

Numéro 34 - 27 avril 2021

Journée nationale de commémoration le 28 avril
Joignons-nous aux travailleurs
ferroviaires pour exiger des conditions
de travail sécuritaires centrées
sur l'être humain



- **Lyndon Isaak, président de la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada**
- **Exigeons une enquête sur les services de police ferroviaire**
- **Protégeons les lanceurs d'alerte du Bureau de la sécurité des transports**

**Joignons-nous aux travailleurs ferroviaires pour exiger des conditions de travail
sécuritaires centrées sur l'être humain**

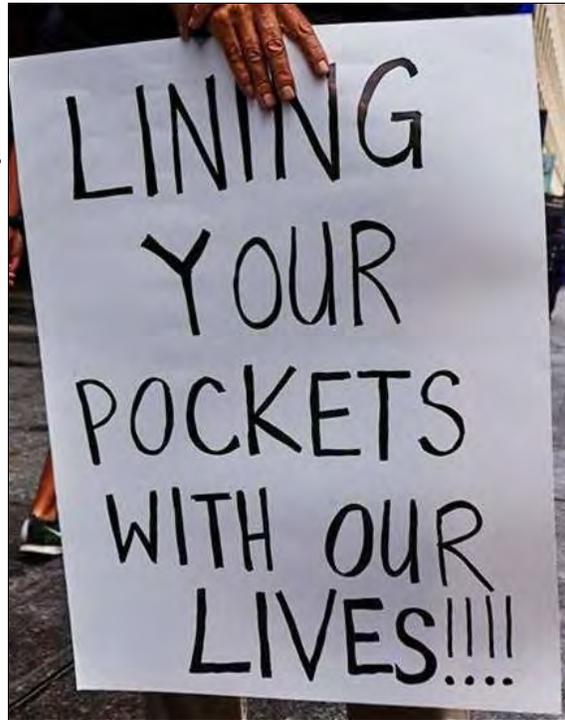
**Lyndon Isaak, président de la Conférence ferroviaire
de Teamsters Canada**

Nos plus grands problèmes sont, en premier, la déréglementation de l'industrie ferroviaire et, en deuxième, le mandat de Transports Canada.

La déréglementation est en cours depuis le milieu des années 1980, l'idée étant que les entreprises ferroviaires rédigent les règles et que ces mêmes entreprises peuvent demander à leurs propres forces de police d'enquêter sur les accidents ou les incidents dans des situations où les actions des sociétés ferroviaires elles-mêmes peuvent en être la cause. Les dés sont pipés en leur faveur dans l'ensemble du système.

Le problème avec Transports Canada, c'est que son mandat est de protéger la viabilité économique des chemins de fer, et non la sécurité. L'accent sur la sécurité est loin d'être sa priorité.

À une époque où les sociétés ferroviaires réalisent des profits records, l'accent est toujours mis sur la viabilité économique. Par exemple, Transports Canada a approuvé le règlement sur les périodes de service et de repos il y a quelques mois. Le processus qui a mené à ces règles est le suivant. Les entreprises ferroviaires ont reçu l'ordre du ministre des Transports de rédiger un nouvel ensemble de règles sur le travail et le repos. Elles ont reçu une liste de sujets qu'elles devaient aborder. Elles ont rédigé un projet de règles. Nous avons fait des commentaires là-dessus, puis Transports Canada avait l'option de modifier ce qui avait été rédigé ou de le mettre à la poubelle et de passer à autre chose. Transports Canada a complètement ignoré ce que nous avons soumis. Les compagnies ferroviaires ont rédigé leur liste de souhaits et Transports Canada a entièrement adopté les règles des entreprises ferroviaires.



