



BIBLIOTHÈQUE *du* PARLEMENT

LIBRARY *of* PARLIAMENT

EN BREF



Promouvoir la sécurité ferroviaire : protection de la vie privée des employés et de l'intérêt public

Publication n° 2015-117-F
Le 26 octobre 2015

Allison Padova

Division des affaires juridiques et sociales
Service d'information et de recherche parlementaires

Les documents de la série **En bref** de la Bibliothèque du Parlement sont des survols de sujets d'actualité. Dans certains cas, ils donnent un aperçu de la question et renvoient le lecteur à des documents plus approfondis. Ils sont préparés par le Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque, qui effectue des recherches et fournit des informations et des analyses aux parlementaires, ainsi qu'aux comités du Sénat et de la Chambre des communes et aux associations parlementaires, et ce, de façon objective et impartiale.

© Bibliothèque du Parlement, Ottawa, Canada, 2015

*Promouvoir la sécurité ferroviaire : protection de la vie privée des employés
et intérêt public*
(En bref)

Publication n° 2015-117-F

This publication is also available in English.

TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION.....	1
2	RECOMMANDATIONS DU BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA.....	1
3	POINT DE VUE DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER	2
4	CRAINTES DES SYNDICATS.....	2
5	INITIATIVES DE TRANSPORTS CANADA.....	3
6	CONSIDÉRATIONS LÉGISLATIVES	4
6.1	<i>Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports</i>	<i>4</i>
6.2	<i>Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques</i>	<i>4</i>
7	ENREGISTREURS DE CONVERSATIONS ET ENREGISTREURS VIDÉO DE BORD AUX ÉTATS-UNIS	5

PROMOUVOIR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE : PROTECTION DE LA VIE PRIVÉE DES EMPLOYÉS ET DE L'INTÉRÊT PUBLIC

1 INTRODUCTION

Le nombre d'accidents sur les lignes principales des chemins de fer a diminué considérablement au Canada ces deux dernières décennies; toutefois, compte tenu des conséquences graves de certains accidents, il pourrait être justifié de définir une nouvelle manière de protéger les cheminots, la population et l'environnement.

De nombreuses enquêtes sur les accidents ferroviaires en Amérique du Nord ont mis en évidence, au nombre des causes, des facteurs humains tels que la distraction des opérateurs, la vitesse et le non-respect de la signalisation.

À l'heure actuelle, Transports Canada, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), les compagnies de chemin de fer et les syndicats se penchent sur la façon dont on pourrait se servir d'enregistreurs de conversations et d'enregistreurs vidéo à bord des locomotives, comme outils de sécurité¹.

2 RECOMMANDATIONS DU BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA

Le BST a pour mission de promouvoir la sécurité du transport en menant des enquêtes sur les incidents et les accidents liés au transport. À partir des constatations tirées de ses enquêtes ferroviaires, le BST a conclu que, en comprenant mieux les réactions et les interactions de l'équipe présente dans la cabine de la locomotive avant un accident, on pourrait cerner les principaux problèmes de sécurité et réduire, voire éliminer, les facteurs de causalité humains.

Afin d'obtenir davantage d'information pour savoir si les gestes des équipes de train contribuent aux incidents et aux accidents ferroviaires, et de quelle façon le cas échéant, le BST :

- a recommandé l'enregistrement des conversations de cabine en 2003² et l'installation de caméras vidéo dans les cabines en 2013³;
- a ajouté les enregistreurs de conversations et les enregistreurs vidéo de bord à sa *Liste de surveillance* en 2012⁴ et en 2014⁵. La *Liste de surveillance* du BST énumère les enjeux qui posent « les plus grands risques [pour la sécurité du] système de transport du Canada ».

Selon le BST, les enregistrements de bord pourraient servir à d'autres fins qu'aux enquêtes sur les accidents. En effet, les compagnies de chemin de fer pourraient faire de ces enregistrements « un usage non punitif, dans un contexte de gestion proactive de la sécurité », pour déterminer et atténuer les risques que posent les facteurs humains dans leurs activités⁶.

En 2015, le BST a annoncé qu'il collaborerait avec Transports Canada et avec le secteur en vue d'autoriser l'usage d'enregistrements de conversations et d'enregistrements vidéo à des fins d'enquête aussi bien que de prévention, pour promouvoir la sécurité⁷.

3 POINT DE VUE DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER

Les grandes compagnies de chemin de fer du Canada appuient l'installation d'enregistreurs de conversations et d'enregistreurs vidéo à bord des locomotives, mais elles ne passeront à l'action de leur plein gré que si elles peuvent se servir des enregistrements pour vérifier que les cheminots respectent les règles d'exploitation et de sécurité. Selon les estimations des compagnies, l'avantage que procurerait, en matière de sécurité, l'utilisation des enregistrements de bord uniquement pour les enquêtes sur les accidents ne justifierait pas le coût d'installation et d'entretien de l'équipement.

