L'article 58 du projet de loi semble dire que tous ceux qui participent de près ou de loin aux opérations ferroviaires sous l'influence de la boisson ou d'une autre drogue commettent une infraction aux termes de l'article 237 du Code criminel, qu'ils pourraient perdre leur permis ou encourir d'autres sanctions. Il faut dire que cet article ne fait aucune distinction entre des employés comme les ingénieurs, chargés de faire fonctionner la locomotive, et les dizaines de préposés aux bagages, à l'entretien et ainsi de suite.

L'article 61 semble dire aussi que les employés coupables d'une infraction aux termes de l'article 237 ou 238 du Code criminel pourraient perdre leur permis de travailler sur du matériel roulant. Vu la grande sévérité de cet article des employés pourraient perdre le droit de gagner leur vie et de faire vivre leur famille. Dans notre beau pays, nous savons qu'une personne reconnue coupable d'une infraction aux termes de ces articles du Code criminel peut perdre son permis de conduire, mais il arrive rarement qu'elle perde du même coup toutes ses perspectives d'emploi.

La première fois que j'ai travaillé dans les chemins de fer en 1941, la consigne était simple: la consommation de spiritueux et la fréquentation des débits de boissons étaient un motif de renvoi immédiat. C'était clair. Je savais ce que je risquais lorsque j'y allais. On a modifié ces règlements opérationnels en 1962 pour interdire simplement aux employés en disponibilité ou de service, l'usage ou la possession d'intoxicants ou de stupéfiants.

J'ai demandé au président, ainsi qu'au directeur général et au vice-président du CN ce que voulait dire «en disponibilité». Cela signifiait-il en disponibilité pendant une période de six heures, huit heures, dix heures ou douze heures? Je ne suis pas ferré en médecine, mais si vous consultez un médecin, attendez plus de 24 heures après avoir pris des consommations, car l'examen médical révélera la présence d'alcool dans votre sang.

En 1987, M. D.L. Fletcher, premier vice-président des Opérations du CN, a établi encore une fois une nouvelle règle générale G, comme suit:

En plus des exigences du présent règlement, les employés doivent se conformer à la disposition suivante:

Cette disposition est en sus des autres.

Il est interdit aux employés en service ou susceptibles de l'être de faire usage de stupéfiants ou de médicaments qui peuvent porter à la somnolence ou à toute condition altérant leur capacité de travailler sans danger. Il incombe à l'employé de connaître et de comprendre les effets possibles de tout stupéfiant ou médicament prescrit ou choisi.

Il est interdit aux employés en service ou susceptibles de l'être d'être sous l'influence de spiritueux, de boissons alcooliques ou de narcotiques.

Supposons que vous ayez la grippe ou une pneumonie et que vous ne travailliez pas pendant quatre ou cinq jours. Vous allez voir votre médecin et il vous prescrit un médicament, de la tétracycline, par exemple, que vous devez prendre pendant dix jours. Si vous retournez travailler à votre poste de six à huit, qu'arrive-t-il? Le médicament sera présent dans votre sang. Si on vous fait une analyse de sang, vous êtes bon.

[Le sénateur Turner.]

Les articles 59 et 60 prévoient nettement le recours à des analyses par ivressomètre si elles sont ordonnées par un agent de la paix, y compris la police des chemins de fer. La gamme d'employés de chemins de fer assujettis à cette disposition est très vaste. Notre association ne voit pas l'utilité de cette exigence. A notre avis, il existe déjà des pouvoirs qui ont trait au problème de l'abus d'alcool et qui doivent être renforcés par les dispositions sur les tests de drogue et d'alcool du paragraphe 18(1) du projet de Loi sur la sécurité ferroviaire. Il semble que le gouvernement s'attaque toujours aux problèmes en ayant recours à des méthodes répressives. Il n'y a aucune preuve que les employés des chemins de fer consomment tellement d'alcool que les amendements importants que l'on veut apporter au Code criminel du Canada seraient justifiés.

Un examen de tous les accidents ferroviaires importants ou non au Canada depuis vingt ans ou plus montre que très peu ont été causés par l'abus d'alcool.

Une enquête récente menée par le ministre des Transports au sein de divers groupes d'employés des chemins de fer indique clairement que l'alcoolisme est peu répandu et que son taux est comparable à celui enregistré chez les Canadiens en général d'après une étude de Santé et Bien-être social Canada. Ce problème mineur dans l'industrie ferroviaire peut être résolu et maîtrisé par des méthodes moins draconiennes que le Code criminel. L'arme la plus puissante efficace est sans contredit les programmes d'aide aux employés appliqués conjointement par les employeurs et les employés. Nous avons foi en ce procédé; ces programmes ont été très efficaces à l'ancien Michigan Central Railway. Notre association et tous les chemins de fer en diront davantage sur ces sujet lorsque nous témoignerons devant le Comité des transports.

● (1530)

Après l'enquête sur la collision de Hinton, le juge Foisy a déclaré:

Aucun des employés du CN ou de VIA impliqués dans la collision n'était alors sous l'effet de boissons alcooliques ou de drogues.

Il a bel et bien signalé, toutefois, que l'homme n'avait pris que quelques heures de repos. Qu'arrive-t-il en temps de guerre? Il ne reste que quelques hommes pour travailler sur les chemins de fer. Lorsque le patron téléphone et demande: «Allez-vous rentrer travailler ou voulez-vous que je vous suspende?», il faut prendre une décision. On reçoit une feuille de présence sur laquelle il est dit qu'on connaît bien l'itinéraire, qu'on a pris suffisamment de repos et qu'on n'a pas bu de boissons alcooliques, et il faut signer cette feuille.

Au cours de la guerre, on partait sept jours par semaine, trente ou trente-et-un jours par mois. On n'était jamais à la maison. Je ne voyais jamais mes enfants à l'époque, si ce n'est un regard que je jetais à l'occasion sur leur berceau. Je me souviens d'une fois où le patron a téléphoné pour me demander si j'avais l'intention d'aller travailler. Je lui ai dit que j'avais été parti pendant quatre jours, que j'irais travailler, mais que je ne voulais pas signer la feuille de présence. Je suis donc allé à Owen Sound et, lorsque je suis revenu deux jours plus tard, j'ai constaté que quelqu'un avait signé mon nom sur la feuille. Voilà comment les choses se passaient pendant et après la guerre.