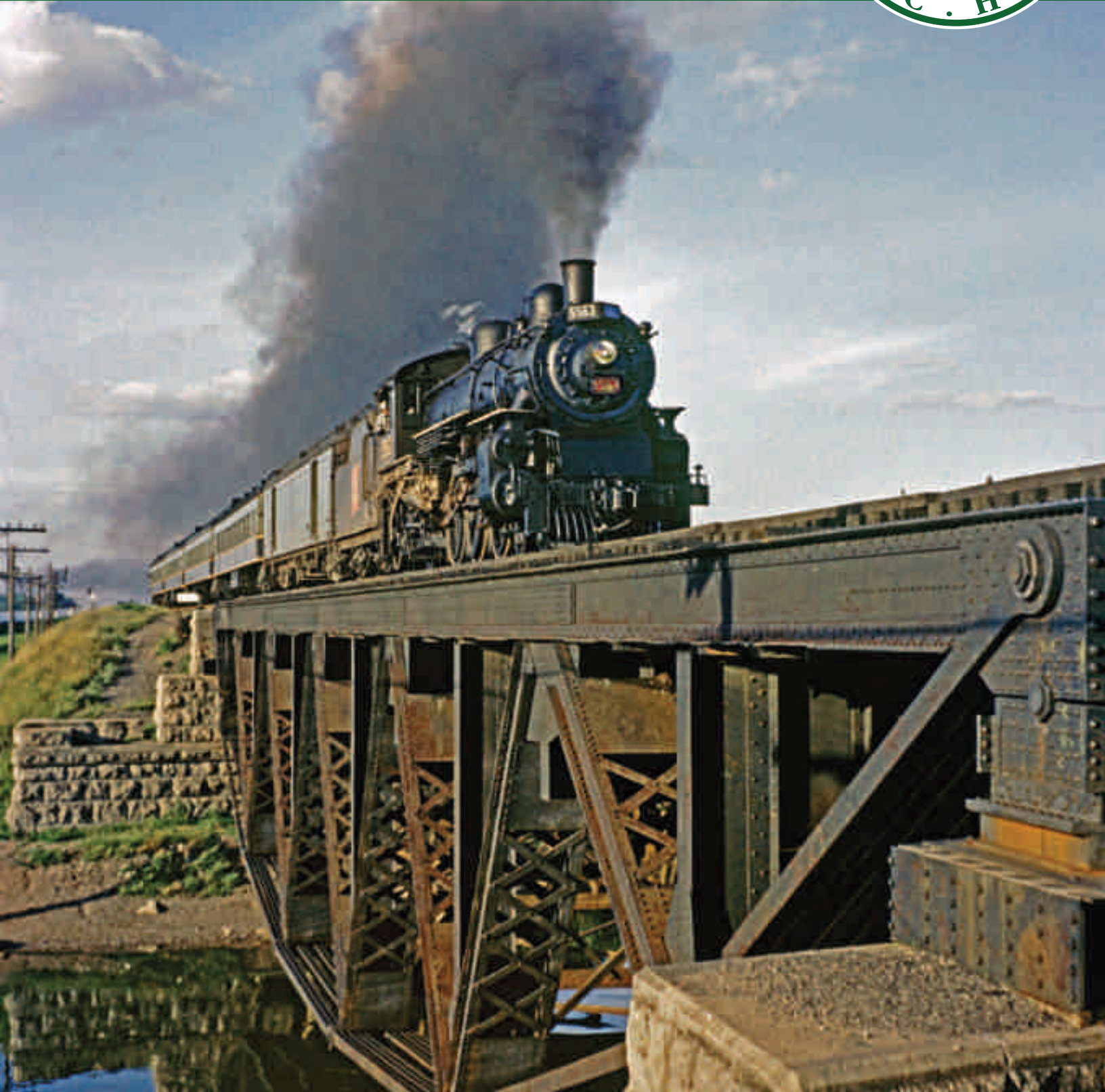


**Toronto's Forgotten Suburban Trains - From the Great Western Railway to VIA Rail;
Stan's Photo Gallery; Heritage Business Car**
**Les trains de banlieue oubliés de Toronto - du Great Western Railway à VIA Rail;
Les photos de Stan; Le patrimoine ferroviaire**

Canadian Rail

THE MAGAZINE OF CANADA'S RAILWAY HISTORY

No. 568 • SEPTEMBER - OCTOBER • 2015





Canadian Rail

Published bi-monthly by the Canadian Railroad Historical Association
Publié tous les deux mois par l'Association canadienne d'histoire ferroviaire

Suggested Retail Price: \$9.75

ISSN 0008-4875

Postal Permit No. 4006621

TABLE OF CONTENTS

Toronto's Forgotten Suburban Trains / <i>Les trains de banlieue oubliés de Toronto</i> by / par Derek Boles	191
Stan's Photo Gallery / <i>Les photos de Stan</i> , by / par Stan Smaill	216
Heritage Business Car	247

The Canadian Railroad Historical Association is a volunteer, membership based, not for profit corporation, founded in 1932 and incorporated in 1941. It owns and operates Exporail, the Canadian Railway Museum in the greater Montreal, Quebec region (www.exporail.org) and publishes Canadian Rail bi-monthly. Membership in the Association includes a subscription to Canadian Rail and discounts at Exporail.

L'Association canadienne d'histoire ferroviaire (ACHF) est une corporation, sans but lucratif, formée de membres volontaires, fondée en 1932 et incorporée en 1941. L'ACHF possède et exploite Exporail, le Musée ferroviaire canadien, situé à Saint-Constant, dans la région du Grand Montréal, au Québec (www.exporail.org) et elle publie le bimestriel Canadian Rail. L'adhésion à l'Association inclut un abonnement à Canadian Rail et des rabais à Exporail.

For your membership in the CRHA, which includes a subscription to Canadian Rail, write to:

CRHA, 110 rue St-Pierre, St-Constant, QC, J5A 1G7

Membership Dues for 2015:

In Canada: \$50.00 (including all taxes)

United States: \$50.00 in U.S. funds.

Other Countries: \$85.00 Canadian funds.

Canadian Rail is continually in need of news, stories, historical data, photos, maps and other material. Please send all contributions to Peter Murphy, X1-870 Lakeshore Road, Dorval, QC H9S 5X7, email: psmurphy@videotron.ca. No payment can be made for contributions, but the contributor will be given

credit for material submitted. Material will be returned to the contributor if requested. Remember "Knowledge is of little value unless it is shared with others".

INTERIM CO-EDITORS: Peter Murphy, Douglas N.W. Smith

CARTOGRAPHER: James Taylor

FRENCH TRANSLATION: Jean-Maurice Boissard, Luc Hamilton, Gilles Lazure, Jacques Loisel, Malcolm Lewis Richmond et Denis Vallières

ENGLISH PROOFREADING: Garth Stevenson

LAYOUT: Gary McMinn

PRINTING & DISTRIBUTION: Pub Cité

FRONT COVER: CNR K3 4-6-2 5563 accelerates commuter train 81 away from Port Credit station crossing the unique tie-bar deck truss bridge spanning the Credit River back in August 1954. CNR steam will power many of these southern Ontario local passenger trains for another five years. Robert Sandusky

PAGE COUVERTURE: La 5563 du CNR, une 4-6-2 K-3, démarre le train 81 de la gare de Port Credit sur l'unique pont de treillis en ventre de poisson traversant la rivière Credit en août 1954. Les vapeurs du CNR tracteront les trains de passagers du sud de l'Ontario pour encore cinq ans. Robert Sandusky

We acknowledge the financial support of the Government of Canada through the Canada Periodical Fund of the Department of Canadian Heritage.

Nous reconnaissons l'appui financier du gouvernement du Canada par l'entremise du Fonds du Canada pour les périodiques, qui relève de Patrimoine canadien.



Canadian
Heritage

Patrimoine
canadien

Canada

The CRHA may be reached at its web site: www.exporail.org or by telephone at 450-638-1522
L'ACHF peut être contactée à son site web : www.exporail.org ou par téléphone au 450-638-1522

Toronto's Forgotten Suburban Trains: From the Great Western Railway to VIA Rail

By Derek Boles

French version: Jean-Maurice Boissard

*Commuter—a man who flees from Soakville
To live in some suburban Oakville
Then finds what he saves must go
In endless travelling to and fro.*

Toronto Star, June 24, 1929

Les trains de banlieue oubliés de Toronto : du Great Western Railway à VIA Rail

Par Derek Boles

Version française : Jean-Maurice Boissard

*Banlieusard---Un homme qui fuit Soakville
Pour vivre en banlieue à Oakville
Puis réalise que ce qu'il y obtient
Est perdu dans des aller-retour sans fin.*

Toronto Star, 24 juin 1929



Derek Boles is the chief historian of the Toronto Railway Museum and the author of Toronto's Railway Heritage, published by Arcadia in 2009. This is his fifth article for Canadian Rail.

Derek Boles est l'historien en chef du Musée ferroviaire de Toronto et est l'auteur du livre Toronto's Railway Heritage (Arcadia, 2009). Ceci est son cinquième article pour Canadian Rail.

The Greater Toronto Area's GO Transit is by far the busiest commuter rail system in Canada and ranks third in North America after New York and Chicago. Every weekday, 247 trains carry almost 2,000,000 passengers in and out of Union Station and the downtown core. During morning rush hour there's a train entering the station every 75 seconds and 2,000 people a minute pass through the facility. The 65 million passengers a year who use GO are expected to increase to 100 million by 2021. Add to these numbers 38 daily VIA trains and the new Union-Pearson Express arriving and departing every 15 minutes and Toronto Union Station is the most congested location in the nation.

La société de transport du grand Toronto, GO Transit, est de loin la compagnie ferroviaire de banlieue la plus importante au Canada, la troisième en Amérique du Nord après celles de New York et de Chicago. Chaque jour, ses 247 trains transportent près de 2 millions de passagers à partir de la gare Union et du centre-ville. Durant la pointe du matin, un train entre en gare toutes les 75 secondes et 2 000 passagers la traversent par minute. GO Transit espère augmenter le nombre de ses passagers de 65 millions à 100 millions d'ici 2021. Quand on ajoute les 38 trains quotidiens de VIA Rail et le nouveau service express pour l'aéroport Pearson tous les quarts d'heure, la gare Union est l'endroit le plus

Today it's hard to believe that when GO was created in the mid-1960s, the provincial government was so apprehensive about its acceptance by the public that they made provisions for shutting down the system in the event of failure and selling off the coaches and locomotives to other railways. Perhaps the reason for their trepidations had to do with earlier unsuccessful attempts to establish commuter rail operations in Toronto, some of which date back to the 19th century.

Only two other cities in Canada are large enough to support a heavy-rail commuter service: Montreal and Vancouver, the latter of which only began operations in 1995. The smaller cities of Calgary, Edmonton and Ottawa have light rail systems extending into the suburbs. Until 1959, Canadian National maintained a commuter operation over the 32 miles between Halifax and Elmdale, Nova Scotia.

It has long been assumed that until GO Transit began operations in 1967, Montreal was the only Canadian city to develop an extensive commuter rail service. The Grand Trunk Railway initiated a commuter service between Montreal and Lachine in the 1840s and later in the 19th century was hosting a variety of commuter trains, including along the West Island at the eastern end of the Montreal-Toronto main line. Rival Canadian Pacific Railway introduced its own Lakeshore suburban operation along the West Island in 1893. The Canadian Northern Railway (CNoR) began operating commuter trains through the Mount Royal Tunnel in 1918, serving communities north and west of downtown. Both the CPR and CNoR operations continue today under the auspices of the Agence métropolitaine de transport (AMT).

However, there were significant attempts to establish suburban train service in Toronto during the last two decades of the 19th century. Many aficionados of Toronto history are familiar with the ill-fated Toronto Belt Line that operated commuter trains along circular routes to Toronto's northern and western suburbs in the 1890s. Far more obscure are the Grand Trunk Railway's dedicated suburban train services between Union Station and Mimico and between Danforth and Weston, both of which were gone by 1895. Whether or not the railways maintained suburban trains identified as such, service along most routes was frequent and commuters used a variety of long-distance and local trains to get to and from work. The railways encouraged this patronage by offering discounted fares to daily commuters.

The word commuter derives from the first North American suburban train operations that began in the cities of New York, Philadelphia and Boston in the 1840s. Passengers who travelled on these trains frequently purchased tickets for multiple trips and paid a reduced or 'commuted' fare into the city. The more trips you bought in advance, the cheaper each trip was, the basic concept of

gestionné du pays.

Aujourd'hui, on a peine à croire que lorsque GO Transit a été créé au milieu des années 1960, le gouvernement provincial appréhendait tellement son accueil par le public que si ça ne fonctionnait pas, il avait prévu de tout arrêter et de revendre locomotives et voitures à d'autres compagnies. Peut-être aussi ces hésitations provenaient-elles de précédents essais infructueux pour développer des trains de banlieue à Toronto, certains datant même du 19e siècle.

Seules deux autres villes canadiennes sont assez importantes pour avoir un système de trains de banlieue lourds, Montréal et Vancouver, cette dernière ne développant le sien qu'à partir de 1995. Les autres villes plus petites comme Calgary, Edmonton et Ottawa avaient un système de tramways légers s'étendant aux banlieues. Jusqu'en 1959, le Canadien National (CN) avait maintenu ses opérations de trains de banlieue sur les 52 km (32 mi) séparant Halifax de Elmdale, en Nouvelle-Écosse.

On a longtemps cru que jusqu'à ce que GO Transit commence ses opérations en 1967, seule Montréal pouvait développer un vaste système de trains de banlieue. Le Grand Tronc a commencé son service entre Montréal et Lachine en 1840 et, plus tard au 19e siècle, on compte plusieurs lignes de banlieue jusqu'au West Island, extrémité est de la liaison Toronto-Montréal. Son rival, le Canadien Pacifique (CP) construit sa propre ligne vers le West Island en 1893. Le Canadian Northern Railway (CNoR) commence ses opérations dans le tunnel du Mont-Royal en 1918, desservant alors les communautés du nord et de l'ouest du centre-ville. Aujourd'hui encore, les opérations du CP et du CNoR se poursuivent sous les auspices de l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

Cependant, il y a plusieurs tentatives pour établir un système de trains de banlieue à Toronto durant les deux dernières décennies du 19e siècle. Bien des spécialistes de l'histoire de Toronto sont familiers avec la tristement célèbre Toronto Belt Line qui exploitait des trains de banlieue sur des trajets circulaires dans les banlieues nord et ouest de Toronto dans les années 1890. Plus obscure encore reste l'histoire des lignes du Grand Tronc entre la gare Union et Mimico et entre Danforth et Weston, qui disparaissent toutes les deux en 1895. Quoi qu'il en soit, les compagnies de chemins de fer maintiennent des liaisons de banlieue identifiées comme telles, le service sur la plupart des routes étant fréquent et les banlieusards prenant les trains locaux et de longues distances pour aller travailler. Les compagnies de chemin de fer encouragent ceci en offrant des tarifs réduits aux abonnés quotidiens.

Le mot « commuter » vient des opérations des premiers trains de banlieue nord-américains qui commencent à circuler dans les villes de New York, Philadelphie et Boston dans les années 1840. Les passagers qui empruntent ces trains achètent leurs billets

what today we call buying in bulk.

Even in an era when almost everyone who traveled any distance did so by train, passenger service was less profitable than freight, and commuter trains were the least profitable of all. Commuters only traveled a short distance and paid relatively low fares. The equipment and personnel needed for these trains usually sat idle between morning and afternoon rush hours. By the 1950s, large parking lots that occupied increasingly valuable land were required near suburban stations since few commuters in the sprawling suburbs lived within reasonable walking distance of the nearest station. The passenger coaches used in commuter service were among the oldest equipment on the roster. As many seats as possible were jammed into these suburban rail cars, much like the economy section of a contemporary aircraft. The assumption was that passengers weren't going to be spending that much time on board, so why spend money on comfortable and spacious seating that would considerably reduce the capacity of the coaches?

One persistent feature of the history of commuter trains in Toronto was that the commuters themselves were seldom satisfied with the level of service provided by the railways. This account includes several instances of well-organized lobby groups who applied considerable pressure on railway executives to improve service, often with a minimum of success.

A frequent refrain heard from these lobby groups was the superiority of commuter trains operating in the Montreal area compared to Toronto. In fact, the Grand Trunk/Canadian National, Canadian Pacific and Canadian Northern did operate extensive and superior networks of commuter trains in Montreal during the first half of the 20th century. Commuters living along Montreal's West Island could choose from parallel trains operated by both Canadian National (CN) and Canadian Pacific (CP), whose tracks were only a few yards apart, an advantage that only ended in 1955 when the CN cut back the service from Vaudreuil to Dorval.