Les compagnies de chemin de fer proposent d'utiliser ces enregistrements pour déceler les tendances dangereuses dans les activités des employés, afin de pouvoir prendre des mesures correctives avant que ne se produise un accident. Selon l'Association des chemins de fer du Canada⁸ :

- un incident comme l'utilisation des freins d'urgence, l'excès de vitesse ou le non-respect de la signalisation entraînerait un examen des interactions entre les membres de l'équipe enregistrées avant l'incident en question;
- l'accès aux enregistrements serait contrôlé au sein de la compagnie, et des règles strictes en matière de chaîne de possession s'appliqueraient à la communication, à l'extérieur de la compagnie, de l'information enregistrée;
- l'information serait effacée peu de temps après l'enregistrement, sauf dans l'éventualité d'un incident ou d'un audit de sécurité.

L'Association a rédigé des règles qui guideraient l'usage des enregistrements vidéo effectués par un appareil orienté vers l'intérieur de la cabine et celui des enregistrements des conversations de cabine, si ces enregistrements étaient exigés par la loi.

Les petites compagnies de chemin de fer régionales (d'intérêt local), notamment de trains de banlieue, ont fait savoir qu'elles auraient beaucoup de mal à trouver les fonds nécessaires à l'installation et à l'entretien d'enregistreurs de bord⁹.

4 CRAINTES DES SYNDICATS

D'après le rapport final d'un groupe de travail de Transports Canada sur les enregistreurs de conversations et les enregistreurs vidéo à bord des locomotives, paru en 2013, les syndicats qui représentent les cheminots (comme la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada [CFTC] et les Métallos) s'opposent à l'utilisation, par les compagnies de chemin de fer, des enregistrements de bord pour surveiller le comportement des employés¹⁰. Les cheminots, qui passent parfois jusqu'à 70 heures par semaine dans la cabine d'une locomotive, craignent particulièrement

qu'on porte atteinte à leur vie privée et que les gestionnaires se servent des enregistrements de bord pour les harceler.

En 2013, la CFTC, qui représente les membres des équipes travaillant à bord des locomotives, a signalé qu'elle appuiera l'installation d'enregistreurs à condition que l'accès aux données soit restreint au BST et contrôlé par lui, et qu'il y ait un « équilibre juste et équitable » entre les droits des cheminots et l'avantage obtenu en matière de sécurité¹¹.

5 INITIATIVES DE TRANSPORTS CANADA

En réponse aux recommandations du BST relatives aux enregistreurs de bord, le ministre des Transports a demandé en 2012 l'avis du Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire (CCSF), composé de parties prenantes, à propos des possibilités et des recommandations touchant l'utilisation de ces appareils. Selon les directives de Transports Canada à l'intention du CCSF, les recommandations visant soit à maintenir le statu quo, soit à utiliser les enregistrements de bord pour la prise de mesures disciplinaires contre des employés seraient inacceptables.

Le Groupe de travail du CCSF sur les enregistreurs de conversations et les enregistreurs vidéo à bord des locomotives a examiné les positions de Transports Canada, des compagnies de chemin de fer et des syndicats avant de recommander l'installation volontaire, par les compagnies de chemin de fer, d'enregistreurs de conversations et d'enregistreurs vidéo de bord¹².

En 2013, l'ex-ministre des Transports a encouragé toutes les compagnies de chemin de fer à installer des enregistreurs comme outils permettant de surveiller les systèmes de gestion de la sécurité¹³, sans visées punitives (c.-à-d. à des fins de formation et d'encadrement seulement)¹⁴.

En février 2015, Transports Canada a annoncé son intention d'étudier, de concert avec les parties prenantes, la possibilité d'imposer des exigences relatives à l'installation d'enregistreurs à bord des locomotives. Le premier des deux volets d'une étude sur la sécurité, qui consistait à évaluer les enregistreurs de conversations et les enregistreurs vidéo et auquel participaient Transports Canada, le BST et d'autres intervenants clés, devait se terminer à l'automne 2015. Le second volet, s'il a toujours lieu, visera à modifier les lois, les règlements ou les règles afin de rendre obligatoire l'utilisation des enregistreurs de conversations et des enregistreurs vidéo à bord des locomotives.

