

TRIBUNAL D'ARBITRAGE

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC

N° de dépôt :

Date : 1^{er} octobre 2013

DEVANT L'ARBITRE : ANDRÉ BERGERON

Securitas Transport Aviation Security Ltd.,

ci-après appelé « Securitas »

Et

Syndicat des métallos, section locale 1976,

ci-après appelé « le syndicat »

Griefs numéros G911A/023/12 et G911B/007/12

Nature du litige : Tarif horaire des agents de contrôle préembarquement et des coordonnateurs au contrôle de sécurité de l'aéroport de Montréal à compter du 1^{er} novembre 2012

Convention collective : 2011-2012

Audience : 4 septembre 2013

Décision : 1^{er} octobre 2013

SENTENCE ARBITRALE

(Art. 100 et ss. C.t.)

I- LES PRÉLIMINAIRES

[1] Le 26 août 2013, les parties m'ont confirmé ma nomination pour trancher le sort des griefs qui font l'objet de la présente décision et dont il est fait mention dans l'entente qu'elles avaient signée le 21 août précédent afin de définir l'étendue de mon mandat.

[2] Cette entente [pièce S-7] se lit comme suit :

ATTENDU QUE les Métallos sont l'agent négociateur représentant les agents de contrôle et les coordonnateurs au contrôle de sécurité à l'emploi de STAS à l'aéroport Pierre-Eliot-Trudeau de Montréal;

ATTENDU QUE les parties sont liées par deux conventions collectives, la première visant les agents de contrôle, et la seconde visant les coordonnateurs au contrôle de sécurité;

ATTENDU QUE les Métallos ont déposé, le 21 décembre 2012, les griefs G911B/007/12 et G911A/023/12, par lesquels ils réclament le paiement du taux horaire basé sur celui établi par sentence arbitrale en date effective du 1^{er} novembre 2012 aux agents de sécurité de l'aéroport de Toronto;

ATTENDU QUE lesdits griefs portent sur l'interprétation et l'application de la Note 2 de la section « Salarial » de l'Annexe A de la convention collective;

IL EST EN CONSÉQUENCE CONVENU DE CE QUI SUIT :

1. Le préambule fait partie intégrante des présentes;
2. Les parties conviennent de référer les griefs susmentionnés à l'arbitre André Bergeron pour qu'il en décide;
3. Les parties conviennent de procéder à l'audition desdits griefs le 4 septembre 2013;
4. Dans le cadre du mandat qui lui est confié d'établir le taux horaire applicable le 1^{er} novembre 2012 aux agents de contrôle et aux coordonnateurs de contrôle de sécurité à l'aéroport de Montréal, l'arbitre détient tous les pouvoirs qui sont conférés à un arbitre de griefs par la convention collective et le *Code canadien du travail*;
5. Toutefois, aux fins d'appliquer la Note 2 de la section « Salarial » de l'Annexe A de la convention collective et nonobstant les pouvoirs habituels d'un arbitre de griefs, l'arbitre peut, s'il le juge opportun, ajouter, modifier, déplacer ou retrancher les sous-sections relatives aux primes COLA et VRSC de la section « Para-salarial » de l'Annexe A de la convention collective, incluant leur intégration au tarif horaire, comme s'il était nommé en vertu de l'article 79 du *Code canadien du travail*;
6. L'arbitre doit rendre sa décision dans les trente (30) jours du début de son délibéré;

[3] L'audience s'est tenue à Montréal le 4 septembre 2013; M^e Catherine Maheu y représentait Securitas, et M^e Céline Allaire, le syndicat.

[4] Au début de l'audience, les parties ont admis que les procédures de grief et d'arbitrage avaient régulièrement été suivies, que j'étais valablement saisi des griefs et que j'avais compétence pour décider de leur sort.

II- LES GRIEFS

[5] Les parties ont convenu que l'arbitrage ne porterait que sur le grief numéro G911A/023/12 et que la décision que je rendrais s'appliquerait *mutatis mutandis* à l'autre grief.

[6] Le grief numéro G911A/023/12 [pièce S-5] se lit comme suit :

Nature du grief

Non respect de la note 2 de l'annexe « A » de la convention collective.

Règlement recherché

L'employeur respecte la note 2 de l'annexe « A » de la convention collective en payant les agents de contrôle de Montréal au taux horaire des agents de contrôle de l'aéroport de Toronto. Le tout avec les intérêts légaux applicable.

