

LIGNE DIRECTRICE SUR L'AIDE AU TRANSPORT QUOTIDIEN

TABLE DES MATIÈRES

GENERALITÉS	2
Entrée en vigueur	2
Champ d'application	2
But et portée	2
Définitions.....	3
PARTIE 1: APPLICATION.....	4
Généralité.....	4
1.1 Critères.....	4
1.2 Mise en oeuvre	4-5
1.3 Effet des modifications.....	5
1.4 Exceptions	5
1.5 Consultation.....	6
1.6 Évaluation.....	6
Types d'aide.....	6
1.7 Aide accordée par l'employeur.....	6-7
1.8 Véhicule privé	7

LIGNE DIRECTRICE SUR L'AIDE AU TRANSPORT QUOTIDIEN

GÉNÉRALITÉS

Entrée en vigueur

Les présentes lignes directrices est entrée en vigueur le 18 décembre 1997.

Champ d'application

Les présentes lignes directrices s'applique à tous les employés d'un lieu de travail pour lequel une aide au transport quotidien a été autorisée, et ne s'applique pas:

- a) au transport des écoliers;
- b) aux employés qui se servent habituellement des transports en commun à destination et en provenance de leur lieu de travail et qui ne peuvent s'en prévaloir en raison d'une interruption de service causée par un arrêt de travail des employés du transport en commun;
- c) au transport à destination et en provenance d'un lieu de travail autre que le lieu d'affectation habituel assigné ou entre le lieu de travail ou un autre endroit de travail;
- d) là où il existe un service de transport en commun adéquat entre le lieu de travail et un quartier résidentiel convenable, quelle que soit la distance en cause; ou
- e) aux employés qui, au moment de leur affectation au lieu de travail, refusent une offre écrite de logement appartenant à la Couronne/à la compagnie ou contrôlé par la couronne/la compagnie au lieu de travail ou dans un rayon de 16 km de celui-ci et qui décident de résider ailleurs.

But et portée

L'aide au transport quotidien a pour objet d'aider à payer le prix excessif du transport quotidien, à destination et en provenance du lieu de travail habituel, les jours où les employés sont tenus par NAV CANADA de se présenter au travail et s'y présentent. Normalement, les employés sont censés se rendre au travail à leurs propres frais, étant donné qu'ils choisissent librement leur lieu de résidence. Ils peuvent opter entre l'avantage de demeurer à proximité du lieu de travail, ou le coût et les inconvénients du transport quotidien.

À certains lieux de travail cependant, cette liberté de choix n'existe pas lorsqu'il n'existe pas de quartier résidentiel convenable à proximité du lieu de travail. Les employés doivent donc habiter ailleurs et sont sujets à payer des coûts de transport plus élevés qu'autrement.

Définitions

Dans la présente ligne directrice,

aide au transport quotidien (commuting assistance) - s'entend de l'aide versée aux employés en vertu de les présentes lignes directrices;

lieu de travail (work-site) - s'entend du lieu où les employés travaillent habituellement et, dans le cas des employés dont les tâches sont de nature itinérante, de l'immeuble où ils retournent pour rédiger ou présenter leurs rapports, et où sont exécutées les autres tâches administratives touchant leur travail;

majorité des employés (majority of the employees) - signifie 50 % ou plus des employés d'un lieu de travail, à l'exclusion de ceux qui occupent, au lieu de travail, un logement dont la Couronne /NAV CANADA est propriétaire ou locataire;

quartier résidentiel convenable (suitable residential community) - s'entend d'un endroit où, de l'avis de NAV CANADA:

- a) la plupart des employés peuvent habiter, eu égard aux logements vacants;
- b) se trouvent des services publics, des écoles et des établissements commerciaux convenables; et
- c) il y a de bonnes routes d'accès au lieu de travail.

transports en commun adéquats (adequate public transportation) - s'entend des transports en commun desservant le lieu de travail:

- a) dont l'horaire concorde avec celui des employés et permet à ceux-ci de rentrer à la maison dans un délai raisonnable après le travail;
- b) qui sont capables d'accueillir les employés; et
- c) qui sont offerts aux employés à un coût raisonnable.

