

*Réduction du bruit*

Nationaux dans ma ville natale de Grand-Sault au Nouveau-Brunswick qui réveillent la moitié de la population régulièrement entre minuit et 6 heures du matin, deux fois la nuit, presque sept jours par semaine. Quand on pense que le train doit franchir trois passagers à niveau sur une distance de moins d'un mille, on peut facilement se représenter la rage des citoyens qui dormaient paisiblement, les cris des nouveau-nés, les pleurs et la peur des enfants qui se réveillent en plein cauchemar bien souvent dans cette petite ville de 6,000 âmes.

Monsieur l'Orateur, on vit tout de même en 1978. Je comprends donc assez bien le souci du parrain du bill de vouloir protéger le public contre le bruit engendré par les buttes de gravité des triages ferroviaires, ou le déplacement continu des wagons qui passent par les rails-freins automatiques. Si le député a voulu porter ce problème particulier à notre attention, c'est qu'il comptait réussir plus facilement par l'adoption du bill à régler le problème. Il nous a expliqué, il y a un instant, pourquoi il fallait amender la loi sur les chemins de fer. Il a subi, comme bien d'autres députés, la frustrante expérience d'essayer de faire comprendre aux fonctionnaires du ministère des Transports, aux sociétés ferroviaires et à la Commission des transports la nature du problème. Il a essayé refus par-dessus refus de part et d'autre, personne ne voulant assumer la responsabilité finale pour mettre en place des dispositifs ou prendre la décision de régler le problème le plus vite possible une fois pour toutes. Voilà pourquoi il fut contraint aujourd'hui de présenter ce projet de loi au Parlement. Voilà pourquoi aussi je sympathise profondément avec lui.

J'ai connu cette frustration, monsieur l'Orateur, lorsque j'ai tenté mais sans succès de faire cesser le bruit infernal des sifflets des locomotives de nuit à Grand-Sault. Je peux citer lettre après lettre démontrant qu'il faudrait les légions de Jules César pour surmonter les barrages et les obstacles bien souvent factices de la bureaucratie fédérale. J'ai l'impression que le député de Scarborough-Est ayant essuyé ce genre d'échecs, arrivé à bout d'arguments, à bout de souffle, dut se résigner à rédiger ce bill comme dernière planche de salut pour régler son problème et celui de citoyens qu'il représente si bien au Parlement.

Je me demande si le député, cependant, consentirait à élargir la portée de son bill de façon à y inclure toutes les sources de pollution par le bruit causée par les activités des sociétés de chemins de fer qui, sans exagérer, nuisent réellement au public.

Quand on pense que la locomotive fut inventée en 1803 et que le bruit n'a pas tellement diminué depuis, qu'on n'a pas trouvé le moyen de diminuer le bruit engendré par les rails-freins automatiques, ou de faire taire ces damnés sifflets des trains de nuit, eu égard à toutes les considérations de la sécurité aux passages à niveau, bien sûr on ne peut pas parler de progrès technologiques fracassants, et ce n'est certainement pas à l'honneur de nos sociétés de chemins de fer ou de la Commission canadienne des transports qui s'en lavent royalement les mains.

Le député de Scarborough-Est et moi-même devrions peut-être inviter les membres de la Commission canadienne des transports, les bureaux de direction des sociétés de chemins de fer canadiennes à venir dormir tous les soirs pendant une semaine, soit dans le voisinage des buttes des triages automatiques, soit dans ma ville natale de Grand-Sault qui est traversée

par deux chemins de fer. Cela pourrait peut-être avoir pour effet de les sortir de leur torpeur bureaucratique et de les décider enfin de mettre sur pied un groupe d'action qui se pencherait de façon déterminée sur ces sources de bruit et d'autres encore engendrées par les chemins de fer et qui, il faut le signaler sérieusement, diminuent considérablement la qualité de vie de nombreux Canadiens, de nombreuses collectivités canadiennes. J'en connais des commissaires qui diraient tout de suite: Mais vous n'avez pas à vous établir à proximité de la voie ferrée, messieurs, mesdames! Probablement ceux-là même qui vivent confortablement dans les quartiers huppés d'Ottawa-Ouest, d'Alta Vista ou de Rockcliffe.

Le temps est arrivé de ramener la Commission canadienne des transports et les sociétés de chemins de fer à assumer pleinement leurs devoirs, leurs obligations envers la collectivité canadienne.

Cela fait trop longtemps que les députés sont obligés de se satisfaire de réponses telles que: «C'est un fait reconnu que l'utilisation du sifflet de locomotive dans certaines régions, comme Grand-Sault, pose pour les habitants de la région quelques problèmes». C'est le genre de réponse niaiseuse qu'on a de la Commission canadienne des transports. Il y a donc un «paquet» de petits problèmes très agaçants à régler et il est temps que quelqu'un s'y attaque sérieusement. La Commission canadienne des transports, et ce ne sont pas de transports célestes qu'elle se préoccupe, doit cesser de se soustraire à ses responsabilités et cesser d'invoquer des arguments tels que: Nous ne sommes pas habilités à modifier les exigences, ou encore, toute modification de ces exigences ne peut être apportée qu'au moyen d'une loi du Parlement.

La Commission a-t-elle réellement attiré ces nombreux problèmes et plaintes qu'elle reçoit régulièrement, problèmes sur la pollution causée par le bruit, a-t-elle signalé ces problèmes au gouvernement, en a-t-elle discuté avec le ministre de l'Environnement (M. LeBlanc) et le ministre des Transports (M. Lang)? Pas que je sache. Si oui, comment se fait-il qu'en 1978, 171 ans après l'invention de la locomotive nous ayons à endurer le bruit des sifflets ou des rails-freins automatiques dans les buttes de gravité de triage ferroviaire au beau milieu de la nuit, pour déranger tout le monde? Je voudrais, finalement, monsieur l'Orateur, m'attarder une ou deux minutes au paragraphe 2 de l'alinéa 215.1 du projet de loi du député de Scarborough-Est sur les engagements financiers des municipalités comme contributions à la solution des problèmes engendrés par le bruit des chemins de fer.

Dans une grande agglomération comme Toronto ou Scarborough, riche par surcroît, on peut se payer le luxe d'absorber une partie, une fraction si minime soit-elle, des coûts, mais dans plusieurs petites municipalités un peu partout au Canada, trop pauvres, sans ressources d'imposition suffisantes, les budgets ne peuvent pas défrayer la quote-part du coût d'installation des équipements, si minime soit-elle. Et pourtant, la formule actuelle contenue dans la loi sur les chemins de fer est appliquée uniformément partout au Canada, peu importe la capacité de payer des municipalités. Municipalités pauvres, nous regrettons, vous devrez endurer encore le bruit des locomotives criardes pendant de nombreuses années.

Même si ce projet de loi n'était pas ce soir déferé à un comité de la Chambre pour une étude approfondie, et je souhaite sincèrement qu'il soit déferé au comité, je crois qu'on