

Date: 20061103

Dossiers: 166-02-33077 et 33078

Référence: 2006 CRTFP 121



*Loi sur les relations de travail
dans la fonction publique,
L.R.C. (1985), ch. P-35*

Devant un arbitre de grief

ENTRE

**NATHALIE BELLIVEAU, LOUIS PAIEMENT, CHANTAL LEVAC, JEAN THERRIEN,
FARRAH FLEURIMONT ET MARIO HOULE**

fonctionnaires s'estimant lésés

et

**CONSEIL DU TRÉSOR
(ministère des Transports)**

employeur

Répertorié
Belliveau et al. c. Conseil du Trésor (ministère des Transports)

Affaire concernant des griefs renvoyés à l'arbitrage en vertu de l'article 92 de la *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique*, L.R.C. (1985), ch. P-35

MOTIFS DE DÉCISION

Devant : Léo-Paul Guindon, arbitre de grief

Pour les fonctionnaires s'estimant lésés : Guylaine Bourbeau, Alliance de la Fonction publique du Canada

Pour l'employeur : Anna Purkey, stagiaire

Affaire entendue à Montréal (Québec),
les 19 et 20 avril 2006.

Griefs renvoyés à l'arbitrage

[1] Nathalie Belliveau a déposé un grief le 15 avril 2002 contre son employeur, contestant le refus de lui verser l'indemnité provisoire prévue à l'appendice « P » de sa convention collective. Elle demande que l'indemnité provisoire lui soit versée rétroactivement à la date d'entrée en vigueur de la convention collective en cause. Le 22 janvier 2004, le grief a été renvoyé à l'arbitrage à la Commission des relations de travail dans la fonction publique (« la Commission ») et porte le numéro de dossier 166-02-33077.

[2] Louis Paiement, Chantal Levac, Jean Therrien, Farrah Fleurimond et Mario Houle ont déposé un grief le 28 janvier 2003 contre leur employeur, réclamant le versement rétroactif de l'indemnité provisoire pour inspecteurs et enquêteurs de rail en date du 1^{er} décembre 2001. Ils y allèguent que l'employeur a agi de façon discriminatoire alors qu'il verse l'indemnité provisoire à d'autres inspecteurs. Ils désirent que l'employeur reconnaisse les différences d'application dans les régions du programme de sécurité ferroviaire et du transport des marchandises dangereuses. Le 22 janvier 2004, le grief a été renvoyé à l'arbitrage à la Commission et porte le numéro de dossier 166-02-33078.

[3] Les deux dossiers ont été regroupés aux fins de l'audience et la preuve sera commune.

[4] Le 1^{er} avril 2005, la nouvelle *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique (LRTFP)*, édictée par l'article 2 de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique*, L.C. 2003, ch. 22, a été proclamée en vigueur. En vertu de l'article 61 de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique*, ces renvois à l'arbitrage de grief doivent être décidés conformément à l'ancienne *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique*, L.R.C. (1985), ch. P-35 (« l'ancienne Loi »).

Résumé de la preuve

[5] La convention collective s'appliquant au présent dossier est intervenue entre le Conseil du Trésor et l'Alliance de la fonction publique du Canada (AFPC) pour le groupe Services techniques, le 19 novembre 2001 (date d'expiration : le 21 juin 2003). Un protocole d'accord à l'égard des employés du groupe d'inspection technique (TI) a été annexé à la convention collective comme appendice « P ». Cet accord (pièce F-1) prévoit en autres ce qui suit :

[...]

Préambule

Dans le but de résoudre les problèmes de maintien en poste de l'effectif, l'Employeur versera une indemnité aux titulaires de certains postes faisant partie du Groupe de l'inspection technique.

**

Les employé-e-s de Transports Canada, du Bureau de la sécurité des transports du Canada, de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada et de Pêches et des Océans, la Garde côtière canadienne, titulaires des postes de niveau TI-5 à TI-8 énumérés ci-dessous et possédant les qualités précisées sont admissibles aux indemnités provisoires énumérées ci-dessous.

