

Loi sur les chemins de fer

incendie. Lors d'incendies provoqués par des trains, on a invoqué l'article 338 dans un sens général, sans chercher à savoir si c'était vraiment les locomotives qui en étaient la cause.

Pour ce qui est de la réglementation des activités des sociétés ferroviaires, l'article 221 de la Loi sur les chemins de fer confère à la Commission canadienne des transports le pouvoir d'adopter des ordonnances et des règlements leur imposant la responsabilité de la prévention des incendies et de la lutte contre les incendies le long des voies.

L'article 338 de la Loi sur les chemins de fer n'empêche pas les poursuites ou les demandes d'indemnisation contre les sociétés de chemin de fer qui n'utilisent pas des «appareils modernes et efficaces» ou qui se rendent coupables de toute autre négligence liée aux incendies. Par conséquent, à l'exception de cet article, il n'existe aucune limite juridique de la responsabilité des sociétés ferroviaires.

On conçoit difficilement pourquoi les poursuites pour dommages lors d'incendies ayant pris naissance sur les propriétés des sociétés ferroviaires ne pourraient pas être entendues par les tribunaux de droit civil. La victime d'un incendie allumé par une société ferroviaire devrait pouvoir s'adresser normalement à un tribunal pour être indemnisée. L'exception à ce droit de recours qui subsiste dans l'article 338 n'a apparemment aucune raison d'être.

Le proposeur de la motion suggère de mieux refléter le coût actuel de remplacement des articles perdus en haussant le plafond des indemnités prévues dans la Loi sur les chemins de fer pour les victimes d'incendies causés par des opérations ferroviaires, mais l'exception contenue dans la loi constitue un anachronisme, peu importe le montant des indemnités. La proposition du député est pertinente en ce sens que l'article en cause ne semble plus avoir aucune utilité. Toute modification devrait viser à abolir purement et simplement cet article et non pas seulement à en changer certaines dispositions. Quoi qu'il en soit, il serait préférable de coordonner notre intervention pour mettre à jour l'ensemble de la Loi sur les chemins de fer plutôt que de procéder de façon fragmentaire comme dans la motion du député.

La modification proposée par le député devrait être examinée dans le contexte de la refonte globale de la Loi sur les chemins de fer à laquelle se livre Transports Canada à l'heure actuelle. En temps opportun, la nouvelle loi devrait être soumise à la Chambre pour que les députés puissent avoir amplement l'occasion de l'examiner, et d'examiner toute autre proposition pertinente, dans le contexte d'un projet législatif global.

Nous en venons maintenant à la question de savoir comment les députés vont se prononcer sur cette question. Il y a une douzaine de jours, dans la ville d'où vous et moi venons, monsieur le Président, j'ai prononcé un vibrant plaidoyer en faveur d'une réforme permettant aux députés de voter selon leur conscience et en fonction des intérêts de leurs électeurs, sauf dans le cas d'un vote de confiance à l'endroit du gouvernement. Il serait bassement hypocrite de ma part de prier les députés ministériels de rejeter une motion aussi inoffensive que celle-ci.

Il ne fait absolument aucun doute que cette motion n'appelle pas un vote de confiance pour le gouvernement. Aucun député ne prétendra le contraire. Je serais le dernier des hypocrites, un hypocrite avec un grand «H», si j'allais demander à chacun de

mes collègues de la rejeter. Ils ont entendu ce que j'avais à dire au nom, si on veut, du gouvernement, mais je les respecte et je vous respecte trop, monsieur le Président, pour leur demander de voter autrement que selon ce que leur dicte exactement leur conscience en l'occurrence.

M. Nelson A. Riis (Kamloops—Shuswap): Monsieur le Président, je dois dire que c'est avec grand plaisir que j'ai écouté les observations du secrétaire parlementaire du ministre des Transports (M. Kilgour). En fait, je les ai trouvées très encourageantes. L'autorité dont vient de faire preuve le député compte tenu du poste de confiance qu'il occupe indique qu'une motion aussi positive et aussi valable que celle dont nous sommes saisis mérite l'appui de tous les partis représentés à la Chambre. Je me réjouis de pouvoir prendre la parole au sujet de la motion à la suite du député. Je trouve ses observations fort encourageantes.

Comme l'a signalé le député, lorsque la Loi sur les chemins de fer a été rédigée, au tournant du siècle, on a tenu compte du fait que les locomotives étant ce qu'elles étaient alors, soit des engins qui crachaient la fumée et le feu, les incendies étaient relativement fréquents sur le passage des trains qui allaient et venaient d'un bout à l'autre du pays.

En 1903, le Parlement a prévu, à l'article 239 du chapitre 58 de la Loi sur les chemins de fer, une indemnisation de 5 000 \$ à verser par une société ferroviaire dans le cas où une locomotive aurait provoqué un incendie. A cette époque, 5 000 \$ constituaient sans doute une indemnité suffisante pour un incendie causé par une locomotive tirant un convoi. Étant donné la hausse du coût de la vie, depuis 1903, ainsi que le taux d'inflation, on aboutirait actuellement à tout près de 100 000 \$. L'indemnité payable à la suite d'un incendie ordinaire causé par une locomotive atteindrait environ cette somme. Toutefois, ainsi que le secrétaire parlementaire et d'autres députés l'ont mentionné, comme nous avons maintenant des locomotives diesel ou qui fonctionnent parfois à l'électricité, les incendies provoqués de nos jours par les chemins de fer ne sont pas nécessairement attribuables à la locomotive. En restreignant les indemnités aux cas d'incendies causés par une locomotive, on ne tient pas compte des modifications technologiques survenues dans les modes de transport ni, à vrai dire, de la nouvelle réalité de notre réseau ferroviaire.

Chacun sait, en particulier les députés des régions rurales dont les circonscriptions sont sillonnées de lignes de chemin de fer, notamment la circonscription de Kamloops—Shuswap que parcourent les trains du Canadien Pacifique et du Canadien National, que les incendies sont parfois provoqués par la négligence du personnel et le mauvais fonctionnement des freins dans les nombreux virages qu'on trouve dans la région montagneuse de la Colombie-Britannique. Il suffit d'une étincelle pour allumer un incendie. Je suppose qu'il peut aussi y avoir bien d'autres causes.

La motion à l'étude établit simplement 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.