6 CONSIDÉRATIONS LÉGISLATIVES

6.1 *LOI SUR LE BUREAU CANADIEN D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS DE TRANSPORT ET DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS*

Il se peut que des changements législatifs soient nécessaires en vue de permettre l'usage proactif des enregistrements de bord par les compagnies de chemin de fer pour vérifier que les cheminots respectent les règles de sécurité, puisque l'usage des enregistrements de conversations et des enregistrements vidéo, sauf à des fins d'enquête par le BST, semble protégé par la loi. En effet, l'article 28 de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* (Loi sur le BCEATST) prévoit que les enregistrements de bord provenant d'une cabine de locomotive sont protégés et que le BST y a accès uniquement après un accident¹⁵. Le paragraphe 28(7) interdit l'usage des enregistrements de bord dans le cadre de procédures disciplinaires ou concernant la capacité ou la compétence d'un employé, ou encore dans une procédure judiciaire contre le personnel de bord des trains.

Bien que l'examen régulier des enregistrements de bord par les compagnies de chemin de fer semble contrevenir à la loi, les parties prenantes ont présenté diverses interprétations des dispositions législatives. Par conséquent, le Groupe de travail du CCSF a conclu en 2013 que « l'absence de clarté quant à l'applicabilité et à la portée de la Loi sur le BCEATST était problématique et pourrait donner lieu à une contestation judiciaire¹⁶ ».

6.2 *LOI SUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS ET LES DOCUMENTS ÉLECTRONIQUES*

Il arrive qu'un employeur ait besoin de recueillir des renseignements personnels auprès des employés au moyen d'une surveillance vidéo, afin de s'assurer que le travail se fait efficacement et en toute sécurité; cependant, les employés s'attendent à la protection de leur vie privée en milieu de travail, et ils y ont droit. Au Canada, la *Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques* (LPRPDE) régit la collecte, l'utilisation et la communication de renseignements personnels sur les employés par des entreprises privées, dans les provinces où il n'existe pas de loi semblable sur la protection de la vie privée. Dans toutes les provinces, la LPRPDE s'applique aux organisations sous réglementation fédérale, comme les grandes compagnies de chemin de fer du Canada¹⁷.

Selon le Commissariat à la protection de la vie privée du Canada, même si « [l]es employeurs ont une obligation légitime de recueillir les renseignements personnels relatifs à leurs employés », il faut mettre en balance la nécessité de faire intrusion dans la vie privée des employés par la surveillance (y compris par des enregistrements de conversations et des enregistrements vidéo) avec « le prix à payer en termes de moral et de confiance des employés¹⁸ ». Toujours selon le Commissariat, pour en arriver à un compromis, il faudrait que les compagnies de chemin de fer obtiennent le consentement des employés en ce qui a trait au programme de surveillance, utilisent les enregistrements uniquement à des fins précises et conservent

les renseignements le moins longtemps possible. D'après le Commissariat, les employés devraient en outre avoir accès aux renseignements personnels que les enregistrements contiennent à leur sujet, et pouvoir en contester « l'exactitude et la complétude¹⁹ ».

7 ENREGISTREURS DE CONVERSATIONS ET ENREGISTREURS VIDÉO DE BORD AUX ÉTATS-UNIS

Depuis 1997, le National Transportation Safety Board (NTSB) des États-Unis a formulé cinq recommandations de sécurité préconisant l'installation d'enregistreurs dans la cabine des locomotives²⁰. En dehors des enquêtes, le NTSB recommande l'utilisation des enregistrements de conversations et des enregistrements vidéo de bord, par les compagnies de chemin de fer, aux fins des programmes de surveillance du rendement à l'échelle du réseau et pour s'assurer que les équipes de train respectent les règles et procédures essentielles à la sécurité²¹.

Plusieurs compagnies de chemin de fer effectuant le transport de voyageurs et de marchandises aux États-Unis ont volontairement installé dans les locomotives des enregistreurs vidéo orientés vers l'intérieur, et surveillent les enregistrements; ce sont notamment la Los Angeles Metrolink (2009), la Kansas City Southern Railway (2013), la Union Pacific Railway (2013) et Amtrak (2015). D'autres compagnies de chemin de fer américaines, notamment la CSX Railway (2013), le Chemin de fer Canadien Pacifique (activités aux États-Unis) (2013), la Norfolk Southern Railway (2014) et la Metro-North Railroad (2014) ont signalé au NTSB leur intention d'installer des enregistreurs vidéo orientés vers l'intérieur, ou d'en faire l'essai.

De façon générale, les syndicats d'employés des chemins de fer américains (soit la United Transportation Union et la Brotherhood of Locomotive Engineers and Trainmen) s'opposent à l'installation d'enregistreurs vidéo à l'intérieur de la cabine des locomotives. À l'instar des syndicats du Canada, ils craignent surtout que les enregistreurs mettent en péril le respect fondamental de la vie privée et ouvrent la porte au harcèlement de la part de la direction. Certains représentants syndicaux ont aussi avancé que les caméras pourraient avoir un effet nuisible sur le rendement des équipes de train, parce qu'elles peuvent constituer un facteur de stress. Jusqu'à maintenant, toutefois, les actions en justice intentées par un des syndicats à propos de l'installation d'enregistreurs de bord sont restées infructueuses, les tribunaux ayant statué que l'utilisation d'enregistrements de bord par les compagnies de chemin de fer ne constitue ni un nouveau droit contractuel à négocier, ni une atteinte déraisonnable à la vie privée des employés²².

