

M. Crosbie s'intéressait tellement à la sécurité ferroviaire qu'il n'a jamais répondu à cette lettre.

Ce projet de loi exige aussi que les employés de chemin de fer respectent des normes médicales minimales. J'ai donc envoyé un exemplaire des lignes directrices sur les tests de dépistage des drogues et de l'alcool aux gars du sud-ouest de l'Ontario. Voici ce qu'ils m'ont répondu:

Après avoir étudié avec plusieurs membres de la section les documents que vous m'avez envoyés sur les tests de dépistage des drogues et de l'alcool, j'en suis arrivé aux conclusions suivantes:

1. La crédibilité de l'enquête laisse beaucoup à désirer.
2. Les buveurs occasionnels voient leur vie privée envahie et même réglementée.
3. Ni les dirigeants de la compagnie, ni le cabinet du ministre des Transport, ni les fonctionnaires de la C.C.T., du C.T.C.F. ou de la commission d'enquête sur les accidents de transport n'ont été consultés dans le cadre de cette enquête.

Si nous devons accepter ces normes, appliquons-les aussi aux ministres et au premier ministre.

Honorables sénateurs ne boivent-ils pas tous eux aussi?

Je reprends la lecture:

Après tout, ne doivent-ils pas prendre de graves décisions qui touchent beaucoup plus de citoyens que celles d'un simple employé de chemin de fer? Il ne faut pas oublier non plus qu'on peut être gravement affecté par bien des choses.

Pour ces raisons et parce que la compagnie et les organismes gouvernementaux semblent avoir opté pour une solution de facilité, je rejette leurs propositions.

Le système actuel fonctionne de façon satisfaisante, à mon avis.

Le projet de loi prévoit la mise sur pied de programmes de soutien pour ces personnes ainsi que des normes régissant à ces programmes. Cela signifie qu'une personne prise en train de boire est inscrite à un cours. Nous croyons en ce genre de solution, mais pourquoi l'appliquer exclusivement à un seul groupe de travailleurs? Pourquoi ne pas l'appliquer aussi aux employés des compagnies aériennes et de transport par autobus?

Honorables sénateurs, je m'inquiète aussi des pouvoirs que ce projet de loi accorde à certaines personnes. Par exemple, le paragraphe 28(3) donne aux inspecteurs de la sécurité ferroviaire le pouvoir de procéder à des perquisitions. A mon avis, cette disposition risque de donner lieu à des abus, car elle ne prévoit pour la personne visée aucun des dispositifs de protection raisonnable que l'on retrouve habituellement dans les lois canadiennes.

Le paragraphe 31(6) exige que l'inspecteur de la sécurité communique à la société ferroviaire et à ses surveillants les avis portant interdiction d'usage de matériel, par exemple, du

matériel défectueux, sauf à certaines conditions. Cependant, rien n'exige que l'inspecteur communique cet avis aux employés en cause ou à leur organisme représentatif.

A mon avis, il convient de modifier cette disposition pour exiger qu'une copie de l'ordre de l'inspecteur soit communiquée aux employés qui peuvent être appelés à utiliser le matériel défectueux dans des conditions très strictes, ou à leur organisme, par exemple, leur syndicat. A mon sens, une telle disposition serait conforme aux exigences du Code du travail du Canada relatives à la sécurité.

Honorables sénateurs, certaines questions nous viennent à l'esprit. Qui seront ces inspecteurs de la sécurité ferroviaire? Où seront-ils recrutés? Quelle formation auront-ils reçus et quelle expérience auront-ils des chemins de fer? Combien y aura-t-il d'inspecteurs? Seront-ils recrutés à l'extérieur du domaine ferroviaire, par exemple, chez les policiers ou les pompiers? Dans quelle ville ou gare seront-ils basés? Les inspecteurs seront-ils disponibles 24 heures par jour, comme les cheminots, ou devront-ils être appelés, s'ils sont sur une liste de relève? Il nous faut trouver réponse à toutes ces questions et je n'en doute pas, nous le ferons lorsque le projet de loi sera renvoyé au comité.

En vertu de l'article 32, le ministre doit transmettre les ordres concernant les installations qui n'ont pas été autorisées ou qui ne sont pas bien entretenues à la société ferroviaire responsable de ces installations et il doit prendre toutes les mesures qu'il juge nécessaires. Une fois de plus, c'est le ministre qui doit transmettre un avis lorsqu'il croit qu'une société ferroviaire a contrevenu à un règlement quelconque édicté en vertu du projet de loi.

A mon avis, il faudrait que les ordres donnés par le ministre dans ce cas soient communiqués aux employés et à leurs syndicats, qui doivent être pleinement informés des développements, tout le long du processus, puisque ce sont les employés eux-mêmes qui doivent faire fonctionner le matériel.

Aux termes de l'article 33, le ministre peut, par injonction, enjoindre à une compagnie de chemin de fer de mettre un terme à certaines de ses pratiques.

Encore une fois, je crois que les employés et leurs syndicats ont également le droit d'être tenus au courant des conditions dangereuses qui existent, des pratiques douteuses de leur employeur et de tout ordre donné par le ministre à cet égard. De plus, la compagnie devrait être obligée d'avertir ses employés et leurs syndicats de toute condition ou pratique dangereuse signalée par le ministre et des effets qu'elle peut avoir sur l'emploi des personnes touchées.

Dans le passé, si un cheminot découvrait un tronçon de voie en mauvais état, il le signalait à la gare la plus proche. Le répartiteur envoyait alors une équipe d'entretien faire les travaux nécessaires. Il y avait de la sécurité à cette époque.

Honorables sénateurs, l'article 35 impose aux médecins et aux optométristes de déclarer aux compagnies ferroviaires les affections dont sont atteints des employés remplissant des fonctions essentielles à la sécurité, si ces affections peuvent compromettre cette sécurité. Je ne doute pas que les travailleurs des services roulants et ceux qui s'occupent de l'exploitation du réseau ferroviaire seront classés dans cette catégorie.