

**PRÉSENTATION PAR
CHRISTINE COLLINS, PRÉSIDENTE NATIONALE,
UNION CANADIENNE DES EMPLOYÉS DES TRANSPORTS (UCET)**



**À L'ATTENTION
DU COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES
COLLECTIVITÉS (CPTIC)**

**LE JEUDI 17 FÉVRIER 2011 À 16 h 30
SUR LES AMENDEMENTS DU PROJET DE LOI C-33 SUR LA SÉCURITÉ
FERROVIÈRE**

L'Union canadienne des employés des transports (UCET) est le syndicat national des inspecteurs de la sécurité routière, ferroviaire, maritime et aérienne. Tous nos inspecteurs qui sont membres de l'Union sont des employés de Transport Canada et du Bureau de la sécurité des transports. Nous ne représentons pas les pilotes qui travaillent en tant qu'inspecteurs des opérations aériennes à Transports Canada.

Au cours des 4 dernières années, l'UCET s'est lancée dans un plaidoyer auprès de Transports Canada, du CPTIC et d'autres parties concernées avançant qu'étant de plus en plus impliqués dans un monde où le système de gestion de la sécurité (SGS) règne dans la mesure du possible, il nous fallait un éventail de principes cohérents qui s'appliquent à tous les modes de transports. Cet éventail est nécessaire de manière à ce que nous puissions tous mieux comprendre que l'idée de voir des compagnies de transport gérer la sécurité est une bonne chose et non une mauvaise chose. Une sensibilisation du public et la confiance qu'il accorde au système de sécurité des transports sont fondamentaux pour tous les moyens de transport et plus particulièrement pour le transport ferroviaire en raison du rendement en matière de sécurité ferroviaire lors de ces dernières années.

La recommandation de l'UCET pour augmenter la confiance dont le public témoigne pour la sécurité des transports alors que nous nous engageons graduellement dans la voie du SGS comprend les principes suivants :

Tout d'abord, dans toutes les lois traitant de la sécurité des transports, le gouvernement et le ministre des Transports sont légalement responsables et ne peuvent pas déclinier cette responsabilité malgré la délégation de pouvoirs prévue par les lois en matière de transports. Par conséquent, toute délégation de pouvoirs ministériels devrait être mise en œuvre avec précaution et avec beaucoup de réserve. Nous recommandons les mesures suivantes :

- Seuls les inspecteurs du gouvernement pleinement qualifiés devraient être responsables de la conformité et de la surveillance réglementaires et

législatives et ce niveau d'inspection et de conformité devrait être stipulé et requis dans toutes les lois relatives au SGS;

- Toute délégation à des employés ou des organismes non-gouvernementaux devraient être régie par une disposition sur les conflits d'intérêts et les conflits réels ou perçus ne devraient jamais exister;
- Les inspecteurs chargés de la certification du SGS et du fonctionnement du SGS devraient être différents de ceux chargés de la conformité et de la surveillance réglementaires.

Deuxièmement, des dispositions claires protégeant des dénonciateurs lorsqu'ils révèlent des renseignements à des parties tierces devraient exister dans toutes les lois en matière de sécurité des transports. Ces mesures de protection devraient également s'appliquer et être mises en place pour le Bureau de l'inspection générale du gouvernement.

Troisièmement, tous les lois relatives au transport, incluant le projet de loi C-33, devraient exiger d'un responsable de la réglementation de maintenir le « niveau de sécurité le plus élevé » et ce niveau devrait être défini de manière claire et sans ambiguïté par la loi, le règlement ou les deux.

L'UCET entretient d'excellentes relations avec Luc Bourdon, directeur général, et son personnel à Sécurité ferroviaire. En principe, nous soutenons le projet de loi C-33 et à l'instar des autres syndicats auxquels vous avez eu affaire, nous avons des propositions spécifiques sur les changements à apporter à vous présenter.

Ne nous voilons pas la face, le transport ferroviaire est différent du transport aérien ou maritime. Il y a moins d'exploitants; le SGS n'est pas certifié pour ensuite être mis entre les mains du secteur privé; le SGS est mis en œuvre grâce à des règlements

approuvés par le gouverneur en conseil; les délégations dans le projet de loi C-33 sont considérablement limités qu'ils le soient pour le transport aérien ou maritime.

Dans l'ensemble, nous sommes donc considérablement plus satisfaits du régime de sécurité ferroviaire que nous le sommes du régime aérien ou maritime.

Nous avons des amendements à vous proposer ainsi que des commentaires sur chacun d'entre eux.

- 1. Exiger des inspecteurs de la sécurité ferroviaire, des agents d'application de la loi et des agents de contrôle qu'ils soient des employés fédéraux détenteurs des certifications et des formations adéquates.**

Il n'est pas dit explicitement dans le projet de loi que les postes doivent être des postes gouvernementaux. Alors qu'il est exigé des inspecteurs du gouvernement de se charger de la surveillance des ententes fédérales et provinciales, il n'existe toutefois aucune explication concernant les postes visés par le projet de loi. Le projet de loi semble indiquer que le ministère pourrait déléguer ces pouvoirs à une quelconque personne. Nous voudrions recommander que la loi précise que les personnes occupant ces postes doivent être des employés du gouvernement.