Nous avons embauché un spécialiste de la question du sommeil et de la fatigue pour nous aider avec nos soumissions et nous avons en fait présenté plusieurs soumissions sur ces règles. En nous fondant sur la science concernant la fatigue, nous essayons de réduire le nombre d'heures que nos membres peuvent être obligés de travailler. Les entreprises ont proposé quelque chose qui est un strict minimum en termes de sécurité de nos membres. Par exemple, nous avons abordé les conditions dans les installations de repos dans nos soumissions, mais les entreprises ne veulent aucune norme. Elles ne veulent aucun type de réduction des heures de travail. En fait, elles essaient d'augmenter le nombre d'heures que nos employés peuvent être amenés à travailler.

L'un des sujets que l'arrêté ministériel demandait aux entreprises ferroviaires d'aborder était les heures de service pendant le quart de nuit. Le quart de nuit est le pire quart de travail. Nous leur avons donné plusieurs propositions sur la réduction des heures ou des moyens d'atténuer les problèmes de travailler de nuit. Les entreprises ont complètement ignoré nos propositions et n'y ont pas du tout répondu. Dans les règles approuvées par Transports Canada, cet enjeu n'était toujours pas abordé. C'est un des cas les plus évidents. Les entreprises n'étaient même pas disposées à envisager de réduire les heures pendant la nuit. Et pourtant, nos membres transportent régulièrement des milliers et des milliers de tonnes de produits chimiques, de soufre, de propane, etc. alors qu'ils sont éveillés depuis 30 à 40 heures d'affilée. Une grande partie de notre travail est « sur appel », donc vous êtes debout toute la journée, puis les choses changent et ils finissent par avoir besoin de vous à minuit ce soir-là. Vous n'avez pas du tout dormi et vous devez travailler 12 heures.

Tout ce processus est mandaté par la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Depuis des décennies nous luttons pour le sommeil et pour contrer la fatigue des travailleurs. C'est l'une de nos plus grandes préoccupations.

La société progresse, mais la main-d'oeuvre est confrontée à des conditions qui régressent.

La *Loi sur la sécurité ferroviaire* et le processus par lequel les règles sont adoptées doivent être modifiés. Le syndicat doit avoir son mot à dire, pas seulement par une consultation, mais un véritable mot à dire, pas seulement des opinions qui peuvent être ignorées, mais un véritable mot à dire qui doit être pris en compte. À l'heure actuelle, le système en est un où les dés sont pipés.



À Field Hill en Colombie-Britannique, trois de nos membres sont décédés en 2019. Il y a eu un problème de frein qui a entraîné le départ du train à la dérive à grande vitesse et le déraillement. L'enquête sur la négligence a été menée par le service de police privé du Canadien Pacifique. Les gens ne vont pas blâmer leur employeur parce que cela leur coûte généralement leur emploi.

Nous faisons circuler deux pétitions pour porter ces questions au public et c'est aussi l'une de nos préoccupations les plus pressantes[1].

La sécurité doit être réglementée et les entreprises ferroviaires ne peuvent pas se réglementer elles-

mêmes. Il faut mettre fin aux services privés de police des entreprises et à la tenue d'enquêtes qui sont faites par ces services.

Note

1. Les deux pétitions se trouvent ci-dessous. Veuillez les signer et les faire circuler largement.

(Photos : FO, CFTC)

Exigeons une enquête sur les services de police ferroviaire

Pétition au gouvernement du Canada (e-3235)

Attendu que :

- Les articles 44 et 44.1 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* autorisent effectivement les sociétés de chemin de fer privées à posséder et à contrôler des corps policiers qui exercent des pouvoirs complets d'application de la loi;



- Les policiers employés par ces sociétés sont à la fois des fonctionnaires et des employés de société privée qui rendent compte et répondent à la direction de la société pour les affaires opérationnelles et les enquêtes criminelles;

- Outre une seule enquête criminelle ponctuelle lancée par la GRC en décembre 2020, les forces policières des sociétés de chemin de fer privées ont exercé invariablement une compétence criminelle exclusive en matière de catastrophes ferroviaires, y compris dans certains cas dans lesquels les sociétés de chemin de fer qui en sont propriétaires étaient en cause;

