

Le présent mémoire de la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada (la « CFTC ») porte sur le projet de loi C-49, intitulé *Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois* ou encore *Loi sur la modernisation des transports* (« LMT »).

Introduction

La CFTC est le plus important syndicat dans l'industrie canadienne du transport ferroviaire, représentant plus de 16 000 travailleurs, dont la totalité des employés itinérants de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, de la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique, de VIA Rail ainsi que de douzaines de chemins de fer secondaires et de services de trains de banlieue.

Le projet de loi C-49 apporterait un certain nombre de modifications importantes à certaines lois régissant les transports, notamment à la *Loi sur les transports au Canada* (la « LTC »), la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (la « LSF ») et la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* (la « LBCEATST »)

Un des buts énoncés du projet de loi C-49 est d'accroître la sécurité dans l'industrie ferroviaire. D'emblée, la CFTC tient à préciser qu'elle partage sans réserve l'engagement à l'égard de la sécurité et l'efficacité des opérations ferroviaires. La CFTC reconnaît que la sécurité ferroviaire est un important enjeu pour le public en général et un enjeu essentiel pour ses membres.

Toutefois, la CFTC ne peut pas et ne veut pas donner son aval à une initiative législative qui bafoue complètement les droits à la vie privée de ses membres en échange d'un avantage questionnable et non démontré pour le grand public. La CFTC est profondément troublée par le fait que le projet de loi C-49 rendrait obligatoire l'installation d'enregistreurs audio-vidéo de locomotive (« EAVL ») à bord de toutes les locomotives exploitées par des transporteurs ferroviaires canadiens. Ces dispositifs permettraient aux employeurs ferroviaires d'assujettir leurs employés à une surveillance vidéo et audio constante.

Comme l'a affirmé la CFTC tout le long du processus de consultation ayant mené au dépôt du projet de loi C-49, elle appuie le recours à la technologie des EAVL aux fins de fournir au Bureau de la sécurité des transports du Canada (le « BST ») des enregistrements de bord lui permettant de mener ses enquêtes à la suite d'incidents. La CFTC ne s'oppose aucunement à l'installation de tels dispositifs d'enregistrement de type « boîte noire », comme c'est devenu la norme dans l'industrie du transport aérien.

Cependant, la CFTC a pour position ferme que de tels dispositifs d'enregistrement, s'ils sont utilisés dans l'industrie ferroviaire, devraient être assortis des mêmes protections législatives que celles prévues pour les enregistreurs de type « boîte noire » en vertu de la LBCEATST. Notamment, l'accès aux enregistrements et leur utilisation devraient être limités au BST et ne pas s'étendre aux employeurs ou à de tierces parties. La CFTC

soutient qu'il s'agit de la seule façon de protéger la liberté de ses membres de communiquer ouvertement dans le cadre de leur travail et de protéger leurs droits à la vie privée.

La CFTC est d'avis que la mise en œuvre obligatoire de la technologie des EAVL dans l'industrie ferroviaire, comme le propose le projet de loi C-49, va totalement à l'encontre de la loi ainsi que des valeurs partagées par l'ensemble des Canadiens. Nous incitons donc fortement la Chambre des communes et le Sénat à rejeter le projet de loi C-49 dans sa forme actuelle.

Mise en place obligatoire d'EAVL proposée dans le projet de loi C-49

En vertu du projet de loi C-49, les principales sociétés ferroviaires du Canada seraient contraintes d'utiliser des EAVL conformément à certaines prescriptions réglementaires inconnues à ce jour. Une société ferroviaire qui n'installerait et n'utiliserait pas de tels EAVL conformément au règlement s'exposerait à des poursuites pénales en vertu de la nouvelle législation.

Contrairement aux enregistreurs de type « boîte noire » utilisés dans l'industrie de l'aviation, lesquels ne sont consultés et utilisés que par le BST dans le cadre d'enquêtes menées à la suite d'incidents, les enregistrements de bord des transporteurs ferroviaires seraient accessibles aux sociétés ferroviaires, aux inspecteurs de la sécurité ferroviaire ainsi qu'au ministre des Transports, et ce, à diverses fins.

