

L'honorable M. Aseltine: La première loi de subsides ne renfermait probablement pas d'article de ce genre.

Pour ce qui est de l'article 3, permettez-moi de rappeler encore une fois que les dispositions de ce nouvel article décrivent pour la première fois en termes clairs les principes qui ont été reconnus et dont on s'est inspiré au cours des ans. L'article est simplement une sauvegarde, mais selon moi, il est important et doit être inclus dans la mesure.

L'honorable Arthur W. Roebuck: Honorables sénateurs, nous étudions une motion relative à des subsides et, sauf erreur, je n'enfreins pas le Règlement en formulant certaines observations d'ordre général au sujet de certains points dont il est question dans le projet de loi. Par exemple, il prévoit des fonds pour le ministère du Travail, ce qui ramène sur le tapis presque tout le problème de la main-d'œuvre dont il a été question récemment. Une grève importante de cheminots vient tout juste de se terminer. Étant donné que cette grève est réglée, les différends entre les parties en cause n'existent plus; d'ailleurs, ce problème ne me préoccupe pas d'une façon particulière. Ce qui me préoccupe en ce moment, c'est la situation où se trouve l'homme de la rue relativement à ces questions.

Le Pacifique-Canadien semble avoir eu le dessus dans cette grève, du moins en ce qui concerne les employés mais, autant que je sache, ni le premier ministre ni le ministre du Travail n'ont étudié la répercussion qu'aura le règlement de cette grève sur le public en général et sur la sécurité des voyageurs.

Pendant trois semaines, à titre de membre de la commission de conciliation, j'ai entendu les témoignages relatifs à ces questions. Nous avons entendu au moins 50 témoins. Naturellement, j'ai appris certaines choses au sujet des questions en litige; j'ai rédigé un rapport dans lequel j'ai tenu compte tant des intérêts du public que de ceux des deux parties en cause. Je voudrais maintenant appeler l'attention du Sénat sur un passage du rapport, car on a donné si peu de publicité à ce qui s'est dit pour la défense du public ou des chauffeurs de locomotives. Je félicite le Pacifique-Canadien pour l'efficacité de sa propagande. Différentes personnes m'ont affirmé que la cause des chauffeurs était presque perdue d'avance; à en juger par les journaux et la radio, on pouvait arriver à cette conclusion. Cependant, je suis convaincu qu'aucun sénateur n'est assez simple ou naïf pour croire que, dans une importante discussion de ce genre, une des parties avait totalement tort.

Je le répète, je ne défends pas la cause de l'un ni de l'autre. Ce qui me préoccupe en ce moment, c'est l'intérêt du public. Mes collègues seraient peut-être intéressés à prendre connaissance d'un ou deux alinéas du rapport que j'ai présenté au ministre du Travail. Ce document est maintenant du domaine public. J'ai dit:

Par gracieuseté de l'avocat du Pacifique-Canadien, nous avons pu visiter les cours de chemins de fer à Ottawa afin d'y observer des manœuvres de triage à l'aide de locomotives diesel. J'ai pris place sur le siège du mécanicien et j'ai regardé par sa fenêtre d'observation. Il y a, du côté du mécanicien, une grosse boîte carrée contenant le moteur diesel qui dépasse la tête du mécanicien de deux pieds ou plus et qui avance de quelque trente pieds. A part ce qu'il peut voir à angles droits par la fenêtre du côté du chauffeur, le mécanicien ne peut absolument rien voir devant lui du côté gauche, et si un wagon à voyageurs ou à marchandises est accroché à la locomotive, la vue à gauche en arrière est pareillement obstruée. Le mécanicien peut sans doute regarder devant lui et à droite, mais il est évident que si sa vue est bouchée à gauche par une muraille de trente pieds, il ne peut pas voir la voie devant lui si elle vire à gauche. Le chauffeur à gauche de la cabine se trouve dans les mêmes conditions inverses et il ne voit pas la voie devant lui lors de virage à droite.

Il est bien évident que ces locomotives exigent une équipe de deux hommes. Les constructeurs de ces machines n'ont jamais songé à les confier à un seul homme puisque le mécanicien doit abandonner tous ses contrôles pour regarder par la fenêtre avant du côté du chauffeur d'où il ne peut atteindre ni le régulateur ni le frein. Aucun mécanicien possédant toute sa raison ne penserait à agir ainsi lorsque la locomotive est en marche. Il a été question de doubles commandes, mais ce n'est qu'un simple projet puisque ni le Pacifique-Canadien, ni aucun autre chemin de fer que je sache n'en possède sur les locomotives diesel.

Néanmoins, la Société a l'intention de se dispenser du chauffeur, si on le lui permet, et pour parer au danger de la conduite par un seul homme et à l'aveuglette elle modifierait les règlements en vue d'exiger que les membres de l'équipe d'aiguilleurs du service de cour effectuent la surveillance de leurs postes à terre. Une équipe d'aiguilleurs se compose de trois hommes, dont l'un sera chargé de suivre le mouvement de la locomotive. Ils travaillent toujours à droite de la locomotive afin de signaler des ordres directement au mécanicien et ils seront tenus responsables de ce qui se passera à la gauche du train, du côté qui leur est caché, comme de ce qui se passera à droite, où ils peuvent voir, sauf si la voie vire à gauche. Dans ces conditions, le surveillant de la locomotive voyagera sur ce qui s'appelaient autrefois le chasse-pierres des locomotives à vapeur.

Dans toutes les gares d'aiguillage, il y a une ou plusieurs voies maîtresses d'où rayonnent d'autres voies. Des séries de wagons sont triés en faisant avancer et reculer le train sur la voie maîtresse et en dirigeant les wagons sur les voies rayonnantes d'où ils sont ensuite repris et assemblés dans l'ordre voulu. Ces voies rayonnantes peuvent se diriger à droite ou à gauche. Lorsqu'elles rejoignent la voie maîtresse à gauche du train, elles sont dans le champ de vision du chauffeur seulement. Si l'on se dispensait du chauffeur, il pourrait y avoir une manœuvre sur une voie rayonnante