

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il me semble que la convention constitue les chemins de fer en preneurs à bail. Est-il question de mettre les impôts fonciers à leur charge?

M. GRIFFITH: Non, monsieur. La convention a été rédigée de façon à éviter toute question de location ou de concession de licence. Les négociations entre les commissaires et les compagnies de chemin de fer avaient pour unique objet d'amener celles-ci à assumer le coût de l'entretien des voies ferrées, ce que les commissaires estimaient équitable. Il n'était pas question de donner quoi que ce soit à bail; nous n'y tenions pas du tout. Les commissaires tiennent à garder la pleine propriété de leurs voies et ils voulaient être sûrs que les deux chemins de fer n'exigeraient pas de frais réciproques d'aiguillage dans la région du havre.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): L'assiette de l'impôt foncier municipal tient-elle compte du fait que les voies se rendent à l'établissement même du locataire? Savez-vous s'il existe un critère pour déterminer cela?

M. GRIFFITH: Il en est tenu compte dans la valeur foncière sur laquelle la Commission du havre base le prix du loyer. Cela se reflète sur les taxes dans la mesure où la ville cotise les terrains en fonction de la valeur que leur attribue le bail. J'ignore jusqu'à quel point cela peut se pratiquer.

M. CAVERS: D'après vos constatations, de combien le compte des commissaires pourrait-il être crédité en recettes provenant d'un droit de \$1.50 par wagon chargé?

M. GRIFFITH: Si ma mémoire est fidèle, c'est en 1951, ou peut-être en 1950, que l'on a compté 70,000 wagons chargés, ce qui donnerait \$105,000. Nous escomptons que l'an prochain, le nombre correspondant de wagons pourra monter à 80,000, ce qui représenterait une recette de \$120,000. Quand nous avons conclu la convention, nous étions d'avis que le mouvement des wagons entrant dans la région du port et en sortant aurait tendance à augmenter.

M. GOODE: Étant de l'Ouest, je ne suis pas très familier avec tout cela. Qu'est-ce que c'est que cette *Toronto Terminals Railway Company*? Appartient-elle aux chemins de fer Nationaux et n'exploite-t-elle que les voies ferrées de la Commission du havre?

M^e McDONALD: Non. La *Toronto Terminals Railway Company* a été constituée par une loi du Canada en 1906 aux fins d'acquérir des terrains et de construire et d'exploiter un terminus à voyageurs et à marchandises dans la ville de Toronto. Son capital-actions appartient pour une moitié au Pacifique-Canadien et pour l'autre, au National-Canadien. Elle est propriétaire de la gare Union à Toronto ainsi que des voies ferrées et des terrains avoisinants. Elle entretient les installations mais ne possède pas de matériel de traction.

M. SMALL: Les propriéets à l'est de ceci seront-elles touchées? J'entends la zone à l'est de la rue Cherry.

M^e McDONALD: Non. La zone sur laquelle porte la convention s'étend jusqu'à la rue Leslie.

M. SMALL: Je voudrais demander ceci à M. Griffith. L'embranchement sur la propriété de la rue Fleet compte trois voies de service croisant des rues, dont une traversant la rue Bathurst et une autre, la rue Cherry. Ce n'est pas encore là que le problème se pose. Plus à l'est, autour de la rue Cherry et le long de la rue Keating, il y a quelque sept voies de service qui sont causes d'embarras; l'une d'elles a été aménagée l'an dernier pour desservir l'entrepôt de la Commission de régie des boissons alcooliques. Je ne sais si on peut considérer