In August 1908, a conference was held at Toronto City Hall hosted by alderman (later mayor) Thomas L. Church and attended by a hundred delegates from suburban towns around Toronto. The purpose of the event was to discuss ways and means of pressuring the Grand Trunk (GT) and CP to provide better commuter train service. The conference was opened by Mayor Joseph Oliver, who stated unequivocally that "There is no doubt but that Toronto is discriminated against." Before the strategy sessions however, came the list of grievances, many of which were dubious.

Chief among them was the fact that both companies' headquarters were located in Montreal and that this fact alone explained why that city enjoyed superior commuter rail advantages. One delegate even went so far as to suggest that this represented favoritism towards

pour plusieurs voyages, bénéficiant alors de tarifs réduits. Plus on achète de passages en avance, plus leur prix est « commuted », c'est-à-dire réduit, ce principe existant aujourd'hui sous le terme d'achat en gros.

Même à une époque où tous ceux qui doivent parcourir une certaine distance le font par le train, le transport des passagers n'est pas aussi profitable que le transport des marchandises. Les banlieusards parcourent de faibles distances à des tarifs très bas. Le personnel de conduite est inactif entre les heures de pointe du matin et du soir. Il faut de grands parcs de stationnement construits sur des terrains de valeur croissante, peu de navetteurs dans les banlieues tentaculaires vivant à distance de marche raisonnable de la gare la plus proche. Les voitures de ces trains de banlieue sont généralement du vieil équipement. Il faut installer le plus de sièges possible dans ces voitures comme dans les classes économiques de nos avions aujourd'hui. De toute façon, les passagers ne resteront pas longtemps à bord, alors pourquoi dépenser pour du confort et de l'espace réduisant alors beaucoup la capacité des voitures?

Un détail récurrent dans l'histoire des trains de banlieue de Toronto est la satisfaction très relative des usagers eux-mêmes quant aux services offerts par les compagnies. Et ceci inclut plusieurs exemples de groupes bien organisés qui ont exercé une pression considérable sur les dirigeants des chemins de fer pour améliorer le service, souvent avec peu de succès.

Ces lobbys répètent à tire-larigot que les trains de banlieue montréalais sont supérieurs à ceux de Toronto. En fait, le Grand Tronc/Canadien National, le Canadien Pacifique et le Canadian Northern ont exploité de grands réseaux de banlieue durant la première moitié du 20e siècle. Les banlieusards du West Island eurent le choix entre les trains du CN et du CP sur des voies parallèles distantes de quelques mètres. Cet avantage ne prit fin qu'en 1955 lorsque le CN retira son service entre Vaudreuil et Dorval.

En août 1908, l'échevin (plus tard maire) Thomas L. Church organise une conférence à l'hôtel de ville de Toronto, réunissant une centaine de délégués des villes de la banlieue de Toronto. Le but de cette réunion est de trouver les moyens pour forcer le Grand Tronc et le CP à fournir de meilleurs services de trains de banlieue. La conférence est ouverte par le maire Joseph Oliver qui déclare sans équivoque : « il n'y a pas de doute que Toronto est désavantagé ». Néanmoins, avant les séances de stratégie, on dépose une liste des griefs, dont beaucoup sont douteux.

Le principal de ces griefs est le fait que les deux compagnies ont leur siège social à Montréal et que ce seul fait explique que cette ville en tire de grands avantages pour ses trains de banlieue. Un délégué va jusqu'à dire que ceci est du favoritisme pour les canadiens-français et une forme flagrante de discrimination envers les « Anglo-

French Canadians and a blatant form of discrimination against “Anglo-Saxons,” conveniently ignoring the fact that there were few, if any, francophones controlling the levers of power at either railway at that time. A physician, Dr. Sharp further claimed that “Women faint frequently on the trains due to the overcrowding.”

A comprehensive history of Montreal's commuter trains appeared in the September - October 2010 issue No. 538 of Canadian Rail.

The actual facts presented at the conference were somewhat more compelling. The city Commissioner of Industry stated that there were 26 stations surrounding Toronto where one could purchase commutation tickets compared to 73 around Montreal.

The perception that Montreal was favoured over Toronto continued for decades more, especially when Canadian National president Henry W. Thornton moved CNR headquarters from Toronto to Montreal in 1923. The lobby groups were fond of pointing out that Thornton had ironically established his reputation as a formidable railway executive by reorganizing commuter train operations in the two most important cities in the world, New York and London, and that CNR fell remarkably short in that regard when serving Toronto.

Defining what constitutes a suburban train is open to debate. Since the beginning of the railway era, passengers have utilized any conveniently scheduled train to travel between their residences and their places of employment. In the June 1967 issue of the Upper Canada Railway Society Newsletter, published a month after GO Transit began operations, it was estimated that almost 500 commuters a day still used regular Canadian National and Canadian Pacific passenger trains to get to work. Today, there are still hundreds of suburbanites who use VIA Rail intercity trains every weekday to commute to Toronto. Currently VIA trains from London and Kingston provide convenient commuter scheduling inbound in the morning and outbound in the afternoon.

Compared to inter-city and regional trains, a dedicated commuter train service usually has the following characteristics:

1. Making stops at almost every station along the line within the prescribed distance.
2. Inbound trains in the morning and outbound trains in the afternoon that correspond to traditional hours of employment, taking into consideration that the 19th century work day was longer.
3. Operational only from Monday to Friday, except on statutory holidays. (Although in the 19th century most people worked a six-day week and a half day on Saturday was common until after World War 2).
4. A reduced fare compared to that paid by intercity passengers traveling the same distance.

Saxons », ignorant simplement le fait qu'il y a peu de francophones, sinon aucun, qui contrôlent les leviers du pouvoir de ces chemins de fer à cette époque. Un médecin, le Dr Sharp, déclare enfin que « les femmes s'évanouissent fréquemment dans les trains surchargés. »

Une histoire complète des trains de banlieue de Montréal a été publiée dans le no 538 (Septembre-octobre 2010) de Canadian Rail.

Les faits réels présentés à la conférence sont un peu plus convaincants. Le commissaire à l'industrie de la ville rapporte qu'il n'y avait que 26 gares autour de Toronto, où l'on pouvait acheter des billets à prix réduit comparativement à 73 autour de Montréal.

La perception que Montréal est favorisée par rapport à Toronto va se poursuivre pendant plusieurs décennies et particulièrement lorsqu'en 1923, le président du CN, Henry W. Thornton, déménage le siège social de Toronto à Montréal. Les groupes de pression prennent plaisir à souligner ironiquement que Thornton a établi sa réputation en tant que directeur notoire de chemins de fer en réorganisant l'exploitation des trains de banlieue dans les deux villes les plus importantes du monde, New York et Londres, et que le CN a échoué remarquablement à cet égard quant à la desserte de Toronto.

Définir ce qu'est un train de banlieue est un débat ouvert. Depuis le début de l'ère du chemin de fer, les passagers utilisent n'importe quel train dont l'horaire convient pour aller de chez eux à leur lieu de travail. Dans son édition de juin 1967, soit un mois après le début des opérations de GO Transit, le bulletin de la Upper Canada Railway Society estime qu'environ 500 banlieusards par jour prennent les trains réguliers du CN et du CP pour aller au travail. Aujourd'hui, c'est toujours plusieurs centaines qui prennent, pour aller à Toronto, les trains intercités de VIA Rail assurant présentement des services pratiques quotidiens à partir de London et Kingston vers Toronto le matin et l'inverse l'après-midi.

Comparativement aux trains régionaux et intercités, les trains de banlieue ont normalement les caractéristiques suivantes :

1. Ils desservent presque tous les arrêts le long de la ligne dans les limites de la distance prescrite.
2. Les trains du matin et de l'après-midi doivent respecter les horaires de travail, étant donné que les journées de travail étaient plus longues au 19e siècle.
3. Ils fonctionnent du lundi au vendredi sauf les jours fériés (même si, au 19e siècle, la plupart des gens travaillaient 6 jours par semaine et qu'il était encore courant de travailler une demi-journée le samedi jusqu'après la Seconde Guerre mondiale).
4. Ils offrent des tarifs réduits comparativement aux trains intercités sur la même distance.
5. Les trains sont répertoriés dans les indicateurs publics.

5. The trains are listed in public timetables.

However this narrative will include several exceptions to this definition.

This account does not aspire to be a complete record of every commuter train operation in Toronto's railway history. Nor does it take into account all the temporary commuter trains that were established under special circumstances. For example, in both World Wars, commuter trains ran at all hours to carry war workers back and forth during factory shift changes.

Moreover, this account only includes steam or diesel-hauled heavy rail operations and not the electric interurban railways, known in Ontario as radials, that fanned out from the outer edges of the city in the first few decades of the 20th century, an early form of what today we would call suburban light rail. Although there were probably many suburbanites using these services to access the city core on a daily basis, the radials never acquired a downtown terminal in Toronto, unlike most North American cities that hosted interurban operations. Anyone using the radials to enter Toronto was deposited just inside the metropolitan boundaries and then had to transfer to a city streetcar for the long and slow ride downtown.

After World War II and throughout the 1950s and 60s, many of the middle class fled the cities and moved to affordable bedroom communities in the suburbs. Between 1941 and 1961 the population east and west of Toronto increased by more than 450%. By the 1960s, suburban growth was also extending in an arc northwest to northeast of the city. Then as now, real estate prices decreased as one moved farther away from the city. However, many of the jobs supporting this new suburban lifestyle still remained downtown. Despite this, ridership on commuter rail operations remained static and even deteriorated. Suburbanites preferred to use their cars to get to work and governments obliged by building fast new superhighways to whisk them downtown. Moreover, the privately owned rail companies were hemorrhaging money on passenger services and were unwilling to invest in new equipment for their manifestly unprofitable commuter trains.

In June 1956, CNR and CPR advised the Toronto Board of Control that “The considered railway opinion is that railway commuter service is impractical in the Metro area” due to “the tremendous industrial and commercial expansion” in the city, which meant that track capacity was needed for freight service. The railways claimed that another controlling factor was the capacity of Union Station, which only had 11 tracks compared to the combined total of 27 tracks available in Montreal at CN's Central Station and CP's Windsor Station.

By the 1960s, it was realized that the new highways were choked with traffic almost as soon as they opened. Not only were these roads expensive to build and

Cependant, cet article inclura plusieurs exceptions à cette définition.

Cet article ne prétend pas présenter un dossier complet de chaque opération de train de banlieue dans l'histoire des chemins de fer de Toronto, pas plus qu'il ne tient compte de tous les trains de banlieue temporaires qui ont été établis dans des circonstances particulières. Par exemple, durant les deux guerres mondiales, les trains de banlieue ont circulé à toute heure pour transporter dans les deux sens les travailleurs de l'effort de guerre lors des changements de quarts dans les usines.

En outre, on ne prend en compte que les opérations ferroviaires lourdes derrière vapeurs et diesels, et pas celles des chemins de fer interurbains électriques, connus en Ontario comme lignes radiales, qui s'étendaient en éventail à partir des limites des villes dans les premières décennies du 20e siècle, une forme précoce de ce que nous appellerions aujourd'hui train léger sur rail de banlieue. Bien que probablement beaucoup de banlieusards utilisent ces services pour accéder au cœur de la ville de Toronto sur une base quotidienne, les lignes radiales n'ont jamais eu de terminus en son centre-ville, contrairement à la plupart des villes nord-américaines qui ont accueilli des opérations interurbaines. Toute personne utilisant les lignes radiales pour entrer à Toronto est déposée à l'intérieur des limites de la métropole, puis doit prendre un tramway de la ville pour un dernier long et lent transfert vers le centre-ville.

Après la Seconde Guerre mondiale et durant les années 1950 et 1960, un grand nombre de personnes de la classe moyenne ont fui les villes et déménagé dans des communautés-dortoirs plus abordables dans les banlieues. Entre 1941 et 1961, les populations à l'est et à l'ouest de Toronto augmentent de plus de 450 %. Dans les années 1960, la croissance des banlieues s'étend également dans un arc du nord-ouest au nord-est de la ville. Alors, tout comme aujourd'hui, les prix de l'immobilier diminuent au fur et à mesure qu'on s'éloigne de la ville. Cependant, bon nombre des emplois à l'appui de cette nouvelle mode de vie suburbaine restent encore au centre-ville. Malgré cela, l'achalandage des trains de banlieue reste statique, voire même se détériore. Les banlieusards préfèrent utiliser leurs voitures pour se rendre au travail et les gouvernements les encouragent en construisant de nouvelles autoroutes qui les acheminent rapidement au centre-ville. En outre, les compagnies ferroviaires privées, perdant beaucoup d'argent sur les services de transport de passagers, sont alors peu disposées à investir dans de nouveaux équipements pour leurs trains de banlieue manifestement non rentables.

En juin 1956, le CN et le CP avisent le Toronto Board of Control que « Leur opinion réservée est que la desserte ferroviaire des banlieues est impraticable dans la région métropolitaine » en raison de « l'énorme expansion industrielle et commerciale » de la ville,

maintain, but they required vast expropriations of existing homes and neighbourhoods. In Toronto, the community of South Parkdale had been virtually obliterated to accommodate the Gardiner Expressway, which also required the demolition of the popular Sunnyside Amusement Area and the near loss of Fort York, the city's most cherished heritage site. Downtown, entire blocks of buildings, many of them now recognized for their historical and architectural distinction, were swept away to make room for parking lots. Aerial photographs of downtown Toronto in the 1960s show vast expanses of real estate devoted to parking lots, most of them later filled in with multi-level parking garages, office buildings and condominium towers. In 1954, the Toronto Parking Authority requested \$12 million (over \$100 million in today's dollars) from city council to acquire parking lots and build garages. New highways also required new expropriations and by the late 1960s, there was considerable and increasingly organized opposition from those whose properties were threatened, most apparent in the long, noisy and ultimately successful campaign to stop the Spadina Expressway that was supposed to extend Highway 400 from Barrie south past Highway 401 and into downtown Toronto.

Even as the quality of commuter rail service deteriorated in most of North America, along with the number of passengers using it, there was a growing recognition of the need for public transit alternatives to congested roads. Unlike new highways, railway infrastructure was already in place and the corresponding decline in the number of long and medium-distance passenger trains during the 1960s created space for more commuter trains, not only on the tracks but also in downtown rail terminals like Toronto Union Station.

Furthermore, CNR was embarking on a new project that would completely alter the landscape of rail operations in the Greater Toronto Area. In March 1959, CN President Donald Gordon announced a \$90 million (\$700 million adjusted for inflation) project to build a freight bypass around Toronto and a new marshaling yard in Vaughan, northwest of the city. At this time all CN freight trains traveling through Toronto were funneled onto the High Line adjacent to Union Station.

Some CN executives were less helpful, including a vice president named E. Wynne who in 1962 opined that railway commuter service would not be practical because of the great volume of passengers that would have to be carried. "We feel that using our present line for extensive commuter service would spoil both our regular operations and the commuter services. I don't think either would be able to operate on time."

The Establishment of GO Transit

In 1962 the Ontario government created the Metropolitan Toronto and Region Transportation Study (MTARTS) to suggest ways of improving regional public

signifiant ainsi que la capacité des voies doit être réservée aux marchandises. Les compagnies allèguent qu'un autre facteur important est la capacité de la gare Union, qui n'a que 11 voies au lieu des 27 au total à Montréal en comptant celles du CN à la Gare Centrale et celles du CP à la gare Windsor.

Dans les années 1960, on réalise que les nouvelles autoroutes sont très vite saturées, et ce, pratiquement dès leur ouverture. Non seulement ces routes coûtent cher à construire et à entretenir, mais elles ont exigé de grandes expropriations et la destruction de maisons et de quartiers. À Toronto, la communauté de South Parkdale a été pratiquement détruite pour faire place au Gardiner Expressway, qui a aussi exigé la démolition du parc d'attractions Sunnyside et presque celle de Fort York, pourtant le site le plus précieux du patrimoine de la ville. Au centre-ville, des blocs entiers d'immeubles dont plusieurs sont maintenant reconnus pour leur histoire et leur architecture remarquables, ont été rasés pour laisser place à des stationnements. Des photographies aériennes de Toronto prises dans les années 1960 montrent de vastes étendues de terrain consacrées à des parcs de stationnement, la plupart d'entre-elles recouvertes depuis de stationnements étagés, et de tours de bureaux et d'appartements. En 1954, la Toronto Parking Authority demande 12 millions de dollars (aujourd'hui plus de 100 M\$) à la ville pour acheter des terrains de stationnement et construire des garages. De nouvelles autoroutes demandent de nouvelles expropriations, et, à la fin des années 1960, apparaît une opposition considérable et de plus en plus organisée de la part de ceux dont les propriétés sont menacées. La plus célèbre sera la longue, bruyante et finalement victorieuse campagne pour arrêter la construction de l'autoroute Spadina qui devait prolonger l'autoroute 400 du sud de Barrie, croiser l'autoroute 401 et se terminer au centre-ville de Toronto.

