

lib.

Date: 20011009

Dossier: 166-34-30431

Référence: 2001 CRTFP 102



Loi sur les relations de travail
dans la fonction publique

Devant la Commission des relations
de travail dans la fonction publique

ENTRE

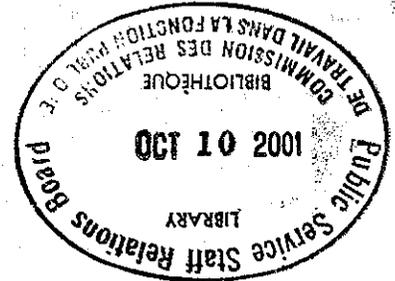
PIERRE LEDUC

fonctionnaire s'estimant lésé

et

L'AGENCE DES DOUANES ET DU REVENU DU CANADA

employeur



Devant : Jean-Pierre Tessier, commissaire

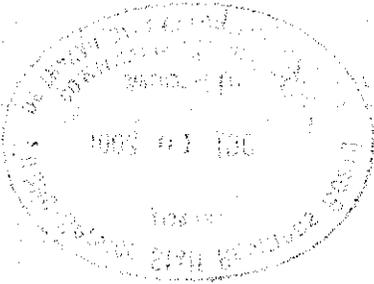
**Pour le fonctionnaire
s'estimant lésé :**

Valérie Charette, l'Institut professionnel de la fonction
publique du Canada

Pour l'employeur :

Karl G. Chemsî, avocat

Affaire entendue à Montréal (Québec)
du 18 au 20 juillet 2001.



DÉCISION

[1] M. Pierre Leduc est à l'emploi de l'Agence des douanes et du revenu du Canada (auparavant Revenu Canada), à titre de vérificateur AU-03. Au cours de la période visée par le grief, M. Leduc était régi par la convention collective conclue entre le Conseil du Trésor et l'Institut professionnel de la fonction publique du Canada pour le groupe Vérification (pièce F-1).

[2] En avril 1998, M. Leduc dépose un grief contestant la décision de l'employeur de ne pas lui rembourser ses frais de déplacement en automobile pour la période du 1^{er} novembre 1996 au 29 janvier 1998.

[3] Lors de l'audition du grief le 18 juillet 2000, les parties signalent qu'elles s'entendent sur les faits et réfèrent, au fin du présent litige, à l'*Énoncé conjoint des faits* déposé au dossier de la Commission. Ce dernier est libellé comme suit :

ÉNONCÉ CONJOINT DES FAITS

1) *M. Pierre Leduc est à l'emploi de l'Agence des douanes et du revenu du Canada (auparavant Revenu Canada) à titre de vérificateur AU-03. Au cours de la période visée par le grief, M. Leduc était régi par la convention collective conclue entre le Conseil du Trésor et l'Institut professionnel de la fonction publique du Canada pour le groupe Vérification. (Pièce F-1)*

2) *Au moment où M. Leduc a déposé son grief, les parties étaient régies par les directives du Conseil national mixte (CNM), dont la Directive sur les voyages d'affaires (ci-après appelée la Directive). (Pièces F-2 et F-3).*

3) *Le lieu de travail de M. Leduc était situé au 685, rue Cathcart à Montréal. C'est à cet endroit qu'il reçoit sa paye, son courrier, ses directives de l'employeur et où ont lieu certaines réunions. Cependant, M. Leduc doit se déplacer chez les clients pour effectuer ses vérifications. En fait, il ne travaille que très rarement au 685, rue Cathcart. Il est ce qu'on appelle un fonctionnaire « itinérant » au sens de la Directive.*

4) *Depuis l'entrée en fonctions de M. Leduc pour Revenu Canada en 1981, l'employeur signait à son intention à chaque début l'année une « Autorisation annuelle de voyager ». (Pièce E-1)*

5) *Le principal client de M. Leduc au cours de la période pertinente, soit du 1^{er} novembre 1996 au 29 janvier 1998, était Téléglobe, dont les bureaux sont situés au 1000 de la Gauchetière Ouest, soit à moins d'un (1) kilomètre de son lieu*

de travail, et donc à l'intérieur de sa zone d'affectation.
(Pièce E-2)

6) Le terminus où descend M. Leduc lorsqu'il utilise le transport en commun se trouve également au 1000 de la Gauchetière Ouest.

7) Avant le 1^{er} novembre 1996, une politique locale établie par la gestion du bureau de Montréal établissait une zone au centre-ville, nommée quadrilatère de marche, à l'intérieure de laquelle les déplacements de vérificateurs devaient se faire à pieds, sauf dans certaines circonstances particulières lorsque autorisées par l'employeur.

