

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

**CAUSE NO. 4000**

entendu à Montréal, le mardi 10 mai 2011

opposant

**LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER CANADIEN PACIFIQUE**

et

**MÉTALLOS – LA SECTION LOCALE 1976**

**LITIGE :**

The dismissal of Mr. Éric Lévesque for: “Your carelessness when you omitted to stop at two intersections; You did not part your vehicle diagonally across the road in order to protect a colleague; You have exceeded the 25km/h speed limit. Your actions resulted in a collision between CP’s Dodge Dakota that you were driving and the Dodge Ram driven by Mr. DeBlois. You and your colleague sustained major injuries and the accident caused property damage estimated at \$100,000.

These events occurred on July 13, 2010 while you occupied the position of driver at the St-Luc Car Compound and constitutes violations to the following rules and regulations: **(a)** Section I of General Safety Rules, article 1.b (Briefing sessions on work), 1.c, 1.d and 1.e; **(b)** Section I, on Vehicle and Equipment (paragraph 9); Section II, CC 15 Rule, paragraph 5; **(c)** Section II, cc Rule 16, paragraph 1 (on speed), 2 (on stops at intersections), 4 (on free intersections and 5 (lane cleared); **(d)** Section III: i) Principles Knowing the task; ii) Methods of work at the St-Luc Car Compound; (iii) Vehicles to take out, Item 4 and Note to Item 7.

**EXPOSÉ CONJOINT DU CAS :**

On July 14, 2010 the Company vehicle driven by Mr. Lévesque collided with the Ram 250 truck driven by Mr. Michel DeBlois. The accident happened at the car compound of the St. Luc Yard in Montreal. On July 14, 2010, Mr. Lévesque was held out of service pending a disciplinary investigation. On July 28, 2010 the Company held a disciplinary investigation with Mr. Lévesque concerning his work shift of July 13, 2010 from 21:30 – 05:30 of July 14, 2010 at the St. Luc Car Compound. On August 16, 2010 the Company dismissed Mr. Lévesque.

The Union filed a grievance to appeal the dismissal of Mr. Lévesque and requested that Mr. Lévesque be reinstated into his position of driver as soon as possible, without loss of seniority. The Union claimed reimbursement of all lost wages and benefits since August 16, 2010.

The Company denied the grievance.

**POUR LE SYNDICAT :**

**POUR LA COMPAGNIE :**

**REPRÉSENTANT NATIONAL**

**POUR : GENERAL MANAGER, CUSTOMER SERVICES  
& INTERMODAL OPERATIONS**

**(SGN.) R. PAGE**

**(SGN.) A. AZIM GARCIA**

Représentaient la Compagnie :

B. Deacon  
B. Serena  
S. Abdel-Rahman

– Labour Relations Officer, Calgary  
– Superintendent, Montreal  
– Manager, Auto Compound, Montreal

Et représentaient le Syndicat :

R. Pagé  
H. Greffe  
É. Lévesque

– Représentant national, Montréal  
– Vice-président, section locale TC 1976  
– Plaignant

### **SENTENCE ARBITRALE**

La preuve devant moi démontre que le plaignant, M. Éric Lévesque, est le plus responsable des deux employés impliqués dans une violente collision de camions lorsqu'il travaillait comme chauffeur le quart de nuit qui a débuté à 21h 30 le 13 juillet 2010 au parc automobile de St-Luc, en compagnie du chauffeur Michel DeBlois.

Les tâches de ces deux employés consistaient à décharger les automobiles et camions des wagons à niveaux multiples et à effectuer des commandes pour les concessionnaires automobiles, entre autres. La nuit du 13 juillet ils préparaient une commande de véhicules pour être livrés à un concessionnaire. Ce faisant, M. Lévesque conduisait le camion de la compagnie, une Dodge Dakota. Il a transporté M. DeBlois au fond d'une des nombreuses longues rangées de véhicules pour que ce dernier prenne la charge d'un camion Dodge Ram pour la conduire jusqu'au point de rassemblement de la commande.