Même si la qualité du service de train de banlieue se détériore dans la plupart des villes d'Amérique du Nord, et que le nombre d'usagers diminue, il y a une prise de conscience croissante de la nécessité pour le transport en commun de trouver une alternative aux routes congestionnées. Contrairement aux nouvelles autoroutes, l'infrastructure ferroviaire est déjà en place et la baisse simultanée du nombre de trains de passagers de longue et moyenne distances, pendant les années 1960, génère de l'espace pour plus de trains de banlieue, non seulement sur les voies, mais aussi dans les terminaux ferroviaires des centres-villes, comme la gare Union de Toronto.

De plus, le CN développe un nouveau projet qui veut changer complètement le portrait du rail dans le grand Toronto. En mars 1959, le président du CN, Donald Gordon, annonce un investissement de 90 millions de dollars (aujourd'hui plus de 700 M\$) pour construire une

transit and provide alternatives to building more expressways. MTARTS examined the feasibility of utilizing existing rail infrastructure once CN's new yard and bypass opened in 1965. The study area included 15 rail lines covering some 280 miles of track, virtually every rail corridor leading into the city.

The study anticipated that freight traffic on CN through Union Station would be greatly reduced, providing a window of opportunity for a new commuter rail operation. "In the area between Burlington and Mimico, the line passes through communities with an established pattern of growth and considerable potential for future population expansion. This is also true of the CNR Oshawa Subdivision in the area between Danforth and Ajax."

Although CP was also building a similar freight classification yard near Agincourt, the study determined it would be "located on existing lines and the volume of transfer traffic between this yard and downtown areas will result in a substantial increase in the number of train movements, since transfer trains will be added to through train traffic." MTARTS further stated that the only CPR line that seemed to offer any potential was from Union Station to Milton.

The study also concluded that there would be little opportunity for establishing a new locomotive and passenger car terminal anywhere near Union Station. Both CPR at John Street and CNR at Spadina had such facilities but weren't about to cede them to a new operation over which they had little control. "A service operated through Union Station between points on the Oakville and Oshawa lines would minimize the requirement for terminal facilities at Union Station." Furthermore, the railways recognized that their downtown passenger facilities were sitting on land that, once reclaimed, would become some of the most valuable real estate in Canada.

On May 19, 1965, Ontario Premier John Robarts announced that the province would invest \$24 million to purchase new trains and upgrade the track, stations and servicing facilities along a new commuter rail system running 52 miles on CN tracks from Burlington through Toronto to Dunbarton (Pickering). It was hoped that the trains would relieve the highway traffic congestion on the Queen Elizabeth Way in the west and on Highway 401 and the Don Valley Parkway in the east. The province intended to spend \$7.5 million on 48 new coaches and 10 locomotives. CN was to operate the trains under contract for \$3.5 million annually. Robarts stressed that the scheme was experimental but "with high hope for success, so that it might be adopted more extensively in the region and, possibly, other parts of the province."

The government decided to call the new commuter service GO Transit, for Government of Ontario as well as the play on words that suggested an

voie de contournement pour les trains de marchandises autour de Toronto et un triage à Vaughan, au nord-ouest de la ville. À cette époque, tous les trains de marchandises du CN traversant Toronto étaient aiguillés sur la High Line adjacente à la gare Union.

Certains cadres du CN sont moins optimistes, y compris un vice-président nommé E. Wynne qui, en 1962, estime que le service de trains de banlieue ne sera pas efficace à cause du grand nombre de passagers à transporter. « Nous pensons que l'utilisation de notre ligne actuelle pour un service intensif de banlieue gâchera à la fois nos opérations ordinaires et les services de banlieue. Je ne pense pas qu'aucun ne sera en mesure de fonctionner en respectant les horaires ».

La naissance de GO Transit

En 1962, le gouvernement ontarien crée la Metropolitan Toronto and Region Transportation Study (MTARTS), l'étude des transports dans la zone urbaine de Toronto et la région, pour suggérer des moyens d'améliorer le transport en commun régional et fournir une alternative à la construction de plusieurs autoroutes. MTARTS examine la faisabilité de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire existante, une fois le nouveau triage et la dérivation du CN ouverts en 1965. La zone d'étude comprend 15 lignes ferroviaires couvrant quelque 451 km (280 mi) de voie ferrée, pratiquement chaque corridor ferroviaire menant à la ville.

L'étude prévoit que le trafic de marchandises du CN à la gare Union sera fortement réduit, fournissant une fenêtre de possibilités pour une nouvelle exploitation de trains de banlieue. « Dans la zone entre Burlington et Mimico, la ligne traverse des communautés avec un modèle bien établi de croissance et un potentiel considérable pour l'expansion future de la population. Ceci est également vrai de la subdivision Oshawa du CN dans la zone entre Danforth et Ajax ».

Bien que le CP construise également un triage de marchandises similaire près d'Agincourt, l'étude détermine qu'il sera « situé sur les lignes existantes et le volume du trafic de transfert entre ce triage et les zones centrales se traduira par une augmentation substantielle du nombre de mouvements des trains, puisque des trains de transfert seront ajoutés à la circulation ». MTARTS déclare en outre que la seule ligne du CP qui semble offrir un certain potentiel est celle entre la gare Union et Milton.

L'étude conclut également qu'il y aura peu de chances d'établir de nouveaux dépôts de locomotive et de voitures de passagers n'importe où près de la gare Union. Le CP, rue John, et le CN, à Spadina, avaient tous deux de telles installations, mais n'étaient pas sur le point de les céder pour une nouvelle opération sur laquelle ils auraient peu de contrôle. « Un service exploité en traversant la gare Union entre les points sur les lignes

efficient and forward-thinking agency. Despite the public optimism, the government was very cautious. The establishment of a new commuter rail system was considered risky in the mid-1960s. This would be the first brand new commuter operation in North America in over four decades, at a time when many cities were shrinking their commuter operations or abandoning them altogether. The new coaches ordered by GO used the same shells as the intercity Tempo cars being built at the same time for CN and were designed so that they could be sold to other railways for conventional passenger service in case the commuter operation failed.

GO Transit was unusual compared to most other North American commuter operations in at least two respects. The commuter rail system was wholly owned by a government agency, a system introduced with the Long Island Railroad in New York in 1966 and since by most other jurisdictions. Secondly, the trains ran through the city, with Union Station functioning as a hub rather than as a terminal. This system was later adopted by Philadelphia but is still unusual among cities in the U.S. and Canada with heavy rail commuter operations.

The phenomenal success of GO Transit and the fact that the agency was established quite independently of the railways' normal passenger train operations and management has tended to obscure a lengthy and complex history of railway-operated suburban trains in the Greater Toronto Area. This account is intended to illuminate that history and will only further mention GO Transit service insofar as it relates to other suburban trains.

d'Oakville et d'Oshawa minimisera la nécessité d'un terminus à la gare Union. ». En outre, les chemins de fer reconnaissent que leurs installations pour les passagers au centre-ville sont construites sur des terrains qui, une fois récupérés, vont devenir une partie du parc immobilier parmi les plus hautement évalués au Canada.

Le 19 mai 1965, John Robarts, le premier ministre de l'Ontario, annonce que la province va investir 24 millions de dollars pour l'achat de nouveaux trains et l'amélioration des voies, des gares et des bâtiments d'entretien le long des 84 km (52 mi) de la ligne du nouveau système de trains de banlieue entre Burlington et Dunbarton (Pickering) traversant Toronto. On espère que ces trains allègeront le trafic sur l'autoroute Queen Elizabeth dans l'ouest et sur la Don Valley et la 401 dans l'est. La province prévoit dépenser 7,5 millions pour 10 locomotives et 48 nouvelles voitures. Le CN opérera les trains sur une base contractuelle annuelle au coût de 3,5 millions. Robarts souligne que ce régime est expérimental, mais « avec une grande chance de succès, afin qu'il puisse être adopté plus largement dans la région et, éventuellement, d'autres parties de la province ».

Le gouvernement décide d'appeler son nouveau service de banlieue GO Transit pour Gouvernement de l'Ontario, jouant sur les mots pour suggérer une agence efficace et avant-gardiste. Malgré l'optimisme du public, le gouvernement reste très prudent. La mise en place d'un nouveau système de trains de banlieue dans le milieu des années 1960 est considérée comme risquée. C'est la première nouvelle compagnie de trains de banlieue en Amérique du Nord depuis plus de quatre décennies, à un moment où de nombreuses villes diminuent leurs opérations de banlieue ou les abandonnent complètement. Les nouvelles voitures commandées par

GO Transit sont basées sur les mêmes caisses que les voitures interurbaines Tempo, en cours de construction en même temps pour le CN, et sont conçues de telle sorte qu'elles puissent être vendues à d'autres compagnies de chemins de fer pour le service de passagers conventionnel au cas où l'opération de banlieue échouerait.

GO Transit est un système inhabituel par rapport à la plupart des autres en Amérique du Nord à au moins deux égards. Il est entièrement détenu par un organisme gouvernemental, comme ce sera le cas pour le Long Island Railroad, à New York, en 1966 et depuis, pour la plupart des autres juridictions. Deuxièmement, les trains traversent la ville, la gare Union fonctionnant plutôt comme une plaque tournante que comme un terminus. Ce



GO C751 Training Train at Toronto's Union Station on April 2, 1967. James A. Brown
Le train-école GO C751 à la gare Union de Toronto, le 2 avril 1967. James A. Brown

Early Toronto Commuter Rail

At the beginning of the railway era in the 1850s, almost everyone in Toronto lived within a one-mile radius of the intersection of Yonge and Queen Streets. The rapid industrialization of the city made possible by the railways in the second half of the 19th century created an abundance of new wealth as well as the rise of a substantial middle class. Ironically the same factors that created this wealth also led to a deterioration of the quality of life within the city. Coal was the universal fuel used for domestic and commercial heating as well as for industrial and transportation energy. Consequently, serious air pollution frequently blanketed the city. Torontonians also faced occasional outbreaks of cholera due to the uncertain quality of the water supply pumped in from Lake Ontario, a condition exacerbated by the wholesale industrialization of the waterfront. Increasing noise and a rising crime rate encouraged those who could afford it to move to more salubrious neighbourhoods located far from the grime of the industrial districts. In the mid-19th century, some wealthy families already enjoyed living outside the city during the summer months but rail travel made it possible to experience this convenience year round.

New residential neighbourhoods were developed on the outskirts of the city and were promoted as healthier and safer alternatives for raising a family. However, most jobs were still located downtown and the development of the suburbs would be limited by the availability of efficient mass transit to transport suburbanites to their places of employment. The Toronto Street Railway Company began operating a network of horse-powered streetcar routes in 1861, but these were obviously limited in terms of speed and distance.



A Toronto Street Railway horsecar waits to transport riders from CPR's old North Toronto Station to downtown's Union Station. Author's collection

Un tramway hippomobile du Toronto Street Railway attend pour transporter des voyageurs de l'ancienne gare Toronto North du CPR à la gare Union du centre-ville. Collection de l'auteur

système a ensuite été adopté par Philadelphie, mais représente toujours une exception parmi ceux des villes américaines et canadiennes pour des trains de banlieue lourds.

Le succès phénoménal de GO Transit et le fait que l'agence a été créée tout à fait à part des opérations ferroviaires normales et de leur gestion, ont eu tendance à occulter une histoire longue et complexe des trains de banlieue exploités dans la région du Grand Toronto. Nous allons éclaircir cette histoire et nous ne mentionnerons le service de GO Transit que dans la mesure où il se rapporte à d'autres trains de banlieue.

Les débuts des trains de banlieue à Toronto

Au début des chemins de fer dans les années 1850, la plupart des habitants de Toronto vivent dans un rayon de 1,6 km (1 mi) de l'intersection des rues Yonge et Queen. L'industrialisation rapide de la ville, rendue possible par les chemins de fer au milieu du 19e siècle, crée une abondance de nouvelles richesses ainsi que la montée d'une classe moyenne importante. Ironiquement, les mêmes facteurs qui ont permis cette richesse ont également conduit à une détérioration de la qualité de vie dans la ville. Le charbon est le combustible universel utilisé pour le chauffage domestique et commercial ainsi que pour l'énergie industrielle et le transport. Par conséquent, la ville est fréquemment recouverte d'un sérieux nuage de pollution. Les Torontois sont également confrontés à des flambées occasionnelles de choléra dues à la qualité incertaine de l'approvisionnement en eau pompée du lac Ontario, une condition aggravée par l'industrialisation intensive le long de son rivage. On constate aussi une augmentation du bruit et un taux de criminalité en hausse qui encouragent ceux qui le peuvent à déménager dans les quartiers plus salubres situés loin de

la crasse des districts industriels. Dans le milieu du 19e siècle, certaines familles riches jouissaient déjà de ce privilège en vivant en dehors de la ville pendant les mois d'été, mais les voyages ferroviaires permettaient de profiter de cette commodité tout au long de l'année.

Les nouveaux quartiers résidentiels se développent à la périphérie de la ville et sont promus comme une alternative plus saine et plus sécuritaire pour élever une famille. Cependant, la plupart des emplois sont encore situés au centre-ville et le développement de la banlieue est limité par la disponibilité de transports en commun efficaces pour déplacer les banlieusards vers et depuis leurs lieux de travail. La Toronto Street Railway Company commence l'exploitation d'un

Most of these new communities were located close to railway stations and this convenient proximity was prominently featured in real estate promotions. As early as 1855, an advertisement appeared in *The Colonist* newspaper offering plots of land near the Ontario, Simcoe & Huron Railway (OS&H) station at Davenport and promoting the fact that the property was only fifteen minutes away from the city by train. A housing development in Mimico was promoted even before the Great Western Railway opened the Toronto Branch in December 1855. In 1856, OS&H Chief Engineer Sandford Fleming purchased land along the railway on Lawrence Avenue between Keele and Dufferin streets and promoted a subdivision called Balmoral.

réseau de tramways hippomobiles en 1861, mais ceux-ci sont évidemment limités en termes de vitesse et de distance.

La plupart de ces nouvelles communautés sont situées non loin des gares et cette proximité pratique est mise en évidence dans les promotions immobilières. Dès 1855, une annonce parue dans le *Colonist* propose des parcelles de terre situées près de la gare de Davenport de l'Ontario, Simcoe & Huron Railway (OS&H) et souligne le fait qu'elles sont à seulement quinze minutes de la ville par le train. Un lotissement à Mimico est annoncé avant même que le Great Western Railway ouvre son embranchement de Toronto en décembre 1855. En 1856, l'ingénieur en chef de l'OS&H, Sandford Fleming, achète des terres le long de la voie ferrée sur l'avenue Lawrence, entre les rues Keele et Dufferin, et développe un quartier appelé Balmoral.

As soon as railways began operating in Toronto in 1853, passengers located in Toronto's suburbs used them to travel downtown. This picturesque station at Davenport, seen here circa 1860, was only five miles and a few minutes away, a distinct advantage when there was no public transit alternative. The water tower on the left has been thoughtfully bricked in to match the station's décor. Author's collection

Dès que les chemins de fer ont commencé à fonctionner à Toronto en 1853, les passagers de la banlieue de Toronto ont commencé à les utiliser pour voyager vers le centre-ville. Cette gare pittoresque de Davenport, vue ici vers 1860, était à seulement 8 km (5 mi) et donc à quelques minutes, un net avantage quand il n'y avait pas d'autre alternative de transport en commun. Le château d'eau sur la gauche a été soigneusement briqué pour correspondre au style de la gare. Collection de l'auteur



Toronto's first downtown suburban rail terminal was the Great Western station located at the foot of Yonge Street, seen here in 1867 a year after its construction. Ontario Archives

Le premier terminus ferroviaire de banlieue au centre-ville de Toronto fut la gare du Great Western située au bout de la rue Yonge, vue ici en 1867, soit un an après sa construction. Archives de l'Ontario

As far away as the Village of Maple, 18 miles north of Toronto and before the railway era a full day's journey from the city, real estate agents advertised that one could "have lower taxes, cheaper firewood, and churches within a short walk" and that the city "could be reached in half an hour by any one of several trains." These were the first and certainly not the last instances in Toronto of real estate speculation based on the proximity of convenient rail service.


In addition to the prestigious through trains making a limited number of stops, most railways provided 'accommodation' trains for local travelers that stopped at every station along the way and the first commuters certainly took advantage of them. Toronto's population tripled between 1871 and 1895 and the city expanded by annexing towns and villages in the surrounding County of York. During the 1880s real estate speculators accelerated the building of suburban communities as a way of exploiting cheaper land values and escaping higher municipal property taxes.

Aussi loin que le village de Maple, à 29 km (18 mi) au nord de Toronto et à une journée complète de voyage de la ville avant l'ère du chemin de fer, les agents immobiliers annoncent que l'on peut « profiter d'une baisse des impôts, de bois de chauffage moins cher, et d'églises à proximité et que plusieurs trains permettent d'atteindre la ville en une demi-heure ». Ce sont les premiers, et certainement pas les derniers, cas de spéculation immobilière à Toronto basée sur la proximité d'un service ferroviaire pratique.

