

intrusion sans précédent et sans justification dans les relations de travail des chemins de fer et de leur personnel. Nous tenons à souligner le fait simple et incontestable qu'il n'y a pas de preuve concrète qui justifient ces dispositions draconiennes.

L'Association des syndicats de cheminots du Canada s'élève contre le principe de cet article. Prévoir des amendes et des peines de prison obligatoires à l'encontre des cheminots qui violent les règlements, les ordres, les arrêtés ou les règles, ce n'est pas nécessaire, c'est sévère, c'est contre-productif et c'est impraticable. Pourquoi le faire maintenant, alors que depuis 100 ans cela ne s'était pas fait?

Le projet de loi va permettre aux chemins de fer d'adopter directement ou par renvoi des règles n'ayant que de lointains rapports avec la sécurité de l'exploitation ferroviaire. Nous croyons comprendre que ces règles, lorsqu'elles sont incorporées par renvoi conformément à la Loi sur la sécurité ferroviaire, auront force de règlement. En outre, l'article 46 du projet de loi pose pour la plupart des arrêtés, ordres, règles, etc., y compris les règles adoptées par les chemins de fer et incorporées par renvoi, une dérogation aux dispositions de la Loi sur les textes réglementaires.

Le projet de loi impose des amendes et des peines de prison à l'égard du personnel reconnu coupable de violations de ces règles, qui sont souvent des règles internes. Une règle interne d'importance mineure, n'ayant qu'un lointain rapport avec la sécurité, peut recevoir force de loi si elle est incorporée par renvoi conformément à l'article 48 sans avoir été soumise à l'examen prévu par la Loi sur les textes réglementaires. Notre Association estime tout à fait inadmissible ce côté du projet de loi.

Il se pourrait que la généralité de l'article 46 de la mesure législative—qui dit que les divers arrêtés, décrets et règles incorporés par renvoi sont assimilés à des textes réglementaires au sens de la Loi sur les textes réglementaires—soit inacceptable. La Loi sur les textes réglementaires est une mesure législative adoptée dans un but bien précis. Ce but ne devrait pas être contourné par un mécanisme de rédaction qui «assimile» les divers arrêtés, décrets, règles, etc., aux textes réglementaires. On ne peut passer outre au but fondamental d'une loi du Parlement au moyen d'une autre loi par un simple mécanisme rédactionnel. L'Association des syndicats de cheminots du Canada demande au Sénat d'enquêter sur la légalité et l'acceptabilité de cet aspect de la mesure.

● (1500)

Cette association recommande fortement de conserver la pratique bien établie de faire appliquer les règles par le biais de la procédure disciplinaire que suppose normalement le lien de subordination des employés à l'employeurs. Les amendes et les peines de prison proposées par la mesure législative en cas de violation des règles font que les employés des chemins de fer se retrouvent doublement vulnérables. Un employé pouvait déjà faire l'objet de mesures disciplinaires et même perdre son emploi pour avoir violé une règle, mais maintenant il pourra en plus être poursuivi. A notre avis c'est inutile et draconien, et le Sénat devrait corriger cela.

La situation sera encore aggravée par le fait qu'il n'y a pas de disposition qui protège un employé qui porterait à la connaissance de son supérieur une pratique dangereuse ou une violation possible des règles, si ce supérieur exige néanmoins que l'employé poursuive ses fonctions dans ces conditions. L'employé se trouve alors devant un dilemme insoluble. S'il désobéit aux instructions de son supérieur, il peut être suspendu ou faire l'objet d'autres mesures disciplinaires pour insubordination—la règle veut que l'on obéisse d'abord et que l'on se plaigne ensuite. Par contre, s'il continue cette pratique dangereuse ou cette violation des règles, il peut faire l'objet de poursuites criminelles et, en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire, il peut être condamné à une amende ou même une peine de prison. Non seulement c'est une situation injuste mais, à long terme, cela pourrait nuire à l'efficacité ou à la sécurité. L'Association des syndicats de cheminots du Canada exhorte le Sénat à se pencher très attentivement sur cet aspect de la mesure et de proposer les amendements pertinents.

Nous recommandons que l'imposition d'amendes et de peines d'emprisonnement, si toutefois il est nécessaire d'en prévoir dans la loi, soit clairement limitée aux condamnations pour infractions au Code criminel. Nous sommes loins d'être convaincus de l'efficacité des amendes comme moyen de garantir que les sociétés ferroviaires se conforment aux règlements et appliquent des normes de sécurité acceptables. Si les amendes sont minimales, alors il pourrait s'avérer plus économique à long terme pour les sociétés ferroviaires de les payer tout simplement chaque fois qu'une infraction est constatée au lieu de consentir les immobilisations nécessaires au chapitre de l'appareillage technologique ou des procédés d'exploitation pour garantir un niveau de sécurité satisfaisant. Tous les employés ont le souci de la sécurité aujourd'hui—et ils ont la même attitude depuis cent ans. Je ne sais pas pourquoi il nous faudrait ce genre de loi.

Le gouvernement est évidemment convaincu qu'on peut garantir la sécurité ferroviaire grâce au pouvoir de dissuasion des amendes. Selon nous, si l'on envisage la sécurité ferroviaire dans cette optique, les amendes que le projet de loi propose d'imposer aux sociétés ferroviaires en cas d'infraction sont insuffisantes pour assurer la dissuasion. Notre association laissera au Sénat le soin de décider du niveau d'amendes qui serait efficace en ce sens. A notre avis, c'est une question de jugement.

Nous constatons à la lecture du paragraphe 41(6) qu'on envisage de rendre un employé responsable de tous les frais s'il est reconnu coupable d'une infraction qui pourrait n'être en réalité que le résultat d'un cas d'inattention ou de négligence de la part de l'employé dans l'exercice de ses fonctions ordinaires. En poussant à sa limite la logique de cette disposition on fait courir à tout employé des sociétés ferroviaires le risque d'être responsable des coûts énormes qu'occasionne pratiquement n'importe quel accident ou incident ferroviaire, si petit soit-il. L'employé pourrait perdre sa maison et toutes ses économies et même s'endetter jusqu'à la fin de ses jours à cause d'une simple erreur de jugement qu'il aurait commise dans l'exercice de ses fonctions ordinaires. Cette éventualité, nous le répétons, constitue un cas unique et sans précédent dans le domaine des relations ouvrières et du droit criminel.