

J CANADA. PARL. C. DES C.
103 COM. PERM. DES CHEMINS DE
H72 FER, CANAUX, ETC.

1946

C4 Procès-verbaux et tém.

A4

	NAME - NOM

SESSION DE 1946
CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT
DES
**CHEMINS DE FER,
CANAUX ET TÉLÉGRAPHES**

QUESTION À L'ÉTUDE: BILL n° 3,
LOI MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 1

SÉANCE DES
MERCREDI 1^{er} MAI 1946,
MARDI 25 JUIN 1946, et
JEUDI 27 JUIN 1946.

TÉMOINS:

- M. A. R. Adamson, député, parrain du bill n° 3;
- M. Hugh Wardrope, commissaire en chef adjoint, Commission des transports du Canada;
- M. William L. Best, secrétaire du Comité fédéral mixte de législation, Fraternités des transports ferroviaires, Ottawa;
- M. H. B. Chase, représentant législatif fédéral de la Fraternité des mécaniciens de locomotive, Montréal;
- M. J. L. D. Ives, vice-président de l'Ordre des chefs de train, Ottawa;
- M. W. H. Phillips, vice-président de l'Ordre des télégraphistes de chemins de fer;
- M. K. D. M. Spence, avocat du chemin de fer du Pacifique-Canadien Montréal;
- M. J. W. G. Macdougall, avocat adjoint des chemins de fer Nationaux du Canada, Montréal.

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.Pl.,
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,
Le VENDREDI 29 mars 1946.

Résolu: Que les membres dont la liste suit composent le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes:

Messieurs

Adamson,
Archibald,
Ashby,
Aylesworth,
Beaudoin,
Beaudry,
Belzile,
Bentley,
Bertrand (*Terrebonne*),
Black (*Cumberland*),
Blair,
Bonnier,
Bourget,
Breithaupt,
Brooks,
Campbell,
Chevrier,
Church,
Cloutier,
Drope,

Emmerson,
Eudes,
Farquhar,
Gagnon,
Gauthier (*Portneuf*),
Gauthier (*Nipissing*),
Gourd,
Grant,
Harris (*Danforth*),
Hatfield,
Herridge,
Hodgson,
Irvine,
Johnston,
Knight,
Lesage,
Little,
Maybank,
Mayhew,
McIvor,

McCulloch (*Pictou*),
McKay,
Michaud,
Mullins,
Mutch,
Pearkes,
Picard,
Pouliot,
Robinson (*Simcoe-est*),
Robinson (*Bruce*),
Ross (*Souris*),
Ross (*Hamilton-est*),
Shaw,
Smith (*York-nord*),
Stephenson,
Viau,
White (*Hastings-Peterborough*),
White (*Middlesex-est*),
Whitman,
Winters—60.

(Quorum 20)

Ordonné: Que le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes soit autorisé à étudier et à examiner toutes les affaires et les questions que lui soumettra la Chambre; à faire rapport, à l'occasion, de ses constatations et opinions; et à envoyer quérir personnes, écrits et documents.

Le VENDREDI 5 avril 1946.

Ordonné: Que le sujet qui forme la matière du bill No 3 soit déféré pour étude au Comité permanent des Chemins de fer, canaux et télégraphes.

Le MERCREDI 1er mai 1946

Ordonné: Que ledit Comité soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre.

Ordonné: Qu'il soit permis audit Comité de faire imprimer au jour le jour 500 exemplaires en anglais et 200 en français de ses procès-verbaux et des témoignages entendus, et que soit suspendue à cet égard l'application de l'article 64 du Règlement.

Ordonné: Que le quorum dudit Comité soit réduit de 20 membres à 12 et que soit suspendue à cet égard l'application de l'article 63 (1) (b) du Règlement.

Certifié conforme.

Le Greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le 1er mai 1946.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Votre comité recommande:

1. Qu'il lui soit permis de siéger pendant les séances de la Chambre.
2. Qu'il lui soit permis de faire imprimer, au jour le jour, 500 exemplaires en anglais et 200 en français de ses procès-verbaux et des témoignages entendus et que soit suspendue à cet égard l'application de l'article 64 du Règlement.
3. Que le quorum soit réduit de 20 membres à 12 et que soit suspendue à cet égard l'application de l'article 63 (1) (b) du Règlement.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
L. O. BREITHAUPT.

PROCÈS-VERBAUX

Le MERCREDI 1er mai 1946.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Breithaupt.

Présents: MM. Belzile, Bonnier, Bourget, Campbell, Drope, Emmerson, Eudes, Farquhar, Gauthier (*Portneuf*), Gourd, Herridge, Irvine, Knight, Little, Maybank, McCulloch (*Pictou*), McIvor, McKay, Michaud, Mullins, Mutch, Shaw, Whitman, Winters—25.

Il est donné lecture de l'ordre de renvoi, savoir:

Le VENDREDI 5 avril 1946.

Ordonné: Que le sujet qui forme la matière du bill No 3, "Loi modifiant la Loi des chemins de fer", soit déféré pour étude au Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes.

Le président informe le Comité que M. Adamson, parrain du bill, n'a pu se rendre à la séance mais qu'il pourra assister à la prochaine.

Sur la proposition de M. McCulloch (*Pictou*),

Il est résolu que le Comité demande que son quorum soit réduit de 20 à 12 membres.

Sur la proposition de M. Maybank,

Il est résolu que le Comité sollicite la permission de siéger pendant les séances de la Chambre.

Sur la proposition de M. McKay,

Il est résolu que le Comité demande la permission de faire imprimer, au jour le jour, 500 exemplaires en anglais et 200 en français de ses procès-verbaux et des témoignages entendus.

Le président signale aux membres du Comité un passage des Débats du 5 avril 1946, à la page 654. Lors du débat sur la motion proposant la deuxième lecture du bill No 3, le ministre des Transports a dit: "Dans les circonstances, je crois qu'il convient de renvoyer le projet de loi au Comité et d'inviter à comparaître devant ce dernier des représentants ferroviaires et d'autres organismes désireux de se faire entendre."

Le président informe le Comité que les personnes suivantes pourront rendre témoignage devant le Comité lorsque celui-ci les invitera à comparaître. Ce sont: M. Hugh Wardrope, commissaire en chef adjoint, de la Commission des transports du Canada; MM. A. Beatty Rosevear, avocat général adjoint des chemins de fer Nationaux du Canada, et Duncan McNeill, K.C., avocat général adjoint du Pacifique-Canadien, représentant tous deux l'Association des chemins de fer du Canada; ainsi que les délégués du comité fédéral de législation des Fraternités du transport ferroviaire du Canada, soit MM. A. J. Kelly, président, W. L. Best, secrétaire, H. B. Chase et J. L. D. Ives.

Il est convenu qu'à la prochaine séance, le Comité fixera une date pour l'audition des témoins et déterminera l'ordre dans lequel ceux-ci comparaitront.

Le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
T. L. McEvoy.

Le MARDI 25 juin 1946.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes se réunit à 4 heures de l'après-midi, sous la présidence de M. Breithaupt.

Présents: MM. Adamson, Archibald, Beaudoin, Bentley, Breithaupt, Drope, Emmerson, Farquhar, Herridge, Little, McIvor, Mutch, Robinson (*Simcoe-Est*), Shaw, Stephenson, Whitman, Winters.

Le Comité entreprend l'étude du bill No 3, intitulé: Loi modifiant la Loi des chemins de fer.

M. Adamson, parrain du bill, explique le but et la portée de la mesure.

M. Hugh Wardrope, commissaire en chef adjoint, Commission des Transports du Canada, à Ottawa, est appelé, entendu et interrogé.

M. William L. Best, secrétaire du comité fédéral mixte de législation, Fraternités des transports ferroviaires, Ottawa, est appelé, entendu et interrogé.

M. H. B. Chase, représentant législatif fédéral de la Fraternité des mécaniciens de locomotives, Montréal, est appelé, entendu et interrogé.

M. J. L. D. Ives, vice-président de l'Ordre des chefs de train, Ottawa, est appelé et entendu.

M. W. H. Phillips, vice-président de l'Ordre des télégraphistes de chemins de fer est invité à prendre la parole. Il déclare n'avoir rien à ajouter à ce qui a déjà été dit.

En réponse à une demande de M. Stephenson, M. Wardrope promet de fournir au Comité un relevé indiquant le nombre d'accidents mortels survenus aux passages à niveau (a) protégés par un signal, (b) non protégés par un signal.

Le Comité s'ajourne au jeudi 27 juin, à 4 heures de l'après-midi.

Le secrétaire du Comité,
John T. Dun.

Le JEUDI 27 juin 1946.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes se réunit à 4 heures de l'après-midi, sous la présidence de M. Breithaupt.

Présents: MM. Adamson, Beaudoin, Black (*Cumberland*), Breithaupt, Campbell, Chevrier, Drope, Emmerson Gauthier (*Portneuf*), Gourd, Hatfield, Hodgson, McCulloch (*Pictou*), Mutch, Robinson (*Simcoe-Est*), Stephenson.

Le Comité reprend l'étude du bill No 3 intitulé: Loi modifiant la Loi des chemins de fer.

Le président accuse réception d'un relevé transmis par M. Wardrope, commissaire en chef adjoint, Commission des transports du Canada, et indiquant le nombre d'accidents mortels survenus aux passages à niveau depuis quelques années.

M. K. D. M. Spence, avocat du chemin de fer du Pacifique-Canadien, Montréal, est appelé, entendu et interrogé.

M. J. W. G. Macdougall, avocat adjoint des chemins de fer Nationaux du Canada, Montréal, est appelé, entendu et interrogé.

M. Adamson, député, parrain du bill, fait une brève déclaration.

Le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
John T. Dun.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,
Le 25 juin 1946.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes se réunit à 4 heures de l'après-midi sous la présidence de M. L. O. Breithaupt.

LE PRÉSIDENT: Messieurs, le sujet qui forme la matière du bill No 3, présenté par M. Adamson, a été déféré à ce Comité. Avant d'aller plus loin, je dois dire qu'il a été très difficile d'obtenir une salle pour les réunions du Comité. On m'informe que nous pourrions utiliser cette salle—nous ne pourrions guère terminer aujourd'hui, cela va de soi—jeudi matin à 11 heures. Désirez-vous que nous prenions des dispositions pour siéger dans cette salle jeudi prochain dans l'avant-midi?

M. WINTERS: Plusieurs d'entre nous seront occupés dans d'autres comités à 11 heures.

Le PRÉSIDENT: Que diriez-vous de jeudi après-midi, si nous pouvons obtenir la salle à 4 heures? Cela conviendrait-il aux membres du Comité?

Quelques honorable DÉPUTÉS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Si tel est le désir du Comité, nous prendrons des dispositions pour reprendre notre travail jeudi prochain à 4 heures de l'après-midi.

Je dis sais donc que nous avons à étudier le sujet qui forme la matière du bill No 3, de M. Adamson. Je crois qu'il convient de lui permettre de nous en donner un bref résumé. Le bill a été expliqué à la Chambre, je pense, par M. Adamson ou en son nom par M. Graydon. Dix minutes devraient lui suffire, peut-être moins, car le temps presse. Désirez-vous entendre M. Adamson?

Quelques honorables DÉPUTÉS: Oui.

M. ADAMSON: Monsieur le président et messieurs, je crois bon de vous montrer tout d'abord une carte qui pourra faciliter l'explication du bill. Ceci est une carte du township d'Etobicoke. Au cours de mes explications, j'indiquerai les passages à niveau et les endroits dont il sera question.

Le principal but visé dans ce projet de loi est vraiment très simple. Quand on a rédigé la Loi des chemins de fer, on n'a pas prévu que les cités se développeraient comme elles l'ont fait, et l'on s'en est tenu à certaines limites dans la description des cités, des villes et des townships. Plusieurs grandes cités du Canada se sont agrandies à même les townships ou villages voisins, et ces villages et townships ont une population aussi dense, et même, comme dans le cas que je vais essayer de vous expliquer, plus dense que celle de ces villes elles-mêmes. Le township d'Etobicoke, que vous voyez sur cette carte, a certainement une population plus dense que celle de la ville de Weston que vous voyez ici (il la montre). Depuis que les cités se sont prolongées vers les townships, les lignes principales de chemin de fer passant dans la partie habitée d'un township ont dû se conformer à la règle imposée par l'article 308 de la Loi des chemins de fer, et les locomotives ont dû faire entendre les quatre coups de sifflet réglementaires en arrivant, se je ne me trompe, à quatre-vingts perches du passage à niveau, ainsi qu'en traversant la voie publique.

Cette zone ombrée que vous voyez ici (il la montre), a aujourd'hui une population d'environ 11,000 personnes. A ce propos, il est intéressant de rappeler que, dans la province d'Ontario, toute agglomération ayant une population de plus de 10,000 âmes s'appelle une cité. Par suite des conditions géographiques dans ce territoire—et il en est de même pour plusieurs autres endroits autour de Toronto—on ne peut pas détacher cette zone du township pour en faire une cité ou une ville, car ce seront priver le township de la zone qui lui rapporte le plus en taxes, et le mener presque sûrement à la faillite. Je vous signale ici l'aspect municipal de la

question. Pour que le township ait une économie équilibrée, il faut donc que la zone où la population est dense continue d'en faire partie pour les fins de taxation et d'en porter le nom. C'est du township tout entier qu'il faut tenir compte en considérant la question des taxes. Cette zone, je le répète, est couverte de très nombreuses constructions.

La ligne principale du Pacifique-Canadien, venant de la partie du township appelée Lambton Mills, traverse la zone d'Islington. Il y a là cinq passages à niveau munis d'appareils de signalisation de diverses sortes ou de barrières, et trois qui ne sont pas protégés. Voici les trois passages à niveau qui ne sont pas protégés (il les indique sur la carte). A ces endroits, les trains circulant sur la ligne principale du Pacifique-Canadien font entendre environ sept cents coups de sifflet en une seule nuit. La nuit est censée durer de sept heures du soir à sept heures du matin. C'est dire que le vacarme est à peu près continu dans cette zone habitée.

J'ai ici un grand nombre de lettres appuyant ma demande. Toutefois, étant donné que j'ai promis au président que mon exposé ne durerait pas plus de dix minutes, j'en donnerai communication plus tard. En somme, l'objet du bill est de décréter que les zones habitées d'un township tel que celui-ci pourront être assimilées à une ville ou à une cité, que la loi autorise à interdire l'emploi du sifflet. Ce bill n'est pas—et j'insiste là-dessus—un bill général. Tel n'est nullement l'objet de ce bill. Ainsi regardez encore cette carte. Voici un autre chemin de fer qui traverse le nord du township, et en voici un autre dans l'extrême sud. Ce sont deux lignes principales. L'une traverse la partie industrielle, et l'autre la partie rurale. Nous ne demandons que de faire cesser l'emploi du sifflet dans la partie résidentielle. Personne ne demande, et il n'est pas demandé dans ce bill, de faire cesser l'emploi du sifflet aux passages à niveau qu'on voit ici dans la partie rurale ni à ces autres qu'on voit ici dans la zone des manufactures. C'est le premier point que je tiens à souligner.

Le second point est celui-ci. D'après la Loi des chemins de fer telle qu'elle existe actuellement, quand une municipalité désire interdire l'emploi du sifflet à un passage à niveau, la chose ne peut se faire que si les mesures de sécurité au passage à niveau en question sont approuvées par la Commission des transports du Canada. Ainsi la question de sécurité est déjà réglée. Ce n'est nullement un bill général. Il a simplement pour objet de faire disparaître une chose qui menace véritablement la santé des personnes qui résident dans des endroits tels que la zone ici indiquée du township Etobicoke.

Encore un mot, et j'aurai terminé mon exposé. Ce township, et aussi, je le présume, les autres townships intéressés, sont disposés à assumer la même responsabilité que les villes et les cités, c'est-à-dire de dégager, en cas d'accident, les mécaniciens ou les employés du chemin de fer de leur obligation en se chargeant de l'assurance ou de la responsabilité tout comme le font les villes et les cités.

Je pense, monsieur, que c'est là le fond du projet de loi. Il s'agit simplement d'ajouter quelques mots à la loi. Pour plus de clarté, je vais lire l'article actuel :

“308 (2) : Lorsqu'un règlement municipal d'une cité ou d'une ville interdit l'emploi du sifflet à vapeur ou des cloches de locomotives aux passages à niveau dans les limites de cette cité ou de cette ville, ce règlement doit, s'il est approuvé par une ordonnance de la Commission dans la mesure de l'interdiction qu'il comporte, relever la compagnie de l'obligation que le présent article impose.”

Tel est le texte de la loi actuelle.

Dans le bill No 3 que je présente, je demande simplement qu'après les mots “d'une cité ou d'une ville” on ajoute les mots “ou d'un township ou village situé près de cette cité ou ville ou y adjacent”. La deuxième article du bill est très clair. Voici :

(3) Lorsqu'un règlement municipal d'une cité ou ville ou d'un township ou village situé près de cette cité ou ville, ou y adjacent, interdit un tel emploi

du sifflet ou de la cloche aux passages à niveau dans les limites de cette cité ou ville, ou de ce township ou village, ledit règlement, s'il est approuvé par une ordonnance de la Commission, doit, dans la mesure de l'interdiction qu'il comporte, dégager la compagnie de toute amende ou responsabilité prévue au présent article.

On voit donc que la question de l'interdiction du sifflet n'est pas enlevée à la Commission des transports du Canada, laquelle doit s'assurer que tout passage à niveau est adéquatement protégé quand l'emploi du sifflet est interdit.

Et maintenant, monsieur le président, je crois que c'est tout ce que j'ai à dire en ce moment. J'ai sous la main une foule de témoignages, mais j'y reviendrai plus tard.

LE PRÉSIDENT: Je vous remercie, Monsieur Adamson.

Il y a ici un certain nombre de témoins qui ont demandé, par l'entremise du ministre des Transports et de leurs associations, à se faire entendre sur cette question. Voici M. Hugh Wardrobe, commissaire en chef adjoint, Commission des transports du Canada, Ottawa. Désirez-vous entendre M. Wardrobe, messieurs?

Quelques honorables DÉPUTÉS: Oui.

Mr. Hugh Wardrobe, commissaire en chef adjoint, Commission des transports du Canada, Ottawa, est appelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, je dois dire que la Commission, étant donné sa longue expérience, se rend compte de l'affliction imposée à tant de gens par l'emploi réglementaire du sifflet aux passages à niveau en dehors des cités et des villes, dans les endroits qui n'ont adopté aucun règlement municipal interdisant l'emploi du sifflet et qu'elle éprouve beaucoup de sympathie pour ces gens. La Commission sera heureuse de voir accorder un peu de soulagement à une grande partie de ces gens si la chose est possible. D'un autre côté, certains aspects du projet de loi inquiètent un peu la Commission. Je dois dire tout d'abord que l'article de la loi qu'on propose de modifier est fort clair. L'article 308 offre un remède aux cités et villes qui adoptent un règlement approuvé par la Commission. C'est très précis. Le texte proposé tend à rendre l'article plus abstrait et plus général. Si le projet de loi est adopté, le devoir de la Commission sera de l'appliquer. Or l'une des questions qui se posent devant la Commission sera celle d'interpréter les mots "près de". Quelle distance comporte les mots "près de"? L'expression "y adjacent" est moins difficile; cela signifie "qui touche" ou quelque chose comme cela, mais "près de" peut couvrir un territoire fort étendu. Or il peut arriver que la Commission se trouve en présence de la difficulté que voici: il peut se faire qu'un règlement soit adopté dans une certaine ville ou un certain village où l'expression "près d'une cité" soit interprété autrement qu'ailleurs. C'est là une des difficultés. C'est nous qui aurons à appliquer la loi proposée, et nous pensons qu'elle peut donner lieu à des récriminations et à des injustices.

Ce n'est là qu'un des aspects de la question. Le point le plus grave pour nous est celui-ci. En définitive, on amoindrirait la protection accordée actuellement au public par l'emploi du sifflet aux passages à niveau. Or vous devez reconnaître avec moi que, si le bruit du sifflet est désagréable à bien des gens, c'est un certain moyen de protection et un avertissement donné à tous ces passages à niveau. Il y a au Canada 33,000 passages à niveau, et quelques-uns d'entre vous doivent savoir que, de ce nombre, seulement 3,300, en chiffres ronds, sont aujourd'hui protégés d'une façon ou d'une autre. Et je me permets d'ajouter que cette protection est fort coûteuse. L'emploi du sifflet à tous ces passages à niveau pour protéger ou pour avertir ne protège pas seulement le public qui circule sur les routes mais aussi le public qui voyage sur les trains. Il n'y a pas à sortir de là.

Or plus on éliminera l'emploi du sifflet en dehors des cités et des villes, plus le danger sera grand pour le public en général. Plus on fera cesser l'emploi du sifflet dans les endroits aux constructions nombreuses en dehors des cités, plus on réduira la protection du public. Là où l'on supprimera cette protection, il faudra la remplacer par autre chose. Je pense que les municipalités, pour être soulagées de ce désagrément, devront être disposées à payer leur part du coût de protection. J'essaie d'exposer la situation aussi clairement que possible, de notre point de vue et du point de vue du public.

Examinons le cas d'un passage à niveau ordinaire. Dès qu'un train sort d'une cité, il s'éloigne de l'endroit où il lui faut circuler plus lentement. Il faut lui permettre d'aller à une allure rapide pour servir le public. Si le train cesse de signaler son arrivée à ces passages à niveau, je crains fort que le nombre des accidents à ces endroits n'augmente considérablement à moins qu'il n'y ait là un autre genre de protection. C'est ce que tous les intéressés devront considérer. Je citerai le cas d'un passage à niveau avec cloche et signaux sur une voie simple où la circulation n'est pas trop compliquée. Pour une voie simple, le coût d'installation des feux à éclats varie de \$2,500 à \$3,000, et l'entretien coûte de \$200 à \$300 par an. Pour une voie double où la circulation n'est pas trop compliquée, cela peut aller jusqu'à \$4,000 ou \$4,500. Si l'on ajoute des barrières automatiques aux feux à éclats, aux cloches et aux pendules avertisseurs, ce qui est indubitablement la meilleure forme de protection imaginée jusqu'ici à part les tunnels ou les passages élevés, la dépense peut s'élever jusqu'à \$9,000. Quelques-uns de ces appareils de protection coûtent aujourd'hui \$9,000, et l'entretien coûte de \$300 à \$400 par an. Il faut que quelqu'un paie ces frais.

Je me contente simplement de signaler ces deux difficultés. La première est la difficulté d'interpréter le texte qui, pour nous, vise à généraliser une loi particulière. Tous devront reconnaître, je le crois, que cela n'est pas à souhaiter. En second lieu, le projet de loi tend à diminuer la protection des trains et du public voyageur à ces passages à niveau, protection plus nécessaire aujourd'hui que jamais.

M. Stephenson:

D. Je désire poser une question. Si des signaux convenables sont installés à ces passages à niveau, est-il nécessaire que les trains fassent fonctionner leur sifflet?
—R. Oui, c'est encore nécessaire d'après la loi actuelle.

D. Même si des signaux y sont installés?—R. Oui.

M. Beaudoin:

D. Puis-je vous demander si le paragraphe 2 de l'article 308 se trouvait dans la première loi des chemins de fer?—R. Je regrette de ne pouvoir répondre à cette question.

D. Je voudrais savoir quand et pourquoi ce paragraphe a été inséré dans la loi?—R. Sauf erreur, il y est depuis la dernière refonte de la loi en 1919.

M. Adamson:

D. Ferions-nous tomber votre première objection si nous modifions le projet d'amendement en n'employant que les mots "adjacent à"? Ce serait plus explicite.
R. Oui, cela faciliterait l'interprétation. Je ne veux pas que l'on pense que la Commission s'oppose au principe de ce projet de loi. La Commission sera heureuse si l'on peut prendre une mesure raisonnablement sûre pour accorder à d'autres le soulagement offert aujourd'hui par la loi aux agglomérations où la population est très dense. "Adjacent à" est certes une expression plus facile à interpréter. Je pense qu'il n'y aurait là aucune difficulté.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous poser d'autres questions à M. Wardrope?

