

**BUREAU D'ARBITRAGE ET DE MÉDIATION  
DES CHEMINS DE FER DU CANADA**

**CAUSE NO. 3844**

entendu à Montréal, mardi, le 12 janvier 2010

concernant

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

Et

**LA CONFÉRENCE FERROVIAIRE DE TEAMSTERS CANADA**

**LITIGE :**

Demandes de retraite anticipée soumises conformément aux dispositions de l'Annexe 3C de la convention collective 4.16.

**EXPOSÉ DES FAITS PAR LE SYNDICAT :**

Conformément aux dispositions de l'Annexe 3C de la convention collective 4.16, la circulaire J08-018 datée du 29 septembre 2008 fut affichée à l'attention du personnel de train du territoire d'ancienneté No. 18, acceptant les candidatures jusqu'à 23h59 le 29 octobre 2008.

Par lettres du 29 octobre 2008, messieurs Simard, Mandeville, Rioux et Lalonde soumettaient leur demande alors que onze (11) crédits étaient disponibles au terminus de Garneau.

Les demandes furent refusées par la Compagnie alléguant l'absence de surplus de personnel au terminus de Garneau à la date de fermeture du bulletin.

Le Syndicat conteste cette interprétation puisqu'il y avait deux (2) employés excédentaires à Garneau TNQ le 18 octobre 2008 et sept (7) employés excédentaires à Garneau CN en novembre et décembre 2008.

Le Syndicat demande l'attribution des quatre (4) crédits de retraite anticipée ainsi que le paiement des intérêts et autres avantages perdus aux employés dont le nom apparaît ce-avant et qui en auraient bénéficié, qu'ils soient ou not partis à la retraite.

La Compagnie rejette la demande du Syndicat.

**POUR LE SYNDICAT :**

**LE PRÉSIDENT, COMITÉ GÉNÉRAL D'AJUSTEMENT**

**(SGN) D. JOANNETTE**

Représentaient la Compagnie :

- D. Gagné – Directeur principal, Relations de travail, Montréal
- A. Durocher – Directeur adjoint, CGE, Montréal
- P. Rousseau – Directeur adjoint, CGE, Montréal
- R. Helmlé – Directeur régional, Centre de Gestion des Équipes

Et représentaient le Syndicat :

- D. Joannette – Président général, Québec

### **SENTENCE ARBITRALE**

La position fondamentale de la Compagnie dans ce dossier est que la mise à pied d'employés non-protégés ne constitue pas un surplus d'employés qui obligerait la compagnie d'accorder des crédits de retraite anticipée. L'employeur se base sur le libellé d'une lettre adressée par un gestionnaire de la Compagnie à M.P. Gregotski et W.G. Scarrow, présidents généraux du Syndicat prédécesseur, le 21 avril 1992. Selon la Compagnie, cette lettre confirme qu'un surplus d'employés est démontré seulement lorsque des employés protégés occupent des postes non-essentiels ou lorsqu'il y a des employés sur un tableau de personnel en surplus (*furlough board*). Or, dit l'employeur, comme ces conditions n'existaient pas à Garneau TNQ et Garneau CN lors de la demande des employés pour les crédits de retraite anticipée, le grief doit être rejeté.

L'Arbitre éprouve une certaine difficulté face à la position de l'employeur. Les crédits qui nous concernent découlent de l'avenant concernant les trains sans serre-freins, conclu en 1992. Le premier paragraphe de l'avenant se lit :

*(1) The parties recognize that the implementation of a conductor only crew consist trains and yard foreman only transfer in the manner set out in the memorandum of agreement signed in Montreal, Quebec on January 15, 1992 will render a certain number of employees surplus. The parties also recognize that the number of surplus employees will be reduced over time by means of attrition. Therefore, in order to accelerate the attrition of surplus employees, a number of early retirement opportunities will be made available at regular intervals*

*equivalent to the number of surplus employees in the work force at the time. Such early retirement opportunities will be made available under the terms and conditions set out in this Appendix.*

La compagnie prétend que c'est seulement l'existence d'un surplus d'employés protégés, c'est-à-dire embauchés avant le 29 juin 1990, qui déclenche le droit aux crédits. Comme les mises à pied à Garneau touchaient seulement des employés plus jeunes et non-protégés, l'employeur soutient qu'il n'y a pas lieu d'offrir des crédits de retraite anticipée. Il est a noté que cette position n'a jamais fais l'objet d'une décision arbitrale, quoiqu'elle fut discutée en principe dans la décision **BAMCFC 3445**, sans être résolue d'une façon définitive.

