

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

CAUSE NO. 4794

Entendue par vidéoconférence, à Gatineau, le 14 décembre 2021

Concernant

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Et

LE SYNDICAT DES MÉTALLOS – LOCAL 2004

LITIGE :

Congédiement de M. Cheick-Maddy Bangoura en date du 22 janvier 2021 pour : « Ne pas vous être conformé aux Règles générales A et C et aux Règles 35, 125 et 803 du REFC ainsi qu'aux IGI 1, 3, et 4 le 29 octobre 2020, mettant ainsi en danger la vie de 2 sous-contractants en les laissant sans protection officielle lors du passage d'un train sur la subdivision Drummondville. »

DÉCLARATION CONJOINTE DES FAITS :

Le 29 octobre 2020, M. Bangoura était assigné à la protection en voie de deux employés de la Compagnie CIMA sur la subdivision Drummondville. La Compagnie CIMA faisait de l'inspection de structure de pont du CN avec un camion nacelle. Le plaignant a pris une protection officielle en voie, « POV » au mauvais endroit, laissant ainsi les deux sous contractants travailler sur une voie non protégée.

Position du Syndicat : Le Syndicat allègue une violation des articles 1, 18, 18.2, 18.3 Annexe II de la convention collective 10.1. Le Syndicat soumet que « Les éléments reprochés à M. Bangoura concernant la protection en voie où un employé s'est retrouvé sur la voie principale sans protection officielle n'est pas un cas unique », alléguant que d'autres employés impliqués dans des situations similaires sont toujours à l'emploi du CN. Le Syndicat soutient finalement que le motif de la convocation est trop vague. Le Syndicat demande « une révision à la baisse de la discipline et la réintégration de M. Bangoura à son poste d'agent de la voie signaleur, sans perte de salaire ainsi que la mise à jour de tous ses droits et privilèges prévus à la convention collective 10.1 et ce sans préjudice envers l'employé. »

La Compagnie n'est pas d'accord et rejette la demande du Syndicat.

POUR LE SYNDICAT :

Délégué en chef
(SGN.) C. Arquin

POUR LA COMPAGNIE :

Directeur, Relations de travail
(SGN.) A. Daigle

Représentaient la compagnie :

F. Daignault	– Directeur principal, Relations de travail, Montréal
S. Emberly	– Directrice principale, Ingénierie, Toronto
P.L. Montgrain	– Directeur, Relations de travail, Montréal

Représentaient le syndicat :

J. F. Migneault	– Président, Montréal
F. Beaudin	– Représentant, Montréal
C. Arquin	– Délégué en chef, Montréal
C. M. Bangoura	– Plaignant, Montréal

SENTENCE ARBITRALE

1. Le plaignant occupait la fonction de contremaître-signalier. Dans son rôle, il était formé sur le *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada* et sur les *Instructions générales de l'ingénierie du CN* qui établissent en détail, notamment, les règles applicables en matière de sécurité. Le plaignant a été congédié pour avoir laissé deux ingénieurs du contracteur CIMA+ travailler sans assurer leur protection de façon adéquate et d'avoir ainsi mis leur vie en danger.

2. Le 29 octobre 2020, les ingénieurs procèdent à l'inspection d'un viaduc situé au-dessus de la voie du CN. Pendant qu'ils se trouvent dans une nacelle afin d'inspecter le dessous du viaduc, ils constatent qu'un train se dirige vers eux. Ils se trouvent dans une position dangereuse compte tenu de l'espace de dégagement entre le train et le viaduc. Le train circule à environ 63 km/h. Ils réussissent à se déplacer environ une minute avant le passage du train, évitant ainsi des conséquences graves, voire fatales. Le plaignant

reconnaît que l'incident découle d'une erreur de sa part : il a demandé et obtenu un permis d'occuper la voie (« POV ») pour le mauvais lieu de travail. Les ingénieurs n'étaient donc pas protégés pendant leur inspection.

