

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Deux voies pour ainsi dire seront alors ouvertes à la circulation, l'une au niveau du sol et l'autre empruntant une rampe.

M. GRIFFITH: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Voilà donc l'explication en ce qui concerne cette bordure, que j'estime avoir beaucoup de valeur. Au sujet des plans en question, je crois savoir que les autorités du Toronto métropolitain ont édicté une ordonnance empêchant la vente de biens-fonds dans cette zone en particulier à cause des projets d'expansion routière. Cette ordonnance s'applique-t-elle aux prolongements de voies ferrées exécutés sous le régime de la convention que nous examinons? Vous est-il permis de prolonger ou d'agrandir des installations croisant des voies publiques?

M. GRIFFITH: Monsieur le président, la corporation métropolitaine a demandé aux commissaires du havre de Toronto de coopérer en s'abstenant de disposer de terrains auxquels l'autoroute pourrait toucher, de façon qu'il n'y ait pas de nouveaux locataires à désintéresser ni d'ouvrages nouvellement construits à acquérir. La Commission du havre, qui doit son existence au gouvernement du Canada et non à celui de la province d'Ontario, a consenti à coopérer et a effectivement retenu certaines étendues de terrain. Cela ne touche en rien à ce que nous entreprenons au sud du quai de la Reine relativement au terminus maritime que nous avons érigé en vue du trafic océanique. Quant au parc à wagons de la rue Rees, si les compagnies de chemin de fer nous disaient qu'elles ont besoin de plus de voies ferrées, nous consulterions les ingénieurs de la corporation métropolitaine pour déterminer l'étendue supplémentaire de terrains effectivement requise du côté sud de la rue Fleet.

M. SMALL: Est-ce que pour desservir ces voies, il existe une ligne longeant le sud de la rue Fleet?

M. GRIFFITH: Oui, de l'avenue Spadina à la rue Front, au quai de la Reine.

M. SMALL: Est-ce une ligne à double voie?

M. GRIFFITH: Il n'y a qu'une voie.

M. SMALL: Il faut tout de même desservir tous ces quais?

M. GRIFFITH: Oui. Nous aménageons de nouvelles voies ferrées pour le terminus maritime.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs?

M. HOSKING: J'en ai une au sujet de la clause 18, page 9. Il y est dit: "La présente convention entrera en vigueur à 1 minute du matin, heure normale de l'Est, le 1<sup>er</sup> novembre 1954." Est-ce bien 1954? ou faudrait-il que ce soit 1955?

M<sup>e</sup> McDONALD: C'est bien 1954.

M. HOSKING: Pourquoi donc?

M<sup>e</sup> McDONALD: La convention a été signée et nous l'observons depuis cette époque.

M. HAMILTON: Nous n'avons pas cherché à savoir si le droit de \$1.50 est raisonnable ou conforme à la coutume.

M<sup>e</sup> McDONALD: On a pris le trafic de 1951, quelque chose comme 70,000 wagons, ce qui donnait \$105,000 en chiffres ronds. Escomptant que ces chiffres augmenteraient, les autorités, après avoir établi ce que coûteraient l'entretien et le rétablissement, ont trouvé que ce droit de \$1.50 pourrait en faire les frais sur une période de dix ans.

M. GREEN: Quel a été le nombre de wagons en 1954?