

**BUREAU D'ARBITRAGE ET DE MÉDIATION  
DES CHEMINS DE FER DU CANADA  
CAUSE NO. 3448**

**entendu à Montréal, le mercredi, 15 septembre 2004**

**concernant**

**LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA**

**et**

**LES TRAVAILLEURS UNIS DES TRANSPORTS**

**REQUÊTE ÉMANANT D'UNE SEULE PARTIE**

**LITIGE :**

Païement des réclamations de temps de type DC, articles 7 et 11 de la convention collective 4.16.

**EXPOSÉ DU CAS PAR LE SYNDICAT:**

En date du 14 octobre 2003, monsieur J.F.W. Weatherill, arbitre, émettait sa décision faisant suite à un litige entendu le 2 octobre 2003 concernant l'application des dispositions des articles 2.5, 7.9(d) de la convention collective 4.16.

En date du 20 novembre 2003, la Compagnie émettait une circulaire à l'attention des membres du personnel du transport, division l'est, pour leur indiquer la manière de produire leurs réclamations basée sur la décision de l'arbitre Weatherill.

En date du 26 novembre 2003, monsieur J.C. Levesque soumettait une réclamation de type DC laquelle fut rejetée à chacun des trois stades de la Procédure de règlement des griefs.

La Compagnie maintient sa position et rejette l'appel du Syndicat.

POUR LE SYNDICAT :

(SGN.) R. LEBEL

LE PRÉSIDENT, COMITÉ GÉNÉRAL DE RAJUSTEMENT

Représentaient la Compagnie :

D. Laurendeau - Directeur - Relations de travail, Montréal

D. Gagné - Directeur - Relations de travail, Montréal

P. Dery - Surintendant Adjoint

Et représentaient le Syndicat :

R. LeBel - Président général, Ville de Québec

C. Belzill - Président local, Ville de Québec

J. N. Paquette - Président local, Ville de Québec

R. Michaud - Président, Comité législatif, Montréal

J.C. Levesque - Représentant local, Edmunston

### **SENTENCE ARBITRALE**

Le syndicat prétend que le plaignant avait droit à une réclamation du type DC, et qu'une décision de l'arbitre Weatherill sur laquelle l'employeur a basé sa décision n'appuie pas la position de la compagnie.

Il semble clair à l'arbitre qu'avant la décision de Me Weatherill, lorsqu'une équipe de route garait son train et que le train était trop long pour occuper une seule voie dans le triage, si la compagnie ordonnait à l'équipe de couper le train à un point désigné, l'équipe (y-compris une équipe réduite au chef de train) avait droit à un paiement de 12-1/2 milles. Cette constatation découle clairement d'un bulletin émis dans la division de Champlain, le 17 juillet 2003. Cet avis se lit, en partie, comme suit :

**1.)** Si des employés en service de ligne doivent garer un train sur une voie particulière qui peut recevoir le train au complet, mais se font demander de laisser une coupe désignée sur une autre voie, ils ont droit à une rémunération de 12-1/2 milles, en sus de tous les autres gains accumulés durant le tour de service. L'équipe peut se faire demander de placer jusqu'à deux coupes de wagons, auquel cas elle n'a droit qu'à une seule rémunération de 12-1/2 milles.

**2.)** Si des employés en service de ligne doivent garer un train sur une voie particulière qui ne peut pas recevoir le train au complet, ils doivent placer les coupes de wagons en trop sur d'autres voies. Aucune rémunération n'est versée pour cette opération.

**3.)** Si des employés en service de ligne doivent garer un train sur une voie particulière qui ne peut pas recevoir le train au complet, et qu'ils se font demander de placer sur d'autres voies des coupes de wagons désignées, ils ont droit à une rémunération de 12-1/2 milles, en sus de tous les autres gains accumulés durant le tour de service.

(caractères gras ajoutés)

Cette énoncé de la règle semble parfaitement consistant avec le libellé de l'article 7.9(d) qui se lit :

**7.9(d)** pour l'application de l'article 41, si l'on demande à des employés de garer leur train sur une voie de triage particulière à une gare et que cette voie ne puisse pas recevoir le train au complet, ils mettent en place les wagons en trop ou la coupe de wagons sur une autre voie ou, s'il n'y a pas suffisamment de place sur une seule voie à cause de la congestion dans le triage, on doit utiliser plusieurs voies pour garer effectivement le train, comme il est indiqué ci-dessus. **Les employés (y compris ceux qui font partie d'une équipe réduite au chef de train) qui sont tenus de mettre en place une coupe de wagons désignée sont rémunérés pour 12-1/2 milles qui s'ajoutent à la totalité du salaire pour le tour de service.**  
(caractères gras ajoutés)

D'ailleurs, cette règle semble avoir été en place à la largeur du système. Dans l'ouest canadien, sous la convention collective 4.3 entre ces mêmes parties, les documents convenus pour clarifier les règles de l'exploitation du service par des équipes réduites aux chefs de train comprennent cette question et réponse :