En plus des séduisants trains directs faisant un nombre limité d'arrêts, la plupart des chemins de fer font circuler des omnibus pour les voyageurs locaux qui s'arrêtent à chaque gare le long de la ligne et dont les premiers banlieusards ont sûrement profité. La population de Toronto a triplé entre 1871 et 1895 et la ville s'est agrandie en annexant villes et villages dans le comté de York environnant. Pendant les années 1880, les spéculateurs immobiliers accélèrent la construction de communautés de banlieue comme un moyen d'exploiter la valeur des terrains moins chers et d'échapper à des taxes foncières municipales plus élevées.



This map from the 1870s shows the unrealized Yorkville Loop Line Railway. A decade later, the Ontario & Quebec Railway would be built along a similar alignment across the top of Toronto and then follow the planned route of the Toronto & Ottawa to the east. Another unrealized route shown here is a connection between the Great Western Railway and the Yorkville line. Ontario Archives
 Cette carte des années 1870 montre le Yorkville Loop Line Railway irréalisé. Une décennie plus tard, la voie du Ontario & Quebec Railway fut construite le long d'une emprise similaire au travers du nord de Toronto, continuant ensuite sur celle du Toronto & Ottawa vers l'est. Une autre voie non construite montrée ici est celle du raccordement entre le Great Western Railway et la ligne de Yorkville. Archives de l'Ontario



TORONTO SUBURBAN SERVICE.

YORK AND WESTON.

	No						Mls	STATIONS		No					
	32	30	28	26	24	22		17	19	21	23	25	27	29	
	Sub	Sub	Sub	Sub	Sub	Sub	Ar	Lv	Sub	Sub	Sub	Sub	Sub	Sub	
PM	6 44	4 23	2 36	10 33	8 40	7 00	0	York	6 20	8 42	12 20	2 50	4 25	7 00	
PM	6 37	4 16	2 29	10 26	8 34	7 05	1.58	Greenwood Ave.	6 25	8 45	12 25	2 55	4 30	7 05	
PM	6 32	4 11	2 24	10 21	8 29	7 00	2.33	Pape's Avenue	6 28	8 48	12 28	3 00	4 35	7 00	
PM	6 29	4 08	2 21	10 18	8 26	6 57	2.59	Logan Ave.	6 30	8 50	12 30	3 05	4 40	6 57	
PM	6 26	4 05	2 18	10 15	8 23	6 54	2.95	Leslieville	6 32	8 52	12 32	3 08	4 37	6 54	
PM	6 23	4 02	2 15	10 12	8 20	6 51	3.75	Don	6 35	8 55	12 35	3 11	4 40	6 51	
PM	6 18	3 57	2 10	10 05	8 17	6 47	4.34	Berkeley Street	6 38	8 58	12 38	3 14	4 43	6 47	
PM	6 15	3 54	2 07	10 02	8 14	6 44	4.86	Church Street	6 40	9 00	12 40	3 17	4 46	6 44	
PM	6 14	3 53	2 06	10 03	8 15	6 45	5.04	Yonge Street	6 42	9 02	12 42	3 19	4 48	6 45	
PM	6 11	3 50	2 03	10 00	8 12	6 42	5.43	Toronto U Sta, 223	6 45	9 05	12 45	3 22	4 51	6 42	
PM	6 11	3 50	2 03	10 00	8 12	6 42	6.53	Queen's Wharf	6 45	9 05	12 45	3 22	4 51	6 42	
PM	6 07	3 45	1 58	9 55	8 08	6 38	6.87	Strachan Avenue	6 48	9 08	12 48	3 25	4 54	6 38	
PM	6 05	3 43	1 56	9 53	8 06	6 36	7.74	N. Parkdale, 153 1/2	6 50	9 10	12 50	3 27	4 56	6 36	
PM	6 01	3 40	1 53	9 50	8 03	6 33	9.23	Bloor Street	6 52	9 12	12 52	3 30	4 59	6 33	
PM	5 51	3 30	1 43	9 40	7 53	6 23	9.93	Royce Avenue	6 55	9 15	12 55	3 33	5 02	6 23	
PM	5 49	3 28	1 41	9 38	7 51	6 21	10.28	Carlton, Weston R	6 57	9 17	12 57	3 35	5 04	6 21	
PM	5 48	3 27	1 40	9 37	7 50	6 20	10.53	Carlton, 34	6 58	9 18	12 58	3 36	5 05	6 20	
PM	5 44	3 23	1 36	9 33	7 46	6 16	12.18	Mount Dennis	7 02	9 22	13 02	3 40	5 09	6 16	
PM	5 40	3 19	1 32	9 29	7 42	6 12	13.84	Weston, 243	7 05	9 25	13 05	3 43	5 12	6 12	
	AM	AM	AM	AM	AM	AM		Lv	AM	AM	AM	AM	AM	AM	
	AM	AM	AM	AM	AM	AM		Ar	AM	AM	AM	AM	AM	AM	

Nos. 29 and 32 run Wednesdays and Saturdays only. All others run daily except Sunday.

Additional train leaves Toronto (Union) 5.50 p.m. daily, except Sunday, for Carlton; returning leaves Carlton 6.15 p.m. for Toronto (Union).

TORONTO AND MIMICO.

	No					Mls	STATIONS		No				
	20	22	24	26	28		15	17	19	21	23		
	Sub	Sub	Sub	Sub	Sub	Ar	Lv	Sub	Sub	Sub	Sub	Sub	
AM	8 40	11 55	2 55	6 25	7 55	0	City Hall	6 30	10 40	1 40	5 20	6 35	
AM	8 35	11 50	2 50	6 20	7 50	1.01	▲ Union Station	6 32	10 42	1 42	5 22	6 37	
AM	8 32	11 47	2 47	6 17	7 47	1.04	▲ Brock Street	6 35	10 45	1 45	5 25	6 40	
AM	8 30	11 45	2 45	6 15	7 45	2.63	Queen's Wharf	6 40	10 50	1 50	5 30	6 45	
AM	8 25	11 40	2 40	6 10	7 40	3.73	South Parkdale	6 45	10 55	2 00	5 35	6 50	
AM	8 20	11 35	2 35	6 05	7 35	4.47	High Park	6 50	10 58	2 03	5 38	6 52	
AM	8 17	11 32	2 32	6 02	7 32	4.98	Swansea	6 55	11 00	2 05	5 40	6 55	
AM	8 15	11 30	2 30	6 00	7 30	5.67	The Humber	6 57	11 02	2 07	5 42	6 57	
AM	8 12	11 27	2 27	5 57	7 27	6.43	Humber Grove	7 00	11 05	2 10	5 45	7 00	
AM	8 10	11 25	2 25	5 55	7 25	7.20	Mimico	7 04	11 09	2 14	5 50	7 04	
AM	8 05	11 20	2 20	5 50	7 20		New Toronto	7 07	11 12	2 17	5 55	7 07	
AM	AM	AM	AM	AM	AM		Lv	AM	AM	AM	AM	AM	
AM	AM	AM	AM	AM	AM		Ar	AM	AM	AM	AM	AM	

See page 46 for through trains between Toronto and Hamilton. Trains run daily, except Sunday. ▲ Refreshment Room.

The Grand Trunk's Toronto suburban service is shown in this timetable from 1892. Except for a few trains, the Mimico service used Union Station as a hub rather than a terminal point. This was undoubtedly due to the severe overcrowding at the station, which was about to be relieved by an extensive rebuilding of the facility. Author's collection

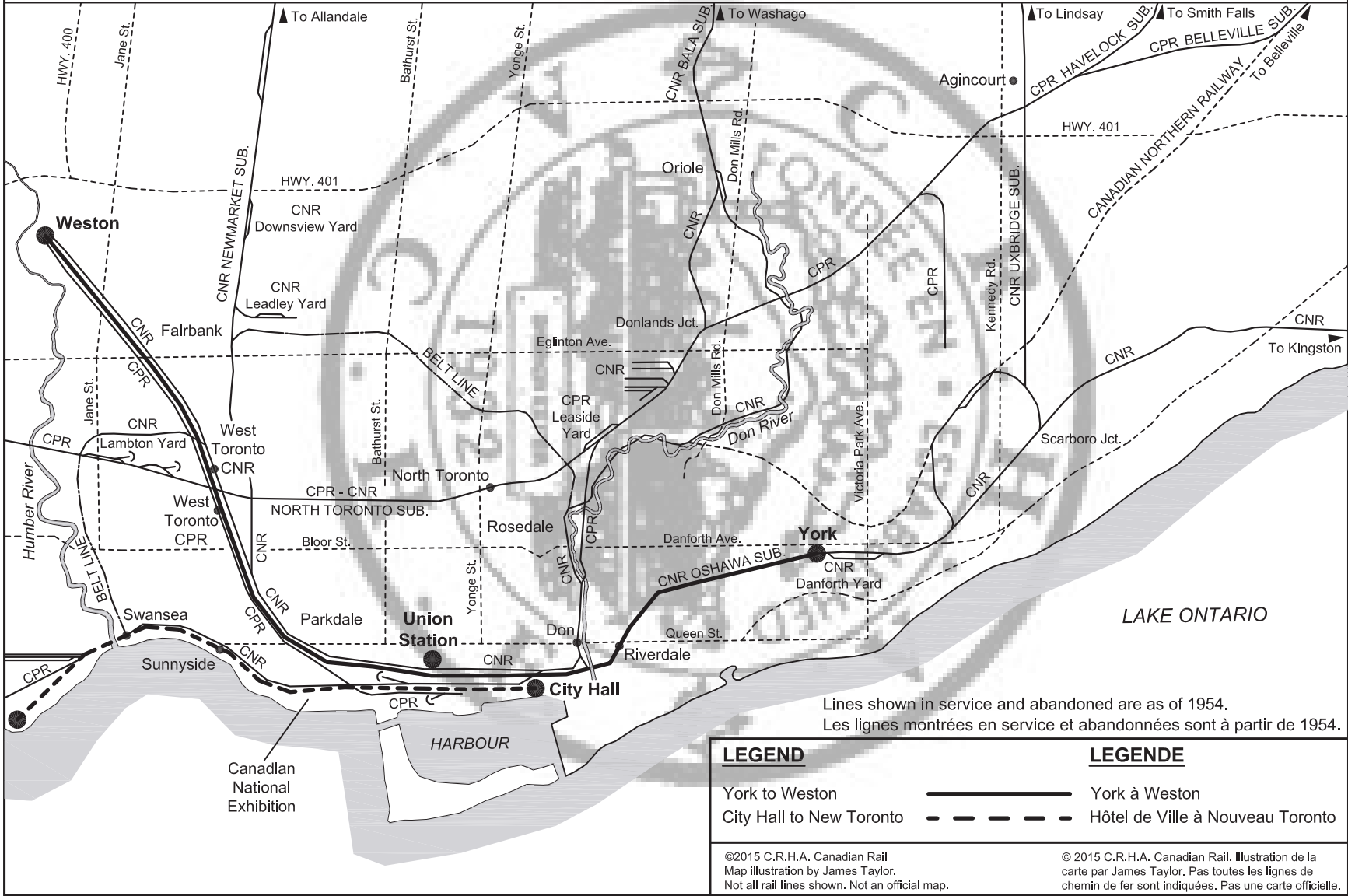
Voici l'horaire du service de banlieue du Grand Tronc à Toronto en 1892. Sauf pour quelques trains, le service Mimico utilise la gare Union comme une plaque tournante plutôt que comme un terminus. Ceci est sans doute dû au surachalandage de la gare, auquel on était sur le point de remédier par un agrandissement majeur de celle-ci. Collection de l'auteur

An unsuccessful 1873 attempt to establish a true suburban train service in Toronto was the Yorkville Loop Line Railway. This was projected to be built north of Davenport Road and connect the Grand Trunk main lines between Carleton Village (West Toronto; 5 miles northwest of Union Station) and Scarborough near Birchmount Road (7.5 miles east), thus providing a rail loop that would encircle the city. Shuttle trains would steam back and forth 11 miles across the top part of the loop connecting with GTR trains at either end that would bring passengers into Union Station. Although the line wasn't built, the Ontario & Quebec Railway would follow a similar alignment in the 1880s. It became the North Toronto Subdivision of the CPR. The loop concept would also be revisited by the Toronto Belt Line Railway in the 1890s.

En 1873, une tentative pour établir un véritable service de train de banlieue à Toronto, le Yorkville Loop Line Railway, est un échec. Il devait être construit au nord de Davenport Road pour relier les principales lignes du Grand Tronc entre Carleton Village (Toronto West, 8 km/5 mi au nord-ouest de la gare Union) et Scarborough à proximité du chemin Birchmount (12 km/7,5 mi) à l'est, créant ainsi une boucle ferroviaire qui encerclerait la ville. Des trains navettes à vapeur vont et viennent sur les 18 km (11 mi) à travers la partie supérieure de la boucle en correspondance à chaque extrémité avec les trains du GTR qui amèneront les passagers à la gare Union. Bien que la ligne n'ait pas été construite, l'Ontario & Quebec Railway suivra un tracé similaire dans les années 1880. C'est devenu la subdivision North Toronto du CP. Le concept de la boucle sera également repris par le Toronto Belt Line Railway dans les années 1890.

MAP OF GRAND TRUNK'S 1890's SUBURBAN TRAINS IN TORONTO

CARTE DES TRAINS DE BANLIEUE DU GRAND TRONC DES ANNÉES 1890 À TORONTO



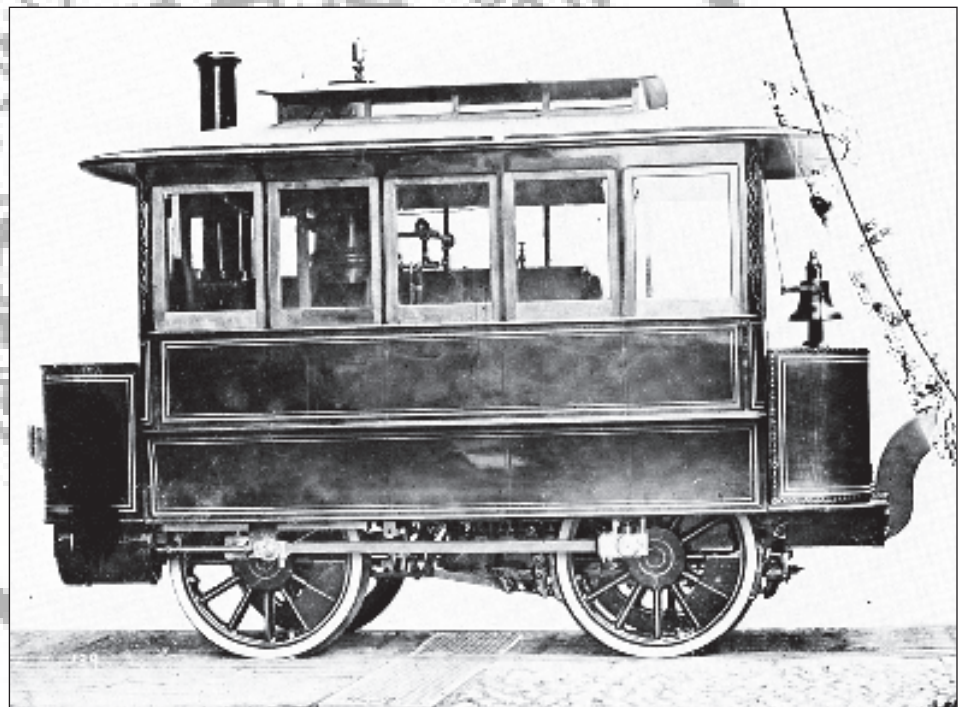
Map courtesy James Taylor

The First Lakeshore Commuter Trains

In 1878, the Great Western Railway established the first dedicated Toronto-based suburban commuter train service between its downtown Yonge Street Station and Mimico, seven miles to the west. According to The Mail newspaper, the train consisted of a “neat little engine” pulling a single car. Two locomotives were ordered for this purpose from the Baldwin Locomotive Works in Philadelphia. These were small steam locomotives known as 'dummies' disguised to look like coaches ostensibly to avoid panicking horses when they operated in the streets, but primarily to appease local residents who objected to noisy and ungainly steam engines. By the time the Grand Trunk took over the Great Western in 1882 and moved this service to Union Station, there were four westbound and five eastbound trains at various times throughout the day, probably all provided by the same consist.

When the Great Western Railway introduced a Toronto-Mimico commuter train service in 1878, they purchased two “dummy” locomotives from the Baldwin Locomotive Works in Philadelphia. One of these engines was involved in Toronto's worst railway disaster. Author's collection

Lorsque le Great Western Railway a introduit un service de train de banlieue entre Toronto et Mimico en 1878, il a acheté deux locomotives «dummies», à la Baldwin Locomotive Works de Philadelphie. Une de ces locomotives a été impliquée dans la pire catastrophe ferroviaire survenue à Toronto. Collection de l'auteur



Many travelers who used this service were involved in reverse commuting, a travel pattern that would emerge again during wartime and in the late 20th century. In the 19th century, industrial workers who lived in inexpensive housing downtown commuted by rail to factories located outside the city where taxes and land values were much cheaper.

