

Sir HENRY THORNTON: Vous rappelez-vous la situation du New York Central, à Syracuse?

Sir HENRY DRAYTON: Oui.

Sir HENRY THORNTON: La situation est à peu près la même seulement que South Bend est une cité moins importante. Nous descendons directement le long du milieu d'une des principales rues de South Bend et la position devient presque intolérable. South Bend est un centre industriel d'une très grande importance: les ateliers de la compagnie d'automobiles Studebaker, des fabricants de la charrue Oliver et d'autres manufactures d'instruments aratoires sont établis dans cette ville, outre un bon nombre d'autres industries très importantes. Ces industries donnent lieu à un trafic considérable et grandement rémunérateur et nous avons beaucoup souffert du fait qu'à South Bend nous n'avons pas réussi à obtenir ce que nous croyons être notre part équitable de ce trafic. De fait, vu notre indifférence à prendre les mesures nécessaires pour remédier à cette situation nos opérations ont été poursuivies dans des conditions très désavantageuses et nous avons acquis une bien mauvaise réputation dans la cité. De sorte qu'il y avait deux raisons d'enlever nos rails de la rue. Premièrement parce que nous entraînions le développement de la ville et que cette situation créait des dangers constants pour le public et entraînait beaucoup de difficultés pour la circulation des trains, de sorte qu'au point de vue strictement de l'intérêt du chemin de fer nous devons abandonner cette rue.

M. STEWART: Quelle est l'origine d'une telle situation?

Sir HENRY THORNTON: C'est la même chose pour tous les chemins de fer. Quand les premières lignes de chemins de fer ont été construites aux Etats-Unis et au Canada, aux Etats-Unis surtout, les villes qui dans le temps n'avaient pas de facilités en fait de voies ferrées faisaient tous leurs efforts pour attirer les chemins de fer dans leur direction et souvent elles invitaient les compagnies à faire circuler leurs trains et poser leurs rails le long de la rue principale de la cité. Et chaque fois qu'un train arrivait toute la population sortait aux portes pour jouir du spectacle. En d'autres termes le chemin de fer était bienvenu. Avec le temps ces villes ont vu leur population augmenter ainsi que leur importance industrielle de sorte que ce qui faisait il y a 50 ou 60 ans la réjouissance des villes est devenu une incommodité et ensuite vinrent les demandes pour travaux de nivellement, construction de nouvelles gares, et autres travaux semblables, et vous avez là plus ou moins la situation type qui existe dans la plupart des cités américaines.

Sir HENRY DRAYTON: Combien la ville doit-elle payer de ces \$5,000,000?

M. BROWN: Environ \$1,000,000. Sa part sera de \$750,000 à \$1,000,000, et la compagnie de chemin de fer paiera la balance.

Sir HENRY DRAYTON: Combien doit-on payer en chiffres exacts sur ce coût estimé à \$5,000,000?

M. BROWN: Si je me rappelle bien le coût pour nous est \$4,200,000 et la cité paye le reste.

Sir HENRY DRAYTON: Nous n'avons pas eu le coût encore relativement à la situation à Scarboro?

Sir HENRY THORNTON: Non, un comité est encore à étudier la question: c'est un problème colossal.

L'hon. M. GRAHAM: Vous pouvez tout aussi bien ajouter ici un item que je vais demander au gouvernement d'inscrire; je dois le placer dans le budget annexe mais je vous le soumettrai ici d'abord. La Commission des chemins de fer a rendu une ordonnance à l'effet d'obliger les compagnies de chemin de fer à procéder à la séparation du niveau des passages à North Toronto et d'avoir à