

chemins de fer et des ministères provinciaux de l'environnement. On n'obtiendra de résultats que si la loi permet d'appliquer les sanctions nécessaires, le cas échéant.

Mon projet de loi dote la Commission canadienne des transports de pouvoirs juridiques, à titre d'organisme fédéral de réglementation, et lui permet d'appuyer le gouvernement fédéral qui n'a pour l'instant aucun pouvoir en matière de réglementation du bruit. Tel est l'objet de ce bill.

Voici quelles sont les principales dispositions du bill. Elles sont dans l'ensemble assez simples. Le bill tend à modifier l'article 215 de la Loi sur les chemins de fer. Il veut réduire le bruit dans les gares de triage. Il vise moins le bruit des chemins de fer en général que le bruit des manœuvres effectuées dans ces huit gares de triage du Canada. Il donnerait à la Commission canadienne des transports le pouvoir, après examen de la situation, d'ordonner à la compagnie de construire et d'entretenir des ouvrages pour la réduction du bruit causé par les manœuvres effectuées sur les buttes de gravité d'une gare de triage, si, de l'avis de la Commission, l'intensité du bruit est telle que les propriétés avoisinantes peuvent en souffrir.

La même chose s'applique, en second lieu, si l'application de techniques courantes peut réduire considérablement ce bruit. Mais on ne parle pas de mesurer le bruit. La question est posée ainsi: Y a-t-il trop de bruit? Et dans l'affirmative, n'utilise-t-on pas les moyens techniques voulus pour le réduire? Si non, la Commission peut ordonner à la compagnie de faire faire les installations nécessaires. Selon les dispositions de ce projet de loi, couché dans la langue qui convient à un bill d'initiative parlementaire, puisque nous ne pouvons faire de demandes de financement, il est prévu que la Commission canadienne des transports pourrait, si elle en juge ainsi, demander au ministre des Transports de participer à une fraction du coût des travaux nécessaires pour réduire le bruit, jusqu'à concurrence de 30 p. 100.

Il prévoit également que si une municipalité fait une demande de construction d'ouvrages de protection contre le bruit, avant d'aller plus avant, elle devra s'engager à participer aux frais, jusqu'à concurrence de 10 p. 100 du coût total des travaux. L'organisme fédéral n'est pas habilité à exiger cette dépense de la part d'une municipalité. Mais il est stipulé, néanmoins, que si une municipalité demande la construction d'ouvrages pour la réduction du bruit causé par les buttes de gravité, elle devra alors être disposée à prendre à sa charge une légère participation aux frais, puisque c'est elle qui réglemente le zonage et décide des zones d'habitation des quartiers.

Enfin, le bill stipulera que la recherche sur les problèmes d'acoustique pourrait être ordonnée et que, sur la demande de la CCT, la part du gouvernement fédéral s'élèverait à 50 p. 100 des frais de toute nouvelle recherche sur la réduction du bruit. C'est ce qu'on peut y lire. C'est un pouvoir donné à l'organisme de réglementation qui n'exerce aucune autorité relativement au bruit. Nous savons, par exemple, que l'organisme de réglementation peut ordonner aux chemins de fer d'arroser d'herbicide les mauvaises herbes qui poussent le long des voies ferrées et de les faire disparaître; de construire des clôtures et bien d'autres choses. Il ne peut rien faire au sujet du bruit. Nous ne pouvons rien faire face à l'attitude négative dont le Canadien Pacifique a fait preuve. Le Canadien National, lui, s'est montré prêt à collaborer.

### *Réduction du bruit*

Quelles sont les techniques disponibles? Par exemple, des abat-son pourraient être érigés sur une longueur d'environ 100 pieds des deux côtés des voies ferrées, afin de réduire le bruit. Des essais ont démontré que ces abat-son peuvent réduire le bruit d'environ 25 décibels, ce qui représente à peu près 40 p. 100 du bruit à sa source. C'est une réduction importante. Le chemin de fer devrait-il avoir recours à ces techniques si la population du quartier souffre du bruit? Je pense que oui. S'il ne le pense pas et si nous l'invitons à collaborer et qu'il refuse, que pouvons-nous faire? Rien. Mon bill prévoit simplement un moyen d'action qui nous permettra de régler ce problème.

Il y a d'autres moyens possibles, certains sont efficaces et d'autres moins. Par exemple, on est arrivé à certains résultats en arrosant les roues d'une émulsion d'huile et d'eau afin d'amortir le bruit. D'autres méthodes sont décrites dans les bulletins techniques actuellement disponibles. Le chemin de fer Burlington Northern et la société Westinghouse Brake Shoe Company ont fait d'importantes recherches pour réduire le bruit dans ces circonstances particulières.

Nous savons que même si les gares de triage des chemins de fer ont été démenagées à l'extérieur des grands centres urbains, elles se retrouvent encore à l'intérieur de la ville à mesure que celle-ci s'étend. Il y a 15 ans, dans ma circonscription, quand la réglementation de zonage a permis ces gares de triage avec buttes de gravité, le bruit ne constituait pas pour les collectivités un problème aussi grave qu'aujourd'hui. Nous devons tenir compte de la situation actuelle. Quand on a fait le zonage des gares de triage, on a aussi affecté des zones à la construction domiciliaire alors que les maisons n'étaient pas encore construites. Elles ont été construites depuis, et nous avons maintenant un problème de bruit. Je cherche un moyen de le résoudre. Le gouvernement provincial essaie-t-il de le résoudre?

Le ministère provincial des Transports de l'Ontario et le CP ont tenu un colloque il y a un an sur la question du bruit causé par les chemins de fer. Ils en sont venus à la conclusion que la question était de compétence fédérale. Nous n'avons aucun pouvoir parce qu'il y a un hiatus dans notre capacité juridique.

Le gouvernement de l'Ontario édicte actuellement de nouveaux règlements touchant les maisons neuves dans le secteur de Malvern et autour de la gare de triage de Scarborough East. Ces nouveaux règlements portent sur des abat-son à installer dans les nouveaux quartiers, sur la disposition des maisons, sur des remblais de terre destinés à amortir le bruit et sur une insonorisation plus poussée des maisons. On a évalué qu'il en coûtera aux propriétaires et aux constructeurs entre \$2,000 et \$3,000 par maison pour résoudre le problème du bruit qui vient des grandes routes et des gares de triage.

Pouvons-nous laisser les chemins de fer libres d'agir alors que le gouvernement provincial prend des mesures, alors que le zonage du secteur a été défini comme domiciliaire par la municipalité en même temps qu'il est industriel pour la gare de triage, alors que ce problème de bruit prend de plus en plus d'ampleur?

En guise de conclusion, je dirai que ce bill tente de conférer aux autorités fédérales, par l'entremise de son organisme de contrôle, des pouvoirs juridiques lui permettant d'enquêter sur un problème de bruit limité aux gares de triage. Il ne s'agit donc pas d'une approche globale. Les autorités pourront alors ordonner que des travaux visant à réduire le bruit soient