

trafic international et c'est là un domaine où le gouvernement doit faire preuve d'initiative en acceptant le genre d'amendement proposé par le député.

Comme je le disais, les députés ne peuvent faire grand-chose en matière de recherches à cause de nos possibilités limitées. Ceux d'entre nous qui soutiennent qu'il nous faut des bureaux plus grands, des assistants, etc., ne le font pas tellement pour se bâtir un petit empire personnel que pour assurer les tâches pour lesquelles nous avons été élus, c'est-à-dire poursuivre des études sur les projets de loi et surtout sur ceux du genre que nous étudions aujourd'hui. Au cours de mes recherches j'ai découvert un exposé ou un traité—je ne sais comment l'appeler—rédigé par M. A. A. Evans. Il concerne l'OIT et a pour titre «Technical and Social Changes in the World's Ports». Au chapitre 8, M. Evans traite précisément de sécurité et de bien-être et déclare ceci:

Une des nouvelles tendances concernant les dockers est l'attention croissante qu'on accorde à leur sécurité et à leur bien-être.

Certaines des nouvelles conventions de travail contiennent des dispositions relatives à la sécurité et au bien-être...

C'est aux représentants des syndicats à voir à ce que cette protection soit assurée. Si elle ne l'est pas en vertu d'une loi, elle devrait sûrement être prévue dans le cadre d'ententes ou d'accords. Je poursuis ma lecture:

...sur la côte américaine du Pacifique, les deux parties à l'accord ont accepté un code spécial de sécurité comme supplément aux règlements fédéraux.

Je n'ai pas l'intention d'empiéter sur les prérogatives du gouvernement, mais j'admets qu'il peut y avoir des domaines spécialisés où syndicats et travailleurs auraient les aptitudes, la compétence et les connaissances voulues pour exposer en détail ce que les lois fédérales doivent traiter d'une façon plus ou moins générale. M. Evans poursuit:

...l'employeur a le droit de choisir les méthodes de travail et il y a une condition formelle, c'est que les débardeurs ne soient pas obligés de travailler lorsqu'ils croient en toute bonne foi qu'ils y risqueraient directement leur santé et leur sécurité. Afin que cette disposition ne puisse servir de prétexte pour faire obstruction au travail, le Mémoire de l'accord...

Il s'agit d'un accord de 1960.

...stipule ce que voici: la bonne foi seule, dans les questions de santé et de sécurité, pourrait justifier l'abstention de travail. Le syndicat s'engage de bonne foi à en faire en sorte que la santé et la sécurité ne servent pas de prétextes.

C'est le genre d'idée que les syndicats ont malheureusement pu répandre dans le public. On n'entend parler du travail accompli en matière de sécurité, dans les chantiers maritimes, que lorsqu'il est mis en évidence dans un contexte comme celui-ci. Les rumeurs portent la plupart du temps sur les grèves des débardeurs, les dommages causés à la cargaison, les arrêts dans le transport maritime et les pertes d'argent. Mais le syndicat s'oblige ici à agir de bonne foi et à ne pas se servir de cette disposition comme prétexte. M. Evans poursuit:

Dans le règlement concernant les ports du Saint-Laurent, il est stipulé que les employeurs et les employés devront se conformer au code de sécurité de la navigation au long cours, dont les règlements sur la sécurité ont été mis au point et qui est devenu une partie de tout l'accord susceptible de mise en vigueur par la loi.

[M. Cullen.]

A la page 186 de son traité, voici ce que déclare M. Evans à propos de la sécurité:

Le comité des transports fluviaux admet que de nouveaux genres d'équipement mécanique sont à souhaiter, pourvu qu'ils soient sûrs.

Combien d'entre nous se rappellent qu'on disait ordinairement que de nouvelles machines allaient être utilisées, alors qu'on précisait très peu à quel degré elles seraient sûres? On dit ici qu'il faut songer à les rendre sûres. L'auteur poursuit:

Cela montre qu'il importe d'examiner à fond, avec l'aide de spécialistes, les risques que peuvent entraîner de nouvelles méthodes de travail et l'utilisation de nouveaux équipements. Ce devrait être la règle normale.

Ceux d'entre nous que n'intéressent pas personnellement les ports de la côte est ou de la côte ouest ne se préoccupent peut-être pas du sujet, mais la ville de Sarnia est située à mi-chemin sur la Voie maritime et reçoit un nombre assez considérable de navires venant du Japon, de la Grande-Bretagne et d'autres pays que je ne nommerai pas, car cela demanderait trop de temps. Je m'inquiète donc de la sécurité des ouvriers des chantiers maritimes.

J'entendais l'autre jour parler des conteneurs. D'après le peu de lectures que j'ai faites, le port d'Halifax a pris la tête dans ce domaine, reconnaissant qu'il devait soutenir la concurrence de la Voie maritime. Je le répète, d'après ce que j'ai lu, le port d'Halifax semble avoir très bien réussi à assimiler la conteneurisation. Le traité de M. Evans porte à croire que l'emploi des conteneurs réduira la proportion des accidents pour une quantité donnée de marchandises manutentionnées, pour la simple raison que l'exposition aux risques pendant les heures de main-d'œuvre ouvrière aura été considérablement réduite. Il ajoute:

Il est à peu près certain que le taux des accidents comparé aux heures-hommes réelles de travail diminuera également, car les statistiques sur les accidents des débardeurs révèlent qu'une forte proportion des accidents surviennent au cours de la manutention manuelle de la cargaison.

C'est un sujet important et d'autres députés veulent prendre la parole. Il reste encore plus d'une demi-heure avant la fin de l'heure réservée aux initiatives parlementaires, et je crois leur avoir laissé suffisamment de temps. J'ai cru devoir consigner au compte rendu l'argument que le député tente de prouver, savoir qu'il s'agit d'un domaine de la compétence fédérale qui devrait être mis en relief par des discours à la Chambre.

M. J. M. Forrestall (Dartmouth-Halifax-Est): Monsieur l'Orateur, j'ai apprécié les commentaires de l'orateur qui m'a précédé même si je n'ai pu les rattacher à l'amendement dont la Chambre est saisie. Je le remercie de ses aimables propos sur la conteneurisation. Les arguments qu'il fait valoir au sujet de la sécurité sur les quais et de la conteneurisation sont très justes. Cependant, nous n'étudions pas ces questions en ce moment. La difficulté qui a été reconnue par le député de Moose Jaw (M. Skoberg), qui a proposé cet amendement au Code canadien du travail (Sécurité) porte sur la compétence et l'application de la compétence. En d'autres mots, c'est un problème d'abord de reconnaissance et ensuite d'acceptation des responsabilités.