

**BUREAU D'ARBITRAGE ET DE MÉDIATION
DES CHEMINS DE FER DU CANADA**

CAUSE NO. 3469

entendu à Montréal, le jeudi, le 10 février 2005

concernant

CHEMIN DE FER QUEBEC NORTH SHORE & LABRADOR

Et

LES TRAVAILLEURS UNIS DES TRANSPORTS

LITIGE :

Le 20 mai 2004, le chemin de fer QNS&L a congédié Monsieur Éric Dubé.

EXPOSÉ CONJOINT DU CAS :

Le syndicat soutient que : **(1.)** M. Dubé ne peut pas être tenu responsable pour ses actes lors des événements du 30 mars 2004 car l'analyse psychiatrique exigée par le chemin de fer indique clairement que M. Dubé : **(a)** n'était pas conscient de ce qu'il faisait lors de l'incident en question, et **(b)** les chances d'une récurrence dans son cas sont minimes. **(2)** Le chemin de fer n'a pas considéré l'analyse psychiatrique de M. Dubé dans son rapport d'enquête du 20 mai 2004 et par conséquent a congédié M. Dubé injustement. **(3)** Le chemin de fer est en violation de Préambule 4, des articles 17.01 et 17.02 ainsi que de tous les articles pertinents de la convention collective.

Le syndicat demande la réintégration au travail de M. Dubé avec pleine compensation pour salaire perdu et avantages sociaux avec intérêts, ce qui a été rejeté par l'employeur.

L'employeur maintient le congédiement malgré l'expertise du Dr. Lesage psychiatre car il est de sa responsabilité d'assurer la sécurité des employés du chemin de fer ainsi que du public utilisant son service de transport.

POUR LE SYNDICAT :**(SGN.) S. SEFSIK**
VICE-PRÉSIDENT GÉNÉRAL**POUR LA COMPAGNIE :****(SGN.) J-P BOUCHER**
SURINTENDANT

Représentaient la Compagnie :

C. Picard	– Avocate
G. Paquet	– Conseiller
J-P Boucher	– Surintendant division transport

Et représentaient le Syndicat :

R. Cleary	– Avocat
S. Sefcik	– Vice-Président, Sept-Îles
E. Dubé	– Plaignant

SENTENCE ARBITRALE

Durant l'audience du 8 février 2005 devant l'arbitre, le syndicat s'est objecté à la position de la Compagnie à savoir que le dossier disciplinaire du plaignant contient une suspension de trois (3) mois imposée en raison d'autres incidents survenus le 5 mai 2003 et le 2 août 2003, en plus de 10 points de démerite pour une autre infraction. Le syndicat prétend qu'un accord est intervenu entre les parties à l'effet de ne pas tenir compte de la suspension de trois (3) mois en date du 11 août 2003 imposée au plaignant. À la suite d'une entente entre les parties durant l'audience du 8 février 2005, la Compagnie a produit un affidavit signé par un représentant de la Compagnie, M. François Raymond. Cet affidavit indique que le représentant du syndicat, M. Sean Sefcik, et M. François Raymond « ... avons convenu de ne pas tenir compte de la mesure disciplinaire de suspension de trois (3) mois pour l'investigation et l'enquête sur l'incident du 30 mars 2004 impliquant le mécanicien de locomotive Éric Dubé ». Cependant, la Compagnie prétend qu'elle ne s'est jamais engagée à ne pas considérer cette suspension de trois (3) mois dans la détermination de la mesure disciplinaire appropriée relativement à l'incident du 30 mars 2004.

L'article 17 de la convention collective applicable prévoit deux (2) étapes lors d'une mesure disciplinaire. Dans un premier temps, il y a l'enquête formelle. Dans un deuxième temps, il y a l'application de la mesure disciplinaire appropriée.

L'arbitre conclut, à la lumière de la preuve, que les parties se sont entendues que la suspension de trois (3) mois en date du 11 août 2003 ne devait pas être considérée dans le cadre de l'enquête. Par contre, selon la preuve soumise, l'arbitre conclut que la Compagnie ne s'est pas engagée à ne pas considérer la suspension de trois (3) mois pour les fins de la mesure disciplinaire appropriée dans le dossier du plaignant. La suspension de trois (3) mois du 11 août 2003 est donc admissible aux fins de la présente décision de l'arbitre.

On me souligne d'abord que la Compagnie est le seul chemin de fer en Amérique du Nord à opérer suivant le concept du « *one man crew* », soit un seul employé (le mécanicien de locomotive) à bord des trains de transport de minerai.