M. Robinson (Simcoe-Est):

D. Avant d'approuver un règlement adopté par une ville, vous assurez-vous qu'il y a d'autres mesures de précaution à tout passage à niveau mentionné dans

le règlement?—R. Quand une cité ou une ville nous soumet le règlement, un de nos inspecteurs va examiner tous les passages à niveau et présente un rapport à la Commission. Il ne s'ensuit pas nécessairement que la Commission ordonne l'installation de dispositifs automatiques de protection à l'un quelconque de ces passages à niveau. Il peut arriver qu'elle ne le fasse pas, mais quand elle approuve un règlement, elle ne l'approuve pas toujours dans son entier si un certain nombre des passages à niveau sont d'une nature telle qu'elle les croit vraiment trop peu sûrs.

D. En d'autres termes, le règlement s'appliquera aux passages à niveau qui, de l'avis de la Commission, sont sûrs sans qu'il soit besoin de sonner la cloche.—R. Raisonnablement sûrs dans la localité.

M. Beaudoin:

D. Cela s'applique à la plupart des grandes cités?—Oui.

M. Robinson (Simcoe-Est):

D. La Commission pourrait se former une opinion de la même façon au sujet de la population d'un township ou d'une partie de township?—R. Oui, elle le pourrait.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser? Si l'on n'en a pas, je pense que nous pourrions entendre M. A. J. Kelly, président du Comité fédéral mixte de législation, Fraternités des transports ferroviaires, bureau d'Ottawa.

M. BEST: M. Kelly n'a pas pu venir cet après-midi, étant retenu ailleurs. Cinq membres de notre comité se trouvent ici.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous désigné quelqu'un comme porte-parole?

M. BEST: Il y a ici des représentants de la Fraternité des mécaniciens de locomotive, de l'ordre des chefs de train, de la Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de locomotive, de l'Ordre des télégraphistes de chemin de fer et de la Fraternité des cantonniers. Cinq des six Fraternités d'employés de chemin de fer sont représentées ici aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous avoir l'obligeance de nous les présenter? Les connaissez-vous?

M. BEST: Je serai très heureux de les présenter. Voici, à ma gauche, M. H. B. Chase, représentant législatif fédéral de la Fraternité des mécaniciens de locomotives; M. J. L. D. Ives, vice-président de l'Ordre des chefs de train; W. H. Phillips, vice-président de l'Ordre des télégraphistes de chemins de fer, et M. J. J. O'Grady, vice-président de la Fraternité des cantonniers.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous nous dire votre nom?

M. BEST: W. L. Best, représentant des chauffeurs et mécaniciens de locomotives. Je suis secrétaire du comité et je suis probablement le premier à avoir correspondu avec le Comité. Le secrétaire a bien voulu m'écrire. Je pense que c'est de nous que le Comité a reçu la première lettre sur cette question.

Le PRÉSIDENT: Votre nom est sur notre liste, M. Best.

M. BEST: Je suis passablement certain que le représentant de la Fraternité des mécaniciens de locomotive désirera dire quelque chose au sujet de ce projet de loi. Voici un accusé de réception de la lettre du secrétaire que nous avons écrite le 15 avril. Le premier paragraphe n'est qu'un accusé de réception de la lettre du secrétaire que nous avons écrite le 15 avril et qui a trait au bill No 3. Voici la principale partie de la lettre:

Je désire vous informer que le comité fédéral mixte de législation des Fraternités des transports ferroviaires, dans l'entrevue qu'il a eue avec le premier ministre et ses collègues le 9 courant, leur a signalé le bill en question et a émis l'opinion que, si l'on doit étendre la portée de l'article 308 pour inclure les townships et les villages, il nous semble d'importance vitale qu'on

voie à ce qu'une protection adéquate soit assurée aux passages à niveau sur les territoires des townships et villages susceptibles d'adopter un règlement prohibant les coups de sifflet et de cloche. En d'autres termes, si l'on supprime la protection accordée aujourd'hui par l'article 308 qui prescrit l'emploi du sifflet et de la cloche pour avertir le public, on devra la remplacer par un autre mode aussi sûr et efficace de signaux avertisseurs afin de protéger le public, de prévenir les accidents et de sauvegarder la vie humaine et la propriété.

Chacun des 33,000 passages à niveau dont le commissaire Wardrope a parlé constitue un danger non seulement pour les employés des trains mais aussi pour le public qui circule sur les voies publiques. En vertu du paragraphe 3 de l'article 308—paragraphe qui, soit dit en passant, a été introduit dans la loi des chemins de fer en 1919—si un règlement est approuvé conformément à ce paragraphe, les employés de la compagnie sont, dans la mesure de cette approbation, comme on l'a dit, dégagés de toute responsabilité. On nous dira peut-être que nous n'avons guère lieu de nous plaindre, mais j'affirme que nous avons intérêt à éviter les accidents. Les employés des trains sont certes exposés dans tout accident qui peut se produire à un passage à niveau. Il peut arriver que des employés d'un train soient eux-mêmes victimes; tout dépend de la gravité de l'accident. Je ne pense pas que nous puissions rien dire. Nous ne nous opposons pas au projet de loi. Je me contente de rappeler l'opinion formulée dans le paragraphe que je viens de lire et où il est dit que, si l'on supprime les signaux perceptibles par l'oreille, il se présentera une responsabilité. Pour remplacer l'emploi du sifflet et de la cloche, il faudra, selon nous, un autre mode de protection dont le coût, quel qu'il soit, sera réparti selon que l'entendra la Commission, laquelle est chargée d'appliquer la loi. Je suis passablement certain que M. Chase et M. Ives voudront ajouter quelques mots. M. Chase a des yeux d'aigle.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie beaucoup. Le Comité désire-t-il entendre M. Chase maintenant?

Quelques honorables DÉPUTÉS: Oui.

M. CHASE: Monsieur le président et messieurs, je serai bref. Les hommes que je représente, c'est-à-dire les mécaniciens de locomotives, seraient fort heureux s'ils pouvaient être exemptés de faire fonctionner le sifflet. Ils ne désirent pas plus réveiller les gens aux petites heures du matin que les gens ne désirent se faire réveiller, mais il y a ceci. M. Wardrope vous l'a dit, il s'agit d'un problème qui intéresse considérablement les employés des trains. Je ne puis imaginer qu'aucun de vous ait jamais eu le malheur de se trouver sur une locomotive au moment où elle entrait en collision avec une automobile et tuait trois ou quatre personnes. Il est arrivé parfois qu'une locomotive ait frappé un camion chargé d'essence de pétrole et que les hommes qui montaient la locomotive aient été brûlés vifs par l'essence enflammée. Vous pouvez donc facilement concevoir que nous apprécions la protection que nous offre la loi actuelle.

Il y a autre chose. Les mécaniciens ne demanderaient pas mieux que de ne pas avoir à faire fonctionner le sifflet. Les locomotives n'avaient autrefois que 150 ou 180 ou jusqu'à 200 livres de vapeur. Elles en ont aujourd'hui 275. Imaginez le sifflet installé en avant de la locomotive, juste au-dessus de l'endroit où la vapeur est surchauffée. Si vous voulez vous faire éclater le tympan, montez dans la cabine du mécanicien de la locomotive quand ce dernier fait fonctionner le sifflet à chaque passage à niveau. Vous désirerez vous trouver partout ailleurs que sur cette locomotive. J'abonde dans le sens de MM. Best et Wardrope. Qu'on installe des appareils de protection, qu'on protège convenablement ces passages à niveau, et nous serons satisfaits. Nous serons fort heureux de cesser de donner des coups de sifflet.

M. McIVOR: Les employés des trains ne sont donc pas en faveur de cet amendement.

M. CHASE: Nous n'y sommes pas opposés si vous voyez à faire protéger convenablement les passages à niveau. C'est ce qui importe le plus.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes à étudier ce projet de loi tel qu'il nous est soumis. Dans l'ordre de renvoi, il n'est pas question de recommander d'autres mesures de protection, quelque opportunes qu'elles soient. L'ordre de renvoi nous commande d'examiner le bill tel qu'il est présenté par M. Adamson. Je désire que cela soit bien compris.

M. MUTCH: Est-ce que la question de protection n'appartient pas à la Commission elle-même? Il me semble clair que, même si nous adoptons l'amendement, La municipalité qui fera la demande devra au préalable satisfaire la Commission de M. Wardrope si elle veut la voir agréée. N'est-ce pas exact? Ce n'est donc pas du texte de ce bill que nous devons nous prévaloir pour avoir une protection supplémentaire; c'est de la Commission que nous devons l'attendre.

Le PRÉSIDENT: C'est exact.

M. EMMERSON: Qui se charge d'installer des moyens convenables de protection? Qui en paie le coût, monsieur le président? Quelqu'un doit payer. Est-ce la municipalité?

Le PRÉSIDENT: M. Wardrope pourrait peut-être répondre à cette question.

M. WARDROPE: Ordinairement, ainsi que je l'ai dit, le coût est d'environ \$3,000 pour une cloche simple et un pendule avertisseur sur une ligne simple. La Commission possède ce qu'elle appelle un fonds pour les passages à niveau. D'après la loi, ce fonds n'est applicable qu'aux passages à niveau qui existaient avant 1909, et la Commission peut fournir 40 pour cent du coût des appareils automatiques de protection ou du coût de la suppression des passages à niveau. Les circonstances peuvent varier dans certains cas, mais, règle générale, le reste des frais est divisé également entre le chemin de fer et la municipalité intéressée.

M. EMMERSON: Et l'entretien?

M. WARDROPE: Les frais d'entretien sont ordinairement répartis également entre la municipalité et le chemin de fer.

M. MCKAY: Je désire savoir des témoins, ou du moins des représentants des équipes de train, s'ils sont d'avis que les pendules avertisseurs constituent une protection suffisante contre les accidents.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous poser cette question à M. Best, qui est secrétaire, ou à M. Chase? Il serait peut-être préférable de la poser à M. Best.

M. BEST: Il n'existe qu'un seul moyen sûr de protection, c'est la suppression des passages à niveau. Un pendule avertisseur ne constitue pas une protection absolue. Il y a des barrières à l'avenue Bronson, à Ottawa. Quand le pavé est glissant, il peut arriver que ces barrières ne constituent pas une protection suffisante, même pour les gens qui veulent être prudents. Une automobile conduite par une dame a frappé le côté d'un train des chemins de fer Nationaux du Canada. Cette dame avait essayé d'arrêter son automobile, mais les roues glissèrent. L'automobile s'écrasa en pièces sur le côté du train. La dame put heureusement s'en tirer indemne. A Toronto, une automobile a frappé le côté d'un train dont le serre-frein eut une jambe fracturée.

M. McIVOR: Et le pendule avertisseur fonctionnait?

M. MCKAY: Non, il y avait là une barrière.

M. BEST: C'étaient des barrières, M. McIVOR. Il y a des barrières à l'avenue Bronson. Elles s'abaissent avec la lumière qui éclaire dans la direction de la voie publique et non pas dans celle de la voie ferrée d'ou vient le train. C'est dire qu'il n'y a pas là une protection absolue. Il peut arriver que, lorsqu'il fait mauvais temps, avec les meilleures intentions du monde, on soit incapable d'arrêter une automobile puissante. Vous savez que certaines personnes sont moins prudentes que d'autres. Il peut leur arriver de se faire tuer quand leur automobile frappe le

côté d'un train, ou encore, ainsi que je l'ai dit, de blesser le serre-frein qui se tient sur l'échelle pour voir l'aiguillage pendant que le train traverse le passage à niveau.

M. MCKAY: Voici où je veux en venir, monsieur le président. Dans ce cas particulier et dans plusieurs autres analogues, l'emploi du sifflet ne prévient pas les accidents. Vous avez dit que, dans ce cas-ci, l'automobile de la dame a passé à travers les barrières. La même chose serait arrivée si la dame avait entendu le sifflet.

M. LITTLE: Pas si le sifflet avait fonctionné avant le passage du train.

M. MCKAY: Je sais par expérience qu'une foule de gens n'entendent pas le sifflet. Quand vous conduisez une automobile sur la voie publique, l'automobile fait du bruit et vous n'entendez pas du tout le sifflet. C'est surtout ce qui arrive quand l'automobile est fermée, comme en hiver. Voilà pourquoi j'ai posé ma question. Je veux savoir pourquoi, ainsi que l'a dit un des témoins, les trains font entendre le sifflet avant de traverser les passages à niveau munis de pendules avertisseurs. Il doit y avoir une raison pour cela, et je voudrais savoir exactement pourquoi. Si l'on considère que les pendules avertisseurs ne constituent pas une protection adéquate contre les accidents, il me semble qu'il serait logique que nous allions plus loin et que nous fassions une recommandation quelque part—non pas peut-être au sujet de ce projet de loi—pour demander qu'un crédit, et un crédit considérable, soit affecté à l'établissement d'un fonds destiné à la construction de passages élevés ou autres, de façon à remédier à la situation. Nous avons, paraît-il, environ 30,000 passages à niveau, d'après ce qu'on nous a dit aujourd'hui.

M. CHASE: Puis-je placer un mot, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. CHASE: Voici ce que je puis dire en réponse à cette question. Nous, les mécaniciens, avons toujours été d'avis que les gens qui circulent sur les voies publiques devraient effectuer un arrêt absolu avant de traverser une voie ferrée à un passage à niveau. Nous ne pouvons réussir à obtenir cela. Nous n'avons jamais réussi à obtenir cela parce que les gens de l'automobilisme et du camionnage sont un peu trop bien organisés. Je désire vous signaler un fait auquel vous n'avez peut-être jamais songé. Sur les chemins de fer, tous les mécaniciens et les autres employés des trains sont obligés, tous les deux ans, de subir un examen de la vue, de leur faculté de distinguer les couleurs, ainsi que de l'ouïe. Ceux dont les sens commencent à fléchir, qui ne peuvent plus distinguer nettement les couleurs, ou dont la vue faiblit, ou qui n'entendent plus très bien, sont mis au rebut. Et les gens qui conduisent les automobiles? Soit dit sans vouloir les offenser, combien d'entre eux ont bonne vue? Combien y en a-t-il qui souffrent de daltonisme? Combien y en a-t-il qui peuvent entendre le sifflet? Voilà quelques-unes de nos difficultés. Si l'on veut faire quelque chose pour obtenir la sécurité et éliminer et supprimer l'emploi de la cloche et du sifflet à ces passages à niveau, il faut installer un poteau de signalisation ordonnant au conducteur de tout véhicule circulant sur la voie publique de s'arrêter tout à fait avant de traverser la voie ferrée, finis voir à ce que cet ordre soit respecté et confier ce soin à la police.

M. MCKAY: C'est une bonne idée.

Le PRÉSIDENT: M. Ives désire-t-il témoigner?

M. J. L. D. IVES: Monsieur le président et messieurs, je ne pense pas avoir beaucoup à ajouter à ce qu'ont dit MM. Wardrope, Chase et Best, mais je désire informer le Comité que les chefs de train envisagent avec beaucoup d'anxiété tout relâchement des mesures de protection aux passages à niveau. Il est arrivé plusieurs fois que les trains sur lesquels j'étais chef de train ont frappé des automobiles ou des camions dans les villages. Si l'on n'assure pas une protection adéquate par l'emploi du sifflet et de la cloche, le nombre des accidents augmentera, je le crains. Je pense que M. Adamson a fait erreur en disant qu'il faut que le sifflet se fasse entendre jusqu'à ce que la locomotive traverse le passage à niveau. Ce n'est pas

ainsi que je comprends la Loi. La Loi dit que l'on doit faire entendre le sifflet à une distance de 80 perches du passage à niveau et que l'on doit sonner la cloche jusqu'à ce que la locomotive traverse la voie publique. Une question a été posée au sujet de la protection que donnent les pendules avertisseurs. Le pendule avertisseur est peut-être une très bonne protection à un passage à niveau où la voie ferrée deux trains arrivent de deux directions opposées. La personne qui arrête son véhicule est simple, mais non pas là où la voie ferrée est double. En effet, il peut arriver que au passage à niveau et qui, pendant que le pendule fonctionne, attend que passe le train dont elle a entendu le sifflet, ne peut savoir si un autre train arrive en sens contraire. Je pense que le Comité ferait bien d'y regarder à deux fois avant de recommander tout relâchement des mesures de protection actuelles.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie beaucoup, monsieur Ives. M. Phillips est ici, je crois. Désirez-vous ajouter quelque chose?

M. W. H. PHILLIPS: Non, monsieur le président. Je n'ai rien à ajouter à ce qu'ont dit les membres de man comité.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autre témoins à entendre aujourd'hui? S'il n'y en a pas, je dois informer le Comité que trois autres personnes ont demandé à se faire entendre au sujet de ce projet de loi. Ce sont M. J. A. Brass, secrétaire général de l'Association des chemins de fer du Canada; M. A. B. Rosevear, c.r., avocat général adjoint des chemins de fer Nationaux du Canada, et M. G. A. Walker, c.r., vice-président et avocat général du Pacifique-Canadien, gare Windsor, Montréal. Etant donné que nous avons entendu tous les témoins qui se sont rendus ici aujourd'hui, je pense que nous devrions convoquer ces messieurs à notre séance de jeudi, si cela vous agréé. Dans ce cas, nous ajournerons dès maintenant, à moins qu'on n'ait autre chose à nous soumettre. Est-ce que nous allons convoquer ces trois témoins pour jeudi après-midi?

Quelques Honorables DÉPUTÉS: Oui.

M. STEPHENSON: Avant l'ajournement, monsieur le président, je désire savoir si, à la prochaine séance, on pourra nous fournir des renseignements sur le nombre d'accidents fatals arrivés aux passages à niveau munis de pendules avertisseurs et sur le nombre d'accidents fatals arrivés aux passages à niveau où il n'y a aucun signal.

M. WARDROPE: Puis-je dire un mot à ce sujet, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. WARDROPE: Le rapport annuel de la Commission est sous presse. Le travail d'impression est long. Ce rapport sera bientôt rendu public, et je crois qu'on y trouvera tous ces renseignements.

M. STEPHENSON: Pourrons-nous obtenir ces renseignements à la prochaine séance?

M. WARDROPE: Oui.

M. STEPHENSON: Si quelqu'un peut nous communiquer ces renseignements, nous aurons une idée de la protection que ces signaux donnent au public.

M. WARDROPE: Quels sont exactement les renseignements que vous désirez?

M. STEPHENSON: Combien d'accidents fatals sont arrivés aux passages à niveau munis de signaux et combien sont arrivés aux passages à niveau non munis de signaux?

M. WARDROPE: L'an dernier?

M. STEPHENSON: Oui, et au cours de plusieurs années antérieures. Nous aurions une meilleure vue d'ensemble.

M. WARDROPE: Je pense que nous pouvons vous procurer ces renseignements. A qui devrait-je les faire parvenir?

Le PRÉSIDENT: Au président.

M. MUTCH: Je propose l'ajournement.

M. ADAMSON: Monsieur le président, je demande la permission d'ajouter quelques mots. Il a été question du cas que les automobilistes font des pendules avertisseurs et des sifflets. J'ai ici un relevé qui, je le crois, devrait être versé au dossier dès cette première séance du Comité.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Adamson, le Comité est saisi d'une motion d'ajournement. Une motion d'ajournement est toujours règlementaire. Si elle est retirée, nous pourrions continuer.

M. MUTCH: Je consens volontiers à la retirer. Je pensais que nous avions terminé notre travail.

Le PRÉSIDENT: La motion étant retirée, vous pouvez continuer, monsieur Adamson.

M. ADAMSON: Je ne retiendrai le Comité que trois ou quatre minutes, tout au plus. Cette question touche tellement la population de la zone dont j'ai parlé que plusieurs membres d'un comité de l'endroit ont passé une nuit entière à l'un de ces passages à niveau pour se rendre compte du cas que les automobilistes faisaient des signaux. C'était le 3 août de l'an dernier, à l'intersection du chemin Royal York et de la rue Dundas, où se trouve un passage à niveau sur une ligne principale. Je pense que ce relevé est intéressant, car il indique que ce sont les pendules avertisseurs qui comptent, et non pas le sifflet. Je vais lire le rapport sur la façon dont les gens se sont comportés et sur ce qui est arrivé:

A 9h. 23 p.m. le pendule s'agite et la lampe rouge s'allume; les véhicules sur la route, deux automobiles allant vers l'est et une allant vers l'ouest, s'arrêtant une minute avant que le sifflet du train ait retenti à 50 pieds seulement du passage à niveau.

A 9h. 45 p.m. Le pendule s'agite et la lampe rouge s'allume; deux automobiles s'arrêtent une minute et demie avant que le sifflet du train se soit fait entendre. Toute circulation sur la route s'est arrêtée quand la lampe rouge s'est allumée.

A 10h. 22 p.m. Aucune voiture au passage à niveau.

A 10h. 31 p.m. Une automobile allant vers l'ouest s'est arrêtée devant le pendule qui a commencé à s'agiter deux minutes avant les coups de sifflet.

A 10h. 55 p.m. Une automobile s'est arrêtée devant le pendule qui a commencé à fonctionner une minute et quart avant le sifflet qui ne s'est fait entendre pour la première fois qu'au moment où la locomotive traversait la voie publique.

A 11h. 07 p.m. Trois automobiles allant vers l'est et une allant vers l'ouest se sont arrêtées devant le pendule et la lampe rouge une minute avant le fonctionnement du sifflet qui ne s'est fait entendre qu'à 40 pieds du passage à niveau.

A 11h. 09 p.m. Deux automobiles allant vers l'ouest se sont arrêtées devant le pendule une minute et quart avant les coups de sifflet.

A 11h. 25 p.m. Un autobus allant vers l'est s'est arrêté quatre minutes avant que le sifflet se soit fait entendre.

A 11h. 32 p.m. Une automobile a été arrêtée par le pendule 45 secondes avant les coups de sifflet.

A 12h. 26 a.m. Aucune automobile, aucun piéton.

A 12h. 40 a.m. Aucune automobile, aucun piéton. Le sifflet de la locomotive se fait entendre pour la première fois en traversant la voie publique.

A 1h. 11 a.m. Aucune automobile, aucun piéton.

A 2h. 12 a.m. Aucune automobile, aucun piéton.

A 3h. 07 a.m. Aucune automobile, aucun piéton.

A 3h. 56 a.m. Aucune automobile, aucun piéton.

A 4h. 12 a.m. Aucune automobile, aucun piéton.

Ce passage à niveau est le plus actif de la zone et, pendant que des voitures circulaient sur la route, le pendule et la lampe rouge ont fonctionné avant le sifflet, la différence de temps variant de 45 secondes à quatre minutes. Il y a là six passages à niveau sur une distance d'un mille dans une zone peuplée d'environ 9,000 âmes. De sept heures du soir à sept heures du matin, environ 30 trains font entendre quatre coups stridents de sifflet à chaque passage à niveau, ce qui fait un total de 700 coups de sifflet assourdissants chaque nuit.

Voilà qui démontre au Comité que c'est le pendule qui arrête l'automobiliste, et non pas le sifflet du train. Les automobilistes voient le pendule avertisseur. C'est sur lui qu'ils règlent leur conduite.

