

Projet de loi C-49
Réponse d'Unifor à la
Loi sur la
modernisation
des transports

Jerry Dias
Président national
Unifor

25 août 2017

Qui nous sommes

Unifor est le plus important syndicat du secteur privé au Canada, représentant plus de 310 000 travailleurs de tous les grands secteurs à travers le pays. Fondé par ses membres, Unifor représente plus de 9 000 Canadiens dans l'industrie du transport ferroviaire et quelque 46 000 dans l'ensemble du secteur des transports. Les secteurs dans lesquels travaillent les membres d'Unifor, notamment celui des transports, sont essentiels au succès de l'économie canadienne et sont parmi les principaux pôles de technologie de pointe et d'innovation. En plus d'être les plus gros exportateurs du Canada, ces secteurs sont une source d'emplois de qualité de plus en plus rares. Les membres d'Unifor ont le plus grand intérêt pour le succès de leurs secteurs et s'associent depuis toujours aux employeurs et aux gouvernements dans le but de promouvoir la santé et la sécurité au travail. Au nom de ces membres, j'accueille avec plaisir l'occasion d'exprimer le point de vue d'Unifor sur le projet de loi C-49.

Mise en contexte du projet de loi C-49

Unifor et ses syndicats prédécesseurs ont toujours adhéré aux principes de santé et de sécurité au travail et ont cherché à les promouvoir. La sécurité est une de nos valeurs fondamentales, et Unifor appuie les efforts menés par le gouvernement pour réduire le nombre d'incidents ferroviaires. À titre d'exemple, Unifor siège au Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire (CCSF) de Transport Canada et offre à ses membres une formation sur la santé et la sécurité au travail dans le cadre de son programme de congés-éducation payés.

Au cours des dernières décennies, nous avons assisté à une évolution du régime réglementaire canadien, à la fois dans le secteur ferroviaire et dans l'ensemble du secteur des transports, vers la soi-disant 'autoréglementation'. Unifor est d'avis que, bien que les entreprises et les syndicats devraient réguler leurs propres comportements, le gouvernement aussi a un rôle à jouer dans la réglementation des activités commerciales, particulièrement lorsque la santé des travailleurs et de la collectivité est en jeu.

La tragédie à Lac-Mégantic (et d'autres accidents ferroviaires mortels, y compris celui impliquant un train de Via Rail à Burlington) a révélé la folie de l'autoréglementation du transport ferroviaire. L'omniprésent impératif financier de la réduction des coûts peut amener les compagnies à chercher un compromis entre la sécurité et la rentabilité. Mais il s'agit d'un faux compromis, et nous ne devrions pas laisser aux compagnies ferroviaires le soin de décider des choix à faire. Voilà pourquoi Unifor préconise un régime réglementaire robuste, assorti d'inspections adéquatement financées et d'amendes et de pénalités en cas de non-conformité.

En ce qui concerne le projet de loi C-49, l'élément le plus significatif pour nos membres est l'exigence que tous les exploitants ferroviaires installent et utilisent un enregistreur audio-vidéo

de locomotive (ci-après EAVL) dans la cabine, en réponse aux pressions intensives de ces mêmes compagnies ferroviaires. Cet aspect de la législation, qui semble découler du rapport du Bureau de la sécurité des transports du Canada (ci-après BST) — *Rapport d'enquête sur des questions de sécurité ferroviaire R16H0002*, paru en septembre 2016 — repose sur l'idée que les EAVL amélioreront la sécurité s'ils font partie d'un système de gestion de la sécurité non punitif.

Sous sa forme actuelle, cependant, le projet de loi va plus loin que le rapport du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (*Le point sur la sécurité ferroviaire*, paru en juin 2016), car il permettra aux compagnies ferroviaires et aux organismes gouvernementaux d'accéder aux données enregistrées par les EAVL et de s'en servir. Ce sont les éléments législatifs entourant l'utilisation des EAVL sur lesquels je voudrais revenir.

Les objections d'Unifor aux dispositions du projet de loi C-49 portant sur les EAVL

Voici, en bref, notre position au sujet des aspects du projet de loi C-49 portant sur les EAVL :

- Le BST cherche à améliorer la sécurité ferroviaire. Cela est également vrai pour Unifor ;
- Toutefois, nous ne croyons pas que le projet de loi C-49, sous sa forme actuelle, améliorera la sécurité ferroviaire ;
- Nous croyons plutôt que le projet de loi C-49 violera les droits à la protection des renseignements personnels de nos membres et, en augmentant le stress vécu par les personnes travaillant dans la cabine de la locomotive, pourrait même réduire la sécurité ;
- Nous croyons aussi que les employeurs se serviront de cette technologie comme outil disciplinaire ;
- Le projet de loi ne précise pas comment le BST entend préserver l'intégrité des données enregistrées par les EAVL une fois que la locomotive quittera le Canada et entrera sur le territoire des États-Unis, ce qui nous préoccupe ;
- Par ailleurs, le projet de loi C-49 permettra à d'autres employeurs des transports (ceux des secteurs du transport aérien, routier et maritime, par exemple) d'adopter la technologie d'EAVL, ce qui aurait pour conséquence de transformer la violation des droits à la protection des renseignements personnels en une norme, sanctionnée par le gouvernement, dans l'ensemble du secteur des transports.

