

les produits de cette dernière comme périssables: ils se volatilisent vite une fois les récipients débouchés. Quel contrôle le havre de Toronto exerce-t-il sur les nouveaux prolongements à aménager par là? C'est là le point le plus embarrasé de tous.

M. GRIFFITH: Pour répondre à la question, permettez-moi de faire allusion au mouvement des denrées périssables. Il ne s'agissait que du croisement de la rue Fleet. C'est l'industrie qui doit demander à la Commission du havre de raccorder à la voie principale une voie de service devant traverser la rue. À leur tour, les commissaires s'adressent à la ville de Toronto pour faire autoriser le croisement de la rue, et celle-ci donne sa permission moyennant certaines conditions dont, entre autres, l'entretien du croisement, dont le locataire est tenu responsable. Il faut alors demander à la Commission des transports l'autorisation de construire la voie de service. Plus tard, les deux chemins de fer demandent l'autorisation de circuler sur la voie ainsi construite. Il y a cinq ou six ans, les commissaires avaient mis au point un plan devant supprimer tous les croisements de la rue Keating sauf deux: l'un se serait trouvé juste à l'est du pont de la rivière Don, qui donne accès au parc de triage de la Commission du havre, et l'autre, près de la rue Leslie. Les voies ferrées devaient être construites du côté nord et du côté sud de la chaussée nouvellement pavée de la rue Keating, ce qui aurait fait disparaître tous les croisements, sauf deux. Le projet, devant coûter environ \$750,000, fut approuvé par les autorités municipales et placé sur la liste des entreprises ayant priorité. Les travaux ne sont pas encore commencés mais le projet fait partie de la section est de l'auto-route longeant les quais.

M. SMALL: Le gros de l'embouteillage se produit entre l'avenue Carlaw et la rivière Don, près de la *Consumer Gas Company*, et ce n'est pas seulement aux heures d'affluence mais à n'importe quelle heure de la journée.

M. GRIFFITH: Oui. Le projet devant remédier à la situation a été approuvé par le conseil de ville et c'est maintenant un élément de l'autoroute métropolitaine.

M. SMALL: Tous les croisements vont disparaître?

M. GRIFFITH: Oui, il n'en restera que deux rue Keating.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je voudrais poser une question au sujet de la *Toronto Terminals Railway Company*. Y a-t-il une organisation semblable dans d'autres grandes villes, Montréal, par exemple?

M<sup>e</sup> McDONALD: Non.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Y en a-t-il une à Ottawa?

M<sup>e</sup> McDONALD: A Ottawa nous avons la gare Union. Il n'a pas été constitué de compagnie distincte à son égard. Le Pacifique-Canadien et le National-Canadien exploitent cette gare en commun en vertu d'un accord conclu par les deux chemins de fer.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Cette *Toronto Terminals Railway Company* appartient-elle entièrement aux deux chemins de fer?

M<sup>e</sup> McDONALD: Oui.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): D'où proviennent ses recettes d'exploitation?

M<sup>e</sup> McDONALD: Tout d'abord, ce sont les deux chemins de fer qui ont fourni le capital. Ensuite, ils tiennent compte du nombre des wagons de chaque compagnie ayant utilisé le terminus chaque mois, et les dépenses sont partagées proportionnellement. La compagnie du terminus ne fait jamais de bénéfice;