

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

CAUSE NO. 3613

entendu à Montréal, le mardi, le 10 avril 2007

concernant

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

et

CONFÉRENCE FERROVIAIRE DE TEAMSTERS CANADA

LITIGE :

Interprétation de l'article 12A.1 de la convention collective 1.1.

EXPOSÉ CONJOINT DU CAS :

Des réclamations ont été soumises à la Compagnie selon l'article 12A.1 pour avoir effectué des manœuvres qui se rapporte à leur train soit à la gare d'arrivé ou de départ par des ingénieurs de locomotive travaillent sur des équipes réduites au chef de train.

Lorsqu'une équipe de train réduite au chef de train est requise de doubler des wagons au départ ou à arrivée du train, les ingénieurs de locomotive réclame la prime selon les dispositions de l'article 12A.1.

Le Syndicat soumet que le fait de doubler des wagons dans ces cas justifie le paiement de la prime de 12-1/2 milles, puisque se sont des manœuvres qui se rapportent à leur train.

La Compagnie n'est pas d'accord avec la position du Syndicat.

POUR LE SYNDICAT :

(SGN.) RENÉ LECLERC
PRÉSIDENT GÉNÉRAL

Représentaient la Compagnie :

- | | |
|-------------------|--|
| D. Gagné | – Directeur, relations de travail, Montréal |
| C. Desjardins | – Directeur, relations de travail, Montréal |
| D. VanCauwenbergh | – Premier Directeur, relations de travail, Toronto |
| P. Rousseau | – Assistant Manager, Pay Sytems, Moncton |

Et représentaient le Syndicat :

- | | |
|-------------|---------------------------------|
| R. Leclerc | – Président général, Grand-Mère |
| C. Desbiens | – Président Local, 558 |

POUR LA COMPAGNIE :

(SGN.) DONALD GAGNÉ
POUR : PREMIER VICE-PRÉSIDENT

SENTENCE ARBITRALE

Tel qu'il appert de l'exposé des faits, le Syndicat soutient que ses membres ont droit à une prime de 12-1/2 milles à chaque fois qu'un mécanicien de locomotive qui fait partie d'une équipe de train réduite se trouve obligé de doubler les wagons au départ, c'est-à-dire de tirer les wagons de son train de deux voies séparées, plutôt que d'une seule voie. Des centaines de réclamations, pour la plupart provenant du triage de Joffre, sont à l'origine du grief. La Compagnie prétend que de doubler des wagons qui doivent occuper deux voies en raison de la longueur d'un train ne constitue pas une manœuvre et ne justifie donc pas le paiement de la prime en question.

La question en litige est l'application des dispositions de l'article 12A.1 de la convention collective, qui se lit comme suit :

12A.1 Quand des ingénieurs de locomotive conduisant un train en service marchandises direct dont l'équipe est réduite au chef de train sont tenus d'effectuer des manœuvres qui se rapportent à leur train, à la gare de départ ou d'arrivée (sauf pour stationner un ou plusieurs wagons avariés ou pour ramasser un ou plusieurs wagons venant d'être réparés), ils ont droit à une rémunération de 12-1/2 milles en sus de tout autre pour le tour de service.

Le représentant syndical prétend que les dispositions de cet article s'adressent directement à une équipe réduite qui se prépare pour quitter une gare et se voit obligé d'aller chercher ses wagons dans plus qu'une voie de triage avant son départ. D'après lui, assembler son train par le doublement des wagons accouplés et stationnés dans deux voies de triage veut dire « effectuer des manœuvres qui se rapportent à leur train » au sens de l'article 12A.1 de la convention collective.

La Compagnie n'est pas d'accord. Selon son représentant, à la lumière de la pratique bien établie, ainsi que du langage relativement aux manœuvres que l'on peut trouver dans certaines autres conventions collectives ferroviaires, il est clair que le doublement d'un train, soit à la gare de départ pour l'assembler ou à la gare de destination pour l'entreposer, n'est pas pour autant l'effectuation de manœuvres qui se rapportent au train de l'équipe en question. En appui, il cite comme exemple des dispositions de l'article 11.7 de la convention collective 4.16 qui lie la compagnie et le syndicat des Travailleurs Unis des Transports (TUT), dispositions qui s'appliquent aux chefs de train qui font partie des mêmes équipes réduites que les mécaniciens de locomotive qui sont les plaignants dans le grief qui nous occupe. L'article 11.7 de la convention collective 4.16 se lit comme suit :

11.7 *Notwithstanding the provisions of paragraph 11.4, trains operating in through freight service may be operated with a conductor but without an assistant conductor provided that:*

