

spéculation, sans aucune garantie de recettes, par de petites sociétés dépourvues de réserves financières adéquates. La tentation était forte d'économiser sur les frais de construction et d'exploitation, et il fallait une loi pour permettre au gouvernement de l'époque de contrôler étroitement cette activité dans le but de protéger le public et les cheminots.

Dans les sociétés petites ou grosses, l'exploitation était bien différente de ce qu'elle est aujourd'hui. Les trains étaient courts, lents et peu nombreux, et ne passaient pas souvent. L'environnement a changé. Nos chemins de fer déplacent maintenant des volumes massifs de fret à destination et en provenance des usines, des mines, des fermes et des ports, pour assurer la bonne marche de l'économie nationale. Les trains eux-mêmes se sont énormément allongés. Les convois de 15 000 tonnes sont maintenant monnaie courante, contre 200 ou 300 tonnes à l'époque où la Loi sur les chemins de fer a vu le jour. Aujourd'hui les gros trains circulent plus vite et font moins d'arrêts que jamais auparavant.

Les chemins de fer sont en pleine révolution technologique. Le mouvement des trains est maintenant commandé par du matériel de télécommunication sophistiqué et par ordinateur. Grâce à une nouveauté majeure, les instructions relatives au mouvement des trains vont être transmises directement par radio à des ordinateurs installés à bord des locomotives. Le gouvernement fournit des fonds pour favoriser cette évolution, appelée «système d'automatisation de la marche des trains». Les progrès technologiques de ce genre apportent des améliorations appréciables à la sécurité ferroviaire. Les chemins de fer consentent d'importants investissements dans la haute technologie, et ce n'est là qu'un début.

Cependant, si l'environnement des transports et les chemins de fer ont changé, le cadre législatif est demeuré le même. L'organisme de contrôle de la sécurité des chemins de fer est handicapé par la Loi sur les chemins de fer actuelle, qui a été conçue en fonction d'une époque révolue. Ce fait a été évoqué dans le rapport de la Commission d'enquête chargée de la collision de trains de Hinton. M. le juge Foisy a exprimé le regret que le gouvernement n'ait pas réalisé la modernisation nécessaire de la réglementation.

Actuellement, les dispositions relatives à la réglementation de la sécurité, à la réglementation économique, aux enquêtes sur les accidents, aux réseaux télégraphiques et à l'organisation des sociétés de chemin de fer sont toutes réunies dans la volumineuse Loi sur les chemins de fer. La réunion sur un même organisme public des attributions relatives à la réglementation de la sécurité, à la réglementation économique et aux enquêtes sur les accidents est maintenant considérée comme contraire à l'intérêt public. Il y a risque de conflits entre ces attributions, et même s'il n'a pas été constaté de conflit de ce genre dans l'activité de la Commission canadienne des transports ni de l'Office national des transports qui lui a succédé, la politique du gouvernement vise à scinder ces attributions.

● (1450)

La Loi sur les chemins de fer régit trop en détail les travaux courants de construction qui, aujourd'hui, sont visés par des normes de génie acceptées au niveau national. Elle renvoie à de nombreuses pratiques anachroniques qui ne sont plus utilisées depuis des années. Elle impose également aux

responsables de la réglementation des sociétés ferroviaires de s'assurer de la conformité aux règlements du gouvernement, qui ont été conçus pour protéger les droits et la vie privée des particuliers, et non à couvrir les aspects techniques de l'exploitation ferroviaire. L'organisme de réglementation et l'industrie se trouvent devant des retards considérables lorsqu'il faut faire des changements aux règlements d'exploitation, simplement parce que la Loi sur les chemins de fer l'exige. Le juge Foisy, dans son enquête sur la collision de Hinton, était suffisamment inquiet de ces retards pour recommander que le gouvernement «prenne immédiatement des mesures pour mettre à jour un code uniforme d'exploitation et le maintenir à jour». Il est difficile, voire impossible, de faire cela en vertu de la Loi sur les chemins de fer.

Les préoccupations d'aujourd'hui en matière de sécurité, touchent la façon dont les chemins de fer fonctionnent et entretiennent des lignes principales à haute densité, sur lesquelles circulent des trains de marchandises de 15 000 tonnes et des trains de voyageurs transportant des centaines de personnes, alors que la Loi sur les chemins de fer ne donne que des pouvoirs limités aux ingénieurs. Des inspecteurs qui ne sont pas des ingénieurs effectuent des fonctions essentielles sans le pouvoir légal de faire appliquer leurs décisions.

Les peines que prévoit la Loi sur les chemins de fer sont absurdes de nos jours. Un mécanicien peut se voir infliger une amende de 8\$ parce qu'il n'a pas sifflé à une intersection, tandis qu'une société multimillionnaire peut encourir une amende de 100 \$. La Loi sur les chemins de fer prévoit également la condamnation aux travaux forcés—ce qui n'existe plus.

Honorables sénateurs, le besoin est clair. Les chemins de fer et les transports en général évoluent rapidement et la loi doit répondre à ce défi.

Selon le Code criminel, c'est un délit criminel que de conduire en état d'ébriété ou dangereusement. Le public a le droit de s'attendre à ce que ces interdictions s'appliquent à tous les modes de transport; mais même s'il en est bien ainsi pour les camions, les avions et les navires, ce n'est pas le cas pour le matériel ferroviaire.

Cette curieuse situation provient probablement du fait que les sociétés de chemin de fer possèdent et contrôlent le matériel ferroviaire et les voies ferrées, emploient les conducteurs de ce matériel et ont même leurs propres forces de police. Le fait que les sociétés de chemin de fer veillent elles-mêmes à l'application de leurs règlements d'exploitation explique peut-être cette omission par ailleurs inacceptable.

Bien que l'interdiction absolue, par les sociétés ferroviaires, de consommer de l'alcool ou de la drogue au travail ait permis de réduire les risques pour le public, les employés des chemins de fer ont de durs horaires de travail et passent une grande partie de leur temps loin de chez eux. Les recherches sur l'usage de l'alcool et le problème croissant de la drogue indiquent que ces conditions de travail créent un risque élevé d'abus de ces substances.

Les Canadiens sont exposés à l'exploitation des trains non seulement comme passagers ou comme automobilistes aux passages à niveau mais aussi lorsqu'ils habitent ou travaillent à proximité des voies de chemin de fer. Les équipages contrôlent habituellement la circulation des trains de marchandises qui,