- Dans la démocratie canadienne, les enquêtes

criminelles sur les décès et les blessures graves doivent être confiées à des forces policières indépendantes, et non aux entreprises privées qui peuvent en être responsables;

- Autoriser systématiquement des sociétés privées à mener des enquêtes criminelles sur elles-mêmes va à l'encontre de la primauté du droit, de l'indépendance de la police et de l'intégrité du système de justice pénale du Canada;

- Le gouvernement du Canada a le devoir de déterminer pourquoi, depuis plus d'un siècle, et malgré la primauté de l'indépendance de la police, la GRC et les forces policières publiques du Canada donnent invariablement la possibilité aux sociétés de chemin de fer privées de mener des enquêtes criminelles sur elles-mêmes par l'entremise de leurs propres corps policiers;

- Le modèle selon lequel les sociétés de chemin de fer privées font enquête sur elles-mêmes prive des milliers de Canadiens de leur droit à des enquêtes criminelles indépendantes et responsables sur les tragédies ferroviaires.

Nous, soussignés, **citoyens canadiens**, prions le **gouvernement du Canada** de lancer une enquête nationale en vertu de la *Loi sur les enquêtes* afin de déterminer les causes du modèle d'auto-enquête des chemins de fer privés et ses conséquences sur les enquêtes au criminel portant sur des milliers d'accidents mortels, de blessures graves, d'explosions et de catastrophes écologiques associés aux chemins de fer.

Pour signer la pétition, *cliquer ici*

(Photo :CFTC)

Protégeons les lanceurs d'alerte du Bureau de la sécurité des transports

Pétition au gouvernement du Canada (e-3240)

Attendu que :

- Tous les Canadiens doivent être libres de dénoncer tout acte répréhensible dont ils sont témoins dans l'exécution de leur travail, sans crainte de représailles;

- L'établissement de procédures efficaces pour la divulgation d'actes répréhensibles et la protection des fonctionnaires qui les dénoncent accroissent la confiance envers les institutions publiques;

- La *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* (LBCEATST) interdit aux enquêteurs du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) de chercher des fautifs et de les renvoyer aux organismes d'application de la loi, y compris les cas où les enquêteurs du BST ont des preuves que les sociétés de transport visées par des enquêtes ont commis des fautes criminelles;

- Le BST a rétrogradé son enquêteur des incidents, M. Don Crawford, pour avoir dit aux médias que le déraillement mortel du train 301 du Canadien Pacifique, survenu près de Field, en Colombie-Britannique, le 4 février 2019, pourrait être d'origine criminelle;

- Jusqu'à maintenant, le BST a effectivement privé des enquêteurs de mesures de protection et d'un environnement sûr pour dénoncer les fautes criminelles potentielles mises au jour durant leurs enquêtes;



- Les fonctionnaires, comme M. Crawford, devraient être félicités, plutôt que punis, pour avoir dirigé l'attention du public vers des fautes d'origine possiblement criminelle qui mettent la vie des travailleurs en danger et la population.

Nous, soussignés, **citoyens canadiens**, prions le **gouvernement du Canada** de :

1. Ajouter un article 33.1 à la LBCEATST pour autoriser le BST à renvoyer les violations criminelles potentielles à la GRC, à une force policière indépendante et au procureur général du Canada;
2. Modifier la LBCEATST pour que les enquêteurs et le personnel du BST y soient explicitement

mentionnés comme étant des « fonctionnaires » admissibles à la protection des dénonciateurs en vertu de la *Loi sur la protection des fonctionnaires divulgateurs d'actes répréhensibles*.

Pour signer la pétition, [cliquer ici](#)

(Photo :CFTC)

(Pour voir les articles individuellement, cliquer sur le titre de l'article.)

[PDF](#)

[NUMÉROS PRÉCÉDENTS](#) | [ACCUEIL](#)

Site web : www.pccml.ca Courriel : forumouvrier@cpcml.ca