[...]

**

- Les enquêteurs et les inspecteurs du rail qui possèdent des compétences dans au moins l'une des disciplines suivantes : conducteur de locomotive, chef de train, serre-frein, spécialiste des voies, contrôleur de la circulation ferroviaire/régulateur, inspecteur d'équipement/matériel remorqué/locomotives, agent du matériel mécanique, agent d'entretien des signaux et agent d'exploitation, et qui ont une vaste expérience opérationnelle du secteur du rail ou qui ont une certification de CANAC\FRA.

**

1. À la date de signature du présent protocole d'accord, les parties conviennent que les titulaires des postes susmentionnés seront admissibles à une indemnité provisoire dont le montant et les conditions sont établis ci-après :

(i) Cette indemnité sera versée conformément à la grille suivante :

[...]

INDEMNITÉ PROVISOIRE - SÉCURITÉ FERROVIAIRE	
Niveau	Paiements mensuels Du 1^{er} décembre 2001 au 1^{er} juin 2003*
TI-6	469,16\$
TI-7	469,16\$
TI-8	469,16\$

*L'indemnité prend effet le premier (1^{er}) jour du mois.

[...]

[Le passage souligné l'est dans l'original]

[6] L'appendice « P » de la convention collective antérieure expirant en 2000 prévoyait des montants d'indemnités provisoires différents et les critères d'admissibilité (pièce F-2) y étaient énoncés comme suit :

[...]

Les enquêteurs et les inspecteurs du rail qui ont une vaste expérience opérationnelle du secteur du rail et qui possèdent des compétences dans au moins l'une des disciplines suivantes : conducteur de locomotive, chef de train, serre-frein, spécialiste des voies, régulateur, inspecteur d'équipement/matériel remorqué/locomotives, agent du matériel mécanique, agent d'entretien des signaux et agent d'exploitation.

[...]

[7] Patrick Robin, négociateur pour l'AFPC, a témoigné que les changements apportés aux critères d'admissibilité visaient à élargir le nombre d'employés pouvant bénéficier de l'indemnité provisoire, en ajoutant au texte de la convention collective antérieure : « et qui ont une vaste expérience opérationnelle du secteur du rail ou qui ont une certification du CANAC\FRA ». D'autre part, Dan Sherritt, négociateur patronal, a précisé que cette indemnité provisoire a comme objectif de contrer les problèmes de recrutement et de rétention du personnel assigné aux postes d'enquêteurs et inspecteurs en sécurité ferroviaire. Ces problèmes viennent du fait que l'industrie offre des salaires plus élevés que la fonction publique fédérale pour des postes similaires. Pour les inspecteurs en transport de marchandises dangereuses, il n'y a pas de problème de recrutement ou de rétention de personnel.

[8] Mme Belliveau a acquis une grande expérience dans le domaine du rail depuis 1984. Son curriculum vitae indique qu'elle a assumé les fonctions d'inspectrice en sécurité ferroviaire (TI-06) à Montréal de septembre 1991 à janvier 1997 (pièce F-4). Elle a ensuite assumé les fonctions d'inspectrice en transport des marchandises dangereuses (TI-06) jusqu'en septembre 2004. Elle a alors été assignée à Ottawa au poste d'instructrice en transport des marchandises dangereuses (TI-06) qu'elle a occupé jusqu'en septembre 2005. Elle a alors été promue au poste de chef, application de la loi, groupe et niveau PM-06 à la Direction du transport des marchandises dangereuses à Ottawa.