It was on one such train that Toronto experienced its worst railway disaster. At 6:30 AM on January 2, 1884, forty-three workmen trudged along the platform at Union Station and boarded a two-car commuter train pulled by one of the diminutive 'dummy' engines inherited by the Grand Trunk from the Great

Les premiers trains de banlieue du Lakeshore

En 1878, le Great Western Railway établit le premier service de trains spécifiquement de banlieue basé à Toronto entre sa gare de la rue Yonge au centre-ville et Mimico, 11 km (7 mi) à l'ouest. Selon le journal The Mail, le train se compose d'une « petite machine soignée » tirant une seule voiture. Deux locomotives sont commandées à cet effet à la Baldwin Locomotive Works de Philadelphie. Ce sont de petites locomotives à vapeur appelées « dummies » (mannequins) déguisées pour ressembler à une voiture, ostensiblement pour éviter de faire paniquer les chevaux quand elles circulent dans les rues, mais surtout pour apaiser les résidents locaux qui s'opposent aux locomotives à vapeur bruyantes et déplaisantes. Au moment où le Grand Tronc reprend le Great Western en 1882 et déménage ce service à la gare Union, il y a quatre trains vers l'ouest et cinq vers l'est à divers moments de la journée, probablement tous fournis par la même rame.

Beaucoup de voyageurs qui ont utilisé ce service se sont retrouvés dans un trafic à contresens, une circulation qui apparaît de nouveau en temps de guerre et à la fin du 20e siècle. Au 19e siècle, les travailleurs des industries qui vivent dans des logements bon marché au centre-ville font le trajet par chemin de fer vers les usines situées à l'extérieur, où la valeur des terrains et les taxes foncières sont bien moindres.

C'est avec un tel train que Toronto connaît sa pire catastrophe ferroviaire. À 6 h 30, le 2 janvier 1884, quarante-trois ouvriers attendent sur le quai de la gare Union et montent à bord d'un train de banlieue à deux voitures tirées par une des « dummies » héritées par le

Western. Although the train was bound for Mimico, most of the passengers intended to disembark at the Toronto Bolt and Iron Works, a major foundry located outside the western city limits in Swansea.

Unbeknownst to the crew of the passenger train, an eastbound freight had departed from Hamilton and was on its way along the Grand Trunk's single track main line to Queen's Wharf at the foot of Bathurst Street. A blinding snowstorm obscured the vision of the engine crews and the two trains collided just south of High Park near Grenadier Pond at 6:57 AM. The head-on collision completely telescoped the leading wooden coach, killing fifteen men. Later fourteen more died in hospital for a total of 29 fatalities. While this was the most catastrophic train wreck in Toronto history, there is not even a memorial to mark this disaster.

Due to overcrowding at Union Station, the eastbound terminus of some of the Mimico trains was shifted to the Northern Railway of Canada's (NRC) City Hall station near Jarvis Street after the Grand Trunk absorbed the NRC in 1888. In addition to the Lakeshore commuter operation inherited from the Great Western, the GT aggressively promoted new suburban train services it launched in the early 1890s. Many U.S cities were embracing commuter trains and the GT surmised that such service in Toronto could turn a profit.

The GTR established the new suburban trains between York (now Danforth), six miles east of the city, and Weston, seven miles to the west. This operation was unique and prescient in that it used Union Station as a hub rather than as a terminal point. In 1892, there were seven trains a day in each direction on this route, half of them terminating at North Parkdale, two miles west of Union Station.

Grand Tronc du Great Western. Bien que le train soit en partance pour Mimico, la plupart des passagers doivent débarquer à la Toronto Bolt and Iron Works, une grosse fonderie située à l'extérieur des limites ouest de la ville, à Swansea.

À l'insu de l'équipage du train de passagers, un train de marchandises en direction est a quitté Hamilton et se dirige sur la voie principale de la ligne simple du Grand Tronc vers le Queen's Wharf, au pied de la rue Bathurst. Une tempête de neige aveuglante obscurcit la vision des mécaniciens et les deux trains entrent en collision juste au sud de High Park, près de Grenadier Pond, à 6 h 57. Lors de la collision frontale, la première voiture en bois est complètement détruite, tuant quinze hommes. Plus tard, quatorze autres mourront à l'hôpital pour un total de 29 victimes. Bien que ce soit l'accident de train le plus catastrophique de l'histoire de Toronto, il n'y a même pas un monument pour souligner cette tragédie.

En raison de la saturation à la gare Union, le terminus est de certains trains vers Mimico fut déplacé à la gare City Hall du Northern Railway of Canada (NRC), près de la rue Jarvis, après que le Grand Tronc eut absorbé le NRC en 1888. En plus des opérations de banlieue sur le Lakeshore héritées du Great Western, le GTR promut activement les nouveaux services de trains de banlieue lancés au début des années 1890. Beaucoup de villes américaines adoptèrent les trains de banlieue et le GTR supposa que ce service à Toronto serait profitable.

Le GTR établit de nouveaux trains de banlieue entre York (maintenant Danforth), à 10 km (6 mi) à l'est de la ville, et Weston, à 11 km (7 mi) à l'ouest. Cette opération est unique et visionnaire en ce qu'elle utilise la gare Union comme plaque tournante plutôt que comme terminus. En 1892, il y a sept trains par jour dans chaque direction sur cet itinéraire, la moitié d'entre eux se terminant à North Parkdale, à 3 km (2 mi) à l'ouest de la gare Union.



Union Station circa 1891 when the short-lived Grand Trunk dedicated suburban trains began operations. Due to overcrowding, many of the trains did not originate or terminate here but would have stopped at the tracks in front of the station. Within a few years renovations would double the station's size. Toronto Archives

La gare Union aux environs de 1891, au début des opérations des trains de banlieue du Grand Tronc qui furent de courte durée. En raison du surachalandage, ce ne sera pas un terminus, la plupart des trains ne commenceront ni ne finiront le trajet ici mais s'arrêteront sur les voies en face de la gare. Peu d'années après, des rénovations doublèrent la taille de la gare. Archives de Toronto

Like most suburban operations, the GT offered reduced or commuted ticket prices to encourage regular travel over the same route on a regular basis. In 1892 the regular fare on the GT route from Weston to Union Station was 25 cents one way and 45 cents return. One could purchase ten one-way trips for \$1.75, 26 for \$3.25 and 52 for \$4.25, essentially reducing the regular fare by two-thirds. For even more savings, a commuter could buy a year's worth of tickets for \$26.35.

As with many North American railways in that era, the GT discovered that commuter service was not as profitable as hoped for and the dedicated Mimico and York-Weston trains were all gone by 1896. A major factor in their demise was the rapidly expanding electric streetcar system of the Toronto Railway Company (TRC). Mainline trains were always faster than slow-moving streetcars, but the railways couldn't compete with the TRC's five-cent fare or more frequent schedules.

Toronto Belt Line

Among the railways that would suffer in large part because of the TRC's new electric streetcars introduced in 1892 was the Toronto Belt Line. The Belt Line was one of the most enigmatic public railways in Canada. It was a visionary railway commuter network that began running trains 75 years before GO Transit and shut down after only two years of operation. There are no known photographs of any of its trains. Today thousands of Torontonians enjoy walking, jogging or biking along its mostly intact right-of-way, over a century after the Belt Line's untimely demise.



Trolley competition - Car 60 was built by the Toronto Railway Company in 1906 for the Toronto & York Radial Railways, Metropolitan Division which operated up Yonge Street from just north of Bloor, the line reached Jackson's Point on Lake Simcoe in 1907 over 40 miles distant. This photo was taken at the Glen Echo (southern) terminus on March 15, 1930, the last day of Radial operation on this line. CRHA Archives, Fonds Paterson

La concurrence des tramways - L'unité 60 a été construite par la Toronto Railway Company en 1906 pour la division Metropolitan des Toronto & York Radial Railways, qui opérait, en 1907, le long de la rue Yonge, à partir du nord de la rue Bloor jusqu'à Jackson Point, sur le lac Simcoe, à plus de 64 km (40 mi) de distance. Cette photo a été prise au terminus Glen Echo (sud), le 15 mars 1930, le dernier jour des opérations du Radial sur cette ligne. Archives ACHF, Fonds Paterson

Comme la plupart des services de banlieue, le GTR offre des billets à tarif réduit (ou commué) pour encourager les voyageurs à faire le même trajet sur une base régulière. En 1892, le tarif régulier sur la ligne du GTR de Weston à la gare Union est de 25 cents, dans un sens, et de 45 cents pour un aller-retour. On peut acheter dix allers simples pour 1,75 \$, 26 pour 3,25 \$ et 52 pour 4,25 \$, ce qui réduit effectivement le tarif régulier de deux tiers. Pour encore plus d'économies, un banlieusard peut acheter tous ses billets pour un an pour la somme de 26,35 \$.

Comme de nombreux chemins de fer nord-américains de cette époque, le GTR découvre que le service de banlieue n'est pas aussi rentable qu'il espérait et les trains pour Mimico et York-Weston disparaissent tous en 1896. Un facteur important de leur disparition est l'expansion rapide des tramways électriques de la Toronto Railway Company (TRC). Les trains des grandes lignes sont toujours plus rapides que les lents tramways, mais les chemins de fer ne peuvent pas rivaliser avec le tarif à 5 cents de la TRC ou ses horaires plus fréquents.

La ligne de ceinture de Toronto (Toronto Belt Line)

La Toronto Belt Line (TBL) compte parmi les chemins de fer qui subissent en grande partie l'arrivée des nouveaux tramways électriques de la TRC en 1892. La ligne de ceinture est l'un des chemins de fer publics les plus énigmatiques au Canada. C'est un réseau de banlieue visionnaire qui commence 75 ans avant le GO Transit et s'arrête après seulement deux années d'opération. Il n'y a pas de photographies connues de l'un de ses trains. Aujourd'hui, des milliers de Torontois aiment se promener et faire du jogging ou du vélo le long de son emprise en partie intacte, plus d'un siècle après sa disparition prématurée.

**TORONTO BELT LINES.
Yonge Street Loop.**

85		83		STATIONS.		Miles.	82	
P.M.	P.M.	ARR.	LVE.				A.M.	
6 42	3 58	Union Station A 137	0 00	† 8 15				
6 39	3 54	Yonge Street	0 37	8 18				
6 37	3 52	Church Street	0 55	8 20				
6 30	3 46	Berkeley Street	1 10	8 27				
6 27	3 43	Don	1 68	8 30				
6 25	3 40	Queen Street East	2 05	8 32				
6 20	3 37	Winchester Street	2 90	8 35				
6 18	3 35	Don Valley	3 76	8 37				
6 16	3 31	Rosedale	4 23	8 39				
6 13	3 28	Moore Park	5 27	8 43				
6 10	3 25	Yonge Street N	6 03	8 46				
6 08	3 16	Upper Canada College.	6 50	8 47				
6 04	3 14	Eglinton Avenue	7 45	8 50				
6 02	3 12	Forest Hill	7 93	8 53				
5 58	3 08	Fairbank	9 16	8 56				
5 57	3 05	Fairbank Junction	10 10	8 57				
5 50	2 55	Davenport	11 35	9 00				
5 45	2 45	Dundas Street	13 20	9 03				
5 40	2 41	North Parkdale	14 14	9 05				
5 37	2 37	Strachan Avenue.	15 01	9 08				
5 35	2 35	Queen's Wharf	15 35	9 10				
5 33	2 33	Brook Street	15 70	9 12				
† 5 30	† 2 30	Union Station A 137.	16 45	9 15				
P.M.	P.M.	LVE.	A.R.	A.M.				

For Toronto Belt Line service see page 32 A.
For time of through trains between York and Toronto, see pages 22 and 23;
between Toronto and Weston, see pages 34 and 35.

Humber Loop.

66		62		STATIONS.		Miles.	73	
Mix'd	Pass.	ARR.	LVE.				P.M.	
1 10	8 12	Union Station A 137	0 00	† 4 15				
1 07	8 11	Brock Street	0 65	4 17				
1 05	8 09	Queen's Wharf	1 10	4 19				
1 03	8 07	Strachan Avenue	1 44	4 21				
12 59	8 03	North Parkdale	2 31	4 25				
12 54	7 59	Bloor Street	3 80	4 31				
12 51	7 58	Royce Avenue	4 50	4 34				
12 49	7 55	Carl. Weston Road	4 85	4 35				
12 48	7 54	Carlton	5 10	4 37				
12 43	7 49	Symes Road	6 18	4 39				
12 38	7 45	Lambton	6 90	4 42				
12 30	7 40	Bloor Street West.	8 60	4 45				
12 20	7 35	Swansea	9 70	4 50				
12 15	7 30	High Park	10 44	4 55				
12 10	7 27	South Parkdale	11 54	5 00				
12 05	7 23	Queen's Wharf	13 07	5 05				
12 03	7 21	Brock Street	13 54	5 07				
† 12 00	† 7 18	Union Station A 137	14 17	5 10				
NOON	A.M.	LVE.	ARR.	P.M.				

† Except Sunday. / Flag Station. Eastern Standard Time.

The Toronto Belt Line trains are shown in this 1894 Grand Trunk timetable issued just before service was ended in November. By this time, there were only three daily except Sunday trains operating on each loop. Many of the stations shown along the waterfront were little more than wooden platforms. Author's collection

Les trains de la Toronto Belt Line sont montrés sur cet indicateur de 1894 du Grand Tronc, publié juste avant la fin du service en novembre. A cette époque, il y avait seulement trois trains par jour (sauf le dimanche) sur chaque boucle. Beaucoup de gares mentionnées le long du littoral n'étaient que de simples plates-formes en bois. Collection de l'auteur

An early artist's impression of the Toronto Belt Line's Yonge Street loop. The line utilized existing Grand Trunk route along the waterfront and north to Fairbank Junction. From there to the bottom of the Don River on the lower right, was all new track construction. Toronto Public Library



Une des premières esquisses d'artiste de la boucle de la rue Yonge de la Toronto Belt Line. La ligne utilisait la voie existante du Grand Tronc le long du littoral et bifurquait au nord vers Junction Fairbank. Tout était en voies nouvelles à partir de ce point jusqu'au bas de la vallée de la rivière Don en bas à droite. Bibliothèque publique de Toronto

The Belt Line was by far the most ambitious of the early suburban railway operations and required the construction of over thirteen miles of new railway. Moreover, it was built primarily as a commuter line, compared to the GT and CP suburban trains that only utilized existing track.

In 1889, a group of prominent businessmen formed the Toronto Belt Land Corporation to develop new residential neighbourhoods north and west of the city. These properties were located well beyond the reach of the city's horse-drawn streetcar lines. The developers proposed to link these suburbs to downtown Toronto with a new steam railway that would encircle the entire city. The sale of these suburban residential properties would help to finance the building of the railway and the new residents would hopefully provide a regular stream of passengers to fill the trains.

As the project evolved, it was decided to build two separate loops of track, one north of the city and one to the west. A reciprocal arrangement was made whereby the Belt Line would use almost 17 miles of existing GT track to complete the two loops. In return, the GTR could use portions of the Belt Line for freight service.

The northern or Yonge St. Loop followed GT tracks from Union Station east to the Don River where it turned north along the Don Valley on new track to Mt. Pleasant Cemetery and crossed westward along the top of the city until it reached the GT again at Fairbank, where it looped southeast back to Union Station.

The western or Humber Loop also utilized GT tracks out of Union Station as far as Swansea, where a new right-of-way was built north paralleling the Humber Valley to Lambton where it looped east towards West Toronto Junction and rejoined the GT.

Construction began on the Toronto Belt Line in 1890 and an agreement was struck whereby the TBL was leased to the GTR for a term of 40 years, but by this time the project was in financial trouble. The real estate boom that had fueled Toronto's growth for several years ended and the company declared bankruptcy. On June 1, 1892 the GTR agreed to complete construction of the Belt Line.

The GT built new locomotives and passenger cars for Belt Line service at the company's Point St. Charles shops in Montreal. The steep grades up and down Toronto's ravines required lighter equipment than that used in mainline passenger operations. Five 4-4-2 side tank locomotives and eight 48-foot long passenger coaches were delivered in 1892 before the Belt Line opened and were initially used on the GTR's Danforth-Weston suburban service.

La Toronto Belt Line fut de loin la plus ambitieuse des premières opérations ferroviaires de banlieue et a nécessité la construction de plus de 21 km (13 mi) de nouvelle ligne. En outre, elle a été construite principalement comme une ligne de banlieue, comparativement aux trains de banlieue du GTR et du CP qui eux utilisaient seulement les voies existantes.

