures |
| Varenes | 2 heures |
| Longueuil | 2 heures |
| Saint-Eustache | 2 heures |

2. L'indemnité mentionnée à l'article 1 tient lieu d'indemnité de déplacement haut-le-pied ou de frais de séjour auxquels l'ingénieur de locomotive aurait eu droit en vertu de l'actuelle convention collective, sans le présent avenant.
3. L'ingénieur de locomotive dont il est fait mention à l'article 1 :
 - a) est appelé, dans la mesure du possible, trois heures avant l'heure fixée pour sa présentation au travail;
 - b) n'est appelé que pour une seule journée; et

- c) se charge d'assurer son transport pour lequel il a droit à l'indemnité d'utilisation d'une voiture personnelle, prévue au paragraphe 63.6 de la convention :

Kilomètres

Gare secondaire (par jour)

| | |
|----------------|-----|
| Sorel | 154 |
| Saint-Jérôme | 130 |
| Joliette | 130 |
| Saint-Antoine | 104 |
| Varenes | 64 |
| Longueuil | 50 |
| Saint-Eustache | 70 |

Dispositions générales

4. Les dispositions ci-dessus s'appliquent également aux ingénieurs de locomotive remplaçants (y compris ceux qui se trouvent sur la liste de disponibilité pour les heures supplémentaires) qui sont affectés aux trains de travaux, pourvu que la journée de travail commence et finisse à la même gare secondaire, laquelle doit figurer à l'article 1.
5. L'ingénieur de locomotive qui est tenu d'occuper un poste vacant dans une des gares secondaires visées à l'article 1, en application des dispositions du paragraphe 48.14, et qui aurait droit au remboursement des frais de séjour prévus au paragraphe 82.6, reçoit, à la place de ce remboursement, l'indemnité de déplacement en automobile prévue au paragraphe 63.6 pour les kilomètres indiqués à l'article 3 c) pour chaque jour d'affectation au poste en question.
6. Les dispositions du présent avenant remplacent toutes les dispositions contraires de la convention 1.1.
7. Le présent avenant est résiliable sur préavis écrit de 30 jours de l'une ou l'autre partie.

Fait à Montréal, le 18 mai 2005.

POUR LA COMPAGNIE :

POUR LE SYNDICAT :

René Leclerc
Président général

L'annexe 26B (laissée intentionnellement en blanc) est supprimée et remplacée par la nouvelle annexe 101B.

ANNEXE 101B

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

AVENANT intervenu entre la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada relativement à l'attribution des postes vacants dans certaines gares secondaires du troisième district d'ancienneté relevant de Montréal.

IL EST CONVENU qu'à la date de signature du présent avenant, l'avenant signé à Montréal, le 13 mars 1981, est annulé et remplacé par les dispositions suivantes :

1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 49.8, si l'on sait que la durée de postes temporairement vacants dans les gares secondaires visées à l'article 2 ci-dessous excédera sept jours, ces postes doivent être affichés suffisamment à l'avance pour permettre aux candidats retenus de les occuper à compter du premier jour de la vacance.
2. L'ingénieur de locomotive inscrit au tableau de remplacement du troisième district d'ancienneté de Montréal ou sur la liste de surnuméraires de Montréal, dont les services sont requis à un poste ayant comme gare d'attache l'une des gares énumérées ci-après, reçoit l'indemnité indiquée ci-dessous au taux applicable aux locomotives de manœuvre de ligne indiqué au paragraphe 1.11 pour chaque jour où il occupe le poste en question :

| Gare secondaire | Indemnité |
|--------------------------|------------------|
| Granby | 6 heures |
| Hawkesbury | 6 heures |
| Coteau | 4 heures |
| Saint-Hyacinthe | 4 heures |
| Saint-Jean-sur-Richelieu | 3 heures |
| Beloeil | 2 heures |
| Laprairie | 2 heures |

3. L'indemnité mentionnée à l'article 2 tient lieu d'indemnité de déplacement haut-le-pied ou de frais de séjour auxquels l'ingénieur de locomotive aurait eu droit en vertu de l'actuelle convention collective, sans le présent avenant.
4. L'ingénieur de locomotive dont il est fait mention à l'article 2 :