Une société ferroviaire pourrait accéder aux enregistrements de bord et les utiliser dans au moins trois situations en vertu du projet de loi. Premièrement, elle pourrait accéder aux enregistrements pour faciliter une enquête interne menée à la suite d'un incident signalé au BST, mais non enquêté par ce dernier, afin d'établir « les causes et les facteurs » de l'incident en question. La définition de ce que constitue un « incident » ou de ce qui en constituerait un dans un tel scénario serait laissée à la discrétion des sociétés ferroviaires. Deuxièmement, les sociétés ferroviaires pourraient sélectionner aléatoirement des enregistrements de bord aux fins de les analyser dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité (« SGS »). Troisièmement, tout enregistrement dont l'accès a été possible en vertu d'une des deux premières situations pourrait être utilisé pour « traiter un risque pour la sécurité ferroviaire prévu par règlement ». Le règlement à venir définira vraisemblablement ce qui constitue un « risque prévu par règlement » justifiant cette troisième utilisation des enregistrements.

Le projet de loi C-49 exonérerait expressément les sociétés financières des restrictions législatives énoncées dans la *Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques* (la « LPRPDE ») et des lois provinciales similaires qui régissent la collecte, l'utilisation, la divulgation et la conservation de données personnelles de leurs employés dans le cadre des utilisations permises des enregistrements de bord décrites ci-dessus.

De plus, le projet de loi C-49 permettrait au ministre des Transports (le « ministre ») et aux inspecteurs de la sécurité ferroviaire de consulter et d'utiliser des enregistrements

de bord dans certaines circonstances. À l'instar des sociétés ferroviaires, ils pourraient consulter et utiliser les enregistrements pour établir les causes et les facteurs d'un incident ayant été signalé au BST, mais n'étant pas enquêté par ce dernier. Le ministre et les inspecteurs de la sécurité ferroviaire pourraient également utiliser tout enregistrement de bord aux fins de se conformer à la LMT, tandis que seul le ministre pourrait se servir d'enregistrements dans l'élaboration de politiques.

De surcroît, le ministre et les inspecteurs de la sécurité ferroviaire pourraient utiliser tout enregistrement obtenu aux fins d'une utilisation permise pour « traiter un risque pour la sécurité ferroviaire ». Notamment, le ministre et les inspecteurs de la sécurité ferroviaire ne sont pas limités aux risques prévus par règlement, comme ce serait le cas des sociétés ferroviaires. Ils semblent plutôt avoir la discrétion de déterminer ce que peut représenter un « risque » devant être traité.

Le projet de loi C-49 énonce que tout enregistrement consulté par une société ferroviaire, le ministre ou un inspecteur de la sécurité ferroviaire pour traiter un risque pour la sécurité ferroviaire est admissible en preuve « dans le cadre de toute procédure qui découle de cette utilisation ». Cela inclurait vraisemblablement les enquêtes disciplinaires ainsi que les procédures intentées contre des employés de chemin de fer.

Le projet de loi C-49 énonce également que les données d'enregistrement de bord seront considérées comme des renseignements protégés en vertu de la LBCEATST (c.-à-d. accès et utilisation exclusifs au BST) à moins que l'utilisation ou la communication de ces données ne soit expressément autorisée en vertu de la LMT ou son règlement. Autrement dit, les données d'EAVL seront traitées au même titre que les enregistrements de boîtes noires, lesquels ne sont accessibles à quiconque autre que le BST, à moins que les dispositions de la LMT ne prévoient expressément une autre utilisation.

Toutefois, le projet de loi C-49 modifierait aussi la protection accordée aux enregistrements de bord en vertu de l'article 28 de la LBCEATST. En vertu du nouvel aliéna 28(5.1) de la LBCEATST, le BST serait autorisé à partager des enregistrements de bord avec des personnes expressément autorisées à les utiliser et les communiquer en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* ou de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Il appert ainsi que la modification proposée à la disposition de la LBCEATST sur les renseignements protégés permettrait au BST de partager les enregistrements de bord qu'il utilise dans le cadre de ses enquêtes après les incidents avec des sociétés ferroviaires, le ministre et des inspecteurs de la sécurité ferroviaire et que lesdits enregistrements pourraient ensuite servir aux fins expressément énoncées dans la LMT.

