

INITIATIVES PARLEMENTAIRES BILLS PUBLICS

LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER

MODIFICATION PORTANT SUR LA PRÉSENTATION DE RAPPORTS D'ACCIDENTS À LA COMMISSION DES TRANSPORTS

M. John L. Skoberg (Moose Jaw) propose: Que le bill C-47, modifiant la loi sur les chemins de fer (Rapport des accidents), soit lu pour la 2^e fois et renvoyé au comité permanent des transports et des communications.

—Monsieur l'Orateur, bien des députés pourraient se demander, j'en suis sûr, quelle parenté il peut y avoir entre le débat qui vient de s'achever et le bill dont la Chambre est saisie maintenant mais ils conviendront, je n'en doute pas, qu'il y a toute une ressemblance entre le bill de stabilisation concernant le grain des Prairies et celui-ci. Tous les députés savent que lorsqu'un accident de chemin de fer se produit, la ligne est bloquée. Cela veut dire que les usagers sont directement touchés. Jusqu'à maintenant, on s'est trouvé bien trop souvent dans le cas où la ligne est bloquée sans que personne ne sache pourquoi ni ce qui a réellement provoqué l'accident. Voilà pourquoi je propose ce bill.

Sa principale disposition exige de toute compagnie de chemin de fer qu'aussitôt que possible, et immédiatement après que ses fonctionnaires principaux ont été informés d'une collision, d'un déraillement ou d'un autre accident occasionnant la mort d'une personne ou lui causant des blessures ou entraînant des dommages au matériel ferroviaire ou à la voie, ou par suite de quoi un pont, un ponceau ou tunnel sur le chemin de fer ou en dépendant, a été brisé ou endommagé de manière à devenir impraticable ou hors d'état de servir immédiatement, elle informe la Commission des transports du Canada et lui en fournisse tous les détails.

Le paragraphe 2 a trait au rapport établi par les employés et prévoit que:

Le chef de train ou un autre employé ayant la direction du train, de l'endroit ou de la structure où s'est produit l'accident, doit, le plus tôt possible après que l'accident s'est produit, en avvertir la Commission par télégramme.

Ce bill vise à obtenir que tout accident endommageant la matériel ferroviaire ou la voie soit obligatoirement porté à la connaissance de la Commission canadienne des transports du moment que le montant du dommage dépasse la somme indiquée dans le paragraphe 3. Dans le passé, les accidents qui entraînaient des dommages à la voie sans endommager un pont, un tunnel, un viaduc ou un ponceau n'avaient pas besoin d'être signalés. Ce bill vise aussi à empêcher la Commission de déclarer confidentiels les rapports et les enquêtes concernant les accidents. On estime que l'intérêt public est bien mieux servi lorsque les rapports concernant les accidents sont rendus public dans leur intégralité.

Il semblerait que, dès lors qu'un accident ferroviaire se produit, la Commission canadienne des transports a le pouvoir de déterminer s'il y a lieu ou non de considérer comme confidentielle l'enquête menée à la suite de cet accident. A mon avis, qu'il s'agisse d'un accident dû à une défectuosité mécanique ou d'un accident dû à une

erreur humaine, il est dans l'intérêt du public que sa cause soit divulguée de façon que tous les intéressés soient au courant. Le public est en droit d'être informé des causes des accidents de chemin de fer, tout comme il est informé par les enquêtes publiques des causes des catastrophes aériennes et des naufrages de navires. Tous les députés savent fort bien que l'on mène fréquemment des enquêtes publiques sur les catastrophes aériennes et sur les drames de la mer, mais que les accidents ferroviaires ne donnent lieu que rarement à une enquête publique.

Je suis particulièrement heureux que la Commission canadienne des transports mène en ce moment une enquête publique sur la sécurité en général dans le fonctionnement des chemins de fer. Il y a lieu de féliciter le président de cette commission, M. Jones, pour la manière dont il dirige cette enquête exhaustive qui entraînera, du moins je l'espère, certaines recommandations. Récemment, un accident ferroviaire est survenu dans le cañon du Fraser où trois hommes ont perdu la vie sans qu'il y ait de leur faute, mais par suite de la négligence du personnel de surveillance de la superstructure, mettant ainsi en danger la vie non seulement des employés au travail mais celle des voyageurs.

Je m'oppose vigoureusement à toute ordonnance ou loi générale qui confère à la Commission canadienne des transports le pouvoir de juger confidentielle toute information relative aux accidents ferroviaires. Si on recouvre un accident du voile du secret, tout le monde pense habituellement au pire. Il me semble aussi que le secret ne peut être justifié que lorsque la sécurité nationale est en jeu. On ne peut dire que la sécurité nationale est en danger du fait qu'on annonce la cause d'un accident ferroviaire et qui en est responsable. L'Association des employés de chemins de fer a toujours préconisé que ces enquêtes soient rendues publiques; qu'il est dans l'intérêt du public de veiller à ce qu'aucun renseignement ne soit gardé secret par la Commission canadienne des transports ou par les sociétés ferroviaires si vraiment l'exploitation du réseau de transport met la sécurité en danger.

Permettez-moi de mentionner ce qui se passe aux États-Unis. Leur commission nationale sur la sécurité des transports, créée par la loi de 1966 sur les transports, a été l'aboutissement d'une pensée comme celle que nous avons exprimée ici et de conditions semblables qui existaient aux États-Unis. La commission sur la sécurité détermine la cause des accidents au moyen d'enquêtes directes et d'audiences publiques. Bien que, selon ses structures, elle relève du secrétaire d'État aux transports, la commission est un organisme autonome.

A mon avis, il faudrait établir ici un organisme semblable au sein de la Commission des transports du Canada, dont le ministre des Transports actuel serait chargé. Il importe au plus haut point qu'une commission ou un organisme de ce genre soit créé au Canada dans le plus bref délai, afin de révéler au public les causes des accidents au lieu de refuser de l'éclairer. Comme les députés le savent, le taux d'accidents ferroviaires au Canada est élevé à l'heure actuelle. Presque toutes les semaines, les journaux font état d'accidents quelque part le long du réseau. Il est notoire que nous n'apprenons jamais la véritable cause d'un tel accident.