- (a) *Such trains are operated without a caboose;*
- (b) *At the initial terminal, doubling is limited to that necessary to assemble the train for departure account yard tracks being of insufficient length to hold the fully assembled train;*
- (c) *At the final terminal, doubling is limited to that necessary to yard the train upon arrival account yard tracks being of insufficient length to hold the train;*
- (d) *Notwithstanding the provisions of article 41, such trains are not required to perform switching in connection with their own train at the initial or final terminal; if switching in connection with their own train is required at the initial or final terminal to meet the requirements of the service, (except to set off a bad order car or cars or lift a bad order car or cars after being repaired), the conductor will be entitled to a payment of 12-1/2 miles in addition to all other earnings for the tour of duty.*
- (e) *Such trains are designated to make no more than three stops en route (i.e., between the initial and final terminals) for the purpose of taking on and/or setting out a car or group of cars together;*

NOTE: *(This Note is only applicable to the First Seniority District). For the purposes of clarity, the taking on or setting out of cars at a yard (other than the yard in which the train originates or terminates) at terminals where there are a series of yards (such as Halifax and Montreal) will not count as a stop in the application of sub-paragraph 11.7(e). However, the payment set out in*

paragraph 2.5 will be payable when cars are taken on or set out at such yards in a conductor-only operation.

[caractères gras ajoutés]

L'arbitre ne peut accueillir ce grief. Dans un premier temps, il est important de noter que depuis 1992, date de l'introduction des équipes réduites, les employés de l'unité de négociation des mécaniciens de locomotive sur les lignes de l'est n'ont jamais fait de grief contre la pratique bien établie concernant le doublement des wagons de leur train, soit à la gare de départ ou à la gare d'arrivée. La pratique démontre une reconnaissance parmi les employés que le doublement de wagons en raison du fait qu'une seule voie est insuffisante pour contenir un train est tout autre chose que d'effectuer des manœuvres qui se rapportent à leur train.

La pratique bien établie est d'ailleurs consistante avec la jurisprudence concernant les manœuvres. Bien avant l'époque des équipes réduites, certains employés cherchaient parfois une compensation supplémentaire pour ce qu'ils prétendaient être des opérations de manoeuvre propre aux équipes de triage lorsqu'ils garaient leur train dans plus d'une voie. Dans BACFC 2099, une équipe en service de route, y-compris le mécanicien de locomotive, réclamait une prime au taux d'une journée pour triage quand la Compagnie a ordonné qu'il séparent les wagons de leur train d'une façon précise pour les entreposer dans deux voies différentes, en vue de faciliter le rassemblement d'un autre train. Dans cette cause la convention collective du TUT contenait des dispositions suivantes :

41.1 *Switching, transfer and industrial work, wholly within the recognized switching limits, will at points where yardmen are employed, be considered as service to which yardmen are entitled, but this is not intended to prevent employees in road service from performing switching required in connection with their own train and putting their own train away (including caboose) on a minimum number of tracks.*

7.9(d) *in the application of the provisions of paragraph 41.1 and 41.2 of Article 41, (Yardmen's Work Defined), when employees in road service are instructed to yard their train in a particular track at a terminal and such track will not hold the entire train, they will double over surplus cars to another yard track or, in cases of yard congestion where there is insufficient room to double over all cars to one track, it is necessary to double over to more than one track to effectively yard the train.*

NOTE: *In the application of the foregoing sub-paragraph (d) of this paragraph, employees will not be required to marshal trains upon arrival at terminals (e.g.: setting over 10 cars for one destination to one track and 10 cars for another destination to another track).*

L'arbitre a rejeté le grief, statuant en partie comme suit :

The Arbitrator has some difficulty with the position of the Union respecting the effect of Article 7.9(d). If it is correct there would be little or no effective difference remaining between the concept of employees performing switching "in connection with their own train" and the concept of "putting their own train away ... on a minimum number of tracks" as relates to the work of incoming road crews at destination yards. In other words if that view should prevail it would appear that the only prerogative remaining to the Company is to direct the road crew to set off all of the cars which comprise its train in a particular track, with the right to direct them to switch out part of those cars into one or more other tracks only to the extent that the designated track is insufficient to hold them. That interpretation of the application of Article 41.1 of the Agreement would, it seems to me, leave little or no scope for the meaning of the words "switching required in connection with their own train". However, the parties have chosen to leave that phrase unchanged and, absent clear language to demonstrate a contrary intention, must be presumed to have intended that its prior meaning should continue.

Having regard to the evolution of the language of Article 41.1 revealed in the cases noted above, it is indisputable that traditionally there was no question that switching in connection with a road crew's own train related to more than merely putting their train away at a destination yard. Switching in connection with a road crew's train could and did involve the setting off and spotting of cars intended for delivery to that destination (CROA 13). In the Arbitrator's view the record reveals that Article 7.9(d) was added to the Collective Agreement for a purpose other than abolishing the pre-existing right of the Company to require the incoming road crew to switch off and spot cars which they are delivering to a destination yard. It speaks to the separate question of

how they are to put their train away, which presumably may involve both the setting off of cars which have reached their destination yard and the storage of cars other than cars destined for delivery at that yard. The purpose of Article 7.9(d), as evidenced in the letter of May 10, 1979, is to ensure that the storage of cars in that circumstance is not converted into the marshalling of trains for furtherance to other locations.