Les dispositions du projet de loi C-49 concernant les EAVL vont à l'encontre des recommandations formulées par le Bureau de la sécurité des transports

En mai 2015, le BST du Canada a entamé une enquête sur l'utilisation de la technologie des EAVL par les transporteurs ferroviaires. Transports Canada et les principales parties prenantes de l'industrie ferroviaire, dont la CFTC, ont participé à cette enquête. Peu

après la publication du rapport final du BST, la présidente de ce dernier, Kathy Fox, a clairement laissé entendre que le BST approuvait l'utilisation d'enregistreurs audio-vidéo de locomotive « dans le cadre d'un système de gestion de la sécurité proactif et non punitif » (Nous soulignons. « Discours d'ouverture prononcé au Sommet sur la sécurité des transports du BST », le 22 avril 2016.)

Le rapport final du BST, intitulé *Accroître l'usage d'enregistreurs audio-vidéo de locomotive au Canada*, a été rendu public le 10 septembre 2016. Les conclusions de ce rapport devaient servir à jeter les bases d'un projet de loi régissant l'utilisation de la technologie des EAVL dans l'industrie ferroviaire.

Le BST a examiné à fond la question des droits à la vie privée des employés dans son rapport final et a formulé les observations finales suivantes sur la question de l'équilibre entre le respect de la vie privée des employés et la gestion de la sécurité, à la page 65 :

La gestion de la sécurité comporte deux pôles – un qui jette le blâme et qui utilise les mesures disciplinaires pour éliminer les comportements dangereux, et l'autre qui est fondé sur la confiance et qui attribue les erreurs des employés au système dans lequel ils doivent travailler. La façon dont les compagnies se situent entre ces pôles dépend de leur culture de sécurité – la mesure dans laquelle elles ont mis en place une culture juste.

Toutes les parties s'accordaient pour dire que les EAVL procurent des avantages pour la sécurité, que le Commissariat à la protection de la vie privée devrait se pencher sur les droits au respect de la vie privée, et que le succès du déploiement de la technologie EAVL exigera qu'on limite son utilisation à des fins appropriées favorisant la sécurité. On a convenu qu'une norme technologique minimale serait un point de départ utile pour implanter les EAVL et améliorer la technologie en tenant compte des besoins et des capacités des compagnies. **On a également noté qu'il y a autant de besoins différents en matière de protection législative qu'il y a de cultures de sécurité différentes entre exploitants.** L'élaboration conjointe de protocoles par les parties concernées, des limites claires relativement à l'accès et à l'utilisation, et une culture juste – comme condition préalable – sont autant d'éléments qui pourraient permettre aux parties de concilier leurs perspectives divergentes sur l'utilisation à bon escient des EAVL.

[Gras ajouté]

En tout respect, la CFTC soutient que la mise en place de la technologie des EAVL proposée par le projet de loi C-49 ne tient aucunement compte des recommandations du BST en ce qui concerne la protection des droits à la vie privée des employés. Le

projet de loi ne limite pas l'utilisation des enregistrements de bord à des « fins appropriées favorisant la sécurité » et n'assure aucune protection législative ni protocole conjoint établissant des limites d'accès ou d'utilisation. En fait, il permet expressément l'utilisation d'enregistrements de bord à des fins punitives, ce qui va directement à l'encontre des recommandations du BST formulées sur la base de données probantes.

La CFTC incite le gouvernement à revoir les dispositions du projet de loi C-49 concernant les EAVL de manière à établir un équilibre approprié entre les droits à la vie privée des employés et les considérations de sécurité.

La mise en place d'EAVL proposée dans le projet de loi C-49 est contraire à la loi

La CFTC soutient que les dispositions du projet de loi C-49 portant sur la mise en place d'EAVL ainsi que les permissions d'accès et d'utilisation d'enregistrements de bord sont contraires à une jurisprudence bien établie en matière de droits à la vie privée des employés.

