

L'honorable Eymard G. Corbin: En temps et lieu, sénateur Flynn.

Le sénateur Flynn: Bien, sénateur Corbin, vous parlerez vous aussi sur cet ordre du jour, à votre tour.

Le sénateur Corbin: En temps et lieu sénateur Flynn, soyez patient!

(Le débat est reporté au nom du sénateur Hébert.)

[Traduction]

PROJET DE LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

2^e LECTURE

L'ordre du jour appelle:

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Spivak, appuyé par l'honorable sénateur David, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence.—(L'honorable sénateur Turner).

L'honorable Charles Turner: Honorables sénateurs, je passe maintenant aux détails du projet de loi C-105. On me dit que c'est le projet de loi le plus formidable depuis l'invention du pain en tranches par Garfield Weston. Les honorables sénateurs remarqueront que l'article 10 du projet de loi C-105 stipule qu'une société ferroviaire doit soumettre au ministre tout un dossier accompagnant la demande d'approbation de certaines modifications, et ainsi de suite. Aux termes du paragraphe 10(3), par exemple, le ministre doit examiner les demandes d'approbation soumises par le promoteur, et aux termes de l'alinéa 10(3)b), le promoteur doit fournir certains renseignements supplémentaires concernant la demande initiale. A notre humble avis, le promoteur devrait être tenu de fournir ces renseignements supplémentaires aux opposants qui ont déjà déposé un avis d'opposition tel que prévu aux autres paragraphes de l'article 10.

Honorables sénateurs passons maintenant à l'article 18, dans la partie II du projet de loi, à propos duquel j'ai demandé des copies de la réglementation la semaine dernière. Le paragraphe 18(1)c se lit en partie comme suit:

(1) Le gouverneur en conseil peut, par règlement: . . .

c) en ce qui concerne la sécurité ferroviaire, régir la formation, préalable ou non, des titulaires de ces postes (essentiels pour la sécurité ferroviaire) . . .

Honorables sénateurs, qu'est-ce que cela veut dire? Je suppose qu'on veut parler des équipages de train, le mécanicien, le chef de train, le serre-freins et l'attelleur.

Je me demande ce que les auteurs du projet de loi pensent que nous faisons depuis 50 ans. Quand nous étions embauchés par une compagnie ferroviaire, les anciens nous apprenaient tout ce qu'ils savaient et plus encore. S'il fallait s'arrêter en route sur une voie d'évitement, le mécanicien prenait la peine de nous expliquer les diverses parties de la locomotive. Après une année, nous devions subir un examen de deux ou trois jours sur le fonctionnement et les composantes d'une locomotive. Si nous réussissions à entrer en deuxième classe, nous en apprenions un peu plus sur la locomotive et puis, à la fin de la

[Le sénateur Flynn.]

deuxième année, nous devions subir un autre examen de deux ou trois jours. Celui qui ne réussissait pas l'examen était suspendu. A la fin de la troisième année, nous devions subir un examen sur le règlement.

Depuis l'époque de la locomotive à vapeur jusqu'à celle de la locomotive diesel, il fallait nous rendre à Toronto pour y subir cet examen. Nous passions cinq journées dans le wagon réglementaire à subir un examen portant uniquement sur la locomotive, et puis cinq autres journées à un examen sur le règlement. Ces examens comportaient également une partie orale. Il fallait connaître le nom de chacune des pièces et son fonctionnement, tout comme un médecin. Il fallait savoir quoi faire en cas de défaillance de l'engrenage de la soupape ou du système de freinage. Il fallait savoir quelle soupape fermer pour se rendre au terminus, peut-être à vitesse réduite, et s'assurer de pouvoir stopper les wagons et la locomotive en cas d'urgence.

Si vous ne faisiez pas bien les réparations, on vous demandait de passer au bureau où on vous donnait 15 ou 20 points de pénalisation. A 60 points, vous étiez renvoyé pour deux ans. Si on jugeait que vos connaissances étaient insuffisantes, vous pouviez être suspendu immédiatement pour six mois, huit mois ou peut-être un an. Encore aujourd'hui, tous les trois ans vous êtes tenu de vous présenter au wagon d'examen pour subir un test oral et écrit sur le code de la route. Si vous n'obtenez pas au moins 90 p. 100, vous ne reprenez pas le service actif jusqu'à ce que vous subissiez l'examen avec succès.

Voici un extrait de l'alinéa 18(1)c):

l'alternance de leurs périodes de travail et de repos,

Qu'est-ce que cela veut dire? Je suppose que lorsque vous vous rendez à un autre terminus, on doit vous donner le temps de vous reposer.

Voici la lettre que l'honorable John Crosbie a reçue le 8 janvier dernier des Travailleurs unis des transports, section locale de London, en Ontario:

La section locale m'a chargé de vous poser une question et de vous faire une demande.

Maintenant que la déréglementation est un fait accompli et qu'une société de camionnage peut plus facilement obtenir un permis, les membres du syndicat aimeraient savoir où votre gouvernement va trouver l'argent pour réparer les routes. Ils savent très bien que ce sont surtout les camions qui endommagent nos routes. Ils pensent que les prolongements actuels et futurs, les élargissements et les nouvelles routes vont servir surtout aux camionneurs.

La fréquence accrue des accidents est due au nombre croissant de camions. Qui en sera tenu responsable?

● (1440)

Que comptez-vous faire, vous ou votre gouvernement, pour rendre nos routes plus sûres, à l'avenir, pour le public et pour les camionneurs?

Notre section voudrait aussi obtenir un exemplaire complet et à jour de la réglementation sur les heures de repos obligatoires, texte de base et suppléments.

Nous vous remercions à l'avance de l'attention que vous accorderez à ces questions.