[Sic]

III- LES DISPOSITIONS PERTINENTES DE LA CONVENTION COLLECTIVE

[7] Les dispositions pertinentes de la convention collective se trouvent au paragraphe 12.05 et à l'annexe « A » et se lisent comme suit :

12.05 Pendant la durée de la convention, l'employeur paie les salaires et les contributions prévus à l'annexe « A ».

ANNEXE A (Monétaire)

1) SALARIAL

[...]

Note 2 : Les tarifs horaires des agents de contrôle de l'Aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, seront arrimés aux tarifs horaires des agents de contrôle travaillant à l'aéroport Lester-B.-Pearson de Toronto et ce, pour la durée de la convention collective.

[...]

2) PARA-SALARIAL

[...]

VRSC

À compter du 1^{er} novembre 2011, le bonus Volume, Risque, Stress et Conséquences, sera versé à tous les agents de contrôle. Ce bonus sera versé sur une base mensuelle à la fin de chaque mois suivant le mois pour lequel il est versé.

Méthode de calcul : 5% du salaire annualisé des agents de contrôle L 3.4 pour l'année 2009. Le montant est de 153.66 \$/mois pour la durée de la convention collective.

Ce montant sera versé à tous les agents de contrôle. Les employés à temps partiel ayant travaillé un minimum de seize (16) heures par semaine recevront 60% de cette somme.

COLA

À compter du 1^{er} novembre 2011, une allocation au coût de la vie de 2.5% sera versée à tous les agents de contrôle. Cette allocation sera versée sur une base mensuelle à la fin du mois suivant le mois pour lequel elle est versée.

Méthode de calcul : 2.5% du salaire annualisé des agents de contrôle L 3.4 pour l'année 2009. Le montant est de 76.83 \$/mois pour la durée de la convention collective.

Ce montant sera versé à tous les agents de contrôle. L'employé temps partiel ayant travaillé un minimum de seize (16) heures par semaine recevront [sic] 60% de cette somme.

[...]

IV- LA PREUVE

[8] Seul M. Barry Corbett — consultant, responsable des ressources humaines chez *STAS Canada*, filiale de *Securitas* – a témoigné, et ce, à la demande de *Securitas*.

[9] Ce témoignage, les documents déposés en preuve et les admissions faites par les parties ont révélé les faits pertinents suivants.

[10] Avant de travailler pour *STAS Canada*, M. Corbett a occupé les fonctions suivantes :

1989 directeur des relations industrielles chez *Air Canada*, à Montréal

1991 "*General Manager*" pour *Air Canada*, à Toronto

1994 vice-président des ressources humaines chez *BC Transit*, à Vancouver

- 2001 consultant engagé lors de la création de l'ACSTA pour coordonner le transfert des contrats de sécurité des compagnies aériennes vers l'ACSTA
- 2002 directeur des opérations à l'ACSTA
- 2006 départ à la retraite
- 2011 consultant dont les services ont été retenus par Securitas en vue de l'obtention d'un contrat de sécurité dans l'une des quatre régions du Canada
- 2013 consultant responsable des relations de travail chez *STAS Canada* qui a obtenu le contrat de sécurité des aéroports de l'Est du Canada

[11] En 2002, à la suite des événements tragiques du 11 septembre 2001, le gouvernement canadien a adopté la Loi sur l'administration canadienne de la sûreté du transport aérien¹ qui créait l'organisme du même nom, généralement désigné sous l'acronyme « ACSTA » ou, en anglais « CATSA ».

[12] L'article 6 de la loi constitutive définit la mission de l'ACSTA comme suit :

6. (1) L'Administration a pour mission de prendre, soit directement, soit par l'entremise d'un fournisseur de services de contrôle, des mesures en vue de fournir un contrôle efficace des personnes – ainsi que des biens en leur possession ou sous leur contrôle, ou des effets personnels ou des bagages qu'elles confient à une compagnie aérienne en vue de leur transport – qui ont accès, par des points de contrôle, à un aéronef ou à une zone réglementée désignée sous le régime de la *Loi sur l'aéronautique* dans un aéroport désigné par règlement ou dans tout autre endroit désigné par le ministre.

(2) L'Administration exerce les attributions qui lui sont confiées sous le régime du présent article dans l'intérêt public et en tenant compte des intérêts des voyageurs; ces attributions sont exercées à titre de fonctions administratives.

[...].