Des tribunaux, incluant la Cour suprême du Canada, et des arbitres en relations de travail ont déclaré à répétition que les employés jouissent d'une attente légitime de respect de leur vie privée au travail. Les travailleurs ne renoncent pas à leur droit à la vie privée par le simple fait de s'engager dans une relation d'emploi. Il existe des limites claires à la consultation et à l'utilisation par un employeur des renseignements personnels d'un employé, particulièrement là où tels renseignements concernent le « cœur biographique » d'une personne. Cela comprend l'image de cette personne et ses communications avec ses collègues de travail.

Avant de pouvoir mettre en place une politique ou une pratique portant atteinte à la vie privée de leurs employés, les employeurs doivent faire la démonstration qu'ils ont épuisé tous les autres moyens raisonnablement accessibles d'atteindre leurs objectifs avant de mettre en place de telles mesures portant atteinte à la vie privée. L'affaire *Doman Forest Products Ltd. v. International Woodworkers Local 1-357* 13 L.A.C. (4th) 275 est souvent citée au soutien de ce principe directeur.

En matière d'arbitrage, lorsqu'il est question de surveillance d'employés au travail, la pratique sera généralement jugée déraisonnable à moins que l'employeur ne puisse présenter des éléments de preuve clairs et convaincants de la nécessité d'une telle surveillance. Là où des employeurs ont filmé des employés pendant leur travail, des arbitres ont statué que l'atteinte au droit à la vie privée était disproportionnée par rapport aux avantages tirés par l'employeur, particulièrement lorsque la surveillance se faisait en temps réel ou que les caméras étaient en pleine vue et utilisées pour surveiller les employés pendant qu'ils travaillaient.

Le critère juridique prévalent utilisé pour établir le caractère raisonnable d'une surveillance électronique dans un lieu de travail est dérivé de l'affaire *Eastmond c. Canadien Pacifique* litée 2004 CF 852 (« *Eastmond* ») ayant fait autorité. Cette affaire portait sur une plainte déposée contre le Canadien Pacifique Itée en vertu de la LPRPDE

au Commissariat à la protection de la vie privée du Canada, concernant l'installation de matériel de surveillance vidéo sans le consentement des employés. La Cour fédérale a établi un test en quatre questions pour évaluer la légalité de la surveillance dans les lieux de travail :

1. La nécessité de la mesure pour répondre à un besoin donné est-elle démontrée?
2. La mesure est-elle susceptible de répondre à ce besoin?
3. L'atteinte à la vie privée des personnes filmées est-elle proportionnelle à l'avantage qui en découle?
4. Existe-t-il une autre façon d'atteindre la même fin sans porter autant atteinte à la vie privée?

Le critère du caractère raisonnable établi dans l'affaire *Eastmond* est largement utilisé par les tribunaux et les arbitres en relations de travail pour évaluer diverses mesures portant atteinte à la vie privée dans les lieux de travail.

Le droit à la vie privée, enchâssé dans l'article 8 de la *Charte canadienne des droits et libertés* (la « Charte »), protège les Canadiens contre les fouilles, les perquisitions ou les saisies abusives. Dans l'arrêt rendu dans l'affaire *R. c. Cole* 2012 CSC 53, la Cour suprême du Canada a confirmé que l'attente raisonnable des employés au respect de leur vie privée au travail est protégée au titre de l'article 8 de la Charte.

La CFTC soutient que la mise en place proposée d'EAVL à bord des locomotives des sociétés ferroviaires va totalement à l'encontre de la jurisprudence établie en matière de surveillance en lieu de travail de même que de l'article 8 de la Charte, car elle accorde aux employeurs un droit déraisonnable de consultation et d'utilisation des enregistrements sans égard aucun à l'attente légitime des employés au respect de leur vie privée au travail.

En vertu du projet de loi C-49, les employés de chemin de fer seraient assujettis à des mesures de surveillance vidéo et audio en continu pendant leurs heures de travail. Les moindres détails relatifs à leurs mouvements, leurs propos et leurs interactions seraient captés et enregistrés. De plus, les enregistrements de leurs renseignements personnels pourraient être utilisés contre eux dans le cadre de poursuites pénales ou de procédures disciplinaires. L'effet net de la mise en place d'EAVL en vertu du projet de loi C-49 serait d'assujettir les employés à une surveillance de type « dictatorial » : les employés sauront qu'ils sont surveillés en continu et que tout ce qu'ils disent ou font pourrait être utilisé contre eux à une date ultérieure.