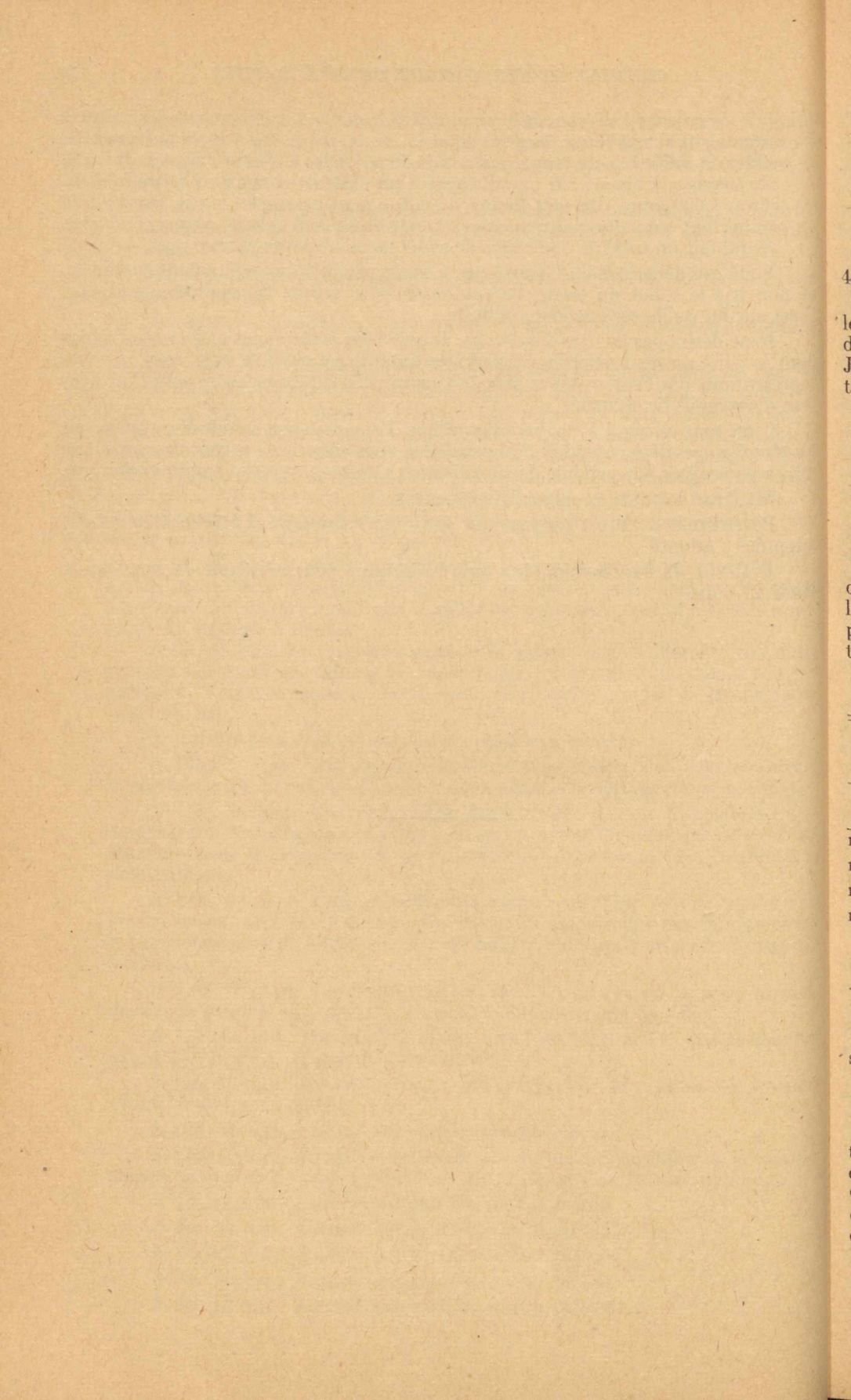
Je ne désire pas en dire davantage. Je suis bien certain que tous ces townships dont je parle seraient disposés à collaborer autant que possible avec vous, avec les représentants des Fraternités et avec la Commission des transports, pour l'installation d'appareils de sécurité.

C'est tout ce que j'ai à dire aujourd'hui. J'ai pensé que ce relevé compléterait les témoignages déjà entendus. J'ai pensé que vous aimeriez à savoir exactement ce qui se passe quand le pendule de signalisation s'agite et que ses lampes s'allument.

M. BEAUDOIN: Je propose l'ajournement.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé que le Comité s'ajourne. Cette motion est-elle adoptée? Adopté.

A 4h. 51 de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau le jeudi 27 juin.



TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,
le 27 juin 1946.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes se réunit à 4 heures de l'après-midi sous la présidence de M. L. O. Breithaupt.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, maintenant que nous avons le quorum requis, le comité va reprendre ses délibérations. A la dernière séance, M. Stephenson a demandé des renseignements au sujet des accidents survenus aux passages à niveau. J'ai reçu de M. Hugh Wardrope, de la Commission des transports, une lettre contenant un relevé à ce sujet. Voici sa lettre:

Me conformant à une requête faite par un des membres de votre Comité au cours de la séance d'hier dans la salle 268, j'inclus ici en duplicata un relevé des accidents survenus aux passages à niveau dans tout le Canada durant une période de quatre années.

Il contient le nombre des accidents entraînant morts ou blessures aux passages à niveau protégés et à ceux qui ne le sont pas, ainsi que le nombre victimes dans chaque cas.

J'imagine que la meilleure procédure à suivre ici est de consigner ce relevé au dossier. J'en ai ici une copie supplémentaire pour M. Stephenson, qui a posé la question. Ce relevé est très détaillé. Toutefois, étant donné que nous aurons probablement une autre séance, je ne vois pas qu'il y ait lieu de le discuter maintenant. Voici le tableau:

26 juin 1946.

ACCIDENTS SURVENUS AUX PASSAGES A NIVEAU

	BARRIÈRES			FEU À ÉCLATS ET CLOCHE			CLOCHE ET SIGNAL À BRAS			CLOCHE			GARDIEN			SANS PROTECTION			TOTAUX		
	A	K	I	A	K	I	A	K	I	A	K	I	A	K	I	A	K	I	A	K	I
1941.....	7	3	8	40	20	68	12	2	14	9	2	11	312	110	420	380	137	521
1942.....	6	2	7	2	..	2	44	25	64	11	..	21	6	..	11	272	119	371	341	146	476
1943.....	5	..	5	1	..	2	37	17	57	7	15	6	2	1	3	249	78	366	301	111	439
1944.....	10	2	13	3	1	6	46	25	49	10	4	12	3	1	4	268	108	363	340	141	447
	28	7	33	6	1	10	167	87	238	40	21	53	20	4	20	1,101	415	1,520	1,362	535	1883

Sommaire des totaux—4 ans—

	A	K	I
Passages à niveau protégés.....	261	120	363
Passage à niveau non protégés.....	1,101	415	1,520

Symboles:

- A—Nombre d'accidents.
- K—Nombre de tués.
- I—Nombre de blessés.

Il a été convenu lors de notre dernière réunion que nous entendrions d'autres témoignages sur le projet de loi de M. Adamson, bill No 3. Aujourd'hui j'ai le plaisir de vous annoncer que nous avons ici M. Spence, avocat du chemin de fer Pacifique-Canadien, M. Macdougall, avocat adjoint des chemins de fer nationaux du Canada, et M. Matthews, du ministère des Transports. Si vous le voulez bien, j'appellerai d'abord comme témoin le premier nommé, M. Spence, avocat du Pacifique-Canadien. M. Spence a la parole.

M. K. D. M. Spence, avocat des chemin de fer Pacifique-Canadien, est appelé:

Le TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, M. Macdougall, représentant des chemins de fer nationaux du Canada, m'accompagne, et je représente le chemin de fer du Pacifique-Canadien; nous représentons tous deux l'Association canadienne des chemins de fer. Les chemins de fer ne s'opposent pas au principe de ce projet de loi. Nous nous rendons compte du fait qu'il y a certaines municipalités qui en quelque sorte forment partie d'une cité ou d'une ville mais sont privées de l'avantage conféré par l'article 308 tel qu'il est présentement rédigé. Nous désirons toutefois exposer au Comité certaines particularités de ce bill.

Je signalerai d'abord les mots "près de . . . ou y adjacent". Il est dit dans l'article du bill:

(2) Lorsqu'un règlement municipal d'une cité ou ville, ou d'un township ou village situé près de cette cité ou ville, ou y adjacent, etc. Nous sommes d'avis que ces termes sont peut-être un peu trop généraux et qu'on pourrait les remplacer par des termes plus précis; ou encore qu'on pourrait supprimer les mots "près de". La vieille question se posera de savoir jusqu'à quelle distance peut s'appliquer le mot "près". D'un point éloigné comme Vancouver, Ottawa semble très près de Montréal. Je pousse naturellement la comparaison jusqu'à l'absurde. Mais pour les gens d'Ottawa, Montréal est en réalité à 111 milles de distance. Toute municipalité peut penser qu'elle est située assez près d'une cité ou d'une ville pour obtenir le privilège énoncé dans ce bill. La question serait alors laissée entièrement à la discrétion de la Commission des transports. Cette dernière n'aimerait peut-être pas cela. Nous croyons en effet que cela susciterait à la Commission plusieurs difficultés, divergences d'opinions et litiges dont elle est exempte aujourd'hui, vu le texte précis de la loi.

Je suggère que les mots "près de" soient rayés. Le texte ainsi modifié privera peut-être de ce privilège un certain nombre de municipalités qui mériteraient d'en bénéficier. En effet, si on limite ce privilège aux seules municipalités adjacentes à une cité ou ville, c'est-à-dire ayant une frontière commune avec celle d'une cité ou ville, il pourra se présenter des cas où la limite d'une municipalité ne touche pas tout à fait celle d'une cité ou ville, et alors cette municipalité ne pourra pas bénéficier du privilège réclamé dans ce bill.

Je suggère aussi qu'on remplace les mots en question par "zone métropolitaine". Nous pourrions dire: "adjacent à ou dans la zone métropolitaine de cette cité ou ville". Je ne suis satisfait d'aucun de ces deux textes, attendu qu'il nous faudrait d'abord définir ce que c'est qu'une zone métropolitaine. Quoi qu'il en soit, cela serait peut-être plus précis que les mots "près de".

J'aborde maintenant la question générale de l'extension possible du pouvoir d'adopter des règlements contre l'emploi du sifflet. Nous pensons qu'il y a là des dangers qui exigent un examen très sérieux. Bien des gens sont portés à croire que l'emploi du sifflet des locomotives n'est qu'un embarras public, alors qu'en réalité il n'est destiné qu'à sauver des vies humaines. Dans les cités et les villes, le danger n'est pas aussi grand parce que la circulation sur les voies ferrées et sur les routes publiques est beaucoup plus lente qu'en dehors des cités et des villes. Même dans des cas comme celui d'Islington, par exemple, il y a des trains qui passent à une très grande vitesse, parfois à 70 ou 80 milles à l'heure, aux passages à niveau qui sont présentement protégés par des pendules avertisseurs ou des barrières, et dans certains cas aussi par le sifflet de la locomotive. Le chemin de fer est à double voie à cet endroit et les trains circulent très rapidement sur les deux voies. Supposons qu'un homme conduisant une automobile arrive à un de ces passages à niveau. Il voit le pendule fonctionner et le train passer, et le pendule continue de fonctionner après le passage du train. On ignore généralement qu'un pendule est agencé de manière à s'arrêter dès que le dernier wagon a traversé la voie publique. Or

notre automobiliste voit le pendule fonctionner encore et traverse la voie ferrée. Si un train approchant dans un autre sens fait entendre son sifflet, l'automobiliste aura en cet avertissement supplémentaire; mais, si l'on supprime le signal du sifflet, l'automobiliste n'a connaissance d'aucun avertissement. Ce danger existe à tous les passages à niveau où la voie ferrée est double.

Si nous généralisons l'interdiction du sifflet, nous accroissons le danger de déraillement des trains et nous exposons davantage la vie des employés des trains et des voyageurs par suite d'une application brusque des freins d'urgence. Il est arrivé que des trains se sont séparés en deux ou trois sections quand les freins ont été appliqués brusquement à cause de la présence d'une automobile sur la voie ferrée au passage à niveau. Une autre difficulté provient de la multiplicité de ces règlements interdisant l'emploi du sifflet; nos mécaniciens, surtout ceux qui voyagent sur une ligne de chemin de fer qu'ils ne connaissent pas très bien, peuvent être embarrassés par les instructions qui leur sont données; il peut arriver qu'ils ne sachent pas où une certaine municipalité finit et où une autre commence, où l'emploi du sifflet est obligatoire et où il est interdit. C'est là un problème qui regarde les chemins de fer, mais il n'est qu'humain qu'une telle situation entraîne des accidents qui n'arriveraient peut-être pas sans cela. Puis, si nous tendons trop à généraliser ce principe, la responsabilité imposée aux compagnies de chemin de fer par le droit commun, qui les oblige à prendre toutes les précautions nécessaire pour éviter tout accident, sans égard à ce que la loi leur ordonne de faire ou de ne pas faire, va être accrue grand on laissera de plus en plus au mécanicien de la locomotive le soin de décider en une fraction de seconde s'il doit ou non faire entendre le sifflet, décision qui peut entraîner des pertes de vie et des dégâts matériels pouvant s'élever jusqu'à un million de dollars.

En second lieu, pour resumer, les chemins de fer ne combattent pas la proposition contenue dans ce bill, car nous pensons qu'il est juste et raisonnable d'accorder aux agglomérations qui font en quelque sorte partie d'une cité le droit d'adopter le même genre de règlement que les cités ont le droit d'adopter. Nous ne sommes pas opposés à cette idée, mais nous craignons que le texte actuel du projet de loi ne soit trop général et ne permette d'étendre l'application de l'article 308 beaucoup plus loin que ne l'ont voulu les auteurs de la proposition et aussi beaucoup plus loin que ne l'exige la sécurité publique. Je n'ajouterai pas autre chose, à moins que le Comité ne désire des renseignements sur quelque point particulier.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser à M. Spence?

M. Campbell:

D. Arrive-t-il parfois que les feux à éclats soient défectueux?—R. Ils sont agencés de manière à fonctionner continuellement quand quelque chose va mal. C'est un réseau très compliqué de fils électriques. Il y a une série de relais le long des voies ferrées; quand l'un des contacteurs fait défaut, les lampes éclairent continuellement. Il en est ainsi du pendule avertisseur. Il y a possibilité que le tout dernier circuit, celui qui mène aux lampes, fasse défaut, mais la chose arrive très rarement. Règle générale, quand elles sont défectueuses les lampes signalent elles-mêmes le défaut, tout en signalant au public qu'il y a danger.

D. Est-il possible de rédiger le bill de façon qu'il s'applique uniquement aux passages à niveau munis d'appareils de protection censés adéquats? Serait-ce trop exiger?

M. CHEVRIER: Cela se fait déjà par l'entremise de la Commission des transports.

Le TÉMOIN: Oui, la Commission peut désigner les passages à niveau au sujet desquels elle permet l'interdiction du sifflet.

M. CHEVRIER: Je me permets de revenir sur la question qui a été posée. Même si nous adoptons cet article ou un article analogue, la Commission des transports ne sera-t-elle pas encore obligée, avant d'approuver un règlement adopté par une municipalité au sujet des passages à niveau, de voir à ce que ces derniers soient tout à fait protégés?

Le TÉMOIN: Oui, je crois savoir que la Commission des transports est toujours libre d'approuver ou de ne pas approuver le règlement. La seule difficulté que nous entrevoyions, c'est que des demandes de municipalités fort éloignées des cités et villes soient soumises à la Commission des transports et qu'il soit malaisé de décider quelle municipalité a droit au privilège demandé.

Le PRÉSIDENT: La difficulté sera de définir ce que c'est qu'une "zone métropolitaine" et d'interpréter le mot "ajacent".

Le TÉMOIN: Oui, et les mots "près de". Tel est en réalité le fond de la difficulté que nous entrevoyons.

M. Hatfield:

D. Combien de fois le mécanicien est-il obligé de faire entendre le sifflet?—R. Un long coup et de deux brefs.

D. C'est sans doute la loi qui oblige le mécanicien à faire cela?—R. Oui, le mécanicien est obligé par la loi et par un règlement de la Commission de donner un coup long et deux brefs. De plus, s'il voit venir une automobile et qu'il pense plus prudent de donner un autre signal, il peut siffler de nouveau.

D. Je veux parler de ce qui se passe quand il n'y a pas d'automobile sur la route publique, disons le dimanche vers cinq heures du matin. J'habite une ville où cela arrive souvent. Il arrive qu'un mécanicien qui se croit malin veut éveiller tout le monde un dimanche matin et fait aller le sifflet de la locomotive quinze ou vingt fois en traversant la ville. Cela arrive souvent. Qu'en dites-vous?—R. J'aimerais que la chose soit signalée au surintendant général ou à d'autres hauts fonctionnaires de la compagnie. Nous recevons souvent des plaintes de municipalités où l'on prétend que le sifflet se fait entendre inutilement. Nous faisons alors enquête et nous ordonnons à nos mécaniciens de réduire les coups de sifflet au minimum nécessaire à la sécurité du public. Je crois que c'est ce qu'ils font dans la plupart des cas. S'il existe des sujets de plaintes tels que celui dont vous venez de parler, nous serions bien aises de les connaître.

M. Emmerson:

D. A un passage à niveau où il y a un pendule avertisseur, le sifflet est-il de rigueur?—R. Oui, même s'il y a des appareils de protection automatiques.

M. Robinson (Simcoe-Est):

D. En expliquant son bill lors de notre dernière réunion, M. Adamson n'a mentionné qu'une municipalité des environs de Toronto. Savez-vous combien, dans tout le Canada, il y a de municipalités qui auraient droit de bénéficier des privilèges proposés dans ce bill?—R. Nous pensions qu'il ne s'agissait que des agglomérations près de Toronto et de Montréal. Je ne puis vous fournir ce renseignement immédiatement, mais je pourrai me le procurer et le communiquer plus tard au Comité.

M. McCULLOCH: Les trains traversant les villes ainsi que les cités.

M. Robinson (Simcoe-Est):

D. Si le projet de loi a pour objet de remédier à une certaine situation dans les zones métropolitaines, à combien d'endroits au Canada pourrait-il s'appliquer?

M. Stephenson:

D. Si je comprends bien, ce bill s'applique aux villes. Or plusieurs villes ont requis l'interdiction en question conformément à la loi actuelle, mais la loi actuelle n'accorde pas ce privilège aux villages et townships.

M. CHEVRIER: Sur la page en regard de l'article proposé, on peut lire le texte de l'article tel qu'il se trouve dans la loi actuelle. C'est là la loi actuelle, à l'article 308. L'article proposé ici a pour objet d'en étendre la portée et de faire une exception.

M. STEPHENSON: En toute justice pour les municipalités voisines des grandes villes, nous devrions leur accorder le même droit. Il peut se faire qu'un township ait une population de 20,000 ou 30,000 âmes, et que d'un autre côté une municipalité n'ait qu'une population de 6,000, comme c'est le cas dans la municipalité où je demeure. Et cependant, dans ce dernier cas, nous pourrions formuler notre demande, tandis que le township qui a une population de 20,000 âmes ne le pourrait pas. Nous demandons que la loi s'applique aux municipalités adjacentes aux cités.

M. ADAMSON: Cette municipalité a une population d'un peu plus de 11,000, et la ville de Weston a, je crois, une population de 7,000 ou 8,000. Cependant la ville de Weston peut demander l'interdiction en question, et de fait elle l'a demandé, et cette municipalité ne peut le faire. J'ai expliqué hier au Comité pourquoi il est impossible de détacher cette agglomération du reste de ce township pour en faire une cité ou une ville, et cela à cause de la place qu'elle occupe dans l'ensemble de l'armature économique sous le rapport des impôts dans tout le township. Ce serait manifestement injuste envers le reste du township.

M. CHEVRIER: Vous avez demandé, monsieur Adamson, si cela n'est pas juste. Cela dépend de ce qu'on entend par "y adjacent" ou "près de".

M. STEPHENSON: Il faudrait modifier la proposition ou la rendre plus précise. Les mots "près de" seraient difficiles à interpréter. Néanmoins, une agglomération qui touche une cité populeuse devrait avoir le droit de demander le même traitement que celui accordé à la ville où je demeure.

M. MUTCH: Les opinions ne me semblent guère différer sur l'opportunité de permettre aux municipalités de se protéger dans ces circonstances. Tout d'abord, reste à savoir si le projet de loi de M. Adamson procure bien la satisfaction désirée, et, en second lieu, si c'est bien le meilleur moyen d'y arriver. Il y a enfin un autre point à examiner. Il s'agit de savoir si le projet de loi va plus loin qu'il n'est besoin.

M. CHEVRIER: Je pense que le projet de loi remédierait à la situation dans cette municipalité en particulier. Il s'agit de savoir s'il pourrait faire de même ailleurs.

M. MUTCH: Le moyen proposé est-il le meilleur ou a-t-il pour effet de modifier la loi d'une façon moins désirable qu'on ne pourrait le faire autrement? J'ose croire que le témoin doit savoir si, oui ou non, ce projet de loi répond au besoin en question et s'il fait de la meilleure façon possible, ou s'il existe un meilleur moyen. M. Adamson est soucieux de venir en aide à sa circonscription. Nous devrions avoir l'avis d'une personne expérimentée sur la question de savoir si nous allons assez loin.

M. CHEVRIER: C'est pour cela que le projet de loi a été soumis à ce Comité.

Le PRÉSIDENT: M. Spence juge-t-il à propos d'exprimer une opinion à ce sujet? Il n'a pas fini son témoignage.

M. ADAMSON: Si le témoin s'oppose aux mots "près de", je consens volontiers à ce qu'ils soient rayés du bill. Je pense que cela ferait tomber toutes les objections présentées jusqu'ici, sauf en ce qui concerne les passages à niveau où il y a deux voies ferrées.

Le PRÉSIDENT: J'ai donné la parole à M. Spence.

M. ADAMSON: Excusez-moi, monsieur le président, d'être intervenu.

Le PRÉSIDENT: Avec plaisir.

Le TÉMOIN: J'ose dire que, si l'on rayait les mots "près de", il nous resterait bien peu d'objections à offrir. J'ai cité le cas des passages à niveau où la voie ferrée est double pour bien faire voir les dangers qui existent à ces endroits quand on en

fait pas entendre le sifflet de la locomotive. Il en est évidemment de même à l'intérieur des limites de Toronto, là où il y a un passage à niveau du même genre. La situation est absolument la même en dedans de ces limites que dans Islington. Les trains ralentissent quand ils commencent à s'y engager. Islington est une agglomération qui, en toute justice, selon nous, devrait être autorisée à soumettre son cas à la Commission des transports en vue de l'adoption d'un règlement. Bien qu'il y ait là une série de passages à niveau où la voie ferrée est double, c'est là un aspect de la situation dont la Commission pourra tenir compte en décidant si elle doit ou non approuver le règlement. Je ne veux pas considérer uniquement le cas d'Islington. J'ai voulu signaler ce cas simplement parce que j'ai vu la carte suspendue au mur et que je connais bien l'endroit. J'ai voulu souligner qu'il y a danger à tous ces passages à niveau dans tout le Canada, et que plus nous réduirons l'emploi du sifflet, plus le danger sera grand.

Le PRÉSIDENT: Demeurez-vous à Islington?

Le TÉMOIN: Non, je demeure à Montréal, mais je connais ces passages à niveau.

M. Adamson:

D. Je connais fort bien ces passages à niveau. Je me rends compte de la difficulté, mais le bruit du sifflet de l'autre train n'aide en rien; le pendule fonctionne encore. Le train qui vient de traverser la route publique fait tant de bruit que l'automobiliste traversera probablement la voie ferrée parce qu'il ne peut pas entendre le sifflet de l'autre train qui approche. La cloche d'avertissement du train qui approche ne contribue pas davantage à la sécurité de la circulation sur la route publique parce que le bruit que fait le train en passant est si assourdissant que l'automobiliste n'entend pas le sifflet du train qui s'en vient.—R. Oui, c'est là une difficulté, je le reconnais. Il y a aussi le bruit du train qui vient de passer, de sorte que le sifflet n'est pas entendu au passage à niveau.

D. Cela contribue aussi à couvrir le bruit du sifflet. Ainsi l'emploi du sifflet n'est pas une mesure de sécurité dans le cas de deux voies ferrées.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions entendre maintenant M. Macdougall. Il est avocat adjoint des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. J. W. G. Macdougall, avocat adjoint des chemins de fer Nationaux du Canada, est appelé:

Le TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, ainsi que M. Spence l'a dit, nous représentons tous deux l'Association des chemins de fer du Canada. Pour ma part, je représente les chemins de fer Nationaux du Canada. Je tiens à dire que je suis absolument d'accord avec M. Spence. Selon nous, le point capital est qu'on pourrait peut-être donner à cet amendement une interprétation trop générale. Je désire aussi qu'il soit bien compris que les chemins de fer Nationaux du Canada ne s'opposent pas à l'adoption de cet amendement ou de ce bill. Ils désirent simplement exposer devant vous les vues des chefs de leur personnel d'exploitation sur l'effet d'un tel amendement. M. Spence a signalé la plupart des effets que pourrait avoir ce bill et il a formulé les principales objections contre toute tendance à généraliser cette réglementation de façon à exposer davantage le public aux accidents. Il ne s'agit pas ici des chemins de fer, mais du public. C'est à la Chambre qu'il appartient de décider si elle va accepter ou refuser d'imposer ce nouveau fardeau à la population.

