

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

CAUSE NO. 4122

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 :

Refus de la Compagnie de respecter les demandes de repos selon l'article 29 pour les équipes du 781/782.

EXPOSÉ CONJOINT DU CAS :

En février 2012, la Compagnie a modifié une des affectations qui desservent la Compagnie Ultramar, plus spécifiquement l'affectation 781/782 qui opérait selon l'annexe 77, soit entre la raffinerie Ultramar à Saint-Romuald et Rivière-des-Prairies.

Le Syndicat soumet que les équipes de l'affectation 781/782 opèrent maintenant sous l'article 29 comme le prévoit la convention collective et que la condition pour l'application de l'annexe 77 qui modifie l'application de l'article 29 tel que négociée entre les parties, existe plus.

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 :

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

SENTENCE ARBITRALE

En mai 1999 les parties ont conclu une entente par laquelle le parcours des trains entre Saint-Romuald et Montréal pour le service Ultramar nécessitait une journée allongée à onze heures avant que le

chef de train puisse s'inscrire en repos. À cet effet, l'annexe 77 se lit ainsi :

La présente fait suite à nos discussions sur le nouveau contrat de transport, d'une importance cruciale, conclu avec Ultramar, qui porte sur la liaison Saint-Romuald – Montréal. Comme vous le savez, ce contrat peut déboucher sur de nouveaux marchés grâce à ce client et à d'autres expéditeurs faisant appel au chemin de fer pour desservir ce marché très localisé. Toutefois, la rentabilité d'une telle opération exige le recours à une équipe réduite au seul chef de train, quelles que soient les tâches à exécuter, et c'est là une condition essentielle. De plus, cette desserte, en raison de la longueur du parcours, nécessite une journée allongée à 11 heures avant que le ou la chef de train ait la possibilité de s'inscrire en repos.

Les deux parties ont convenu qu'il s'agissait là d'une occasion unique pour la Compagnie d'améliorer son exploitation dans l'Est canadien en obtenant de nouveaux contrats, et elles se sont déclarées d'accord pour que les conditions mentionnées ci-dessus soient appliquées. Elles ont exprimé l'espoir que des initiatives de cette nature, entreprises dans un esprit de coopération, puissent mener à de nouveaux débouchés.

En février 2012 la Compagnie a fait des changements dans le travail des équipes dans le service Ultramar. Dorénavant, une affectation en service de ligne de Joffre se charge d'aller à Saint-Romuald, assembler le train et le ramener à Joffre. À Joffre une autre équipe prend le train et l'opère jusqu'à Montréal. Semble-t-il qu'à Montréal cette équipe voyage jusqu'à la destination d'Ultramar, plutôt que de laisser le train à Rivière-des-Prairies, comme ils faisaient avant.

La Compagnie prétend que ces changements ne changent rien à l'application de l'annexe 77 et que le nouveau parcours doit toujours être accordé une journée allongée de 11 heures. Le Syndicat prétend que ce parcours a raccourci le trajet de 30 milles, et que l'annexe 77 ne peut plus s'y appliquer.

Je juge que le Syndicat a raison. Il est important de reconnaître que la question de la possibilité de s'inscrire en repos a une dimension importante de santé et de sécurité au travail. L'annexe 77 fait foi de l'importance des exceptions à la règle générale, exceptions qui doivent être négociés explicitement. Or, l'annexe 77 ne traite tout simplement pas d'un train qui voyage entre Joffre et Montréal. Je ne vois donc pas par quel principe la Compagnie peut traiter le nouveau parcours comme étant l'équivalent de l'ancien parcours pour ensuite déclarer que l'annexe 77 s'y applique de toute façon. Force est de constater qu'il n'y a aucune entente ni contrat qui traite du nouveau train entre Joffre et Montréal pour les fins d'une journée allongée. En l'absence d'une telle entente, la Compagnie ne peut prétendre que l'annexe 77, qui traite d'un autre train entre Saint-Romuald et Montréal, continue de s'appliquer.

Le grief est donc accueilli. Je déclare qu'il y a eu violation de l'article 29 en ce qui concerne

l'inscription en repos et j'ordonne que la Compagnie cesse d'appliquer l'annexe 77 au train 781/782 et que les huit réclamations déposées soient payés tel que soumis.

Le 25 juillet 2012

L'ARBITRE

---

MICHEL G. PICHER