

**BUREAU D'ARBITRAGE ET DE MÉDIATION
DES CHEMINS DE FER DU CANADA
CAUSE NO. 3892**

entendu à Montréal, le jeudi, 15 avril 2010

concernant

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

et

MÉTALLOS, LOCAL 2004

LITIGE :

Le Syndicat conteste la mesure disciplinaire imposée à M. Marc Fontaine, soit une restriction au poste d'agent de la voie ainsi que le retrait de la carte de règlements REF, et ce, pour une période de 12 mois, pour les événements du 3 décembre 2008 sur la subdivision St-Laurent.

EXPOSÉ CONJOINT DU CAS :

Le Syndicat considère que le retrait de la carte de règlement (REF) est une mesure disciplinaire inappropriée et ne devrait pas être utilisée.

Le Syndicat demande à ce que soit accordé à M. Fontaine la position appliquée sur le bulletin QS-MTL-CFIL-11-2008.

M. Marc Fontaine, NIP 147851, détient un poste permanent d'agent de la voie à Rivières-des-Prairies.

Le 3 décembre 2008, M. Fontaine agissait à titre de contremaître règle 42.

La Compagnie maintient sa position et rejette les prétentions du Syndicat.

POUR LE SYNDICAT :

DÉLÉGUÉ EN CHEF, QUÉBEC-ATLANTIQUE

(SGN.) M. LACROIX

POUR LA COMPAGNIE :

DIRECTRICE, RELATIONS DE TRAVAIL

(SGN.) C. GILBERT

Représentaient la Compagnie :

C. Gilbert	– Directrice, Relations de travail, Montréal
A. deMontigny	– Directeur principal, Relations de travail, Montréal
E. Guindon	– Superviseur programmes, Montréal

Et représentaient le Syndicat :

B. Boulet	– Représentent syndicat, Montréal
M. Lacroix	– Délégué en Chef, Québec-Atlantique
P. Jacques	– Vice-président, Local 2004

SENTENCE ARBITRALE

Les faits pertinents au litige ne sont pas contestés. Le 3 décembre 2008, M. Fontaine agissait comme contremaître règle 42, responsable de la protection des employés qui travaillaient sur la voie entre les milles 135 et 133.4 de la subdivision St-Laurent. Vers 13 h 32 il a donné la permission inconditionnelle au mécanicien de locomotive au commandes d'un train de travaux de procéder dans ses limites. Le train en question allait décharger de la pierres à l'intérieur des limites de la règle 42. Cependant, ayant donné au train de travaux la permission de rentrer dans le territoire protégé, M. Fontaine n'a pas avisé les travailleurs au-dedans des limites qu'un train de travaux avait obtenu de droit de circuler au-dedans des limites de la règle 42. La compagnie considère qu'il s'agit d'une infraction de la règle du Règlement d'Exploitation Ferroviaire du Canada (REFC) qui traite de la protection des groupes de travail séparés sous la règle 42. Celle-ci prévoit entre autres, que le contremaître qui est responsable de la règle 42 doit « ... prévenir la ou les personnes responsables d'un groupe de travail séparé qu'un train ou un transfert pénétrera dans la zone d'application de l'autorisation. »

Le représentant syndical prétend que le train de travaux en l'espèce n'est pas un « train » au sens de la règle, ce qui le mène à conclure que le plaignant ne se trouvait pas dans l'obligation d'avertir les employés de la présence de ce train au-dedans des limites de la règle 42. Selon lui, le train de travaux était un véhicule d'entretien au sens des définition qui se retrouvent dans le REFC. Il souligne que la définition d'un train préconise une locomotive avec ou sans wagons qui se déplace à une vitesse supérieure à 15 mi/h. Il soutient que comme le train de travaux ne dépassait pas une

distance où il n'y avait pas d'employés et qu'il ne pouvait pas voyager à une vitesse de plus de 15 mi/h, la règle ne s'applique pas. Selon cette logique, plaide le représentant syndical, il n'y avait pas lieu d'imposer de discipline.

Je trouve cet argument difficile à accueillir. L'alinéa (viii) des Instructions relatives à la protection des groupes de travail séparés, qui se retrouve à la page 110 des REFC de la compagnie, est catégorique pour exiger que le contremaître doit, avant de permettre à un train ou à un transfert de pénétrer dans la zone d'application d'une règle 42, prévenir les personnes responsables des groupes de travail séparés qui se trouvent dans le territoire en question. À la page 3 du REFC se trouve la définition d'un transfert :

Locomotive attelée ou non à des wagons ou à des voitures et circulant sur une voie principale à des vitesses ne dépassant pas 15 mi/h et n'ayant pas besoin d'être munie d'un TIBS.

Il me semble que tout au moins le train de travaux dont il s'agit en l'espèce était un « transfert » tel que décrit dans la règle. Or, il incombait au plaignant d'aviser les employés sous sa protection qu'un transfert allait pénétrer les limites de la règle 42. Cette obligation ne dépendait aucunement de l'étendue du territoire que le transfert devait utiliser au-dedans de la règle 42.

Subsidiairement, si la conclusion ci-dessus est erronée, je serais toutefois d'avis que le train de travaux n'est pas, de toute façon, un « véhicule d'entretien » au sens du REFC, comme le prétend le représentant syndical. À mon avis, pour les fins de la règle 42, il s'agissait d'un train.

Or, la preuve démontre que M. Fontaine a permis au train de travaux de franchir les limites de la règle 42 sans en aviser les travailleurs sur le territoire, nonobstant que le permis de passage était bon pour tout le territoire. Même si on s'attendait à ce que le train de travaux de devrait pas avancer jusqu'au lieux où travaillaient les équipes d'entretien de la voie, il incombait toutefois au plaignant d'aviser ces derniers de la présence du train ou du transfert en question au-dedans des limites de la règle 42. Pour ces motifs je dois accueillir la position de l'employeur et déclarer que M. Fontaine n'a pas respecté le REFC et qu'il s'est alors rendu passible de discipline.

Enfin, je considère que la décision de la compagnie d'imposer le retrait de la carte de règlement de M. Fontaine et de le restreindre à occupé le poste d'agent de la voie pour une période de temps était raisonnable. Il semble convenu qu'en raison du bon service du plaignant depuis cette sanction l'employeur est sur le point de le réintégré en tant que détenteur d'une carte de règlements après un an, plutôt que deux ans. Dans l'ensemble je ne trouve pas que la décision de la compagnie était déraisonnable, considérant que le plaignant lui-même ne semblait pas reconnaître son erreur.

Je rejette également la prétention du syndicat que la disqualification de M. Fontaine du poste d'agent camion-grue, suite à un bulletin sur lequel il a eu ce poste, ne constitue aucunement une peine supplémentaire. Comme la perte de la carte de règlements de M. Fontaine l'a effectivement disqualifié de conduire des véhicules comme le camion-grue sur la voie, il s'est rendu inapte à entreprendre ces fonctions.

Pour tout ces motifs, le grief est rejeté.

Le 19 avril 2010

L'ARBITRE

(Signé) MICHEL G. PICHER