[9] La carte d'inspectrice en sécurité ferroviaire de Mme Belliveau n'a pas été renouvelée en 2001 malgré qu'elle ait suivi le cours sur l'application de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* donné par Transports Canada. Elle a témoigné que l'employeur lui a refusé l'indemnité provisoire malgré qu'elle possédait toutes les compétences et l'expérience précisées à l'appendice « P » de la convention collective et qu'elle mettait en application le *Règlement sur la sécurité ferroviaire* pour les chemins de fer relevant de l'autorité législative du Québec (pièce F-6). Selon Mme Belliveau, les inspecteurs travaillant au Québec ont toujours assumé les responsabilités relatives à la sécurité ferroviaire dans le cadre de leur poste d'inspecteur en transport de marchandises dangereuses. La description de travail d'un inspecteur/trice technique régional/e des marchandises dangereuses (pièce F-5) précise que le titulaire du poste doit consulter, appliquer et expliquer une série de lois y incluant la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*.

[10] Selon le témoignage de Mme Belliveau et l'échange de courriels (pièce F-7), entre elle et les inspecteurs travaillant en Ontario (que j'identifie seulement par leurs initiales, selon les besoins de la présente décision), D.H. et C.T. ont reçu l'indemnité provisoire. Ces derniers détenaient alors la double désignation comme inspecteur en sécurité ferroviaire et en transport de marchandises dangereuses. Selon les courriels, C.T. effectuait principalement des inspections sur le transport des marchandises dangereuses et effectuait sommairement des vérifications mécaniques des wagons (selon la *Loi sur la sécurité ferroviaire*). J.S. B. n'avait pas de carte d'inspecteur en sécurité ferroviaire, mais effectuait les vérifications mécaniques sur les wagons citernes tout comme D.H. et C.T.

[11] Au Québec, W.C. a suivi le cours sur la sécurité ferroviaire et a été assigné inspecteur en ce domaine en 2005. Il a ensuite effectué des inspections en sécurité ferroviaire en plus de ses fonctions d'inspecteur en transport de matières dangereuses jusqu'en 2006. À ce moment, sa carte d'inspecteur en sécurité ferroviaire lui a été retirée et ses fonctions ont été modifiées. Il se consacrait exclusivement à la vérification des wagons de transport de matières dangereuses. M.P., qui travaillait comme inspecteur en sécurité ferroviaire, a été muté au transport des marchandises dangereuses. Comme il supervisait W.C., qui recevait l'indemnité provisoire, il a aussi continué de recevoir son indemnité provisoire. Au moment de l'audience, M.P. détenait toujours sa carte d'inspecteur en sécurité ferroviaire même s'il n'exerce plus les fonctions.

[12] M. Paiement est inspecteur en transport de marchandises dangereuses depuis 1986 et a reçu une formation en milieu de travail sur la sécurité ferroviaire. Il a précisé, lors de son témoignage, qu'il inscrit au rapport informatique (TRAIN) les déficiences mécaniques qu'il constate pendant ses inspections. Ces renseignements permettent aux inspecteurs techniques rail (une désignation pour les inspecteurs en sécurité ferroviaire) d'émettre des avis exigeant des correctifs et/ou des avis d'infractions selon la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. M. Paiement n'a pas reçu de carte d'inspection en sécurité ferroviaire malgré qu'il ait suivi le cours.

[13] Avant la reclassification des postes en 1997, la description du « poste condensé » SDB-622 indiquait la désignation « inspecteur rail - marchandises dangereuses » et couvrait les responsabilités en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* (pièce F-8). L'objectif était alors de réduire le nombre d'intervenants auprès des clients. Selon M. Paiement, la description générique de travail pour le poste SDB-622, mise à jour en 1999 (pièce F-5), reprendrait les mêmes éléments que la description du « poste condensé ».