Dans ce qui suit, j'explique de plus près ces préoccupations.

Il est difficile de voir comment l'utilisation de la technologie d'EAVL améliorera la sécurité ferroviaire. En effet, la boîte noire enregistre déjà la vitesse du train, l'utilisation des freins à air et toute autre action de la part du mécanicien de locomotive. Puisque ces renseignements sont déjà enregistrés et préservés dans la boîte noire, nous ne comprenons pas comment l'utilisation

des EAVL pourrait réduire le nombre d'incidents ferroviaires ou améliorer la précision des enquêtes consécutives aux accidents.

Quant à la protection des renseignements personnels, sous sa forme actuelle la législation proposée protège dans une certaine mesure la confidentialité des renseignements personnels de nos membres. Par exemple, il serait interdit aux compagnies ferroviaires et aux instances gouvernementales en question de se servir des données et du contenu enregistrés par les EAVL et de les divulguer, sauf dans des circonstances limitées et définies. L'information enregistrée par les EAVL ne pourrait pas, de manière générale, être utilisée contre les employés lors de procédures disciplinaires ou judiciaires.

À certains égards, cependant, la législation proposée pourrait gravement compromettre la confidentialité des renseignements personnels des membres d'Unifor. En effet, les compagnies ferroviaires auraient le droit de surveiller de façon permanente des données d'EAVL choisies au hasard, et la législation sous sa forme actuelle n'exige pas que les compagnies ferroviaires ou que les instances gouvernementales prennent des dispositions spécifiques pour protéger ces données.

Le projet de loi ne précise pas non plus comment le BST préservera l'intégrité des données (c'est-à-dire l'accès et l'usage) une fois que le train sort des frontières du Canada. Ceci nous préoccupe. Il semble possible que les filiales américaines du CN et du CP pourraient saisir et stocker les données d'EAVL une fois que les trains entrent sur le territoire des États-Unis.

Il semble également que, malgré la volonté du BST d'améliorer la sécurité, cette législation ne soit qu'une nouvelle manifestation de 'l'autoréglementation' qui a fait partie du contexte de l'incident mortel de Via Rail et de la tragédie à Lac-Mégantic. Il n'y a tout simplement pas assez de contrôles de l'accès aux renseignements enregistrés par les EAVL et de leur utilisation potentielle par les compagnies.

Ces carences législatives auront pour effet d'assujettir les membres d'Unifor à une surveillance continue de la part de leur employeur. Étant donné les graves préoccupations quant à la protection des renseignements personnels, ainsi que l'augmentation des niveaux de stress au travail en raison de la surveillance continue par le patronat, Unifor croit que la législation proposée devrait être amendée.

Recommandations d'Unifor au sujet de projet de loi C-49

En juin, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a publié son rapport sur la sécurité ferroviaire, *Le point sur la sécurité ferroviaire*. Ce rapport recommande l'utilisation d'enregistreurs audio-vidéo de locomotive par les chemins de fer. Toutefois, la

recommandation prévoit que l'utilisation des données enregistrées par les EAVL soit réservée exclusivement 'aux autorités gouvernementales compétentes pendant les enquêtes du Bureau de la sécurité des transports sur les accidents ou les enquêtes criminelles qui en découlent directement', et ne soit pas permise aux compagnies elles-mêmes.

Si le projet de loi C-49 allait de l'avant, la première proposition d'Unifor serait la suivante : l'accès aux données enregistrées par les EAVL serait réservé au BST et uniquement aux fins de la sécurité, à savoir dans le cadre d'une enquête sur un accident ferroviaire ayant causé une blessure ou une perte de vie. Alors que le BST devrait avoir accès aux données des EAVL, ces données ne devraient à aucun moment être communiquées aux compagnies ferroviaires.

Comme proposition connexe, si le projet de loi C-49 finissait par accorder aux compagnies ferroviaires l'accès aux données enregistrées par les EAVL, cet accès devrait être réservé aux situations où une enquête était menée par le BST. De plus, les compagnies ne devraient en aucun cas avoir la permission de se servir de ces données à des fins disciplinaires.

Nous serions heureux de discuter davantage avec vous de cette question urgente dans les meilleurs délais. Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à ces points.

Cordialement,



JERRY DIAS
PRÉSIDENT NATIONAL
Unifor

JD\JB\sd sepb343