8) Lorsqu'ils se déplaçaient à l'intérieur du quadrilatère de marche, les vérificateurs ne recevaient aucune indemnité et ne pouvaient pas réclamer de frais sauf exception pré-autorisé par la gestion.

9) Le 1^{er} novembre 1996, la gestion du bureau de Montréal décide d'abolir le quadrilatère de marche.
(Pièce F-4)

10) Le 3 octobre 1997, M. Raymond Galimi, Directeur adjoint, Vérification, informait les employés de la section de la Vérification que des mesures temporaires avaient été mises en place à la suite de l'abolition du quadrilatère de marche. (Pièce E-3)

11) Dans le cas de M. Leduc, qui habite la ville de Brossard, située sur la rive sud de Montréal, celui-ci prenait son véhicule personnel pour se rendre directement chez Téléglobe. Il ne passait presque jamais au bureau situé au 685, rue Cathcart avant ou après sa journée de travail. Il lui est arrivé de prendre l'autobus à l'occasion lorsque, par exemple, il devait laisser la voiture à sa conjointe. Il descendait alors directement au 1000 de la Gauchetière.

12) M. Leduc n'a pas demandé ni reçu d'autorisation pour l'utilisation de son véhicule particulier pour se rendre chez Téléglobe durant la période en cause. Il estimait qu'il était autorisé en vertu de l'autorisation annuelle signée par l'employeur.

13) M. Leduc a soumis une première série de demandes d'indemnité de déplacement le 5 décembre 1997, le 5 janvier 1998 et le 29 janvier 1998, dans lesquelles il a réclamé des billets d'autobus pour ses déplacements entre son domicile et Téléglobe, endroit où il était assigné, pour la période du 28 juillet 1997 au 29 janvier 1998. L'employeur a accepté ces demandes et a remboursé M. Leduc. (Pièce E-4)

14) M. Leduc a soumis une deuxième série de demandes d'indemnité de déplacement le 18 février 1998 en se basant sur les directives décrites dans un rapport de réunion tenu le 27 octobre 1997, dans lequel la question des dépenses était abordée (Pièce E-5, E-6). Il a alors réclamé des frais de stationnement et d'utilisation de son véhicule pour ses déplacements entre son domicile et Téléglobe, endroit où il était assigné, pour la période du 1^{er} novembre 1996 au 29 janvier 1998 en vertu des articles 1. .7, 7.3.1, 7.5.1 et 2.11.7 de la Directive sur les voyages d'affaires. M. Leduc a conservé les reçus de stationnement pour la période allant de avril 1997 à janvier 1998. (Pièce F-5)

15) Les réclamations couvrant les périodes du 28 juillet 1997 au 29 janvier 1998 ont été réduites des montants remboursés par l'employeur pour le transport en commun (période correspondant au début des mesures temporaires instaurées par l'employeur).

16) Le 17 mars 1998, l'employeur refuse les réclamations de M. Leduc pour la principale raison que M. Leduc n'a jamais été autorisé à se servir de son véhicule personnel pour effectuer ses déplacements. (Pièce F-6)

17) Le 6 avril 1998, M. Leduc déposait un grief contestant la décision de l'employeur.

18) Le grief a été rejeté au premier palier de la procédure de règlement des griefs pour les raisons suivantes: (1) lorsqu'un fonctionnaire est autorisé à voyager, il doit utiliser les transports en commun sauf si ce moyen n'est pas approprié et, (2) la gestion n'a pas autorisé M. Leduc à prendre son véhicule personnel.

19) Le grief a également été refusé au deuxième palier de la procédure de règlement des griefs pour les raisons suivantes: (1) la proximité entre le lieu de travail et le lieu d'assignation (moins d'un kilomètre) fait en sorte que M. Leduc n'est pas éligible au remboursement de frais de déplacement et, (2) l'employé n'a pas reçu l'autorisation de prendre son véhicule personnel pour se rendre à son lieu d'assignation.

N.B. Les références aux pièces P (Plaignant) ont été remplacées par F (fonctionnaire) avec l'accord des parties.

[Sic pour l'ensemble de la citation]

[4] Outre l'énoncé des faits, je note que l'autorisation annuelle de voyager (E-1) contient des dispositions spécifiques relativement du choix de moyen de transport.

[5] De même rien n'indique que M. Leduc ait réclamé des frais en 1996 au moment de l'application de la politique locale relative au quadrilatère de marche.

Plaidoiries des parties

[6] Le fonctionnaire s'estimant lésé soumet qu'il détenait une autorisation de voyager au début de chaque année tel qu'il appert de la pièce E-1 (quatre autorisations en liasse) pour les années 1996 et 1999.

