

rubrique et, ce faisant, je devrai m'écarter de ton général de contentement qui a marqué les observations faites jusqu'ici au cours du débat. J'aimerais traiter un problème particulièrement important pour un certain groupe. Auparavant, je voudrais féliciter le ministre des Transports. Il ne reçoit pas trop de compliments, surtout de l'opposition, ou bien, s'il en reçoit, ils sont en quelque sorte mitigés.

**Une voix:** Je ne crois pas qu'il en ait besoin.

**M. Enfield:** Il n'en a peut-être pas besoin, mais je lui en fais quand même. Je me trouve dans la situation singulière de parler au nom des députés du premier plan aujourd'hui, étant le seul à l'avant-plan. Nous reconnaissons tous, je crois, la compétence du ministre à la direction de son ministère et à la Chambre. Messieurs, pourriez-vous m'accorder votre attention, car c'est important. J'ai constaté que le ministre avait fait preuve d'une grande collaboration, quand il a reçu des délégations dont j'ai fait partie ou qu'il a examiné des problèmes intéressants York-Scarborough. Je suis sûr que tous les députés ont fait une expérience semblable.

La question dont je veux traiter concerne le trafic-voyageurs plutôt que le trafic-marchandises, surtout à travers, à l'intérieur et autour de nos villes et de nos grandes agglomérations urbaines. Je veux parler du problème des banlieusards. La question est à l'ordre du jour dans la région métropolitaine de Toronto; prenant de plus en plus d'importance, elle met en cause les chemins de fer, dont dépend en effet au plus haut point la solution d'un problème fort grave. Au demeurant, c'est une question d'envergure nationale, car son importance croît avec celle de nos villes.

En traitant des questions relatives aux chemins de fer, j'ai parfois assez de mal à tracer une ligne de démarcation entre le programme ministériel et l'administration interne des chemins de fer. Une mesure présentée en fonction de méthodes nouvelles rentrerait dans le cadre de la politique administrative; à ce titre, elle relèverait du gouvernement, qui devrait l'étudier de concert avec le National-Canadien ou tout autre réseau.

Les députés me permettront peut-être de m'arrêter à un cas particulier, celui du grand Toronto, car cette région m'est bien familière. Mes observations à ce sujet vaudront également, je pense, pour toutes les localités du pays où le problème se pose.

A l'époque actuelle, la ville même de Toronto a environ 1,344,000 habitants, auxquels il faut ajouter les 60,000 ou 70,000 habitants de sa banlieue. La ville même a une

superficie de 239 milles carrés. Selon les témoignages présentés à la Commission royale sur les perspectives économiques, on prévoit que dans 25 ans environ la population de la ville même aura probablement passé à environ 2,800,000 habitants, soit le double de sa population actuelle, et la Ville reine occupera intégralement une superficie territoriale de 300 milles carrés.

Tous les jours, matin et soir, une multitude de gens entrent dans la ville ou en sortent. Des milliers de ces gens conduisent des voitures de demain sur des routes d'hier. D'autres luttent par milliers pour obtenir un siège dans les voitures de transport en commun, quand siège il y en a. Le soir, la sortie commence, et le grave problème des transports se manifeste au moins deux fois par jour.

Les autorités municipales ont des projets grandioses pour résoudre le problème. Ils envisagent la construction de nouvelles artères et de nouvelles lignes de métro. Nous en avons une qui a coûté de nombreux millions de dollars, et d'autres sont à l'étude; même chose pour les nouveaux ponts. Mais tout cela coûtera des sommes fabuleuses. Je crois que dans l'état actuel des plans étudiés par les autorités municipales on va dépenser d'ici 15 ans un total d'un milliard de dollars pour doter la ville de voies d'entrée et de sortie.

C'est beaucoup d'argent! A mon avis, on devrait étudier l'à-propos de canaliser ces ressources financières vers d'autres moyens d'attaquer le problème. C'est de cela que je veux parler. Il s'agit aussi de prendre des mesures immédiates. La construction de grandes artères, de ponts et de grand routes demande du temps. Les problèmes techniques qu'elle pose sont énormes. Pour obtenir le droit de passage, acheter les terrains nécessaires, on se heurte à des difficultés presque insurmontables.

Mais des droits de passage existent déjà et je veux en dire un mot. Il se peut que la solution soit juste à portée de la main. Celle à laquelle je pense exigerait la collaboration du National-Canadien, du Pacifique-Canadien, de l'organisme métropolitain, et des gouvernements fédéral et provinciaux. Il existe déjà un droit de passage à accès contrôlé, protégé contre la vitesse. Je veux parler des lignes ferroviaires qui partent d'un point central de la région métropolitaine de Toronto et rayonnent ensuite dans toutes les directions pour desservir les banlieues. Voici ma question: comment peut-on s'en servir pour résoudre le problème de l'abonné du chemin de fer?

N'est-ce pas dans *Maclean's* que j'ai lu que la municipalité de Toronto a un rythme d'expansion sans égal au monde. On exagère