En 1889, un groupe d'hommes d'affaires éminents forment la Toronto Belt Land Corporation pour développer de nouveaux quartiers résidentiels au nord et à l'ouest de la ville. Ces propriétés sont situées bien au-delà de la portée des lignes de tramways hippomobiles de la ville. Les promoteurs proposent de relier ces banlieues au centre-ville de Toronto par un nouveau chemin de fer à vapeur qui encerclerait la métropole. La vente de ces propriétés résidentielles de banlieue aiderait à financer la construction de celui-ci et les nouveaux résidents devraient fournir un afflux régulier de passagers pour remplir les trains.

Le projet évoluant, on décide de construire deux boucles de voies distinctes, l'une au nord de la ville et l'autre à l'ouest. Un accord de réciprocité est conclu en vertu duquel la ligne de ceinture utilisera près de 27 km (17 mi) de voie ferrée existante du GTR pour compléter les deux boucles. En retour, le GTR pourra utiliser une partie de la ligne de ceinture pour son service de marchandises.

La boucle du nord ou boucle Yonge suit les voies du GTR de la gare Union, à l'est, jusqu'à la rivière Don, d'où elle oblique vers le nord le long de la vallée sur la nouvelle voie jusqu'au cimetière du Mount Pleasant, puis traverse vers l'ouest le long du haut de la ville jusqu'à ce qu'elle atteigne à nouveau les voies du GTR à Fairbank; elle reboucle au sud-est en retournant à la gare Union.

La boucle ouest ou boucle Humber emprunte également les voies du GTR pour sortir de la gare Union jusqu'à Swansea, où une nouvelle voie est construite au nord, parallèlement à la vallée de la Humber jusqu'à Lambton où elle boucle à l'est vers West Toronto Junction et rejoint le GTR.

La construction commence sur la ligne de ceinture de Toronto en 1890 et un accord est conclu par lequel la TBL est louée au GTR pour une durée de 40 ans, mais, à cette époque, le projet est en difficulté financière. Le boom immobilier qui alimente la croissance de Toronto pendant plusieurs années a pris fin et l'entreprise doit déclarer faillite. Le 1er juin 1892, le GTR décide d'achever la construction de la ligne de ceinture.

Le GTR construit de nouvelles locomotives et des voitures particulières pour le service Belt Line à ses ateliers de Pointe-Saint-Charles, à Montréal. Les pentes raides qui montent et descendent les ravins de Toronto exigent un équipement plus léger que celui utilisé pour les opérations de passagers sur les grandes lignes. Cinq locomotives 4-4-2 avec réservoirs latéraux et huit voitures à passagers de 14,6 m (48 pi) de long sont livrées en 1892 avant l'ouverture de la ligne de ceinture et sont d'abord utilisées sur le service de banlieue Danforth-Weston du GTR.

Grand Trunk No. 39 was one of five 4-4-2 side tank locomotives built for Belt Line service at the company's Point St. Charles shops in Montreal. The engine was later rebuilt and renumbered several times before being scrapped in 1925. CHRA Archives, Fonds Paterson

La 39 du Grand Tronc était l'une des cinq locomotives à réservoirs latéraux 4-4-2 construites pour la Toronto Belt Line aux ateliers du GTR à Pointe-Saint-Charles, Montréal. La locomotive fut, par la suite, reconstruite et renumérotée plusieurs fois avant d'être réformée en 1925. Archives ACHF, Fonds Paterson



An eastbound two-car suburban local passes by Yonge Street in the 1890s. Above the first coach can be seen the central tower of Union Station. Ontario Archives

Un local de banlieue de deux voitures en direction est passe devant la rue Yonge dans les années 1890. Au-dessus de la première voiture, on distingue la tour centrale de la gare Union. Archives de l'Ontario

The Belt Line opened for business on July 30, 1892. On the Yonge Street Loop twelve trains a day were scheduled, six clockwise and six counterclockwise. The Humber loop had less frequent service with three trains a day clockwise and 4 trains a day counterclockwise.

During the first few months of operation, thousands of Torontonians enjoyed traveling through the countryside and returning to the city along a circular route. However, the novelty soon wore off and the Belt Line's 25-cent fare (about \$5 in today's dollars) did not encourage the regular commuter traffic necessary to sustain the operation. Several other factors conspired against the success of the operation. Some of the Belt Line's stations were isolated and awkwardly located, requiring passengers to climb in and out of ravines in order to access the trains. Most importantly, the

La ligne de ceinture amorce ses opérations le 30 juillet 1892. Sur la boucle Yonge, douze trains par jour sont mis à l'horaire, six dans le sens des aiguilles d'une montre et six dans le sens antihoraire. La boucle Humber a un service quotidien moins fréquent avec trois trains dans le sens horaire et quatre trains dans le sens antihoraire.

Au cours des premiers mois d'opération, des milliers de Torontois prennent plaisir à voyager à travers la campagne et à retourner en ville le long d'une route circulaire. Cependant, l'attrait de la nouveauté s'éteint bientôt et le tarif de la Belt Line à 25 cents (aujourd'hui environ 5 \$) n'encourage pas un trafic de banlieue régulier suffisant pour soutenir l'opération. Plusieurs autres facteurs contribuent à l'échec de l'opération. Certaines des gares de la ceinture sont isolées et mal situées, exigeant des passagers de gravir et de descendre des ravins afin

residential developments that were to provide passengers for the railway wouldn't be realized for another several years.

Moreover, the new electric streetcars were a cheaper and more frequent alternative for suburbanites wishing to travel downtown, costing only 5 cents compared to the 25-cent fare on the Belt Line. By November 1893, there were only three trains operating on each loop. The GT pulled the plug on November 17, 1894 and discontinued all passenger service after little more than 27 months of operation.

What follows are accounts of several other mostly successful commuter operations in the Toronto area, many of which survived into the GO Transit era and beyond.

Canadian Northern Railway

The Canadian Northern Railway (CNoR) began operations between Toronto and Parry Sound in 1906 along what is today's CN Bala Subdivision and the route of the GO Transit line to Richmond Hill. CNoR headquarters were located in Toronto across from the King Edward Hotel on King Street and the enterprise was administered by two local and colourful entrepreneurs: Sir William Mackenzie and Sir Donald Mann. Throughout its brief corporate existence, CNoR was favoured by many Torontonians who considered the railway their own and who resented that the city's other railways were administered from afar.

In Montreal, the CNoR had established a commuter operation through the Mount Royal Tunnel in 1918 that is today the busiest commuter line in the city. The CNoR never had the opportunity to establish a dedicated commuter operation in the Toronto area although that was certainly their intention.

In 1913, CNoR incorporated the Town of Leaside, another planned community similar to their Town of Mount Royal on the Island of Montreal. Unfortunately World War I and the railway's financial insolvency delayed the residential development for many years. Given the community's isolated location prior to the opening of the Leaside-East York Viaduct in 1927, the CNoR would have been obliged to provide a commuter service to downtown Toronto had the development proceeded as planned.

The east or industrial sector of Leaside was developed for war production and in 1917 work began on constructing a new locomotive and passenger car terminal for the CNoR's Eastern Lines. The closest the railway ever came to a dedicated commuter operation was a three times a day employee shuttle between the CPR's North Toronto Station and the Leaside Terminal. After the CNR took over CNoR, the Leaside facility languished and was eventually abandoned.

d'accéder aux trains. Plus important encore, les lotissements résidentiels qui devaient fournir la clientèle pour le chemin de fer ne seront pas réalisés avant plusieurs années.

En outre, les nouveaux tramways électriques sont une alternative moins chère, offrant un service plus fréquent pour les banlieusards qui souhaitent aller au centre-ville, et qui ne coûte que 5 cents par rapport au tarif de 25 cents sur la ligne de ceinture. En novembre 1893, il n'y a plus que trois trains sur chaque boucle. Le GTR décide d'arrêter les dégâts le 17 novembre 1894 et interrompt tous les services de passagers après un peu plus de 27 mois d'exploitation.

Voici maintenant l'histoire de plusieurs autres trains de banlieue de Toronto, certains ayant connu le succès, dont la plupart survécurent jusqu'à l'ère du GO Transit et au-delà.

Le Canadian Northern Railway

Le Canadian Northern Railway (CNoR) commence ses activités entre Toronto et Parry Sound, en 1906, le long de ce qui est maintenant la subdivision Bala du CN et le tracé de la ligne GO Transit, à Richmond Hill. Le siège social du CNoR était situé à Toronto en face de l'Hôtel King Edward, rue King, et l'entreprise était administrée par deux entrepreneurs locaux et hauts en couleur : Sir William Mackenzie et Sir Donald Mann. Tout au long de sa brève existence, le CNoR est le chouchou de nombreux Torontois qui considèrent ce chemin de fer comme le leur.

À Montréal, le CNoR a établi un service de banlieue à travers le tunnel du Mont-Royal en 1918, aujourd'hui la ligne de banlieue la plus achalandée de la ville. Le CNoR n'a jamais eu l'occasion d'établir d'opérations de banlieue dans la région de Toronto, même si c'était certainement son intention.

En 1913, le CNoR incorpore la ville de Leaside, une autre communauté planifiée similaire à sa Ville-Mont-Royal sur l'île de Montréal. Malheureusement, la Première Guerre mondiale et l'insolvabilité financière des chemins de fer retardent le développement résidentiel pendant de nombreuses années. Étant donné l'isolement de la communauté avant l'ouverture du viaduc York-Leaside-East en 1927, le CNoR aurait été obligé de fournir un service de banlieue avec le centre-ville de Toronto si le développement s'était passé comme prévu.

L'est, ou le secteur industriel, de Leaside est développé pour la production de guerre et, en 1917, les travaux de construction commencent pour un nouveau terminus pour les locomotives et voitures-passagers des lignes est du CNoR. Ce qui se rapproche le plus d'une opération de train de banlieue est la circulation des trois navettes quotidiennes pour employés entre la gare de North Toronto du CP et le terminus Leaside. Lorsque le CN reprend le CNoR, l'installation de Leaside périclète et est finalement abandonnée.

Toronto-Hamilton (39.3 miles)

This route followed the original Great Western Railway between Toronto and Hamilton that had opened in 1855. The 1892 GTR timetable shows Accommodation Train No. 4 departing Hamilton at 7:00 AM, arriving Toronto at 8:45. Mail Train No. 9 departs Union Station at 4:55 PM, arriving Hamilton at 6:25. A later Express No. 11 departs 6:55, arriving Hamilton at 8:15, although only stopping at Oakville and Clarkson's. Following the demise of the GTR's Mimico commuter trains in the 1890s, bedroom communities continued to develop and expand along the western shore of Lake Ontario. By 1902, trains arrived in Union Station at 08:25 AM and departed at 5:30 PM. This schedule remained more or less consistent into the transition to the Canadian National era in 1923.

By the end of the First World War, the Town of Oakville, 21 miles from Union Station, had evolved into a prestigious bedroom community for many influential businessmen who commuted daily to the financial centre of downtown Toronto. These affluent commuters didn't hesitate to use their influence to lobby for better train service and this service became the most politically charged of all the commuter corridors.

In March 1920, the lobbyists appeared in front of the Board of Railway Commissioners with a list of grievances. These included monthly books of commutation tickets that overestimated the number of tickets required by most commuters and expired before they were used up, and a dependence on long distance trains that showed up an hour or more late. Appearing on behalf of the commuters was their local member of the provincial legislative assembly, E.C. Drury, who also happened to be the Premier of Ontario. It was revealed during the hearings how many commuters used this service – an estimated 150 from Oakville and 150-200 from Port Credit, thirteen miles west of Toronto.

In November 1923, CN introduced gas-electric car No. 15816 into Toronto-Hamilton service, probably the earliest use of non-steam powered trains on this route. The unit had been ordered from National Steel Car by the GT just before it was absorbed by CN and it was the most powerful gasoline-powered rail car in North America.

Gas-electric cars, and their later cousins, diesel-electric cars, somewhat resembled highway coaches with the engine in front, the operators' cab behind or to the side, a small baggage section and most of the space taken up with seating for passengers. These cars represented early attempts by the railways to reduce operating expenses by utilizing a self-propelled combination baggage/coach that required a smaller operating crew than a conventional steam-hauled passenger train. As well, fueling an internal combustion gasoline engine was cheaper and less complicated than coal. Both CN and the CP would operate a number of these cars. However, their

Toronto-Hamilton (63 km)

Cet itinéraire suit la voie originale du Great Western Railway entre Toronto et Hamilton ouverte en 1855. L'indicateur de 1892 du GTR montre le train omnibus numéro 4 au départ de Hamilton à 7 h avec arrivée à Toronto à 8 h 45. Le train du courrier, le 9, quitte la gare Union à 16 h 55 et arrive à Hamilton à 18 h 25. Un express tardif, le 11, quitte à 18 h 55 et arrive à 20 h 15 à Hamilton, arrêtant seulement à Oakville et à Clarkson. Suite à la disparition des trains de banlieue de Mimico du GTR dans les années 1890, les banlieues-dortoirs continuent à se développer et à s'étendre le long de la rive ouest du lac Ontario. En 1902, deux trains arrivent à la gare Union à 8 h 25 et repartent à 17 h 30. Cet horaire demeure plus ou moins en force au cours de la transition vers l'ère du Canadien National en 1923.

À la fin de la Première Guerre mondiale, la ville d'Oakville, à 34 km (21 mi) de la gare Union, est devenue une banlieue-dortoir prestigieuse pour de nombreux hommes d'affaires influents qui font la navette tous les jours vers le centre financier au centre-ville de Toronto. Ces banlieusards aisés n'hésitent pas à user de leur influence pour faire pression afin d'obtenir un meilleur service et cette ligne est devenue la plus politiquement chargée de tous les couloirs de circulation.

En mars 1920, ces lobbyists se présentent devant le Conseil des commissaires des chemins de fer avec une liste de griefs. Ces derniers incluent des carnets de billets mensuels où l'on surestime le nombre de billets requis par la plupart des voyageurs et qui expirent avant d'avoir été utilisés, et une dépendance sur les trains de longue distance qui arrivent avec une heure ou plus de retard. Apparaît au nom des plaignants leur député à l'Assemblée législative provinciale, E.C. Drury, qui est aussi le premier ministre de l'Ontario. Durant les audiences, on apprend combien de passagers utilisent ce service : environ 150 d'Oakville et 150 à 200 de Port Credit, à 21 km (13 mi) à l'ouest de Toronto.

En novembre 1923, le CN introduit l'autorail à essence-électrique numéro 15816 sur le service Toronto-Hamilton, probablement la première utilisation de trains non propulsés à la vapeur sur ce trajet. L'unité a été commandée à la National Steel Car par le GTR juste avant qu'il ne soit absorbé par le CN et c'est alors l'autorail à essence le plus puissant en Amérique du Nord.

Les autorails essence-électriques, et plus tard leurs cousins diesel-électriques, ressemblent un peu à des autocars routiers avec le moteur à l'avant, la cabine du mécanicien derrière ou sur le côté, une petite section pour bagages et le reste de l'espace occupé par des sièges pour passagers. Ces unités représentent les premières tentatives par les compagnies de réduire les frais d'exploitation en utilisant un autorail combinaison bagages/voyageurs, qui nécessite un équipage d'opération inférieur à un train de passagers conventionnel à vapeur. De même, l'alimentation d'un moteur à explosion interne est moins

expensive initial purchase cost and mechanical unreliability limited their appeal. The cars were usually assigned to lightly travelled local trains or branch lines and were branded by CN as Motor Trains. When traffic warranted, they pulled an extra coach.

In 1925, a diesel-electric car was assigned to a new commuter service between Oakville and Union Station. In 1928, diesel-electric car No. 15830 was used in Hamilton-Toronto morning commuter service hauling two trailer cars. From Toronto, the car proceeded on to London and then back to Hamilton. The same car may have been used to inaugurate a new late-night train from Hamilton to Toronto. The train departed Hamilton at 11:10 PM and arrived in Union Station at 12:30 AM so that Torontonians would find it “of great convenience to parties, clubs, etc. who desire to visit in Hamilton until late in the evening and enable them to return home the same evening.” That may be the single saddest commentary on Toronto nightlife ever issued, especially during what was characterized everywhere else in North America as the Roaring Twenties.

The Depression and the corresponding plunge in rail passenger ridership brought about an inevitable curtailment of service in 1931, including one of three morning trains used by Lakeshore commuters. This prompted the lobby group to press for alterations to the timetables of the remaining trains. Then as now, commuters wished for trains that most precisely corresponded to their employment hours, not wanting to arrive at work too early nor lingering downtown long after work hours were over.

Unfortunately the commuters could not agree among themselves on the changes, prompting Canadian National to conduct a poll that showed them evenly divided on the matter. In 1932 the commuters again complained that the Saturday afternoon commuter train didn't depart from Union Station until 2:30 PM, this in an era when most people worked until noon on Saturday.

