

Loi sur les chemins de fer

● (1720)

C'est une bonne suggestion exhortant le gouvernement à mettre en oeuvre une procédure qui nous permettrait de l'examiner davantage. Le secrétaire parlementaire du ministre des Transports a bien dit qu'une mise à jour de cet article de la Loi sur les chemins de fer s'imposait.

Je soupçonne que la question se présentera tout autrement quand une demande d'indemnisation pour négligence sera faite. Les intéressés pourront alors engager une procédure judiciaire pour mettre la société ferroviaire en demeure d'examiner leur cause.

C'est toujours aux agriculteurs qu'il incombe de faire la preuve des pertes subies par le feu et de démontrer que la société ferroviaire a été négligente aux termes du paragraphe 338(2). Sans compter que cette procédure est coûteuse et longue, il serait également difficile de prouver, devant un tribunal, que la société ferroviaire a fait preuve de négligence. Il va de soi qu'elle peut attendre longtemps et qu'elle n'est pas forcément pressée de régler. Elle a les moyens d'embaucher des avocats au prix fort contrairement à l'agriculteur ou aux agriculteurs concernés.

Il est évident qu'un changement s'impose. L'idéal serait que le comité permanent des transports consulte des experts pour établir le juste montant de telles indemnités et peut-être pour améliorer les modalités régissant ce genre de réclamations. Ainsi, l'agriculteur ou les agriculteurs pourraient présenter des instances concernant un incendie sur leur propriété causé par l'une ou l'autre des deux sociétés ferroviaires.

M. Alan Redway (York-Est): Monsieur le Président, quand je suis arrivé à la Chambre ce soir, je n'avais pas l'intention de parler de ce sujet. Cependant, en écoutant les autres députés faire leurs commentaires, je me suis intéressé à la question et je me suis rappelé un grave incendie parmi les nombreux incendies graves causés par l'activité des chemins de fer, soit le déraillement de Mississauga et les dommages qu'il a causés.

La motion dont nous sommes saisis ce soir stipule:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait envisager l'opportunité 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.

Elle vise selon moi à faire augmenter le montant total des indemnités à payer sur la base de la responsabilité absolue et non de la négligence d'une compagnie de chemins de fer lorsqu'elle est à l'origine d'un incendie.

J'ai écouté attentivement et j'ai entendu deux députés du NPD parler des incendies qui peuvent être allumés dans les bâtiments ou dans les champs d'un agriculteur. Ils ont cependant oublié de mentionner les incendies qui risquent probablement d'éclater plus souvent dans les régions urbaines que dans les régions rurales à notre époque. J'attire l'attention de la Chambre sur le déraillement de Mississauga qui s'est produit il y a quelques années seulement.

Cet accident concernait un train de 14 à 16 wagons contenant des matières dangereuses. Il arrivait de London en Ontario et se rendait au centre de triage d'Agincourt situé à Scarborough dans le Grand Toronto. Lorsque le train est entré à Mississauga, certains de ses wagons ont déraillé. Les matières dangereuses ont ensuite fait ce que les experts en transport et

en sécurité appellent une *eveplé*, c'est-à-dire qu'elles ont explosé. Une boule de feu a jailli dans les airs et elle a mis le feu à des propriétés à plusieurs kilomètres à la ronde. Je n'ai pas apporté les détails exacts concernant les dommages causés ni le nombre de personnes évacuées. Je me rappelle que la population de la zone sinistrée a été évacuée pendant plus d'une semaine dans un rayon de dix kilomètres de la voie ferrée.

A cette époque, cette section de la voie ferrée traversait une zone relativement peu peuplée même si elle était située dans ce qu'on pourrait considérer comme une région urbaine. Malgré cela, les réclamations qui ont faites suite à ce déraillement, à cette catastrophe, se sont élevées à des millions de dollars. Les réclamations concernant les dommages à la propriété seulement, sans parler des accidents corporels, étaient de l'ordre de centaines de millions de dollars.

Immédiatement après ce déraillement, on a procédé à une enquête judiciaire dirigée par le juge Samuel Grange, de la Cour suprême de l'Ontario. Sauf erreur, vous faisiez partie, monsieur le Président, de l'ancien gouvernement qui a chargé le juge Grange de diriger cette enquête. Elle a donné lieu à une longue liste de recommandations tendant à améliorer la sécurité ferroviaire, et bon nombre d'entre elles ont été mises en oeuvre. Il continue de se produire un nombre important de déraillements dans le cas de trains qui transportent des matières dangereuses. Après la catastrophe de Mississauga, on a estimé que chaque année, il se produit en moyenne au moins deux déraillements de trains transporteurs de matières dangereuses, dans les limites de la région métropolitaine de Toronto. Il est fort probable qu'il se produira un autre déraillement de train comme celui de Mississauga, qui entraînera des réclamations s'élevant à des millions de dollars.

Ce qui m'inquiète en l'occurrence, c'est le fait que si ce train avait déraillé 20 minutes plus tard, la catastrophe se serait produite au beau milieu de ma circonscription, dans ma localité. J'aurais été l'une des nombreuses personnes évacuées et présentant des réclamations pour des dommages à la propriété. De très gros immeubles de rapport et immeubles à bureaux se trouvent le long de cette voie ferrée qui passe au coeur de la région métropolitaine de Toronto. Selon les représentants de la défense civile de la région métropolitaine de Toronto, si le déraillement de Mississauga s'était produit au coeur de cette région, dans l'un des secteurs à forte densité de population, il aurait été impossible de procéder à une évacuation comme celle qui a eu lieu à Mississauga. Il est fort possible qu'à la suite de l'échappement de gaz toxiques, on aurait eu à déplorer un grand nombre de morts.

● (1730)

C'est là le genre de situation possible à la suite d'un déraillement ou d'un incendie causé par un train à notre époque. Tout peut fort bien commencer par une étincelle produite par une locomotive à vapeur qui amène les membres d'un club passionnées par l'histoire ferroviaire faire un voyage historique. C'est peut-être là le genre de choses dont il est question en l'occurrence, mais il pourrait également bien s'agir d'une terrible catastrophe entraînant des pertes financières considérables.

Il existe maintenant un groupe d'étude de la sécurité ferroviaire dans la région métropolitaine de Toronto. Ce groupe