

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

CAUSE NO. 5038

Entendue à Montréal, le 14 mai 2024

Concernant

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

et

LA CONFERENCE FERROVIAIRE DE TEAMSTERS CANADA

LITIGE :

Contestation par le Syndicat du congédiement de M. F. Filion-Collet pour une violation de la règle 439 du Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada (REFC) le 8 octobre 2023.

DÉCLARATION CONJOINTE DES FAITS:

Le 8 octobre 2023, le plaignant travaillait comme mécanicien de locomotive sur le train Z12111-06 assurant la liaison entre Joffre et Montréal. Suite à une demande du centre de contrôle de la circulation ferroviaire, les conditions de circulation ont changé et il a dû immobiliser son train avant l'arrivée à Drummondville afin d'attendre le train 28 et de ne pas bloquer les passages à niveau. Après l'arrivée du train 28 dans la voie d'évitement de Drummondville, le train du plaignant s'est remis en route. Il a aperçu le signal d'arrêt absolu à l'est de Drummondville à la dernière minute puisqu'il se trouvait à la fin d'une courbe. Il a procédé à un freinage d'urgence mais n'a pas réussi à immobiliser le train avant de le franchir. Suite à cet événement, le plaignant a dû, à la demande de la Compagnie, conduire son train jusqu'à la voie d'évitement de St-Germain où il l'a garé.

Il fut relevé de ses fonctions par la suite et soumis à des tests de dépistage qui se sont révélés négatifs. Le plaignant fut convoqué pour une déclaration officielle le 11 octobre 2023. Le 18 octobre, il s'est vu remettre une fiche 780 stipulant qu'il était congédié.

Position du Syndicat :

Le Syndicat est d'avis qu'il y a eu un problème de communication et que les informations données au plaignant sous-entendaient qu'il pouvait avancer une fois le train 28 dans la voie d'évitement. Ces informations en conjonction avec le plan initialement exprimé par le CCF et le fait que l'équipe de train ne s'attendait pas à avoir une indication d'arrêt absolu à l'est de Drummondville ont créé de la confusion qui a mené à cette violation.

Le Syndicat considère que la compagnie n'a pas tenu compte de ces facteurs dans l'évaluation du degré de la mesure disciplinaire imposée. De plus, l'attitude du « trop fort ne casse pas » de la Compagnie lors de la déclaration officielle du plaignant démontre que sa décision de le congédier semblait déjà prise avant même que les faits ne soient établis.

Le Syndicat considère que la Compagnie n'a pas agi de manière raisonnable en demandant au plaignant de poursuivre sa route après cet événement et par la suite invoquait un doute sur une potentielle intoxication afin de le soumettre à des tests de dépistage.

Le Syndicat est d'avis que le congédiement n'est pas justifié dans les circonstances et demande le retrait de la mesure disciplinaire.

Position de La Compagnie :

La Compagnie est en désaccord avec la position du Syndicat. Une fois le 121 arrêté, l'équipe du 121 mentionne clairement au CCF que son mouvement est arrêté dans une courbe et que le prochain signal n'est pas visible. À cet effet, l'équipe du 121 demande au CCF de les avertir lorsque le VIA sera dans la voie d'évitement afin qu'ils puissent avancer. Ce que le CCF confirme qu'il fera. L'échange entre le CCF et l'équipe du 121 était clair et sans ambiguïté comme le confirme les enregistrements.

Toutefois, l'équipe du 121 a pris l'initiative de redémarrer leur train à une vitesse ne leur permettant pas de s'arrêter avant le prochain signal. Signal qui n'était pas inconnu à l'équipe du 121 considérant avoir averti le CCF que le signal n'était pas visible au moment où ils étaient à l'arrêt, car ils étaient dans une courbe.

Il n'était pas déraisonnable de demander à l'équipe du 121 de dégager la voie principale à la suite de la violation de la règle 439 du REFC afin de maintenir les opérations des trains. Cette demande de la Compagnie ne constitue pas un fait atténuant pour le plaignant.

La Compagnie maintient que l'imposition d'un congédiement est justifiée considérant l'historique disciplinaire du plaignant.

La Compagnie est en désaccord avec les allégations du Syndicat et rejette le grief.

