

• (4.10 p.m.)

L'addition du mot «équipement» ne présente peut-être pas de difficulté considérable ni apparente, et il me semble que le ministère des Transports serait disposé à en accepter le principe. Qu'on me permette cependant de signaler que l'addition du mot «équipement» pourrait peut-être entraîner certaines complications dans l'interprétation éventuelle du bill, s'il est adopté, car il ne donne aucune définition et ne prévoit pas d'amendement à l'article 2 où sont énumérées les définitions des divers termes de la loi sur les chemins de fer.

Je suis bien d'accord avec le parrain de ce bill, lorsqu'il suggère l'abolition de l'obligation, pour les employés des chemins de fer, de faire rapport à la Commission de tout accident qui entraîne des dommages matériels inférieurs à \$1,500. Actuellement, la limite est de \$750, et le ministère songe sérieusement à l'abolir, étant donné le peu d'étendue de tels dommages, et compte tenu de la valeur des biens, à l'heure actuelle.

Il est vrai que la Commission n'est pas obligée, sous l'empire de la présente loi, de dévoiler certains renseignements obtenus à la suite d'un accident, et de l'enquête qui a été exigée par la suite.

Vivant aujourd'hui dans une société où l'appareil gouvernemental, c'est-à-dire l'État, participe de plus en plus à la vie quotidienne de tous les individus, par l'adoption des nombreuses mesures de sécurité sociale, il est normal qu'on veuille de plus en plus être informé et qu'on souhaite la disparition du caractère confidentiel et secret de toutes les informations que possèdent le gouvernement ou les organismes gouvernementaux. Je suis complètement d'accord là-dessus.

Le privilège, monsieur l'Orateur, est une exception à la règle générale, on le sait, mais dans certains milieux, on comprend mal, on interprète mal, ou on tente de mal interpréter cette expression. On est toujours porté à faire du privilège un instrument à la disposition de l'autorité pour taire le pire, pour cacher un scandale, en résumé, pour priver sciemment le public de la connaissance de faits qui devraient lui être dévoilés. Si jamais tel a été ou tel est le cas, il s'agit d'une exception.

En effet, il est bien connu de tous les députés, et spécialement des disciples de Thémis, que ce principe du privilège existe, et le meilleur exemple est contenu dans la loi de la preuve du Canada, qui accorde à une personne appelée à témoigner devant une cour de justice la certitude que son témoignage ne pourra être utilisé contre elle dans des procédures subséquentes, criminelles ou civiles. Dans un tel cas, ce privilège est reconnu par la loi.

Un autre exemple bien connu est celui des rapports de l'avocat avec son client, alors que toutes leurs communications, tous leurs renseignements et toutes leurs discussions sont privilégiés et ne peuvent être divulgués devant le tribunal. Je ne prétends pas pouvoir vous renseigner sur ce point, monsieur le président, vous qui êtes un expert de la profession juridique.

A mon avis, c'est là la sorte de privilège auquel se réfère l'article 288 de la loi sur les chemins de fer. Il a trait principalement aux communications entre les employés des chemins de fer et leurs supérieurs, en cas d'accidents. Ces communications sont privilégiées et ne peuvent être divulguées en cour, non pas parce qu'elles

ont été faites sous le sceau de la confiance, mais pour la gouverne des conseillers juridiques ou avocats de la compagnie, dans l'occurrence, les chemins de fer. Au fait, l'accident de chemin de fer entraîne souvent des réclamations en dommages-intérêts et, règle générale, les avocats de la compagnie doivent avoir droit à une complète et franche divulgation de tous les faits, de manière à pouvoir aviser, sans crainte et d'une façon exacte, et la partie adverse peut avoir accès à ces mêmes informations, afin d'être en mesure d'établir la responsabilité.

La Commission elle-même n'a pas la juridiction nécessaire pour déterminer la responsabilité dans un cas d'accident de chemin de fer. Son devoir est de connaître les faits, dans le but de déterminer les causes d'un accident et de prescrire les moyens à prendre pour empêcher la répétition de tels événements malheureux et tragiques.

Il est vrai que le public, et l'Association des employés des chemins de fer en particulier, n'apprécient pas cette situation privilégiée, mais, à mon avis, il s'agit ici de protéger les employés des compagnies de chemins de fer eux-mêmes contre toutes représailles que pourrait entraîner leur trop grande loquacité. De plus, la confiance, à divers échelons, dans la compagnie, serait dangereusement érodée et l'efficacité des employés serait grandement compromise, de même que le service aux voyageurs.

Après avoir entendu les explications de l'honorable député de Moose-Jaw, je constate que le but principal visé par la présentation de ce projet de loi est la protection du public contre le nombre croissant d'accidents de chemin de fer qui se produisent au Canada. Je ne peux que féliciter l'honorable député, car nous avons vécu, dans la province de Québec, il n'y a pas très longtemps, des situations aussi tragiques qui, par exemple, ont coûté la vie à une trentaine de jeunes personnes à la fois, près de Montréal. Dans ma circonscription, plusieurs accidents ont coûté la vie à cinq ou six personnes à la fois.

Le projet de loi présenté par l'honorable député vise principalement à la protection du public, et ce député doit être félicité. La Commission canadienne des transports et les compagnies de chemin de fer doivent constamment améliorer leur système de prévention des accidents, afin que le public-voyageur soit assuré de pouvoir emprunter ce moyen de transport dans la plus grande sécurité possible.

[Traduction]

M. W. M. Howe (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo): Monsieur l'Orateur, je félicite le député de Moose Jaw (M. Skoberg) qui, périodiquement, signale à la Chambre des questions concernant les chemins de fer du Canada. Étant né et ayant été élevé dans une localité qui était un centre ferroviaire, je comprends les problèmes avec lesquels sont aux prises et la direction et les employés de nos sociétés ferroviaires au fil des années.

Je me souviens très bien d'accidents tragiques survenus dans la ville de Palmerston lorsque j'y vivais. Toutefois, une des plus grandes tragédies qu'ait connue Palmerston, qui déjà était un centre ferroviaire important, réside dans l'abandon par le Canadien National de tout service-voyageurs dans cette région. C'était là, à mon avis, une mesure rétrograde, étant donné que cette région se développe et continuera de le faire à l'avenir et qu'il faudra lui assurer un autre genre de service de transport.