[13] Avant la création de l'ACSTA, c'était les compagnies aériennes qui assumaient cette responsabilité et à cette fin, elles avaient créé un consortium, dirigé par *Air Canada*, qui confiait la tâche à différents sous-traitants à travers le Canada. Leur méthode de travail différait toutefois passablement de l'un à l'autre.

[14] L'ACSTA a remplacé ce consortium et a uniformisé les méthodes de travail. À l'époque, M. Corbett a notamment reçu le mandat de rédiger une nouvelle procédure de sécurité dans les aéroports, laquelle prévoyait, entre autres, les critères de formation et de recrutement des « agents de contrôle préembarquement ».

[15] Tous les agents de contrôle des aéroports canadiens devaient recevoir la même formation, donnée par l'ACSTA et assumer les mêmes responsabilités.

¹ LC 2002 ch 9, art.2.

[16] En 2003, l'ACSTA a accordé une première série de contrats pour la sécurité dans les aéroports à seize entreprises différentes.

[17] Le Canada compte huit aéroports de classe 1, c'est-à-dire qui accueillent un minimum de 500 000 voyageurs par année et qui hébergent les douanes américaines. Il s'agit des aéroports de Vancouver, Calgary, Edmonton Winnipeg, Toronto, Ottawa, Montréal et Halifax.

[18] À l'occasion de l'étude des diverses méthodes utilisées pour la sécurité des aéroports qu'il a réalisée, M. Corbett a constaté que les agents de contrôle ne recevaient pas tous la même rémunération.

[19] Or, l'article 8. (4) de la Loi sur l'ACSTA stipulait :

(4) L'Administration peut – mais est tenue de le faire si le ministre le lui ordonne – établir une politique contractuelle qui précise les normes minimales que la personne qui souhaite conclure un contrat de fourniture de services de contrôle doit respecter quant aux salaires et conditions de travail applicables aux agents de contrôle embauchés.

[20] En 2007, l'ACSTA s'est prévaluée de cet article pour adopter un plan d'harmonisation de la rémunération des agents de contrôle à travers le Canada.

[21] Ce plan d'harmonisation prévoyait des dispositions particulières relatives au salaire de même qu'à certaines primes. Ainsi, les agents de contrôle pouvaient avoir droit à une prime appelée « COLA » (*Cost of Living Allowance*) — selon la situation géographique de l'aéroport où ils travaillaient — ou à une prime « VRSC », basée sur certaines caractéristiques (« *Volume, Risk, Stress and Consequences*») de l'aéroport où ils étaient affectés.

[22] En 2011, l'ACSTA a décidé de regrouper les aéroports canadiens en quatre régions : l'Ouest, les Prairies, le Centre et l'Est -. Dans la région de l'Est du Canada, seuls les agents de contrôle des aéroports de Montréal et Halifax avaient droit à une prime « COLA ».

[23] Quant aux primes « VRSC », elles étaient réservées aux agents de contrôle travaillant dans les aéroports accueillant 500 000 passagers ou plus par année. Pour la région de l'Est du Canada, il s'agissait des aéroports de Montréal, de Halifax, de St-Jean (Terre-Neuve), de Moncton et de Québec.

[24] En 2011, après avoir ainsi regroupé les aéroports en quatre régions, l'ACSTA a lancé un appel d'offres pour chacune d'elles, en demandant d'une part, de soumettre un tarif horaire pour chaque heure de contrôle effectué, et d'autre part de démontrer que le soumissionnaire serait prêt à entrer en fonction à la date prévue par l'ACSTA et d'exposer la stratégie de relations de travail qu'il comptait mettre en place.

[25] Les entreprises intéressées pouvaient présenter une soumission pour chacune de ces régions, mais ne pouvaient obtenir qu'un seul contrat, d'une durée de cinq ans, que l'ACSTA pourrait toutefois renouveler à sa discrétion.

[26] Pour aider les soumissionnaires, l'ACSTA leur fournissait l'historique des heures travaillées dans chaque aéroport de chaque région au cours des dernières années. Elle ne garantissait toutefois aucun nombre d'heures et ne s'engageait à payer que les heures qui seraient requises et dont le nombre pouvait varier selon les circonstances et l'époque de l'année.

[27] L'ACSTA remettait également à chaque soumissionnaire une copie du plan d'harmonisation. À l'aide de ce plan, le soumissionnaire devait évaluer, sur une base horaire, ce qui lui en coûterait pour fournir les services demandés pendant cinq ans, et ce, en tenant compte des conventions collectives existantes et de celles à venir.

