

[Text]

'technological change'. As in all fads, there are those who blindly follow in the excitement. It is our considered opinion that the railways are caught up in this excitement and will blindly institute any and every gimmick or machine available or develop any idea, no matter how far out, using only an actuarial criterion to compute safety.

To exemplify this, one might say that, if 100 more rail cars can be moved in a day, it may be worthwhile allowing two more accidents a year. One only has to look at the Symington Hump Yard Improvement project. Railway comes out with unreasonable traffic expectations that cause them to spend millions and millions of dollars to mechanize and computerize the complete humping operations and signalling systems in the yard.

It is doubtful that the system, which is not yet in place, will be any more efficient. The reliance on computerization for engines and humping with no human monitoring is anything but safe. The CN claims it is safe, but it also claims that the RTC has no jurisdiction. If it is so safe, why are they afraid of an RTC investigation in this matter?

To prove our allegations that the CNR has no respect for RTC regulations, we have some interesting statistics. Information collected during the caboose hearings established an average of less than two bad-order cars, that is, cars needing repairs, per train from July 1 to July 7, 1984, arriving at Symington Yard. I may add that these figures were not disputed by the CN.

I have in my possession a list of train 302 on track ER7 in Symington on March 7, 1985. The interesting aspect of this list is the change in statistics simply because RTC inspectors were in the yard at the time. The CN forces managed to exceed their average by 8 and find 10 bad-order cars. The train was then given to the RTC inspectors, who managed to spot another 12 bad-order cars, one of which had an especially dangerous load.

With information such as this available to us, we believe that the carriers pay nothing but lip service to safety. It worries us that the proposed RTC staff cutbacks could lead to more carrier abuse. If the RTC is indeed totally eliminated and replaced with nothing or with a lame-duck agency, safety regulations may become just waste paper.

We would like to comment now on a document titled "CN's Position on Proposals Contained in the Document *Freedom to Move*". CN'S recommendations state:

In order for a railway to remain economically viable in a deregulated environment, it must, as a corollary of price, have the freedom to: open, alter or close plant facilities; rationalize its labour force so as to obtain the most productive return for its labour expenditures; and organize, locate

[Translation]

nouvelle expression à la mode ces jours-ci: le «progrès technologique». Comme pour toutes les modes, certains s'enthousiasment aveuglément. Nous sommes convaincus que les chemins de fer sont pris dans ce tourbillon et adopteront à l'aveuglette tous les trucs ou machins disponibles ou exploreront n'importe quelle idée, quelque bizarre qu'elle soit, en retenant le seul critère actuariel pour calculer la sécurité.

Ainsi, ils diront, par exemple, que, s'il y a moyen de faire marcher 100 wagons de plus par jour, cela vaut peut-être deux accidents de plus par an. Il suffit de jeter un coup d'oeil sur le projet d'amélioration du triage Symington. Les chemins de fer ont des attentes déraisonnables en matière de trafic qui l'amènent à consacrer des millions et des millions de dollars à la mécanisation et à l'informatisation de toutes les opérations de triage et de tous les systèmes de signalisation du triage.

On peut douter que le système, qui n'est pas encore en place, soit plus efficace. Il est dangereux de s'en remettre à l'informatisation, sans contrôle humain, pour les locomotives et le triage. Le CN soutient qu'il n'y a pas de danger, mais il ajoute du même souffle que le CTCF n'est pas compétent en la matière. S'il n'y a pas de danger, pourquoi craint-il une enquête du CTCF?

Nous avons certaines statistiques intéressantes qui montrent bien que le CN ne respecte pas les règlements du CTCF. D'après les renseignements recueillis lors des audiences sur les wagons de queue, il a été établi que les trains arrivés au triage de Symington du 1^{er} au 7 juillet 1984 comptaient en moyenne moins de deux wagons en mauvais état, c'est-à-dire ayant besoin de réparations. Ce sont des chiffres que le CN n'a pas contestés.

J'ai en ma possession une liste concernant le train 302 sur la voie ER7 à Symington le 7 mars 1985. Ce qui est intéressant dans cette liste, c'est que les statistiques ont changé du simple fait que des inspecteurs du CTCF étaient au triage ce jour-là. Les forces du CN se sont organisées pour dépasser leur moyenne et trouver 10 wagons en mauvais état. Ils ont ensuite confié le train aux inspecteurs du CTCF, qui ont réussi à en trouver 12 autres, dont l'un transportait un chargement particulièrement dangereux.

Avec de tels renseignements, nous sommes d'avis que les transporteurs font des gorges chaudes de la sécurité. Nous craignons fort que les projets de réduction de personnel du CTCF ne donnent lieu à d'autres abus de la part des transporteurs. Si le CTCF est effectivement éliminé d'emblée, et remplacé par rien du tout ou par un organisme démuné de pouvoirs, les règlements en matière de sécurité pourraient bien se réduire à du gaspillage de papier.

Nous aimerions maintenant commenter un document qui expose la position du CN sur les propositions contenues dans *Aller sans entraves*. On lit dans les recommandations du CN:

Pour qu'un chemin de fer demeure économiquement viable dans un environnement déréglementé, il doit, comme corollaire des prix qu'il pratique, avoir la liberté de: ouvrir, modifier ou fermer des installations; rationaliser sa main-d'oeuvre de manière à tirer le rendement le plus productif de ses dépenses en main-d'oeuvre; et s'organiser, trouver du