

## Conférence nationale du secteur des chemins de fer – du 22 au 24 septembre

En collaboration avec les sections locales TCA du secteur des chemins de fer, le syndicat national organise, du 22 au 24 septembre 2006, une Conférence nationale du secteur des chemins de fer qui se tiendra au Centre familial d'éducation des TCA à Port Elgin, en Ontario.

Un comité de planification a été mis sur pied, auquel contribueront les grandes sections locales du secteur.

La lettre de convocation sera envoyée dans les prochaines semaines par le bureau du président des TCA, Buzz Hargrove. Les sections locales sont encouragées à envoyer une pleine délégation. Il y aura des ateliers, des plénières et des conférenciers invités. On y parlera des grandes questions importantes pour nos membres et nos dirigeants du secteur.

## Dirigeants au Programme d'éducation syndicale des métiers

Neuf dirigeants TCA du secteur des chemins de fer ont participé au dernier cours du Programme d'éducation syndicale des métiers à Port Elgin du 27 février au 3 mars.

Le PESM a été négocié en 1999 à l'intention de nos membres de métiers à l'emploi des constructeurs automobiles. C'est un cours d'une semaine qui couvre l'histoire des TCA, nos gains de négociation, nos politiques et structures syndicales, ainsi que les questions commerciales, la politique et les défis de l'avenir. Au cours des cinq dernières années, les 32 cours donnés dans le cadre du PESM ont permis de rejoindre 1 800 de nos membres chez les Trois Grands.

Les dirigeants du secteur des chemins de fer ont ainsi pu suivre le cours dans le but de négocier un programme similaire pour leurs membres. Ils ont aussi organisé à l'intention des autres participants une séance d'information sur l'histoire, les enjeux et les structures de la division des chemins de fer des TCA. Cette séance a été bien reçue et tout le monde a ainsi acquis une meilleure compréhension de la diversité des TCA.

Les deux groupes ont beaucoup appris l'un de l'autre, plusieurs amitiés se sont créées. Quelques commentaires des représentants des chemins de fer:

« Nous avons vraiment apprécié cette semaine. Mille mercis aux coordonnateurs et aux animateurs d'avoir mis les gens de fer à l'aise en partageant avec eux. Excellent travail. »

Les participants du secteur des chemins de fer étaient Bryon

DeBaets, Les Lilley et Richard Brosseau (section locale 100), Tom Murphy, Nelson Gagné et Ron McLaren (section locale 101), Robert Fitzgerald et Val Hyden (section locale 4000), et Clyde Duncan (section locale 4001).

## Surtemps forcé

Suite aux résultats d'une étude de DRHC sur les heures supplémentaires effectuées dans le secteur des chemins de fer, le gouvernement fédéral a avisé le CN et le CP qu'ils dépassaient les limites autorisées. À certains endroits, les TCA ont logé des griefs. Ailleurs, le syndicat a réussi à négocier une solution acceptable, conforme aux recommandations formulées par DRHC au CN et au CP.

Comme solution clé pour régler le problème d'excès d'heures supplémentaires, les deux sociétés doivent embaucher.

Le 7 mars, lors d'une conférence téléphonique de Bryon DeBaets, président de la section locale 100 et Robert Fitzgerald, président du Conseil national 4000, avec la haute direction du CN, le syndicat des TCA a exprimé sa frustration et sa colère parce que les membres se font imposer cette situation et subissent des sanctions disciplinaires.

En guise d'explication, la société a déclaré qu'elle ne voulait forcer personne, mais qu'elle était obligée de se plier aux règles de DRHC. Le syndicat des TCA étudie différents moyens de régler ce problème, mais sa principale demande au CN et au CP est d'embaucher. On attend la réponse de la haute direction et des relations de travail.

## Mise à jour sur l'acquisition de BC Rail par le CN

Au cours de la deuxième moitié de 2002, les sections locales 102 et 110 des TCA ont commencé à entendre des rumeurs à l'effet que le gouvernement de CB songeait à vendre BC Rail.

En janvier 2003, en collaboration avec la Fédération du travail de CB, les sections locales 102 et 110 des TCA et les cinq autres syndicats présents chez BC Rail ont entamé une campagne pour stopper la vente de BC Rail.

Le différend s'est soldé par la conclusion, à l'automne 2004, d'une entente entre le Conseil des syndicats de BC Rail et le CN. En vertu de cette entente, ceux qui

voulaient quitter leur emploi avaient droit à une indemnité de départ généreuse et ceux qui voulaient travailler pour le CN se voyaient indemnisés pour les protections salariales perdues à cause de la fusion des conventions collectives du CN et de BC Rail.

Le Conseil des syndicats de BC Rail a contesté certains aspects de l'entente finale. Le CCRI a rejeté cette contestation et a rendu une décision finale en octobre 2005. Le Conseil conclut qu'il y a eu vente d'entreprise selon l'article 44 du Code canadien du travail et que le CN était l'employeur successeur.