Pour le Syndicat:

(SGD.) J. M. Halle

Président général

Pour la Compagnie:

(SGD.) J. F. Migneault pour **M. Guimond**

V-P région de l'Est

Représentaient la Compagnie :

J.F. Migneault
C. Wolak
P.L. Montgrain
S. NG

– Gestionnaire, Relations de Travail, Montréal
– Directeur général, division Champlain
– Gestionnaire, Relations de Travail, Montréal
– Stagiaire, Observateur, Montréal

Et représentaient le Syndicat :

F. Shayegh
J.M. Halle

– Avocat, Melançon Marceau, Montréal
– Président général, Montréal

SENTENCE ARBITRALE

Contexte

1. Le 18 octobre 2023, le Plaignant, mécanicien de locomotive, a été congédié pour avoir enfreint la règle REFC 439, lorsqu'il a dépassé un signal d'arrêt rouge. Lors de

l'incident, le Plaignant avait 11 ans de service et avait une fiche disciplinaire de 55 mauvais points.

2. La violation de la règle 439 n'est pas niée par le Plaignant. Il a admis son erreur, qui aurait pu entraîner de graves conséquences. Heureusement, il n'y avait aucun dommage causé.

3. **Points en dispute :**

- A. Est-ce que le congédiement est raisonnable dans les circonstances?
- B. Si non, quelle est la discipline appropriée?

A. Est-ce que le congédiement est raisonnable dans les circonstances?

Position des Parties

4. La Compagnie prétend que le Plaignant avait agi avec imprudence, lorsqu'il n'a pas attendu les instructions du CCF, mais a avancé son train à une trop grande vitesse en présumant que le prochain signal serait permissif. En dépassant le signal d'arrêt, il a violé une règle cardinale, qui mérite une sanction sévère.

5. Compte tenu de son dossier disciplinaire qui comprend 55 mauvais points, y compris la violation, il y a quatre mois, d'une autre règle cardinale, le congédiement est entièrement justifié.

6. Le Syndicat prétend que le Plaignant était très candide lors de l'incident et dans son interrogatoire, et a reconnu son erreur. L'erreur s'explique par le fait que le train était immobilisé sur un endroit inhabituel, il n'y avait pas de raison pour un signal d'arrêt dans les circonstances, et le signal était seulement visible à 100 pieds. Il y avait une certaine confusion avec les ordres du CCF.

7. Il note que la Compagnie n'a pas allégué un bris de confiance. Il note également que la discipline active comprend la discipline pour les absences, qui n'a rien à voir

avec la discipline actuelle. De plus, il y avait plusieurs périodes où le Plaignant n'avait aucune discipline. L'autre violation d'une règle cardinale n'est pas pour la règle 439.

8. Le congédiement n'est pas justifié (voir **CROA 2356**, **CROA 4285** et **CROA 4720**).

Analyse et décision

9. La règle 439 du Règlement d'Exploitation ferroviaire du Canada (voir onglet 7, documents du Syndicat) prévoit le suivant :

439. ARRÊT ABSOLU

Arrêt absolu – S'arrêter. À moins qu'il ne soit nécessaire de libérer un aiguillage, un passage à niveau, un emplacement contrôlé ou pour placer du matériel voyageurs devant un quai de gare un mouvement qui n'est pas autorisé en vertu de la règle 564, doit s'arrêter à au moins 300 pieds d'un signal d'ARRÊT ABSOLU

10. Les Parties sont d'accord que la règle 439 est une règle cardinale, compte tenu de son importance pour la sécurité de tous. L'arbitre Yingst-Bartel dans la cause **CROA 4833** a noté la gravité d'une violation de cette règle :

" ...I cannot agree with the Union's position that a locomotive which is not stopped until 20 feet beyond a signal is only over by a "miniscule" amount and this should be mitigating. I accept that the concept of degree in exceeding a signal does not make logical sense in view of the impact which can occur when a signal is "blown" by any amount. I agree with the Company that obeying the signals is critical for safety; that disobeying such signals has potentially catastrophic consequences and that failing to stop at a "stop" signal is a serious and significant violation in this industry."

11. La jurisprudence est constante par rapport à l'importance du respect de la règle 439 (voir **CROA 4610**, **CROA 2356**, **AH 699**, **CROA 4320**, **CROA 4819**).

12. L'explication pour la violation par le Plaignant est résumée au paragraphe 67 du Bref du Syndicat :

Il apparaît que de ce qui précède que le plan convenu et l'information que le VIA 28 se trouvait dans la voie d'évitement sous-entendaient à M. Filion-Collet qu'il pouvait avancer son train vers l'extrémité est de la voie d'évitement, où il ne s'attendait pas à voir un signal d'arrêt, et c'est cette

confusion dans les communications qui a mené à une violation non voulue de la règle 439;