PARTIE I: APPLICATION

GÉNÉRALITÉS

1.1 Critères

1.1.1 L'aide au transport quotidien n'est autorisée que lorsque:

- a) il n'existe pas de transports en commun adéquat entre un quartier résidentiel convenable et le lieu de travail; et
- b) aucun quartier résidentiel convenable n'est situé dans un rayon de 16 kilomètres routiers du lieu de travail.

1.1.2 Un quartier résidentiel peut être considéré comme convenable

- a) si NAV CANADA et les représentants locaux des employés touchés y consentent; ou
- b) si la majorité des employés résident dans un rayon de 16 kilomètres du lieu de travail.

1.2 Mise en oeuvre

1.2.1 Sous réserve de la présente ligne directrice, un gestionnaire responsable peut autoriser l'aide au transport quotidien.

1.2.2 L'autorisation donnée en application du présent article devra être revue au moins une fois par exercice financier et, sous réserve de l'article 1.3, pourra être confirmée, modifiée ou annulée.

1.2.3 Il ne faut pas interpréter les indemnités prévues dans la Ligne directrice sur les postes isolés comme comprenant l'aide au transport quotidien. L'autorisation touchant l'aide au transport quotidien dans les postes isolés est déterminée conformément aux critères décrits dans les présentes lignes directrices.

1.2.4 Après consultation avec les représentants locaux des agents négociateurs, une autorisation doit:

- a) désigner un quartier résidentiel convenable; et
- b) préciser la forme d'aide au transport quotidien qui sera fournie.

1.2.5 Lorsqu'il y a un grand nombre des employés dans un lieu de travail, ou lorsqu'il y a un grand nombre de quartiers résidentiels convenables près du lieu de travail, NAV CANADA peut désigner plus d'un quartier résidentiel convenable.

1.2.6 Une autorisation se limite à:

- a) la forme la plus pratique et la plus économique d'aide au transport quotidien; et
- b) la même forme d'aide au transport quotidien lorsqu'il est pratique et raisonnable de le faire, à tous les employés qui se rendent à un lieu de travail particulier.

1.2.7 L'on doit tenir compte des économies d'énergie réalisables, lorsqu'il s'agit de choisir la forme d'aide au transport quotidien.

1.2.8 L'aide au transport quotidien doit habituellement être assurée au moyen de véhicules loués ou appartenant à la compagnie, de services nolisés, de covoiturage en taxi ou d'indemnités versées au titre du transport public. L'utilisation de véhicules privés ne devrait être autorisée que dans des circonstances exceptionnelles et inusitées où l'on peut clairement démontrer qu'elle est économique.

1.3 Effet des modifications

1.3.1 Lorsque l'aide au transport quotidien accordée en vertu de la présente ligne directrice est modifiée ou annulée, il faut consulter les représentants locaux des agents négociateurs sur la date d'entrée en vigueur de la modification ou de l'annulation.

1.3.2 Si l'aide de transport quotidien est modifiée ou annulée, chaque employé et les représentants locaux des agents négociateurs sont avisés du changement par écrit. Le changement entre en vigueur le premier jour du troisième mois suivant la réception, par l'employé, de l'avis écrit, ou à sa date d'effet, selon la dernière de ces dates.

1.4 Exceptions

1.4.1 Lorsque le Vice-président, Ressources humaines est d'avis que la présente ligne directrice ne lui permet pas de donner une autorisation touchant l'aide du transport quotidien, celui-ci ou l'agent négociateur peut soumettre la question au Conseil mixte de NAV CANADA. NAV CANADA peut trancher la question sur la recommandation du Conseil mixte de NAV CANADA.

1.4.2 La documentation présentée au Conseil mixte de NAV CANADA doit comprendre une déclaration:

- a) précisant que des consultations avec les représentants locaux des agents négociateurs ont eu lieu; et
- b) décrivant les circonstances exceptionnelles qui justifient la recommandation d'autoriser une aide au transport quotidien, même si elles dépassent nettement le cadre de ces lignes directrices.

1.4.3 Ces circonstances peuvent être:

- a) les difficultés de recrutement et de maintien au travail des employés, directement attribuables à l'absence d'une aide au transport quotidien;
- b) les pratiques des employeurs privés dans les environs du lieu de travail;
- c) les frais de transport quotidien trop élevés;
- d) des changements importants apportés au système de transport en commun; et
- e) des changements importants aux exigences opérationnelles de l'employeur.

