

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

CAUSE NO. 4123

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 :

Changement de gare d'attache des affectations 429/430 de Joffre (Bécancour) à Montréal.

EXPOSÉ CONJOINT DU CAS :

Le 29 avril 2012, la Compagnie a changé la gare d'attache des affectations 429/430 de Joffre (Bécancour) à Montréal, opérant ainsi les dites affectations avec des équipes de Montréal.

Le Syndicat maintient que la Compagnie est en violation de la convention collective et qu'elle ne peut changer une affectation de gare d'attache sans servir un avis selon l'article 78.

Le 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

La preuve établit que depuis nombre d'années la Compagnie opérait les trains 429-430 entre Bécancour et Montréal avec Joffre comme gare d'attache. Cela voulait dire que les mécaniciens de

locomotive de Joffre faisaient circuler ces trains et pour ce faire ils recevaient une indemnité de déplacement de 84 milles dans chaque direction en taxi entre Joffre et Bécancour. Cette façon de faire imposait donc à la Compagnie un coût important. Pour réduire ces coûts, la Compagnie a décidé de changer la gare d'attache des trains 429-430 à Montréal.

Le changement veut dire que dorénavant ces trains seraient opérés par des équipes de Montréal, et non pas par des équipes de Joffre. La preuve de l'employeur démontre, sans contredit, qu'avant ce changement les coûts en salaire pour un voyage aller-retour était de 1 599,72\$. Après le changement ils étaient réduits à 999,90\$, ce qui représente une réduction en coût d'exploitation par voyage aller-retour de 599,82\$. Il est également attiré à l'attention de l'Arbitre que les employés de Joffre et de Montréal font partie du même district d'ancienneté.

Le Syndicat a déposé un grief qui allègue le non-respect de la convention collective. Il prétend que dans les circonstances il s'agit d'un changement aux conditions de travail opérationnels initié par la Compagnie et qu'elle devait alors donner au Syndicat un avis sous l'article 78 de la convention collective et adresser les effets défavorables aux employés. Entre autres, le Syndicat soutient que Bécancour devrait être établi comme gare d'attache pour les trains 429-430.

La Compagnie n'est pas d'accord. Selon ses représentants, en l'espèce il s'agit tout simplement de l'application normale de la convention collective et des changements inhérents à la nature du travail qu'accomplissent les équipes de train. De plus, ils soulignent que le Syndicat n'offre aucune preuve pour démontrer que le changement de gare d'attache a entraîné des effets défavorables aux employés de Joffre. Ils notent qu'il n'y a eu aucune réduction des tours d'ingénieurs entre Joffre et Montréal.

Je vois difficilement comment ce grief peut être accueilli. L'article 78 de la convention collective stipule, en partie :

78.1 Avant d'effectuer des suppressions d'arrêts de relève, des changements, des fermetures de gares d'attache (y compris celles découlant de la vente d'une ligne) ou des changements d'ordre technologique ayant des effets nettement défavorables sur les membres du personnel,

- a) celle-ci informe le Syndicat, par un préavis d'au moins 180 jours, de tout changement du genre prévu et en fournit la description complète, avec informations détaillées sur les changements éventuels aux conditions de travail; et

- b) la Compagnie négocie avec le Syndicat des mesures visant à réduire le plus possible les effets nettement défavorables des changements prévus touchant les membres du personnel, ces mesures ne devant pas inclure de modifications dans les échelles de asilaires.
- c) Bien qu'elles ne soient pas nécessairement les seules, les questions considérée comme négociables dans le cas de parcours sans arrêts de relève et des autres changements décrits dans le présent paragraphe 78.1 comprennent notamment :
 - 1) Le choix de moment approprié
 - 2) l'échelonnement approprié
 - 3) Les heures de service
 - 4) La péréquation des milles
 - 5) La répartition du travail
 - 6) Le logement approprié
 - 7) L'affichage
 - 8) Le régime d'ancienneté
 - 9) La familiarisation avec une ligne
 - 10) Le recours à l'attrition
 - 11) La cessation d'emploi différée

NOTA : Aux fins du présent article, la gare d'attache est la gare où l'on maintient un tableau de remplacement et (ou) à partir de laquelle la relève est assurée.

