

A mon avis, ces médecins et optométristes devraient être indépendants des compagnies ferroviaires. De plus, ils devraient déclarer l'état de leurs patients non pas au médecin chef de la compagnie, mais au ministre des Transports, qui a plus de chances de se montrer impartial.

On s'inquiète de l'usage qui peut être fait des renseignements confidentiels qu'un médecin détient sur un patient et qu'il peut être obligé de divulguer en vertu de l'article 35 du projet de loi. Pourquoi un médecin devrait-il transmettre de tels renseignements à la compagnie? Il est certain que cela compromettrait les rapports médecins-patients.

Je crois que cette obligation imposée par le projet de loi peut donner lieu à des abus.

Le paragraphe 35(3) dit ceci:

La compagnie peut faire, des renseignements communiqués aux termes du paragraphe (1), l'usage qu'elle estime nécessaire pour la sécurité ferroviaire.

Aux termes du paragraphe 35(1), le médecin ou l'optométriste doit, si à son avis l'état de son patient qui est un employé occupant un poste classifié comme essentiel pour la sécurité ferroviaire risque de compromettre cette sécurité, en informer sans délai, par avis écrit motivé, le médecin en chef de la compagnie. L'association n'approuve pas l'idée qu'une loi intervienne dans la relation confidentielle d'un employé avec son médecin ou son optométriste. Des mesures semblables ont toutefois été prises il y a longtemps dans l'industrie du transport aérien afin d'assurer la sécurité publique. L'association s'oppose catégoriquement aux dispositions du paragraphe 35(5) qui interdit l'utilisation des renseignements du médecin ou de l'optométriste dans le cadre de procédures disciplinaires.

Chaque trois ans, l'employé doit subir un examen médical complet. Si l'employé a pris une semaine ou deux de congé de maladie, la compagnie a le droit de l'envoyer chez le médecin du CN; et, si celui-ci n'est pas satisfait, il l'enverra chez un spécialiste. L'employé ne peut pas travailler tant que la compagnie n'a pas reçu le rapport du médecin ou du spécialiste. Si la compagnie n'est pas satisfaite des résultats, elle a le droit d'envoyer l'employé dans une clinique médicale du CN. Pourquoi le gouvernement veut-il surcharger ce projet de loi?

Aux termes du paragraphe 35(3), la compagnie peut faire, des renseignements obtenus du médecin ou de l'optométriste, l'usage qu'elle estime nécessaire pour la sécurité ferroviaire. Cela peut prendre la forme d'une rétrogradation ou d'un congédiement, et ces deux mesures peuvent faire l'objet d'un grief conformément à toutes les conventions collectives des cheminots. Le paragraphe 35(5) protège les renseignements fournis par le médecin ou l'optométriste et précise qu'ils ne peuvent pas être utilisés dans le cadre de mesures judiciaires, disciplinaires ou autres. En fait, aucune des dispositions de cet article du projet de loi n'exige que le médecin ou l'optométriste ou le médecin de la compagnie n'avise l'employé du problème qui pourrait entraîner sa rétrogradation ou son congédiement.

Conformément à cet article, un employé pourrait être avisé par une société de chemin de fer qu'il a été rétrogradé ou licencié pour de raisons de sécurité, paraît-il, à cause de son état de santé ou d'une mauvaise vue, sans qu'on lui donne jamais les renseignements déterminés sur lesquels est fondé la rétrogradation ou le licenciement. Est-ce une loi canadienne?

[Le sénateur Turner.]

La procédure de grief, ou toute procédure d'arbitrage ultérieur, serait également entravée parce que le paragraphe (5) de l'article 35 du projet de loi déclare les renseignements protégés. Notre association estime que c'est une disposition absolument inacceptable. L'employé serait privé du droit à une audience équitable et aux principes fondamentaux de la justice naturelle et canadienne. En fait, ce paragraphe, dans son interprétation la plus stricte, empêcherait un employé d'utiliser les renseignements pour sa défense dans le cadre d'une procédure disciplinaire de rétrogradation ou de licenciement, même s'il était en possession de ces renseignements, puisqu'il y est dit que «les renseignements communiqués ne doivent pas être utilisés dans le cadre de ces procédures.» Même une personne qui est traduite devant les tribunaux a le droit de se défendre.

L'Association des syndicats de cheminots du Canada peut difficilement accepter que pour assurer une plus grande sécurité de l'exploitation des chemins de fer pour le public et les employés, il faille prendre des mesures correctives dès la détection d'un état de santé ou d'une mauvaise vue risquant de porter atteinte à la sécurité du public, même si cela implique, comme le propose le projet de loi, qu'on passe outre au secret professionnel des médecins. Cependant, on doit établir des garanties suffisantes pour protéger les cheminots des erreurs ou des abus. Le droit de savoir et le droit de procéder selon les règles prévues par la procédure de grief et d'arbitrage dans la convention collective ne peut être supprimé en disposant que les renseignements sur lesquels est fondé la rétrogradation ou le licenciement sont protégés. Un employé a le droit de savoir exactement pourquoi il est rétrogradé ou licencié. Il ne peut plus y avoir de droit fondamental dans notre système de justice.

A notre avis, si un cheminot dans un poste désigné, pour des raisons de sécurité, à cause de son état de santé ou d'une mauvaise vue, ne peut malheureusement pas se conformer aux normes requises fixées par le règlement pour remplir ses fonctions en toute sécurité, il faut alors manifestement que les chemins de fer prennent des mesures pour assurer la sécurité du public. Il n'a pas lieu cependant d'agir de façon clandestine. Si les faits justifient la décision, il n'y a pas de raison de communiquer ces faits et au besoin de les soumettre au contrôle des dispositions normales de la convention collective.

L'Association des syndicats de cheminots du Canada demande au comité de recommander d'apporter à l'article 35 du projet de loi des amendements ayant pour but:

(1) de prévoir que, lorsque le médecin ou l'optométriste envoie un avis au médecin en chef de la compagnie, l'employé en soit informé et reçoive copie de cet avis.

Nous remercions le ministre d'avoir accepté cet amendement.

L'article 39 semble définir la «fouille» de façon très vague et ambiguë. A notre humble avis, cet article est beaucoup trop large et semble accorder beaucoup trop de pouvoirs et pas suffisamment de protection aux droits des employés pris individuellement. Le syndicat est très inquiet des pouvoirs énormes et des mesures rigoureuses énoncées à l'article du projet de loi C-105 qui définit les infractions, c'est-à-dire l'article 41. A notre avis cet article du projet de loi, pour ce qui concerne le personnel des sociétés de chemin de fer, risque d'ériger les fautes et infractions de service en violations du Code criminel, avec les sanctions pénales qui s'ensuivent. Il s'agit là d'une