*Q.4 If a conductor is given a cut number when doubling his/her train into a minimum number of tracks, does this constitute switching?*

*A4. Yes, however the intent is that this only be done to protect the blocking integrity of the train and the 12-1/2 mile premium will apply.*

Un examen des anciennes conventions collectives, dont celles qui sont antérieures à l'introduction des équipes réduites au chef de train, ne laisse aucun doute que l'article 7.9(d) représente un gain pour la compagnie, gain pour lequel le syndicat a été compensé. Anciennement, la compagnie ne pouvait tout simplement pas demander à une équipe de train de garer leur train en faisant une coupe désignée. Par exemple, l'article 7.9(d) de la convention collective en vigueur le 31 mars 1988 se lisait comme suit :

**(d)** in the application of the provisions of paragraph 41.1 and 41.2 of Article 41, (Yardmen's Work Defined), when employees in road service are instructed to yard their train in a particular track at a terminal and such track will not hold the entire train, they will double over surplus cars to another yard track

or, in cases of yard congestion where there is insufficient room to double over all cars to one track, it is necessary to double over to more than one track to effectively yard the train.

**NOTE: In the application of the foregoing sub-paragraph (d) of this paragraph, employees will not be required to marshal trains upon arrival at terminals (e.g., setting over 10 cars for one destination to one track and 10 cars for another destination to another track).**

(emphasis added)

L'arbitre reconnaît qu'il y a une certaine logique dans la position de la compagnie qui soutient que le montant de travail exigé ne serait pas, en général, plus onéreux. D'ailleurs, la règle restrictive plaidée par le syndicat n'est pas universelle dans l'industrie. Effectivement, le syndicat a négocié avec la compagnie Canadien Pacifique une règle semblable à celle que voudrait voir la compagnie (voir **BACFC 2954**). Mais dans le dossier qui nous occupe, l'arbitre est toutefois contraint d'interpréter la convention collective selon le libellé clair des dispositions de l'article en litige.

Il est important de noter que la question en litige dans le dossier qui nous occupe était nullement soulevée dans le grief placé devant l'arbitre Weatherill le 2 octobre 2003. Il paraît d'emblée que le conflit présenté à l'arbitre Weatherill concernait plutôt le droit réclamé par le syndicat à certains doubles paiements, dont le droit de recevoir des primes sous l'article 11.7(d) et l'article 7.9(d) en même temps. Le droit d'être compensé sous l'article 7.9(d) d'une façon conforme au bulletin du 17 juillet 2003 n'était tout simplement pas devant l'arbitre. Ceci est évident de par la déclaration même de la compagnie dans son mémoire présenté à Me Weatherill, qui se lit en partie :

**28.)** Article 7.9(d) reads as follows:

"In the application of the provisions of Article 41, when employees in road service are instructed to yard their train in a particular track at a terminal and such track will not hold the entire train, they will double over the surplus cars or a designated cut of cars to another yard track. In cases of yard congestion where there is insufficient room to double over all cars to one track it will be necessary to double over to more than, in the manner described above, to effectively yard the train. Employees (**including those working in Conductor Only operations**) required to double over designated cuts of cars will

be paid 12-1/2 miles in addition to all other earnings for the tour of duty" (Emphasis added)

**29.) Both the Union and the Company agree that the designated cut and applicable payment for such work are not in dispute. This is indicated in their positions set out in the bulletins which were issued to the employees, therefore there is no need to further discussion on this article until such times as we discuss Article 11.7. (Appendix 5)**

(caractères gras ajoutés)

C'est seulement après la sentence rendue par Me Weatherill, en date du 14 octobre 2003, que la compagnie a, pour la première fois, pris la position énoncée dans son circulaire du 20 novembre 2003. Celui-ci se lit, en partie :

À la suite de la sentence spéciale du 2 octobre 2003, les consignes suivantes s'appliquent à tous les membres du personnel qui présentent des réclamations de temps relatives aux travaux effectués dans les gares de départ et d'arrivée, aux coupes de wagons désignées et au travail en cours de route.

...

#### Réclamations de type DC

Les paragraphes 7.9 de la convention 4.16 et 13.2 de la convention 1.1 s'appliquent aux équipes qui doivent mettre en place une ou plusieurs coupes de wagons désignées au moment de garer leur train. La rémunération est calculée comme suit :

**1.)** Si des employés en service de ligne doivent garer un train sur une voie particulière *qui peu recevoir le train au complet*, mais se font demander de laisser une coupe désignée sur une autre voie, ils ont droit à une rémunération de 12-1/2 milles, en sus de tous les autres gains accumulés durant le tour de service. Les équipes peuvent se faire demander de placer jusqu'à deux coupes de wagons désignées, auquel cas elles n'ont droit qu'à une seule rémunération de 12-1/2 milles.