78.2 Dans tous les autres cas où des changements importants aux conditions de travail peuvent avoir des effets nettement défavorables sur les membres du personnel et que ces changements sont dus uniquement à l'initiative de la Compagnie,

- a) celle-ci informe le Syndicat, par un préavis d'au moins 120 jours, de tout changement du genre prévue et en fournit la description complète, avec des informations détaillées sur les changements éventuels aux conditions de travail; et
- b) la Compagnie négocie avec le Syndicat des mesures visant à réduit le plus possible les effets nettement défavorables des changements prévus touchent les membres du personnel, ces mesures ne devant pas inclure de modifications dans les échelles de salaire ni dans le niveau ou l'applicabilité des avantages prévus aux paragraphes 78.8 à 78.13 inclusivement.
- c) Bien qu'elles ne soient pas nécessairement les seules, les questions considérées comme négociables dans le cas des changements décrits dans le présent paragraphe 78.2 comprennent notamment :
 - 1) Le choix du moment approprié
 - 2) l'échelonnement approprié
 - 3) les heures de service
 - 4) La péréquation des milles
 - 5) La répartition du travail
 - 6) Le logement approprié
 - 7) L'affichage
 - 8) Le régime d'ancienneté
 - 9) La familiarisation avec une ligne
 - 10) La cessation d'emploi différée

...

78.6 Les changements proposé par la Compagnie pouvant faire l'objet de négociations ou d'arbitrage en vertu du présent article ne comprennent pas ceux qui résultent de l'application normale de la convention collective, ni les changements dus au fléchissement de l'activité commerciale, aux fluctuations du trafic ou à la redistribution du travail aux gares d'attache, ni les autre changements ordinairement liés à la nature du travail qu'accomplissement les membres du personnel.

Il est reconnu que l'expression « changement de gares d'attache » se réfère aux circonstances où un ou plusieurs employés sont obligés de subir un changement dans leur gare d'attache. Cette expression ne s'applique pas aux changements de trains d'une gare d'attache à une autre. Cette distinction est clairement tracée dans la décision BACFC 3332 qui traitait d'un changement de gare d'attache d'un train à Melville, précisément pour éviter les coûts de déplacement haut le pied des équipes.

The Brotherhood argues a two-fold position. Firstly, it submits that the Company could not, under the terms of the collective agreement, determine that crews operating trains 114 and 115 would be home terminated at Melville without the agreement of the Brotherhood. Secondly, and in the alternative, it submits that what transpired was a change of home station within the meaning of article 89 of the collective agreement, and that the Brotherhood was therefore entitled to a material change notice as contemplated under that provision.

The Brotherhood's first position is based on the language of article 57.1 of the collective agreement which reads as follows:

57.1 *Home station means a terminal designated by the Company and the locomotive engineers' General Chairman as the headquarters of locomotive engineers on various runs.*

The Arbitrator has substantial difficulty with the first position argued by the Brotherhood. It appears clear that what article 57 purports to do is to deal with the establishing of home stations. Article 57.2 deals with the bulletining of positions out of newly established home stations and article 57.3 establishes a list of criteria governing establishing the home station of assigned or unassigned service runs. In that regard article 57.3(c) reads as follows:

57.3 *Except when otherwise arranged between the General Chairman of the B. of L.E. and the appropriate officer of the Company, the following will apply when establishing the home station of assigned or unassigned service.*

...

(c) *Trains operating over territory under the jurisdiction of two or more home stations and running between two home stations will be manned from the station having the greatest amount of mileage in the territory over which the trains operate.*

Clearly, the action of the Company which is the subject of this grievance does not involve establishing a home station. Melville, like Biggar, has long been established as a home station in the Company's operations. What has occurred is the reassignment of work in relation to trains 114 and 115 exclusively to employees home stationed at Melville. The Company defends its decision on the basis of the express provisions of article 57.3(c), noting that the greatest amount of mileage in the assignments in question is in territory belonging to the home station of Melville. In that circumstance

its representative submits that it was entirely proper to make the assignment at is did.

The Arbitrator must agree. This is plainly not a case of establishing a home station in the sense contemplated by article 57.1. I cannot accept the submission of the Brotherhood's representative that the determination of a home station is dependent upon the configuration of runs. The fact that article 57.1 contains the expression "the headquarters of locomotive engineers on various runs" does not, of itself mean that the agreement of the locomotive engineers' General Chairman must be obtained by the Company any time it contemplates changing the assignment of runs from employees at one home station to employees at another home station. So radical a limitation on the prerogatives of the Company would, in the Arbitrator's view, require clear and unequivocal language to support it. No such language is to be found in the provisions here under consideration.