Nous ne soulignerons jamais assez l'atteinte que cette forme de surveillance portera aux communications ouvertes entre les employés ferroviaires – communications essentielles pour la sécurité du transport ferroviaire. Les employés de chemin de fer doivent pouvoir se sentir en sécurité de s'exprimer entre eux sans craindre d'éventuelles représailles. Par exemple, si un employé soupçonne qu'il a commis une erreur dans le cadre des opérations, il doit être en mesure d'en faire part à ses collègues de travail à bord du train sans craindre que cette communication puisse mettre en péril sa sécurité d'emploi. Devant un tel dilemme, l'employé pourrait

simplement décider de garder le silence, au risque de créer un risque pour la sécurité des opérations ferroviaires. L'examen de 2007 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* avait pointé du doigt le CN, qui instaurait une « culture de la peur » parmi ses employés. La même équipe de direction, critiquée en 2007 pour avoir instauré la culture de la peur au CN, a pris les commandes du CP en 2012. Si vous examinez l'historique des relations de travail entre cette équipe de direction et ses employés, vous serez en mesure de valider ce point davantage. Une autre retombée d'accorder aux sociétés ferroviaires la permission d'accéder aux EAVL est un impact profondément négatif et considérable sur les futures relations de travail. C'est une impasse que nous nous efforçons actuellement de corriger.

Pour la CFTC, il est évident que le gouvernement ne reconnaît aucunement les conséquences inattendues qu'un tel « effet paralysant » pourrait avoir sur la sécurité des opérations ferroviaires. Des communications ouvertes sont absolument essentielles à la sécurité des opérations ferroviaires et doivent être protégées à tout prix. Le *Règlement sur la santé et la sécurité au travail (trains)* énonce ceci :

8.3 L'équipement de protection doit à la fois :

- a) être conçu pour protéger la personne contre le risque pour lequel il est fourni;
- b) *ne pas présenter de risque en soi.*

De plus, la CFTC est d'avis que le gouvernement n'a pris aucune mesure pour assurer un équilibre entre les droits à la vie privée des travailleurs et son prétendu objectif de sécurité ferroviaire. Le projet de loi C-49 ne renferme aucune disposition susceptible de protéger la vie privée des employés de quelque façon que ce soit. En fait, la pièce législative témoigne plutôt d'un abandon total des droits à la vie privée des employés en vertu de la LPRPDE ou d'autres lois provinciales en pareille matière. L'exemption de la LPRPDE en particulier aura pour effet d'éliminer le pouvoir qu'exerce le Commissaire à la protection de la vie privée du Canada sur les sociétés ferroviaires en matière de technologie des EAVL. La CFTC soutient que rien ne justifie de se débarrasser entièrement des protections assurées aux employés en vertu de la LPRPDE, alors que la loi prévoit expressément la collecte, l'utilisation et la divulgation de renseignements personnels à des fins qu'une « personne raisonnable » jugerait appropriées dans les circonstances (voir l'alinéa 5(3)). La notion selon laquelle l'accès des employeurs aux EAVL accroîtrait la sécurité dans l'industrie ferroviaire est sans fondement. Il s'agit d'une conjecture qui repose sur une méconnaissance des lieux de travail. La conjecture et les notions préconçues auxquelles référence est faite sont en bonne partie des opinions de personnes n'ayant peu ou pas d'expérience dans l'opération moderne des trains au quotidien.

La CFTC soutient également que les dispositions du projet de loi C-49 concernant l'admissibilité en preuve d'enregistrements de bord dans le cadre de poursuites judiciaires ouvriront la porte à des contestations judiciaires en vertu de l'article 8 de la Charte. Comme la Cour suprême du Canada l'a confirmé, des employés ne peuvent être assujettis à des fouilles, perquisitions ou saisies abusives. De l'avis de la CFTC, l'enregistrement en continu de renseignements personnels d'employés, lesquels renseignements peuvent être utilisés contre eux ultérieurement dans le cadre d'une

poursuite pénale ou d'une procédure disciplinaire, aboutira inévitablement à une pluie de contestations judiciaires en vertu de l'article 8.

