

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

CAUSE NO. 4121

entendu à Montréal, mercredi le 12 juillet 2012

opposant

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

And

LA CONFÉRENCE FERROVIAIRE DE TEAMSTERS CANADA

LITIGE :

Réclamation de 100 miles selon l'article 12 de la convention collective pour avoir effectué des manœuvres qui ne se rapportent pas à leur train.

EXPOSÉ CONJOINT DU CAS :

Le 10 septembre 2009, la Compagnie a demandé à l'équipe partante de Montréal à destination du Triage Garneau avec le train M36831 10 de laisser 68 wagons à destination de Montréal dans le triage, car les équipes en provenance de Belleville ne pouvait laisser ces wagons dû au nombre d'heures en service.

Des réclamations de 100 miles ont été soumises pour avoir effectué des manœuvres non reliés à leur train par l'équipe qui était appelée de Montréal à destination de Garneau.

La Compagnie n'est pas d'accord.

POUR LE SYNDICAT :
PRÉSIDENT GÉNÉRAL
(SGN.) R. LECLERC

POUR LA COMPAGNIE :
POUR : PREMIER VICE-PRÉSIDENT
(SGN.) D. LAROUCHE

Représentaient la Compagnie :

D. Larouche	– Directeur, Relations travail, Montréal
D. Gagné	– Premier directeur, Relations travail, Montréal
A. Durocher	– Directeur adjoint, CMC, Montréal
A. Daigle	– Directrice, Relations travail, Montréal

Et représentaient le Syndicat :

R. Leclerc	– président général, Grand-Mère
J-M Hallé	– Premier Vice-président général, Québec

SENTENCE ARBITRALE

Il est convenu que l'équipe responsable de la circulation du train 366 entre Belleville et Montréal n'ont

pas pu faire une manœuvre pour déposer 68 wagons de leur train dont la destination était Montréal. Or, l'ingénieur de locomotive chargé d'opérer le train de Montréal au Triage Garneau a été ordonné de déposer ces 68 wagons comme manœuvre de l'équipe sortante. Le Syndicat prétend que le paiement en question n'est pas sous l'article 12A.1, comme le prétend la Compagnie, parce qu'il ne s'agit pas de manœuvres qui se rapportent au train de l'équipe sortante. L'article se lit ainsi :

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 salaire pour le tour de service.

L'employeur s'appuie également sur le libellé de l'article 5.2 de la convention collective qui se lit :

5.2 Le temps de manœuvre initiale est calculé et payé aux conditions suivantes :

a) Locomotive prise sur voie d'atelier

À partir du moment où la locomotive quitte la voie d'atelier jusqu'au moment où elle franchit au triage d'origine l'aiguillage désigné, soit l'aiguillage reliant la voie principale à la voie de manœuvre.

b) Relève des ingénieurs de locomotive dans les locomotives

Le temps consacré au ramassage ou au stationnement de wagons de leur train dans les 15 minutes qui suivent la prise de service, ainsi que tout temps en sus de 15 minutes s'écoulant à compter de l'heure de prise de service jusqu'au moment où la locomotive franchit l'aiguillage désigné, soit l'aiguillage reliant la voie principale à la voie de manœuvre.

Je ne peux accueillir ce grief. Dans un premier temps, le Syndicat ne peut identifier un article qui donnerait à l'ingénieur de locomotive le droit de réclamer un paiement de 100 milles dans ces circonstances.

Un tel paiement est clairement prévu pour le travail d'une équipe de train à la gare d'arrivée en tant qu'« autres travaux » non reliés à leur train. Cet article se lit ainsi :

13.1 Lorsque des locomotives de manœuvre sont en service, les ingénieurs de locomotive qui arrivent à la gare de destination sont considéré comme libérés du service après avoir manœuvré leur train sur le minimum de voies et garé leur fourgon de queue si nécessaire. Ils peuvent toutefois être appelés à effectuer des manœuvres se rapportant à leur propre train comme stationner des wagons ou faire la mise en place, s'il y a lieu, de wagons importants ou de wagons avariés. Pour effectuer ce travail, ils peuvent être obligés de refaire la mise en place d'autre équipement. S'ils doivent accomplir d'autres travaux alors que des locomotives de manœuvre sont en service, ou s'ils doivent effectuer de courts trajets hors de la gare, ils sont rémunérés à raison d'un minimum de 100 milles pour ce service.

Je dois me rallier à la position de la Compagnie qui souligne la différence entre le traitement des équipes à leur gare d'arrivée à comparer aux équipes à leur gare de départ. Il me semble incontournable,

d'après le libellé de l'article 5.2 de la convention collective, que les équipes sortantes peuvent bien être obligés de ramasser ainsi que de stationner des wagons, et que ces tâches sont rémunérées au taux qui s'applique au temps de manœuvre initiale. Quand je lis ensemble les dispositions de l'article 4.2 et de l'article 12A.1, je dois conclure que les parties ont convenu de traiter une manœuvre de stationnement à la gare de départ comme étant une manœuvre qui se rapporte au train de l'équipe sortante pour les fins de l'article 12A.1.

Force est de constater que le paiement des 100 milles à la gare d'arrivée sous l'article 13.1 n'a pas son équivalent en ce qui concerne la gare de départ. Il appartient donc au Syndicat de négocier une disposition semblable pour justifier la réclamation en l'espèce, ce qui n'a pas été fait. Pour ces motifs le grief est rejeté.

Le 25 juillet 2012

L'ARBITRE

MICHEL G. PICHER