13. Le Plaignant a témoigné que son attention était ailleurs :

20. R. Nous approchions l'est de Drummondville avec un signal de vitesse normale. Le CCF nous a demandé de nous arrêter rapidement avant la crossing à l'est si nous en étions capables. Je l'ai avise que je ferait de mon mieux et comme j'étais en me ralentissent pout le 30mh, j'y suis parvenu. Suite à cela, le CCF nous a avise que nous étions en ce moment en ligne jusqu'à St-Germain mais que nous allions bloquer les crossings si nous procédions avec son plan initial. Il nous a ensuite explique son nouveau plan qui serait de rentrer le VIA 28 dans la voie d'évitement à Drummondville par l'ouest puis de nous faire avancer entre les crossings de Drummondville et de l'est de Saint Germain en chevauchant le mainline et la voie d'évitement à St-Germain pour attendre le 400 sans bloquer les crossings. Après que j'ai compris son plan, le CCF m'a demandé pour enlever les lumières, ce que j'ai accepté immédiatement puisque j'étais arrête et que je croyais qu'il m'enlevait le signal a l'ouest de Drummondville pour y faire entrer le VIA. J'ai demandé au CCF de nous aviser quand le VIA serait dans la siding pour que je puisse avancer sans bloquer la crossing de Drummondville car je ne peux avoir d'information sur la position du VIA sans voir le signal qui devrait passer de normal à arrêt à vitesse normale. Le VIA m'a ensuite informé qu'il était dans la siding et je crois que le CCF aussi. Nous avons donc procédé vers l'ouest et il y avait des gens près de la crossing, mon attention était donc à m'assurer que mes headlights étaient à full avec phares de fosses, cloche a On puis mon chef m'a fait part du signal à l'est de Drummondville. J'ai donc mis le train en urgence puis nous avons signalé l'urgence sur le canal 1.

14. Il y avait une certaine confusion entre le CCF et le Plaignant quant au signal qui était retiré :

Q38. M Fillion Collet, avez-vous quelque chose à ajouter à cette déclaration?

R38. Oui, je pense qu'avec plus de clarté de la part du CCF, cet incident aurait facilement été évité. Je pense que de modifier le règlement dans lequel le CCF nous retire un signal pour y ajouter l'obligation des membres de l'équipe de répéter l'emplacement précis du signal retire lorsque le CCF nous en avise. Cela garantirait que les communications soient claires. Jamais il n'a été en mon intention de mettre en péril la sécurité de qui que ce soit ou de passer sur un signal d'arrêt absolu, l'expérience de cet incident fera de moi un meilleur mécanicien de locomotive.

15. Cependant, force est de constater que le Plaignant a avancé son train à une trop grande vitesse, sachant qu'il y avait un signal caché par une courbe. Il avait présumé

que le signal serait permissif, et il n'avait pas le temps de s'arrêter avant le signal d'arrêt. Son erreur n'était aucunement intentionnelle, mais il a quand même violé une règle cardinale.

16. Les deux causes citées par la Compagnie qui ont le plus de similarité avec le cas présent sont **CROA 4320** et **CROA 4819**.

17. Dans **CROA 4320**, l'arbitre Picher a rejeté le grief du congédiement d'un plaignant avec 55 mauvais points, ayant commis une deuxième infraction d'une règle cardinale :

"...On the whole, there can be little doubt but that the grievor was clearly at fault and that by reason of his inattention he engaged in a Cardinal rule violation by violating the stop indication at signal 1783-1. During the course of his disciplinary investigation Mr. Bugoy stated that he did not in fact expect to encounter a stop signal, notwithstanding the prior clear to stop indication signals he had received, including, an advanced clear to stop on at signal 1757 and a clear to stop signal at 1769. On the whole of the evidence, I am compelled to conclude that the rule violation committed by the grievor was avoidable and was the result of his own wrong assumptions and inattention.
[...] For the foregoing reasons the grievance must be dismissed."

18. Dans **CROA 4819**, l'arbitre Flaherty a rejeté le grief du congédiement d'un plaignant avec 9 ans de service ayant commis une deuxième infraction de la règle 439 :

"In reaching this conclusion, I note that the Grievor was familiar with this section of the track and its signals. As noted, a Rule 439 violation is a serious offence and it has the potential for catastrophic consequences. The Grievor's previous Rule 439 violation, only sixteen months earlier, is an important aggravating factor. Significantly, the previous Rule 439 violation also involved a misreading of signals. In that case, the Grievor also believed he had a permissive signal, when he was in fact required to stop.
[...] For these reasons, I cannot conclude that the Grievor's discharge was unreasonable in the circumstances. The grievance is therefore dismissed."

19. Le Syndicat cite la cause de **CROA 4610** où l'arbitre Clarke a noté qu'un congédiement n'est pas automatique pour la violation d'une règle cardinale :

This Office has noted on many occasions how serious a failure to respect a stop signal can be in the railway industry given the potential consequences. But that failure is not an automatic ground for termination. This Office considers the entire context, especially when

more than one person is involved, when determining whether to intervene and modify the penalty imposed.

