

BUREAU D'ARBITRAGE DES CHEMINS DE FER DU CANADA

CAUSE N° 2299

entendue ... Montr,al, le mercredi 11 novembre 1992

et int,ressant

CHEMIN DE FER QU•BEC NORTH SHORE & LABRADOR

et

TRAVAILLEURS UNIS DES TRANSPORTS

LITIGE :

Aiguillage dans la Cour -- Sept-Iles.

EXPOS• CONJOINT DU CAS :

L'Union pr,tend qu'une ,quipe de la cour de Sept-Iles aurait sorti sur la voie principale, avec un train CL de 214 wagons et que ceci est en violation des paragraphes 34.04, 36.01, 36.03 et du pr,ambule 8 de la convention collective.

Le Chemin de fer a rejet, le grief parce que l',quipe de la cour a effectu, de l'aiguillage normal et que ceci n'est aucunement en violation de la convention collective.

POUR LE SYNDICAT :

POUR LA COMPAGNIE :

(SGN.) B. ARSENAULT

(SGN.) A. BELLIVEAU

PR•SIDENT G•N•RAL

G•RANT -- RELATIONS / EMPLOY•S

Repr,sentaient la Compagnie :

R. Monette

Procureur, Montr,al

A. Belliveau

G,rant, Relations du travail, Sept-Iles

R. Plourde

Suirintendant de mouvement de train, Sept-Iles

C. Vaillancourt

Contr"leur de locomotives, Sept-Iles

Et repr,sentaient le Syndicat :

R. Cleary

Procureur, Montr,al

B. Arsenault

Pr,sident g,n,ral, Sept-Iles

SENTENCE ARBITRALE

Les faits pertinents sont convenus. Le 17 mars 1991, vers 21h20 deux locomotives de cour, en tête de 214 wagons vides, sont sorties de la cour de Sept-Iles en passant l'aiguillage nord de la cour. Il semblerait que les locomotives et environ 150 wagons ont ainsi circulé, sur la voie principale. Le mouvement en question, était effectué, pour faciliter le triage des wagons dans la cour de départ, ... cause de la longueur du train. Bien que l'opération, était faite par les employés de la Compagnie minière I.O.C. qui travaillaient comme équipe de triage dans la cour, la locomotive, était contrôlée ... distance, et aucun salarié, n'a quitté la cour. Cependant, il est convenu qu'un officier de la compagnie, le contrôleur des locomotives, M. C. Vaillancourt, était présent le long de la voie, ... l'extérieur de la cour, pour superviser le mouvement en question. C'est M. Vaillancourt qui détenait la feuille de libération qui permettait au mouvement de circuler sur la voie principale. Le Syndicat prétend que la Compagnie a enfreint plusieurs dispositions de la convention collective, dont l'article 8 du Prambule, qui de lit :

QQINDENT8.

QQINDENTNormalement, aucun officier superviseur ne comblera le poste des employés couverts par cette convention.

Le procureur patronal soutient qu'il s'agissait d'un mouvement de train sur la voie principale, ce qui relève de la juridiction de travail exclusive des employés qui sont membres du Syndicat.

Le Syndicat invoque aussi l'article 34.04, qui se lit comme suit :

QQINDENT34.04

QQINDENTDes employés réguliers seront affectés ... s'occuper des trains de travaux permanents et de tout autre service régulier ou particulier selon le cas.

Son procureur soutient que le mouvement des 150 wagons et des deux locomotives, sur une distance d'environ un mille sur la voie principale, constitue le mouvement d'un train de service particulier au sens de l'article 34.04 de la convention collective, et que la Compagnie était donc dans l'obligation d'affecter des employés réguliers ... ce service.

Pour sa part, le procureur patronal prétend qu'il s'agissait d'un exercice d'aiguillage effectué, dans la cour, et qu'il ne s'agissait pas du déplacement d'un train au sens du Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada. Il attire ... l'attention de l'arbitre la définition au Règlement qui se lit :

QQINDENTTrain Une ou plusieurs locomotives circulant seules ou attelées ... des wagons ou des voitures, ou tout véhicule d'entretien désigné, comme train par son autorisation de circuler. Dans tous les cas, les signaux de queue sont obligatoires.

L'arbitre ne peut accueillir la prétention de la Compagnie ... l'effet que le mouvement en question n'était pas un train au sens du Règlement. Il s'agissait de deux locomotives attelées ... des wagons, avec une autorisation de circuler sur la voie principale. De plus, il semble bien établi, d'après la pratique antérieure, que les employés membres du Syndicat ont le droit d'être affectés ... l'opération de tout train qui circule sur la voie principale. Ceci semble avoir été reconnu par la Compagnie depuis le 19 janvier 1973. Ce jour-là le gérant du chemin de fer répondait ... un grief similaire survenu le 23 août 1972 en disant :

QQINDENTInstructions have been given to dispatchers that no I.O.C. trains manned by I.O.C. yard crews are to be given permission to work north of North Sept-Iles or outside Sept-Iles yard limits. En l'espèce, bien que le travail en question avait pour but de faciliter l'aiguillage qui se faisait au dedans des limites de la cour de Sept-Iles, il est indéniable que la manœuvre impliquait le mouvement considérable d'un train sur la voie principale. Pour les motifs exprimés, ceci constituait le mouvement d'un train de service particulier au sens de l'article 34.04, ce qui obligeait la Compagnie d'affecter des employés de l'unité, de négociation du Syndicat ... s'en occuper. Le grief est donc accueilli. L'arbitre ordonne que l'équipe d'employés qui aurait dû être appelée soit compensée pour la perte de salaire et de bénéfices encourues, avec intérêts.

le 13 novembre 1992

(sgn.) MICHEL G. PICHER

ARBITRE