De prime abord, il faut constater que l'avenant concernant les trains sans serre-freins reconnaît qu'il y aura des surplus d'employés et qu'il faut encourager le départ des plus anciens pour faire la place aux plus jeunes. Dans la décision **BACFC 2514** ce bureau s'est exprimé ainsi :

*In the result, the issue falls to be determined on the language of Appendix 2 of the Conductor Only Agreement. In this regard, in the Arbitrator's opinion, the language of paragraph 1 particularly instructive. As that provision clearly indicates, the first and most obvious consequence of the Conductor Only Agreement is to render a number of employees surplus. It is in that context that the parties expressly agree to make early retirement opportunities available at predetermined times in the future. The expressed purpose of that arrangement is, in the words of paragraph 1, "... in order to accelerate the attrition of surplus employees ...". The provision goes on to state that the number of early retirement opportunities to be made available are to be "... equivalent to the number of surplus employees in the work force **at the time.**" (emphasis added)*

*The Union's counsel submits that the phrase "at the time" found in the foregoing portion of paragraph 1 refers to the time at which the memorandum of agreement was made, namely July 12, 1991. The Arbitrator finds that to be a strained and unnatural construction of the words used by the parties. It is axiomatic that in the interpretation of collective agreements arbitrators are to give words their normal grammatical meaning, in accordance with the generally established usage of language. While it is true that the phrase "at the time" can be used to refer to events either in the future or in the past, regard must be had to the context in which the phrase is used to understand which is intended. In paragraph 1 of*

*Appendix 2 of the memorandum of agreement the phrase “at the time” appears at the end of a sentence which explains that opportunities “will be made available at regular intervals”. Clearly, the focus of the sentence is on the future, when early retirement opportunities are to be made available. The Arbitrator is satisfied that a plain reading of the provision amply reflects the understanding of the agreement that the availability of early retirement opportunities, established on a terminal by terminal basis at each change of timetable, in accordance with paragraph 4, is to equate to the number of surplus employees at the time of the change of timetable in question. It is also evident, when paragraphs 1 and 4 are read together, that the agreement refers to the number of surplus employees within a given terminal.*

*The foregoing interpretation of the language of Appendix 2 is, further, supported by a purposive approach to the agreement made by the parties. An obvious consequence of the Conductor Only Agreement is the creation of a substantial number of surplus employees. In light of the agreement protecting employees against layoff, the parties saw an obvious need to establish a mechanism to accelerate the reduction of the surplus ranks. It is for that purpose, and for that purpose only, that the early retirement opportunities, limited in number to coincide with the number of surplus employees in the system, are to be offered. While it is true that the number of surplus employees will be reduced by other forms of attrition, such as death and normal retirement, the parties agreed on a formula to accelerate attrition by a provision plainly intended to reduce the cost which would otherwise be incurred by the Company under the Conductor Only Agreement over the long term.*

Il est maintenant reconnu qu'un surplus d'employés peut être démontré de plusieurs façons, dont l'incapacité d'employés non-protégés de pouvoir maintenir leur emploi dans un terminal, ou l'inflation induite d'un tableau de remplacement. (Voir **BAMCFC 3665.**)

D'après l'arbitre il n'y a rien dans la libellé de l'avenant qui traite d'un « surplus d'employés » qui indique que les parties voulaient seulement parler d'un surplus d'employés protégés. Au contraire, le langage du document ne contient aucun qualificatif à cet effet; il parle tout simplement d'un surplus d'employés. De fait, l'intention a toujours été d'attirer les employés protégés vers la retraite en circonstances de surplus, pour faire la place aux plus jeunes. La position de l'employeur dans ce grief

aurait comme effet de décourager le départ des plus anciens et de réduire les effectifs des plus jeunes, contrairement à l'intention de l'avenant.

Dans le **BAMCFC 3464 (Supplémentaire)**, l'arbitre se prononçait ainsi :

*The concept of a surplus, like a vacancy, is one of precise meaning and significant importance under a collective agreement, and indeed under the terms of Addendum No. 31, prompted by the introduction of conductor only operations. There can be little doubt, for example, that an employee who is on a furlough board is surplus, as there is no regular assignment to which he or she can be deployed. The fact that an employee on a furlough board can be forced to protect service elsewhere on the seniority territory, under the terms of article 148.11, does not change the fact that the employee in question is surplus to his home terminal, even if he or she is forced to protect work elsewhere. Additionally, a surplus situation must be found to exist where non-protected employees are laid off or forced elsewhere, or when spareboards are artificially inflated beyond the level appropriate to the available work.*

La preuve en l'espèce démontre qu'au moment des demandes de crédits de retraite anticipée il y avait effectivement des employés non-protégés en mise-à-pied à la gare de Garneau. Force est de conclure qu'il y avait donc un surplus d'employés.

Pour ces motifs le grief est accueilli. L'Arbitre ordonne que la compagnie accorde les crédits de retraites anticipées réclamés par le Syndicat.

Le 21 janvier 2010

L'ARBITRE

**(SIGNÉE) MICHEL G. PICHER**