Can it be said that, in accordance with the alternative position of the Brotherhood, that what transpired was a change of home stations within the meaning of article 89 of the collective agreement? Article 89 reads, in part, as follows:

89.1 *Prior to the introduction of run-throughs, changes or closures of home stations (including those brought about by the sale of a line), or the introduction of new technology initiated solely by the Company and having a significantly adverse effect on locomotive engineers, the Company will: ...*

On what basis can it be said that there has been a change of home stations in the case at hand? Employees home stationed at Melville and Biggar before the change proposed by the Company will remain home stationed at those two locations, respectively after the change. What has changed is not the location or identity of a home station, but rather the assignment of work to employees home stationed at Melville and Biggar. I must agree with the Company that such changes are the everyday stuff of railway operations. In that regard article 89.6 of the collective agreement specifically provides as follows:

When Material Change Does Not Apply

89.6 *The changes proposed by the Company which can be subject to negotiation and arbitration under this article 89 do not include changes brought about by the normal application of the collective agreement, changes resulting from a decline in business activity, fluctuations in traffic, reassignment of work at home stations or **other normal changes inherent in the nature of the work in which locomotive engineers are engaged.***

(emphasis added)

*This Office has long held that the reassignment of work at home stations is clearly inherent in the nature of the work in which locomotive engineers are engaged within the meaning of article 89.6 of the collective agreement. Changing the home terminal of an assignment was specifically recognized as not constituting material change for the purposes of article 89 in **CROA 332**. Similarly, **CROA 1444** confirms that the relocation of a wayfreight assignment from one home terminal to another is in the nature of normal changes inherent in railway operations, and does not constitute a material change (see also **CROA 1167, 2893, 2973**).*

For all of the reasons related above, the Arbitrator is satisfied that the Brotherhood has not established that the Company has violated article 57.1 relating to the establishing of home stations, or that the adjustment in operations whereby the assignments in relation to trains 115 and 114 have been transferred entirely to employees home stationed at Melville is a material change within the meaning of article 89 of the collective agreement. For all of these reasons the grievance must be dismissed.

Comme il appert de cette décision, un changement par lequel un train passe d'une gare d'attache à une autre ne constitue pas un changement de gare d'attache au sens de l'article 78, qui est plus ou moins identique à l'article 89 de la convention collective 1.2 qui s'applique dans l'Ouest canadien. Il est bien établi que de changer la gare d'attache d'un train est un changement inhérent à la nature du travail des employés d'un chemin de fer, et ne déclenche pas les droits et obligations de l'article 78 de la convention collective. Ce principe bien établi a été exprimé à nouveau dans la décision BAMCFC 3923 qui traitait du transfert d'affectations à Chambord. Dans cette sentence on trouve le passage suivant :

Dans un deuxième temps, je ne peux non plus me rallier à la position du syndicat qui voudrait que le changement de gare d'attache selon lequel certaines affectations sont transférées à Chambord, exigerait un avis selon l'article 78.1 de la convention collective. L'article 78 de la convention collective ne s'applique pas dans le cas d'un changement inhérent à la nature du travail des employés d'un chemin de fer. Selon le libellé de la convention collective et tel que confirmé par la jurisprudence, le transfert d'affectations d'une gare d'attache à une autre et les changements occasionnés par une réduction du volume des affaires ne servent pas à déclencher les droits et obligations de l'article 78 de la convention collective.

Pour ces motifs, et à la lumière de la jurisprudence, je ne peux me rallier à la position du Syndicat. Le changement de la gare d'attache des trains 429-430 n'est pas un changement de gare d'attache au sens de l'article 78. Ce changement tombe carrément dans l'exception énoncée à l'article 78.6, en autant qu'il s'agit d'un changement d'affectation inhérent à la nature du travail des employés de chemin de fer. Subsidiairement, même s'il s'agit d'un changement au sens de l'article 78, ce que je rejette catégoriquement, le Syndicat n'offre aucune preuve pour démontrer des effets défavorables aux employés. De plus, il n'y a rien dans la convention collective qui accorde un droit de propriété de ces trains aux employés de Joffre, même s'ils ont opéré ces trains « depuis toujours ». L'avenant du 25 mai 1970 établit que certains territoires seront desservis par les employés de certaines gares d'attache. Mais ce document reconnaît qu'il peut y avoir des changements et dit, en partie :

It is understood that conditions in meeting service requirements may necessitate changes in the outline from time to time. Should any change be warranted, immediate advice will be given to the Brotherhood in writing.

Pour tous ces motifs, le grief doit être rejeté.

MICHEL G. PICHER