La Federal Railroad Administration (FRA), organisme de réglementation des chemins de fer aux États-Unis, a mis en place des mesures réglementaires à la suite des recommandations de sécurité du NTSB, en 2014. La FRA a chargé son comité consultatif sur la sécurité des chemins de fer, formé de parties prenantes, d'étudier l'utilisation proactive d'enregistrements audio et vidéo, par les compagnies de chemin de fer, visant à évaluer l'état de fatigue des équipes de train, leurs occasions de distraction et les interactions des membres, de même qu'à donner de la formation et à mener des essais de fonctionnement²³. Bien que le comité n'ait pu arriver à un

consensus, la FRA a annoncé son intention d'entamer en 2016 un processus d'avis de projet de réglementation sur l'utilisation des enregistreurs vidéo; l'enregistrement de conversations serait autorisé, mais non obligatoire²⁴. Il reste à fixer les normes de fabrication des enregistreurs, les protocoles relatifs à la chaîne de possession des enregistrements et d'autres exigences.

NOTES

1. Gouvernement du Canada, [Archivé – Le gouvernement du Canada annonce une étude conjointe sur la sécurité concernant les enregistreurs vidéo et de conversations à bord des locomotives pour améliorer la sécurité ferroviaire](#), communiqué, 30 avril 2015.
2. Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), « [Recommandation ferroviaire R03-02](#) », *Rail*.
3. *Ibid.*
4. BST, « [Enregistreurs vidéo et enregistreurs de la parole à bord](#) », *Liste de surveillance*.
5. BST, « [Liste de surveillance 2014](#) », *Liste de surveillance*.
6. BST, « Enregistreurs vidéo et enregistreurs de la parole à bord ».
7. BST, « Recommandation ferroviaire R03-02 ».
8. Michael Bourque, « [In Camera: Why Locomotive Cabs Need Video and Voice Recorders](#) », *Policy Magazine*, juillet-août 2015.
9. Transports Canada, [Rapport final : Groupe de travail du Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire sur les enregistreurs de conversations et les enregistreurs vidéo à bord des locomotives](#), 7 juin 2013.
10. *Ibid.*
11. BST, « Recommandation ferroviaire R03-02 ».
12. Transports Canada, [Rapport final : Groupe de travail du Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire sur les enregistreurs de conversations et les enregistreurs vidéo à bord des locomotives](#), 7 juin 2013.
13. Pour en savoir plus, voir Allison Padova, [Les systèmes de gestion de la sécurité : une meilleure approche pour les transports?](#), publication n° 2013-77-F, Ottawa, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement, 15 août 2013.
14. Gouvernement du Canada, [Archivé – Transports Canada dévoile la version finale du rapport sur les enregistreurs vidéo et de la voix à bord des locomotives](#), communiqué, 7 juin 2013.
15. [Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports](#), L.C. 1989, ch. 3, art. 28.
16. Transports Canada (2013).
17. [Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques](#), L.C. 2000, ch. 5.
18. Commissariat à la protection de la vie privée du Canada, « [La protection des renseignements personnels au travail](#) », *Fiches d'information*.
19. *Ibid.*

20. États-Unis, National Transportation Safety Board, « [Safety Recommendation R-97-009](#) », *Data & Stats*; « [Safety Recommendation R-07-003](#) », « [Safety Recommendation R-10-001](#) » et « [Safety Recommendation R-10-002](#) », *Safety Recommendations*; et « [Safety Recommendation R-13-026](#) », *Home*.
21. États-Unis, National Transportation Safety Board, « Safety Recommendation R-10-001 », *Safety Recommendations*.
22. *Kansas City Southern Railway Co. v. Brotherhood of Locomotive Engineers & Trainmen, et al.* (2013), [Civil Action No. 13-838](#), United States District Court (Louisiane); *Brotherhood of Locomotive Engineers and Trainmen, and Glenn William Steel v. Southern California Regional Rail Authority* (2011), [Case No. BC424287](#), Los Angeles Superior Court (Californie).
23. États-Unis, Département des Transports, *Railroad Safety Advisory Committee Task Statement: Inward- and Outward-Facing Recording Devices Mounted in Controlling Locomotive Cabs*, Task No. 14-01, 6 mars 2014.
24. National Transportation Safety Board, « Safety Recommendation R-10-002 », *Safety Recommendations*.