[14] Walter Carlston, directeur des Opérations et équipements à Ottawa, a témoigné que l'indemnité provisoire précisée à l'appendice « P » de la convention collective a pour objectif de résoudre les problèmes d'embauche et de rétention d'employés pour les postes d'inspecteurs en sécurité ferroviaire. Ces problèmes découlent du fait que l'industrie offre des salaires supérieurs d'environ 25 % à ceux offerts à la fonction publique fédérale pour des postes similaires. Les directions régionales de Transports Canada déterminent leurs besoins relativement aux postes d'inspecteurs en sécurité ferroviaire et ceux en transport de marchandises dangereuses. Ces demandes sont acheminées à Luc Bourdon, directeur général de la sécurité ferroviaire, qui recommande la nomination des personnes qui rencontrent les critères d'expérience et de formation pour ce poste au ministre des Transports qui désigne les inspecteurs en sécurité ferroviaire. Les demandes pour combler les postes d'inspecteurs en transport de matières dangereuses sont transmises au directeur général du transport des marchandises dangereuses qui en traitera de façon similaire.

[15] Dans certains cas, les personnes peuvent détenir à la fois les désignations d'enquêteur en sécurité ferroviaire et d'enquêteur en transport de matières dangereuses selon les besoins des régions. Tous les employés peuvent suivre la formation sur l'application de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, mais seulement ceux qui

sont désignés par le ministre comme inspecteurs en sécurité ferroviaire et qui sont assignés à ces fonctions spécifiques par l'employeur reçoivent l'indemnité provisoire.

[16] M. Bourdon a corroboré le témoignage de M. Carlston en ce qui concerne le mécanisme par lequel l'employeur détermine ses besoins pour des postes d'inspecteurs en sécurité ferroviaire et le processus d'assignation par le ministre. M. Bourdon a reçu les griefs en cause mais les a rejetés car les fonctionnaires s'estimant lésés n'assument pas de responsabilités en matière de sécurité ferroviaire, mais sont plutôt assignés seulement aux postes d'enquêteurs en transport de marchandises dangereuses. Il a admis que, dans le cadre de leurs investigations, ils peuvent constater certaines déficiences mécaniques et les signaler aux clients ou aux inspecteurs en sécurité ferroviaire. Il a précisé cependant que les inspecteurs en transport de matières dangereuses n'ont pas le mandat d'appliquer la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et ne peuvent pas donner des avis en vertu de cette loi n'étant pas désignés par le ministre à cet égard.

[17] M. Bourdon précise que l'appendice « P » de la convention collective prévoit que l'indemnité provisoire est payable seulement aux enquêteurs et inspecteurs du rail qui sont assignés à la sécurité ferroviaire. Ceux qui sont assignés au transport des marchandises dangereuses n'y ont pas droit.

Sommaire des plaidoiries

Pour les fonctionnaires s'estimant lésés

[18] Les fonctionnaires s'estimant lésés exécutent des fonctions d'inspecteur en transport des marchandises dangereuses précisées dans leur description de travail (pièce F-5).

[19] Dans le cadre de leurs fonctions, ils sont aussi tenus de consulter, de mettre en application et d'expliquer la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, tel que précisé dans leur description de travail (point « 8 » de la pièce F-5). Lorsqu'ils travaillent au Québec, ils sont aussi tenus d'appliquer le *Règlement sur la sécurité ferroviaire* énoncé par la législation de la province de Québec (pièce F-6). Selon les fonctionnaires s'estimant lésés, ils exécutent ainsi les fonctions et responsabilités d'enquêteurs et d'inspecteurs du rail et possèdent les compétences et l'expérience les rendant admissibles à l'indemnité provisoire selon les critères établis à l'appendice « P » de la convention collective.

[20] L'employeur n'a pas prouvé les problèmes de recrutement et de rétention pour les postes d'inspecteurs en sécurité ferroviaire. L'employeur n'a pas déposé en preuve la description des fonctions pour le poste d'inspecteur en sécurité ferroviaire.

[21] L'employeur a établi des critères différents selon les régions pour les postes d'inspecteurs en sécurité ferroviaire et en transport de matières dangereuses privant ainsi certains inspecteurs du rail de l'indemnité provisoire.