M. Spence n'a pas mentionné plusieurs détails à propos de ce risque supplémentaire. Il y a d'abord le fait que, si ce bill est adopté dans les termes aussi généraux que ceux que nous y voyons maintenant, un mécanicien pourra parcourir 50 ou 60 ou 70 milles dans une agglomération assez dense sans avoir à donner un seul coup de sifflet. Les demandes qui arriveraient de toutes les parties du pays après

l'adoption d'un tel bill permettant aux villages situés près des cités ou villes de réclamer l'interdiction en question, pourraient annuler entièrement les fins de cet article, et des trains pourraient parcourir de longues distances sans avoir à siffler. Voilà qui accroît le danger.

M. CHEVRIER: Voulez-vous dire que, si tous les villages voisins des cités ou villes adoptaient un règlement et que la Commission des transports l'approuve, un train venant de Montréal et entrant dans la province d'Ontario pourrait pour ainsi dire se rendre jusqu'à Toronto sans avoir à donner un coup de sifflet?

Le TÉMOIN: Cela serait possible si l'on interprétait ainsi cet article. C'est peut-être aller un peu loin, mais c'est possible. Quoi qu'il en soit, je tiens à appuyer ce qu'a dit M. Spence au sujet de la différence de vitesse des trains en rase campagne et dans les agglomérations urbaines. A l'heure qu'il est, l'article 308 de la loi des chemins de fer s'applique aux cités et villes où la vitesse normale des automobiles est de 25 ou 30 milles à l'heure et où la vitesse des trains est aussi réduite. Si l'on donnait à cet amendement une interprétation générale, ou si cet amendement était conçu de manière à permettre une interprétation générale, on pourrait prohiber le sifflet et la cloche dans des endroits où les automobiles filent à une vitesse de 50 ou 60 milles à l'heure et les trains à 80 milles à l'heure. Les grands soucis des chemins de fer ne sont pas nécessairement les grands soucis du public, mais les chemins de fer ont intérêt à protéger le public. Encore une fois, plus on facilitera la réglementation contre l'emploi du sifflet, plus on la généralisera et plus grand sera le risque de déraillement. Il y a toujours danger de déraillement quand une automobile frappe le côté d'un train ou s'engage sous les roues. Outre le danger de déraillement, il y a celui de tuer ou de blesser gravement les voyageurs dans le train aussi bien que les passagers de l'automobile. Je reconnais avec M. Spence que, si l'on supprimait les mots "près de", on améliorerait beaucoup le bill, et que plusieurs des objections tomberaient. Je pense que, du point de vue des chemins de fer, il est extrêmement important que le texte du bill soit rendu aussi précis que possible afin qu'il ne donne lieu à aucun des risques dont j'ai parlé.

M. CHEVRIER: Si nous supprimons les mots "près de", ne subsiste-t-il pas quelque objection? Je ne veux pas parler du cas que nous sommes à examiner, mais de cités et villes telles que Belleville, Oshawa et Cornwall, près desquelles se trouvent des townships dont la population est de 2,000 ou 3,000. Ainsi ces municipalités pourraient adopter le règlement dont il est question ici. Ne vaudrait-il pas mieux limiter la portée de la loi aux grandes agglomérations telles que Toronto et, au lieu de nous contenter de supprimer les mots "près de", ne ferions-nous pas mieux de fixer un minimum de population?

Le TÉMOIN: Mon opinion est que cela peut se faire pour rendre l'article plus satisfaisant et pour qu'il ne serve qu'aux fins d'abord visées. C'est ce qu'on pourrait faire de mieux.

M. CHEVRIER: Je désire m'exprimer clairement sur ce point. Ce que trouve de répréhensible dans ce bill, c'est qu'une municipalité comme le township de Cornwall—j'en parle parce que je le connais bien—qui est un petit township, pourrait se prévaloir de la loi et obtenir l'interdiction du sifflet, et qu'un train pourrait y passer à une vitesse de 40 ou 50 milles à l'heure sans avoir à faire entendre son sifflet. Je pense que c'est une mauvaise chose pour le public, mais que ce ne serait pas aussi mauvais dans une municipalité adjacente à la cité de Toronto. Je crois que c'est là tout ce qui est visé dans le projet de loi. C'est un remède destiné à cet endroit en particulier.

M. MÜTCH: Qu'on applique le principe uniquement aux endroits adjacents à une cité de 100,000 âmes.

M. STEPHENSON: Quel besoin y a-t-il de parler de cités ou de villes?

M. CHEVRIER: Parce qu'il en est déjà question dans l'article 308.

M. STEPHENSON: Une ville possède ce privilège. Pourquoi une ville?

M. CHEVRIER: Je n'ai pas d'objection à supprimer cela. Je voudrais bien voir remédier à la situation, car elle est franchement déplorable. D'un autre côté, je désire qu'on s'abstienne autant que possible de réduire la protection accordée au public. En d'autres termes, je désire, si c'est possible, voir maintenir pour la protection du public tous les droits que comporte actuellement l'article 308 (2).

M. STEPHENSON: Il est dit ici:

..... d'un township ou village situé près de cette cité ou ville.
et une ville possède déjà le privilège en question. Vous voudriez restreindre ce privilège aux cités?

M. CHEVRIER: Oui, aux cités ayant une population de 100,000 ou plus. On peut modifier cette limite si l'on veut. Je pense que cela restreindrait davantage la portée du bill, mais M. Adamson ne devrait pas y avoir d'objection. Je pense que M. Adamson cherche à remédier à la situation qui existe chez lui.

M. CAMPBELL: Ce bill est-il nécessaire? Après avoir écouté attentivement la discussion, je suis d'avis que la Chambre des communes ne devrait rien faire pour réduire la protection accordée au public aux passages à niveau. Si la Chambre des communes adopte un bill quelconque pour limiter l'emploi du sifflet dans les grandes cités, les chemins de fer et la Commission des transports n'auront-ils pas toutes les peines du monde à empêcher les petites villes et les villages de réclamer la même chose?

M. STEPHENSON: Les villes possèdent ce droit aujourd'hui.

M. ADAMSON: Elles l'ont en vertu de la loi actuelle.

M. CAMPBELL: M. Spence a parlé du freinage brusque des trains allant à une vitesse de 70 milles à l'heure. Il y a deux ans, je me trouvais sur un train quand un voyageur, un soldat ivre, je crois, tira sur la corde et les freins d'urgence furent appliqués. Le mécanicien me déclara plus tard que la locomotive avait sauté à une hauteur d'une soule de pieds, pensait-il, et qu'en retombant sur les rails elle avait détaché les deux premiers wagons du reste du train, ce qui avait retardé le train de quatre heures. Cela aurait pu tuer ou blesser plusieurs personnes. Je n'aime pas ce projet de loi. Je crois qu'il serait possible à la Commission des transports et aux chemins de fer, qui connaissent le sentiment que cette question suscite en certains endroits, de s'entendre et de coopérer pour réduire considérablement l'emploi du sifflet sans que la Chambre des communes ait à adopter un bill qui, j'en suis sûr, va causer une foule d'embarras et va enlever une grande partie de la protection maintenant accordée au public.

M. ADAMSON: Monsieur Campbell, cela a déjà été essayé. J'ai discuté la question avec les membres de la Commission des transports, et je puis vous dire que le seul moyen d'accorder le soulagement demandé est de faire adopter un bill par la Chambre des communes. Je pense que tous les témoins que nous avons entendus ont reconnu la nécessité de remédier à la situation dont je parle dans les environs de Toronto, et l'on pourrait en dire autant de Montréal. Je crois que presque tous les témoins ont en définitive reconnu que l'emploi du sifflet n'est pas le principal facteur de sécurité aux passages à niveau qui sont protégés par des pendules vertisseurs. L'objet du bill n'est pas d'augmenter le pouvoir qu'a aujourd'hui la municipalité d'adopter un règlement pour le soulagement de sa population. La demande qu'elle fait n'est accordée qu'après que la Commission des transports a approuvé les mesures de précaution prises aux passages à niveau.

M. CAMPBELL: Il y a une autre chose dont personne n'a parlé. Nous avons souvent de violentes tempêtes de neige, et il peut arriver que, durant ces tempêtes, la personne qui conduit un automobile ne puisse apercevoir le pendule avertisseur.

M. Hatfield:

D. Est-ce qu'il n'y a pas de danger à laisser un train aller à une vitesse de 80 milles à l'heure à un passage à niveau dans une agglomération où la population est très dense? A une telle vitesse, l'emploi du sifflet n'est d'aucune utilité.—R. Je

pense que personne ne voudrait conduite un train à cette vitesse en traversant une ville. L'exploitation des chemins de fer présente toujours une certaine mesure de risque, et c'est une réglementation comme celle-ci qui réduit les accidents au minimum.

D. Vous dites qu'on fait circuler des trains dans cette ville à une vitesse de 70 ou 80 milles à l'heure.—R. Si j'ai dit cela, ce n'est pas intentionnellement. Je ne suis pas sûr de me rappeler exactement les indications contenues dans notre horaire pour cette ville, mais je sais que des trains vont à cette vitesse en traversant les petits villages.

D. Aux États-Unis, on n'a pas le droit de faire circuler les trains dans une ville sans qu'il y ait un signaleur avec drapeaux ou des barrières à chaque passages à niveau.—R. Je ne connais pas très bien les règlements américains, mais je sais que ces règlements sont édictés par les villes elles-mêmes. Ils sont à peu près analogues aux nôtres et ils varient dans les divers États.

M. ADAMSON: Dans le cas dont j'ai parlé, la ville de Weston est réellement plus éloignée de la cité de Toronto que ne l'est l'agglomération que j'ai indiquée ici, et la vitesse des trains qui traversent Weston est probablement tout aussi grande sinon plus grande que celle des trains qui passent dans cette agglomération, et cependant la ville de Weston est protégée par l'article relatif à l'emploi du sifflet, tandis que l'endroit dont je parle ne l'est pas.

Le TÉMOIN: C'est absolument vrai. Cette réglementation doit causer des ennuis à certaines gens, cela va sans dire; c'est inévitable, et c'est certainement ce qui semble arriver dans ce cas-ci. Nous sommes aussi désireux que qui que ce soit de supprimer ce bruit, mais il s'agit de rédiger le bill dans des termes qui ne vont pas plus loin que l'intention première de son auteur.

M. Adamson:

D. Si nous supprimons les mots "près de", cela fera disparaître la plus grande partie de vos objections, n'est-ce pas?—R. Mon avis est que, si l'on supprime ces mots, ce sera beaucoup mieux.

D. Avec la sauvegarde par laquelle aucune municipalité ne peut adopter un règlement et le faire mettre en vigueur à moins qu'il n'ait été approuvé par la Commission des transports?—R. C'est ce qui est prévu par la loi actuelle.

D. Et d'après cette loi, l'interdiction du sifflet ne doit s'appliquer qu'aux passages à niveau désignés par la municipalité?—R. C'est aussi ce que comportent les règlements.

D. C'est bien ce que comportent les règlements? R. Une ville ne peut adopter un règlement prohibant l'emploi du sifflet des trains sur tout son territoire; elle ne peut le faire que pour tel et tel passage à niveau sur son territoire.

M. ADAMSON: Dans ce cas-ci, nous n'avons demandé la permission d'interdire le sifflet que pour quatre ou cinq passages à niveau. Lors de la dernière réunion, j'ai expliqué au Comité que la ligne des chemins de fer Nationaux du Canada qui traverse la partie nord du township et la ligne du même chemin de fer qui traverse la partie industrielle du township ne sont pas en cause; il n'y a pas là sujet de plainte comme dans la partie résidentielle très étendue du township.

M. McCulloch:

D. Considérez-vous que l'emploi du sifflet constitue une sauvegarde?—R. Il existe uniquement pour la protection du public.

D. Ne pensez-vous pas qu'il est bien préférable de donner des coups de sifflet que de tuer un certain nombre de personnes?

M. DROPE: Le bruit du sifflet n'a jamais tué personne, mais le train peut le faire.

M. McCULLOCH: Le sifflet peut assez effrayer les gens pour les porter à s'arrêter.

M. ADAMSON: Il importe de dire que, dans ce bill, nous demandons l'interdiction du sifflet uniquement aux passages à niveau qui sont protégés par des pendules avertisseurs. Comme l'ont dit les témoins entendus devant le Comité, c'est le pendule avertisseur qui arrête l'automobiliste, et non pas le sifflet.

M. HODGSON: Le conducteur de l'automobile n'entend pas le sifflet.

M. ADAMSON: En effet. Et les passages à niveau qui ne sont pas actuellement protégés par des pendules avertisseurs le seront si nous obtenons ce soulagement.

M. McCULLOCH: Il peut arriver que le conducteur d'une automobile arrivant devant un pendule avertisseur ne le voie pas.

M. ADAMSON: Oui, et quand la voiture est fermée, dans une tempête, il n'entend pas le sifflet.

M. STEPHENSON: Je préférerais voir remettre cette question à la prochaine séance. D'après le relevé qui nous a été soumis, on voit qu'aux passages à niveau protégés par des pendules avertisseurs, il n'y a eu que 238 accidents au cours des années de 1941 à 1944, tandis qu'il y en a eu 1,520 là où il n'y avait pas de protection. Un jour, je me suis arrêté à un passage à niveau où il n'y avait pas de signaux mais où j'entendais le sifflet d'une locomotive. Pendant que j'attendais, je vis un vieillard, probablement dur d'oreille, conduisant une automobile qui venait vers moi, dans l'autre direction. Je vis qu'il s'approchait de la voie ferrée et je pensais bien qu'il allait se faire frapper. Cet homme vit cependant le train assez tôt et il dirigea sa voiture vers le fossé. Le sifflet du train fonctionnait, mais cet homme ne l'entendait pas. Il y a une foule de gens durs d'oreille qui conduisent des automobiles, mais la plupart des automobilistes ont d'assez bons yeux.

Le PRÉSIDENT: Messieurs les membres du Comité ont-ils d'autres questions à poser à M. Macdougall? Je pense qu'avant de terminer l'étude de ce bill nous devrions entendre l'avocat du ministère des Transports, mais il lui faudra probablement attendre jusqu'à une séance ultérieure. Avant d'ajourner, si les membres du Comité ont d'autres questions à poser aux témoins qui ont bien voulu se rendre ici, c'est le moment de la faire.

M. BLACK: Y a-t-il des voies ferrées doubles ou des passages à niveau spéciaux dans cette municipalité?

M. ADAMSON: La ligne principale du Pacifique-Canadien est double.

M. BLACK: Je considère que les voies ferrées doubles constituent un très grand danger. Une personne qui vient de voir passer un train est portée instinctivement à penser que le passage est libre et à traverser.

M. ADAMSON: Le sifflet ne nous protège pas. S'il pouvait être démontré que le sifflet protège dans ces cas, on pourrait s'opposer au bill, mais l'emploi du sifflet dans ces cas n'aide guère à réduire le nombre des accidents.

M. DROPE: Nous n'entendons parler que des gens qui se font blesser, mais pas de ceux qui se sont arrêtés parce qu'ils avaient entendu le sifflet.

M. ADAMSON: D'après l'exposé que j'ai présenté lors de la première séance, les gens sont plus impressionnés par la lumière rouge que par le sifflet. Je vous ai fait connaître le résultat du travail d'un groupe de citoyens qui ont passé une nuit entière à faire le guet à l'un des principaux passages à niveau. D'après le rapport de ces gens, les conducteurs d'automobiles s'arrêtant devant un pendule avertisseur ou une lumière rouge oscillante, mais pas au bruit du sifflet, de sorte que le sifflet est superflu, ce n'est pas un avertissement nécessaire dans ces circonstances.

M. MUTCH: Je ne pense pas qu'il appartienne à ce Comité de discuter, comme nous le faisons présentement, sur l'efficacité des divers genres de signaux avertisseurs. Nous savons tous que l'objet de l'emploi du sifflet est d'avertir le public, et il en est de même des barrières et des pendules avertisseurs. Nous savons aussi qu'en dépit de ces deux genres de protection, des accidents continuent de se produire parce que les hommes sont hommes et que les automobilistes font parfois fi de tout avertissement. Est-ce que nous ne sommes pas simplement appelés, ainsi

que le Ministre vient de le dire, à nous prononcer sur la proposition contenue dans ce bill? Nous pourrions continuer à entendre des témoignages jusqu'à la fin de la session sans pouvoir nous prononcer sur l'efficacité des divers modes de protection. Il s'agit ici de savoir si les municipalités pourront encourir les mêmes risques que les cités dont elles sont voisines. Sans vouloir insister, je pense qu'on a fait tomber une objection en supprimant les mots "près de". Si ce n'est pas assez, le parrain du bill pourrait proposer de restreindre la portée de son bill pour empêcher que cette pratique ne s'étende aux municipalités rurales et pour que le principe ne s'applique qu'aux grands centres peuplés. Je ne pense pas que nous puissions faire rien de plus dans une discussion générale sur les avantages respectifs du pendule avertisseur et de la cloche. Je me souviens d'avoir un jour regardé la figure d'un mécanicien de locomotive à un moment où il était trop tard pour appliquer les freins et où je dus diriger mon automobile sur un poteau de ciment. C'est ce poteau de ciment qui m'arrêta. Sans cela, je ne serais pas ici aujourd'hui. C'est là une discussion qui pourrait être interminable. Je ne vois pas pourquoi nous aurions besoin d'entendre d'autres témoignages si ce bill assure le soulagement demandé. Nous devrions toutefois voir à ce qu'il n'ouvre pas d'autres perspectives.

M. ADAMSON: Je désire dire quelques mots en réponse à M. Mutch. Supposons que le township de Cornwall je veux dire, la cité de Cornwall, demande à être soulagée et que ce soit une municipalité rurale. La Commission des transports aurait à se prononcer sur ce règlement; et si elle jugeait que la mesure demandée n'est pas nécessaire, elle pourrait refuser à ces gens le soulagement en question. Il est donc inadmissible qu'un train circule entre Montréal et Toronto sans avoir à employer son sifflet. A moins que les membres de la Commission des transports n'aient absolument perdu la tête, ils n'accorderaient pas l'autorisation demandée par les populations rurales, même si leur territoire était adjacent à une cité.

M. CHEVRIER: Voici l'objection que j'entrevois. Nous ne devrions pas ouvrir cette perspectives aux municipalités rurales, car la Commission recevrait probablement des centaines de demandes. C'est là, selon moi, la partie faible du bill.

M. ROBINSON: (*Simcoe-Est*): Pourquoi chargerions-nous la Commission des transports de nombreuses demandes de ce genre?

Le PRÉSIDENT: Voilà précisément pourquoi je pense que nous devrions entendre la témoignage de l'avocat de la Commission des transports et connaître son opinion à ce sujet avant de prendre une décision finale.

M. ADAMSON: Le Ministre serait-il satisfait si nous amendions le bill de façon qu'il ne s'applique qu'aux municipalités urbaines adjacentes aux villes de 50,000 âmes et plus?

M. CHEVRIER: Le Ministre n'a rien à faire ni à dire sur cette question. La décision incombe au Comité. J'ai exposé clairement mon attitude à la Chambre des communes quand j'ai dit qu'il y avait du bon et du mauvais dans ce bill. C'est pourquoi j'ai proposé le renvoi au Comité, pour que ce dernier se prononce sur son sort. L'idée de M. Adamson mérite d'être étudiée sérieusement. Il y a certainement une situation pénible dans la banlieue de Toronto, mais je crains qu'en voulant y remédier on ne fasse quelque chose susceptible d'être nuisible ailleurs. Je ne pense pas qu'il appartienne au Ministre de faire ou de dire plus qu'il ne l'a déjà fait.

M. MUTCH: Pensez-vous que ma suggestion pourrait jusqu'à un certain point empêcher cette possibilité?

M. CHEVRIER: Si l'on me demandait encore mon opinion, je dirais qu'après avoir supprimé les mots "près de", on devrait certainement insérer dans ce bill une clause restrictive quant au chiffre de la population. Je pense que ceci est nécessaire. En effet, si l'on ne prescrit aucune restriction quant au chiffre de la population, on se trouvera à permettre aux municipalités rurales adjacentes à toutes les cités le long des chemins de fer de formuler des demandes.

M. MUTCH: Les municipalités de banlieue.

M. CHEVRIER: Oui.

M. MUTCH: Nous devrions faire cela lors de l'étude du bill article par article.

M. CHEVRIER: Il serait bon de demander l'opinion de l'avocat de la Commission des transports, car je ne me reconnais pas la compétence requise pour donner un avis sur la rédaction d'un bill tel que celui-ci. De fait, je ne voudrais pas m'y risquer.

M. ROBINSON: (*Simcoe-Est*): J'ai déjà demandé à M. Spence combien il y a au Canada de zones métropolitaines qui peuvent être considérées comme se trouvant dans la situation décrite par M. Adamson. Si nous savions cela, nous serions peut-être plus en mesure de nous prononcer sur le projet de loi.

Le PRÉSIDENT: Je dois faire remarquer au Comité que ce bill ne sera pas examiné article par article. L'ordre de renvoi porte sur le sujet qui forme la matière du bill No 3, Loi modifiant la Loi des chemins de fer. Nous ne pouvons étudier le bill article par article. Le bill n'a pas subi de deuxième lecture.

M. MUTCH: L'ordre de renvoi porte sur le principe du bill.

Le PRÉSIDENT: C'est exact.

M. ADAMSON: Mais ce Comité peut amender le bill?

Le PRÉSIDENT: Je le pense, et il peut le recommander à la Chambre.

M. ADAMSON: Tel qu'amendé.

Le PRÉSIDENT: Si le Comité juge la chose opportune.

M. STEPHENSON: Quel chiffre de population devrions-nous fixer, selon vous, monsieur Chevrier?

M. CHEVRIER: Ce devrait être 100,000 ou plus, je pense. Je ne me suis toutefois pas arrêté à étudier la question.

M. BLACK: Territoire adjacent à une agglomération urbaine de 100,000 âmes.

M. CHEVRIER: Voilà qui donne lieu à une objection quant à l'interprétation du mot "adjacent". Qu'est-ce que cela signifie?

M. BLACK: Quelles sont les municipalités ou agglomérations urbaines qui possèdent aujourd'hui ce droit d'interdiction? Est-ce que toutes le possèdent, même les petites municipalités, disons de 10,000 âmes? Je ne parle pas en ce moment des territoires adjacents aux grandes agglomérations urbaines.

M. CHEVRIER: Elles ne peuvent pas adopter présentement de règlement de ce genre.

M. BLACK: Je crois savoir que certaines municipalités urbaines, en grande partie urbaines, possèdent aujourd'hui l'autorité de restreindre l'emploi du sifflet sur leur territoire.

M. CHEVRIER: Oui, les cités et les villes.

M. ADAMSON: Toute cité ou ville possède ce droit.

M. CHEVRIER: Oui, toutes les cités et les villes possèdent ce droit, mais un township adjacent à une cité ou à une ville ne le possède pas.

M. BLACK: Combien de cités et de villes réclament-elles ce droit d'interdiction?

M. CHEVRIER: L'avocat de la Commission des transports doit être en mesure de fournir ce renseignement.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions obtenir ce renseignements à la prochaine séance. Je pense que c'est là un point fort intéressant. C'est peut-être le noeud de toute la question.

M. BLACK: Je pense que ce serait une double sauvegarde que de connaître les désirs des municipalités; et les demandes doivent être ensuite approuvées par la Commission des transports.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions, d'ici à la prochaine séance, essayer de nous éclairer davantage pour savoir en quoi consiste une zone métropolitaine, ce qu'il faut entendre par "adjacent" et aussi le degré d'importance que doit avoir la

municipalité. Nous pourrions ensuite demander à l'avocat de la Commission des transports ce qu'en pensent les commissaires. A moins qu'un autre député n'ait besoin de plus d'éclaircissement sur ce projet de loi, nous pouvons ajourner.

