

Réduction du bruit

aurait accompli ceci d'utile: nous aurions identifié un problème sérieux et nous aurions demandé au gouvernement fédéral, à ses ministères, à ses agences, à ses commissions, aux autorités provinciales et aux gouvernements municipaux d'appliquer les immenses ressources de recherche dont nous disposons dans ce pays à la solution des problèmes dont nous avons parlé ce soir.

● (1732)

[Traduction]

M. Alan G. Martin (secrétaire parlementaire du ministre de la Consommation et des Corporations): Monsieur l'Orateur, j'aimerais dire quelques mots en faveur de ce bill d'initiative parlementaire présenté par mon honorable ami et voisin de Scarborough-Est (M. O'Connell). Comme il y est dit, ce bill vise à protéger le public contre le bruit engendré par les buttes de gravité des triages ferroviaires. Je tiens à bien préciser que je suis en faveur de ce bill et que je félicite mon honorable ami de l'avoir présenté.

Je connais le problème dans une certaine mesure. Je me rappelle ce qui s'est produit lorsque j'ai présenté mon bill d'initiative parlementaire lors de la dernière session. Le député aborde la même classe de problème, mais par un côté différent. Le dilemme est le suivant: le trafic ferroviaire augmente, et parallèlement les collectivités locales ne cessent de grossir dans l'ensemble du pays. Les deux séries de phénomènes ne sont pas coordonnées. Dans mon propre cas, qui est celui de Scarborough-Ouest, le chemin de fer avait prévu d'agrandir ses gares de triage, ce qui ne pouvait manquer d'aggraver le bruit, les risques d'accident, la pollution atmosphérique etc. Et cependant la population locale n'en avait pas été prévenue, pas plus j'en suis sûr que les populations riveraines des gares de triage par gravité. Il y a au moins une loi. La loi sur les chemins de fer a été modifiée, et maintenant les populations sont informées d'avance. Elles ont la possibilité d'exprimer leurs inquiétudes et de s'opposer au projet.

● (1742)

Cependant il faudrait une collaboration beaucoup plus large entre les chemins de fer et les collectivités locales. La situation actuelle laisse à désirer, comme l'ont fait remarquer le député de Scarborough-Est (M. O'Connell) et d'autres orateurs. Il ne faut pas que les chemins de fer prétextent l'antériorité, le fait que leurs lignes étaient déjà posées bien avant que les populations ne s'installent à proximité. Les chemins de fer sont concessionnaires d'un service public, et pour cette raison ils doivent tenir compte des impératifs sociaux au même titre que tous les grands services publics.

Je suis en faveur du bill. Les habitants de Scarborough-Est et tous les Canadiens ont droit au maximum d'égards, et je félicite mon collègue de la circonscription voisine de Scarborough-Est d'avoir présenté ce bill.

[Français]

M. Charles Lapointe (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le président, j'ai le malheureux

[M. Corbin.]

devoir de parler maintenant jusqu'à la fin de cette période. On dit dans le langage courant que cette tactique de parler jusqu'à 6 heures sur les projets de loi privés, c'est tuer les bills. Ce n'est pas une expression très agréable, mais je pense que pour des raisons, que j'aurai l'occasion de mentionner au cours de mon discours, pour des raisons, de difficultés d'application d'un tel projet de loi, malheureusement, je crois qu'il n'est pas facile de mettre en œuvre la loi proposée par l'honorable député de Scarborough-Est (M. O'Connell). Cependant, je pense qu'en ce qui a trait au débat que nous tenons présentement sur cette importante question de pollution par le bruit dans les cours de triage, il est très important qu'il ait lieu, parce que, comme l'a signalé l'honorable député, certaines grandes compagnies font parfois trop longtemps la sourde oreille aux problèmes des citoyens d'une région donnée, et dans ce cas-ci, des citoyens qui vivent près des cours de triage des compagnies ferroviaires.

Le problème de bruit causé par les moyens de transport dans les zones résidentielles s'aggrave inévitablement avec la croissance simultanée des transports et des zones urbaines: deux phénomènes dont la coexistence est marquée par de fréquents conflits. Des efforts considérables déployés pour réduire le bruit des aéronefs n'ont certes pas leur contrepartie dans le domaine des chemins de fer, et la technologie, comme l'a signalé l'honorable député de Scarborough-Est, n'est pas tout à fait aussi à point dans ce domaine-là que dans le domaine aérien.

Le problème est pourtant sérieux et il l'est tout particulièrement dans un certain nombre de régions, soit celle d'Edmonton, comme l'a dit l'honorable député d'Edmonton-Centre (M. Paproski), comme dans toute autre région où se retrouvent ces cours de triage. Et la situation mérite justement que ce débat ait lieu aujourd'hui, monsieur le président, pour que ces compagnies deviennent peut-être un peu plus conscientes et soient peut-être disposées à collaborer plus qu'elles le font maintenant.

Comme l'honorable député l'a d'ailleurs dit dans son texte, certaines démarches ou mises en œuvre techniques pour atténuer le bruit ont déjà été faites par la Canadian National et le Canadian Pacifique, de concert avec le ministère de l'Environnement de l'Ontario, qui a lui-même «patronné», si l'on peut dire, une conférence pour étudier les meilleurs moyens à prendre en vue d'atténuer le bruit dans les cours de triage; mais il n'existe encore vraiment aucune solution satisfaisante.

Le colloque qui a eu lieu il y a un an a permis cependant un échange d'idées fructueux et à servi à clarifier le problème. Je crois, monsieur le président, que ce colloque-là est un exemple de bonne collaboration entre les représentants des compagnies ferroviaires et les responsables provinciaux, municipaux et régionaux qui se sont réunis dans le but de trouver une solution pratique à ce qui est avant tout un problème technique.