

L'honorable Charles Turner: Honorables sénateurs, je me sens charitable aujourd'hui et je voudrais aider mon ami, le sénateur Doody, à mettre le projet de loi C-105 sur la bonne voie—particulièrement pour sa province bien-aimée, Terre-Neuve.

Honorables sénateurs, je félicite le sénateur Spivak d'avoir présenté le projet de loi C-105 qui, on l'espère, permettra d'améliorer la sécurité dans les chemins de fer et qui modifiera certaines lois.

Eh bien, honorables sénateurs, le projet de loi C-105 ne ressemble guère à la mesure législative que les cheminots attendaient. Mais, comme mes amis dans le transport ferroviaire me le disaient, c'est mieux que rien. Dimanche dernier, j'ai reçu des appels téléphoniques de personnes me disant que l'on pouvait difficilement s'attendre à plus de la part du gouvernement conservateur. Le moral des employés du CN vient, encore une fois, de tomber d'un cran. «A cheval donné on ne regarde pas la bride.» C'est ainsi que les employés du CN et du CP perçoivent de ce projet de loi.

M. E. G. Abbot, de l'Association des syndicats de cheminots du Canada, et M. Ron A. Bennett, directeur législatif pour le Canada des Travailleurs unis des transports, ont fait part au ministre et au comité des transports de la Chambre des communes de leurs sentiments à l'égard du projet de loi C-105. Nous nous réjouissons tous de cette mesure législative qui, à première vue, répond à beaucoup de nos préoccupations et des préoccupations des cheminots en matière de sécurité dans les chemins de fer au Canada. Toutefois, j'ai le regret de dire que ce projet de loi demeure bien insuffisant. Nous éprouvons, naturellement, certaines inquiétudes en ce qui concerne certains articles du projet de loi, et les dirigeants syndicaux attendent avec impatience de faire partie du processus consultatif.

● (1610)

En attendant, nous voulons féliciter le ministre et le gouvernement pour avoir fait le premier petit pas en vue d'assurer une plus grande sécurité dans l'industrie des chemins de fer au Canada. En tant que membre de la profession—et j'en fais encore partie—nous estimons que le projet de loi C-105 représente un très petit progrès pour tous ceux concernés par la sécurité de l'exploitation des chemins de fer dans toute l'étendue de notre grand pays.

Honorables sénateurs, nous ne voulons pas que les sénateurs en concluent que la profession ne reconnaît pas pleinement ou n'apprécie pas la portée du projet de loi C-105. Cependant, il est bien modeste et nous souhaiterions qu'il soit plus complet. Nous espérons tous que, grâce au processus consultatif et à une critique constructive des cheminots par l'intermédiaire de leurs dirigeants syndicaux, ce projet de loi sur la sécurité puisse être amélioré encore davantage à bien des égards et pour le plus grand avantage de toutes les parties concernées: les gouvernements, les chemins de fer, les travailleurs et les contribuables qui, après tout, paieront la note dans les années à venir.

Honorables sénateurs, en 1941, lorsque j'ai été embauché au CN, on m'a envoyé à Toronto pour passer un examen de cinq jours sur le règlement. Cet examen avait lieu de 8 heures à 18 heures dans le wagon du règlement, et quand je suis revenu faire mes trois trajets d'essai, en commençant avec mon pre-

mier jour payé, l'instructeur, le chef-mécanicien, le mécanicien, le chef de train, l'agent de train et l'agent de triage, à ma grande surprise, ont constamment répété à tous les nouveaux employés que le mot d'ordre était la sécurité. On me disait constamment de ne pas faire d'erreur dans ma carrière aux chemins de fer sous peine de perdre un bras, une jambe ou peut-être la vie. C'était le mot d'ordre, la bible des chemins de fer.

Après la noire dépression des années 30, les deux compagnies de chemins de fer ont commencé à embaucher de nouveaux employés pendant l'été de 1939. Après l'entrée en guerre du Canada, le 10 septembre 1939 et la mobilisation de toutes les industries en un effort de guerre total, les chemins de fer ont commencé à transporter des milliers de troupes et du matériel de guerre à travers toutes les provinces du Canada. Chaque jour qui passait, les équipes, au travail ou au repos, spécialement dans les chambrées, discutaient à qui réussirait à assumer le plus de sécurité sur son tronçon. Il crevait donc les yeux que les sociétés et les travailleurs ne pensaient qu'à la sécurité avant tout. L'idée était de faire circuler les troupes et le matériel de guerre le plus rapidement possible, compte tenu du mot magique «sécurité». Nous avions des comités du transport ferroviaire et de la sécurité qui se réunissaient chaque mois. À ces comités on faisait le tour de la question sécurité, et chaque cheminot devait y assister.

L'Association des syndicats de cheminots du Canada et les Travailleurs unis des transports sont à la pointe de la promotion de la sécurité, en collaboration avec les chemins de fer canadiens. L'Association des syndicats de cheminots du Canada comprend 12 syndicats de cheminots qui, ensemble, représentent environ 60 000 employés des trois grandes sociétés canadiennes et de plusieurs petites lignes qui font marcher les trains de marchandise et de voyageurs d'un bout à l'autre du Canada. Les syndicats représentés par l'Association des syndicats de cheminots du Canada sont les suivants:

Travailleurs unis des transports

Fraternité des ingénieurs de locomotives

Syndicat canadien des signaleurs et des employés des communications

Fraternité des préposés à l'entretien des voies

Syndicat des transports et télécommunications

Fraternité des wagonniers de chemin de fer

Fraternité internationale des chauffeurs et huileurs

Fraternité internationale des ouvriers en électricité

Contrôleurs de la circulation ferroviaire du Canada

Fraternité canadienne des cheminots, employés de transport et autres ouvriers

Association internationale des travailleurs du métal en feuille

Honorables sénateurs, ce sont là des groupes formidables qui font un travail fantastique, à longueur de journée: 24 heures par jour, sept jours par semaine.

La politique de l'Association des syndicats de cheminots du Canada est établie par les cadres supérieurs de tous les syndicats de cheminots que je viens de mentionner, après consultation des diverses sections dans tout le Canada. Les cheminots