BUREAU D'ARBITRAGE DES CHEMINS DE FER DU CANADA
CAUSE NO. 3363

entendu à Montréal, le mercredi, 10 septembre, 2003

concernant

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

et

LA FRATERNITÉ DES INGÉNIEURS DE LOCOMOTIVE

REQUÊTE ÉMANANT D'UNE SEULE PARTIE

LITIGE :

Le litige qui est référé à l'Arbitre implique un employé qui est couvert par la convention collective 1.1 entre la Compagnie et la Fraternité et qui gouverne les termes et conditions d'emploi des Ingénieurs de locomotive qui travaillent au Canadien National – Lignes de l'Est. Le litige est au sujet de l'interprétation de l'Article 20.1 de la convention collective 1.1.

EXPOSÉ DU CAS PAR LA FRATERNITÉ :

Suite à la décision arbitrale dans la cause CROA 3042 la Compagnie a modifié son opération entre Montréal et Triage Garneau.

Les ingénieurs réguliers ont été appelés comme pilot selon l'article 20.1 de la convention collective pour assister les équipes de Toronto de poursuivre leurs parcours de Montréal à Rivière des Prairies.

Des réclamations pour le minimum journalier furent soumises pour le temps travailler comme pilot qui ne fait pas parti de leur affectation.

La Compagnie a refusé toutes les réclamations maintenant qu'elle a le droit de combiner l'appel pour leur affectation régulière avec un appel comme pilot.

La Compagnie n'est pas prête à changer sa position dans ce cas.

POUR LA FRATERNITÉ :

(SGN.) R. LECLERC
PRÉSIDENT GÉNÉRAL

Représentaient la Compagnie :

- D. Laurendeau – Directeur – Ressources Humaines, Montréal
- A. Durocher – Superviseur - CGE
- B. Olson – Directeur Premier – Ressources Humaines
- B. Hogan – Directeur – Planification de la Main d'Oeuvre

Et représentaient la Fraternité :

- R. Leclerc – Président général, Ligne de l'Est, Grande-Mère
- C. I. Smith – 1e Vice-président général

SENTENCE ARBITRALE

Le grief résulte de la pratique de l'employeur suite à la décision **BACFC 3043**. Les mécaniciens de locomotive sont maintenant obligés d'agir comme pilotes pour le trajet de leurs trains entre le triage Taschereau et le triage de Rivière des Prairies, avant n'entreprendre le parcours simple de Rivière des Prairies à Garneau. Il paraît que cette pratique est temporaire, jusqu'à ce que les mécaniciens de locomotive de Belleville deviennent familiers avec le territoire en question.

La fraternité prétend que la compagnie ne peut pas jumeler une affectation comme pilote avec une affectation en parcours simple ou en navette, à moins de payer le salaire minimum journalier pour le service de pilote, en plus du paiement pour le service régulier accompli.

L'Arbitre ne peut accueillir le grief. Il n'y a rien dans le libellé de la convention collective qui empêcherait l'employeur d'affecter un employé à un service qui

comprendrait le pilotage avant ou après un parcours simple. L'article 10 de la convention collective, qui traite des appels pour parcours simples ou pour navettes, se lit en partie comme suit :

10.1 Les ingénieurs de locomotive sont avisés au moment de l'appel qu'il s'agit d'un parcours simple ou d'une navette et ils sont rémunérés en conséquence. Ils sont également avisés de l'itinéraire que le train doit emprunter s'il en existe plus d'un pour se rendre à destination. L'avis ne peut être modifié qu'en cas de circonstances imprévisibles au moment de l'appel tels qu'un accident, une panne de locomotive, un affouillement, une obstruction de la voie par la neige ou autrement.

...

10.4 Les dispositions des paragraphes 10.1 et 10.3 ne s'appliquent pas aux ingénieurs de locomotive appelés à travailler sur des locomotives de renfort ou de pousse, de chasse-neige, des trains de travaux, de relevage, de pose ou des niveleuses sur rails.

Il est à noter que les exceptions nommés dans le paragraphe 10.4 ne comprennent pas le service de pilotage. Or, les pilotes doivent être avisés au moment de leur appel s'il s'agit d'un parcours simple ou d'une navette, et ils doivent être rémunérés en conséquence. Il n'y a rien dans le libellé de l'article 20.1 de la convention collective qui aurait pour effet d'amender ou de qualifier le contenu de l'article 10. D'ailleurs, l'article 1.15 de la convention collective reconnaît que les mécaniciens de locomotive peuvent exercer des fonctions dans plus d'une catégorie de service au cours d'une journée ou d'un parcours. Il est donc difficile de voir comment ils ne pourraient pas également être affectés comme pilotes pour une partie de leur parcours, étant donné que le pilotage n'est pas en soi une catégorie de service.

L'article 20 se lit, en partie, comme suit :

20.1 Les ingénieurs de locomotive employés comme pilotes sont rémunérés à compter du moment où ils doivent se présenter au travail jusqu'au moment où ils le quittent au terme du parcours ou de leur journée de travail, au taux applicable au poids par roue motrice et aux conditions prévues pour la catégorie de service où se fait le pilotage. Les articles relatifs au temps de vérification ne s'appliquent pas.

S'ils l'avaient voulu, les parties auraient pu convenir que le pilotage soit une catégorie de service distincte et indépendante des autres catégories de service pour les fins de la rémunération. Également, ils auraient pu convenir que tout service de pilotage soit rémunéré séparément au minimum journalier. Cependant, la convention collective ne contient aucune disposition à cet effet.

Dans les circonstances de ce grief, l'Arbitre ne peut accueillir la prétention de la fraternité que la compagnie a dérogé aux dispositions de la convention collective. Au contraire, la preuve devant l'Arbitre démontre que les mécaniciens de locomotive affectés comme pilotes ont été rémunérés selon la catégorie de service de leur train, conformément au paragraphe 20.1 de la convention collective.

Pour ces motifs, le grief doit être rejeté.

L'ARBITRE

Le 19 septembre 2003

(signée) MICHEL G. PICHER