- a) est appelé, dans la mesure du possible, trois heures avant l'heure fixée pour sa présentation au travail;
- b) n'est appelé que pour une seule journée; et
- c) se charge d'assurer son transport pour lequel il a droit à l'indemnité d'utilisation d'une voiture personnelle, prévue au paragraphe 63.6 de la convention :

| Gare secondaire | Kilomètres (par jour) |
|--------------------------|----------------------------------|
| Beloeil | 66 |
| Coteau | 130 |
| Granby | 160 |
| Hawkesbury | 192 |
| Laprairie | 50 |
| Saint-Hyacinthe | 130 |
| Saint-Jean-sur-Richelieu | 80 |

- 5. Les dispositions ci-dessus s'appliquent également aux ingénieurs de locomotive remplaçants ou surnuméraires affectés aux trains de travaux, pourvu que la journée de travail commence et finisse à la même gare secondaire, laquelle doit figurer sur la liste de l'article 2.
- 6. L'ingénieur de locomotive qui est tenu d'occuper un poste vacant dans une des gares secondaires visées à l'article 2, en application des dispositions des paragraphes 49.16 et 49.17, et qui aurait droit au remboursement des frais de séjour prévus dans la lettre du 18 mai 1979, reçoit, à la place de ce remboursement, l'indemnité de déplacement en automobile prévue au paragraphe 63.6 pour les kilomètres indiqués à l'article 4 c) pour chaque jour d'affectation au poste en question.
- 7. Les dispositions du présent avenant remplacent toutes les dispositions contraires de la convention 1.1.
- 8. Le présent avenant est résiliable sur préavis écrit de 30 jours de l'une ou l'autre partie.

Fait à Montréal, le 18 mai 2005.

POUR LA COMPAGNIE :

POUR LE SYNDICAT :

Paul Vickers
Président général

L'annexe 26C (laissée intentionnellement en blanc) est supprimée et remplacée par la nouvelle annexe 101C.

ANNEXE 101C

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

AVENANT intervenu entre la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada relativement à l'attribution des postes vacants à Cornwall et à Brockville (Ontario).

IL EST CONVENU qu'à la date de signature du présent avenant, l'avenant signé à Montréal, le 13 mars 1981, est annulé et remplacé par les dispositions suivantes :

IL EST CONVENU qu'à la date de signature du présent avenant, s'appliquent les dispositions suivantes :

1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 49.8, si l'on sait que la durée de postes temporairement vacants à Cornwall et à Brockville (Ontario) excédera sept jours, ces postes doivent être affichés suffisamment à l'avance pour permettre aux candidats retenus de les occuper à compter du premier jour de la vacance.
2. L'ingénieur de locomotive inscrit au tableau de remplacement du troisième district d'ancienneté de Montréal ou sur la liste de surnuméraires, dont les services sont requis à un poste ayant comme gare d'attache Cornwall ou Brockville, reçoit l'indemnité indiquée ci-dessous au taux applicable aux locomotives de manœuvre de ligne indiqué au paragraphe 1.11 pour chaque jour où il occupe le poste en question :

| | |
|------------|----------|
| Cornwall | 7 heures |
| Brockville | 9 heures |

3. L'indemnité mentionnée à l'article 2 tient lieu d'indemnité de déplacement haut-le-pied ou de frais de séjour auxquels l'ingénieur de locomotive aurait eu droit en vertu de l'actuelle convention collective, sans le présent avenant.
4. L'ingénieur de locomotive dont il est fait mention à l'article 2 :
 - a) est appelé, dans la mesure du possible, trois heures avant l'heure fixée pour sa présentation au travail à Cornwall et quatre heures avant l'heure fixée pour sa présentation au travail à Brockville;
 - b) est appelé pour une seule journée; et

- c) se charge d'assurer son transport pour lequel il a droit à l'indemnité d'utilisation d'une voiture personnelle prévue au paragraphe 63.6 de la convention :