By 1934, a diesel-electric car once again supplemented the regular rush hour train between Toronto and Hamilton and an additional car

chère et moins compliquée que celle au charbon. Le CN et le CP vont exploiter un certain nombre de ces unités. Cependant, leur important coût d'achat initial et leur manque de fiabilité mécanique limiteront leur usage. Les autorails sont généralement affectés à des trains légers locaux ou sur des embranchements, et sont appelés par le CN des « Motor Trains ». Lorsque le trafic est justifié, ils tirent une voiture supplémentaire.

En 1925, un autorail diesel-électrique est affecté à un nouveau service de banlieue entre Oakville et la gare Union. En 1928, l'autorail diesel-électrique numéro 15830 est utilisé dans le service de banlieue matinal de Toronto-Hamilton avec deux remorques. De Toronto, l'autorail va à London puis revient à Hamilton. Il se peut que le même autorail ait été utilisé pour inaugurer un nouveau train de fin de soirée de Hamilton à Toronto. Ce train quitte Hamilton à 23 h 10 et arrive à la gare Union à 0 h 30 si bien que les Torontois le trouvent « très pratique pour les groupes, clubs, et autres qui désirent visiter Hamilton jusque tard dans la soirée et leur permet de rentrer chez eux le soir même ». C'est peut-être le commentaire le plus triste sur la vie nocturne de Toronto qu'on ait jamais fait, en particulier pendant ce qui a été caractérisé partout ailleurs en Amérique du Nord comme « les années folles ».

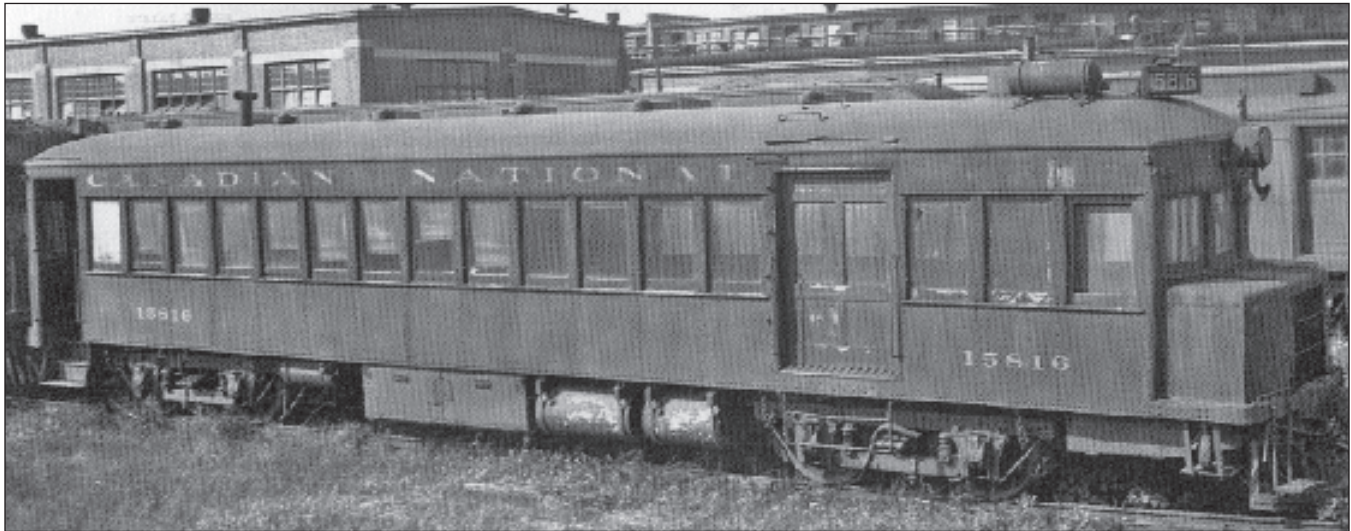
La Grande dépression et le plongeon correspondant de l'achalandage passager ferroviaire ont causé une réduction inévitable du service en 1931, y compris la disparition d'un des trois trains du matin utilisés par les banlieusards du Lakeshore. Cela a incité le lobby à faire pression pour que des modifications soient apportées aux horaires des trains restants. Alors, comme maintenant, les navetteurs souhaitaient des trains qui correspondaient plus précisément à leurs heures de travail, ne désirant pas arriver au travail trop tôt ni perdre du temps au centre-ville à la fin de la journée.

Malheureusement, les usagers ne peuvent pas se mettre d'accord entre eux sur les changements, ce qui incite le Canadien National à procéder à un sondage qui les montre également divisés sur la question. En 1932, les usagers se plaignent à nouveau que le samedi après-midi, le train de banlieue ne quitte pas la gare Union avant



Diesel-electric car 15830 arrives in Toronto from Oakville in the late 1920s. This view is looking west from the soon-to-be dismantled John Street bridge. CRHA Archives, Fonds Paterson

L'autorail diesel-électrique 15830 arrive à Toronto en provenance d'Oakville, à la fin des années 1920. Cette vue vers l'ouest est prise du pont de la rue John, qui sera démolie peu de temps après. Archives ACHF, Fonds Paterson



Even in its infancy, CNR began using self-propelled passenger equipment. While No. 15816 was ordered by the Grand Trunk Railway, the CNR took delivery of the unit in 1923 after having taken over from the Grand Trunk. At that time, it was the highest-powered rail car in North America. It also became the first internal combustion vehicle assigned to the Toronto-Hamilton passenger service. This photo at Spadina roundhouse was likely taken not long after its May 1941 retirement. CRHA Archives, Fonds Paterson

Même à ses débuts, la CNR commença à utiliser du matériel pour passagers auto-moteur. Le 15816 avait été commandé par son prédécesseur, le Grand Trunk Railway et quand il a été livré au désormais CNR en 1923, il est devenu le plus puissant de son genre en Amérique du Nord. Il a été le premier véhicule à combustion interne affecté au service des passagers sur le service Toronto-Hamilton. Cette photo a été prise à la rotonde de Spadina, probablement peu de temps après sa mise à la retraite en mai 1941. Archives ACHF, Fonds Paterson

was used to provide local service between Toronto and Oakville. Later in the 1930s, the two regular rush hour trains in the morning and evening operated approximately an hour apart between Toronto and Hamilton. This level of suburban service remained more or less consistent until GO Transit took over in 1967.

The Lakeshore commuter trains would utilize a variety of interesting motive power over the years. In 1929, CN introduced Canada's first diesel-electric locomotive in a two-unit configuration. In 1931, the locomotive was divided into two separate units, 9000 and 9001. The latter was used briefly on the Hamilton commuter trains in 1938 and 1939.

Typically, the CNR used its most antiquated equipment on this run and this was long a flashpoint between the commuter lobby and the railway. Passengers complained of poor ventilation, coal stove heating, uncomfortable seats and dim gas-lit lamps, especially in the winter when commuters might be riding both ways in the dark. Another complaint was that the train had become so long that it frequently extended past the station platforms forcing passengers to hop up and down from the gravel roadbed.

In February 1948, federal Member of Parliament T.L. Church who, as a former mayor of Toronto had frequently locked horns with the railways, raised the issue in the House of Commons. Transport Minister Lionel Chevrier replied that the wooden coaches would be replaced by steel cars “as rapidly as possible” which, in the

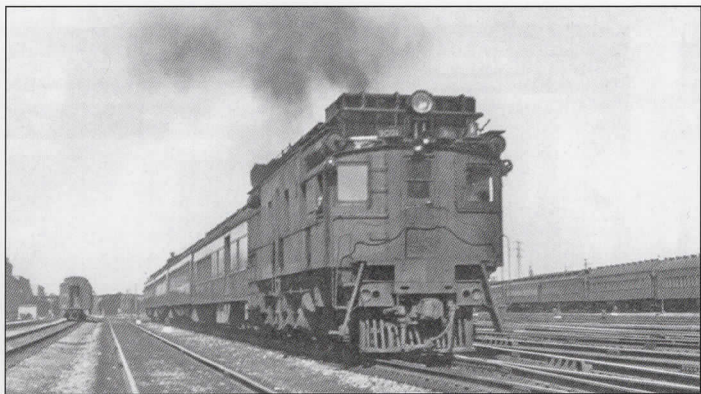
14 h 30, alors que la plupart des gens ne travaillent alors que jusqu'à midi.

En 1934, un autorail diesel-électrique doit une fois encore compléter le train régulier aux heures de pointe entre Toronto et Hamilton, et une voiture supplémentaire doit être utilisée pour assurer le service local entre Toronto et Oakville. Plus tard, dans les années 1930, les deux trains réguliers aux heures de pointe du matin et du soir circulent à environ une heure d'intervalle entre Toronto et Hamilton. Ce niveau de service de banlieue reste plus ou moins constant jusqu'à ce que GO Transit le reprenne en 1967.

Les trains de banlieue du Lakeshore utilisent une variété de motorisation intéressante au fil des ans. En 1929, le CN introduit la première locomotive diesel-électrique du Canada dans une configuration à deux unités. En 1931, la locomotive est divisée en deux unités distinctes, numérotées 9000 et 9001. Cette dernière est brièvement utilisée sur les trains de banlieue de Hamilton en 1938 et 1939.

Habituellement, le CN utilise son équipement le plus archaïque sur cette ligne et ce sera longtemps un point d'achoppement entre le lobby de banlieue et la compagnie. Les passagers se plaignent d'une mauvaise ventilation, du chauffage par un poêle à charbon, de sièges inconfortables et de faibles lampes à gaz, surtout en hiver, lorsque les passagers doivent voyager dans les deux sens à la noirceur. Une autre plainte est que les trains sont devenus trop longs et se prolongent fréquemment au-delà des quais, forçant les passagers à sauter sur ou à embarquer de la banquette en gravier.

MONTREAL, TORONTO, HAMILTON, NIAGARA FALLS, BUFFALO, PHILADELPHIA, BALTIMORE, WASHINGTON AND NEW YORK														
Miles	TABLE No.	77	101-102	17	83-86	79	5	663	681	103-104	89-90	15	9	
	SOUTHBOUND	129	Note			Note		Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note
0.0	Toronto, Ont. (Union Station) (E. & W. Div.)	9:00	A.M.	11:30	A.M.	9:30	A.M.	9:30	P.M.	9:30	P.M.	3:00	P.M.	3:00
1.0	Stoney Creek	9:05	A.M.	11:35	A.M.	9:35	A.M.	9:35	P.M.	9:35	P.M.	3:05	P.M.	3:05
2.0	Hamilton (James St.) (E. & W. Div.)	9:10	A.M.	11:40	A.M.	9:40	A.M.	9:40	P.M.	9:40	P.M.	3:10	P.M.	3:10
3.0	Stoney Creek	9:15	A.M.	11:45	A.M.	9:45	A.M.	9:45	P.M.	9:45	P.M.	3:15	P.M.	3:15
4.0	Alidshof	9:20	A.M.	11:50	A.M.	9:50	A.M.	9:50	P.M.	9:50	P.M.	3:20	P.M.	3:20
5.0	Burlington	9:25	A.M.	11:55	A.M.	9:55	A.M.	9:55	P.M.	9:55	P.M.	3:25	P.M.	3:25
6.0	Brome	9:30	A.M.	12:00	A.M.	10:00	A.M.	10:00	P.M.	10:00	P.M.	3:30	P.M.	3:30
7.0	Clarkson	9:35	A.M.	12:05	A.M.	10:05	A.M.	10:05	P.M.	10:05	P.M.	3:35	P.M.	3:35
8.0	Lorne Park	9:40	A.M.	12:10	A.M.	10:10	A.M.	10:10	P.M.	10:10	P.M.	3:40	P.M.	3:40
9.0	Port Credit	9:45	A.M.	12:15	A.M.	10:15	A.M.	10:15	P.M.	10:15	P.M.	3:45	P.M.	3:45
10.0	Lakeview	9:50	A.M.	12:20	A.M.	10:20	A.M.	10:20	P.M.	10:20	P.M.	3:50	P.M.	3:50
11.0	Long Branch	9:55	A.M.	12:25	A.M.	10:25	A.M.	10:25	P.M.	10:25	P.M.	3:55	P.M.	3:55
12.0	Sunnyside	10:00	A.M.	12:30	A.M.	10:30	A.M.	10:30	P.M.	10:30	P.M.	4:00	P.M.	4:00
13.0	Union Station	10:05	A.M.	12:35	A.M.	10:35	A.M.	10:35	P.M.	10:35	P.M.	4:05	P.M.	4:05
14.0	Montreal (Rosa St.) (E. & W. Div.)	10:10	A.M.	12:40	A.M.	10:40	A.M.	10:40	P.M.	10:40	P.M.	4:10	P.M.	4:10
15.0	Que. (Windsor Stn.)	10:15	A.M.	12:45	A.M.	10:45	A.M.	10:45	P.M.	10:45	P.M.	4:15	P.M.	4:15



Canadian National pioneer diesel locomotive No. 9001 was used briefly in Hamilton commuter service in the late 1930s. Here it is departing Union Station with a four-car local. Author's collection

La N° 9001, la locomotive diesel pionnière du CN, fut utilisée brièvement sur le service de banlieue de Hamilton vers la fin des années 1930. Ici, elle quitte la gare Union avec un train local de quatre voitures. Collection de l'auteur



Canadian National No. 5302, a Pacific built by the Montreal Locomotive Works in 1920, hauls the Hamilton commuter out of Union Station in November 1947. Train 79 with its 1,000 plus passenger load used Track One for many years since it was adjacent to the headhouse and didn't require negotiating two flights of stairs to access the platform. CRHA Archives, Fonds Paterson

La 5302 du Canadien National, une Pacific construite par la Montreal Locomotive Works en 1920, tire le train de banlieue vers Hamilton hors de la gare Union en novembre 1947. Le train 79, avec ses plus de 1000 passagers, utilisa la voie 1 durant de nombreuses années, parce que celle-ci était à côté du bureau-chef et ne requerrait pas que l'on emprunte deux volées d'escaliers pour accéder à son quai. Archives ACHF, Fonds Paterson

This 1934 Canadian National timetable shows the Lakeshore commuter service as well as other trains that could be utilized by commuters. The dark squares adjacent to the train numbers indicate a Motor Train service. Author's collection

Cet indicateur de 1934 du Canadien National montre le service de banlieue du Lakeshore ainsi que les autres trains qui pouvaient être utilisés par les banlieusards. Les carrés noirs adjacents aux numéros de trains indiquent un service d'autorail. Collection de l'auteur

event, was to be another six years. Chevrier also stated that there was no need for additional commuter trains in the Toronto area, citing the superior roads paralleling railway tracks and the availability of alternative forms of transportation.

During the period from 1941 to 1951, the population of the Toronto metropolitan area increased by 23% while the population of the Lakeshore area west of Toronto averaged increases over 70%. CN continued to

En février 1948, le député fédéral T.L. Church qui, en tant qu'ancien maire de Toronto avait souvent croisé le fer avec les compagnies, soulève la question à la Chambre des communes. Le ministre des Transports, Lionel Chevrier, répond que les voitures en bois seront remplacées par des voitures en acier « aussi rapidement que possible », ce qui, dans ce cas, prendra encore six ans. Chevrier déclare également qu'il n'y a pas besoin de trains de banlieue supplémentaires dans la région de Toronto,

operate only two dedicated commuter round trips a day. Commuters living in Oakville were also able to board the inbound Maple Leaf, the overnight train from New York and Philadelphia, but it was frequently late and didn't make any other stops until Sunnyside.

The commuter lobby was further emboldened in 1952 when CN announced that they were spending over \$2 million on new coaches for the Montreal commuter service through the Mount Royal Tunnel. By this time it was estimated that 250 commuters boarded the trains in Oakville alone and that by the time the train arrived in Toronto there were 100-150 standees. As the Hamilton commuter service lost \$150,000 annually, CN refused to increase the number of trains but it promised to upgrade the coaches by 1954.

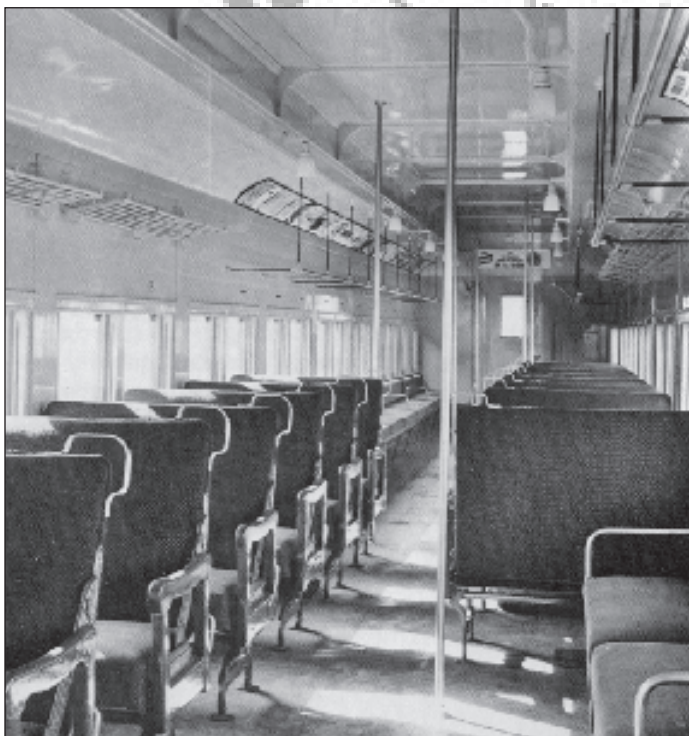
This time they delivered on their promise, albeit without much fanfare. On July 27, 1954, commuters were surprised to find new steel coaches as they boarded the outbound train for Hamilton at Union Station during the afternoon rush hour. The cars were rebuilds numbered 4959 to 4974 and were originally colonist cars ordered from Pullman by the Canadian Northern Railway and delivered to CN in 1920. Of the sixteen cars, ten were assigned to Trains 76 and 79 and four to Trains 74 and 81. The remaining two cars were assigned to the Guelph commuter trains. The cars featured modern electric lighting, overhead parcel racks, reversible double seats and each could seat 100 passengers.