[28] Les soumissionnaires savaient toutefois qu'en vertu de l'article 47.3 du Code du travail canadien, ils n'auraient pas, si leur soumission était retenue, l'obligation de respecter les conventions collectives alors en vigueur, mais qu'ils devraient cependant continuer à offrir aux agents de contrôle la même rémunération que celle prévue à leurs conventions.

[29] Les soumissionnaires devaient donc décider si, dans l'hypothèse où ils obtenaient le contrat, ils signeraient une entente de reconnaissance volontaire avec le syndicat en place afin de lui conférer le statut d'agent négociateur pour les agents de contrôle préembarquement. Refuser de reconnaître le syndicat en place risquait toutefois de donner lieu à une période de maraudage et à de nouvelles négociations, ce qui créerait beaucoup d'incertitude quant aux conditions de travail ultérieures des agents de contrôle.

[30] En 2011, à la suite de l'appel d'offres, Securitas a présenté une soumission pour chacune des quatre régions du Canada.

[31] Or, à l'époque, les agents de contrôle de la plupart des aéroports canadiens étaient liés à leur employeur par une convention collective et certaines de ces conventions étaient expirées.

[32] Les coûts de la main-d'œuvre étant – et de loin – les plus importants dont devaient tenir compte les soumissionnaires, M. Corbett a procédé à un examen de toutes les conventions collectives liant les agents de contrôle à leur employeur du moment. Cet examen lui a permis de constater que le tarif horaire des agents de contrôle était sensiblement le même au travers du Canada et qu'il en allait de même pour la prime « VRSC ». Quant à la prime « COLA », elle différait selon la situation géographique de l'aéroport.

[33] Il faut également savoir, aux fins du présent litige, que les conventions collectives des agents de contrôle des aéroports de Montréal, de Halifax et de Bagotville comportaient une clause de parité salariale (tarif horaire) avec les agents de contrôle de l'aéroport de Toronto – qui faisait partie de la région du Centre —, alors que celle des agents de contrôle de Québec comportait une clause de parité salariale (tarif horaire) avec les agents de contrôle de Montréal. Les primes « COLA » et « VRSC » n'étaient toutefois pas couvertes par cette clause.

[34] Le soumissionnaire qui obtiendrait le contrat pour la région de l'Est courait donc un risque important, puisque le tarif horaire qu'il devrait accorder aux agents de contrôle des aéroports de Montréal, Québec, Halifax et Bagotville dépendrait du tarif horaire que l'entreprise qui obtiendrait le contrat pour la région du Centre négocierait avec les agents de contrôle de Toronto.

[35] Malgré ce risque important, Securitas a décidé que si elle obtenait ce contrat elle signerait avec le syndicat en place à Montréal — le Syndicat des Métallos — une « Entente de reconnaissance volontaire » et une nouvelle convention collective similaire à celle alors en vigueur, qui serait valide jusqu'au 31 mars 2012, permettant ainsi à Securitas de démontrer, dans sa soumission, qu'elle était en mesure d'offrir une stabilité au niveau des relations de travail.

[36] Securitas a déposé sa soumission en avril de 2011 et le 8 août, elle a obtenu le contrat pour la région de l'Est, dont l'entrée en vigueur était prévue le 1^{er} novembre 2011. Comme elle s'y était engagée dans sa soumission, elle a signé avec le Syndicat des métallos une « Entente de reconnaissance volontaire » et une nouvelle convention collective qui devait demeurer valide jusqu'au 31 mars 2012.

[37] Dans les faits — en raison de l'article 67 du Code canadien du travail qui stipule que toute convention collective doit avoir une durée minimale d'un an —, la convention collective signée le 1^{er} novembre 2011 devait demeurer en vigueur jusqu'au 31 octobre 2012.

[38] Dans les provinces atlantiques, six à sept cents employés d'aéroport étaient représentés par le Syndicat des métallos. De ce nombre, les employés de l'aéroport de Halifax étaient couverts par une convention collective qui leur était propre, alors que les employés des autres aéroports étaient couverts par une même convention collective.

[39] Au Québec, quelque huit cents employés étaient couverts par cinq différentes conventions collectives : deux conventions collectives à l'aéroport de Montréal - couvrant respectivement les agents de contrôle préembarquement et les coordonnateurs au contrôle de sécurité —, une à l'aéroport de Québec, une à l'aéroport de Bagotville et enfin, une dernière pour l'ensemble des autres aéroports de la province.