Kilomètres
Gare secondaire (par jour)

| | |
|------------|-----|
| Cornwall | 240 |
| Brockville | 434 |

5. Les dispositions ci-dessus s'appliquent également aux ingénieurs de locomotive remplaçants ou surnuméraires affectés aux trains de travaux, pourvu que la journée de travail commence et finisse à la même gare secondaire, soit Cornwall ou Brockville.
6. L'ingénieur de locomotive qui est tenu d'occuper un poste vacant à Cornwall ou à Brockville, en application des dispositions des paragraphes 49.16 et 49.17, et qui aurait droit au remboursement des frais de séjour prévus dans la lettre du 18 mai 1979, reçoit, à la place de ce remboursement, l'indemnité de déplacement en automobile prévue au paragraphe 63.6 pour les kilomètres suivants :

| | |
|------------|----------------|
| Cornwall | 161 kilomètres |
| Brockville | 217 kilomètres |

7. Les dispositions du présent avenant remplacent toutes les dispositions contraires de la convention 1.1.
8. Le présent avenant peut être résilié par l'une ou l'autre des parties sur préavis écrit de trente jours.

Fait à Montréal, le 18 mai 2005.

POUR LA COMPAGNIE :

POUR LE SYNDICAT :

Paul Vickers
Président général

L'article 5 de l'annexe 80 de la convention 1.1 est modifié comme suit :

5) Modifié le 18 mai 2005

L'annexe 102 s'applique.

ANNEXE 102

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

AVENANT intervenu entre la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada relativement aux conditions applicables aux tableaux de remplacement des ingénieurs de locomotive à Halifax, Moncton, Edmundston, Joffre-Est, Joffre-Ouest, Montréal (2^e district) et Garneau.

IL EST CONVENU que l'article 5 de l'annexe 80 de la convention 1.1 est annulé et remplacé par les dispositions suivantes :

Rajustements mensuels du tableau de remplacement des ingénieurs de locomotive

1. Le nombre minimal de postes du tableau de remplacement est établi comme suit :

| | | |
|------------------------------------|---|----|
| Joffre-Est | - | 7 |
| Edmundston | - | 10 |
| Moncton | - | 6 |
| Halifax | - | 2 |
| Joffre-Ouest | - | 0 |
| Montréal (2 ^e district) | - | 0 |
| Garneau | - | 0 |

2. Le nombre nécessaire de postes d'ingénieur de locomotive pour la période de paie ne doit, en aucun cas, être inférieur au nombre établi pour chaque gare au paragraphe 1.

3. Les rajustements du tableau de remplacement des ingénieurs de locomotive entrent en vigueur le premier jour de chaque période de paie de 14 jours.

4. Les ingénieurs de locomotive affectés au tableau de remplacement sont assurés de recevoir la rémunération de 1 900 milles marchandises tous les 14 jours.

5. La période de vérification du millage est de 14 jours et commence le dernier mardi de chaque période de paie. Pour déterminer le nombre nécessaire de postes d'ingénieur de locomotive au tableau de remplacement pour la période de paie suivante, on se sert du chiffre de référence de 1 773 milles. Les rajustements du

tableau de remplacement entrent en vigueur le premier jour de la période de paie suivante.

6. Le nombre de postes d'ingénieur de locomotive établi le premier jour de chaque période de paie conformément au paragraphe 5 ne peut être réduit ni augmenté durant la période.
7. L'ingénieur de locomotive qui manque un appel ou qui se déclare non disponible pour le service voit sa garantie pour la période de paie réduite de 1/10 (190 milles). Cette réduction ne peut être appliquée plus de une fois par journée civile.
8. Les ingénieurs de locomotive pénalisés plus de une fois au cours d'une période de paie n'ont droit à aucune garantie pour cette période.
9. Les ingénieurs de locomotive qui s'inscrivent en repos pendant plus de huit heures voient leur garantie pour la période de paie réduite de 1/10 (190 milles).
10. Les ingénieurs de locomotive ont droit à deux jours de repos réglementaires par semaine sans pénalité. Ces jours sont consécutifs dans la mesure du possible.

Dispositions générales

Vacances permanentes et temporaires au tableau de remplacement

Les vacances permanentes et temporaires au tableau de remplacement sont offertes à l'ensemble des ingénieurs de locomotive. Cependant, un ingénieur de locomotive qui occupe déjà un poste (temporaire ou permanent) au tableau de remplacement ne peut pas solliciter les postes qui sont ajoutés au tableau le premier jour de la période de paie à la suite du rajustement du nombre de milles.