3. Le syndicat reconnaît que le plaignant a commis une erreur grave dans l'exécution de ses fonctions mais soutient que le congédiement est une mesure excessive. Il invoque des précédents liés à des erreurs de protection pour lesquels des mesures moindres ont été appliquées. Il demande une réduction de la mesure disciplinaire.

4. Le jour de l'incident, les ingénieurs de CIMA+ sont chargés d'inspecter des viaducs situés dans trois municipalités : Villeroy, St-Wenceslas et St-Germain. Géographiquement, par rapport les unes aux autres, Villeroy est située au nord-est, St-Wenceslas au centre et St-Germain au sud-ouest.

5. Le plaignant mentionne que l'ordre dans lequel les inspections devaient initialement se dérouler a changé.

6. Ultiment, le plaignant et les ingénieurs commencent par l'inspection à Villeroy. Une fois sur les lieux de travail, le plaignant procède au premier *briefing* de sécurité avec les ingénieurs et confirme qu'ils sont à Villeroy. Les ingénieurs complètent l'inspection peu avant midi.

7. Le plaignant et les ingénieurs se dirigent ensuite vers St-Wenceslas, située entre Villeroy et St-Germain, afin de compléter la deuxième inspection. Arrivé au viaduc de St-Wenceslas, le plaignant fait un deuxième *briefing* de sécurité avec les ingénieurs. Cette fois, il ne mentionne pas l'emplacement où ils se trouvent. Or, bien qu'il soit à St-Wenceslas, le plaignant se croit à St-Germain. Selon lui, cette confusion découle d'une discussion avec les ingénieurs en matinée sur les relevés qu'ils devaient prendre à St-Germain et qui lui est restée en tête. C'est ainsi que, lorsqu'il contacte le contrôleur de la circulation ferroviaire (« CCF ») afin d'obtenir un POV qui permettra aux ingénieurs d'effectuer leur travail en toute sécurité, notamment sans passage de trains, il demande et obtient un POV pour la zone du viaduc St-Germain, et non pour celui de St-Wenceslas comme il se doit.

8. Les ingénieurs se mettent au travail, suspendus entre le viaduc et la voie ferrée. Pendant leur inspection, ils sont surpris par l'approche d'un train. Ils réussissent à se mettre en sécurité avant son passage.

9. Le 4 novembre 2020, l'un des ingénieurs fait un suivi de l'incident auprès de l'assistant superviseur du CN. Il décrit l'incident et indique que si lui et son collègue n'avaient pas réussi à se déplacer avant le passage du train, les conséquences auraient pu être fatales. Il mentionne que le lendemain de l'incident, après avoir complété son enquête, le plaignant a expliqué que l'incident était le résultat d'une erreur de point milliaire lors de la demande du permis, de sorte que le tronçon sur lequel ils travaillaient n'était pas protégé. Dans son courriel, l'ingénieur demande à ce que le CN informe

CIMA+ des causes exactes de l'incident et des mesures correctives qui devraient être mises en place pour assurer la sécurité des travailleurs et éviter de tels incidents dans le futur. L'ingénieur opine que le plaignant s'est comporté de façon professionnelle et qu'il n'a pas été négligent. C'est par ce courriel que la gestion du CN prend connaissance de l'incident survenu le 29 octobre 2020, six jours plus tôt.

10. Cet incident révèle de nombreuses erreurs commises par le plaignant.

11. D'abord, le plaignant a commis une erreur d'inattention majeure en se méprenant sur sa localisation au moment de demander le POV. Le fait que l'ordre des travaux ait été modifié ou que les ingénieurs aient discuté à l'avance de relevés à prendre plus tard dans la journée à St-Germain ne justifie pas que le plaignant n'ait pas retenu que la deuxième destination était St-Wenceslas alors que c'est lui qui est responsable de coordonner les travaux et de donner les instructions finales aux ingénieurs. De plus, le plaignant invoque qu'il ne connaissait pas bien le territoire et qu'il a simplement suivi le véhicule des ingénieurs lorsqu'il a conduit son véhicule de Villeroy à St-Wenceslas, sans porter attention à la signalisation routière. Il semble évident qu'un contremaître chargé d'assurer la sécurité de travailleurs devrait en tout temps savoir où il se trouve. Le plaignant ne pouvait se contenter de suivre aveuglément les ingénieurs du contracteur. Dans ce cas, le plaignant se trouvait dans une municipalité différente de celle où il croyait se trouver, une différence d'une quarantaine de kilomètres. Il ne s'agit pas d'une banale distraction.