Nous devrions mettre ces questions de délégation et de responsabilités en contexte. Regardez ce qu'il se passe dans les secteurs maritime et aérien. Une décision récente de la Cour suprême a étendu l'obligation de Transports Canada relative à la délégation des pouvoirs ministériels à un entrepreneur privé qui était chargé de la certification de la navigabilité des aéronefs. Abstraction faite de la question du rendement de l'entrepreneur, il était manifeste que ce dernier était clairement impliqué dans un conflit d'intérêts. Cela a coûté la vie à certains. Nous ne devrions jamais permettre qu'une telle situation se reproduise.

Au cours de l'année passée, sur la base des interventions de l'UCET et d'autres organismes et de rapports du Bureau de la sécurité des transports, le ministre de Transports Canada a retiré les délégations ministérielles à l'Association canadienne de

l'aviation d'affaires. Encore une fois, abstraction faite du rendement de l'Association, dans quelle mesure une association à vocation commerciale peut-elle faire preuve d'efficacité dans la surveillance et la conformité réglementaire de ses propres membres?

Nous faisons face à un problème semblable qui émerge au sein du secteur maritime où il existe des propositions pour déléguer des pouvoirs ministériels à des organismes qui font office de fournisseurs aux mêmes entreprises qu'ils sont censés réglementer. Comment cela peut-il fonctionner dans la réalité?

Nous ne devrions plus jamais permettre ces mêmes situations de survenir au sein du secteur ferroviaire car il est évident que ne sont pas les intentions du gouvernement lorsque la loi est introduite et passée. Lorsque les délégations statutaires ne sont pas retenues, l'organisme de réglementation a tendance à déléguer largement dans le but de réaliser des économies. Nous croyons que cette action est erronée et n'est pas soutenue par l'ordonnance du Parlement ni dans l'intérêt du public qui voyage.

Si le projet de loi C-33 exige que tous les postes d'inspection soient pourvus par des employés du gouvernement, ce problème ne sera plus d'actualité.

2. Exiger une définition et une norme pour le « plus haut niveau de sécurité » et faire en sorte que le système soit tenu de respecter ladite norme.

Nous sommes ravis que le projet de loi fasse référence au niveau de sécurité le plus élevé dans la disposition 47(a) 11. Il est uniquement fait référence à l'analyse de gestion du risque et à des mesures correctives. Malheureusement, le terme n'est pas défini et il n'est pas d'application générale. Nous pensons que sa définition est nécessaire, de la même manière et dans la même formulation qu'elle a été proposée dans la Loi sur l'aéronautique amendée par le CPTIC qui est mort au feuilleton il y a deux élections de cela. Il faut simplement que système de sécurité ferroviaire réponde au « niveau de sécurité le plus élevé » et exiger que cela soit défini dans les règlements connexes.

3. Exiger des dispositions protégeant le dénonciateur d'une tierce partie

L'expérience des É.-U. et les recours pour les dénonciateurs sont des questions sur lesquelles nous devons tous nous pencher. Le United States Aviation Safety Statute fournit un bureau indépendant aux dénonciateurs, qu'ils soient inspecteurs du gouvernement ou employés dans le secteur privé. En fait, même les inspecteurs gouvernementaux sont concernés par les mesures punitives qui peuvent être prises par les gestionnaires du gouvernement et du secteur privé, à condition que lesdits inspecteurs adoptent la ligne dure contre un exploitant. Aujourd'hui, dans un monde où la cadence est effrénée, les pressions exercées pour un fonctionnement rapidement et dans les temps sont tellement importantes que bon nombre d'infractions à la sécurité sont passées sous silence par crainte des coûts et des représailles associées à ces coûts. Mettre le processus de plainte entre les mains d'une tierce partie qui est complètement indépendante et non soumise aux pressions commerciales et politiques.

4. Autres mesures

À l'instar de Teamsters qui a comparu devant vous le 18 février, nous soutenons l'appel de la disposition de CPTIC qui a été ajoutée à la Loi sur l'aéronautique. Nous appuyons également l'ajout d'une référence explicite au Code canadien du travail dans la Loi. Nous voudrions voir l'ajout de ces dispositions.

En guise de conclusion, comme nos confrères et nos consœurs d'autres syndicats, nous ne voulons pas laisser ce projet de loi mourir au feuillet et qu'il ne soit pas présenté à nouveau. Il nous faut offrir à Sécurité ferroviaire de Transports Canada les outils que fournit ce projet de loi pour que les employés puissent effectuer un meilleur travail. Nous ne demandons pas d'apporter des changements significatifs ou difficiles

au projet de loi. Vous pourriez apporter ces changements et obtenir le vote de la
Chambre et du Sénat rapidement. Nous espérons sincèrement que tel sera votre choix.