[40] Les négociations en vue du renouvellement de ces sept conventions collectives de l'Est ont toutes commencé vers le mois de février 2012.

[41] Les parties ont signé une seule et même convention collective pour tous les agents de contrôle des aéroports des provinces atlantiques. Elles ont fait de même pour tous les agents de contrôle des aéroports régionaux du Québec (Val d'Or, Rouyn-Noranda, Baie-Comeau, Sept-îles, Mont-Joli, Gaspé et Îles-de-la-Madeleine) et pour celle de Bagotville. Ces deux conventions collectives sont entrées en vigueur le 1^{er} novembre 2012 et le demeureront jusqu'au 31 mars 2015.

[42] Les parties ont par la suite signé une convention collective pour les agents de contrôle de l'aéroport de Québec, pour la période du 1^{er} janvier 2013 au 31 mars 2015.

[43] Aucune de ces trois nouvelles conventions collectives ne comportait de clause de parité salariale. Leurs dispositions prévoyaient par ailleurs des tarifs horaires qui différaient, en début de convention, selon les aéroports, pour ensuite devenir identiques en mars de 2015, et ce, afin de respecter les objectifs du plan d'harmonisation de l'ACSTA.

[44] Les dispositions relatives aux primes COLA et VRST sont pour leur part demeurées inchangées, en ce sens que ces primes ont continué d'être calculées de la même façon — à savoir un pourcentage du tarif horaire — pour les employés des aéroports qui y avaient droit.

[45] Ne restait plus qu'à négocier les deux conventions collectives de l'aéroport de Montréal, celle des agents de contrôle – qui fait l'objet de la présente décision – et celle des coordonnateurs.

[46] Or, avant même que ne soient conclues ces nouvelles conventions collectives, les agents de contrôle de l'aéroport de Toronto et leur employeur sont allés en arbitrage — conformément à la section 79 du Code canadien du travail — après que les membres du syndicat eurent refusé d'entériner le projet de convention collective que les parties avaient négocié.

[47] Le 3 décembre 2012, avant la conclusion de nouvelles conventions collectives à Montréal, l'arbitre James Hayes a rendu une décision à l'égard du différend qui opposait les parties à l'aéroport de Toronto.

[48] Relativement à la question de la rémunération, l'arbitre a décidé ce qui suit :

My position on the wages is the following. The union proposal on the lump sum is rejected. I consider that \$2.35 per hour is a reasonable amount for the value of the COLA (Cost of Living Adjustment) and VRSC (Volume Risk Stress and Consequences). Therefore, \$2.35 is to be applied to the actual hourly rates. Such amount is to be increased by 1% as of November 1, 2012 (i.e. as of the complete pay period following November 1, 2012). As of April 7, 2013, the hourly rates will be increased by 2.5% and by 2.5% as of April 6, 2014.

The specific hourly rates resulting from this decision are represented in the following chart: [...]

<i>Screening Officer Level</i>	<i>Nov. 1, 2012 (1st complete pay period following Nov. 1, 2102)</i>	<i>April 7, 2013</i>	<i>April 6, 2014</i>
<i>L1</i>	<i>\$18.10</i>	<i>\$18.55</i>	<i>\$19.01</i>
<i>L3.1</i>	<i>\$20.25</i>	<i>\$20.76</i>	<i>\$21.28</i>
<i>L3.2</i>	<i>\$20.62</i>	<i>\$21.14</i>	<i>\$21.67</i>
<i>L3.3</i>	<i>\$21.00</i>	<i>\$21.53</i>	<i>\$22.07</i>
<i>L3.4</i>	<i>\$21.37</i>	<i>\$21.90</i>	<i>\$22.45</i>
<i>Team Leader</i>	<i>\$22.44</i>	<i>\$23.00</i>	<i>\$23.57</i>
<i>Grandfather Point Leader</i>	<i>\$23.72</i>	<i>\$24.25</i>	<i>\$24.80</i>

Team Leaders will receive a premium equivalent to five per cent (5%) of the wage rate of level 3.4

- *Former Point Leaders are considered grandfathered and will receive a premium of \$2.35 per hour on the wage rate of level 3.4.*

[49] Le 21 décembre 2012, alors que ses négociations avec Securitas n'avaient pas encore abouti, le syndicat a déposé le grief qui fait l'objet de la présente décision pour réclamer, en invoquant la note 2 de l'annexe « A » de la convention collective toujours en vigueur, que ses membres obtiennent, rétroactivement au 1^{er} novembre 2012, le même tarif horaire qu'à Toronto.