Le plaignant, M. Éric Dubé, a été embauché par la Compagnie le 16 août 1999, à titre de mécanicien de locomotive.

Le 30 mars 2004, le plaignant était le mécanicien en devoir sur la locomotive CL-202C, locomotive en partance de Sept-Îles en direction de la station Mai (mile 128). La

locomotive du plaignant s'est d'abord rendue à la station Canatiche (mile 90) sans incident. À Canatiche, la locomotive du plaignant s'est arrêtée car un autre train venait tout juste de frapper un orignal. Après que ce dernier train soit passé, la locomotive du plaignant a alors quitté la station Canatiche et par la suite, le plaignant a communiqué avec le Centre de contrôle ferroviaire. Le plaignant a alors rapporté au contrôleur du Centre de contrôle ferroviaire qu'il avait vu un orignal, que l'orignal avait une patte cassée et que l'orignal était debout sur les rails. Le plaignant a ensuite re-communicé avec le Centre de contrôle ferroviaire afin de donner au contrôleur des précisions concernant l'endroit exact où l'orignal se retrouvait. De plus, le plaignant a, par la même occasion, informé le contrôleur qu'une fois rendue à la station Mai, il désirait retourner à Sept-Îles car il était préoccupé par la santé de son oncle qui était à l'article de la mort. Le contrôleur a répondu au plaignant qu'il allait prendre les arrangements nécessaires afin de lui fournir un transport par hélicoptère.

Une vingtaine de minutes plus tard, le plaignant a re-communicé avec le Centre de contrôle ferroviaire afin d'informer le contrôleur qu'il avait l'intention d'arrêter à la prochaine station, soit Waco (mile 100), et qu'il attendrait l'hélicoptère dans le « *bungalow* » de cette station afin de pouvoir retourner à Sept-Îles. En réponse à ceci, le contrôleur a informé le plaignant qu'il serait préférable de continuer jusqu'à la station Chico (mile 110) afin de ne pas nuire aux opérations. Le plaignant a acquiescé à cette dernière demande du contrôleur et ils se sont alors entendus à l'effet qu'un hélicoptère viendrait chercher le plaignant à la station Chico.

Vers 10h46, soit une vingtaine de minutes plus tard, la locomotive du plaignant est arrivée à la station Chico et le plaignant a actionné les freins d'urgence. Ce faisant, la locomotive du plaignant a franchi la lumière au point contrôlé #1121, le tout sans autorisation et contrairement aux règles de sécurité ferroviaire. Peu de temps après, un hélicoptère est arrivé à Chico afin de transporter le plaignant à Sept-Îles.

À Sept-Îles, le plaignant a souffert d'un malaise et il a été transporté à l'hôpital afin de rencontrer un médecin à l'urgence. Une semaine plus tard, soit le 6 avril 2004, le plaignant a été examiné par le médecin de la Compagnie, le Dr Gilles Ross, lequel lui a accordé un congé médical jusqu'au 20 avril 2004. Lorsque son congé médical a été terminé, le plaignant a été examiné à nouveau par le Dr Gilles Ross, qui a déclaré que le plaignant était apte à retourner au travail. Durant la période du congé médical du plaignant, une enquête préliminaire faite par la Compagnie a révélé qu'en plus de l'infraction d'avoir franchi la lumière rouge sans autorisation à Chico, le plaignant avait commis plusieurs autres infractions à la réglementation ferroviaire entre les stations Canatiche et Chico. Parmi ces autres infractions, le plaignant aurait excédé la vitesse maximale permise à plusieurs endroits et ce, de façon significative. C'est pour cette raison que la Compagnie a exigé que le plaignant subisse une évaluation psychiatrique, afin de déterminer son état mental le 30 mars 2004 et aussi afin de déterminer si le plaignant présentait un risque de répéter ce même comportement à l'avenir.

Le 28 avril 2004, le plaignant a été examiné à Montréal par le Dr Jacques Lesage, psychiatre. Ce dernier a produit un rapport d'expertise en date du 2 mai 2004, lequel a été transmis à la Compagnie ainsi qu'au plaignant.

Le 12 mai 2004, le plaignant a été convoqué à une enquête disciplinaire, laquelle devait avoir lieu le 14 mai 2004. Au cours de l'enquête du 14 mai 2004, le plaignant a admis avoir commis l'ensemble des infractions reprochées, tout en ajoutant qu'il n'était pas conscient de ce qu'il faisait le 30 mars 2004.

À la suite de cette enquête disciplinaire, le 20 mai 2004, la Compagnie a inscrit 125 points de démerite dans le dossier du plaignant (consultez le tableau ci-dessous) le tout en raison des infractions du 10 mars 2004. Le plaignant a alors été congédié à la suite de l'accumulation des points de démerite dans son dossier.