M. ADAMSON: Je n'ai encore exposé au Comité aucune preuve sur la nécessité de l'application de cette mesure à ces petites agglomérations. J'ai ici plusieurs témoignages, mais je pense que le Comité est suffisamment convaincu que la situation que je dénonce constitue un très réel danger pour la santé de gens obligés de vivre dans un endroit où 700 coups de sifflet durant la nuit les empêchent de dormir comme il convient. J'ai sous la main des lettres du médecin sanitaire, du principal du High School, des fonctionnaires municipaux, de plusieurs médecins, de plusieurs ministres du culte et du principal pharmacien de l'endroit, ce dernier signalant que le bruit des sifflets augmente l'usage des narcotiques. Je pense que le Comité et tous les témoins sont convaincus de la nécessité d'accorder quelque soulagement à des zones de banlieue telles que celle-ci.

M. McCULLOCH: Est-ce que ce chiffre de 700 est exact ou bien n'est-il qu'approximatif?

M. ADAMSON: C'est la vérité. De fait, le chiffre exact est de 712. Voici ce que dit le principal du High School:

A l'appui de la protestation contre les ennuis causés par les sifflets des trains dans la zone Islington-Kingsway, je veux exposer ici les effets de cette situation sur les élèves et les professeurs du High School d'Etobicoke.

Vous savez que l'école est située sur le chemin Montgomery, à environ 250 yards au nord du passage à niveau du chemin de fer Pacifique-Canadien. Les trains allant vers l'est font entendre le sifflet près de l'école en arrivant près l'avenue Islington, du chemin Montgomery et de la rue Dundas. Les trains allant vers l'ouest font entendre le sifflet près de l'école en arrivant près du chemin Montgomery et de l'avenue Islington.

Le bruit du sifflet distrait les élèves et nuit à la récitation de leurs leçons et à l'enseignement des professeurs. Chaque fois que le sifflet se fait entendre, tout travail scolaire cesse. Etant donné qu'il passe souvent deux ou trois trains durant les quarante minutes que dure un cours, cela entraîne une perte de cinq ou six minutes à chaque cours. C'est donc une perte de 10 pour cent, ce qui équivaut à la perte d'un mois sur dix. Cela revient à dire qu'une année scolaire, qui prend dix mois dans la plupart des écoles, doit être faite en neuf mois par les élèves du High School d'Etobicoke.

Tout ce que vous pourrez accomplir pour faire cesser l'emploi du sifflet des trains sera sûrement très apprécié par tous ceux qui s'intéressent à l'école d'Etobicoke.

Le PRÉSIDENT: Je crois que les élèves préféreraient que les sifflets continuent de se faire entendre, ce qui leur permettrait de travailler moins fort.

M. ADAMSON: Voici ce que dit le pharmacien:

Le bruit causé par les sifflets des trains intéresse le pharmacien qui est en mesure de constater que les pastilles soporifiques et les aiguilles hypodermiques peuvent servir à plusieurs fins, et que le bruit assourdissant que font les sifflets des trains peut grandement contribuer à en répandre l'usage. Les services de recherche des grands laboratoires ne cessent d'essayer de découvrir des médicaments moins nocifs pour faire dormir les gens qui ont le sommeil léger ou agité. Si ces hommes de science étaient convaincus que l'emploi continuels de ces moyens artificiels de procurer le sommeil ne peut nuire à la santé des gens ni réduire la durée normale de la vie humaine, ils auraient peu de raison d'essayer constamment de produire des médicaments moins dangereux. Il est reconnu que le sommeil naturel est bien préférable à celui provoqué par un sédatif quelconque.

Plusieurs causes contribuent à répandre l'emploi des potions sédatives. Je ne suis nullement sûr du degré d'importance qu'il faut, parmi ces causes,

attribuer au bruit des siffiets, mais je crois que ce bruit est l'une des principales. Je suis absolument convaincu que, puisque le bruit du siffiet d'un train frappe assez l'esprit du conducteur d'une automobile en marche pour le porter à s'arrêter, ce même bruit doit sûrement troubler le sommeil paisible du travailleur fatigué qui repose dans son lit.

En terminant, je désire faire remarquer qu'il s'emploie de grandes quantités de médicaments soporifiques dans la zone Kingsway-Lambton. Tout en ayant le plus grand respect pour les hommes de science qui se sont donné de la peine pour les mettre à la disposition des gens qui en ont besoin, je n'hésite aucunement à déclarer que j'ai la ferme conviction qu'on devrait éliminer toutes les causes qui en provoquent inutilement l'emploi. Je crois que le bruit des sifflets des trains est une de ces causes. A mon humble avis, tout ce qui peut entraîner l'emploi habituel de ce genre de médicament devrait occuper sérieusement votre attention.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous ajourner? Je ne veux cependant pas vous forcer à abrégier votre exposé, M. Adamson.

M. ADAMSON: Voici l'opinion du pasteur de l'église St. George's On-the-Hill. Je ne lis que le deuxième paragraphe:

Ma propre famille en souffre probablement autant que toute autre. Depuis six ans que nous demeurons à la cure de St. George's, ni ma femme ni moi n'avons eu une seule nuit de repos ininterrompu, et cela à cause des sifflets des trains. Le sommeil de notre enfant est aussi fréquemment interrompu, surtout aux premières heures du matin. Cette situation, qui est commune à des milliers de foyers dans un endroit tel que le nôtre, constitue un problème social d'une grande importance.

Cette lettre est du pasteur, M. Newby, de l'église St. George's, à Islington. C'est une situation très grave pour les gens qui habitent cet endroit et dont la santé est sérieusement compromise.

M. CAMPBELL: Je constate qu'ici, à Ottawa, un grand nombre de rues ne traversant pas les voies de chemins de fer, mais que celles qui les traversent ont des passages à niveau munis de pendules avertisseurs. Pourquoi le Comité ne décide-t-il pas de supprimer les passages à niveau sans protection, de réduire le nombre des passages et de ne les permettre que souterrains ou élevés?

Le PRÉSIDENT: Ce serait probablement fort à souhaiter, mais je pense qu'il faut songer aux frais que cela entraînerait.

M. CAMPBELL: Nous avons aujourd'hui au Canada 250,000 personnes sans emploi.

M. CHEVRIER: Si vous aviez été à la Chambre hier, vous auriez entendu les explications que j'y ai données précisément sur cette question. J'ai dit qu'un comité composé de membres de la Commission des chemins de fer et de représentants du ministère de la Reconstruction est à étudier la question des passages à niveau dangereux et qu'il n'a pas encore présenté son rapport. Cela fait partie de l'étude des projets d'après-guerre. Je ne suis pas en mesure de dire quand le rapport sera présenté, mais je puis vous assurer que cette question fait le sujet d'une étude sérieuse.

M. CAMPBELL: Nous pourrions obtenir pour cela la coopération des chemins de fer, des municipalités, des provinces et du gouvernement fédéral.

M. ADAMSON: Le coût de la disparition du passage à niveau à l'endroit dont je parle s'élèverait à environ \$300,000, ce qui fait que ce projet est plus ou moins irréalisable. Les ingénieurs qui ont examiné les lieux, au passage à niveau de la rue Dundas, estiment à ce chiffre les frais que cela entraînerait.

Le PRÉSIDENT: Nous allons ajourner pour nous réunir de nouveau sur convocation du président.

Le Comité s'ajourne à 5h. 18 de l'après-midi pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

SESSION DE 1946
CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT
DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET TÉLÉGRAPHES

QUESTION À L'ÉTUDE: BILL n° 3,
LOI MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 2

SÉANCE DU MERCREDI 10 JUILLET 1946

TÉMOINS:

M. A. R. Adamson, député, parrain du bill n° 3;

M. G. Graydon, député.

Y compris déclaration de l'hon. Lionel Chevrier, ministre des Transports.

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.Ph.,
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE

1947

RAPPORT A LA CHAMBRE

Le JEUDI 11 juillet 1946.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes a l'honneur de présenter son

DEUXIEME RAPPORT

Conformément à un ordre de la Chambre du 5 avril 1946, votre comité a étudié le sujet du Bill No 3, intitulé Loi modifiant la Loi des chemins de fer, et a entendu des témoignages de la part du Commissaire en chef adjoint de la Commission des Transports du Canada, de la part de représentants des chemins de fer, et de membres de divers syndicats d'employés de chemins de fer.

Votre comité est avisé que la Commission des Transports est à étudier certain nombre de modifications à la Loi des chemins de fer. Il recommande, en conséquence, de prier ladite commission de vouloir bien juger à propos d'incorporer, dans un article de la Loi des chemins de fer, des dispositions qui répondront mieux aux besoins de la situation que le texte du Bill No 3, intitulé Loi modifiant la Loi des chemins de fer.

Ci-joint un exemplaire des procès-verbaux et témoignages.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,

L. O. BREITHAUPT.

PROCÈS-VERBAL

Le MERCREDI 10 juillet 1946.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes se réunit à 4 heures de l'après-midi, sous la présidence de M. Breithaupt.

Présents: MM. Adamson, Aylesworth, Black (*Cumberland*), Bonnier, Bourget, Breithaupt, Brooks, Campbell, Chevrier, Clouthier, Drope, Eudes, Hatfield, Hodgson, Irvine, Lesage, McCulloch (*Pictou*), McKay, Mullins, Mutch, Pearkes, Robinson (*Simcoe-Est*), Robinson (*Bruce*), Ross (*Souris*), Stephenson, White (*Hastings-Peterborough*), White (*Middlesex-Est*), Winters.

Le Comité reprend l'étude du bill no 3, intitulé: Loi modifiant la Loi des chemins de fer.

Le ministre des Transports déclare que la Commission des transports du Canada passe actuellement en revue la Loi des chemins de fer et qu'on pourrait en conséquence lui demander de proposer une modification qui permettrait de réaliser l'objectif visé.

M. Adamson, parrain du bill, fait une récapitulation des exposés de faits présentés aux séances précédentes du Comité.

M. Graydon, député, est autorisé à prendre la parole pour appuyer le bill No 3.

M. Adamson propose que les modifications ci-après soient apportées au texte du bill, et que le Comité fasse un rapport favorable de ce bill dans sa forme modifiée:

Lignes 6 et 7: Biffer les mots "situé près de cette cité ou ville ou y adjacent" et y substituer "adjacent à une cité ou ville".

Ligne 6: Biffer les mots "ou ville" et y substituer "d'une population de plus de 100,000 âmes".

Lignes 17 et 18: Biffer les mots "situé près de cette cité ou ville ou y adjacent" et y substituer "adjacent à une cité ou ville".

Ligne 17: Biffer les mots "ou ville" et y substituer "d'une population de plus de 100,000 âmes".

Mise aux voix, la motion est rejetée par le vote suivant: pour, 12; contre, 14.

M. Chevrier propose que la Commission des transports soit priée d'étudier la question d'apporter à un article approprié de la Loi des chemins de fer, une modification qui rémédierait de meilleure façon à la situation que l'on essaie de régler au moyen du bill No 3, intitulé: Loi modifiant la Loi des chemins de fer.

Mise aux voix, la motion est adoptée.

Il est ordonné de faire rapport en conséquence.

Le Comité s'ajourne au 11 juillet, à 4 heures de l'après-midi.

Le secrétaire du Comité,
JOHN T. DUN.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

le 10 juillet 1946.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes se réunit à 4 heures de l'après-midi sous la présidence de M. Louis O. Breithaupt.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je réclame le silence. Nous avons plus que le quorum requis, et vous êtes très nombreux aujourd'hui. Si vous le voulez bien, le ministre des Transports va faire une déclaration au sujet de ce projet de loi.

M. CHEVRIER: Monsieur le président et messieurs, au cours de notre dernière réunion, quelqu'un a exprimé le désir d'obtenir plus de renseignements sur le nombre de passages à niveau qui pourraient être visés par l'adoption de l'amendement proposé à l'article 308, ainsi que sur certaines autres installations, et le Comité a pensé que ces renseignements pourraient être obtenus.

J'ai eu une entrevue avec le président de la Commission des transports qui m'a déclaré que cette dernière ne possède pas ces renseignements et qu'il faudrait quelque temps pour les obtenir des chemins de fer. Selon lui, il serait difficile de les obtenir immédiatement.

Depuis la dernière réunion du Comité, j'ai étudié ce projet de loi. Je reconnais que le Comité est libre d'agir comme il l'entend, mais je tiens à dire ceci. En ce qui concerne la situation des gens de la zone de Toronto intéressée, mon opinion est encore celle que j'ai exprimée lors de la présentation du projet de loi à la Chambre. Toutefois, après avoir examiné ce bill, je suis d'avis que l'adopter pourrait être une erreur. Voici la raison qui me porte à dire cela. A la dernière réunion, j'ai dit que la limite inférieure quant à la population pourrait être de 100,000. Depuis ce temps, des députés sont venus me demander de réduire cette limite à 50,000 et d'autres m'ont demandé de la réduire à 25,000. Si nous faisons cela, l'article 308 ne donnerait plus guère de protection. En d'autres termes, nous retirerions d'un côté la protection accordée de l'autre.

Nous essayons ici de venir en aide à une population qui souffre sans aucun doute d'un certain état de choses, mais, si nous le faisons, nous allons ouvrir la porte toute grande à d'autres agglomérations qui ne devraient pas avoir le même pouvoir. Je dis donc qu'après avoir réfléchi à cette question, j'en suis venu à la conclusion que voici. La Commission des transports songe à faire une révision de la loi des chemins de fer. Revision n'est peut-être pas le terme exact. Elle a formé un comité qu'elle a chargé de préparer des amendements à la loi des chemins de fer. Il y aura de nombreux amendements. Je suis disposé à demander à la Commission de voir, en examinant la loi des chemins de fer, à étudier la question de la modifier de façon à remédier à la situation qui existe à Toronto.

Voici comment cela pourrait peut-être se faire. On pourrait insérer dans la loi un article donnant à la Commission le pouvoir d'adopter des règlements ou un règlement remédiant à une situation qui existe dans certaines agglomération, comme à Toronto, à Hamilton, à Windsor, à London, dans les grands centres. Je ne parle ici que de la province d'Ontario. La même chose pourrait se faire pour Montréal, Québec et les autres grands centres dans tout le Canada.

M. IRVINE: Sommes-nous à discuter le bill du sifflet?

Le PRÉSIDENT: Oui, le bill No 3. Je m'excuse. Je croyais que la chose était entendue.

M. CHEVRIER: Bien que je ne puisse pas promettre au Comité qu'un amendement sera proposé à cet effet, je puis lui affirmer que je demanderai à la Commission des transports de remédier à la situation dont se plaint M. Adamson. C'est tout ce que j'ai à dire. Vous avez toute liberté d'action.

M. ADAMSON: Me permettez-vous de récapituler ce qui s'est fait jusqu'ici? Comme vous pouvez le constater dans le compte rendu des témoignages, le Comité a entendu plusieurs témoins, et tous sans exception, je le pense, ont approuvé le principe du projet de loi. Ils ont soulevé deux objections que devrait faire disparaître la suggestion que je vais faire. Avec votre permission, monsieur le président, je vais lire des extraits des témoignages pour la gouverne des députés qui ne les ont pas lus. M. Wardrobe a dit:

Monsieur le président, je dois dire que la Commission, étant donné sa longue expérience, se rend compte de l'affliction imposée à tant de gens par l'emploi réglementaire du sifflet aux passages à niveau en dehors des cités et des villes, dans les endroits qui n'ont adopté aucun règlement municipal interdisant l'emploi du sifflet n'a été adopté, et qu'elle éprouve beaucoup de sympathie pour ces gens. La Commission sera heureuse se voir accorder un peu de soulagement à une grande partie de ces gens, si la chose est possible.

M. CHEVRIER: Vous avez dit que les témoins ont approuvé le projet de loi. Ils ont simplement dit qu'ils n'avaient pas d'objection au bill et qu'ils aimeraient à remédier à la situation dans laquelle vous vous trouvez. Ce n'est pas là approuver le bill. Ce n'est pas ce que dit M. Wardrobe.

M. ADAMSON: Il a dit qu'il aimerait voir accorder un peu de soulagement.

M. CHEVRIER: Moi aussi.

M. ADAMSON: Et tel est précisément l'objet du projet de loi. Je poursuis la citation. J'avais posé au témoin la question suivante:

D. Ferions-nous tomber votre première objection si nous modifions le projet d'amendement en n'employant que les mots "adjacent"? Ce serait plus explicite.

Et M. Wardrobe a répondu:

Oui, cela faciliterait l'interprétation. Je ne veux pas que l'on pense que la Commission s'oppose au principe de ce projet de loi. La Commission sera contente si l'on peut prendre une mesure raisonnablement sûre pour accorder à d'autres le soulagement offert aujourd'hui par la loi aux agglomérations où la population est très dense. "Adjacent" est certes une expression plus facile à interpréter. Je pense qu'il n'y aurait là aucune difficulté.

M. IRVINE: Pourquoi demandez-vous qu'on supprime le sifflet sans pourvoir à d'autre moyen d'avertir le public?

M. ADAMSON: Je l'ai expliqué au Comité, je ne demande le soulagement en question que pour certains passages à niveau. Il est établi que ces passages à niveau sont protégés par des pendules avertisseurs ou des barrières, et que c'est le pendule ou la barrière qui protègent le public, et non pas le sifflet. Cela est prouvé par des témoins qui ont passé plusieurs heures à observer comment se comporte le public qui circule à ces passages à niveau au sujet desquels je demande quelque soulagement.

Puis M. Best, secrétaire du Comité fédéral mixte de législation des Fraternités des transports ferroviaires, Ottawa, a dit:

Nous ne nous opposons pas au projet de loi. Je me contente de rappeler l'opinion formulée dans le paragraphe que je viens de lire et où il est dit que,

si l'on supprime les signaux perceptibles par l'oreille, il se présentera une responsabilité. Pour remplacer l'emploi du sifflet et de la cloche, il faudra, selon nous, un autre mode de protection dont le coût, quel qu'il soit, sera réparti selon que l'entendra la Commission, laquelle est chargée d'appliquer la loi.

C'est ce que nous voulons, c'est-à-dire voir installer des pendules avertisseurs ou des barrières aux passages à niveau que nous voulons protéger. Puis M. Chase, qui est le représentant législatif fédéral de la Fraternité des mécaniciens de locomotives, Montréal, a dit:

Qu'on installe des appareils de protection, qu'on protège convenablement ces passages à niveau, et nous serons satisfaits. Nous serons très heureux de cesser de donner des coups de sifflet.

M. McIvor lui a alors demandé:

M. McIVOR: Les employés des trains ne sont donc pas en faveur de cet amendement?

M. CHASE: Nous n'y sommes pas opposés si vous voyez à faire protéger convenablement les passages à niveau. C'est ce qui importe le plus.

M. Ives et M. Phillips ont tous deux déclaré qu'ils n'avaient rien à ajouter à ce qui avait été dit jusque là. Puis M. K. D. M. Spence, avocat du chemin de fer du Pacifique-Canadien, a dit:

La seule difficulté que nous entrevoyions, c'est que des demandes de municipalités fort éloignées des cités et villes soient soumises à la Commission des transports et qu'il soit malaisé de décider quelle municipalité a droit au privilège demandé.

Le PRÉSIDENT: La difficulté sera de définir ce que c'est qu'une "zone métropolitaine" et d'interpréter le mot "adjacent".

Le TÉMOIN: Oui, et les mots "près de". Tel est en réalité le fond de la difficulté que nous entrevoyons.

Et plus loin le même témoin a dit:

Le TÉMOIN: J'ose dire que, si l'on rayait les mots "près de" il nous resterait bien peu d'objections à offrir.

Puis voici ce qu'a dit M. Macdougall, avocat adjoint des chemins de fer Nationaux du Canada:

Je désire aussi qu'il soit bien compris que les chemins de fer Nationaux du Canada ne s'opposent pas à l'adoption de cet amendement ou de ce bill. Ils désirent simplement exposer devant vous les vues des chefs de leur personnel d'exploitation sur l'effet d'un tel amendement.

Et le même témoin a dit plus loin:

Mon opinion est que cela peut se faire pour rendre l'article plus satisfaisant et pour qu'il ne serve qu'aux fins d'abord visées. C'est ce qu'on pourrait faire de mieux.

Le ministre a ensuite dit:

M. CHEVRIER: Si l'on me demandait encore mon opinion, je dirais qu'après avoir supprimé les mots "près de", on devrait certainement insérer dans ce bill une clause restrictive quant au chiffre de la population. Je pense que ceci est nécessaire. En effet, si l'on ne prescrit aucune restriction quant au chiffre de la population, on permettra aux municipalités rurales adjacentes à toutes les cités le long des chemins de fer de formuler des demandes.

Voilà en somme ce que vous avez dit aujourd'hui, Monsieur Chevrier. Monsieur le président et messieurs, j'ai essayé de donner satisfaction aux divers témoins et aux quelques membres du Comité qui ont soulevé des objections contre ce projet de loi. J'ai voulu tout d'abord supprimer les mots "près de", ce qui limite la chose aux townships ou villages "adjacents" aux grandes cités; d'après le dictionnaire, cela veut dire "qui touche", et j'ai voulu aussi ajouter une restriction quant au chiffre de la population. L'amendement apporté par le bill au paragraphe deux de l'article 308 serait ainsi libellé:

Exception—Paragraphe (2) Lorsqu'un règlement municipal d'une cité ou ville, ou d'un township ou village adjacent à une cité dont la population dépasse 100,000 âmes, interdit un tel emploi du sifflet à vapeur ou de la cloche de locomotive aux passages à niveau dans les limites de cette cité ou ville ou de ce township ou village, ledit règlement doit, s'il est approuvé par une ordonnance de la Commission, dans la mesure de l'interdiction qu'il comporte, relever la compagnie et ses employés de l'obligation que le présent article impose. Je vais maintenant lire le paragraphe (3):

Exception—Paragraphe (3) Lorsqu'un règlement municipal d'une cité ou ville, ou d'un township ou village adjacent à une cité dont la population dépasse 100,000 âmes, interdit un tel emploi du sifflet ou de la cloche aux passages à niveau dans les limites de cette cité ou ville ou de ce township ou village, ledit règlement, s'il est approuvé par une ordonnance de la Commission, doit, dans la mesure de l'interdiction qu'il comporte, dégager la compagnie de toute amende ou responsabilité prévue au présent article.

Monsieur le président, quelqu'un a demandé ici à combien d'endroits sera appliqué ce bill si nous limitons à 100,000 le chiffre de la population. D'après l'Annuaire du Canada, le recensement indique que les cités du Canada dont la population dépasse 100,000 sont: Montréal, Toronto, Vancouver, Winnipeg, Hamilton, Ottawa, Québec et Windsor. Il n'y en a que huit. Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, je prétends que ce fait réduit d'une façon très précise la portée du bill. Je soutiens que cette restriction doit faire disparaître les objections des témoins.

Je prétends, messieurs, que cette restriction et la suppression des mots "près de" font tomber les objections soulevées par les témoins et je demande très sérieusement au Comité de recommander le bill ainsi amendé.

Messieurs, vous ne pouvez guère vous faire une idée exacte de la situation pénible des gens qui habitent la zone dont j'ai parlé. Peu d'endroits au Canada se trouvent dans une pareille situation. Les gens qui habitent cet endroit sont soumis chaque nuit à plus de 700 coups de sifflet qui se font entendre sur une distance d'un peu plus d'un mille. Un des témoins l'a dit, la pression de la vapeur sur les locomotives modernes est d'environ 300 livres. Un grand nombre des sifflets ont été fabriqués pour fonctionner sous une pression allant de 100 à 150 livres et ils constituent réellement un danger pour le bien-être des gens.

Je reconnais qu'il bill concernant l'emploi du sifflet peut être considéré par certaines gens comme une chose insignifiante: Cependant, si les membres du Comité habitaient cet endroit, ils se rendraient compte de ce qui s'y passe constamment.

