

Chemins de fer—Loi

L'article 338.1 de la Loi sur les chemins de fer rend les compagnies ferroviaires responsables des incendies causés par les locomotives. Lorsque la compagnie de chemins de fer s'est servi «d'appareils modernes et efficaces» et n'a pas été reconnue coupable de négligence, les indemnités demandées pour les dommages causés par ces incendies ne doivent pas dépasser 5 000 \$.

Ce paragraphe de la Loi sur les chemins de fer a été rédigé avant 1910 puis révisé en 1919. A l'époque, il était normal d'établir les responsabilités en cas d'incendie, d'une part parce que les locomotives à vapeur avaient tendance à causer des incendies, même lorsque toutes les mesures de sécurité étaient respectées et d'autre part, parce que la plupart des propriétaires n'avaient pas d'assurance. Même s'il arrive encore que des incendies se déclarent sur les terrains appartenant aux chemins de fer, ils sont causés plus souvent par des étincelles provenant des freins ou des activités reliées à l'entretien des voies que par les locomotives, même s'il est déjà arrivé que les étincelles projetées par des locomotives diesel allument des incendies. Toutefois, on a appliqué l'article 338 aux incendies causés par des trains, sans établir s'ils venaient ou non de la locomotive. En ce qui concerne la réglementation des activités des compagnies ferroviaires, l'article 221 de la loi confère à la Commission canadienne des transports le pouvoir d'édicter des ordonnances et des règlements régissant la prévention des incendies le long des emprises des chemins de fer.

L'article 338 de la loi n'empêche pas de poursuivre une compagnie de chemins de fer qui n'a pas utilisé «des appareils modernes et efficaces» ou pour d'autres négligences ayant causé des incendies. Par conséquent, à l'exception de cet article, la loi ne limite aucunement les responsabilités des compagnies ferroviaires.

On voit mal pourquoi les tribunaux ne pourraient pas examiner les poursuites en dommages dans les cas d'incendies qui prennent naissance dans les emprises des chemins de fer. Toute personne dont la propriété aurait été endommagée par un incendie causé par des opérations ferroviaires devrait pouvoir faire indemniser normalement par l'intermédiaire des tribunaux. Je ne vois pas l'utilité de prévoir des exceptions à ce droit, comme c'est le cas à l'article 338.

Certes, le député propose d'augmenter le niveau maximum de l'indemnisation versée aux victimes d'incendies causés par des opérations ferroviaires, comme le prévoit la Loi sur les chemins de fer, de façon à tenir compte des coûts de remplacement actuels des biens endommagés, mais l'exception proposée dans la loi, nonobstant les limites fixées pour la responsabilité, est un anachronisme en soi. La proposition du député est pertinente en ce sens que cet article de la Loi sur les chemins de fer semble avoir perdu toute utilité. Toutefois, si l'on veut y apporter le moindre changement, on devrait envisager de le supprimer au lieu de le modifier comme on le propose. Quoi qu'il en soit, il serait préférable de procéder à la modernisation de la Loi sur les chemins de fer de manière systématique et non pas fragmentée, comme ce serait le cas avec la motion du député.

• (1720)

Le changement proposé par le député devrait être envisagé de concert avec un remaniement général de la Loi sur les chemins de fer, ce qu'est déjà en train de faire Transports Canada.

En temps voulu, on pourrait saisir la Chambre de pareil remaniement, et les députés disposeraient de beaucoup de temps pour examiner cet amendement et tous les autres qu'on jugera opportun de présenter dans le contexte d'une mesure législative complète.

M. Gordon Taylor (Bow River): Monsieur le Président, je suis très heureux d'avoir l'occasion d'intervenir au sujet de cette motion. Je pense qu'elle vient fort à propos, et je voudrais remercier le député de l'avoir présentée. Ce genre de débat est utile, surtout quand on songe que les modifications à cette loi ont pris tellement de temps à venir que toutes les dispositions en sont maintenant dépassées.

Cette motion est plutôt limitée. Elle parle de 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. En fait, la motion porte strictement sur les incendies causés d'une façon ou d'une autre par des trains.

Le seul reproche que je pourrais lui faire, c'est d'être trop limitée. Elle devrait être élargie. Je voudrais vous donner un ou deux exemples à cet égard. Malgré cette critique, je suis persuadé que ce débat sera fort utile au gouvernement et au ministre compétent, lors de la préparation de la nouvelle loi. A cet égard, je pense que nous devrions donner à la Chambre des exemples de cas visés par cette motion, afin de ne rien laisser de côté dans la nouvelle loi.

Le premier incendie causé par un train dont je me rappelle remonte à l'époque où j'avais neuf ou 10 ans. C'était un été extrêmement sec. Les roues du train ont, semble-t-il, frappé un objet quelconque sur la voie, ce qui a causé une étincelle qui, à son tour, a enflammé l'herbe, et l'incendie s'est propagé comme un feu de prairie. Vous savez à quelle vitesse un feu de prairie s'étend lorsque l'herbe est sèche, monsieur le Président.

Cet incendie a détruit l'habitation d'un homme, bien qu'on puisse difficilement lui donner ce nom. Tout le monde la considérait comme une cabane, et elle était située dans une région minière. C'était cependant le foyer de cet homme. Je ne crois pas qu'il ait reçu aucun dédommagement. Il n'avait aucun recours possible devant les tribunaux. Il n'avait personne pour le représenter, et il n'a tout simplement rien reçu. Il a perdu son foyer. Bien que ses voisins l'aient aidé à se reloger, je considère que cet homme a été très mal traité.

On se demande parfois comment les feux commencent. Je me souviens d'un accident survenu dans le sud de l'Alberta, dans une région aujourd'hui représentée par le député de Medicine Hat (M. Porter). C'était un autre été très sec. Je travaillais, à cette époque, pour le ministère de la Voierie de l'Alberta. L'herbe était si sèche qu'on pouvait difficilement s'imaginer à quelle vitesse un feu comme celui-là pouvait s'étendre.

A ce propos, je me souviens d'une fois où plusieurs nouveaux garçons s'étaient joints à ma troupe d'éclaireurs. Nous étions allés camper et les garçons devaient apprendre à faire du feu sans l'aide d'allumettes. Je leur ai montré deux ou trois façons de le faire. J'ai pris deux bâtons et je les ai frottés ensemble. Les garçons m'ont dit que je n'arriverais jamais à allumer un feu de cette façon. Je leur ai répondu: «On verra bien». J'avais un morceau d'amadou qui était en réalité un vieux morceau de