

Le problème est devenu des plus aigus dans plusieurs régions y compris ma propre circonscription de Peel. La population de mon comté a passé de 28,000 en 1931 à près de 56,000 aujourd'hui. La partie sud compte une agglomération de plus de 30,000 habitants, connue sous le nom de township de Toronto. Le problème des passages à niveau s'est aggravé dans cette région en particulier. Autrefois, les chemins de fer passaient presque uniquement dans la campagne mais aujourd'hui ils traversent de denses agglomérations urbaines. Tout cela a grandement accru le problème auquel nous devons faire face.

Il existe plusieurs passages dangereux dans mon comté; ils appellent sérieusement l'attention et plusieurs autres circonscriptions du pays en comptent certes d'aussi dangereux. Un passage en particulier est celui où se rencontrent la voie principale du Pacifique-Canadien et la route de Dundas juste à l'est de Cooksville. La circulation est également dense sur la route et la voie ferrée. Ce passage est dangereux; de plus il crée des ennuis aux voyageurs à tout instant du jour et de la nuit.

Une autre croisée dans mon comté a également fait l'objet de nombreuses discussions. Je me dois de signaler le cas à l'attention du comité. La ligne du National-Canadien qui relie Toronto à Hamilton traverse la partie sud du comté. Les divisions *Toronto, Hamilton and Buffalo* du Pacifique Canadien ont des droits de circulation sur cette ligne. J'ai l'impression que ce doit être à peu près la ligne la plus occupée, le réseau où la circulation est la plus dense du pays tout entier. Or, vers la limite nord de Port-Credit, la voie est coupée par la grande route n° 10, aussi l'une des plus fréquentées de la province.

Cette combinaison pose un problème qui préoccupe vivement les habitants de la région. On apprendra avec intérêt que le passage est protégé par des feux clignotants, des pendules avertisseurs, des barrières, des cloches et un garde-barrière. Il n'y a pas eu d'accidents mortels ces dernières années, mais, malgré tout, il y en a eu un au cours des six dernières années, malgré tous ces dispositifs de sécurité. Du point de vue de la commodité du public, de la suppression des retards ainsi que du point de vue de la sécurité, ce passage à niveau constitue un problème qu'il importe de résoudre au plus tôt.

En 1910 on a parlé pour la première fois d'un passage sous la voie, on en plaçait le coût à \$26,000. A peine dix ans plus tard, en 1920, le coût estimatif aurait, dit-on, atteint

[M. Graydon.]

\$83,000. Je ne saurais indiquer en ce moment le coût supposé d'un passage sous la voie,—personne d'ailleurs ne possède à cet égard de chiffre exact pour l'instant,—mais si on songe que des requêtes formulées par le National-Canadien ont été refusées en 1910, 1920, 1931, 1935 et tout récemment encore par le National-Canadien, on peut craindre que les frais d'aménagement ne soient devenus et ne deviennent extrêmement élevés et que, partant, la question préoccupe de plus en plus gravement ceux qui seront appelés à y contribuer. Plus on tarde et plus le coût s'élève.

Les municipalités intéressées ont prié le National-Canadien d'engager des pourparlers visant à l'aménagement d'un passage sous la voie à cet endroit. Il n'y a pas si longtemps, la municipalité a reçu une lettre du National-Canadien indiquant que cette société s'y oppose naturellement et qu'elle n'entamerait pas des négociations de ce genre. De plus la société ferroviaire affirmait dans cette lettre qu'elle avait mesuré l'importance de la circulation et selon ses chiffres 10,000 automobiles et camions passent à cette intersection toutes les quarante huit heures. Par ailleurs il y passe durant la même période 187 trains et il y a 89 manœuvres d'aiguillage avec tout ce que cela comporte d'inconvénients et de retards. Naturellement ceux qui croient mieux connaître la situation que la société de chemins de fer n'acceptent pas ces chiffres. Ils en veulent d'autres. Ils veulent savoir combien de temps la circulation est arrêtée et le nombre de véhicules ainsi arrêtés de temps à autre. Le *Port Credit Weekly* qui est un journal d'excellente réputation dont la liste des abonnés est une des plus importantes et des plus honorables qu'on puisse trouver dans n'importe quelle région comparable écrit ce qui suit:

Dans son rapport le National-Canadien a dit qu'en 48 heures la circulation est arrêtée 89 fois par des manœuvres d'aiguillage. Il n'a pas dit combien de temps les véhicules doivent s'arrêter à cause des signaux, il n'a pas dit non plus combien de véhicules sont retardés à cause de trains qui traversent la route. Nous aimerions que le National-Canadien ou toute personne intéressée de près au projet fasse une autre enquête de ce point de vue. Nous avons vu des voitures arrêtées en files s'étendant le long de plusieurs pâtés de maisons à ce passage à niveau, non seulement pendant quelques minutes mais parfois pendant un quart d'heure.

Les esprits s'échauffent, et je me sers d'une expression très modérée. La situation en est rendue à un tel point que j'ai cru devoir soulever la question à la Chambre, car un grand nombre de gens de la région sont très mécontents. Je tiens à dire au ministre et au comité que le National-Canadien n'aurait pas dû, à mon sens, rejeter une proposition