1.5 Consultation

1.5.1 NAV CANADA doit consulter les représentants locaux des agents négociateurs sur les questions suivantes:

- a) la désignation d'un quartier résidentiel convenable;
- b) la forme d'aide au transport quotidien;
- c) toute modification envisagée de la forme d'aide au transport quotidien;

- d) toute modification ou annulation de l'aide au transport quotidien; et
- e) les questions soulevées à l'article 1.4.

1.6 Évaluation

1.6.1 Chaque gestionnaire responsable doit tenir des dossiers qui peuvent faire l'objet d'un examen par le vice-président, Ressources humaines, ou constituer l'élément de base d'un rapport pour le cas où la demande en serait faite.

1.6.2 Les dossiers doivent comprendre:

- a) un rapport des coûts annuels de l'aide au transport quotidien, le nombre des employés qui en bénéficient à la fin de l'exercice financier et la forme d'aide accordée, le tout ventilé par lieu de travail;
- b) les noms des autres ministères participants à chaque lieu de travail;
- c) un rapport avec explications sur les modifications apportées à l'octroi de l'aide au transport quotidien pour l'exercice financier précédent, indiquant la hausse ou la baisse des coûts liés à chaque changement;
- d) un relevé des résultats de chaque révision mentionnée à l'article 1.2.2; et
- e) le nombre de cas soumis au Conseil mixte de NAV CANADA pour trouver une solution.

TYPES D'AIDE

1.7 Aide accordée par l'employeur

1.7.1 Lorsqu'un gestionnaire responsable détermine que la forme la plus pratique et la plus économique d'aide au transport quotidien est l'utilisation de véhicules loués par la compagnie/lui appartenant ou un service nolisé, les employés qui utilisent ces services seront tenus de contribuer au paiement de leur coût.

1.7.2 Lorsque le service de véhicules fournit le transport uniquement en provenance et à destination de l'arrêt de transport en commun le plus près du lieu de travail, les employés ne seront pas tenus de verser une contribution.

1.7.3 Lorsque le service de véhicules est offert entre le quartier résidentiel convenable désigné et le lieu de travail, la contribution des employés pour chaque trajet simple est un montant égal au tarif normal du réseau de transport en commun, tel qu'il est rajusté à l'occasion, ou 1,30 \$ où il n'existe pas de réseau de transport en commun.

1.7.4 Lorsqu'il n'existe pas de réseau local de transport en commun, NAV CANADA peut modifier le montant de la contribution conformément à la méthode approuvée.

1.7.5 Si les taux susmentionnés sont modifiés, chaque employé et chaque représentant local des agents négociateurs seront avisés du changement par écrit. Le changement entre en vigueur le premier jour du troisième mois suivant la réception, par l'employé, de l'avis écrit, ou à sa date d'effet, selon la dernière de ces dates.

1.7.6 Le service de véhicules peut être autorisé à faire des arrêts le long de sa route normale directe pour prendre d'autres employés. Ces passagers doivent payer le même tarif que les autres usagers du véhicule.

1.7.7 Dans la mesure du possible, les contributions sont retenues sur le salaire.

1.8 Véhicule privé

1.8.1 Lorsqu'un gestionnaire responsable détermine que l'utilisation d'un véhicule privé est la forme la plus pratique et la plus économique d'aide au transport quotidien, le taux de cette aide est celui qui a été établi et rajusté à l'occasion dans les Lignes directrices sur les voyages d'affaires visant les employés qui demandent et reçoivent la permission d'utiliser un véhicule privé pour les affaires de la compagnie (paragraphe 1.2, appendice B, Lignes directrices sur les voyages d'affaires).

1.8.2 Le montant de l'aide au transport quotidien auquel les employés ont droit pour chaque jour ouvrable doit être calculé en multipliant le taux:

- a) en ce qui concerne les employés qui habitent dans un quartier résidentiel convenable désigné, par la plus petite distance routière aller-retour entre le lieu de travail et le centre géographique de ce quartier, moins 32 kilomètres; ou
- b) en ce qui concerne les employés qui pas dans un quartier résidentiel convenable désigné, par la plus courte des deux routes suivantes:
 - i) la plus courte distance routière aller-retour entre le lieu de travail et la résidence des employés, moins 32 kilomètres; et
 - ii) la plus courte distance routière aller-retour entre le lieu de travail et le centre géographique du quartier résidentiel convenable désigné le plus éloigné, moins 32 kilomètres.