TABLEAU DES INFRACTIONS DE M. ÉRIC DUBÉ	
Excéder la vitesse permise selon l'indicateur	
Limitation de vitesse permanente entre millage 93.5 et 94.4 par 3.4 m/h	5 pts démer
Limitation de vitesse permanente entre millage 98.2 et 98.4 par 12.6 m/h	15 pts démer
Vitesse maximum du train de minerai vide, division Wacouna augmentation graduelle de la vitesse entre les millages 94 et 112 pour excéder la vitesse par 9.7 m/h	25 pts démer
Violation règle 429 du REF \ avoir franchi le signal 1121 arrêt absolu	35 pts démer.
Violation règle 527 i) ii) iii) \ protection du train après infraction	25 pts démer
Violation règle 112 du REF \ assurer immobilisation du train	10 pts démer

Violation règle générale A.i) du REF \ connaître les règles et instructions	5 pts démer
Violation règle générale A.iii) du REF \ aviser autorité lors d'infraction	5 pts démer

L'arbitre accepte que le plaignant était troublé à cause de l'état de santé de son oncle et aussi après avoir vu l'original presque mort à côté de la voie ferrée. Néanmoins, l'enregistrement sonore des conversations entre le plaignant et le contrôleur du 30 mars 2004 démontre que le plaignant a acquiescé à la demande du contrôleur d'arrêter à Chico au lieu de Waco car la voie d'évitement à Waco n'était pas accessible et il ne fallait pas obstruer la voie principale. On se rappelle aussi que la première demande du plaignant au contrôleur a été qu'il voulait retourner à Sept-Îles par hélicoptère, une fois rendu à sa destination de Mai. Par la suite, le plaignant a excédé la vitesse à plusieurs endroits entre Canatiche (mile 90) et Chico (mile 110) et ce, de façon significative et intentionnelle. Enfin, le plaignant est arrivé à Chico où il a actionné les freins d'urgence de la locomotive et où il a franchi la lumière rouge au point contrôlé #1121 contrevenant ainsi aux règles de sécurité ferroviaire.

L'arbitre conclut aussi, à la lumière de l'ensemble de la preuve, que le plaignant a commis plusieurs infractions à la réglementation ferroviaire alors qu'il était dans un état de frustration en raison du fait qu'il devait attendre jusqu'à Chico pour débarquer du train. L'arbitre ne retient donc pas les conclusions de l'expert médical (ci-haut mentionner), à l'effet que le plaignant a été incapable de contrôler ses propres émotions et son comportement. Il y a donc lieu d'imposer des mesures disciplinaires dans ces circonstances.

Par contre, l'arbitre est d'avis que l'application de 125 points de démerite par la Compagnie n'a pas été une mesure disciplinaire appropriée en l'espèce. Les infractions du 30 mars 2004, considérées dans leur l'ensemble, sont survenues pendant un même événement; c'est-à-dire lors de la conduite du plaignant entre Canatiche et Chico. Il y a donc lieu, dans de telles circonstances, d'imposer une seule sanction disciplinaire sévère. L'arbitre prend note aussi que dans tout les autorités citées par la Compagnie, ce bureau d'arbitrage a déjà imposé une seule sanction disciplinaire sévère dans des situations semblables au présent dossier.

L'arbitre note que le plaignant a été embauché par la Compagnie le 16 août 1999. Son dossier disciplinaire contient 10 points de démerite en raison d'un incident du 5 mai 2003, lequel a eu lieu lorsque le plaignant n'a pas été vigilant lors des manœuvres d'aiguillages. La suspension de trois (3) mois était pour un « *miss call* » du 3 août 2003. Considérant l'ensemble des antécédents disciplinaires du plaignant ainsi que les derniers incidents du 30 mars 2004, l'arbitre est d'avis qu'une sentence arbitrale sévère de suspension s'impose. Le plaignant doit aussi être conscient qu'une dernière opportunité lui est accordée afin qu'il démontre qu'il est capable de remplir ses tâches de mécanicien de locomotive d'une façon efficace, même lors des occasions de stress personnel.

En conséquence, l'arbitre ordonne que le congédiement du plaignant soit annulé et que le plaignant soit immédiatement réintégré dans son emploi, mais sans

compensation de salaire ou de bénéfices pour la période écoulée depuis son congédiement du 20 mai 2004.

Le 6 avril 2005

(Signé) JOHN M. MOREAU, Q.C.
ARBITRE