Retour au travail après repos

Les ingénieurs de locomotive sont automatiquement inscrits au bas du tableau de remplacement après leurs journées de repos.

Jours de repos

Les ingénieurs de locomotive affectés au tableau de remplacement sont inscrits en repos à compter de 5 h 59, le premier jour de repos assigné et sont automatiquement inscrits au bas du tableau de remplacement à 5 h 59, le lendemain de leur dernier jour de repos.

Acceptation d'appels avant les jours de repos réglementaires

Les ingénieurs de locomotive affectés au tableau de remplacement doivent accepter les appels jusqu'à 5 h 59 le premier jour de repos. Cette limite de 5 h 59 s'applique à l'heure d'appel même et non à l'heure pour laquelle ils sont appelés ni à l'heure de prise de service.

Les ingénieurs de locomotive qui acceptent un appel au moment de partir en repos ont le droit, à la fin de leur tour de service, de s'inscrire en repos pour 48 heures auprès du Centre de gestion des équipes. Ces 48 heures constituent leurs deux jours de repos consécutifs pour la semaine et ils ne sont pas pénalisés.

Travail supplémentaire

Les ingénieurs de locomotive affectés au tableau de remplacement peuvent demander à effectuer du travail supplémentaire durant leurs jours de repos, conformément aux dispositions de la convention collective. La rémunération alors acquise est accordée en surplus du salaire garanti associé au tableau de remplacement pour la période en question. Les milles supplémentaires parcourus durant les jours de repos n'entrent pas dans le calcul du millage minimal mensuel des ingénieurs de locomotive et les jours de repos pour cette semaine sont considérés comme ayant été attribués.

Fait à Montréal, le 18 mai 2005.

POUR LA COMPAGNIE :

POUR LE SYNDICAT :

René Leclerc
Président général

L'annexe 98 (laissée intentionnellement en blanc) est supprimée et remplacée par la nouvelle annexe 104.

ANNEXE 104

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

AVENANT intervenu entre la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada relativement à l'adoption de dispositions sur le repos supplémentaire pour les ingénieurs de locomotive en service de ligne non assigné ou inscrits aux tableaux de remplacement dans la Région du Centre.

Il est convenu que les dispositions ci-après s'appliquent :

1. Les ingénieurs de locomotive en service de ligne non assigné ou affectés à un tableau de remplacement ont le droit de s'inscrire en repos pour une période minimale de six heures et maximale de 48 heures lorsqu'ils atteignent les millages cumulatifs suivants :
 - a) 1 300 milles
 - b) 2 600 milles
 - c) 3 800 milles
2. Pour les besoins de la présente annexe, le millage individuel d'un ingénieur de locomotive est ramené à zéro à sa date d'établissement du millage.
3. Tout millage reporté d'un mois d'accumulation précédent entre dans le calcul des 3 800 milles dont il est question à l'alinéa 1 c).
4. Les millages cumulatifs dont il est question à l'article 1 sont calculés conformément à l'article 65 de la convention 1.1.
5. Aux fins d'application des alinéas 1 a), b) et c), les ingénieurs de locomotive ont le choix, lorsqu'ils demandent le repos en question, de conserver leur tour durant la période de repos ou d'être inscrits au bas de leur tableau de remplacement ou de la liste du service en commun non assigné à la fin de leur période de repos.
6. Les ingénieurs de locomotive qui n'exercent pas leur droit de s'inscrire en repos après avoir accumulé le millage prévu à l'alinéa 1 a) ne peuvent le faire avant d'avoir accumulé le millage prévu à l'alinéa 1 b). La même restriction s'applique à l'alinéa 1 b) par rapport à l'alinéa 1 c).

7. Les ingénieurs de locomotive ne peuvent demander un repos supplémentaire en vertu du présent avenant qu'à leur gare d'attache.

Fait à Montréal, le 18 mai 2005.

POUR LA COMPAGNIE :

POUR LE SYNDICAT :

Paul Vickers
Président général