12. De plus, en arrivant sur les lieux du viaduc de St-Wenceslas, malgré qu'il n'ait pas porté attention à la signalisation pendant le trajet, le plaignant ne se soucie pas de s'assurer qu'il est au bon endroit. Lors du deuxième *briefing* de sécurité, il ne confirme pas l'emplacement comme il l'a fait le matin à Villeroy, ce qui aurait pu permettre aux ingénieurs de lui faire réaliser son erreur avant le début des travaux, et d'obtenir un POV adéquat. Plus important, plutôt que d'observer attentivement les lieux, le plaignant se fie exclusivement au diagramme des lieux pour demander le POV. Malheureusement, il travaille avec le mauvais diagramme, soit celui de St-Germain où il croit se trouver, plutôt que celui de St-Wenceslas. Or, le diagramme de St-Germain montre clairement deux voies ferrées et deux viaducs, alors qu'à St-Wenceslas, où il se trouve, il n'y a qu'une seule voie et un seul viaduc. Lors de l'enquête, le plaignant explique qu'il n'était pas en mesure de faire une reconnaissance adéquate des lieux en raison de fils électriques le long de la voie ferrée visant à empêcher le passage des animaux, ce qui l'empêchait lui-même d'y accéder. Cette explication ne justifie aucunement que le plaignant n'ait pas observé qu'il n'y avait qu'un seul viaduc sur les lieux et qu'une seule voie ferrée. Ce manquement constitue une négligence flagrante du plaignant dans l'exécution de ses fonctions.

13. Après le passage inattendu du train, le plaignant contacte le CCF pour signaler l'incident. Étonné, le CCF assure au plaignant qu'aucun train ne vient de passer dans la zone protégée par le POV (la zone du viaduc St-Germain). Devant l'incompréhension du plaignant qui assure qu'il vient d'observer le passage d'un train, le CCF lui demande de confirmer sa localisation. Le plaignant décrit ce qu'il voit sur le diagramme de St-Germain,

plutôt que l'environnement devant lui. En effet, il demande au CCF s'il est possible que le train qu'il a vu passer soit sur la voie d'évitement, alors qu'il n'y a pas de voie d'évitement à St-Wenceslas. Cette question démontre que le plaignant, en dépit des commentaires et questions du CCF et de la gravité de l'incident qu'ils tentent d'élucider, persiste à se fier exclusivement sur le mauvais diagramme qu'il a entre les mains.

14. Enfin, le plaignant a omis de rapporter l'incident à l'employeur. Il ne l'a pas fait le jour même, ni le lendemain, ni après. Le plaignant justifie son omission en disant qu'il était trop perturbé par l'incident le jour même et qu'il est tombé en dépression le lendemain et donc qu'il n'était pas en mesure de contacter l'employeur jusqu'à son retour de congé de maladie. Je rejette le motif que le plaignant était dans l'incapacité d'aviser l'employeur alors que, selon le courriel de l'ingénieur du 4 novembre 2020, il a avisé les ingénieurs de CIMA+ le lendemain de l'incident que celui-ci résultait d'une erreur dans les points milliaires soumis lors de la demande de POV. Si le plaignant n'avait la capacité de faire qu'un seul appel le lendemain de l'incident, c'est l'employeur qu'il aurait dû contacter; celui-ci aurait pu se charger de communiquer avec CIMA+. Il appert que le plaignant a volontairement omis de rapporter l'incident pour éviter d'en subir les conséquences.