J'ai obtenu plusieurs opinions de membres du conseil municipal du township, de médecins, d'instituteurs, de ministres du culte et d'autres personnes. Je n'ai pas fait convoquer ces personnes parce que je croyais que la preuve entendue ici était suffisamment claire et précise pour permettre au Comité de recommander ce bill, si toutefois satisfaction pouvait être donnée pour faire disparaître les objections soulevées par les témoins et par le Ministre. Je prétends, monsieur le président

et messieurs, que la modification que je propose d'apporter au texte des amendements fait disparaître ces objections et je demande au Comité de bien vouloir recommander le bill ainsi modifié.

M. MCKAY: Je désire demander à M. Adamson pourquoi, selon lui, la suppression des coups de sifflet aux passages à niveau ne devrait s'appliquer qu'aux endroits qui ont l'importance de celui dont il parle, et je désire aussi demander au Ministre pourquoi nous devrions restreindre la chose aux endroits dont la population dépasse 100,000. Je me permets d'informer le Comité que je suis allé ces jours derniers à Saint-Jean, N.B., dont la population ne doit guère dépasser 10,000. On nous a dit ici que 700 coups de sifflet se font entendre chaque nuit à l'endroit dont parle M. Adamson. Or il s'en fait entendre au moins mille à Saint-Jean, où passent deux ou trois chemins de fer, comme le savent la plupart d'entre vous. Il me semble que si nous décidons de protéger les cités, ou les gens demeurant dans les cités ou près des cités dont la population dépasse 100,000, nous devrions accorder le même privilège aux petites agglomérations du genre de Saint-Jean. Il y a beaucoup à dire en faveur de l'élimination de l'emploi inutile du sifflet sur les trains et en faveur du bien-être du public. Pourquoi ne traiterions-nous pas également les gens de tous ces endroits, tout en assurant une protection adéquate?

M. ADAMSON: Je dois faire remarquer à mon honorable ami que Saint-Jean est une ville qui est présentement protégée en vertu de la loi actuelle.

M. MCKAY: Vous dites qu'elle est protégée?

M. ADAMSON: D'après la loi telle qu'elle se lit aujourd'hui, toute municipalité qui est une cité ou une ville, quelle que soit son étendue, peut adopter un règlement interdisant l'emploi du sifflet, et les gens de Saint-Jean—je ne connais pas le chiffre exact de la population de cette ville, mais j'imagine qu'il doit dépasser un peu 10,000—peuvent faire cesser l'emploi du sifflet si le conseil municipal de la ville adopte un règlement interdisant l'emploi du sifflet sur son territoire et le fait approuver par la Commission des transports.

M. MCKAY: Dois-je comprendre que, selon vous, ils peuvent faire cela?

M. ADAMSON: Toute cité ou ville peut le faire, mais la cause que je plaide ici est celle des municipalités situées en dehors des grandes cités mais qui en font en quelque sorte partie, et qui, étant donné la façon dont la loi est rédigée, n'ont pas le pouvoir en question que possèdent une cité ou une ville. L'agglomération dont je parle a une population d'environ 11,000 âmes, c'est-à-dire plus considérable que celle de bien des villes ou cités où l'interdiction du sifflet est déjà en vigueur. Toutefois, parce que ce n'est pas une cité ou une ville, mais un township, la loi actuelle ne permet pas à ces gens de formuler la demande en question. Je demande seulement qu'on la modifie de façon à permettre de remédier à une situation telle que celle-ci. A l'heure qu'il est, Saint-Jean ou toute cité peut adresser cette demande à la Commission des chemins de fer. Cette dernière enverra un inspecteur qui s'assurera que les passages à niveau sont raisonnablement protégés. Si le règlement est approuvé, l'emploi du sifflet sera interdit.

Il y a, messieurs les membres du Comité, un point que je désire expliquer. Je l'ai déjà fait, mais je crois bon d'y revenir. Quand une municipalité adopte un règlement,—je veux dire une municipalité de cité ou de ville—cela ne suffit pas pour que l'emploi du sifflet cesse. Ce qui arrive, c'est que la Commission des transports envoie un inspecteur qui examine chaque passage à niveau. Si cet inspecteur n'est pas satisfait des mesures de sécurité à chacun des passages à niveau, il ne recommande pas l'approbation du règlement. Les mesures de sécurité demeurent à la discrétion de la Commission des transports.

M. MURPHY: Et quant aux petites villes?

M. CHEVRIER: Voilà la question que soulève M. McKay. C'est bien là le problème que j'ai eu à envisager l'autre jour. Il me semble qu'il importe de fixer une limite quant au chiffre de la population, et il me semble aussi que fixer cette limite à au moins 100,000, c'est aller aussi loin que nous pouvons le faire. Il me semble que l'article 308 de la loi ne serait plus guère utile si nous généralisions comme on nous l'a demandé ici. Voilà ce que je j'appréhendais quand je suis venu ici cet après-midi.

M. IRVINE: Il est étrange qu'on ait cette crainte si les sauvegardes établies après l'interdiction du sifflet protègent convenablement le public. Si elles ne le protègent pas, j'affirme que le danger est plus grand dans les villes de plus de 100,000 âmes qu'il ne l'est dans les autres municipalités.

M. CHEVRIER: Nous parlons ici des mesures présentement prescrites par l'article 308 pour la protection du public. Toutefois, s'il fallait que la Commission des transports ordonnât l'installation d'appareils de sécurité à chacun des passages à niveau qu'il y a dans tout le Canada, cela entraînerait une énorme dépense d'argent. Nous avons 35,000 ou 36,000 passages à niveau, et il serait impossible d'avoir des pendules avertisseurs ou des feux à éclats ou d'autres appareils de protection à chaque passage à niveau.

M. IRVINE: Je vous comprends maintenant.

M. LESAGE: A l'heure qu'il est, les municipalités ont à adopter un règlement qui doit être approuvé par la Commission des transports. Et si la Commission l'approuve et ordonne l'installation d'appareils de protection, la municipalité est tenue de payer les frais que cela nécessite.

M. STEPHENSON: Monsieur le président, je tiens à dire tout d'abord que je suis en faveur du projet de loi, et en second lieu que je trouve fort importante la question soulevée par M. McKay. Si on me le permet, monsieur le président, je vais citer un cas en demandant que mes paroles ne soient pas consignées au compte rendu.

(Suit une discussion qui n'est pas consignée au compte rendu.)

Je pense qu'il serait fort opportun d'inclure ces petites localités.

M. ROBINSON (*Bruce*): Je désire dire quelques mots à l'appui du bill de M. Adamson et des amendements qu'il a proposé d'y apporter. Je dirai tout d'abord que chacun de nous doit reconnaître que les témoins ont dit que, si l'on rayait du bill les mots "près de", ce serait parfait. Vous savez tous qu'un grand nombre de municipalités adjacentes ou contiguës aux cités se sont développées considérablement. Elles se trouvent près des cités mais n'en font pas partie. Et parce qu'elles ne sont pas constituées en municipalités de ville ou de cité, elles n'ent pas, d'après la loi actuelle, le droit de s'adresser à la Commission des transports pour faire interdire l'emploi du sifflet, tandis que des villes dont la population est d'à peine 4,000 peuvent adopter un règlement municipal et obtenir cette mesure de soulagement. Même si elle a une population de disons 20,000 âmes, une zone d'habitation adjacente à une cité n'a pas le droit de demander à être soulagée de cet ennui. Je vous le demande, est-ce juste? J'insiste sur ce point. Je le répète, une ville de 5,000 âmes peut formuler sa demande, et une agglomération de 20,000 âmes ne peut pas le faire. Il n'est donc que juste, il me semble, d'étendre l'application de la loi à ces endroits.

Je me permets d'ajouter quelques mots, monsieur le président. On a dit ici que ces villes, avant d'obtenir le soulagement demandé, doivent faire installer des signaux satisfaisants et approuvés par la Commission des transports. Voici quelque chose que je tiens à signaler au Comité, et c'est une recommandation qui devrait être faite plus tard à la Chambre des communes. J'ai sous la main un

tableau indiquant le nombre des accidents survenus dans tout le pays au cours des trois ou quatre dernières années aux passages à niveau protégés et à ceux qui ne le sont pas. Je trouve ce tableau fort intéressant. Je parlerai d'abord des passages à niveau où les signaux installés sont "feu à éclats et cloche". Durant une période de quatre années, il n'est arrivé que six accidents à ces passages à niveau, accidents qui n'ont causé qu'une mort et où seulement dix personnes ont été blessées. Pour les passages à niveau non protégés, les chiffres sont très élevés: 1,101 accidents, 415 personnes tuées et 1,150 personnes blessées. Je pense que nous pouvons en conclure que, quand une collectivité consent à installer des signaux de protection convenables et demande l'interdiction du sifflet, le danger semble passablement éliminé. Si les gens de l'endroit dont parle M. Adamson, ou de tout autre endroit de même importance, installent des appareils à signaux, il ne devrait guère y avoir de danger. Le même tableau nous apprend qu'aux passages à niveau munis de barrières, il y a eu 28 accidents. Mettons ce chiffre en regard des six accidents survenus là où se trouvaient un feu à éclats et une cloche. Aux passages à niveau où il y avait un gardien en fonction, il y a eu 21 accidents dans lesquels 4 personnes ont été tuées et 29 blessées.

M. BROOKS: Pouvez-vous nous dire quel a été le nombre total des accidents?

M. ROBINSON (*Bruce*): Le total a été de 1,883.

M. BROOKS: Durant quelle période?

M. ROBINSON (*Bruce*): Le tableau porte sur la période de quatre ans allant de 1941 à 1944. Là où il y avait des barrières, le nombre des accidents a été de 28.

M. BROOKS: Combien y avait-il de barrières?

Le TÉMOIN: Je pense que ce tableau se trouve imprimé dans les documents officiels de la Chambre.

M. ROBINSON (*Bruce*): Ce tableau nous montre que, là où il y avait un feu à éclats, ou un feu à éclat avec cloche, comme c'est indiqué ici, le nombre des accidents ne s'est élevé qu'à 6; là où il y avait un pendule avertisseur, 167; là où il y avait des cloches, 40; là où il y avait constamment un gardien-en fonction, 30; là où il n'y avait aucune protection, 1,101; soit un total de 1,883 accidents. Nous voyons aussi que le nombre de personnes tuées aux passages à niveau non protégés a été de 415. Monsieur le président, j'appuie le bill de M. Adamson avec les amendements actuels.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, M. Graydon a demandé à se faire entendre sur cette question. Il n'est pas membre du Comité, mais il a demandé le privilège d'être entendu. J'imagine que le Comité consent à ce que M. Graydon nous expose son opinion aussi brièvement que possible.

Quelques DÉPUTÉS: Oui.

M. GRAYDON: Je vous remercie, monsieur le président, monsieur le ministre et messieurs, de m'accorder le privilège de dire quelques mots. Je vais essayer d'être aussi bref et concis que possible en vous faisant connaître mon opinion qui diffère quelque peu de celles que vous avez entendues jusqu'ici. A l'extrémité sud de la circonscription de Peel, il y a un township de banlieue et un village qui ne sont pas adjacents à la cité de Toronto, mais qui le sont à la municipalité que M. Adamson représente à la Chambre. Dans sa circonscription comme dans la mienne, peut-être plus que dans tout le reste du pays, la population a manifesté de plusieurs façons son sentiment contre l'inconfort provenant des sifflets de locomotive. J'ai reçu depuis quelques mois quatre ou cinq cents lettres de protestation semblables à celles que je tiens dans ma main—on pourrait les appeler des clichés—de la part de citoyens de ma région, lettres qui indiquent très claire-

ment le sentiment de ces gens sur l'incommodité provenant des sifflets. J'ai écouté avec intérêt quelques députés parler ici aujourd'hui de la protection accordée aux villes. Les villes ont aujourd'hui le droit d'adopter la règlement en question. Le malheur est qu'un township comme celui de Toronto ou le village de Port Credit dont je parle ne sont ni des villes ni des cités, et que la loi actuelle ne leur donne pas le droit d'adopter un tel règlement. Or dans la région entre Toronto et Hamilton, qui est à proprement parler une région suburbaine bien que non adjacente à la cité de Toronto ou à la cité de Hamilton, il passe en moyenne 134 trains chaque jour et les passages à niveau sont très peu éloignés les uns des autres. Cela revient à dire que les trains font entendre le sifflet presque constamment depuis le moment où ils arrirent dans ma circonscription jusqu'à celui où ils la quittent. Il en résulte une incommodité telle que l'opinion publique s'est émue chez nous plus que dans toute autre région du Canada, sauf dans la région représentée par M. Adamson.

On voudra bien me permettre de citer un rapport de la Commission des transports sur ce cas. Ce rapport, qui a été fait en septembre dernier et qui m'a été adressé, se lit comme suit :

La partie est du township, à partir du mille 9.82 jusqu'au mille 12.80, comprenant le village de Port Credit, est une agglomération suburbaine considérable dont la plupart des maisons se trouvent entre le lac et le chemin de fer. La population de la partie du township de Toronto qui est à proximité du chemin de fer et qui a à se plaindre des sifflets des trains est, dit-on, d'environ 7,500. Dans ce chiffre est comprise la population du village de Port Credit, qui est de 2,250.

Le village de Port Credit est formé d'une lisière s'étendant de l'est à l'ouest sur une distance de 1.9 mille et entièrement comprise entre le lac et le chemin de fer, qui en sont les limites au sud et au nord, lisière dont la largeur varie d'un quart à trois quarts de mille. Etant donné ces caractéristiques physiques, presque toute la population du village entend parfaitement les sifflets des locomotives.

Dans la partie du township de Toronto où passent les trains de la subdivision d'Oakville des chemins de fer Nationaux du Canada, il y a douze passages à niveau, comme l'indique le tableau suivant :

<i>Mille</i>	<i>Nom du passage</i>	<i>Protection</i>
10. 19	Route Dixie	2 "pendules" et 2 cloches
10. 58	Boulevard Haig	Appareils de protection en construction
10. 84	Avenue Hogden	Sans protection
11. 02	Avenue Alexander	Sans protection
11. 46	Chemin Cawthra	Feu à éclats
12. 01	Shaw Crescent	Sans protection
12. 73	Rue Hurontario	Barrières automatiques, 2 "avertisseurs" et 2 cloches
13. 09	Chemin Stavebank	2 "avertisseurs" et 2 cloches
15. 04	Chemin du parc Lorne	Barrières
16. 08	Chemin Clarksons	Barrières
16. 62	Route de comté	Sans protection
17. 92	Chemin "Town Line"	Sans protection

NOTE.—Les matériaux pour le boulevard Haig ont été commandés et une partie est arrivée sur les lieux pour l'installation des feux à éclats.

Etant donné que ces passages à niveau sont très peu éloignés les uns des autres, surtout dans la partie est du township, où se trouve concentré le gros

de la population, le signal 14L du sifflet de locomotive doit nécessairement suivre de près le signal précédent. Quand il s'agit des trains allant à une très grande vitesse, parfois jusqu'à 70 milles à l'heure, le bruit du sifflet doit sembler presque continu à quiconque n'est pas du métier.

Les plaignants prétendent que, vu le grand nombre de trains circulant sur la subdivision d'Oakville, le bruit des sifflets des locomotives est devenu tel qu'il affecte la santé et le moral de la population. On prétend que non seulement ces sifflements empêchent les gens de dormir, mais qu'ils causent des inconvenients à l'école, dans les relations commerciales, religieuses et sociales.

M. W. K. Rogers, surintendant adjoint des chemins de fer Nationaux du Canada, a déclaré qu'il y circule jusqu'à 134 trains chaque jour. Comme le sifflet se fait entendre quatre fois à chaque passage à niveau,—et il y en deux dans le village de Port Credit—cela fait un total de 1,072 coups de sifflet par jour, soit 53 par heure.

Les faits ci-dessus indiquent assez clairement que les plaintes formulées sont bien fondées. Nous leur avons fait remarquer que leur problème serait difficile à résoudre, étant donné que les chemins de fer ne font que se conformer à la loi, et qu'un township ou un village ne peuvent pas se prévaloir de l'article 308 de la loi des chemins de fer.

Je termine, monsieur le président. Ce bill ne saurait, selon moi, être nuisible à la sécurité publique. Les paroles de M. Irvine m'ont grandement intéressé.

Nous pensons qu'il faut accorder une sérieuse attention à la sécurité publique, car c'est là ce qui compte le plus, mais il y aura deux sauvegardes bien déterminées si vous acceptez les modifications proposées à la Loi des chemins de fer. Je ne prétends pas que mes remarques m'excusent ou me justifient d'intervenir au sujet des amendements que mon honorable ami d'York-Ouest propose pour la solution d'un problème qu'il considère très pressant. Je tiens toutefois à dire que le public aura deux sauvegardes si le bill est adopté tel qu'on le propose. Tout d'abord, une municipalité—disons celle du township de Toronto ou celle de Port Credit—n'adoptera pas de règlement à moins de s'être assurée que la sécurité du public y sera sauvegardée. C'est là le premier point.

De plus, le règlement devra nécessairement être soumis à la Commission des transports qui, après une inspection convenable des lieux et des appareils de protection, prendra les mesures nécessaires pour protéger ces passages à niveau. Il me semble donc qu'avec ces deux sauvegardes spéciales, l'adoption du bill tel qu'il est présentement proposé—et j'en félicite mon honorable ami qui a tant fait pour cette cause—ne peut nuire en rien à la sécurité de nos citoyens.

J'ose prier le Comité d'accorder aux conseils municipaux de ces deux endroits le droit d'adopter, s'ils le désirent, le règlement en question tout comme si la loi les désignait comme cités ou villes. Il me semble vraiment insensé et ridicule que deux municipalités importantes comme celles-là, dont la population, soit dit en passant, dépasse celle de certaines villes, se voient refuser le droit d'adopter le règlement prévu par la loi des chemins de fer, et cela simplement parce qu'elles ne sont pas constituées en villes. C'est pourquoi nous pensons qu'une mesure de soulagement comme celle-ci aurait dû être prise depuis longtemps et qu'elle s'impose à l'attention du Comité et du ministère.

Je me permets d'ajouter que, si je trouve à redire à la suggestion faite par le Ministre, c'est qu'il y a plusieurs années que cette situation existe et que ces municipalités attendent un remède. Elles le réclament aujourd'hui par l'entremise de leurs députés avec une insistance dont les autorités ne peuvent refuser beaucoup plus longtemps de tenir compte. D'ici à ce que la loi des chemins de fer puisse

être modifiée ou que de nouveaux règlements puissent être édictés, tous les inconvénients résultant de l'abus des sifflets de locomotive persisteront, au détriment du moral, de la santé, du confort et du bien-être, dans ces municipalités qui ont droit à quelque soulagement.

M. CHEVRIER: Personne ne peut, je crois, désapprouver la première partie des remarques de M. Graydon. C'est parfaitement clair. Je crois toutefois qu'il n'en est pas de même de la deuxième partie, sur laquelle j'ai quelques doutes. L'article 308 a été édicté par le Parlement pour protéger le public contre les accidents. C'est en vertu de cet article qu'une action en dommages peut être instituée devant un tribunal contre le chemin de fer par une personne qui a été blessée ou par les ayants droit d'une personne qui a été tuée. Or la portée de cet article a déjà été restreinte par le paragraphe 2. On semble vouloir la restreindre davantage en fixant les limites que M. Adamson a expliquées il y a quelques instants.

M. Graydon dit qu'il pense que personne ne pourrait en souffrir. Je me permets de dire que, s'il y a possibilité que le public ait à souffrir de l'extension de cette loi, le Comité devrait se montrer très circonspect dans la façon d'étendre ces pouvoirs en enlevant au public un droit qu'il possède déjà.

M. Graydon a rappelé que ces endroits n'ont pas été constitués en villes. C'est là un fait regrettable, car la constitution en ville comporte certains droits et obligations. Si ces gens étaient constitués en villes, ils pourraient évidemment se prévaloir du paragraphe 2 de l'article 308. J'ai conseillé au Comité de ne pas adopter ces propositions trop à la légère.

La Commission des transports a formé un comité chargé de reviser la loi des chemins de fer du Canada. Ce comité est à l'oeuvre et je sais qu'il a l'intention de présenter son rapport aussitôt que possible. Je ne saurais dire si ce rapport sera prêt à la prochaine session. Mon opinion est que ce problème peut être réglé d'une autre manière. Personne ne peut contester qu'il existe à Toronto une situation à laquelle il faut remédier. Je doute toutefois que la manière proposée soit la bonne.

On propose que la Commission des transports puisse, après avoir reçu une plainte d'une municipalité adjacente à une grande agglomération urbaine, émettre une ordonnance pour autoriser cette municipalité à adopter un règlement interdisant l'emploi du sifflet et dégageant les chemins de fer de l'obligation de faire siffler les trains qui passent sur son territoire et de toute responsabilité résultant de cette obligation. Voilà ce qui a été proposé au Comité. Je ne préconise aucune solution en particulier. Je laisse la chose entre les mains du Comité. Je suis seulement très désireux de ne pas voir restreindre la portée de la loi au point de rendre à peu près illusoire le droit qu'a le public d'être protégé.

M. McKay a parlé il y a quelques instants de réduire à 25,000 la limite quant au chiffre de la population. Voilà qui rendrait absolument inutile l'article 308.

M. ROBINSON (*Simcoe-Est*): Les remarques de M. Graydon ont fait ressortir un aspect du bill qui m'intéresse vivement. Il a parlé, si je comprends bien, d'une municipalité qui n'est pas adjacente à une agglomération urbaine et qui se trouve dans une situation analogue à celle mentionnée par M. Adamson. Il me semble que, si nous adoptons ce bill-ci, nous ouvrons la porte à des demandes semblables de la part d'autres municipalités. En d'autres termes, nous détruisons en très grande partie l'effet de l'article 308 qui se trouve présentement dans la loi pour la protection du public. Je pense qu'il y a quelque danger de ce côté.

Il y a autre chose qui m'inquiète. M. Adamson, dans son habile plaidoyer en faveur de son bill, a parlé d'une agglomération adjacente à la cité de Toronto. Au cours d'une séance antérieure de ce Comité, j'ai essayé de savoir des témoins com-

bien d'endroits au Canada seraient affectés de la même façon. Voilà un détail qui m'intéresse. Je pense que tous les membres du Comité envisagent avec sympathie le problème qui occupe M. Adamson, mais que certains d'entre nous estiment dangereux d'adopter une loi d'ordre général pour remédier à une situation particulière.

J'ai essayé d'obtenir des renseignements sur le nombre des endroits dans le même cas et je n'ai pas encore obtenu ces renseignements. M. Adamson a proposé aujourd'hui de restreindre l'application du bill aux cités dont la population dépasse 100,000. On nous a informés qu'il n'y a que huit ou dix cités dont la population dépasse 100,000, c'est-à-dire que l'amendement ne s'appliquerait qu'aux municipalités adjacentes à huit ou dix cités. On ne nous a toutefois pas encore appris s'il existe dans le voisinage de ces cités des situations analogues à celle que M. Adamson nous a signalée. En somme, je pense qu'il nous faut étudier davantage la question. On devrait nous informer s'il existe, adjacentes aux cités dont M. Adamson a parlé, des agglomérations qui sont dans une situation analogue à celle d'Islington, et si l'amendement proposé aurait quelque effet général. Je puis donc d'avis que le Comité devrait étudier davantage cette question et obtenir d'autres renseignements.

M. ADAMSON: En réponse à vos remarques, je dois dire que le bill, tel qu'il se lit maintenant, et même avec mon amendement, ne vise qu'une ligne de chemin de fer dans cette zone. Il y a un grand nombre de lignes de chemin de fer sortant de la cité de Toronto et de la plupart de nos grandes agglomérations métropolitaines, mais une mesure remédiatrice n'est et ne sera demandée par cette municipalité qu'au sujet des cinq passages à niveau qui sont réellement dans une agglomération urbaine. Il y a un chemin de fer qui traverse la partie nord du township et un autre qui traverse la partie sud, mais aucune mesure remédiatrice n'est demandée quant au chemin de fer qui traverse la partie nord. Je n'ai reçu aucune plainte au sujet de la ligne de chemin de fer dans la zone industrielle de la partie sud du township. Ce que nous demandons, c'est un bill précis et restreint qui permettra de remédier à une situation telle que celle-ci. Je l'ai déjà dit, c'est un bill très limité que nous demandons. Nous ne demandons nullement un bill d'autorisation générale. En effet, si la municipalité obtient le pouvoir qu'elle désire, elle en pourra que présenter une requête à la Commission des transports, et rien de plus.

