

Loi sur les chemins de fer

appui au motionnaire et aux comotionnaire pour que cette question soit étudiée plus à fond.

• (1740)

M. Ernie Epp (Thunder Bay—Nipigon): Monsieur le Président, j'aimerais dire quelques mots au sujet de cette motion. J'apprécie la façon dont plusieurs ministériels en ont parlé et notamment le secrétaire parlementaire du ministre des Transports (M. Kilgour). Nous apprécions la façon dont ils ont réagi face aux inquiétudes exprimées dans la motion et je tenais à le dire.

Les observations que mon collègue, le député de York-Est (M. Redway) a faites quant aux risques d'incendie m'amène à parler brièvement de la motion comme telle en ce sens qu'elle suit l'évolution des choses. Elle tend à modifier la Loi sur les chemins de fer de façon à mieux indemniser les victimes des incendies allumés par les activités ferroviaires afin de tenir compte de la valeur de remplacement des biens détruits par le feu. C'est une application assez générale. Cette motion tient compte des réalités des diverses opérations ferroviaires. En écoutant ce débat fort intéressant, j'ai remarqué qu'un article de la loi actuelle commence par ces mots:

La compagnie doit constamment tenir l'emplacement de sa voie libre d'herbes mortes ou sèches, de mauvaises herbes et d'autres matières combustibles inutilés.

J'ai circulé le long des voies ferrées du nord de l'Ontario et j'ai vu des emprises que l'on avait incendiées pour les défricher. Les chemins de fer doivent les garder bien dégagées. Lorsqu'on se livre à ce genre d'opération, l'incendie risque de se propager. Il y a un autre facteur à considérer en ce qui concerne les risques des propriétaires riverains.

Comme le député de York-Est l'a laissé entendre, les habitants des villes courent des dangers. En plus des agriculteurs, les propriétaires des boisés traversés par les chemins de fer peuvent également subir des pertes qu'il faudrait dédommager.

Je voudrais surtout parler du montant de l'indemnisation qu'il faudrait songer à accorder si nous adoptons la motion cet après-midi.

Le député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Keeper) a dit que, selon l'indice des prix, l'indemnité initiale de 5 000 \$ représenterait aujourd'hui une somme de 68 000 \$. Ce montant me paraît insuffisant et si l'on compare soigneusement certains chiffres, 68 000 \$ ou 70 000 \$ ne constituent pas un plafond suffisant à l'heure actuelle pour les pertes qui peuvent être subies sans négligence de la part des chemins de fer. Je remarque dans la documentation que mon ami m'a passée qu'on peut établir une comparaison, par exemple, avec l'indemnité parlementaire ou, si vous voulez, le traitement des députés. Ce traitement était de 1 500 \$ en 1905. Autrement dit, le niveau de 5 000 \$ représentait trois fois et un tiers le traitement qui était versé aux députés. Si le niveau actuel est d'environ 55 000 \$, le chiffre comparatif convenable comme plafond des pertes dans les cas où il n'y a pas eu négligence devrait se situer autour de 170 000 \$.

Il pourrait même être plus élevé. D'après les recherches que j'ai faites sur les premières années de l'ère industrielle au Canada, un travailleur spécialisé pouvait gagner dans les 500 \$. Ce salaire était peut-être plus élevé à la fin de la décennie, mais en supposant qu'un ouvrier spécialisé gagnait 500 \$, il est raisonnable de penser qu'il gagnerait aujourd'hui entre 30 000 \$ et 35 000 \$. On me corrigera si je me trompe. Si ce traitement à l'époque avait été dix fois supérieur, nous aurions des raisons valables d'exiger l'imposition d'un plafond de 300 000 \$ à 350 000 \$ à ces réclamations lorsqu'il n'y a pas eu négligence. Ce serait plus raisonnable et plus conforme aux besoins actuels, à mon avis, et du même ordre que les indemnités dont a parlé le député de York-Est à propos du déraillement de Mississauga.

Après ces observations sur la sagesse de la motion à laquelle je souscris, je propose, appuyé par le député d'Ottawa—Vanier (M. Gauthier):

Qu'on modifie la motion en supprimant les mots « de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait envisager l'opportunité de » et en les remplaçant par ce qui suit: « le comité permanent des transports soit autorisé à étudier l'opportunité pour le gouvernement de »

Le président suppléant (M. Paproski): L'amendement est-il adopté?

Des voix: D'accord.

(L'amendement de M. Epp (Thunder Bay—Nipigon) est adopté.)

Le président suppléant (M. Paproski): Le vote porte sur la motion principale modifiée:

Que le comité permanent des transports soit autorisé à étudier l'opportunité pour le gouvernement de présenter une mesure législative tendant à modifier la Loi sur les chemins de fer dans le but de permettre l'octroi d'indemnités plus élevées aux victimes d'incendies causés par des opérations ferroviaires afin de tenir compte des coûts de remplacement actuels d'articles perdus à la suite de dommages causés à des biens matériels.

Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

(La motion modifiée est adoptée.)

M. Kilgour: Monsieur le Président, nous en sommes à l'heure réservée aux initiatives parlementaires et nous siégeons tous ici en tant que simples députés. Je voudrais signaler que le seul membre du comité des transports qui est parmi nous à l'heure actuelle ne s'est pas opposé à cet amendement, ce qui signifie qu'il a été accepté à l'unanimité.

Le président suppléant (M. Paproski): Dois-je déclarer qu'il est 18 heures?

Des voix: D'accord.

M. Gauthier: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Étant donné que vous avez déclaré qu'il était 18 heures et que certains députés qui souhaitaient participer au débat d'aujourd'hui ne sont pas présents à l'heure actuelle, la Chambre pourrait-elle suspendre ses travaux, afin de donner la possibilité à ces députés d'intervenir?