

de gauche qui ne soit pas vue des personnes situées à droite du train, y compris le mécanicien et l'équipe à terre, et qui pourrait causer une collision.

Voilà ce que j'ai écrit à l'égard des centres de triage où l'on n'emploie aucun serre-frein d'avant et où il n'y a que deux hommes dans la locomotive. On propose maintenant de faire manœuvrer sans signaleur ces locomotives par un seul homme posté à droite. Ces locomotives diesel sont conçues pour être conduites par deux hommes. C'est seulement une circonstance que j'ai signalée et, qui à mon avis met le public en danger.

Je signale maintenant que la simple entente qui vient d'intervenir entre les parties adverses ne règle rien quant au public. Le public n'y était pas représenté et n'y a pas été entendu. Je tiens le gouvernement responsable des conséquences s'il permet, comme il en a l'intention, la manœuvre de locomotives sans signaleur dans les centres de triage.

L'honorable M. Aseltine: Pourquoi le gouvernement en serait-il responsable?

L'honorable M. Roebuck: Parce que le gouvernement a participé aux négociations et n'a pris aucune mesure tendant à protéger le public. Le gouvernement est responsable de l'introduction de modifications aussi importantes. La Commission des transports en est responsable et elle-même relève du gouvernement. S'il existe une situation dangereuse,—et c'est ce que je soutiens,—les autorités responsables doivent s'en rendre compte et prendre les mesures propres à protéger le public.

L'honorable M. Lambert: Puis-je demander à l'honorable sénateur si la Commission des transports, relativement à un cas particulier et après étude des dangers précités, aurait la compétence voulue pour ordonner l'augmentation du personnel?

L'honorable M. Roebuck: Oui. Si quelqu'un voulait soumettre à la Commission des transports un cas particulier, elle serait saisie de la question et devrait adopter quelque mesure de ce genre. Une telle question pourrait être soumise à la Commission des transports par le cabinet. Je ne vois aucun autre moyen d'en saisir la Commission, sinon par le truchement d'une cause particulière où quelqu'un prendrait l'initiative pour le compte du gouvernement ou du ministère du Travail.

L'honorable M. Lambert: Les représentants syndicaux ne peuvent-ils pas soumettre eux-mêmes un cas à la Commission des transports?

L'honorable M. Roebuck: Pourquoi les représentants ouvriers devraient-ils s'en charger? Le syndicat a déjà dépensé de fortes sommes pour défendre ses droits. Il n'est pas plus responsable de la sécurité publique que vous et moi à cet égard. Voilà pourquoi je prends la parole à l'occasion d'une loi de finance pour signaler cette question au public. Tous, tant que nous sommes, nous partageons cette responsabilité à divers degrés, mais le ministère du Travail est sûrement responsable.

L'honorable M. Brunt: L'honorable sénateur me permettrait-il de lui poser une question?

L'honorable M. Roebuck: Sûrement.

L'honorable M. Brunt: L'honorable sénateur propose-t-il que le gouvernement interviene, en annulant le règlement mis en œuvre lundi dernier à Montréal? Aucun représentant du gouvernement n'était présent lorsqu'on en est arrivé à ce règlement. L'honorable sénateur demande-t-il maintenant qu'on rejette et annule cet accord conclu entre le syndicat des chauffeurs et la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien?

L'honorable M. Roebuck: Comment a-t-on pu tirer pareille conclusion de mes paroles? C'est ce que je me demande.

L'honorable M. Brunt: L'honorable sénateur blâme le gouvernement.

L'honorable M. Roebuck: J'ai déclaré, au début de mes observations, que le litige entre ces parties était chose du passé. C'est une affaire réglée. Mais le problème, en tant qu'il intéresse le public, ne l'est pas pour autant. Or, le danger auquel est exposé le public et la question de la protection des gens sont des problèmes qui regardent le gouvernement. Je ne propose nullement que l'on tienne pour non avenu le règlement du différend. Les parties en cause se sont entendues entre elles. Je ne me mêle pas du tout de cette question. Leurs affaires ne nous regardent pas. Elles sont capables de les régler. Je parle de l'homme de la rue dont on n'a guère surveillé les intérêts soit devant la Commission soit devant la commission de conciliation. On n'a allégué l'intérêt du public qu'à titre d'argument; or c'est sur cette importante question que j'appelle maintenant l'attention. Si l'on veut bien me le permettre, je donnerai lecture d'une autre partie de mon rapport:

Il y a peu de travailleurs dans la vie industrielle du Canada qui portent une responsabilité aussi grave que le mécanicien chargé de la locomotive d'un train moderne. Je le sais parce que j'ai défendu des mécaniciens accusés d'homicide involontaire pour avoir oublié une rencontre ou pour s'être trompés sur l'heure d'arrivée d'un train venant en sens inverse. Le mécanicien du service trafic-marchandises est muni d'un horaire des