[7] Il indique que l'employeur avait, à l'époque visée par sa réclamation, modifié sa politique de remboursement de frais de déplacement en abolissant la référence au quadrilatère de marche.

[8] Selon le fonctionnaire s'estimant lésé, la note du 19 novembre 1996 (pièce F-4) laisse entendre que l'employeur accordera des remboursements de dépenses à l'extérieur du quadrilatère de marche.

[9] Le fonctionnaire souligne de plus qu'il réclame le minimum de dépenses 2,30 \$ par jour, plus stationnement. Selon lui les directives concernant le quadrilatère de marche seraient contraires à la politique de remboursement des frais de transport; la marche n'étant pas un moyen de transport.

[10] L'employeur réplique que la question en litige se limite à déterminer si M. Leduc a droit au remboursement de ses frais de déplacement en automobile et à ses frais de stationnement.

[11] Selon l'employeur, l'ensemble des directives incitent les fonctionnaires à utiliser le moyen de transport le plus économique et il appartient à l'employeur de déterminer le moyen de transport.

Motifs de la décision

[12] Compte tenu que les parties réfèrent à divers documents concernant la politique de déplacement et que peu avant les événements l'employeur avait modifié les directives, il importe de bien identifier l'objet du présent litige.

[13] Je retiens des faits que :

- a) M. Leduc détient depuis au moins quatre (4) ans (1996 à 1999) une autorisation annuelle de voyage (pièce E-1);
- b) son lieu d'affectation chez un client se situe à moins d'un (1) kilomètre de son lieu de travail;
- c) en pratique il se rend plus souvent directement chez le client (lieu d'affectation) qu'au lieu de travail situé à courte distance de son lieu d'affectation;
- d) au cours de l'année 1996, il n'aurait réclamé aucun remboursement de frais de déplacement compte tenu qu'il existait une directive de l'employeur établissant un quadrilatère de marche pour les déplacements de courte distance;
- e) suite à la note du 3 octobre 1997 (pièce E-3) relative à l'abolition du territoire de marche et à l'introduction des mesures temporaires, M. Leduc réclame des remboursements de frais d'autobus puis, par la suite, ce qui fait l'objet du litige, les remboursements des frais d'automobile et de stationnement.

[14] Je n'ai pas à décider de la légalité de l'établissement d'un quadrilatère de marche puisque, pour la période visée par le grief, cette directive n'était plus en application. Cependant je note que l'abolition du quadrilatère renvoie les parties à la politique générale de remboursements de frais de déplacement et aux autorisations afférentes.

[15] Suite à l'abolition du quadrilatère de marche, l'employeur a indiqué certaines réserves sur l'autorisation de dépenses. La note du 19 novembre 1998 (pièce F-4) indique au paragraphe 4 :

Le gestionnaire maintenant aura plus de souplesse pour accorder des dépenses à l'intérieur de cette zone [de marche] tout en respectant la politique du moindre coût.

[16] La question principale est à savoir si l'autorisation annuelle de voyager permettait de façon automatique au fonctionnaire s'estimant lésé d'utiliser son véhicule automobile.

[17] L'autorisation annuelle de voyager (pièce E-1 en liasse) prévoit explicitement que :

[...]

[...] *comme toujours, Revenu Canada se réserve le droit d'indiquer le moyen et la classe de transport pour chaque voyage [...]*

Lorsqu'il vous est permis d'utiliser un véhicule automobile particulier [...]

[...]

[18] Comme on peut le constater, l'autorisation annuelle de voyager comporte une mise en garde relativement au choix du moyen de transport et un rappel spécifique sur l'utilisation de l'automobile « [l]orsqu'il vous est permis d'utiliser un véhicule automobile [...] ». Cette mise en garde contenue à l'autorisation annuelle permet au fonctionnaire s'estimant lésé de comprendre qu'il ne s'agit pas d'une autorisation générale lui laissant totale discrétion quant au moyen de transport.

[19] Il en est de même de la *Directive sur les voyages d'affaires* (pièce F-2) où l'employeur précise que :

1.1.1. C'est l'employeur qui décide de l'opportunité du moment et de la destination d'un voyage d'affaires, de la personne qui le fera, et du moyen et de la classe de transport [...]

[20] Pour toutes les raisons énoncées précédemment, je conclus que M. Leduc aurait dû obtenir une autorisation spécifique pour utiliser son véhicule personnel et qu'il ressort clairement des politiques de voyage que l'on doit tendre à procéder au moindre coût.

[21] Par conséquent, je ne peux faire droit au présent grief.

Jean-Pierre Tessier
commissaire

OTTAWA, le 09 octobre 2001