### Règles de sécurité pour les locomotives

Ces changements ont été rendus possibles entre autres grâce aux efforts de la section locale 100 des TCA qui a soumis des propositions à l'ACFC et au ministre des Transports.

Le mot « qualifié » a été remplacé par le mot « accrédité », ce qui renforce les droits et le champ de compétence des gens de métier en matière d'inspection de locomotive.

De plus, l'intervalle entre les inspections de sécurité a été réduit. Bien que le syndicat n'ait pas obtenu l'intervalle de 15 jours qu'il demandait, l'ACFC demandait 92 jours.

### Métiers Sceau rouge

Le 23 mars 2006, les TCA ont livré une présentation au Comité des relations industrielles du Conseil canadien des directeurs de l'apprentissage.

Étaient présents les directeurs de l'apprentissage de la plupart des provinces : Colin Heslop, directeur des Métiers des TCA; Tom Murphy, président de la section locale 101 et membre du Comité des métiers de la section locale 101; Paul Soetemans, directeur de la Formation au CP; et Brian McDonagh, représentant national de la division des chemins de fer des TCA.

La présentation faisait état des obstacles que les comités TCA de modernisation des métiers doivent surmonter alors qu'ils essaient d'instaurer des règles Sceau rouge constantes dans les sociétés ferroviaires fédérales.

Les discussions ont été franches, ouvertes et surtout axées sur la recherche de solutions.

Les TCA livreront une présentation similaire au Forum canadien sur l'apprentissage en juin prochain.

### Négociateur chez Great Canadian Railway Tours/Rocky Mountaineer Vacations

Le Conseil 4000 et la section locale 4001 des TCA (secteur GCRT) ont récemment conclu avec Great

Canadian Rail Tour Company Ltd. une entente de principe de trois ans que les membres ont ratifiée par une marge de 89,4 pour cent le 6 avril dernier.

Les aspects monétaires de l'entente vont comme suit :

- convention de trois ans, du 1<sup>er</sup> janvier 2006 au 31 décembre 2008;
- hausse salariale le 1<sup>er</sup> janvier 2006, le 1<sup>er</sup> janvier 2007 – 3 %, le 1<sup>er</sup> janvier 2008 – 3 %;
- augmentation de prime le 1<sup>er</sup> janvier 2006 – 5 % (2,63 \$); le 1<sup>er</sup> janvier 2007 – 5 % (2,76 \$); le 1<sup>er</sup> janvier 2008 – 5 % (2,90 \$);
- au 1<sup>er</sup> janvier 2006, 300 \$ pour les employés de 1 à 5 ans de service; 500 \$ pour les employés de 6 ans d'ancienneté et plus;
- surtemps : une moyenne sera établie sur une période de huit (8) semaines pour tous les employés;
- congés fériés : comptabilisés lors des périodes d'emploi actif en saison, application de deux dollars (2 \$) l'heure pour le travail hors saison au lieu de la prise du congé statutaire.

Le comité syndical de négociation se composait de Matthew Fischer, président de l'unité Rocky Mountaineer de la section locale 4001; Dave Mercer-Hazlitt, représentant régional pour le Conseil 4000; et Brian McDonagh, représentant national.

### Négociations chez Savage Alberta Railway

Les négociations entre les TCA et Savage Alberta Railway (SAR) ont débuté à Grande Prairie, en Alberta, le 7 décembre 2005, en vue du renouvellement de la convention collective des membres du Conseil 4000/de la section locale 4001 employés par SAR (anciennement Alberta RailNet, ou ARN) comme chefs et mécaniciens de locomotives.

Savage Alberta Railway est un chemin de fer d'intérêt local exploité en Alberta et basé à Grande Prairie. Les TCA ont réussi à syndiquer le personnel itinérant d'ARN en 2002 et la première convention collective a été ratifiée à l'unanimité le 30 mai 2003. Cette convention contenait, entre autres, une hausse salariale de 8 % sur deux ans et demi, un congé férié additionnel et cinq jours de maladie (jusqu'à dix en banque).

Cette fois-ci, en plus d'une amélioration des salaires et des avantages, le syndicat et ses membres aspirent à obtenir des dispositions et des allocations de formation, des indemnités pour les changements d'affectations; des pauses-repos améliorées, des règles sur les retours à vide, des dispositions sur les changements de matériel et des dispositions améliorées qui protègent le travail de l'unité de négociation contre les contrats de sous-traitance confiés à CANAC, une ancienne filiale du CN qui appartient désormais à Savage.

Le comité syndical de négociation se compose de Pat McLaughlin et Dave Judge, présidents des unités SAR de la section locale 4001; Barry Kennedy, représentant régional pour le Conseil 4000; et Doug Olszewski, représentant national des TCA, qui se joindra au comité au moment de négocier les aspects monétaires.

Surveillez les mises à jour sur les négociations des TCA chez Savage Alberta Railway et chez Rocky Mountaineer Vacations en visitant la page suivante : [www.cawcouncil4000.com/negotiations.html](http://www.cawcouncil4000.com/negotiations.html)