V- LES PRÉTENTIONS DES PARTIES

A) La plaidoirie syndicale

[50] La procureure syndicale a d'abord soutenu que les dispositions contenues au paragraphe 12.05 de la convention collective et à la note 2 de l'annexe « A » de ladite convention étaient claires et non ambiguës.

[51] La procureure syndicale a ensuite fait valoir que l'emploi du futur - lorsque ladite note 2 prévoit que « *[/]es tarifs horaires [...] seront arrimés [...] à [...] Toronto* » — démontre la volonté des parties d' « arrimer » ces tarifs horaires pendant toute la durée de la convention collective.

[52] Reconnaissant qu'une interprétation littérale de la note 2 et des dispositions relatives aux primes COLA et VRSC mènerait à un « calcul pyramidal » de la rémunération des agents de contrôle, la procureure a proposé à l'arbitre d'avoir recours à une interprétation contextuelle de ces dispositions pour accorder aux agents de contrôle de Montréal le tarif horaire des agents de contrôle de Toronto, et d'abroger les dispositions relatives au COLA et au VRSC, comme l'avait fait l'arbitre Hayes à Toronto.

[53] Subsidiairement, la procureure a préconisé une interprétation « dynamique » de la convention collective, qu'elle a expliquée comme suit : « *À Toronto, l'arbitre a pris le taux horaire additionné du COLA annualisé et le VRSC annualisé, somme à laquelle il a ajouté une augmentation du 1% pour arriver, dans le cas des agents de contrôle de niveau 3.4 à un nouveau tarif horaire de 21,37 \$. Suivre la même voie pour les agents de contrôle de l'aéroport de Montréal signifierait que pour les agents de contrôle de niveau 3.4, au tarif horaire actuel de 18,81 \$, on ajouterait un VRSC équivalent à 5% du taux horaire, soit 0,94 \$, et un COLA de 2,5 % de 18,81 \$, soit 0,47 \$ pour un total de 20,22 \$, cela avant l'augmentation de 1% accordé par l'arbitre Hayes* ».

[54] Ajoutant ensuite 0,20 \$ (1%) à ce tarif horaire, a conclu la procureure syndicale, on obtient un nouveau taux horaire de 20,42 \$ auquel, selon elle, les agents de contrôle de Montréal ont droit depuis le 1^{er} novembre 2012.

[55] Au soutien de ses prétentions, la procureure syndicale a invoqué les autorités énumérées à l'annexe « A » de la présente décision.

B) La plaidoirie patronale

[56] La procureure patronale a d'abord rappelé qu'en vertu du mandat que lui ont confié les parties, l'arbitre n'a le pouvoir que d'établir le tarif horaire des agents de contrôle de Montréal à compter du 1^{er} novembre 2012. Par ailleurs, en vertu de la jurisprudence portant sur le pouvoir d'un arbitre de différend, ce dernier doit rendre une décision raisonnable et équitable en tenant compte des facteurs susceptibles d'influer sur les parties. Or, selon la procureure, la conclusion préconisée par le syndicat n'est ni raisonnable, ni équitable.

[57] Selon la procureure patronale, il est évident, à la lecture de l'« Entente de reconnaissance volontaire » et de la convention collective qui en a découlé, que les parties connaissaient les termes de la convention collective de Toronto, tout comme elles savaient que le plan d'harmonisation de l'ACSTA était notamment destiné à uniformiser le taux horaire de tous les agents de contrôle du Canada.

[58] Or, au dire de la procureure, rien dans la convention collective de Toronto ou dans le plan d'harmonisation de l'ACSTA ne laissait croire que le tarif horaire des agents de contrôle de Toronto – auquel était arrimé le tarif horaire des agents de contrôle de Montréal en vertu d'une clause de parité salariale — pourrait inclure un jour les primes COLA et VRSC. Cela est d'autant plus vrai, a ajouté la procureure, que contrairement au tarif horaire qui est payé en fonction des heures réellement travaillées, les primes COLA et VRSC sont payées mensuellement, conformément à la section 2 de l'annexe « A ».

[59] Il est donc évident, d'affirmer la procureure patronale, que jamais les parties n'ont souhaité un taux horaire qui inclurait les primes COLA et VRSC.

[60] Par ailleurs, de souligner la procureure, la clause de parité salariale prévue à la note 2 invoquée par le syndicat se trouve à la section 1 de l'annexe « A » et ne peut donc pas viser les primes COLA et VRSC, puisque les parties ont décidé de n'inclure ces primes qu'à la section 2 de ladite annexe, intitulée « para-salarial ».