15. Cela dit, la preuve démontre aussi que le plaignant a menti à plusieurs reprises au cours de l'enquête et de l'audience. Il s'agit là d'un facteur aggravant important.

16. Notamment, lors de l'appel du plaignant au CCF le jour de l'incident et dont l'enregistrement a été produit en preuve, le plaignant exprime avec conviction qu'il vient de voir passer un train; il affirme « on l'a tous vu » et précise qu'il n'a pas pu noter le numéro de la locomotive. Or, lors de l'enquête et de l'audience, il soutient au contraire n'avoir pas vu passer le train mais de s'être plutôt fié à l'affirmation des ingénieurs qu'un train venait de passer. Forcément, l'une de ces deux versions est mensongère.

17. De plus, selon les outils de sécurité (GPS et détecteur de ceinture de sécurité) dont est équipé le véhicule de service qu'utilisait le plaignant ce jour-là, celui-ci se trouvait dans son camion au moment du passage du train. Le plaignant nie cette proposition et soutient qu'il se tenait plutôt environ 600m plus loin et donc qu'il n'aurait pas vu le passage du train. Il apparaît invraisemblable que si le plaignant s'est éloigné de son camion et des travailleurs dont il devait assurer la protection, il se soit trouvé assez loin pour ne pas voir le passage d'un train.

18. Aussi, lors de l'enquête et à l'audience, le plaignant soutient qu'il a pris connaissance de son erreur seulement au moment de son retour au travail après son congé de maladie, soit des semaines après l'incident. Or, dans son courriel du 4 novembre 2020, l'un des ingénieurs déclare que le plaignant l'a informé de l'erreur dès le lendemain de l'incident. Bien que le courriel ne suggère pas que le plaignant ait pris la responsabilité de cette erreur, il est évident qu'il savait que l'erreur émanait de lui. Je n'accorde aucun poids à l'avis de l'ingénieur de CIMA+ sur le professionnalisme du

plaignant car il ne disposait pas des informations requises pour forger un avis valable et, quoi qu'il en soit, ce n'est pas son rôle.

19. Bien que l'intérêt du plaignant à prétendre qu'il n'a pas vu passer le train et qu'il n'a pas constaté son erreur avant l'enquête m'échappe; c'est le manque de transparence que je retiens contre lui. Il est clair que le plaignant a menti, et ce sur plus d'un point. Or, la sécurité est une affaire sérieuse. Dans ce cas, deux travailleurs auraient pu perdre la vie par la faute du plaignant. Il en est conscient et l'a confirmé lors de son témoignage. Dans ce contexte, ses mensonges sont impardonnables.

20. Il est significatif que le plaignant occupait un poste de contremaître, dans lequel il avait l'importante responsabilité d'assurer la sécurité des travailleurs sur et aux abords de la voie. Bien que des erreurs de bonne foi puissent survenir à l'occasion et engendrer des conséquences disciplinaires moindres que le congédiement dans certaines circonstances, telles que celle citée par le syndicat¹, il y a aussi des circonstances dans lesquelles le congédiement se justifie.

21. Dans cette affaire, le plaignant a démontré un manque flagrant de compréhension de son rôle lié à la santé et à la sécurité des travailleurs ainsi qu'un degré de distraction et un manque de rigueur s'élevant au niveau de la négligence, le tout aggravé par des déclarations mensongères. Je note que le plaignant comptait moins de trois ans de service et avait un antécédent disciplinaire² pour manquement à ses obligations liées à

¹ CROA 4168 qui fait référence à BAMCFC 2876 et BAMCFC 3892.


² Mesure disciplinaire maintenue dans CROA 4793.

la sécurité seulement six semaines auparavant. À la lumière des faits accablants, j'accepte la position de l'employeur que le lien de confiance avec le plaignant est irrémédiablement rompu.

22. Dans les circonstances, le congédiement ne constitue pas une mesure disciplinaire excessive ou déraisonnable. Il n'y a donc pas lieu d'intervenir.

23. Le grief est rejeté.

Le 25 janvier 2022



JOHANNE CAVÉ
ARBITRE