Enfin, la CFTC fait valoir que les dispositions du projet de loi C-49 portant sur la technologie des EAVL ne respectent pas les normes juridiques internationales. L'Union européenne n'a adopté aucune approche officielle à l'arrivée de la technologie des EAVL. Aux États-Unis, la *Fixing America's Surface Transportation Act* a été promulguée en décembre 2015; cette loi prévoit la mise en place de la technologie des EAVL et son utilisation par les exploitants ferroviaires dans des circonstances limitées. Cependant, l'utilisation d'enregistrements audio ou d'images prises en cabine est expressément interdite aux fins d'exercer des représailles contre les employés. Si le gouvernement canadien adopte le projet de loi C-49, les travailleurs ferroviaires au Canada seront assujettis à un système d'EAVL beaucoup plus intrusif que les systèmes équivalents en place dans des pays démocratiques similaires.

Les dispositions du projet de loi C-49 concernant la consultation et l'utilisation d'enregistrements de bord sont inutiles, excessives et punitives

La CFTC est profondément déçue que le gouvernement choisisse de proposer un moyen excessivement invasif et punitif pour tenter d'atteindre son objectif en matière de sécurité ferroviaire sans évaluer d'autres options moins intrusives. Il semblerait que ce gouvernement soit prêt à sacrifier les droits à la vie privée de nos membres dans sa quête de rehausser la sécurité plutôt qu'à aborder les graves enjeux de sécurité déjà portés à son attention à répétition par la CFTC.

D'entrée de jeu, la CFTC tient à préciser qu'elle a déjà réussi à négocier des accords portant sur l'utilisation de la technologie des EAVL avec certaines sociétés ferroviaires. Par exemple, la CFTC et VIA Rail ont conclu une lettre d'accord concernant l'utilisation de la technologie des EAVL. En vertu de cette lettre d'accord, l'utilisation des enregistrements de bord sera traitée au même titre que les enregistrements de boîtes noires, c'est-à-dire que ces enregistrements ne serviront qu'au BST dans le cadre de ses enquêtes à la suite d'incidents. Une copie de cette lettre d'accord est jointe.

Le libellé de la lettre d'accord avec VIA Rail a été subséquemment reconnu à l'avantage de la CFTC eu égard à ses membres à l'emploi du Chemin de fer Canadien Pacifique dans une décision arbitrale rendue par George Adams le 7 décembre 2015. Une copie de cette décision est jointe.

Les représentants des ingénieurs de locomotive membres de la CFTC ont également négocié une lettre d'accord avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada concernant l'utilisation de la technologie des EAVL. Cette lettre interdit l'utilisation d'EAVL orientés vers l'avant jusqu'à ce qu'une telle utilisation soit expressément autorisée par la loi. Le cas échéant, les parties se réuniront pour établir les modalités d'utilisation d'une telle technologie.

La CFTC estime que le gouvernement tente de légiférer l'utilisation la plus étendue possible de la technologie des EAVL dans l'industrie du transport ferroviaire sans aucun

égard aux ententes ayant déjà été négociées conjointement. En tout respect, la CFTC a pour position que l'accès aux enregistrements de bord et leur utilisation dans l'industrie ferroviaire représentent fondamentalement des enjeux relatifs à l'emploi qui devraient être tranchés par les parties à la table de négociation. Le gouvernement accorde tout simplement carte blanche aux compagnies de chemin de fer en matière d'enregistrements de bord sans permettre aux représentants des employés de ces compagnies de négocier la protection des droits à la vie privée de ces employés.

De plus, la CFTC soutient que les sociétés ferroviaires disposent actuellement de multiples outils qui leur permettent de veiller à la sécurité de leurs opérations. Un tel outil est la technologie Wi-Tronix, capable de surveiller l'ensemble des commandes et des actions des opérateurs, dont la vitesse, la commande du manipulateur, les fonctions de freinage, le sifflet, le klaxon, les fonctions d'éclairage ainsi que la localisation par GPS. Les principales compagnies ferroviaires ont accès à cette technologie ou l'utilisent déjà.