[61] Inclure ces primes dans le taux horaire et y ajouter par la suite l'augmentation de 1% décrétée par l'arbitre Hayes serait donc tout à fait déraisonnable et inéquitable, a fait valoir la procureure, d'autant plus que cette méthode de calcul n'existe dans aucun autre aéroport du Canada et que dans la région Est, elle créerait un déséquilibre qui rendrait impossible l'atteinte de l'objectif du plan d'harmonisation de l'ACSTA.

[62] La procureure en a donc conclu qu'à compter du 1^{er} novembre 2012, le tarif horaire des agents de contrôle de Montréal de niveau 3.4 aurait dû être de 18,99 \$, soit le tarif horaire de 18,81 \$ majoré de 1%, le montant des primes COLA et VRSC demeurant inchangé.

[63] Au soutien de ses prétentions, la procureure patronale a invoqué les autorités énumérées à l'annexe « B » de la présente décision.

VI- DÉCISION ET MOTIFS

[64] L'annexe « A » de la convention collective à l'étude, intitulée « Monétaire », est divisée en deux sections : la première – intitulée « salarial » — prévoit les tarifs horaires des agents de contrôle de Montréal, alors que la seconde – intitulée « para-salarial » - traite de l'assurance collective, du « REER collectif — fonds de pension », des primes VRSC et COLA, et du stationnement de l'employé à l'aéroport.

[65] La note 2 à laquelle renvoie le grief se trouve pour sa part dans la section 1 qui, je le rappelle, traite de la question salariale. Elle est claire et ne souffre d'aucune ambiguïté en prévoyant ce qui suit :

Les tarifs horaires des agents de contrôle de l'Aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, seront arrimés aux tarifs horaires des agents de contrôle travaillant à l'aéroport Lester-B.-Pearson de Toronto et ce, pour la durée de la convention collective.

[66] Il est donc incontestable que la clause de parité salariale contenue à cette note ne s'applique qu'aux tarifs horaires, et non aux primes COLA et VRSC qui font partie d'une autre section, consacrée au « para-salarial ».

[67] Lorsque, après avoir établi la valeur des primes COLA et VRSC, l'arbitre Hayes a rendu sa décision sur le tarif horaire auquel auraient droit les agents de contrôle de Toronto, il a procédé en deux étapes.

[68] Il a d'abord décidé de fusionner le tarif horaire et les primes COLA et VRSC des agents de contrôle, et a ensuite décidé d'accorder à ce nouveau tarif horaire qu'il venait de créer, une augmentation de 1%.

[69] J'ignore si l'arbitre avait le pouvoir de fusionner le tarif horaire avec les primes COLA et VRSC et je n'ai pas à en décider.

[70] Il n'en demeure pas moins, à la lecture de la décision qu'il a rendue, qu'il n'a accordé que 1% d'augmentation au tarif horaire qui était alors de 18,81 \$ et que la conclusion selon laquelle le tarif horaire des agents de contrôle serait désormais de 21,37 \$ ne découle pas d'une augmentation du tarif horaire, mais plutôt de l'inclusion des primes COLA et VRSC au tarif horaire existant jusque-là.

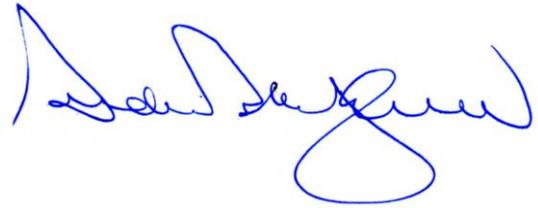
[71] Aux fins d'application de la clause de parité salariale invoquée par le syndicat, je ne dois donc considérer que l'augmentation de 1%.

[72] Dans la présente affaire, les parties ont entrepris des négociations en vue du renouvellement de leur convention collective et la décision rendue par l'arbitre Hayes ne devrait pas avoir pour conséquence de favoriser l'une ou l'autre d'entre elles.

[73] En l'espèce, la présente décision n'a pour but que d'établir le tarif horaire des agents de contrôle de Montréal à compter du 1^{er} novembre 2012, et ce, dans le respect de la note 2 de la première section de l'annexe « A » de la convention collective actuellement en vigueur.

