

devrait pas écarter cette proposition pour la simple raison qu'elle émane d'un député de l'opposition. C'est une proposition intéressante et le gouvernement devrait la prendre en considération.

Aucune activité n'est exempte de dangers, et nous ne parviendrons jamais à éliminer complètement les accidents. Cependant, dans tous les domaines, nous sommes en mesure de réduire au minimum la gravité des accidents. Il va sans dire que le ministre du Travail (M. Mackasey) et tous ses collaborateurs se préoccupent du problème de sa sécurité de la main-d'œuvre. Bien que la question à l'étude ne soit pas du ressort immédiat du ministre du Travail, ainsi que le sait le député, le ministre s'en préoccupe à l'instar de tous ceux qui sont à l'œuvre au ministère du Travail.

• (4.30 p.m.)

Il y a quelques semaines, j'ai participé à des négociations intéressant les membres du Syndicat des mécaniciens de locomotives. Dès le début des discussions, il était évident que les questions traitées étaient loin d'être purement financières. D'autres questions se sont fait jour dont la moindre n'était pas celle de la sécurité et des conditions de travail. Il était impossible de n'être pas impressionné par le poids des arguments avancés par certains de ceux qui conduisent des trains comportant jusqu'à 150 wagons à travers les Rocheuses et qui leur font descendre le dangereux cañon du Fraser. Quiconque soutient qu'il s'agit uniquement de questions financières et de combien serait augmenté le salaire horaire de ces gens est dans l'ignorance totale des réalités.

Ceux qui ont traversé le Canada dans un train de nos deux compagnies ferroviaires, et malgré certains problèmes que celles-ci ont rencontrés, reconnaîtront qu'elles nous ont bien servi et que les gens qui y travaillent connaissent les lieux qu'ils doivent traverser. Dans le cañon du Fraser même un œil non averti se rend compte des dangers de glissements de terrain.

Il y a quelques années, quand nous en étions encore aux locomotives à vapeur, celles-ci ne pouvaient remorquer que 59 wagons au plus. Mais au long des années Détroit est parvenu à construire des locomotives diesel toujours plus puissantes. Les techniciens sont parvenus à mettre au point de magnifiques machines qui peuvent remorquer jusqu'à 150 wagons. Reste maintenant à savoir si la technologie de la sécurité a progressé au même rythme que les génies de Détroit dans la conception de ces puissantes machines. J'estime qu'on n'a pas apporté des améliorations comparables à la sécurité et je pense que le député en conviendra. Quand on parle avec ceux qui sont chargés de conduire ces énormes trains jusqu'à la côte du Pacifique, ils vous font partager l'horrible impression de savoir qu'il est presque impossible d'arrêter à temps un tel convoi, de savoir que vous risquez de percuter un amas de rochers accumulé sur la voie et qu'immédiatement 150 wagons «vous grimperont dans le dos», comme ils disent.

Le député de Moose Jaw (M. Skoberg) a signalé que la Commission canadienne des transports poursuit une étude sur les conditions générales de la sécurité sur les

chemins de fer et, comme lui, j'admets qu'il faut louer le travail de la Commission. La semaine prochaine, à l'initiative du président de la Commission canadienne des transports et du ministre des Transports (M. Jamieson), on procédera à une étude des conditions de sécurité dans le cañon du Fraser. C'est la conséquence des diverses instances faites dans le passé par certains députés. Je le répète, les 18 et 19 mai, c'est-à-dire la semaine prochaine, on fera une étude des conditions qui règnent dans le cañon du Fraser, et à titre de député de la Colombie-Britannique, je félicite la CCT et le ministre des Transports d'avoir agi aussi rapidement en réponse à des demandes d'enquête. J'espère que cette étude nous révélera certaines des causes des accidents mortels qui s'y sont produits.

A mon avis, il nous faut améliorer les dispositifs de détection d'éboulement. Lors de la récente catastrophe qui a entraîné la mort du mari de M^{me} Penner et de deux autres hommes, on a constaté que les dispositifs de détection d'éboulement ne fonctionnaient pas depuis un mois complet. Il nous faut des explications pour améliorer ces dispositifs. Peut-être était-il impossible de les faire fonctionner à cause de la neige. A mes yeux, il est incroyable que, depuis 25 ans, nous n'ayons pas amélioré fondamentalement les dispositifs de détection d'éboulement, alors que la technologie diesel faisait circuler des trains de plus en plus lourds. Si nous pouvons installer aux aéroports internationaux ces prodigieux systèmes de radar et doter les navires d'appareils sonar, nous pouvons certainement installer dans les postes de conduite des locomotives des dispositifs susceptibles de fournir plus de précisions sur l'état de la voie sur laquelle elles s'engagent. Je parle ici d'un dispositif de télévision intérieur, une adaptation du radar, une façon plus évoluée de déterminer si un éboulis obstrue les voies. En ce qui concerne certains de ces dispositifs de sécurité, nous vivons encore au XIX^e siècle, et je répète que nous devons mettre au point des dispositifs de détection plus perfectionnés. Améliorer les conditions de sécurité est l'un des premiers objectifs à rechercher pour aider ceux qui gagnent leur vie au Canada à bord des chemins de fer.

En terminant, je voudrais faire quelques remarques générales sur la sécurité des cheminots. Comme vous le savez, monsieur l'Orateur, la majorité des employés de chemins de fer sont non itinérants; ce secteur est assujéti aux dispositions du Code du travail du Canada (Sécurité). Les règlements sur l'emploi, la sécurité et la santé, concernant toutes sortes d'activités comme la surveillance des machines, les substances dangereuses, la manutention des matériaux, le bruit, l'éclairage, l'hygiène, la sécurité de l'appareillage électrique etc., ont été mis au point et font l'objet actuellement d'une étude juridique au ministère de la Justice.

La vérification régulière de la sécurité des lieux de travail du gouvernement fédéral, y compris les ateliers d'entretien et autres installations de chemins de fer, se poursuit depuis plus d'un an. Au cours de l'an dernier, on a fait environ 19,000 inspections de ce genre dans les entreprises assujétiées au Code de sécurité, ce qui indique l'intérêt que porte le ministère à la sécurité des employés de chemins de fer. En outre, environ 500 relevés spéciaux et 17 évaluations globales de programmes de prévention des accidents dans les compagnies, ont été menés à bien.