

J'ai ici un éditorial sur la question intitulé: « Cette question n'est pas négociable », que j'aimerais consigner au compte rendu. Je cite:

La série de réunions intermittentes entre le gouvernement, les armateurs et les chefs des syndicats de marins, qui visaient à faire du Saint-Laurent une voie de navigation plus sûre a fini par porter avec prudence sur la question de l'équipage. Aucune amertume apparente n'a transpiré de cette réunion. Mais il était clair que, pour épargner aux armateurs l'enchevêtrement de négociations collectives sur une question qui est au prime abord une affaire de sécurité, le gouvernement doit simplement promulguer des normes minimums et assurer des services d'inspection plus vigilants.

La question divise profondément les employeurs et les syndicats. Les premiers accusent ceux-ci de vouloir, par égoïsme, proposer des effectifs exagérés pour recevoir plus de cotisations. Les syndicats soutiennent qu'un effectif insuffisant exige trop de travail des hommes et que la fatigue physique qui en découle constitue un risque ou pire. Les règlements existants sont si vagues qu'ils sont pratiquement vains et ne tiennent pas compte du cas éventuel d'un équipage qui pourrait suffire à manœuvrer un bateau mais non à exécuter les opérations de chargement et de déchargement.

Bon nombre de fois des responsables se sont abstenus de prendre des décisions sur ce point. Lorsque les inspecteurs de la marine marchande ont entendu des griefs précis, ils ont répondu que gérés pour recevoir plus de cotisations. Les syndicats. Pourtant, dans un rapport qu'il a fait sur un conflit local il y a quelques années de cela, M. H. Carl Goldenberg, président d'une commission d'arbitrage a refusé d'aborder la question du personnel en alléguant qu'elle s'appliquait à la valeur nautique d'un navire, sujet régi par les statuts.

Des progrès techniques en profondeur qui modifient graduellement la marine marchande feront baisser le nombre d'hommes nécessaires pour manœuvrer d'une façon efficace les navires. Mais on doit toujours normaliser la question de l'équipage car la sécurité est le principe directeur en cause. Et il revient au gouvernement d'établir les règlements. La sécurité n'est pas négociable.

Je recommande au gouvernement de tenir compte de la pensée qui se dégage de cet éditorial paru dans le *Star* de Montréal du samedi 19 novembre. J'espère que le ministre dans sa réponse fera une annonce précise et catégorique sur les projets du gouvernement quant à l'établissement des normes minimums de sécurité et d'équipage, car la sécurité des marins en dépend.

L'hon. John N. Turner (ministre suppléant des Transports): Monsieur l'Orateur, au cours des trois minutes que m'alloue le Règlement, il m'est impossible de faire la déclaration détaillée qui plairait au député. Permettez-moi de dire qu'à la dernière d'une série de cinq réunions tenues à Dorval sous les auspices du ministère des Transports et auxquelles assistaient des représentants de l'industrie et des syndicats intéressés il a été question de l'équipage des navires par rapport aux normes de sécurité. Sauf erreur, le nombre d'accidents dans le Saint-Laurent, bien que peu élevé par

rapport au volume de trafic, a atteint un point tel que le gouvernement devra intervenir, et il n'est pas resté inactif depuis un an.

Le député qui y a assisté à une ou deux des réunions admettra que nous avons fait de grands progrès dans le contrôle du trafic en utilisant des émetteurs-récepteurs à bord des navires, en créant un réseau permanent le long du Saint-Laurent, en instituant une enquête sur la possibilité de jumeler les chenaux en aval de Québec, en modernisant les méthodes d'accréditation et de formation et enfin en adoptant cette disposition au sujet des équipages.

La question des équipages comporte deux aspects. D'abord, la sécurité et ensuite l'automatisation et son corollaire: la sécurité d'emploi, question qui relève plutôt des négociations collectives. Voici ce qui nous préoccupe ici. L'automatisation a atteint un point tel dans l'industrie du transport maritime qu'il serait sans doute possible de réduire les équipages au point de compromettre les normes de sécurité.

Il n'est pas question en ce moment de l'effectif global des équipes, de leurs heures de travail ni de leurs avantages sociaux, qui entrent encore dans le cadre des négociations collectives entre l'industrie et les syndicats en cause. Il est plutôt question du nombre d'hommes de garde, du nombre d'hommes de vigile à un moment quelconque, et du nombre d'heures de travail d'un homme pendant une période donnée, ce qui fait entrer en scène l'élément fatigue.

Nous ne parlons donc pas des besoins du personnel en général, c'est encore du domaine des conventions collectives. Nous parlons de l'évolution de la technique d'une part et de la sécurité de l'emploi de l'autre, et du personnel quant à son influence sur la sécurité de l'équipage et du navire. Nous parlons du nombre d'hommes de garde et de vigile dans des conditions ordinaires de navigation et aussi en cas d'urgence, du nombre d'hommes suffisant pour bien équiper les navires. Comme il faut prédire les cas d'urgence, nous en traitons également dans la mesure où ils influent virtuellement sur la sécurité des équipages.

J'espère que le ministre des Transports fera une déclaration, sous peu j'en suis sûr, dans laquelle il indiquera que le ministre détient des éléments de preuve qui lui permettront de publier des principes directeurs plus précis, ou de préférence des règlements, fondés sur les principes que j'ai signalés. On les fera circuler d'abord parmi les intéressés, dans l'industrie et les syndicats, et plus tard parmi le grand public. Ces règlements porteront sur la sécurité de l'équipage et des navires, sans entraver le libre déroulement des négociations collectives.