Ce matériel de surveillance transmet des données en temps réel par la technologie sans-fil à tout ordinateur ou téléphone intelligent configuré pour surveiller ces données. Les logiciels qui accompagnent ce matériel renferment des données sur les voies et les limitations de vitesse et analysent en continu les données reçues pour ensuite les comparer aux paramètres emmagasinés, puis transmettent des alertes par courrier électronique lorsqu'une violation des paramètres programmés est détectée.

La technologie Wi-Tronix est capable de détecter l'utilisation d'appareils électroniques dans la cabine d'une locomotive qui transmettent ou reçoivent des données sur les bandes de fréquences des téléphones mobiles et transmet une alerte en temps réel chaque fois qu'une violation des politiques sur l'utilisation de téléphones mobiles est suspectée.

Malgré ses capacités de surveillance avancées, la technologie Wi-Tronix n'impose pourtant pas le même type de surveillance invasive et intrusive que les systèmes d'EAVL imposeront aux employés de chemin de fer.

De surcroît, les compagnies ferroviaires peuvent s'engager dans des tests de sécurité et d'efficacité en temps réel – et elles le font d'ailleurs à intervalles réguliers – dans le cadre normal de leurs opérations ferroviaires. De tels tests peuvent servir à des fins de gestion et d'analyse proactives de la sécurité, de formation et de modification des comportements. L'avantage de cette méthode est qu'elle offre aux employés ferroviaires la possibilité de se corriger et de faire la démonstration d'un comportement approprié en temps réel. De plus, des enquêtes disciplinaires, lorsqu'elles sont justifiées, sont habituellement menées peu après l'incident en cause pour assurer que l'employé faisant l'objet d'une enquête est traité équitablement.

En réponse à la présentation de la CFTC, le gouvernement n'a pas fourni de justification adéquate pour expliquer l'étendue de l'accès et de l'utilisation de la technologie des EAVL qu'il propose dans le projet de loi C-49. Les sociétés ferroviaires ont déjà accès aux données dont elles ont besoin pour élaborer et mener des analyses exhaustives de

la sécurité de leurs opérations. Si elles ont raison de craindre de la dissuasion de certains comportements dangereux, elles peuvent mener des tests de sécurité et d'efficacité pour aborder ces enjeux et les enquêter au besoin.

La CFTC soutient que de permettre aux employeurs d'accéder aux enregistrements de bord ne comporte aucun avantage sur le plan de la sécurité qui n'est pas déjà offert par la technologie et les méthodes d'analyse actuellement en usage. Plutôt, fournir aux employeurs un accès aussi étendu aux données ne fera qu'encourager le recours à des tactiques de peur, des mesures de rétribution et des sanctions inutiles contre les employés de chemin de fer.

Le projet de loi C-49 n'enclasse aucune mesure appropriée en matière de reddition de comptes ou de contrôle

La CFTC est très préoccupée par les abus qui pourraient découler de l'application des dispositions en matière d'accès et d'utilisation des enregistrements de bord que renferme le projet de loi C-49.

Pour commencer, le projet de loi ne prévoit aucun mécanisme de surveillance pour veiller à ce que les compagnies ferroviaires n'accèdent pas aux enregistrements de bord pour des raisons non autorisées. Dans le cas où un employeur accéderait aux enregistrements à des fins inappropriées, par exemple pour « surveiller » des employés sans motif valable, qui le saurait? Les syndicats comme la CFTC n'auront pas accès aux enregistrements de bord et aux systèmes de gestion et ne pourront donc pas surveiller les accès et les utilisations qu'en font les chemins de fer. De même, le Commissaire à la protection de la vie privée du Canada ne sera pas en mesure d'exercer une surveillance adéquate en raison des exemptions à la LPRPDE que prévoit la législation. La CFTC soutient que cette absence de surveillance entraînera inévitablement une mauvaise utilisation, voire une utilisation abusive, de la technologie des EAVL.

