

M. CAVERS: Quelle est l'étendue du réseau?

M. GRIFFITH: Le réseau compte quelque 33 milles de voies ferrées.

M. HAMILTON: A ce que je suppose, vous êtes d'avis que les chemins de fer sont plus en mesure d'agrandir et d'entretenir ce réseau de voies ferrées.

M. GRIFFITH: Nous étions persuadés que grâce à leur main-d'œuvre expérimentée et à leur outillage, les compagnies de chemin de fer étaient bien plus en mesure que nous d'exécuter le programme d'entretien et de rétablissement. De plus, il y avait l'avantage de profiter des achats en masse que font les sociétés ferroviaires et qui nous sont inaccessibles. A cet égard, la convention devrait contribuer à faire baisser les dépenses de la Commission du havre au minimum.

En ce qui concerne les locataires riverains, même si l'entretien de leurs voies de garage doit être fait à leur demande, transmise par nous à la compagnie ferroviaire, le coût à la charge des locataires devrait être moindre vu que les travaux seront exécutés par les chemins de fer.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): N'oublions pas non plus qu'aux termes de la convention, ce sont les chemins de fer qui fournissent la mise de fonds, ce qui soulage la Commission d'autant.

M. GRIFFITH: Seulement en ce qui concerne le programme de rétablissement. La Commission continuera à se charger du coût des nouveaux prolongements au fur et à mesure des besoins.

M. HAMILTON: La question des prolongements ou du rétablissement des voies ferrées ne s'arrête pas là. Supposons que les commissaires décident qu'une zone en particulier a besoin de voies ferrées pour y favoriser l'expansion qui s'y dessine, qui prend la décision quant à l'emplacement des voies? La Commission a-t-elle le pouvoir d'imposer ses vues? Les chemins de fer sont-ils en mesure de répondre négativement? L'arbitrage est-il prévu en cas de désaccord?

M. GRIFFITH: Si les commissaires désiraient que de nouvelles voies fussent construites, ils demanderaient à la *Toronto Terminals Railway Company* d'exécuter les travaux aux frais de la Commission du havre. Au cas où les chemins de fer voudraient la construction d'un prolongement auquel les commissaires s'opposent,—situation qui nous paraît improbable à l'heure actuelle,—l'arbitrage est prévu afin d'empêcher que notre commission, par des mesures inconsidérées, n'entrave l'expansion rationnelle des installations ferroviaires du port. De tels actes de notre part sont improbables parce que notre port est un port océanique appelé à s'agrandir considérablement et que nous nous rendons compte qu'il lui faut absolument être pourvu des installations ferroviaires appropriées.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Qu'arriverait-il au cas où la Commission établirait que les voies ferrées sont en très mauvais état? Aurait-elle le pouvoir d'exiger que la compagnie du terminus exécute les réparations qui s'imposent?

M. GRIFFITH: Oui. Nous avons un programme de rétablissement qui a été dressé d'accord avec les sociétés ferroviaires.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A ce sujet, je vois que dans un cas, c'est la *Terminal Railway Company* qui doit disposer du surplus de matériel, tandis que, dans l'autre, c'est apparemment à la Commission que le soin en revient. Y a-t-il une raison particulière pour cela?

M. GRIFFITH: Oui. Le programme de rétablissement prévoit que la *Toronto Terminals Railway Company* remplacera les rails de 80 livres par des rails de 100 livres. A l'époque des pourparlers,—ce qui vaut encore aujourd'hui,—nous avons pu obtenir pour les rails récupérés un prix plus avantageux que