[Nos soulignements]

20. L'arbitre Picher a noté que la jurisprudence démontre qu'un congédiement est généralement seulement maintenu s'il y avait un facteur aggravant :

The circumstances of this case, and the submissions of the parties, have caused the arbitrator to review the prior awards of this Office with respect to violations of UCOR292 and CROA 429. As the cases disclose, allowing a train movement to proceed through a stop signal has always been viewed as a serious offense. It has not, however, been treated by employers as meriting automatic dismissal.

...

Outright discharge for a violation of Rule 292, general coupled with other rules violations, is revealed in a relatively limited number of cases (see CROA 474, 681, 745, 1479, 1505, 1677 & 2124 [reduced to a suspension]. In each of the cases involving an imposition of outright discharge by the company there has been some aggravating factor.

21. Le Syndicat cite nombreux causes où la discipline pour une violation d'une règle cardinale était une sanction autre qu'un congédiement, soit des mauvais points (**CROA 3231, AH 699**), une suspension (**CROA 4610**), ou une réintégration sans compensation (**CROA 4285, CROA 4564, CROA 4495, CROA 4720** et **AH 772**). Il ajoute qu'une réintégration sans compensation était ordonnée, même dans les dossiers avec une mauvaise fiche disciplinaire, des infractions similaires, ou ayant causé des dommages sérieux (**CROA 4583, CROA 3744** et **CROA 4720**).

22. Dans le cas présent, il n'y avait pas de dommage, le Plaignant avait exprimé des remords, et la situation dans laquelle se trouvait le Plaignant lors de l'incident était inhabituelle. Dans plusieurs des causes citées par la Compagnie (voir **CROA 4833, CROA 4320, CROA 4819**), le congédiement était imposé dans les situations où les plaignants avaient ignoré plusieurs signaux avant de franchir le signal d'arrêt. Ici, le Plaignant était arrêté et n'avait aucun avertissement avant de franchir le signal d'arrêt. J'en conviens que la violation de la règle 439 est très sérieuse, mais je trouve que le congédiement est trop sévère dans les circonstances.

B. Si non, quelle est la discipline appropriée?Position des Parties

23. La Compagnie demande que le congédiement soit maintenu, tandis que le Syndicat recherche une pénalité moindre que le congédiement.

Analyse et décision

24. Il est clair qu'une discipline importante est de mise, comme la violation de la règle est importante. Même si l'infraction antérieure n'était pas une violation de la règle 439, elle était quand même une infraction d'une règle cardinale.

25. Le Syndicat avance que le Plaignant a 11 ans de séniorité, il était candide immédiatement après l'incident et durant l'interrogatoire et a reconnu son erreur. Il note que même si le Plaignant a 55 mauvais points, il y avait plusieurs périodes où il n'avait aucune discipline.

26. La Compagnie soutient que la séniorité du Plaignant n'est pas grande, il a violé une autre règle cardinale, il a déjà 55 mauvais points et il a tenté de blâmer le CCF.

27. Je constate que le Plaignant, après une période de 4-5 ans sans discipline, a écopé 55 mauvais points dans une période de 18 jours (voir onglet 2, documents de la Compagnie). L'incident ici s'est produit seulement 4 mois plus tard. Le Plaignant semble agir d'une façon inhabituelle, par rapport à sa carrière antérieure.

28. Dans la cause SHP 192, l'arbitre Weatherill a tranché la situation d'un plaignant avec 60 mauvais points et 11 ans d'ancienneté, semblable au cas présent. L'arbitre a décidé de réintégrer le Plaignant sans compensation avec une fiche disciplinaire de 55 mauvais points.

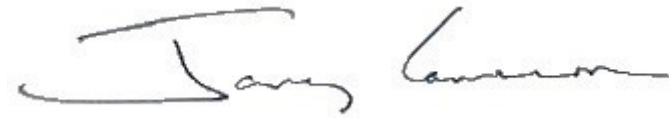
29. Compte tenu de l'ensemble des facteurs positifs et négatifs dans ce dossier, je pense que le Plaignant devrait être réintégré sans compensation, mais sans perte

d'ancienneté. Il aura toujours 55 mauvais points sur son dossier. Il aura l'occasion de bien travailler, en respectant les règles, de réduire ces mauvais points.

30. Pour ces motifs, j'accueille le grief et ordonne que le congédiement soit cassé et remplacé par une réintégration sans compensation et sans perte d'ancienneté.

31. Je garde juridiction pour toute question d'interprétation ou d'application de cette décision.

L'ARBITRE

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'James Cameron', written over a horizontal line.

JAMES CAMERON

Le 18 juin, 2024