

Notre association recommanderait certainement d'amender l'article 44 du projet de loi afin d'augmenter le nombre de représentants des syndicats et d'ajouter un membre d'une association de défense du public. Le paragraphe 44(8) prévoit qu'un membre doit représenter le public, mais il faudrait savoir de quel groupe il s'agit et d'où vient le représentant.

L'article 1 précise qu'il devrait y avoir trois membres du mouvement syndical, dont deux représentants de l'Association des syndicats de cheminots du Canada. Là encore, il faudrait savoir de quel syndicat proviendrait ce troisième membre.

Les articles 54 à 59, qui portent sur le Code criminel, nous préoccupent. Les amendements proposés touchent les articles du Code criminel qui s'appliquent à la conduite des véhicules à moteur, des aéronefs et des bateaux. On cherche à étendre l'application de ces articles au matériel ferroviaire qui se déplace sur les voies ferrées des sociétés ferroviaires relevant de la juridiction du gouvernement fédéral.

La raison pour laquelle le matériel ferroviaire n'est pas inclus dans ces articles du Code, c'est que, contrairement aux véhicules à moteur, aux aéronefs et aux bateaux, le matériel ferroviaire se déplace sur une emprise privée appartenant à la société ferroviaire. Le matériel ferroviaire ne vient en contact avec les routes privées petites ou grandes qu'aux passages à niveau, qui sont protégés par divers dispositifs de protection, selon les exigences particulières.

A notre avis, rien n'a changé qui justifierait les changements proposés au Code criminel pour qu'il s'applique au matériel ferroviaire. Nous ne voyons donc pas le bien-fondé des amendements en question, car ceux-ci ne rendront pas le réseau ferroviaire plus sécuritaire. A moins que les amendements ne soient fondés sur l'argument simpliste selon lequel le code devrait s'appliquer au matériel ferroviaire, puisqu'il vise déjà les véhicules à moteur, les aéronefs et les bateaux. Notre association ne juge pas cette justification suffisante.

Le nombre d'accidents aux passages à niveau qui découlent de la défaillance du matériel ferroviaire ou d'une erreur de la part d'un cheminot est négligeable dans l'histoire des chemins de fer modernes. Il se peut que des mécanismes de sécurité insuffisants aient causé des accidents aux passages à niveau. Toutefois, les modifications qu'on propose d'apporter au Code criminel ne redresseront pas la situation.

Selon le ministère des Transports, il y a eu 1 318 déraillements au Canada au cours des années 1983 à 1987; il y a eu aussi 423 collisions et 3 437 accidents à un passage à niveau, ayant entraîné la mort de 361 personnes.

Au cours de mes 27 années et demie de service dans les chemins de fer, j'ai connu 15 accidents de passage à niveau où sept personnes ont perdu la vie. Les gens se font tuer en tentant de traverser avant le train. Pendant deux ans et demi, un jeune homme qui se rendait au marché de Windsor s'est amusé avec nous de cette manière. C'est triste à dire mais, un matin, nous l'avons pris de vitesse. Il a franchi le passage à niveau plus lentement que d'habitude, ce qui lui fut fatal.

Il faut s'interroger sur les causes de tous ces accidents. Il existe des milliers de passages à niveau au Canada. Pour en transformer un en passage souterrain, cela coûterait entre 5 et 10 millions de dollars. Le fait que les anciens aient pris leur retraite ou soient décédés constitue sans doute une autre cause. Ces cheminots ayant 35, 40 ou 45 années de service avaient suffisamment d'expérience et de connaissances pour savoir à quoi s'attendre dans le brouillard, sous la pluie battante ou dans une tempête de neige. Quand on ne peut pas distinguer la voie ferrée, il faut alors compter les passages à niveau, écouter le bruit des rails lorsqu'on franchit un pont et savoir discerner les fermes qu'on vient de dépasser. Les anciens nous mettaient au courant de ces points de repère. J'avoue que lorsqu'on roule sur une voie unique à 85 milles à l'heure, dans le brouillard ou sous l'orage, et qu'il faut céder le passage à un train de voyageurs à un certain endroit, le cœur se serre quand on ne réussit pas à trouver la ferme repère. C'est là que l'expérience est précieuse.

● (1520)

Une autre explication bien solide au nombre d'accidents et de déraillements, ce sont les compressions budgétaires qui obligent les sociétés ferroviaires à réduire leurs dépenses pour l'entretien des voies et du matériel. Avec la déréglementation des chemins de fer, décrétée par le gouvernement, et l'accroissement du camionnage, il devient de plus en plus difficile de soutenir la concurrence américaine dans les transports. Comme toute autre entreprise, les sociétés ferroviaires maintiennent le trafic qu'elles ont toujours eu. Pour rester concurrentielles, elles rognent plutôt sur l'entretien du matériel et des voies ferrées. Ces compressions vont provoquer encore plus d'accidents, de collisions et de déraillements. Alors que les cantonniers et les wagonniers sont les piliers de la sécurité ferroviaire, on supprime leurs postes.

Nous nous rappelons tous l'époque des passages à niveaux où les panneaux de signalisation indiquaient en toutes lettres de stopper, d'écouter et de regarder. Au lieu de se donner tant de mal à trouver les millions de dollars nécessaires pour supprimer les passages à niveau, pourquoi ne pas mettre des signaux d'arrêt obligatoire à toutes les intersections? Ne serait-ce pas logique? On a rarement entendu parler d'un autobus qui s'est fait heurter à un passage à niveau. Pourquoi? Parce que les chauffeurs s'arrêtent toujours pour regarder des deux côtés avant de passer. C'est cela la sécurité, à mon avis.

Tous les autobus Voyageur et Greyhound s'arrêtent aux passages à niveau. Honorables sénateurs, cette pratique épargnerait des centaines de vies et des millions de dollars en réparations de matériel brisé.

La seule dépense justifiable serait de supprimer toutes les intersections à niveaux différents qui coûtent cher à entretenir ou de continuer d'améliorer les dispositifs de protection.

Nous recommandons au comité de supprimer les amendements au Code criminel concernant le matériel ferroviaire parce qu'ils ne sont pas justifiables sur le plan rationnel ou parce qu'ils n'amélioreraient évidemment pas la sécurité ferroviaire.