Il n'est pas vraisemblable que les autorités municipales, qui sont normalement composées d'hommes intelligents, réclament une autorisation générale pour tout le township. Si elles le faisaient, la Commission des transports n'aurait qu'à dire: "Messieurs, nous ne pouvons approuver votre demande quant au chemin de fer dans la partie nord, car il n'y a aucun besoin d'une mesure remédiatrice dans cette zone."

Cette question a un autre aspect qui n'a pas été porté à l'attention du Comité, c'est que ce bill est une mesure de sécurité. En effet, si votre municipalité s'adresse à la Commission des transports, cette dernière dira: "Fort bien, nous allons vous accorder le soulagement demandé pourvu que vous fassiez installer des appareils de sécurité." Je suis certain que cette municipalité et d'autres dans York-Nord sont disposées à installer des appareils de sécurité. La Commission des transports et tous les témoins que le Comité a entendus ont dit: "Quel avantage ce serait d'avoir plus de mesures de protection!" Adopter ce bill ou le recommander à la Chambre—et c'est tout ce que je demande en ce moment,—contribuerait à augmenter le nombre des appareils de sécurité.

M. CHEVRIER: Vous opposez-vous à la suggestion que j'ai faite, Monsieur Adamson? Votre position ne souffrira nullement de l'ajournement de la question. Voilà tout.

M. ADAMSON: Au fond, j'ai l'objection que voici. Je suis d'avis que le Comité a entendu assez de témoignages pour lui permettre de présenter un rapport favorable au principe du bill. C'est tout ce qu'on nous demande. Le Comité a assez de preuves devant lui pour pouvoir prendre une décision. Je connais les membres de la Commission des transports. Je suis allé discuter avec eux et je leur ai fait voir les passages à niveau. Tous ont reconnu qu'une mesure remédiate est nécessaire, mais il m'ont dit que la chose relève de votre Comité et du Parlement, qu'ils ne peuvent rien faire, qu'ils ont les mains liées par le Parlement et qu'il faudrait faire amender la loi des chemins de fer pour cela. Et il en est ainsi depuis plusieurs années.

Je demande au Comité de se prononcer en faveur de ce bill. S'il ne le fait pas, les membres de la Commission des transports diront encore: "Nous voudrions avoir une expression d'opinion du Parlement." Par conséquent, si nous refusons d'approuver ce bill, nous créons en réalité un nouvel obstacle à la Commission des transports.

M. CHEVRIER: En adoptant ma suggestion, le Comité se déclare en faveur du principe du bill. La Commission se dit aussi en faveur du principe du bill et elle envisage la situation d'un oeil sympathique. Il y a toutefois doute quant à la meilleure manière de procéder.

M. ADAMSON: C'est une question d'urgence.

M. CHEVRIER: Sur certains points, la loi des chemins de fer n'a pas été modifiée depuis cinquante ans.

M. ADAMSON: Il y a quatre ans que je m'efforce de faire remédier à cette situation. Un retard d'un an ou deux, c'est un an ou deux d'inconvénients pour les gens de cette région. Messieurs, il existe un principe de gouvernement qui veut qu'on procure la plus grande somme de bien-être au plus grand nombre. Je n'ai entendu ici aucun témoignage établissant que l'interdiction du sifflet augmenterait le nombre des accidents. Par contre, j'ai toutes sortes de preuves, et le Comité a entendu toutes sortes de preuves de tous les témoins qui ont témoigné ici, établissant qu'un état de choses très regrettable pour le bien-être public existe en réalité. On peut assimiler la chose à un marécage où fourmillent les moustiques, lesquels sont ennemis de la santé publique. Vous voulez charger une équipe d'hommes de nettoyer de nettoyer ce marécage, mais quelqu'un s'y oppose parce qu'un de ces hommes pourrait bien y tomber et se noyer. C'est ainsi que j'apprécie le genre d'objections qu'on soulève ici.

Il a été établi devant nous que ce n'est pas le sifflet qui assure la sécurité dans cette zone. Il est abondamment prouvé que le bien-être de ces gens est gravement compromis. Il y a plusieurs années que je discute cette question avec les membres de la Commission des transports qui toujours ont remis la chose à plus tard. Il me paraît urgent, messieurs, que le Comité approuve ce bill.

M. CAMPBELL: Est-ce d'une zone de taudis que vous parlez en ce moment?

M. ADAMSON: Non, il s'agit d'un endroit habité par des ouvriers. Un programme de construction de logements de temps de guerre y est en voie d'exécution et plusieurs anciens combattants y habitent. L'endroit se développe très rapidement. Je crois pouvoir dire que c'est une zone habitée par la classe moyenne, une zone typiquement de banlieue.

M. LESAGE: Je prie le Ministre de bien vouloir nous donner son opinion sur les mots suivants de l'article 2, paragraphe 3: "s'il est approuvé par une ordonnance de la Commission".

Est-ce que cela ne donne pas un pouvoir discrétionnaire à la Commission?

M. CHEVRIER: Sans aucun doute, ils donnent un pouvoir discrétionnaire à la Commission.

M. LESAGE: Cela suffit-il pour atteindre les fins auxquelles vous songez?

M. CHEVRIER: Je l'ai dit au début, j'ai des doutes, attendu que l'amendement aurait pour effet de réduire les droits conférés par l'article 308.

M. LESAGE: Vous êtes d'avis que le bill même modifié aurait une trop grande portée?

M. CHEVRIER: Il ouvrirait la porte toute grande.

M. LESAGE: Et il n'y aurait aucun contrôle.

M. CHEVRIER: Il y aurait un certain contrôle.

M. LESAGE: Mais un contrôle insuffisant.

M. AYLESWORTH: Je crois savoir que le rapport en question sera présenté bientôt; il ne le sera peut-être pas à la prochaine session, mais il le sera probablement à la session suivante. Il ne saurait y avoir beaucoup de requêtes durant cette courte période?

M. CHEVRIER: Je ne saurais dire quand le rapport sera présenté. J'espère qu'il le sera bientôt, mais je ne puis rien promettre au Comité à ce sujet. D'un autre côté, l'adoption de cette mesure pourrait avoir des résultats fâcheux.

M. AYLESWORTH: Tant que toute la loi n'aura pas été modifiée?

M. CHEVRIER: Oui.

M. AYLESWORTH: Mais il ne devrait pas y avoir de mal à mettre ce bill en vigueur en attendant la révision envisagée?

M. CHEVRIER: C'est ce que le Comité doit décider.

M. ADAMSON: Si les mots veulent dire quelque chose, il est certain que l'article donne à la Commission un pouvoir absolu. Je lis:

Ledit règlement doit, s'il est approuvé par une ordonnance de la Commission, dans la mesure de l'interdiction qu'il comporte, relever la compagnie et ses employés de l'obligation que le présent article impose.

Je ne conçois pas que cela puisse être plus clair. Si les mots veulent dire quelque chose, ce texte me paraît très clair. Il en résulte, comme je l'ai dit, que le règlement doit être approuvé par la Commission. Cela donne sûrement à la Commission toutes les sauvegardes dont elle a besoin pour assurer la protection. Il est certain, d'après ce texte, que la Commission a un contrôle complet et absolu sur cette question. Monsieur le président, ne perdons pas notre temps à discuter inutilement. Je viens de lire le texte de la loi. La Commission possède un contrôle absolu. Si une municipalité adopte un règlement que la Commission n'approuve pas, la Commission est maîtresse; elle dit "non". Etant donné cette autorité absolue et complète accordée à la Commission, où est le danger? Il y a plus. Avec la restriction que j'ai proposée, le bill n'affecte que huit municipalités dans tout le Canada.

M. LESAGE: Ne pourrions-nous pas prescrire une limitation qui serait laissée à la discrétion de la Commission, laquelle n'autoriserait les changements demandés qu'après s'être assurée qu'ils sont essentiels au bien-être de la population et qu'ils sont dans l'intérêt du township, du village ou de la localité intéressée?

M. CHEVRIER: Il y a déjà assez de limitations dans le bill tel qu'il est. Je ne crois pas qu'on doive en ajouter d'autres.

M. CAMPBELL: Pouvez-vous me dire combien de villes ou de cités se prévalent de la loi actuelle au sujet de l'interdiction du sifflet?

M. CHEVRIER: C'est là un renseignement que nous pouvons obtenir des chemins de fer. J'avais espéré l'avoir pour le communiquer aujourd'hui au Comité, mais nous devons attendre quelque temps.

M. CAMPBELL: Il y en a?

M. CHEVRIER: Oh! Oui.

M. ADAMSON: La très grande majorité.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, cette question a été fort longuement discutée. Il ne semble pas que nous ayons d'autres témoins à entendre. Y a-t-il d'autres députés qui désirent parler maintenant?

M. McCULLOCH: Je propose que la suggestion faite par le Ministre (l'hon. Lionel Chevrier) soit acceptée et que le Comité fasse rapport en conséquence.

M. CHEVRIER: Je pense que le Comité devra d'abord prendre une décision sur le bill.

M. ADAMSON: Je propose que le sujet qui forme la matière du bill—tels sont, je crois, les termes de l'ordre de renvoi—je propose, appuyé par M. Stephenson, que le sujet qui forme la matière du bill tel qu'amendé soit approuvé par le Comité.

Le PRÉSIDENT: Le bill n'a pas encore été amendé, M. Adamson.

M. ADAMSON: Je propose donc l'amendement que j'ai lu, les deux amendements.

M. IRVINE: Monsieur le président, le Comité est-il saisi du bill? ne devrions-nous pas l'étudier article par article?

Le PRÉSIDENT: Non, le Comité n'est pas saisi du bill même. L'ordre de renvoi porte sur le sujet qui forme la matière du bill No 3.

M. CHEVRIER: Sauf erreur, je crois que, si le Comité présente un rapport favorable à la Chambre, le bill y sera étudié en comité plénier, article par article.

M. IRVINE: Oh! je vois. Voilà qui est différent.

M. ADAMSON: J'ai préparé ces amendements pour répondre aux objections soulevées par le témoins. Je crois que nous avons le droit de faire rapport sur le sujet qui forme la matière du bill en mentionnant ces amendements.

M. IRVINE: Cela revient à dire que le bill retournera au comité plénier.

M. ADAMSON: Oui, le bill retourne au comité plénier.

M. CHEVRIER: M. Adamson, je pense que, si vous voulez proposer les amendements que vous avez suggérés ici, il vous faudra tout recommencer à nouveau. On m'a informé que ce qui a été déféré à ce Comité n'est que le sujet qui forme la matière du bill.

M. MUTCH: Puisqu'il en est ainsi, nous devrions renvoyer le bill au comité plénier. Il conviendrait de proposer un amendement qui rendrait le bill plus acceptable au comité plénier.

M. CHEVRIER: Oui.

M. MUTCH: Vous devriez donc, Monsieur Adamson, proposer l'adoption de votre amendement. Au comité plénier, vous pourrez proposer votre amendement qui rendra votre bill plus acceptable.

Le PRÉSIDENT: M. Dun, qui possède quelque expérience sur la procédure à suivre dans les divers comités, pourrait nous éclairer à ce sujet. Je le prie de bien vouloir nous faire connaître son opinion.

M. DUN: Monsieur le président et messieurs, il appert que ce qui a été déféré à ce Comité, ce n'est que le sujet qui forme la matière de ce bill. La Chambre n'a jamais voté la deuxième lecture de ce bill. Elle a apparemment refusé de le faire, préférant déférer le bill à ce Comité. Vous pourrez faire n'importe quelle recommandation que vous voudrez, mais il faudra que le bill soit présenté de nouveau, et qu'il subisse sa première lecture et sa seconde lecture, puis, si la Chambre en décide ainsi, qu'il soit déféré de nouveau à ce Comité.

M. ADAMSON: Le bill pourrait donc être amendé en comité plénier?

M. DUN: Le bill n'existe pas présentement. Il n'en reste que le sujet qui en forme la matière, et c'est ce qui a été déféré à ce Comité. Si ce Comité fait des recommandations à la Chambre, cette dernière pourra les accepter ou les rejeter. Si elle les adopte, il vous faudra recommencer en donnant avis de la présentation d'un bill. Il vous faudra présenter un nouveau bill modifiant la loi des chemins de fer. Ce devra être un nouveau bill, et non pas ce bill No 3.

M. ADAMSON: Le Comité était-il appelé à faire rapport sur ce bill?

M. DUN: Sur le sujet qui forme la matière du bill, oui; avec une recommandation.

M. LESAGE: Puis-je vous demander si nous pouvons faire rapport à la Chambre sur le bill avec les amendements?

M. DUN: Oh! oui.

M. ADAMSON: Si le Comité présente un rapport favorable au bill, qu'arrivera-t-il, avez-vous dit?

M. DUN: Il vous faudra tout recommencer. Ce sera le sujet d'un nouveau bill qui portera un autre numéro.

M. ROBINSON (*Bruce*): Si M. Adamson présente le bill tel qu'il est, ce bill pourrait être amendé lors de la deuxième lecture?

M. DUN: Vous ne pourriez guère présenter le bill tel qu'il est parce que la Chambre en a déjà réglé le sort. La Chambre n'a déféré à ce Comité que le sujet qui en forme la matière.

M. ROBINSON (*Bruce*): Mais, avec les amendements?

M. DUN: Le bill, dans sa forme actuelle, a été rejeté par la Chambre. Cette dernière n'a déféré à ce Comité que le sujet qui en forme la matière.

Le PRÉSIDENT: C'est ainsi que vous le comprenez?

M. DUN: Oui.

M. ADAMSON: Et si le Comité désire faire un rapport favorable au sujet qui forme la matière du bill?

M. CHEVRIER: Telle est la question sur laquelle le Comité est appelé à se prononcer.

Le PRÉSIDENT: Je vais mettre la question aux voix.

M. ADAMSON: Il s'agit apparemment de la motion invitant le Comité à se prononcer en faveur du sujet qui forme la matière du bill.

Le PRÉSIDENT: Votre motion englobe-t-elle les deux amendements que vous avez proposés?

M. ADAMSON: Oui, car ce sont ces deux amendements qui feraient disparaître les objections soulevées par les témoins et par quelques membres du Comité.

Le PRÉSIDENT: Je vais mettre la motion aux voix.

La motion, mise aux voix, est déclarée rejetée.

Le PRÉSIDENT: Monsieur McCulloch, désirez-vous que votre motion soit mise aux voix?

M. McCULLOCH: Oui.

M. CHREVIER: Avant que cette motion soit mise aux voix, je désire communiquer au Comité un texte que j'ai préparé, texte qui répond peut-être à ses vues et qui sera peut-être acceptable:

Que la Commission des transports soit priée d'étudier la question d'apporter à un article approprié de la Loi des chemins de fer une modification qui remédierait de meilleure façon à la situation que l'on essaie de régler au moyen du bill No 3, intitulé "Loi modifiant la Loi des chemins de fer."

Le PRÉSIDENT: Messieurs, vous avez entendu lecture de la motion. Vous plaît-il de l'adopter?

La motion est adoptée à l'unanimité.

Messieurs, le Comité a terminé sa tâche. Je désire toutefois vous consulter au sujet de la date de la prochaine séance.

M. GRAYDON: M'est-il permis de faire une suggestion?

Le PRÉSIDENT: Très bien, monsieur Graydon.

M. GRAYDON: Je désire rappeler au Comité que nous sommes tous intéressés à ce qu'on prenne sans aucun délai les mesures propres à remédier à ce grave problème. Je ne veux pas faire autre chose qu'une suggestion au Comité, attendu que je n'en suis pas membre. Puisqu'un rapport favorable sur le sujet de ce bill ne sera pas fait à la Chambre, comme je crois le comprendre, je me permets de suggérer au Ministre (l'hon. Lionel Chevrier) de songer à la possibilité de présenter à la Chambre, au cours de la présente session, une mesure législative d'urgence qui permettrait à la Commission des transports de régler quelques-uns de ces problèmes extrêmement graves avant qu'il s'écoule un an ou deux. Ce bill-ci est celui dont nous avons besoin et nous n'entendons nullement modifier notre attitude à ce sujet. Il s'agit d'une situation excessivement pénible. Le Comité s'étant prononcé contre le présent bill, je suggère au ministre d'essayer, durant la session actuelle, de trouver un moyen quelconque d'accorder à la Commission des transports le pouvoir de remédier à cette situation au lieu de la laisser s'éterniser.

Le PRÉSIDENT: Je pense que c'est là une demande fort raisonnable.

M. CHEVRIER: Je serai heureux d'étudier cette question.

M. STEPHENSON: Je me demande si le Comité ne croit pas comme moi qu'il serait bon de réclamer l'installation de signaux à chaque passage à niveau dans tout le Canada.

Le PRÉSIDENT: Je crains que nous ne puissions le faire, étant donné les frais élevés que cela comporterait.

M. LESAGE: Je me permets d'informer le Comité qu'il y a déjà huit mois que la ville de Montmagny a présenté une requête à la Commission des transports.

La Commission a tant de travail accumulé devant elle que les requérants doivent attendre fort longtemps avant de pouvoir plaider leur cause. Nous espérons nous faire entendre au plus tard en décembre.

Le PRÉSIDENT: Un mot avant l'ajournement. Le Comité devra se réunir de nouveau pour étudier le bill B9 du Sénat, loi constituant en corporation la "Orescoo and Ogdensburg Bridge Company". Sauf objection, nous convoquerons une réunion pour 4 heures de l'après-midi. Quelqu'un y a-t-il objection?

M. IRVINE: Je pense qu'un certain nombre d'entre nous seront obligés de siéger dans un autre comité à ce moment-là.

M. IRVINE: Je pense qu'un certain nombre d'entre nous seront obligés de

Le PRÉSIDENT: Vous voulez peut-être parler du Comité de la Banque et du commerce. Or je crois savoir que ce comité siégera à huit heures du soir.

A 5h. 25 de l'après-midi le Comité s'ajourne au 11 juillet, à 4 heures de l'après-midi.

SESSION DE 1946
CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET TÉLÉGRAPHES

BILL N° 345, INTITULÉ: LOI CONCERNANT LA CONSTRUCTION, PAR LA
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA, D'UNE
LIGNE DE CHEMIN DE FER DEPUIS BARRAUTE JUSQU'AUX
CHUTES KIASK, SUR LA RIVIÈRE BELL, DANS LA
PROVINCE DE QUÉBEC

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES
Fascicule n° 3

SÉANCE DU LUNDI 12 AOÛT 1946

TÉMOIN:

M. S. W. Fairweather, vice-président, Service des recherches et du développe-
ment, Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada.

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.Ph.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1947

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,
Le VENDREDI 29 MARS 1946.

Résolu: Que les membres dont la liste suit composent le Comité permanent de chemins de fer, canaux et télégraphes:

MM.

Adamson	Eudes	Michaud
Archibald	Farquhar	Mullins
Ashby	Gagnon	Mutch
Aylesworth	Gauthier (<i>Portneuf</i>)	Pearkes
Beaudoin	Gauthier (<i>Nipissing</i>)	Picard
Beaudry	Gourd	Pouliot
Belzile	Grant	Robinson (<i>Bruce</i>)
Bentley	Harris (<i>Danforth</i>)	Robinson (<i>Simcoe-Est</i>)
Bertrand (<i>Terrebonne</i>)	Hatfield	Ross (<i>Souris</i>)
Black (<i>Cumberland</i>)	Herridge	Ross (<i>Hamilton-Est</i>)
Blair	Hodgson	Shaw
Bonnier	Irvine	Smith (<i>York-Nord</i>)
Bourget	Johnston	Stephenson
Breithaupt	Knight	Viau
Brooks	Lesage	White (<i>Hastings-</i> <i>Peterborough</i>)
Campbell	Little	White (<i>Middlesex-Est</i>)
Chevrier	Maybank	Whitman
Church	Mayhew	Winters—60
Cloutier	McIvor	
Drope	McCulloch (<i>Pictou</i>)	
Emmerson	McKay	

(Quorum 20)

Ordonné: Que le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes soit autorisé à étudier et à examiner toutes les affaires et les questions que lui soumettra la Chambre; à faire rapport, à l'occasion, de ses constatations et opinions; et à envoyer quérir personnes, écrits et documents.

Le MERCREDI 1er mai 1946.

Ordonné: Que ledit Comité soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre.

Ordonné: Que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, 500 exemplaires en anglais et 200 en français de ses procès-verbaux et des témoignages qu'il recueillera, et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 64 du Règlement.

Ordonné: Que le quorum dudit Comité soit réduit de 20 membres à 12 et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 63 (1) (b) du Règlement.

Le LUNDI 5 août 1946.

Ordonné: Que soit transmis pour étude au Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes, le bill suivant, savoir:

Bill No. 345, intitulé Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'une ligne de chemin de fer depuis Barraute jusqu'aux chutes Kiask, sur la rivière Bell, dans la province de Québec.

Certifié conforme.

Le Greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le LUNDI 12 août 1946.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le bill 345, intitulé Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'une ligne de chemin de fer depuis Barraute jusqu'aux chutes Kiask, sur la rivière Bell, dans la province de Québec, et convient d'en faire rapport sans amendement.

Ci-joint copie des procès-verbaux et témoignages.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
L. O. BREITHAUP.

PROCÈS-VERBAL

Le LUNDI 12 août 1946.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes se réunit à 3 h. 30 de l'après-midi, sous la présidence de M. L. O. Breithaupt.

Présents: MM. Beaudoin, Belzile, Bourget, Breithaupt, Campbell, Chevrier, Farquhar, Gagnon, Gourd, Hatfield, Lesage, McCulloch (*Pictou*), McKay, Mutch, Robinson (*Simcoe-Est*), Whitman.

Aussi présent: M. S. W. Fairweather, vice-président, Services des recherches et du développement, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

Le président donne lecture de l'ordre de renvoi, savoir:

Le LUNDI 5 août 1946.

Ordonné: Que soit transmis pour étude au Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes, le bill suivant, savoir:

Bill No. 345 intitulé: Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'une ligne de chemin de fer depuis Barrault jusqu'aux chutes Kiask, sur la rivière Bell, dans la province de Québec.

L'hon. Lionel Chevrier explique l'objet du bill No. 345.

M. Fairweather est appelé et entendu. Après avoir été interrogé, il se retire.

Les articles un à dix inclusivement, le préambule et le titre sont adoptés.

Le bill est adopté et le président reçoit instructions de faire rapport à la Chambre en conséquence.

A 4 h. 30 de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir sur convocation du président.

Le secrétaire du Comité,

A. L. BURGESS.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

Le 12 août 1946.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes se réunit à 3 h. 30 de l'après-midi, sous la présidence de M. L. O. Breithaupt.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je réclame le silence. Nous allons examiner le bill No. 345. L'ordre de renvoi porte que le bill suivant est déferé au Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes: bill 345, intitulé Loi concernant la construction, par la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne de chemin de fer depuis Barraute jusqu'aux chutes Kiask, sur la rivière Bell, dans la province de Québec. Le ministre des Transports est ici. Désirez-vous nous dire quelque chose, monsieur Chevrier?

M. CHEVRIER: Monsieur le président et messieurs, ce bill a été déferé à ce Comité par la Chambre des communes siégeant en comité plénier. Les députés doivent se rappeler qu'il s'agit de la construction d'un embranchement à partir de Barraute, sur le Transcontinental National, jusqu'à un endroit appelé Chutes Kiask. Cette ligne secondaire aurait une longueur de 55 milles. La ligne projetée se trouve dans la région de l'Abitibi, à environ 400 milles au nord-ouest de la ville de Québec. J'ai déjà exposé les faits concernant l'autorisation demandée au Parlement et je ne désire pas y revenir. J'ai aussi exposé la politique des chemins de fer Nationaux du Canada quant à la construction de lignes secondaires de ce genre, et j'ai parlé de la garantie offerte par la Canada Paper Company quant à une partie de la ligne. Le bill a été déferé à ce Comité. Il y a ici des témoins qui vous donneront des explications: M. Fairweather, M. Maxwell et M. Rosevere, des chemins de fer Nationaux du Canada. Ils sont prêts à répondre à toute question qui leur sera posée si le Comité veut bien étudier le bill article par article.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous entendre M. Fairweather nous donner d'abord des détails sur le projet de ligne, ou désirez-vous étudier tout de suite les articles du bill?

M. WHITMAN: Écoutons d'abord M. Fairweather.

M. CHEVRIER: Je pense qu'il serait bon d'entendre le témoignage de M. Fairweather.

Le PRÉSIDENT: Aucun de nous ne possède beaucoup de renseignements sur cette question. Je pense qu'il est opportun d'entendre M. Fairweather. Vous avez la parole, M. Fairweather.

M. S. W. Fairweather, vice-président, Service des recherches et du développement, Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, est appelé:

Le TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs, la région du Québec septentrional qu'on se propose de mettre en valeur au moyen de cet embranchement projeté est fort étendue et possède diverses ressources naturelles. Les autorités des chemins de fer Nationaux du Canada songent depuis plusieurs années à cette région. Je me rappelle avoir fait une inspection de cette région il y a près de vingt

ans. J'en étais alors venu à la conclusion qu'il faudrait inévitablement la développer et que cette mise en nature nécessiterait la construction d'un chemin de fer. Toutefois, il n'était pas alors nécessaire de construire une ligne, car à cette époque il y avait surabondance de bois à pâte très facile d'accès, et le développement agricole de cette région n'était pas aussi connu qu'aujourd'hui.

Cependant, à la fin de la guerre, quand il devint évident que nous pouvions envisager la réalisation de nouvelles entreprises de développement dans un avenir assez proche, nous avons fait une autre inspection qui a confirmé nos conclusions antérieures. Il y eut alors toutefois du nouveau. Pendant que nous étions à faire cette inspection, la Canada Paper Company entra en pourparlers avec nous pour nous engager à construire un embranchement dans cette région. De son côté, le ministère de la Colonisation de la province de Québec était heureux d'y voir construire une ligne secondaire. A la suite de négociations qui durèrent assez longtemps, la Canada Paper Company fit une proposition aux chemins de fer Nationaux, par laquelle elle s'engageait à garantir un minimum de trafic sur la partie inférieure de la ligne jusqu'à la rivière Taschereau.

M. CAMPBELL: Sur quelle distance?

Le TÉMOIN: 43.7 milles jusqu'à l'embouchure de la rivière Taschereau. Le projet fut étudié par le conseil d'administration des chemins de fer Nationaux du Canada qui le recommanda au Gouvernement.

Pour donner une bonne idée des lieux, nous avons fait exécuter cette carte générale indiquant l'emplacement de la ligne projetée entre Barraute et les chutes Kiask en regard des autres lignes des chemins de fer Nationaux du Canada et du pays en général. Ici, sur cette carte, vous voyez le chemin de fer Transcontinental National qui suit à peu près la ligne de la hauteur des terres et va vers Québec. De là, une ligne de chemin de fer va à Sherbrooke et dans la direction générale de Richmond et de Portland, Maine. C'est sur cette ligne que se trouve Windsor Mills.

Or, pour la Canada Paper Company, le principal objet de cet embranchement est de transporter le bois à pâte qu'elle fera couper sur un territoire où elle a obtenu une concession forestière, à l'est de la rivière Bell, ainsi que le bois à pâte qu'elle espère acheter des colons à l'ouest de la rivière Bell, pour le diriger ensuite vers la manufacture de pâte de bois et de papier qu'elle possède à Windsor Mills. Cette manufacture tire présentement son bois à pâte de l'est de la province de Québec, et cet approvisionnement n'est pas suffisant pour lui permettre de continuer son rendement actuel. En outre, la Canada Paper Company se propose d'agrandir son usine et il lui faut nécessairement s'assurer une autre source d'approvisionnement. C'est pourquoi elle a obtenu de la province de Québec une concession forestière sur ce territoire que vous voyez coloré en bleu (à l'est de la rivière Bell), qui a une superficie d'environ 700 milles carrés et qui contient environ 4,850,000 cordes de bois. C'est à cette condition qu'elle a pu obtenir du Transcontinental National la construction d'un chemin de fer lui permettant d'atteindre la concession forestière en question.

Je vous prie de jeter un coup d'oeil sur la carte générale. Vous devez remarquer que Québec est un centre d'où rayonnent des lignes de chemin de fer allant vers les Provinces maritimes, vers Montréal, vers Sherbrooke et Windsor Mills dans les Cantons de l'Est. Le pont de Québec, indiqué clairement ici, fait communiquer les deux rives du Saint-Laurent. Tout ce qui sort de cette région septentrionale ou tout ce qu'on y transporte doit passer par le pont de Québec. Ici vous voyez la région du lac Saint-Jean, desservie par une ligne des chemins de fer Nationaux du Canada qui, partant de Québec, et passant par Rivière-à-Pierre, se rend jusqu'au lac Saint-Jean, puis redescend jusqu'à Chicoutimi et à Arvida, où se trouvent les grandes usines de l'Aluminium Company ainsi que des manufactures de pâte de bois et de papier.

Bien que nous n'ayons pas aujourd'hui l'intention de prolonger cette voie secondaire, le tracé en a été fait en vue d'un développement possible de la région et de manière à servir à diverses fins. En tout premier lieu, il faut que cette ligne soit située de façon à s'alimenter à même les concessions forestières colorées en bleu sur la grande carte (à l'est de la rivière Bell). Elle doit aussi être située de façon à favoriser le développement de l'agriculture et de la colonisation dans cette région. Et ceci m'amène à donner quelques explications sur cette carte. La rivière Bell, qui coule vers le nord dans la direction du lac Matagami, constitue à peu près la ligne de démarcation entre le terrain accidenté qu'il y a à l'est et la zone argileuse qui se trouve à l'ouest. La région située à l'est n'a aucune valeur agricole; elle est accidentée et entièrement rocailleuse. Elle contient peut-être des gisements miniers et il y beaucoup de bois, mais elle n'est pas propre à la colonisation. C'est pour cela que le gouvernement de Québec n'a accordé de concessions forestières à la Canada Paper Company que pour le territoire sis à l'est de la rivière Bell. A l'ouest de la rivière Bell, toutefois, la situation est absolument différente. On y trouve la plus large lisière de la zone argileuse qui existe dans le Québec septentrional; même l'Ontario septentrional n'en a pas de plus grande. C'est sûrement le fond d'un ancien lac de l'époque glaciaire. Les glaciers ont jadis pratiqué un escarpement dans le nord et l'eau a été repoussée entre ce point et la hauteur des terres, formant un lac où se sont déposés de la glaise, du sable et d'autres alluvions. C'est pourquoi la région sise le long des rivières Bell et Harricana a un très bon sol, très propre à l'agriculture. La seule question qui se pose est de savoir si cette région n'est pas trop au nord et si elle pourra donner des récoltes constantes. C'est là une question à laquelle on trouve une réponse en congeant au courage des pionniers du Québec qui se sont établis le long du Transcontinental National sur une partie de la zone d'argile traversée par ce chemin de fer, à peu près à la hauteur des terres. Ils ont colonisé cette région avec tant de succès qu'il y en a aujourd'hui environ 60,000 qui vivent du produit de leurs terres. Vous pouvez constater qu'ils ont colonisé à peu près tout ce qui pouvait l'être le long du chemin de fer actuel.

L'hon. M. CHEVRIER: La population de cette région ne s'élève-t-elle pas à 75,000?

Le TÉMOIN: A peu près 75,000 dans la région, mais il y en a à peu près 15,000 dans les villes et villages; les autres vivent de la culture du sol.

Cette question a donc été réglée. Il a été établi qu'on peut s'établir dans cette région et y vivre convenablement des produits du sol. Il n'y a aucun doute là-dessus. Le sol est bon. Il est vrai qu'on peut trouver à redire au climat et que les cultivateurs sont obligés d'apprendre une façon particulière de traiter leurs cultures, mais nous n'avons aucune raison de douter que cette région ne soit propre à la colonisation. L'étendue du développement est toutefois limitée par la distance que les colons peuvent parcourir sur les routes à partir des chemins de fer. L'étude que nous avons faite de ce problème nous permet de croire que, grâce au transport par automobile sur les routes, une zone d'environ 25 milles de chaque côté d'un chemin de fer peut se développer avec succès. Avant l'avènement de l'automobile, la lisière à coloniser le long d'un chemin de fer était beaucoup plus étroite et ne pouvait s'étendre à plus de 12 milles de chaque côté. Le transport par automobile a à peu près doublé la zone économique du chemin de fer. Vous pouvez constater ici que la colonisation a atteint à peu près cette limite, car les chemins indiqués sur la carte s'éloignent jusqu'à environ 25 ou 30 milles du Transcontinental National. Etant donné cette situation, la province de Québec désire pousser la colonisation vers le nord. Reste à savoir si ce qui s'est produit à la hauteur des terres pourra se renouveler plus au nord. Nous savons que le sol est bon. Nous savons qu'il est excellent. Quant au climat, il y a là une heureuse compensation. Cette région s'inclinant vers le nord, il en résulte que l'altitude diminue à mesure qu'un s'avance vers le nord. La réduction de l'altitude contre-balance l'effet de la latitude. A mesure qu'on avance vers le nord, le climat est réellement moins rigoureux, du point de vue agricole, qu'il ne l'est à la hauteur des terres.

On en a la preuve en constatant qu'à la hauteur des terres, les arbres de la forêt vierge ont à la base un diamètre moyen d'une dizaine de pouces, tandis qu'à Matagami, à 100 et quelques milles au nord du Transcontinental National, la moyenne est de près de 20 pouces. Cela prouve sûrement que le climat est satisfaisant. Quoi qu'il en soit, la province de Québec a décidé d'entreprendre sérieusement la colonisation de cette région que j'indique ici et qui comprend les cantons de Themines, de Comptois, de Vassal, de Despinassy, de Bartouille, de Laas et de Hurault. Il se propose d'y établir 1,700 familles, je crois, d'ici dix ans. C'est par familles que procède son calcul en matière de colonisation.

M. Chevrier:

D. Cela donnerait environ 10,000 âmes?—R. Oui, 10,000 âmes, comme le dit le Ministre.

D. Puis-je vous interrompre, M. Fairweather?—R. Certainement.

D. On a prétendu qu'une population de 10,000 âmes ne suffirait guère à faire de ce projet de ligne une affaire rémunératrice. Qu'en dites-vous?—R. Ce n'est sûrement pas mon avis. Je pense qu'une population de 10,000 âmes établie le long d'une voie ferrée secondaire d'une longueur de 40 milles est une population plus dense que celle qu'on trouve dans la plupart des régions agricoles; c'est certainement plus que ce qu'on voit dans l'Ouest. Je suis heureux que le Ministre m'ait posé cette question.

Le développement agricole qu'on projette ici (à l'ouest de la rivière Bell) a un double caractère. On peut y faire à la fois de l'agriculture et de l'exploitation forestière. Cette région n'est pas uniquement propre à l'agriculture, c'est aussi en elle-même une excellente région forestière. La province de Québec agit très sagement en adoptant une politique selon laquelle on ne mettra en culture que 60 pour cent de la terre et l'on en gardera 40 pour cent en forêt permanente où ne seront permises que des coupes périodiques raisonnées. Voilà, messieurs, qui donne une bien meilleure perspective pour le trafic de chemin de fer que ne le ferait une région entièrement cultivée. En effet, les revenus annuels provenant de l'exploitation de la partie laissée en forêt suffiraient seuls à permettre au chemin de fer de faire ses frais, sans parler du développement agricole et des revenus provenant des coupes de bois à l'est de la rivière Bell.

J'allais citer deux ressources naturelles dont nous n'avons pas tenu compte en supputant les résultats probables de l'exploitation de ce chemin de fer, mais qui présentent, selon nous, des perspectives sérieuses. L'une d'elles consiste dans les mines. Le territoire qui sera desservi par cet embranchement dont la conformation permet de supposer la présence de gisements de cuivre, de zinc et surtout d'or, qu'on pourra y découvrir plus tard. Du point de vue géologique, cette contrée se divise en deux parties le long d'un axe qui s'étend approximativement à partir de Parent jusqu'à la région du lac Saint-Jean. Le territoire sis à l'est de cette ligne a un sol composé de granit et de gneiss qui n'a pratiquement aucune valeur économique. D'un autre côté, le territoire sis à l'ouest de cet axe a un sol composé d'anciennes laves et pierres sédimentaires du bouclier précambrien où se sont introduits des magmas fondus qui ont été brisés et émiétés et qui constituent une source précieuse de minéraux. Les géologues peuvent en effet localiser les failles et les formations depuis les environs de Porcupine et de Larder Lake, dans l'Ontario, jusqu'à la région de la rivière Bell que vous voyez ici, et de là jusqu'à Chibougamou, qui se trouve à peu près ici. (Il montre la carte.) Cet axe promoteur de minerais passe à travers le territoire qui sera desservi par cette voie ferrée. Des prospecteurs ont fait des découvertes intéressantes au lac Matagami. Il en a été fait dans le canton Currie, région de la rivière Wedding. J'indique ici l'endroit. On en a fait aussi à Chibougamou. Quelques-unes de ces découvertes ont donné lieu à l'exploitation de petites mines.

M. Whitman:

D. Est-ce là que se trouve Normetalè—R. Non. Normetal se trouve plus à l'ouest. (Le témoin indique.) On y trouve surtout du zinc.

D. C'est plus à l'ouest?—R. Oui, plus à l'ouest. Mais la mine de cuivre d'Ope-miska se trouve dans la région de Chibougamou, ainsi que celle de la Chibougamou Consolidated. La région de la rivière Wedding se trouve ici. (Il l'indique.) Il y a dans les environs de la rivière Wedding des mines d'or dont l'exploitation a été interrompue par la guerre. Le minerai y est très riche et il est fort possible que la production reprenne. Dans ce cas, un chemin de fer allant jusqu'aux chutes Kiask sera d'une grande utilité aux exploitants de ces mines. Je tiens à vous dire, messieurs, qu'en supputant les résultats économiques de la voie ferrée projetée, nous n'avons tenu aucun compte du développement minier. Je crois toutefois que, d'ici à dix ou quinze ans, nous verrons des mines en exploitation dans ces parages.

Les gens de l'Est n'ont pas encore accordé beaucoup d'attention jusqu'ici à l'autre ressource naturelle dont je veux parler. Il s'agit des pêcheries en eau douce. Cette industrie s'est développée considérablement dans l'Ouest canadien. Dans l'Est, les eaux convenables à cette industrie n'ont guère été accessibles jusqu'ici. La rivière Bell et le lac Parent offrent toutefois des perspectives sérieuses. Mais, je le répète, nous avons considéré cela trop problématique pour en tenir compte dans nos calculs. Nous avons donc fondé nos prévisions sur les ressources naturelles que nous savions en voie de développement, c'est-à-dire l'exploitation forestière et l'exploitation agricole. C'est là-dessus que nous nous sommes appuyés pour en venir à la conclusion que cette ligne de chemin de fer améliorera la situation générale des chemins de fer Nationaux du Canada.

J'ai essayé, monsieur le président, d'indiquer sommairement où sera située la nouvelle ligne et ce qu'elle a pour objet. Je puis ajouter qu'aux chutes Kiask, où doit être le terminus de cette ligne, il y a des cascades d'une hauteur d'environ 100 pieds où l'on pourra faire d'importants aménagements hydrauliques. La puissance de cette force hydraulique dépendra naturellement du degré de régularisation qu'on apportera au débit des eaux de la rivière. Sans aucune régularisation, on pourra y obtenir une force minimum de 20,000 chevaux. Avec un régime de régularisation, on pourra porter cette force à 100,000 chevaux.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, monsieur Fairweather. Je crois que les membres du Comité, comme tous les autres députés, sont grandement désireux de voir la session se terminer, mais qu'ils ne le sont pas au point de s'abstenir de demander tous les renseignements dont ils ont besoin. Tout membre du Comité qui désire poser des questions à M. Fairweather pour éclaircir un point ou un autre peut le faire maintenant.

M. McKay:

D. Je n'ai qu'une question à poser. Je m'intéresse beaucoup à ce projet. Il semble nous reporter aux jours où les pionniers ont commencé à développer cette partie du pays. Ce projet me paraît louable. Je désire obtenir des renseignements de M. Fairweather au sujet de la zone d'argile dont il a parlé. Si je me rappelle bien, le Ministre a déclaré à la Chambre, lors du premier examen de ce bill, qu'il y avait là-bas 250,000 acres de terre disponibles. Est-ce là la superficie du territoire adjacent à la nouvelle ligne ou celle de toute cette zone argileuse? Ce chiffre ne doit sûrement pas représenter la superficie de l'étendue de pays dont M. Fairweather a parlé?—R. Je dois répondre à cela, monsieur, que ces 250,000 acres représentent uniquement la superficie du territoire qui doit être développé grâce à ce seul embranchement.

D. Une lisière de 25 milles le long du chemin de fer?—R. Une lisière de 25 milles de chaque côté du chemin de fer.

D. Oui.—R. Quant à la zone entière en question, elle offre de bien plus grandes perspectives que cela.

M. Hatfield:

D. Quels seront, d'après vos prévisions, vos revenus provenant de l'exploitation forestière et quels seront ceux provenant de l'exploitation agricole?—R. Des revenus bruts que cette ligne retirera durant la période de la garantie, soit environ \$3,000,000 — \$3,007,000, pour être exact — 68.5 pour cent proviendront du transport du bois à pâte; autre transport de sortie, comprenant celui des produits agricoles et d'autres produits divers, 7.3 pour cent; transport d'entrée, comprenant celui des approvisionnements destinés aux colons et aux camps de bûcherons, des machines, etc., 14.2 pour cent; voyageurs, poste et messagerie, 10 pour cent. C'est là ce qui formera le total. On voit donc qu'environ les deux tiers des revenus durant la première période de 6 ans proviendront de l'exploitation des ressources forestières.

M. Campbell:

Dans combien de temps comptez-vous que la ligne pourra faire ses frais? Elle n'y parviendra pas durant les deux ou trois premières années, n'est-ce pas? R. Evidemment, et c'est là la raison de la garantie. On ne peut s'attendre à ce qu'une ligne secondaire soit rémunératrice au cours des premières années. Il faut envisager une plus longue période. Nous considérons que la période de développement pour mettre à l'épreuve une région varie de 5 à 10 ans. Dans ce cas-ci, nous sommes entendus avec la Canada Paper Company pour une période de 6 ans; nous avons exigé pour cette période une garantie de trafic suffisante pour que la ligne fasse ses frais. Avec cette garantie, les chemins de fer Nationaux sont certains de ne rien perdre, c'est-à-dire qu'ils sont assurés de se rembourser de tous les frais d'exploitation et d'entretien, de toute dépense pour l'outillage et de l'intérêt sur le coût de construction.

D. Est-ce bien loin dans le nord? Dans quel canton la ligne aura-t-elle son terminus?—R. Le terminus de la ligne est dans le canton de Laas.

D. J'ignore où cela se trouve. Dans quel canton?

M. CHEVRIER: C'est dans le canton de Laas. C'est le nom du canton.

M. Campbell:

D. Dans quel comté?—R. C'est dans le comté d'Abitibi. Le canton de Laas.

D. A quelle latitude?—R. C'est tout près du 49^{ème} parallèle.

D. C'est donc à peu près à la même latitude qu'Edmonton. A quelle latitude se trouve Edmonton?—R. Edmonton se trouve plus au nord que cela.

M. Mutch:

D. La ligne projetée se trouvera sur le parallèle 49?—R. Oui, et Edmonton est sur le 54^{ème} parallèle.

D. Le 49^{ème} parallèle est la ligne qui forme la frontière dans l'Ouest canadien?—R. Le parallèle 49 est la frontière internationale dans l'Ouest.

D. Cet endroit-ci se trouve plus au sud que Winnipeg. La frontière est le 49^{ème} parallèle.—R. Le 49^{ème} parallèle constitue la frontière entre le Canada et les Etats-Unis dans l'Ouest et il traverse cette région-ci. (Le témoin indique.) Voyez, c'est à peu près là. (Le témoin indique.) C'est donc au sud de Winnipeg et à peu près à la latitude de la frontière internationale.

D. Dans l'Ouest, le territoire canadien ne s'étend pas plus loin au sud que le 49^{ème} parallèle?—R. En effet. Nous devons toute fois nous rappeler qu'il y a là un facteur géographique dans l'Est et que la baie d'Hudson influe sur le climat.

Le président:

D. Combien de temps pourront durer les concessions forestières qui ont été acquises par la Canada Paper Company, si l'on tient compte de la capacité actuelle de production de ses usines de Windsor Mills? Je crois d'ailleurs savoir que la compagnie veut accroître sa capacité de production. Elle agrandit ses usines, n'est-ce pas?—R. Je suis content que ce point ait été soulevé. La Canada Paper Company adopte une politique nouvelle dans cette entreprise. Elle n'a pas l'intention d'exploiter ces ressources forestières jusqu'au déboisement total. Elle entend que cette forêt demeure permanente et elle compte ne jamais couper plus de 2 pour cent des arbres à la fois. Ce sera la moyenne. Elle calcule qu'elle pourra en tirer ainsi environ 100,000 cordes par année.

M. Gourd:

D. A perpétuité?—R. A perpétuité.

Le président:

D. Fera-t-elle du reboisement ou bien laissera-t-elle la nature suivre son cours?—R. Elle a recours à deux méthodes. L'une consiste à faire une coupe sélective. La compagnie n'est pas tout à fait certaine de pouvoir employer cette méthode là-bas. C'est la méthode qu'elle emploie dans les Cantons de l'Est.

M. CHEVRIER: Il ne saurait être question de dénuder la région?

Le TÉMOIN: Non.

M. Mutch:

D. N'est-il pas vrai que, sauf dans les cas d'incendie, la forêt se reboise d'elle-même aussi rapidement que l'on coupe les arbres d'une façon raisonnée?—R. En procédant avec mesure, on peut couper environ 2 pour cent des arbres sur pied.

D. C'est un cycle de 50 ans?—R. Oui, un cycle de 50 ans.

M. Lesage:

D. Je crois comprendre que la nouvelle ligne sera dans la direction nord et nord-est, pour atteindre le domaine forestier de la Canada Paper Company. Ne serait-il pas plus utile pour les projets de colonisation si, de Barraute, elle allait en plein nord?—R. Monsieur, c'est là un point intéressant dont je parlerai brièvement. En cours de nos pourparlers avec elle, la province de Québec était fort en faveur d'une ligne allant de Barraute tout droit vers le nord, mais cela laissait la Canada Paper Company sans chemin de fer. Du point de vue économique, la construction d'une ligne allant directement vers le nord pour desservir ce domaine forestier a été jugée moins satisfaisante que celle d'une ligne diagonale. La ligne diagonale répond aux desseins qu'a la province de Québec pour les prochains dix ans. La ligne est capable de développer cette région qui est ici indiquée par des points et qui a une superficie de 700 milles carrés. Une fois complété le développement de cette région, la question se posera de construire d'autres lignes en vue du développement d'autres territoires. Je l'ai déjà dit, on a préparé le tracé de cette ligne en tenant compte de ces éventualités.

M. CHEVRIER: C'est-à-dire à l'ouest et au nord des chutes Kiask?

Le TÉMOIN: A l'ouest et au nord des chutes Kiask. Et nous pourrons atteindre Matagami, et nous pourrons continuer dans la direction de Chibougamou, si nous voulons desservir des territoires agricoles, miniers ou forestiers. Quant à cette ligne-ci, elle est destinée à répondre aux vues de la Canada Paper Company et du ministère de la Colonisation.

M. MUTCH: Regarder dix ans en avant, cela suffit.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous maintenant examiner les articles du bill?

Les articles de 1 à 10 sont adoptés.

Le PRÉSIDENT: La cédule est-elle adoptée?

Adopté.

Le préambule est-il adopté?

Adopté.

Le titre est-il adopté?

Adopté.

Ferai-je rapport du bill?

Adopté.

La tâche du Comité est terminée et il y a lieu de proposer l'ajournement.

Le Comité s'ajourne.

Rollé par
Harpell's Press Co-operative
Gardenvale