**2.)** Si des employés en service de linge doivent garer un train sur une voie particulière *qui ne peu pas recevoir le train au complet*, ils doivent placer les wagons ou coupes de wagons désignées en trop sur d'autres voies. Aucune rémunération n'est versée pour cette opération. **La sentence arbitrale stipule que la Compagnie peut demander à une équipe de déplacer les wagons en trop sur plus d'une voie sans lui verser de rémunération pour une coupe désignée.**

NOTA : Lorsqu'une réclamation de type « DC » est présentée, elle doit préciser le numéro du wagon où la coupe désignée a été réalisée, ainsi que le nom de la personne qui a autorisé la coupe.

(caractères gras ajoutés)

Avec respect, l'arbitre ne peut partager la perception de l'employeur quant à la portée de la décision de l'arbitre Weatherill. Dans un premier temps, il est à noter que le concept d'une coupe désignée est bien défini et est clairement compris par les deux parties. Ceci est évident dans le texte du mémoire de la compagnie elle-même adressée à Me Weatherill. Le mémoire se lit en partie comme suit :

**27.)** The next Article to be addressed is Article 7.9(d) referred to as CATS code "DC" (Appendix 4)

For operational purposes and to avoid later switching and re-marshalling of cars, the crew may be requested to set over a specific group of cars to another track or tracks. They are specifically instructed to make a cut behind a particular car number. This instruction would generally be issued by the Yardmaster on duty. This is referred to as a designated cut.

Dans sa décision, Me Weatherill fait certains commentaires qui sont nettement en dehors du litige présenté, motivé semble-t-il par des propos supplémentaires contenus dans le mémoire du syndicat concernant la définition d'un « surplus » de wagons. Il s'est donc exprimé, en partie, comme suit :

Comment may be made on two points raised by the union in the course of the hearing, although not specifically set out in the Statement of Issue. These both relate to the doubling over of "surplus" cars where there is not room in one track to yard the entire train. It would be my view that it would not be improper for the company to call for the cut to be made for doubling to another track at some reasonable point in the train consist (although not such as to necessitate doubling into more than one track), rather than being required to make the cut at the very last car in the track. If, however, the "surplus" consists of cars at a different location within the train, then the extraction and doubling of those cars to another track would, I think, clearly amount to a designated cut.

L'arbitre doit respectueusement conclure que Me Weatherill s'exprimait alors « *obiter dictum* ». C'est à dire qu'il

reconnaissait que la question n'était pas à trancher, mais qu'il répondait d'une façon non exécutoire à certains propos concernant le concept des « *surplus cars* » soulevé dans le mémoire du syndicat. Dans ces circonstances l'arbitre ne peut partager la position de la compagnie qui prétend que Me Weatherill a rendu une nouvelle interprétation de l'article 7.9(d) de la convention collective qui lie maintenant les parties. La seule décision de Me Weatherill concernant l'article 7.9(d) est que le paiement de la prime sous cet article empêche le double paiement pour le même travail de la prime sous l'article 11.7(d). Ceci ressort clairement du paragraphe suivant de sa sentence :

It is the union's position that since designated cuts necessarily involve switching (with which I agree), crews in conductor only operations who are required to make designated cuts in the course of yarding their trains are entitled not only to the bonus payment called for in article 7.9(d) but also to the bonus called for in article 11.7(d), for switching. It may be that were it not for the express inclusion of conductor only operations in the road service operations with which article 7.9(d) deals, that it might be argued that crews in conductor only operations would not have the benefit of article 7.9(d), but would then be entitled to payment under 11.7(d) for such work. They are, however, specifically included under article 7.9(d), which deals with a particular instance of switching. It would take express and clear language in the collective agreement to provide that an employee should be paid twice for the same work because it may be described with more than one name. Accordingly the union's claim in this respect must be dismissed.

Subsidiairement, s'il fallait conclure que Me Weatherill a effectivement rendu une décision concernant l'application de l'article 7.9(d), ce bureau n'est pas lié par cette décision, qui ne peut avoir la force de « chose jugée » selon les principes bien établis dans la jurisprudence. Le grief soulevé devant Me Weatherill n'est pas le même que le grief en l'espèce. Et s'il fallait se prononcer sur la question, l'arbitre statuerait que la décision, tel qu'elle est interprétée par la compagnie, est manifestement en erreur en ce qui concerne l'application de l'article 7.9(d) relativement à une coupe désignée. (Voir, Brown & Beatty, **Canadian Labour Arbitration**, ch. 1-3000.)

Pour ces motifs, l'arbitre doit accueillir le grief. L'article 7.9(d) de la convention collective exige le paiement de la prime

de 12-1/2 milles à M. Levesque qui a garé son train en faisant une coupe désignée, tel que reconnu dans le libellé de l'article 7.9(d), tel que reconnu dans le bulletin du 17 juillet 2003 et tel que confirmé dans le mémoire de la compagnie présentée à Me Weatherill le 2 octobre 2003.

Pour ces motifs, l'arbitre ordonne à la compagnie de corriger le circulaire émis le 20 novembre 2003 et de payer à M. Levesque le montant de la réclamation soumise le 26 novembre 2003.

Le 20 septembre 2004

(signé) MICHEL G. PICHER  
L'ARBITRE