La CFTC soutient également que les dispositions du projet de loi C-49 qui permettent aux employeurs, au ministre et aux inspecteurs de la sécurité ferroviaire de « traiter un risque pour la sécurité ferroviaire » soulèvent de graves problèmes. Les mesures que ces parties peuvent prendre pour « traiter un risque » ne sont aucunement balisées. Si, par exemple, une inspectrice de la sécurité ferroviaire prend connaissance d'un enregistrement qui, selon elle, démontre un comportement non sécuritaire, peut-elle en faire part à la société ferroviaire? Si oui, la société ferroviaire peut-elle ensuite invoquer l'enregistrement pour prendre des mesures disciplinaires contre des employés? La CFTC est d'avis que les dispositions dans leur forme actuelle permettront le libre partage d'enregistrements de bord entre le ministre, les inspecteurs de la sécurité ferroviaire et les compagnies de chemin de fer, au grand détriment des employés ferroviaires, qui ne seront simplement pas en mesure de déterminer si l'enregistrement utilisé contre eux a été obtenu légalement.

La CFTC considère donc que le projet de loi C-49 ne prévoit pas de mesures de reddition de comptes et de contrôle adéquates en ce qui concerne l'accès aux renseignements personnels de ses membres et leur utilisation, ce qui n'est pas légal.

Recommandations de la CFTC concernant le projet de loi C-49

La CFTC maintient sa prise de position : la seule utilisation appropriée et utile de la technologie des EAVL est à des fins d'enquête à la suite d'un incident par le BST, les enregistrements de bord étant considérés comme des renseignements protégés en vertu de l'article 28 de la LBCEATST. La CFTC soutient que c'est le moyen de mise en place de la technologie des EAVL qui porte le moins atteinte à la vie privée et le seul à présenter des avantages sur le plan de la sécurité.

La CFTC soutient également que, en aucune circonstance, les sociétés ferroviaires ne devraient pouvoir accéder aux enregistrements de bord et les utiliser à des fins disciplinaires, et ce, pour trois raisons. Premièrement, l'utilisation d'enregistrements de bord à des fins disciplinaires aurait un grave effet paralysant sur les communications entre employés dans le cadre d'opérations ferroviaires, ce qui compromettrait la sécurité de ces opérations. Deuxièmement, l'utilisation d'enregistrements de bord à des fins disciplinaires ne s'inscrit pas dans un système de gestion de la sécurité proactif efficace. L'utilisation de la technologie des EAVL à des fins punitives ne ferait qu'intimider les employés et saper leur moral. Troisièmement, la possibilité d'utiliser des enregistrements de bord à des fins disciplinaires encouragerait une mauvaise utilisation de la technologie des EAVL par les employeurs ferroviaires, ce qui mènerait à de nombreuses violations des droits à la vie privée des employés. La CFTC incite fortement le gouvernement à revoir le projet de loi C-49 de façon à assurer que les renseignements personnels des employés ne seront pas utilisés contre eux dans une optique punitive.

La CFTC recommande aussi que le projet de loi C-49 soit revu pour assurer qu'il renferme des mécanismes de reddition de comptes et de contrôle appropriés eu égard à l'accès aux renseignements personnels d'employés par le biais de la technologie des EAVL et à l'utilisation de ces renseignements. Il est simplement inacceptable que le gouvernement abandonne les solides protections législatives en matière de vie privée qui s'appliquent aux renseignements personnels des employés sans prévoir l'obligation pour les personnes autorisées à accéder à ces renseignements et à les utiliser pratiquement sans restriction de rendre des comptes. La CFTC incite fortement le gouvernement à régler ces problèmes de sorte à fournir à ses membres une assurance concrète que leurs droits à la vie privée ne seront pas bafoués impunément.

La CFTC se réserve le droit de présenter d'autres observations et objections concernant la mise en place proposée de la technologie des EAVL en vertu du projet de loi C-49 dans la mesure où cela s'avérerait nécessaire pour défendre les droits de ses membres en vertu de la loi.

Votre attention immédiate à cette affaire est souhaitée et nous attendons votre réponse rapide.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS