

celui que nous aurions obtenu par l'entremise des chemins de fer. C'est pour cette raison que nous nous sommes ménagés dans la convention le droit de vendre le matériel remplacé, dans l'état et au lieu où il se trouve. D'autre part, l'entretien comportera toujours des remplacements isolés, un rail à tel ou tel endroit, par exemple, ou le mois suivant une aiguille, et ainsi de suite. Ce n'est guère avantageux pour nous de chercher à écouler isolément des articles comme ceux-là, et les compagnies de chemin de fer ont consenti à en disposer pour notre compte.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'ai une autre question à poser avant de passer à l'annexe. A mon sens, le public torontois est vivement conscient du problème de la circulation. Le point que je veux soulever est peut-être étranger au débat, mais je vois sur le plan que des voies ferrées croisent quelques-unes de nos artères principales. Dans le moment, la Commission du havre a-t-elle le pouvoir de réglementer l'aiguillage ou les heures d'aiguillage dans cette zone, de même que le passage des wagons en travers de ces artères publiques? Si elle a déjà de pareils droits, la convention les lui conserve-t-elle?

M. GRIFFITH: C'est la Commission des transports qui statue en pareil cas. La Commission du havre consent à ce que les deux sociétés ferroviaires demandent à la Commission des transports une ordonnance les autorisant à se servir des voies appartenant aux commissaires du havre; les conditions effectives d'exploitation sont établies par la Commission des transports. Au sujet du croisement de la rue Fleet, il a été entendu que seuls les chargements de denrées périssables franchiront ce croisement aux heures d'affluence.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Les denrées périssables seulement?

M. GRIFFITH: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Toujours quant à ce même problème, la convention conclue suscite-t-elle un obstacle ou prévoit-elle quelque contribution à l'étagement des voies, s'il devient nécessaire pour une artère comme la rue Fleet?

M. GRIFFITH: Au sujet de l'étagement des voies, monsieur le président, l'effet de la convention est que les compagnies ferroviaires sont dans les même situation qu'avant de l'avoir conclue. Si une obligation était imposée aux compagnies de chemin de fer, elle subsiste toujours. Si la Commission des transports avait créé une obligation, celle-ci demeurerait valide.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): On peut donc déduire de votre réponse que n'ayant pas été les propriétaires de ces voies ferrées, les compagnies ferroviaires ne seraient pas astreintes à contribuer à l'étagement des voies, ce à quoi elles sont tenues quand les votes leur appartiennent.

M. GRIFFITH: Je ne voudrais pas répondre catégoriquement à cela. Il pourrait surgir des divergences de vues entre les compagnies de chemin de fer et nous-mêmes au sujet des obligations.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): La convention permet-elle d'établir le réseau de voies que la Commission du havre juge indispensable à un port de mer?

M. GRIFFITH: A l'époque de la signature de la convention, les compagnies de chemin de fer et nous-mêmes nous étions entendus sur l'aménagement d'un nouveau parc de triage, indispensable selon nous pour desservir convenablement la région du port. Depuis, nous avons entamé de nouveaux pourparlers avec les compagnies de chemin de fer et nos ingénieurs confèrent ensemble au sujet des perspectives d'expansion que laisse prévoir la canalisation du Saint-Laurent.