

peut-être un peu, mais on a cité la chose comme un fait. Je suis sûr que la circonscription d'York-Scarborough est celle dont la croissance est la plus rapide dans la région métropolitaine de Toronto. L'honorable député d'York-Ouest prétend qu'elle ne vient qu'au second rang sous ce rapport. Je ne sais pas à quelle circonscription il accorde le premier rang; il pourrait peut-être m'éclairer là-dessus.

Je veux parler en particulier d'une ligne de chemin de fer qui passe dans ma circonscription et signaler quelles seront les répercussions sur les régions qui se trouvent le long de cette ligne. En partant de la gare centrale, on peut, en prenant une direction est et nord, traverser la ville de Leaside, très actif quartier de la ville qui fait partie de ma circonscription, passer par Don-Mills et la bifurcation de Scarboro, puis Agincourt, Milliken, Unionville, Markham et entrer, du côté est, dans le township de Pickering. En se dirigeant vers le nord, on peut passer par Leaside pour gagner Thornhill, Richmond-Hill, Oriole et les endroits au nord. Un grand nombre de lignes se relie ainsi aux municipalités situées à l'ouest, au nord-ouest et au nord. Le nombre de zones distinctes qui peuvent être desservies par ces lignes est incroyable.

Le maintien de ces services de banlieue comporte, cela va sans dire, des problèmes d'ordre technique. Une des propositions dont j'ai pris connaissance a été formulée par un certain M. Taylor, dans une lettre au journal appelé les *News* d'Agincourt. Tous les journaux de Toronto ont publié de nombreux articles de ce genre. M. Taylor propose que nous utilisions un moyen de transport appelé autorail diesel. C'est une voiture où il y a place pour 85 personnes. M. Taylor prétend que les frais d'exploitation en sont de 80c. le mille et que son classement d'efficacité est de 95 p. 100. Selon lui, c'est un moyen pratique de transport, parce que son fonctionnement ne requiert les services que d'un mécanicien et d'un contrôleur et qu'elle n'a pas besoin d'installations de plaque tournante, c'est-à-dire qu'on peut la conduire de l'une ou de l'autre extrémité. C'est une voiture analogue au matériel roulant utilisé dans notre métro. Le principe est à peu près le même que celui d'un métro en surface. Ce genre de matériel permet aux voitures de se déplacer très rapidement, de protéger parfaitement les passages à niveau et d'obtenir un service extrêmement rapide et efficace. Il faudrait évidemment intégrer les horaires dans les services existants. Il faudrait remanier les services actuels. Il suffirait peut-être, au début, de remanier les services existants et d'acquérir du nouveau matériel roulant, puis on pourrait ajouter d'autres services au besoin.

[M. Enfield.]

M. F. D. Tolchard, qui a été pendant des années directeur général du *board of trade* de Toronto, a estimé qu'un tel service d'abonnés permettrait d'assurer tous les jours le transport de 700,000 personnes dans la région métropolitaine de la ville. Ce serait là évidemment un objectif des plus louables du point de vue du transport de ces gens.

La difficulté, c'est de savoir qui en assumerait les frais. Les services d'abonnés semblent foncièrement peu profitables. Il semble que le matériel requis est toujours trop coûteux pour que les services soient rentables, quel que soit le tarif exigé du public. Apparemment, jusqu'à présent, les gens n'ont pu payer des prix assez élevés pour garantir les frais de ces services d'abonnés.

On ma dit que l'attitude du National-Canadien, ainsi que l'a fait connaître M. Donald Gordon, au sujet de ce projet intéressant la région métropolitaine de Toronto, est la suivante: il est disposé à discuter un tel plan, pourvu que la corporation métropolitaine en subventionne le coût et que, en outre, s'il constate que le service n'est pas nécessaire après avoir établi des horaires, il soit autorisé à le discontinuer. Oui, j'ai l'impression que telle est l'attitude du National-Canadien; j'ignore quelle est celle des autorités de la région métropolitaine. Je ne sais trop si l'on est disposé à partager les frais ou à assumer le subventionnement d'un tel service.

Comment partager les frais? De bien des façons, je pense. Des diverses possibilités d'entente qui s'offrent, néanmoins, chacun présenterait naturellement ses problèmes. Le régime pourrait relever des seules autorités de la région métropolitaine. On pourrait à cette fin louer les emprises. On pourrait encore soit aménager des lignes ferroviaires sur l'emprise actuelle soit prendre des dispositions pour intégrer les services actuels et louer les lignes ferroviaires déjà en place. Les emprises sont la clef de la situation. La proposition en cause permettrait à la Commission de transports de Toronto d'exploiter le matériel roulant nécessaire. Je doute pourtant que cela agrée fort au National-Canadien ou au Pacifique-Canadien qui, habitués à gérer leurs propres affaires, ne pourraient peut-être envisager une telle méthode d'exploitation. Songeons donc à l'exploitation par les chemins de fer. On pourrait le faire par le partage de tout déficit éventuel. Il faudrait établir avec soin la comptabilité des frais et négocier avec précaution la répartition du déficit éventuel entre les divers intéressés.

D'autre part, partant des frais d'exploitation d'un tel réseau, on pourrait établir les taux qui s'imposent pour faire face à tous les frais; il resterait ensuite à la société métropolitaine à verser la subvention qu'elle