[22] Les fonctionnaires s'estimant lésés rencontrent tous les critères énoncés à l'appendice « P » de la convention collective et sont donc admissibles à recevoir l'indemnité provisoire. Selon eux, les griefs devraient être accueillis et l'arbitre de grief doit ordonner à l'employeur de verser aux fonctionnaires s'estimant lésés l'indemnité provisoire à laquelle ils ont droit.

Pour l'employeur

[23] Le libellé de l'appendice « P » de la convention collective est clair et ne donne pas droit à une preuve extrinsèque pour en clarifier la portée. Ce principe a été suivi dans la décision *Martin c. Conseil du Trésor (Transports Canada)*, dossier de la CRTFP 166-02-25920 (1995) (QL). Il incombe aux fonctionnaires s'estimant lésés de démontrer que le texte est ambigu (*Reid c. Conseil du Trésor (ministère de la Défense nationale)*, dossier de la CRTFP 166-02-12631 (1982) (QL); *White c. Conseil du Trésor (Transports Canada)*, dossier de la CRTFP 166-02-11959 (1982) (QL) et *Gagnon c. Le personnel des fonds non publics, Forces canadiennes*, dossiers de la CRTFP 166-18-17832 à 17834 (1989) (QL).

[24] La preuve démontre que les fonctionnaires s'estimant lésés sont désignés comme inspecteurs en vertu de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et non pas en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. L'appendice « P » de la convention collective précise que seuls les inspecteurs en sécurité ferroviaire sont admissibles à l'indemnité provisoire. L'employeur verse l'indemnité aux personnes assignées à cette fonction et non pas à ceux assumant les fonctions d'inspecteurs en transport des marchandises dangereuses.

[25] L'employeur a déterminé ses besoins par région administrative et pour certaines régions, une même personne cumule les assignations d'inspecteur en sécurité ferroviaire et d'inspecteur en transport de marchandises dangereuses. L'indemnité provisoire leur est versée, car ils rencontrent les critères d'admissibilité prévus à

l'appendice « P » de la convention collective, puisqu'ils sont inspecteurs en sécurité ferroviaire.

Réplique pour les fonctionnaires s'estimant lésés

[26] Selon les fonctionnaires s'estimant lésés, le préambule de l'appendice « P » de la convention collective précise que les inspecteurs du rail sont admissibles à l'indemnité provisoire et non pas qu'il faut être désigné inspecteur en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

Motifs

[27] L'appendice « P » de la convention collective précise, dans son préambule, que l'employeur versera une indemnité provisoire aux titulaires de certains postes faisant partie du groupe de l'inspection technique. Entre autres, les employés de Transports Canada qui sont titulaires de certains postes aux groupes et niveaux TI-5 à TI-8, sont admissibles à l'indemnité provisoire selon le deuxième paragraphe du préambule. Cette admissibilité est toutefois restreinte aux titulaires des postes énumérés à l'appendice « P » de la convention collective et qui possèdent les qualités qui y sont spécifiées. Les enquêteurs et les inspecteurs du rail font partie des titulaires de postes qui sont admissibles à l'indemnité provisoire en fonction du sixième paragraphe du préambule. Ce paragraphe précise aussi les compétences que les titulaires doivent posséder dans certaines disciplines ainsi que l'expérience et/ou la certification qu'ils doivent détenir.

[28] Les parties ont aussi convenu des montants de l'indemnité provisoire qui seront versés si les conditions établies par l'article 1 de l'appendice « P » de la convention collective sont rencontrées. L'alinéa 1(i) prévoit que l'indemnité sera versée « conformément à la grille suivante » qui est intitulée « Indemnité provisoire - Sécurité ferroviaire ». Un montant de 469,16 \$ payable mensuellement pour les groupes et niveaux TI-06 à TI-08, pour la période du 1^{er} décembre 2001 au 1^{er} juin 2003 y est prévu.

[29] Ainsi, bien que le préambule de l'appendice « P » de la convention collective rende les titulaires de postes d'enquêteurs et d'inspecteurs du rail admissibles à une indemnité provisoire, une telle indemnité n'est versée que pour les personnes assignées à des postes à la sécurité ferroviaire tel que précisé à la grille. Aucun

versement d'un montant d'indemnité provisoire n'est prévu pour les personnes assignées à des postes en transport de marchandises dangereuses.

