

[Texte]

have a negative impact not only on worker safety but also on the public, in both technological change and safety.

Mr. Greenaway mentioned a thing called the Symington Hump Yard Improvement Project. As I understand it, this is an occasion where the existing regulatory framework has not been able to reach. This is something the CN has basically done on its own. It is an example of the kind of technological change you get when you do not have an opportunity, as we did with the railways' plans for cabooseless trains . . . I was wondering if you wanted to elaborate on that at all for the benefit of the committee: what some of the dangers to worker and public safety are there.

Mr. R. Greenaway: The Hump Yard Improvement Project per se . . . the signalling system in the yard is under the jurisdiction of the RTC, but the actual humping procedures are not under the jurisdiction as the railway has led us to believe. We are challenging that at the present time.

What it consists of is eliminating a position called the 'car retarder operator', who monitors the speed and direction of the cars that come off the hill. At the present time there is a computer that takes care of most of this, but the operator is there to ensure . . . and he does regulate the speed quite a bit. But what the railway is doing is installing a computer and taking away all the human monitoring. It will just have a man at the top of the hill to pull the pin, and until the car comes to rest at the bottom of the hill it is all computerized; no one is going to be watching it. We feel no matter how good a computer you are going to put in, there are going to be mistakes, as there are mistakes in the computers they do put into service now.

With no one monitoring this, anything can go wrong. There have been documented instances of new switches put in that simply decide to throw underneath the car, or decide that the car is not going to go on this track, it is going to go on another track. This, without getting into the details, can cause very severe accidents. If a car is, for instance, lined up to go 50 car lengths, it is travelling at maybe 15 miles an hour. If you put it on a track that has only two car lengths of room, it is going to hit the next car at 15 miles an hour and cause a severe accident.

These are just some of the points we would like to bring up. We would like to have the opportunity, a particular forum, to bring them up before an independent body; not a body that is going to be under the thumb or afraid to do anything rash because it is under the thumb of the Minister's office.

Mr. Benjamin: On the matter of ministerial authority, there is a large group of legislation where there are public semi-judicial bodies like the CTC, the CRTC, and so forth. The legislation that lays out their authorities and their independence, etc., almost invariably provides that the Minister, meaning the Governor in Council—the Cabinet, signed by the Governor General—could by Order in Council overrule or cause a decision by an agency such as the CTC either to be

[Traduction]

verrons un certain nombre de changements dans l'exploitation des chemins de fer qui auraient un effet négatif non seulement sur la sécurité des travailleurs mais aussi sur le public, en matière de changement technologique et de sécurité.

M. Greenaway a mentionné le projet d'amélioration du triage de Symington. Si je comprends bien, voilà une occasion où le cadre actuel de réglementation n'a pas fonctionné. C'est une chose que le CN a faite essentiellement de son propre chef. C'est un exemple du genre de changement technologique que l'on a lorsqu'on ne peut intervenir, comme nous l'avons fait pour les projets des chemins de fer relativement aux trains sans wagon de queue . . . Je me demandais si vous vouliez développer un peu ce point pour la gouverne des membres du Comité: expliquez-nous certains des dangers que cela présente pour la sécurité des travailleurs et du public.

M. R. Greenaway: Le projet d'amélioration du triage en soi . . . Le système de signalisation dans la gare est de la compétence du CTCF, mais pas les procédures de triage, comme le chemin de fer nous l'a donné à entendre. C'est ce que nous contestons à l'heure actuelle.

Cela consiste à éliminer le poste d'«opérateur de frein de voie», qui contrôle la vitesse et la direction des wagons qui descendent la pente. À l'heure actuelle, un ordinateur se charge de l'essentiel de cette tâche, mais l'opérateur est là pour s'assurer . . . Il règle la vitesse dans une large mesure. Mais voilà que les chemins de fer installent un ordinateur pour remplacer tout contrôle humain. Il suffira d'un homme en haut de la pente pour tirer la goupille; jusqu'à ce que le wagon s'arrête au bas de la pente, il sera entièrement informatisé; il n'y aura personne pour surveiller. Selon nous, quel que soit l'ordinateur, il y a aura toujours des erreurs, comme il y a des erreurs d'ordinateurs aujourd'hui.

Sans surveillance, tout peut arriver. Nous avons vu des cas où de nouveaux systèmes d'aiguillage décident tout simplement que le wagon ne va pas sur telle voie, mais sur telle autre. Sans entrer dans les détails, je dirai que cela peut entraîner de très graves accidents. S'il est prévu qu'un wagon, par exemple, doit parcourir 50 longueurs de wagon, il voyage à 15 milles à l'heure, environ. Si vous l'envoyez sur une voie où il n'y a que deux longueurs de wagon de libres, il emboutira le wagon suivant à une vitesse de 15 milles à l'heure, et ce sera un accident grave.

Ce sont là quelques-uns des points que nous aimerions soulever. Nous souhaiterions une tribune particulière pour les soulever devant un organisme indépendant; non pas un organisme obéissant aveuglément ou craignant de prendre des mesures draconiennes parce qu'il est sous la haute main du cabinet du ministre.

M. Benjamin: Sur la question des pouvoirs du ministre, il y a beaucoup de lois qui prévoient des organismes publics semi-judiciaires comme la CCT, le CRTC, et ainsi de suite. Le texte législatif en vertu duquel ils détiennent leurs pouvoirs et leur indépendance, etc., prévoit presque invariablement que le ministre, c'est-à-dire le gouverneur en conseil—le Cabinet, avec la signature du gouverneur général—pourrait, par décret du Conseil, casser la décision d'un organisme comme la CCT,