[74] Il appartiendra aux parties, à l'occasion des négociations en cours, de décider si elles veulent fusionner, comme l'a fait l'arbitre Hayes à Toronto, le tarif horaire avec les primes COLA et VRSC. Si elles ne parviennent pas à s'entendre sur le sujet, elles pourront toujours recourir à l'arbitrage de différend, comme l'ont fait les parties à Toronto.

[75] Pour tous ces motifs, j'en viens à la conclusion que le tarif horaire des agents de contrôle préembarquement de Montréal est, depuis le 1^{er} novembre 2012, de 18,99 \$ et que les dispositions relatives aux primes COLA et VRSC prévues à la section 2 de l'annexe « A » demeurent inchangées.



André Bergeron, arbitre

Pour le syndicat : M^e Céline Allaire

Pour Securitas : M^e Catherine Maheu

ANNEXE « A »

AUTORITÉS INVOQUÉES PAR LA PROCUREURE SYNDICALE

- BLOUIN, Rodrigue et Fernand MORIN. Droit de l'arbitrage de grief, 5^e édition, Les Éditions Yvon Blais inc., 2000.
- Centre de santé et de services sociaux de Lac-Saint-Jean Est –et- Syndicat des professionnels en soins de santé Lac-Saint-Jean Est (SPSS-FIQ) M^e Léonce-E. Roy, arbitre, 21 novembre 2007, AZ-50472650
- General Spring Products Ltd. v. International Union, United Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers of America, Locale 1527 (Vacation Pay Grievance), [1971] 23 LAC 73
- CÔTÉ, Pierre-André. Interprétation des lois, 4^e édition, Éditions Thémis, 2009
- Sous-ministre du Revenu du Québec c. Les Pétroles Irving inc. et S. Albert & Co. Ltd., 2002 QCCA 29750
- Millette c. Comité de surveillance de l'Association des courtiers d'assurances de la province de Québec, 2006 QCCA 711
- Bell Canada c. STCC (CAQ), [1990] RJQ 2808
- Calgary v. Alberta and Northwest Territories, [2007] CLAD no 414
- Teamsters Québec, section locale 1999 c. Brasserie Labatt, M^e Claude H. Foisy, arbitre, 2009 CanLII 9166
- TUAC, section locale 501 c. Molson Canada, M^e Carol Jobin, arbitre, 19 août 2002, AZ-02141245

ANNEXE « B »

AUTORITÉS INVOQUÉES PAR LA PROCUREURE PATRONALE

- Loi sur l'administration canadienne de la sûreté du transport aérien, LC 2002, ch. 9, art. 2
- Loi sur l'aéronautique, LRC (1985), ch. A-2
- Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne, DORS/2011-318
- Gander International Airport Authority v. Public Service Alliance of Canada, (2004) NLLAA no 37 (D.L. Alcock)
- Canadian National Railway Co. v. Teamsters Canada Rail Conference, (2010) CLAD no 20 (Andrew C.L. Sims)
- Autorité aéroport du Grand Toronto –et- Association internationale des pompiers, section F-0082, 2005 CANLII CCRI 321
- BROWN, Donald J.M. et David M. BEATTY. Canadian Labour Arbitration, Aurora, Canada Law Book inc.
- SNYDER, Ronald M. Collective agreement arbitration in Canada, 5e édition, Lexis Nexis Canada, Ontario, 2013
- DION, Gérard. Dictionnaire canadien des relations du travail, 2^e édition, Les Presses de l'Université Laval, Québec, 1986
- Aeroguard Inc. –and- United Steelworkers, Edmonton, Alberta, January 22nd, 2009 (Andrew C.L. Sims)
- Air Canada –and- Air Canada Pilots Association, 2013 CanLII 48432 (Paula Knopf)
- Vanier (Ville de) –et- Syndicat des policiers-pompiers de la Ville de Vanier, AZ 85142059, M^e François G. Fortier, arbitre
- Collège Bourget –et- Association des éducateurs du Collège Bourget, M^e François Hamelin, arbitre, DTE 2003T-399

ANNEXE « B » (suite)**AUTORITÉS INVOQUÉES PAR LA PROCUREURE PATRONALE**

- Re Motor Transport Industrial Relations Bureau of Ontario –et- Teamsters Union, Locals 91, 141, 879, 880, 938, 4 LAC (2d) 89 (H.D. Brown, E.G. Posen, A.J. Clark)
- Windsor Match Plate and Tool Ltd. –and- CAW Canada, Loc. 195, 118 LAC (4th) 82 (M.V. Watters.