

Chemins de fer—Loi

J'ai découvert que l'article en question remontait à 1902. Cette disposition est en vigueur depuis ce temps-là. Elle prévoit un maximum pour les dommages-intérêts que les sociétés ferroviaires doivent verser lorsqu'un incendie est occasionné par des opérations ferroviaires. En 1902, la plupart des incendies, et je crois que nous sommes presque tous d'accord sur ce point, étaient causés par la traînée d'étincelles des locomotives à vapeur sur la voie ferrée qui, en enflammant des brindilles sèches, mettait le feu aux exploitations et aux jachères avoisinantes et même aux forêts. Je suis persuadé que certains de mes collègues connaissent des exemples de gros feux de forêt souvent occasionnés par des opérations ferroviaires.

Nous savons tous, bien sûr, qu'aux termes de l'article 239 de la Loi sur les chemins de fer, les sociétés ferroviaires sont tenues d'enlever l'herbe morte ou sèche, les mauvaises herbes ou tout autre matière combustible de leurs emprises. Il arrive souvent que les équipes d'entretien brûlent ces matières inflammables pour s'en débarrasser. Étant donné la façon dont elles procèdent, il arrive que le feu se ranime après quelques jours et qu'il se propage.

Je dois préciser que les plaignants peuvent poursuivre les compagnies ferroviaires pour plus de 5 000 \$ s'ils peuvent prouver devant les tribunaux que celles-ci ont fait preuve de négligence. Ces procédures coûtent cependant très cher et elles durent des années. Il faudrait que les dommages s'élèvent à des centaines de milliers de dollars pour qu'un plaignant ait recours aux tribunaux pour se faire rembourser. Les compagnies ferroviaires emploient certains des meilleurs avocats disponibles, et il est extrêmement difficile de trouver un avocat ou un bureau d'avocats à la fois assez compétent pour leur faire face et prêt à renoncer à des causes qu'elles pourraient leur confier.

La meilleure façon de régler le problème serait d'augmenter la limite de 5 000 \$. En présentant cette motion, je ne sais pas exactement quel montant recommander au gouvernement. Cependant, pour votre information, monsieur le Président, je vais citer les deux montants auxquels j'ai songé. Si on tient compte de l'augmentation du coût de la vie et d'autres indices, la somme de 5 000 \$, considérée à l'époque comme un honnête dédommagement, devrait être multipliée par sept ou par huit à l'heure actuelle. Si on utilise des indices de prix précis à partir de 1903, année où cette mesure est entrée en vigueur, les 5 000 \$ vaudraient aujourd'hui 68 331 \$ environ. Cependant, en utilisant d'autres indices, on arrive à des chiffres différents. Comme les gens qui prendront une décision à ce sujet seront, pour commencer du moins, des députés, j'ai pensé qu'ils seraient intéressés de savoir à quelle somme on arriverait si l'on comparait les 5 000 \$ aux frais payés aux députés en 1903.

• (1710)

En 1903, les députés recevaient une indemnité parlementaire de 1 500 \$ ainsi qu'une allocation de 6 \$ par jour de session quand la session durait plus de 30 jours et elle durait parfois plus d'un an. Sur cette base de comparaison, on arrive à une somme de 180 000 \$ à 185 000 \$. J'ai soumis ces deux chiffres pour montrer à combien s'élèverait aujourd'hui une indemnité

de 5 000 \$ fixée en 1903. Les 5 000 \$ vaudraient maintenant entre 70 000 \$ et 180 000 \$.

C'est aussi simple que ça. Comme les députés qui connaissent la procédure s'en rendront compte, j'ai eu recours à une motion parce qu'il s'agit d'une initiative entraînant une dépense pour le gouvernement. En présentant cette motion, je demande à la Chambre de l'appuyer et de demander au gouvernement d'étudier les modifications à apporter à la Loi sur les chemins de fer pour la mettre à jour. Ainsi, les personnes ou les collectivités qui subissent des dommages à la suite d'un incendie causé par des opérations ferroviaires ne devront pas se contenter d'une maigre somme de 5 000 \$ au lieu d'un véritable dédommagement.

M. Ross Belsher (Fraser Valley-Est): Monsieur le Président, je voudrais parler de la motion du député de Humboldt—Lake-Centre (M. Althouse). Elle soulève une question, à savoir si ce problème devrait être réglé par les tribunaux ou en vertu de la Loi sur les chemins de fer. Je me contenterai de dire si, selon moi, il vaut mieux s'en remettre à la Loi sur les chemins de fer, comme le propose le député, ou plutôt aux tribunaux.

Ces dernières années, les chemins de fer canadiens ont battu tous les records sur le plan de la sécurité. Le CP a été le chemin de fer le plus sûr d'Amérique du Nord depuis quatre ans tandis que le CN s'est classé dans les six premiers au cours de la même période. Nous pouvons être fiers de notre réseau ferroviaire. Ce sont les chemins de fer qui ont édifié notre pays et ils continuent à jouer un rôle essentiel dans notre économie.

La sécurité de nos chemins de fer ne fait aucun doute et nous avons donc une excellente base de départ. Il ne faut cependant jamais se reposer sur ses lauriers en ce qui concerne la sécurité. Il y a toujours des possibilités d'amélioration à explorer. Dans plusieurs secteurs, des changements législatifs peuvent contribuer à améliorer la sécurité du réseau. En fait, les réalisations du gouvernement en attestent. C'est je crois en juin, l'année dernière, que nous avons adopté, une loi sur l'aéronautique qui a amélioré les mesures de sécurité et, du même coup, la sécurité de notre industrie aérienne et de ses employés.

À l'heure actuelle, la sécurité ferroviaire est réglementée en vertu de la Loi sur les chemins de fer. Cette loi a beaucoup évolué depuis les débuts des chemins de fer canadiens et elle englobe toutes sortes de questions allant de la réglementation économique aux pouvoirs des sociétés. Sur certains plans, les dispositions relatives à la sécurité sont périmées et associées à un grand nombre de dispositions sans rapport avec la sécurité.

La Loi sur les chemins de fer contient certains anachronismes en ce qui concerne les dispositions relatives au poids et à la composition des cloches des locomotives à vapeur et les exigences relatives au graissage des locomotives qui sont périmées depuis une certaine d'années. Il y a également d'autres dispositions inutiles comme celle qui précise que les poteaux télégraphiques doivent être placés verticalement dans la mesure du possible et qu'ils doivent être peints dans les régions urbaines.