

Réduction du bruit

comité permanent de la santé, du bien-être social et des affaires sociales, soit de nouveau renvoyé au comité permanent.

L'Orateur suppléant (M. Ethier): A l'ordre. Il faudra que j'obtienne le consentement unanime de la Chambre, car je ne vois pas comment on peut proposer une motion en invoquant le Règlement. Peut-être y aurait-il consentement unanime. La Chambre est-elle d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Paproski: Monsieur l'Orateur, je suis heureux d'appuyer la motion au nom de mon collègue le député de Surrey-White Rock (M. Friesen). Je sais que cela lui fera plaisir quand il sera de retour à la Chambre ce soir.

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Monsieur l'Orateur, je pourrais peut-être ajouter que j'ai envoyé une lettre au secrétaire parlementaire lui faisant part de mon accord.

L'Orateur suppléant (M. Ethier): Les députés ont entendu la motion. Plaît-il à la Chambre de l'adopter?

Des voix: D'accord.

(La motion de M. Robinson est adoptée et le sujet du bill est renvoyé au comité permanent de la santé, du bien-être social et des affaires sociales.)

* * *

LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER

MESURE MODIFICATIVE PORTANT SUR LA RÉDUCTION DU BRUIT PROVENANT DES GARES DE TRIAGE PAR GRAVITÉ

L'hon. Martin O'Connell (Scarborough-Est) propose: Que le bill C-224, tendant à modifier la loi sur les chemins de fer (réduction du bruit), soit lu pour la 2^e fois et renvoyé au comité permanent des transports et des communications.

—Monsieur l'Orateur, j'aimerais parler d'un problème écologique grave cet après-midi, soit l'intensité des bruits qui proviennent de certains endroits particuliers, certaines grandes gares ferroviaires concentrées dans huit grandes villes du Canada. Ce sont les gares où l'on effectue le triage par gravité. On en retrouve une à Edmonton, deux à Toronto et les autres sont réparties à travers le pays.

De plus en plus, les citoyens de certaines localités s'en prennent aux chemins de fer y compris dans ma circonscription, Scarborough-Est. Il n'y a qu'à Edmonton où l'on s'efforce d'atténuer ce problème. A Toronto, le CP ne fait rien. Le conseiller municipal de ma circonscription ne cesse de recevoir des plaintes des résidents. C'est un problème qu'il faut soumettre au gouvernement fédéral puisque, en vertu de la constitution, les chemins de fer sont de son ressort.

Certains se demanderont pourquoi je soulève la question en proposant un projet de loi au lieu de solliciter la collaboration des intéressés. La raison est que le gouvernement fédéral n'a aucune attribution quant au bruit, cette question relevant des provinces. Si la province veut prendre des mesures pour atténuer le bruit des buttes de gravité, elle en est empêchée parce que ce domaine relève de la compétence du gouvernement fédéral qui lui, se retrouve dans une impasse parce qu'il est dépourvu de tout pouvoir légal.

Comme les chemins de fer n'ont rien fait pour tenter de venir à bout de ce problème de pollution du bruit, j'ai eu recours à la seule option qui me restait, soit un bill privé. J'espère que les députés écouteront mes arguments et renver-

[M. Robinson.]

ront ce bill au comité permanent des transports et des communications.

Il importe de comprendre clairement ce qu'est une butte de gravité et ce qui cause ce problème de bruit en particulier. Une butte de gravité de triage ferroviaire est une grande gare de triage où l'on procède à l'assemblage des trains. Les trains déjà assemblés sont démembrés, et leurs wagons sont réunis dans un autre ordre.

Le trait caractéristique de ces triages ferroviaires, c'est qu'on y élève une butte à peu près aussi haute qu'un immeuble de trois étages. Deux locomotives poussent des wagons deux ou trois à la fois, jusqu'au sommet de cette butte. Les locomotives produisent certains grincements, mais ce n'est pas là le véritable problème. Mus par la gravité, ces wagons descendent de l'autre côté de la butte à une vitesse assez considérable vers des douzaines de voies ferrées. Là, ils se heurtent à d'autres wagons, à une vitesse pouvant atteindre quatre milles à l'heure, pour former de nouveaux trains.

Pendant que les wagons descendent la butte sous l'effet de la pesanteur, d'énormes poutres d'acier aussi longues que cette salle—à la gare de triage de Scarborough, elles mesurent 106 pieds—sortent de chaque côté des rails. Dirigées par un ordinateur, elles exercent des pressions sur les roues pour freiner la descente des wagons. Elles serrent les roues avec force, mais ces dernières continuent de tourner. Elles se ferment, s'ouvrent, se referment et se rouvrent sous l'influence d'un ordinateur qui ralentit ainsi la vitesse de chaque wagon de manière à ce que celui-ci roule jusqu'à l'extrémité de la voie et se raccorde aux autres wagons déjà rattachés entre eux et ce, exactement à la bonne vitesse.

On peut aisément imaginer le bruit, qu'on appelle « crissement », que produisent ces poutres lorsqu'elles se mettent en place et serrent les roues d'acier des wagons. L'acier frotte sur l'acier. Il se produit une vibration sonore très aiguë dont l'intensité en décibels atteint le seuil de la douleur. Heureusement, la distance l'atténue.

Il existe des moyens pratiques de réduire ce crissement. Je veux en venir à ceci: à la gare du CP à Scarborough on n'utilise pas les techniques courantes qui serviraient à atténuer le bruit. Il est vrai que les scientifiques n'ont pas encore trouvé avec certitude la source de ce bruit. On ignore s'il provient du rail-frein ou des roues ou s'il résulte de la vibration produite au contact des deux. Aux fins du débat, il importe peu que nous ayons l'explication pratique de ce bruit. Il suffit de savoir que le bruit est d'une intensité intolérable et qu'on peut l'atténuer en appliquant des techniques courantes, ce qu'on néglige de faire.

Si les compagnies de chemin de fer, auxquelles incombe la responsabilité dans cette affaire, refusent de faire usage des techniques courantes sous prétexte qu'elles étaient là les premières et que ce n'est que plus tard que des habitations ont été construites près des gares ou sous prétexte qu'en vertu de la Loi sur les chemins de fer, elles ont pour première responsabilité d'assurer le transport des passagers et des marchandises ou encore sous prétexte qu'elles ne réussiraient pas à réduire le bruit au point de l'éliminer complètement, elles manquent d'esprit de collaboration.

• (1712)

La tactique suivie par le ministre fédéral des Transports est de tenter de s'assurer de la collaboration des municipalités, des