[30] Le préambule, considéré indépendamment de l'alinéa 1(i), pourrait laisser croire que l'intention des parties était de rendre admissible à l'indemnité provisoire tous les inspecteurs et enquêteurs du rail qui cumulent l'expérience, les compétences et/ou la certification CANAC\FRA. Selon cette interprétation, les inspecteurs en transport de marchandises dangereuses seraient admissibles à l'indemnité provisoire, tout comme les inspecteurs en sécurité ferroviaire.

[31] Cette interprétation ne peut toutefois être maintenue lorsque l'on rattache ces éléments tirés du préambule à ceux de l'article 1 et, plus particulièrement de l'alinéa 1(i) de l'appendice « P » de la convention collective. Le principe qu'une convention collective doit être considérée dans son ensemble et que ses clauses doivent être interprétées les unes par rapport aux autres doit recevoir application dans le présent dossier.

[32] L'article 1 de l'appendice « P » établit clairement et spécifiquement que les parties ont convenu d'une « indemnité provisoire - sécurité ferroviaire » qui sera versée conformément à la grille de l'alinéa 1(i). Il m'est impossible d'étendre le versement au transport des marchandises dangereuses sans faire d'ajout au texte de la convention collective. Si les parties avaient voulu que l'indemnité provisoire soit versée aussi aux inspecteurs en transport de marchandises dangereuses, ils l'auraient précisé soit en prévoyant que la grille de l'alinéa 1(i) s'applique à tous les enquêteurs et inspecteurs du rail, soit en prévoyant une grille additionnelle spécifique pour une « indemnité provisoire - transport de marchandises dangereuses ».

[33] Suivant les règles d'interprétation figurant dans la troisième édition de l'ouvrage intitulé *Collective Agreement Arbitration in Canada* de Palmer et Palmer, une preuve extrinsèque peut servir à interpréter les termes d'une convention collective seulement dans le cas où le texte est ambigu. Ce principe est aussi énoncé au paragraphe 4:2250 de la troisième édition de *Canadian Labour Arbitration* de Brown et Beatty. En conséquence, comme le libellé de la convention collective est clair relativement aux personnes pouvant bénéficier de l'indemnité provisoire, je n'ai pas à rechercher l'intention des parties aux témoignages rendus par les négociateurs ayant agi pour l'agent négociateur ou pour l'employeur lors de la dernière ronde de négociation.

[34] De plus, les articles 7 tant de l'ancienne que de la nouvelle *Loi* précisent que la loi n'a pas pour effet de porter atteinte au droit ou à l'autorité de l'employeur quant à l'organisation de la fonction publique, à l'attribution des fonctions aux postes et à leur classification. L'employeur est en droit d'attribuer aux inspecteurs et enquêteurs du rail les fonctions et responsabilités pour répondre aux besoins qu'il détermine. La *Loi* ne me confère aucune autorité en ces matières qu'elles soient décidées sur une base régionale ou autrement. Elle n'offre aucun recours aux fonctionnaires relativement à l'assignation des fonctions ou responsabilités aux enquêteurs et inspecteurs du rail. Elle ne me confère aucun droit de regard sur les décisions de l'employeur d'attribuer les fonctions relatives à l'application de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* à des postes distincts ou bien à un même poste. L'argumentation soumise par l'agent négociateur sur ces éléments ne peut être utilisée pour me permettre d'examiner les présents griefs.

[35] Pour ces motifs, après avoir considéré l'ensemble de la preuve et évalué l'argumentation soumise, je rends l'ordonnance qui suit :

(L'ordonnance apparaît à la page suivante)

Ordonnance

[36] Les griefs sont rejetés.

Le 3 novembre 2006.

Léo-Paul Guindon,
arbitre de grief