Une fois que M. DeBlois a démarré le camion, le plaignant l'a quitté et a conduit son propre camion jusqu'au bout de la rangée, pour ensuite faire deux virages à gauche pour revenir dans le sens contraire dans la rangée avoisinante. Cette rangée, comme les autres, se compose de trois sections qui sont séparées par des chemins qui traversent toutes les rangées. Avant de traverser chacun de ces deux chemins, il incombait à M. Lévesque de respecter une enseigne d'arrêt avant d'avancer dans la section suivante.

Selon la preuve de l'employeur, la procédure sécuritaire voulait que les deux camions se suivent jusqu'au point de rassemblement de la commande, en empruntant le périmètre du parc. Mais M. Lévesque et M. DeBlois n'ont pas pris cette route. Plutôt, pendant que M. Lévesque c'est dirigé pour remonter la rangée avoisinante, M. DeBlois c'est orienté pour conduire son camion en direction parallèle dans la rangée d'où il a pris son camion.

Or, les deux camions voyageaient dans la même direction dans les deux rangées avoisinantes, plus ou moins en même temps. Rendu au deuxième chemin qui traverse les rangées, M. DeBlois a effectué un arrêt pour ensuite virer à sa droite. Ce faisant il s'est avancé dans la rangée où M. Lévesque conduisait son camion directement sur lui.

La preuve démontre que M. Lévesque n'a pas arrêté son camion aux deux points d'arrêt dans la rangée où il roulait. De plus, il semble incontestable qu'il conduisait à une vitesse bien au-dessus de la vitesse permise de 25kmh. C'est ainsi que son véhicule a frappé de plein fouet le camion de M. DeBlois qui s'avançait sur le chemin de traverse. La collision ne peut être qualifiée autre que d'épouvantable. L'impact de la Dodge Dakota de M. Lévesque sur la Dodge Ram de M. DeBlois a propulsé cette dernière dans les airs une distance latérale de 43 pieds, pour la déposer par-dessus un autre véhicule. En tout, cinq camions et automobiles ont été gravement endommagés, ce qui a entraîné des dommages de 154 000 \$. Dans l'accident M. Lévesque a perdu conscience pendant que M. DeBlois a été projeté dans le siège arrière de la cabine de son camion. Celui-ci a subi une lacération de la rate qui lui a nécessité une absence importante du travail pour sa convalescence.

Suite à une enquête, l'employeur a congédié les deux employés, qui tous deux avaient trois ans de service. Il n'est pas contesté que M. Lévesque n'avait pas d'antécédents disciplinaires. Mais la compagnie soutient que la gravité de l'incident justifiait de mettre fin à son emploi, plaidant un bris irrémédiable du lien de confiance. Le représentant syndical prétend qu'il s'agissait d'une simple négligence et d'un accident non délibéré. D'après lui le congédiement est excessif.

Je dois conclure que la position de l'employeur est bien fondée en ce qui concerne M. Lévesque. Il ne s'agit pas en l'espèce d'un simple accrochage de deux véhicules dans une intersection. À la vue des dommages effrayants causés par cette

collision, force est de constater que M. Lévesque conduisait son camion à une vitesse très élevée au moment de la collision. Les faits non-contestés me mènent à conclure que la conduite de M. Lévesque représentait une grossière négligence qui aurait bien pu causer plus d'une fatalité. Comme il est un employé avec peu d'années de service à la compagnie, il n'y a pas beaucoup de facteurs atténuants en sa faveur. Par contre, le sérieux de l'incident et les dommages importants sont des facteurs nettement aggravants. Je trouve également que le fait que M. Lévesque a descendu la rangée en question en « brulant » deux arrêts, dont celui au point de la collision, à une vitesse très excessive est un facteur primaire pour ce qui est de la cause de cet incident et de la gravité des dommages causés.

Pour ces motifs le grief doit être rejeté.

Le 16 mai 2011

L'ARBITRE

**(signé) MICHEL G. PICHER**