The material before the Arbitrator discloses further evidence that the concept of work in connection with a road crew's own train can be different from merely putting its own train away on a minimum number of tracks, even though the two concepts may be interrelated. It is common ground that it is not unusual for incoming road crews whose train consists, in part, of livestock cars to be required to set off and spot those cars separately within the destination yard at a facility properly equipped for the feeding and care of livestock. The Union does not argue that that work is exclusively the work of yardmen, or that in those circumstances a road crew could invoke the strict application of Article 7.9(d) to insist on its right to simply switch all of their train, including the livestock cars, into a single designated track, or in more than one track only in a case of yard congestion. The example of the livestock car serves as an illustration of the parties' intention that incoming road crews can be required to perform switching in connection with their own train, and that that operation may be more than merely putting their train away on a single track, subject only to problems of congestion.

...

For the reasons related above, I am satisfied that the parties have preserved within their Collective Agreement a degree of distinction between the concept of switching required to be performed by a road crew at a destination yard in connection with their own train and the concept of putting their own train away on a minimum number of tracks. Article 7.9(d) was intended to clarify the rights of road crews in respect of putting away their train, but it did not have the purpose or effect of abrogating the rights of the Company or the obligations of the employees in respect of their long established duty to perform switching in connection with their own train as they had previously been required to do. I can find nothing in the history or language of Article 7.9(d) to overrule the prior awards of this Office which has held that the setting off and spotting of cars at a destination yard as part of the delivery process falls within the meaning of the phrase "switching required in connection with their own train" contained in Article 41.1 of the Collective Agreement. That is what the crew were required to do upon arrival at Brampton by cutting and spotting the Brampton destined cars on Pad No. 4 as directed. The placement of those cars at that point, as well as the remainder of the cars and the caboose on a separate track designated by the Company is consistent with the putting away of their own train, including its caboose, on a minimum number of tracks as contemplated in Article 41.1 of the Collective Agreement.

Il est vrai, comme le dit le représentant syndical, que le litige relativement à ce grief doit dépendre uniquement de l'interprétation du libellé de la convention collective en l'espèce. Mais il est toutefois légitime et utile de se référer à la jurisprudence et aux dispositions d'autres conventions collectives dans l'industrie pour mieux saisir la portée de certains mots et de certaines expressions propres à l'industrie des chemins de fer. La décision BACFC 2790 présente un autre exemple où le syndicat reconnaît, dans sa convention collective avec la compagnie Canadien Pacifique, qu'un mécanicien de locomotive ne peut réclamer une prime supplémentaire pour le simple doublement de son train au point de départ. La disposition en question se lit :

ARTICLE 3 PREPARATORY, INITIAL AND FINAL TIME

(b) FREIGHT, WAYFREIGHT, MIXED, UNASSIGNED PUSHER AND UNASSIGNED SNOW SERVICE

(1) Engineer will be paid initial terminal time, including switching, on the minute basis at pro-rata rates from time ordered for until departure of locomotive from the outer main track switch or designated point.

*A locomotive engineer, on a train on which no brakeman is employed, required to perform switching at the initial terminal, **except doubling to the extent necessary to assemble the train for departure because yard track(s) is of insufficient length to hold the fully assembled train**, will be paid on the minute basis at pro-rata rates for all time so occupied with a minimum payment of one hour in addition to initial terminal time. ...*

[caractères gras ajoutés]

Est ce que l'arbitre doit conclure, comme le plaide le syndicat, qu'il y a une lacune importante dans la convention collective qui nous occupe, et que le doublement des wagons par une équipe réduite est donc la même chose que d'effectuer des manœuvres qui se rapportent à leur train? Je ne le crois pas. La jurisprudence examinée démontre clairement que bien avant la rédaction du libellé de l'article 12A.1 en 1992 les parties étaient bien conscients de la différence entre les opérations de manœuvre d'une part et d'autre part le doublement d'un train, soit à l'arrivée ou au départ, en raison des limites d'espace disponible dans les voies de triage. Cette constatation est appuyée de surcroît par la pratique bien établie de presque quinze ans, sans plainte ni grief, avant le dépôt des réclamations du présent litige.

Pour ces motifs, l'arbitre en vient à la conclusion que le doublement des trains par des équipes réduites en préparation pour leur départ ne constitue pas effectuer des manœuvres qui se rapportent à leur train au sens prévu à l'article 12A.1 de la convention collective. Le grief doit donc être rejeté.

Le 16 avril 2007

(sgn) MICHEL G. PICHER
ARBITRE

SUMMARY – CROA&DR

Policy grievance – claim doubling over to lift train from two tracks at initial terminal is switching – clear language and jurisprudence supports company's interpretation that doubling is not switching – GRIEVANCE DISMISSED

KEYWORDS –

CNR – TCRC April 2007 claim switching doubling lifting train two track dismissed