

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

CAUSE NO. 3628

entendu à Montréal, le jeudi, le 12 juillet 2007

concernant

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

et

CONFÉRENCE FERROVIAIRE DE TEAMSTERS CANADA

LITIGE :

Congédiement de M. Pierre Nolet à compter du 3 juillet 2006.

EXPOSÉ CONJOINT DU CAS :

Le 30 juillet 2006, le plaignant a été congédié pour violation de la règle REFC 429 et avoir démontré une négligence grave de la part de l'employé alors qu'il agissait comme ingénieur de locomotive.

Le Syndicat conteste le congédiement et soutient que la discipline imposée est trop lourde. Le Syndicat soutient que des circonstances atténuantes justifie une sanction moins lourde et demande que le plaignant soit réintégré comme chef de train dans le triage.

La Compagnie a rejeté la demande du Syndicat.

POUR LE SYNDICAT :

(SGN.) R. LECLERC
PRÉSIDENT GÉNÉRAL

POUR LA COMPAGNIE :

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

Représentaient la Compagnie :

D. Gagné – Directeur, Relations du travail, Montréal

Et représentaient le Syndicat :

R. Leclerc – Président général, Grand-Mère

SENTENCE ARBITRALE

La preuve démontre clairement que M. Nolet a commis une erreur des plus graves en permettant que son train dépasse un signal d'arrêt au signal 54 à Cap Rouge. Force est de constater qu'il a dépassé le signal d'une distance d'environ un mille, et que son train s'est arrêté seulement après l'intervention à la radio du régulateur qui a entendu un alarme déclenché par un système détecteur.

Les antécédents disciplinaires du plaignant ne sont pas favorables. En tant que mécanicien de locomotive il a provoqué un déraillement important en juillet 2001, ce qui a entraîné sa disqualification comme ingénieur de locomotive. Après sa réintégration au rang d'ingénieur de locomotive, en novembre 2005, il a fait circuler son train à une distance de dix milles en dehors des limites permises par son BMT. Même s'il n'a pas été discipliné, cet incident sert à justifier les inquiétudes de la compagnie concernant les aptitudes de M. Nolet comme ingénieur de locomotive.

Le représentant syndical soutient que l'erreur de M. Nolet découle en partie de son manque d'expérience au commandes d'une locomotive. Il souligne que malgré sa qualification formelle, au cours des années le plaignant n'a pas souvent eu la chance de travailler en dehors de la cour de triage, ayant accumulé comme expérience seulement 39 tours de service comme ingénieur depuis sa qualification en 1990.

L'arbitre peut comprendre dans une certaine mesure la perception du syndicat. Cependant, il semble à l'arbitre que l'erreur commise par M. Nolet en l'espèce ne relève aucunement de sa connaissance de l'opération d'une locomotive ni du maniement d'un train. Manquer de voir et de respecter un signal d'arrêt rouge est une faute fondamentale dans l'opération d'un train, que ce soit fait par un ingénieur de locomotive ou par le plus jeune serre freins.

Le dossier devant l'arbitre démontre que la compagnie à tout fait pour faire comprendre à M. Nolet l'importance de respecter les règles d'exploitation. Malheureusement, les mesures disciplinaires déjà inscrits à son dossier n'ont pas eu l'effet voulu. Dans ces circonstances l'arbitre doit conclure qu'il n'y a pas lieu de perpétuer les « dernières chances » du plaignant.

Pour ces motifs de grief doit être rejeté.

Le 16 juillet 2007

(signé) MICHEL G. PICHER
L'ARBITRE

SUMMARY – CROA 3628

Nolet, Pierre – discipline discharge – violation cardinal rule 429 – Arbitrator discusses prior record vs. length of service – previously disqualified as a locomotive engineer – violated TOP after re-qualifying – lack of road service offered in mitigation – respecting a stop signal inherent to the duties of the most junior of running trades employees – did not take advantage of prior "last changes" offered by employer – GRIEVANCE DISMISSED

KEYWORDS – 3628

CNR – TCRC July 2007 discipline discharge cardinal rule stop recidivism last change dismissed