

*Loi sur les chemins de fer*

loi a été rédigé et adopté pour la première fois par le Parlement, les locomotives à vapeur, alors en service, avaient beaucoup plus de chance d'occasionner un incendie que les locomotives diesel actuelles. Pourtant on n'en tient pas du tout compte dans le paragraphe 338(2) de la Loi sur les chemins de fer.

Pour cette raison, il semble évident qu'une modification de la Loi sur les chemins de fer s'impose. Cette motion en elle-même ne la modifierait pas mais elle aurait certainement une grande portée si la Chambre l'adoptait. C'est vraiment une motion de recommandation au gouvernement. Lorsque j'ai parlé plus tôt de la renvoyer à un comité, je la prenais à tort pour un projet de loi, mais il s'agit en fait d'une motion. Si elle est adoptée, cela incitera le gouvernement à proposer une mesure législative appropriée. A moins que quelqu'un ne veuille vraiment soutenir que la limite de 5 000 \$ fixée en 1903 doit être maintenue à tout jamais, je ne vois aucune raison de ne pas saisir l'occasion que nous offre le député de Humboldt—Lake Centre. Tous ceux qui le désirent pourraient participer au débat sur cette motion, puis nous pourrions passer ensuite à son adoption pour encourager le gouvernement à agir dans ce sens.

On me dit que les sociétés ferroviaires ont signalé, en réponse à cette motion, qu'en cas de responsabilité fondée sur une négligence, il n'existe pas de limite aux termes de la loi pour le règlement financier. C'est peut-être vrai, mais la chose importante à se rappeler c'est que même si c'est le cas, l'agriculteur, ou autre qui a perdu des biens à la suite de l'incendie, a la charge d'établir, conformément au paragraphe 338(2), que les chemins de fer sont effectivement coupables de négligence. Il serait probablement très coûteux et très long, mais également très difficile de prouver devant les tribunaux une négligence de la part des chemins de fer. Je n'ai pas à vous rappeler, monsieur le Président, que la société ferroviaire peut se permettre d'attendre longtemps et qu'elle n'est peut-être pas très pressée de régler ces affaires judiciaires. Par ailleurs, elle peut retenir les services d'avocats très prestigieux pour sa défense, tandis que l'agriculteur, ou le groupe d'agriculteurs dont la propriété a été incendiée par le passage d'un train, n'a pas du tout les mêmes possibilités.

Je crois que la mesure à l'étude est très sensée. Je serais étonné que l'on s'y oppose. Lorsque le temps alloué au débat sera écoulé, j'ose espérer que nous pourrions passer à la postérité, sur le plan parlementaire, en adoptant à l'unanimité cette motion afin d'encourager le gouvernement à répondre à ce besoin précis et exprimer ainsi la volonté claire et nette de la Chambre sur la question.

**M. David Kilgour (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** Monsieur le Président, j'ai écouté avec intérêt les commentaires du député. Ses propos sur cette question sont pleins de bon sens. J'espère que ce que j'ai à dire ira essentiellement dans le même sens. Ces dernières années, les états de service des sociétés ferroviaires canadiennes en matière de sécurité ont été pratiquement inégaux. Je me demande si vous savez, monsieur le Président, que depuis quatre ans la société CP Rail est déclarée chaque année la plus sûre d'Amérique du Nord tandis que CN Rail a été au nombre des six sociétés les plus sûres durant la même période. Nous pouvons donc être fiers à juste titre de notre réseau ferroviaire.

Si le député croit que ces états de service sont attribuables au régime de réglementation, je puis lui garantir que nous n'avons pas l'intention de le modifier. Je le répète pour la 90ème fois environ, c'est la réforme de la réglementation économique que nous visons. Il ne s'agit pas d'une réforme des mesures de sécurité. A peu près 11 000 employés du ministère sont affectés aux mesures de sécurité des trois moyens de transport.

• (1710)

Les chemins de fer ont bâti le pays et ils continuent de jouer un rôle essentiel dans l'économie canadienne. Ils sont sûrs et nous fournissent une excellente base de travail. On ne peut jamais se vanter d'être trop consciencieux en matière de sécurité. Bien que 11 000 employés travaillent dans ce domaine et que chaque année le Gouvernement fédéral alloue au-delà de un milliard de dollars pour assurer notre sécurité, des modifications législatives pourraient contribuer à rendre le système encore plus sûr dans un certain nombre de domaines.

Les dispositions de la Loi sur les chemins de fer régissent la sécurité ferroviaire. La Loi a évolué depuis l'époque où notre réseau ferroviaire venait de voir le jour et elle englobe maintenant toutes sortes de sujets comme la réglementation des questions financières et les pouvoirs des sociétés. A certains points de vue, les dispositions sur la sécurité sont désuètes et mêlées à beaucoup d'autres articles qui n'ont rien à voir avec la sécurité.

Permettez-moi de vous donner un exemple, monsieur le Président. Pour montrer certains aspects dépassés de la Loi sur les chemins de fer, je me reporte aux dispositions relatives aux poids et aux matériaux utilisés dans la fabrication de cloches de locomotives à vapeur, sans parler des devis descriptifs qui traitent du graissage des locomotives et qui sont tout à fait superflus depuis une centaine d'années. Entre autres dispositions non essentielles, il y a l'article de la loi en vertu duquel les poteaux de télégraphie devraient être verticaux, là où c'est possible, et couverts de peinture dans les zones urbaines.

L'article 338 de la Loi sur les chemins de fer établit la responsabilité des sociétés ferroviaires dans le cas d'incendies causés par la locomotive. Si la compagnie s'est servie «d'appareils modernes et efficaces» et que, par ailleurs, elle n'a été coupable d'aucune négligence, l'indemnité maximale pour dommages à la propriété résultant d'un incendie causé par la locomotive est de 5 000 \$, ce qui est justement le sujet du débat d'aujourd'hui. Cet article de la Loi sur les chemins de fer a été rédigé en 1910 et modifié en 1919. A cette époque, il fallait bien établir la responsabilité des incendies dans la Loi parce que les premières locomotives à vapeur étaient souvent à l'origine d'incendies, même quand elles roulaient conformément aux mesures de sécurité et que le conducteur suivait fidèlement la procédure prescrite, et parce que la plupart des propriétaires n'étaient pas assurés. Bien sûr, la situation n'est plus la même depuis très longtemps.

Il est vrai qu'il y a encore des incendies qui prennent naissance sur les propriétés des sociétés ferroviaires. Cependant, il est probable qu'ils ont pour origine les étincelles jaillissant lors du freinage ou les activités d'entretien le long de la voie plutôt que les locomotives. On sait cependant que les locomotives diesel peuvent produire des étincelles susceptibles d'allumer un