

### Réduction du bruit

demandait l'honorable député, se poursuive plus loin et qu'ils aillent plus rapidement. Les sociétés ferroviaires ont souvent montré qu'elles étaient disposées à prendre des mesures pour réduire le bruit dont souffrent les résidents pourvu que les municipalités veuillent collaborer, partager les frais et reconnaître que les problèmes reliés au bruit ne dépendent pas toujours entièrement des sociétés ferroviaires.

Plusieurs facteurs déterminent l'incidence de niveaux de bruit donnés sur une collectivité. L'importance de chaque facteur varie selon le cas et, à l'heure actuelle, on n'en connaît pas encore toutes les répercussions. En outre, monsieur l'Orateur, l'unanimité ne s'est pas encore faite sur les niveaux de bruit acceptables dans un secteur résidentiel ou autre. Il est peu probable qu'une mesure législative ou une norme puisse s'appliquer équitablement à tous les cas. Il serait, par exemple, extrêmement difficile de rédiger un recueil général de normes qui conviendrait à toutes les situations. L'autre solution avancée consisterait à accorder des pouvoirs très étendus à un organisme de réglementation comme la Commission canadienne des transports.

Cette dernière n'aurait toutefois pas toute l'autorité voulue pour contrôler toutes les parties en présence. Par exemple, la Commission ne pourrait donner des ordres qu'aux organismes du gouvernement fédéral et non aux provinces ou à leurs organismes responsables de la planification et des problèmes touchant l'usage des terrains. Étant donné les incertitudes techniques et celles touchant les juridictions, il serait difficile de réaliser cet objectif grâce à une loi. La Commission canadienne des transports n'a pas l'autorité voulue pour ordonner aux provinces ou aux municipalités d'engager les fonds et pourtant je crois que celles-ci sont partiellement responsables des conflits d'utilisation de terrains.

Pour que la Commission canadienne des transports puisse prendre en considération l'apport d'une municipalité, il lui faudrait au préalable conclure une entente avec la société ferroviaire et la municipalité au sujet des modalités de partage des frais. Aux termes du projet de loi, la Commission ne peut ordonner à une municipalité d'engager des fonds que si cette dernière est l'une des parties lui ayant adressé une demande. L'autre solution serait la création d'une caisse à frais partagés semblable à la caisse de déplacement des lignes et des croisements de chemins de fer, solution qui est proposée dans le projet de loi.

Cette solution nécessiterait l'établissement des modalités d'évaluation, de budgétisation et de surveillance des projets ainsi que de coordination avec des provinces et les autres parties intéressées. Or, par le passé, les provinces n'ont pas appuyé les programmes à frais partagés tels que la Caisse de déplacement des lignes et des croisements de chemins de fer parce que cela les force à engager des sommes dans des domaines qui ne figurent pas dans leurs priorités. Compte tenu de l'insatisfaction des provinces vis-à-vis de la caisse à frais partagés actuelle, il est douteux que l'on ait encore recours à un tel mécanisme. Il semble, monsieur le président, qu'une loi fédérale ne soit pas la solution idéale au problème soulevé par le député aujourd'hui. Il faudrait plutôt s'attacher à effectuer des recherches sur le contrôle et la réduction des niveaux de

[M. Lapointe.]

bruit et à obtenir une collaboration plus étroite entre les parties en cause. Le gouvernement fédéral a bien sûr un rôle à jouer dans ce domaine.

[Traduction]

● (1752)

**M. Paproski:** Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. Je me rends compte que le député pourra difficilement étouffer ce bill, car il ne lui reste que deux minutes. Il tente de nous expliquer qu'il aimerait faire quelque chose pour nous, mais comme le ministre ne lui permet pas de le faire, il empêchera l'adoption de ce bill ou son renvoi au comité. Nous ne nous en tiendrons pas là. Nous allons nous acharner contre le ministre et faire en sorte qu'il obtienne des buttes de granite dans Saskatoon-Humboldt, pour constater par lui-même combien les gens de l'endroit aimeraient cela.

[Français]

**M. Lapointe:** Je ne crois pas que vous ayez été bien généreux d'accorder à mon honorable ami la permission de faire un rappel au Règlement là-dessus. Je ne crois pas que c'en était un, mais j'ai été quand même heureux d'entendre ses remarques. Je dois dire, et je l'ai expliqué au début de mon intervention, monsieur le président, que j'avais l'intention de parler jusqu'à 6 heures.

[Traduction]

**M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre):** Cessez donc de parler, ou plutôt de lire.

[Français]

**M. Lapointe:** On pourrait peut-être se passer des farces de notre ami de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles) à ce moment-ci. Même par ses interventions il fait qu'on approche de plus en plus de 6 heures. Je voudrais dire à l'honorable député d'Edmonton-Centre que lorsqu'un projet de loi comme celui-là est présenté il faut bien sûr à l'intérieur de l'administration chercher si les modalités d'application sont possibles.

[Traduction]

**M. O'Connell:** J'invoque le Règlement, monsieur l'Orateur. Dans le cours de son intervention, le secrétaire parlementaire a signalé, pour démontrer l'esprit de coopération du CN, que la compagnie dépensait un million de dollars dans ces cours de triage pour remettre les voies en bon état. Il n'a sans doute pas voulu donner l'impression qu'on dépensait cet argent pour réduire le bruit. Il s'agit simplement de remplacer régulièrement les voies usées. Cela n'a rien à voir avec le problème qui nous intéresse, c'est-à-dire la suppression du bruit. On ne devrait pas lui attribuer le mérite d'avoir en quoi que ce soit amélioré ces gares de triage. Nous nous y opposerions.

**L'Orateur suppléant (M. Ethier):** A l'ordre. L'heure réservée à l'étude des mesures d'initiative parlementaire est écoulée. Je quitte maintenant le fauteuil jusqu'à 8 heures.

(La séance est suspendue à 6 heures.)

● (2002)

### REPRISE DE LA SÉANCE

La séance reprend à 8 heures.