

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je pense que nous serions satisfaits de pouvoir consulter le document. En attendant de plus amples détails, je crois savoir qu'auparavant ces voies ferrées appartenait à la Commission du havre, qui les avait fait aménager et les entretenait, et que, de fait, les compagnies de chemin de fer en avaient l'usage absolument gratuit.

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

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Si je comprends bien, la convention conclue prévoit désormais une taxe de chargement de \$1.50.

M<sup>e</sup> McDONALD: En effet. Une somme de \$1.50 par wagon chargé est versée à un compte relatif au rétablissement et à l'entretien des voies ferrées.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quelqu'un, le directeur de la Commission du havre peut-être, pourrait-il nous dire pourquoi la Commission n'a pas usé de ses pouvoirs pour prendre toutes les mesures nécessaires stipulées dans la convention et demander une rétribution en retour?

M<sup>e</sup> McDONALD: M. Griffith est ici présent.

M. E. B. GRIFFITH (*Directeur général des commissaires du havre de Toronto*): Monsieur le président et messieurs, les commissaires du havre de Toronto sont d'avis que les compagnies de chemin de fer devraient assumer une certaine part du coût du réseau de voies ferrées desservant le port. Il est vrai que ces voies installées par la Commission et qu'utilisent les deux compagnies ferroviaires, ont contribué de façon importante à l'activité du port, mais les commissaires n'en sont pas moins d'avis que les compagnies de chemin de fer devraient au moins acquitter les frais d'entretien du réseau, étant donnée l'expansion dont les 35 ou 40 dernières années ont été témoins. Sauf erreur, en 1951 en particulier, quelque 70,000 wagons à marchandises chargés sont entrés dans la région ou en sont sortis.

Dans la zone terminus de Toronto, ce sont les chemins de fer qui fournissent les voies ferrées et les entretiennent. Dans la zone du havre, afin de faciliter l'aiguillage des wagons amenés aux industries riveraines par les deux chemins de fer transcontinentaux, les commissaires avaient jusque-là fourni et entretenu les voies ferrées nécessaires. Des pourparlers furent entamés avec les compagnies ferroviaires en vue de les amener à se charger des frais d'entretien et à verser éventuellement une redevance assurant aux commissaires du havre un rendement raisonnable de leur mise de fonds. Les négociations ainsi entamées ont abouti à la méthode déjà citée d'acquitter les frais d'entretien.

De plus, les commissaires devaient un jour ou l'autre entreprendre un important programme de remise à neuf qui, d'après la convention, coûtera la somme de \$500,000 échelonnée sur dix années. Le coût étant ainsi échelonné sur une période de dix ans, la somme de \$1.50 est jugée suffisante non seulement pour acquitter l'entretien mais aussi pour faire les frais du programme de rétablissement.

Il n'est pas probable, monsieur le président, que la mise de fonds des commissaires rapporte beaucoup dans cette période de dix ans, mais comme l'exposent ses considérants, la convention a pour objet de pourvoir à ces deux éléments du programme ainsi qu'à un certain rendement financier pour les commissaires. Du point de vue ferroviaire, les voies du havre seraient alors sur le même pied que partout ailleurs, mais la propriété en demeure à la commission, qui conserve également tous les droits et pouvoirs qu'elle avait antérieurement à la conclusion de la convention.