

Je suis également heureux de signaler que l'honorable député de Scarborough-Est a lui-même participé d'une façon très active à cette recherche. L'honorable député a eu aussi de nombreuses discussions avec le ministre des Transports (M. Lang) sur ce sujet important, et c'est en créant ces forums ou ces dialogues entre toutes les parties intéressées et à tous les niveaux qu'on pourra en arriver à un certain moment, je pense, à trouver des solutions techniques applicables qui remédieront au problème dans toute sa complexité. Cependant, on ne peut trouver de remède qu'en comprenant mieux la nature de ces problèmes bien réels qui ne cessent de s'aggraver. Au départ, il faudrait en déterminer l'origine et qui des chemins de fer ou des zones urbaines ou de la planification urbaine en est vraiment responsable. Et je pense qu'en continuant nos recherches en ce sens-là on pourra finir par trouver les meilleurs moyens pour remédier à ces problèmes. Ces difficultés surviennent, monsieur le président, dans les cours de triage, particulièrement celles ayant trait à l'utilisation industrielle des terrains et des zones résidentielles lorsque les terrains des zones de triage et les zones résidentielles grandissent en même temps côte à côte.

De telles situations peuvent survenir parce que les provinces et les municipalités sont les premières responsables de la planification urbaine, alors que les chemins de fer relèvent du gouvernement fédéral et ne sont pas assujettis aux lois provinciales. On constate donc parfois, et malheureusement trop souvent, un manque de coordination lorsqu'il s'agit d'en arriver à un système intégré de planification urbaine. Par conséquent, comme l'a signalé l'honorable député, des conflits peuvent survenir et surviennent de fait. Étant donné que la planification des terrains relève avant tout des provinces, celles-ci doivent pouvoir faire en sorte que ne se retrouvent pas côte à côte des exploitations des terrains incompatibles. Cependant, comme je l'ai dit plus tôt, les deux sociétés ferroviaires nationales ne sont pas assujetties aux lois provinciales. Le gouvernement fédéral se trouve donc indirectement mêlé aux questions d'utilisation du sol urbain, si on peut dire. Voilà pourquoi, lorsqu'il étudie une demande du Canadien National pour obtenir l'autorisation de construire de nouvelles installations, le ministre des Transports exige que la compagnie présente à l'appui de sa demande des lettres des municipalités ou de la municipalité en cause ainsi que des lettres ou des autorisations d'Environnement Canada avant de donner suite à toute demande. A cause de la nature de leurs services, les compagnies ferroviaires préféreraient construire leurs cours de triage dans les zones industrielles, près des usagers des moyens de transport.

Cependant cela n'est pas toujours possible même lorsqu'il s'agit de cours de triage qui, à l'origine, n'étaient pas situés dans des zones résidentielles. Les problèmes ont surgi lorsque les zones résidentielles ont pris de l'ampleur en même temps que les activités ferroviaires qui ont elles-mêmes augmenté ou changé au cours des années, au-delà de toute prévision. La situation actuelle permet de classer les problèmes du bruit causé par les cours de triage en deux groupes: ceux qui existent déjà et ceux qui peuvent être évités si les mesures nécessaires sont prises.

Monsieur l'Orateur, le projet de loi déposé à la Chambre aujourd'hui propose une solution législative aux problèmes qui existent actuellement. L'honorable député propose d'apporter

### *Réduction du bruit*

une modification à la loi sur les chemins de fer qui donnerait à la Commission canadienne des transports l'autorité d'exiger que les compagnies ferroviaires prennent des mesures destinées à réduire le bruit. Le projet de loi prévoit également une entente sur le partage des coûts entre les compagnies ferroviaires, le gouvernement fédéral et les municipalités, mais ne parle pas de financement provincial.

Malheureusement, comme je le disais au début, monsieur l'Orateur, une démarche législative fédérale de ce type soulève des difficultés. Tout d'abord, bien que plusieurs groupes aient proposé de nombreuses mesures visant à réduire le bruit dans les cours de triage, et même s'il y a eu un colloque sur le sujet, comme on le disait plus tôt, la technologie actuelle n'est pas assez perfectionnée pour justifier une mise en œuvre obligatoire. Il serait difficile d'obliger les compagnies ferroviaires à appliquer ces procédures en l'absence d'une technologie permettant de le faire efficacement. Si nous contraignons les compagnies ferroviaires à utiliser les moyens techniques les plus récents, aussi insuffisants soient-ils, personne n'y trouvera satisfaction, car le problème n'aura pas été résolu dans son entité, malgré les dépenses considérables. Bref, je pense, monsieur le président, que notre intervention serait prématurée et ne nous permettrait pas d'atteindre l'objectif que nous nous sommes fixé.

La responsabilité de l'origine réelle du problème et par le fait même les mesures à prendre pour le résoudre sont des questions controversées ou du moins fort complexes. Les compagnies ferroviaires sont à l'origine du bruit mais ne sont pas les seules responsables des diverses décisions qui ont été prises et qui ont conduit aux conflits qui existent entre elles et les municipalités au sujet de ce facteur écologique. Par conséquent, il me semble que les compagnies ne devraient pas être forcées d'assumer la quasi totalité des coûts de réduction du bruit. Les municipalités ou les provinces, ou les deux, doivent également accepter la responsabilité des problèmes nés de la coexistence des cours de triage et des zones résidentielles, quand elles ont permis cette promiscuité. Bien qu'il ne s'agisse pas en soi d'une question de compétence fédérale, le gouvernement fédéral entre en lice dans la mesure où il encourage les compagnies de chemins de fer à discuter de leurs plans avec les municipalités.

Cet encouragement a maintenant force de loi et ce en vertu d'un projet de loi, et maintenant loi, présenté par notre collègue de Scarborough-Est. Les compagnies de chemins de fer sont maintenant tenues d'aviser le public des prolongements ou changements prévus de leurs installations. Les personnes qui résident à proximité des installations ont maintenant la possibilité d'exprimer leur avis sur ces projets. Ainsi, le problème de bruit des cours de triage dans des secteurs résidentiels se trouvera atténué, car les sociétés ferroviaires et les municipalités devront commencer par discuter des projets et de leurs répercussions possibles.

CP Rail a volontairement poussé plus loin cet esprit de collaboration en parrainant le colloque de mai 1977 et en consacrant, sans y avoir été obligé par quelque loi que ce soit, un million de dollars au remplacement de matériel à la cour de triage d'Agincourt pour réduire le bruit des roues de wagons. Monsieur le président, je pense qu'il est normal de souhaiter que cet esprit de collaboration manifesté à la cour d'Agincourt par le Canadien-Pacifique dans cette circonstance, comme le