évoquant les bonnes routes parallèles aux voies ferrées et la disponibilité de moyens de transport alternatifs.

Pendant la période 1941-1951, la population de la région métropolitaine de Toronto augmente de 23 % alors que la population de la région de Lakeshore, à l'ouest de Toronto, accroît en moyenne de plus de 70 %. Le CN continue de fonctionner avec seulement deux trains aller-retour par jour. Les usagers vivant à Oakville peuvent également monter à bord du Maple Leaf, le train de nuit de New York et de Philadelphie lorsqu'il revient, mais il est souvent en retard et ne s'arrête pas avant Sunnyside.

En 1952, le lobby de la banlieue s'enhardit lorsque le CN annonce qu'il a dépensé plus de 2 millions de dollars pour de nouvelles voitures pour le service de banlieue de Montréal par le tunnel du Mont-Royal. À cette époque, on estime que 250 usagers montent à bord des trains à Oakville seulement et que par le temps que le train arrive à Toronto, il y a 100 à 150 personnes debout. Comme le service de banlieue de Hamilton perd 150 000 \$ par année, le CN refuse d'augmenter le nombre de trains, mais il promet de moderniser les voitures en 1954.

Cette fois, il remplit sa promesse, mais sans fanfare. Le 27 juillet 1954, les voyageurs sont surpris de trouver de nouvelles voitures en acier quand ils montent à bord du train partant pour Hamilton à la gare Union à l'heure de pointe de l'après-midi. Les voitures reconstruites numérotées de 4959 à 4974 furent à l'origine des voitures de colons commandées à Pullman par le Canadian Northern Railway et livrées au CN en 1920. Parmi les seize voitures, dix sont affectées aux trains numéros 76 et 79 et quatre aux trains 74 et 81. Les deux voitures restantes ont été attribuées aux trains de banlieue de Guelph. Les voitures ont un éclairage électrique moderne, des étagères à bagages au plafond et des sièges doubles réversibles et chacune peut accueillir 100 passagers.



In July 1954, Canadian National replaced the antique wooden cars used in commuter service with steel coaches rebuilt from 1920-era steel colonist cars. Although the interiors were spartan, the cars featured modern electric lighting, overhead parcel racks, reversible double seats and each could seat 100 passengers. Author's collection

En juillet 1954, le Canadien National remplaça les vétustes voitures en bois utilisés pour le service de banlieue avec des voitures en acier nouvellement reconstruites à partir de voitures en acier pour colons des années 1920. Même si leurs intérieurs étaient très austères, les nouvelles voitures possédaient un éclairage électrique moderne, des porte-bagages au plafond et des sièges doubles à dossiers réversibles; chacune pouvait accueillir 100 passagers. Collection de l'auteur

Stan's Photo Gallery

September - October 2015

By Stan Smail

Translation: Gilles Lazure

Saved by Sandusky - again! I must confess that I had misgivings about how we were to produce the Photo Gallery for the September-October Canadian Rail which features a superb article by Derek Boles on the pre-GO Transit commuter train service network in Toronto. Perhaps my apprehension arose out of the fact that GO Transit commuter trains have been a fixture of the Toronto area railway landscape for almost a half century and some of us tend to forget what went on before.

Happily, I was wrong! When Co-Editor Murphy presented me with a packet of marvellous Bob Sandusky photos depicting pre-GO Transit Toronto area local passenger trains, my fears were allayed. Bob's wonderful images, most of which have never been published before, remind us of a bygone time when local passenger trains as well as a few bona fide commuter train services allowed one to commute to and from Toronto Union Station. Additionally, many of these train services were among the last passenger trains in Ontario using steam locomotives running out their last miles at the end of the steam era.

Thank you, Bob and all aboard for Toronto Union Station!

All photos by Robert J. Sandusky.
Toutes les photos sont de Robert J. Sandusky.

Les photos de Stan

Septembre - Octobre 2015

Par Stan Smail

Traduction : Gilles Lazure

Sauvé par Sandusky une fois de plus! Je dois avouer que j'avais des doutes sur la manière avec laquelle nous allions assembler la galerie de photographies pour le numéro de septembre-octobre de Canadian Rail qui met en vedette un excellent article de Derek Boles sur le réseau de trains de banlieue de Toronto qui a précédé celui du GO Transit. Il est possible que mon appréhension soit venue du fait que les trains de ce dernier ont fait partie du paysage des environs de Toronto pour plus d'un demi-siècle et que certains d'entre nous ont tendance à oublier ce qui se passait avant.

Heureusement, j'ai eu tort! Mes craintes sont disparues lorsque le coéditeur Murphy m'a fait parvenir un ensemble de superbes photos de Bob Sandusky documentant les trains de passagers locaux de Toronto avant l'ère du GO Transit. Les merveilleuses images de Bob, dont plusieurs n'ont jamais été publiées auparavant, nous rappellent une époque disparue durant laquelle les trains de passagers locaux, en plus de quelques véritables trains de banlieue, permettaient de faire le trajet vers, et à partir de la gare Union de Toronto. De plus, plusieurs de ces services étaient parmi les derniers à être tractés par des locomotives à vapeur parcourant leurs derniers kilomètres à la fin de l'ère de la vapeur en Ontario.

Merci Bob, et tous à bord vers la gare Union de Toronto!



CNR train no. 42 was a daily except Sunday local serving all stations from Barrie to Toronto. Here it reduces speed somewhat for Concord on November 23, 1957 but on this Saturday morning there are no passengers waiting to board.

Le 42 du CNR était un train quotidien, sauf les dimanches, qui desservait toutes les gares de Barrie jusqu'à Toronto. Sur cette photo, prise le matin du samedi 23 novembre 1957, il ralentit quelque peu sa vitesse à Concord, mais il n'y a aucun passager qui attend pour monter à son bord.



CNR J7 4-6-2 5250 had just crossed the CPR diamond at Brampton, Ontario with train 172 from Owen Sound on a frosty December 29, 1954. No. 172, which made all the stops en route and will take on mail, express and passengers, will arrive at Toronto Union at 1110.

La 5250 du CNR, une 4-6-2 J-7, vient tout juste de traverser le croisement oblique avec le CPR, à Brampton, Ontario, à la tête du train 172 en provenance de Owen Sound, en ce froid 29 décembre 1954. Le 172, qui a fait tous les arrêts le long du trajet et qui va prendre à son bord courrier, express et passagers, va arriver à la gare Union de Toronto à 11 h 10.

On a bitterly cold January 4, 1958, the steam from CNR J7 4-6-2 5267 has coated the baggage car of train 42 with ice. This all-stops local from Barrie to Toronto is not stopping at Concord today as it passes SW1200RS 1219 in the clear for No. 42 which will arrive at Union Station at 0855 despite the inclement weather.

En ce glacial 4 janvier 1958, la vapeur de la 5267 du CNR, une 4-6-2 J-7, a couvert de glace la voiture à bagages du train 42. Ce train, faisant tous les arrêts de Barrie à Toronto, ne s'arrête pas à Concord aujourd'hui alors qu'il croise la 1219, une SW1200RS, en voie d'évitement pour libérer le passage au 42 qui va arriver à la gare Union à 8 h 55 malgré la température inclemente.





Completing this mini-portfolio of Sandusky CNR J7 images, 4-6-2 5302 has the Saturday only Hamilton-Toronto Train 76 easily in hand at Mimico on November 1, 1958. Union Station is 6.8 miles away. Mike Leduc, this J7 grouping is for you!

Complétant ce mini-portfolio de photos de J-7 du CNR par Sandusky, la 4-6-2 5302 tracte aisément le train 76 (samedi seulement) de Hamilton à Toronto, à Mimico, le 1er novembre 1958. La gare Union est à 9,8 km (6,8 mi) de distance. Mike Leduc, ce groupement de J-7 est pour vous!

CNR Train 77 was the first westbound morning local available to commuters departing Union Station at 0700. On Saturday, June 9, 1957, somewhat overpowered with U1a 4-8-2 6003, No. 77 is at Port Credit, Ontario. A New York Central baggage car, used for express or bulk mail, was a familiar sight on these trains in the late 1950's.



Le train 77 de 7 h 00 du CNR était le premier local du matin en direction ouest à la disposition des banlieusards allant à la gare Union. Le samedi 9 juin 1957, bien trop léger pour la puissante 6300, une 4-8-2 U-1-a, à sa tête, il est à Port Credit, Ontario. Une voiture à bagages du New York Central, utilisée pour l'express ou le courrier en vrac, était vue de coutume sur ces trains, à la fin des années 1950.



More in line with the capabilities of a CNR Mountain type 4-8-2, Train 79 for Hamilton was the prime westbound afternoon commuter train. Seen here on May 1, 1957 U1b 6027 with 11 cars is just minutes out of Toronto Union Station. In the background, steam still reigns supreme at CNR's Spadina Street roundhouse at this late date - Marvellous!

Plus près de la capacité d'une 4-8-2 de type Mountain du CNR, le 79 était le train de banlieue d'après-midi de choix pour Hamilton. Vue ici avec ses 11 voitures, le 1er mai 1957, la 6027 U-1-b n'a quitté la gare Union que depuis quelques minutes. À l'arrière-plan, à la rotonde du CNR, sur la rue Spadina, la vapeur règne toujours en maître à cette date tardive – merveilleux!

CNR twelve-wheeled, wooden coaches with truss rods of likely Grand Trunk heritage are seen here from the Bathurst Street bridge sometime in this early fifties view looking northeast. A sister coach to the first and third cars in this view is preserved at the CRHA affiliated New Brunswick Railway Museum in Hillsborough, NB.

Des voitures-coach du CNR, en bois, à douze roues et avec tiges de garde-à-niveau, héritées probablement du Grand Tronc, sont vues du pont de la rue Bathurst, en regardant vers le nord-est, sur cette photo du début des années 1950. Une voiture-coach, sœur des première et troisième voitures, est préservée au New-Brunswick Railway Museum, un musée affilié à l'ACHF, à Hillsborough, N.-B.





Train No. 11 for London was due to leave Toronto Union at 1700 making all city and most country station stops. The tower's corner windows are open on a balmy April 12, 1956 providing ventilation for leverman James A. Brown, as U4a class 4-8-4 6404 traverses the diamond crossings at West Toronto. The 6404, along with sister 6402, was one of two streamlined pre-war CNR 4-8-4s to end the steam era in southern Ontario in 1959. CNR 6400 is preserved at the Canada Museum of Science and Technology in Ottawa.

Le train 11, pour London, devait quitter la gare Union à 17 h 00 et faire tous les arrêts en ville et la plupart de ceux à la campagne. En cette agréable journée du 12 avril 1956, les fenêtres de la tour de contrôle sont ouvertes, aérant celle-ci pour l'aiguilleur James A. Brown, alors que la 6404, une 4-8-2 U-4-a, traverse le croisement oblique, à West Toronto. La 6404, ainsi que sa sœur 6402, fut l'une des deux locomotives carénées d'avant-guerre qui clôturèrent l'ère de la vapeur dans le sud de l'Ontario, en 1959. La 6400 du CNR est préservée au Musée des sciences et de la technologie, à Ottawa.



One of the better passenger shelters on the CNR Oakville Subdivision was at Lorne Park. It was also a great location to see CNR steam in full stride as demonstrated by U2g 4-8-4 6230 westbound with Train 83 late in the steam era on February 22, 1959. A classic 1957 GMC pickup dutifully waits behind the lowered crossing gate.

L'un des meilleurs abris pour voyageurs sur la subdivision de Oakville du CNR était situé à Lorne Park. C'était aussi un excellent endroit pour observer les trains à vapeur du CNR en pleine activité, comme le montre la 6230, une 4-8-4 U-2-g, roulant vers l'ouest avec le train 83, le 22 février 1959, vers la fin de l'ère de la vapeur. Un classique pick-up GMC 1957 est à l'arrêt derrière les barrières baissées du passage à niveau.



Ending this great sequence of Sandusky shots of CNR 'vintage' 4-8-2's, U1a 6014 has paused at Brampton, Ontario with train 36 long enough for a time exposure on January 25, 1958. Train 36 made all stops from Stratford to Toronto. Its reciprocal, Train 37, left Toronto Union at 1820, convenient for late afternoon commuters. Sister U1a 6015, the last of the sub-class, is preserved on the station grounds at Jasper, Alberta.

Terminant cette superbe séquence de photos des classiques 4-8-2 du CNR prises par Sandusky, la 6014 U-1-a s'est arrêtée assez longtemps à Brampton, Ontario, avec le train 36, pour qu'il puisse en faire un cliché à longue exposition, le 25 janvier 1958. Le train 36 faisait tous les arrêts de Stratford jusqu'à Toronto. Son pendant, le train 37, quittait la gare Union à 18 h 20, ce qui était commode pour les banlieusards en fin d'après-midi. La 6015, sœur de la 6014 et dernière de la sous-classe U-1-a, est préservée sur le terrain de la gare, à Jasper, Alberta.

Thus far, our gallery has featured pre GO Transit era CNR local train services which provided transportation for Toronto area commuters. In the pre GO Transit era Canadian Pacific Railway also provided a network of local passenger trains, which commuters could use. Most of these trains were steam powered until the arrival of the Budd RDC's in the fifties. On August 11, 1956 CPR G5 4-6-2 1221 passes a clear train order signal at Hamilton Junction with train 732 from Hamilton. No 732 will make one stop, Sunnyside, on its fast one hour journey to Toronto.

Jusqu'ici, notre galerie a mis en vedette les services de trains locaux du CNR qui assurèrent le transport des banlieusards de la région de Toronto avant l'avènement du GO Transit. À la même époque, le CPR exploitait aussi un réseau de trains locaux que les banlieusards pouvaient utiliser. La plupart de ces trains furent tractés à la vapeur jusqu'à l'apparition des autorails Budd RDC, au cours des années 1950. Le 11 août 1956, la 1221, une 4-6-2 G5, passe un signal d'ordre de train indiquant une voie libre, à Hamilton Junction, avec le train 732 venant de Hamilton. Le 732 ne va faire qu'un arrêt, à Sunnyside, au cours de son rapide trajet vers Toronto.





A Budd at Brampton. A mid-fifties winter scene finds CPR RDC-2 9112 with train 306 from Owen Sound demonstrating CPR's effort to maintain service on the Bruce branches. The train order signal is clear and soon 9112 will clump across the CNR diamond, perhaps in the charge of spare CPR leverman James A. Brown.

Un Budd à Brampton. Cette scène d'hiver, du milieu des années 1950, montre le 9112, le RDC-2 du train 306 en provenance de Owen Sound, une illustration des efforts du CPR pour maintenir le service sur les embranchements de Bruce. Le signal d'ordre, peut-être sous la charge de James A. Brown, un aiguilleur de réserve du CPR, indique que la voie est libre et les roues du 9112 vont bientôt cliqueter à travers le croisement oblique de la voie avec celle du CNR.

More tiger-striped CPR Budds. At Guelph Junction, Ontario on June 25, 1954 RDC-1 9052 on Train No. 629 is making a mandatory stop to connect with the Guelph shuttle seen in the background in the charge of self propelled car 9004. CPR Train 629 was a 'businessman's special' which competed with the CNR 'Forest City' between Toronto, London and Windsor.



Plus de Budd du CPR aux rayures de tiges. À Guelph Junction, Ontario, le 25 juin 1954, le 9052, le RDC-1 du train 629, fait un arrêt obligatoire pour la correspondance avec l'autorail 9004, la navette de Guelph visible à l'arrière plan. Le train 629 était un spécial « hommes d'affaires » qui était en compétition avec le « Forest City » du CNR entre Toronto, London et Windsor.



'Yellow board east at Leaside!' Still resplendent in its tuscan red livery, CPR G3 4-6-2 2309 is westbound for Toronto's Lambton Yard on October 25, 1953 with a westbound manifest freight. All CPR passenger trains, both local and distant, called at Leaside Junction between the freight only North Toronto and Belleville Subdivisions.

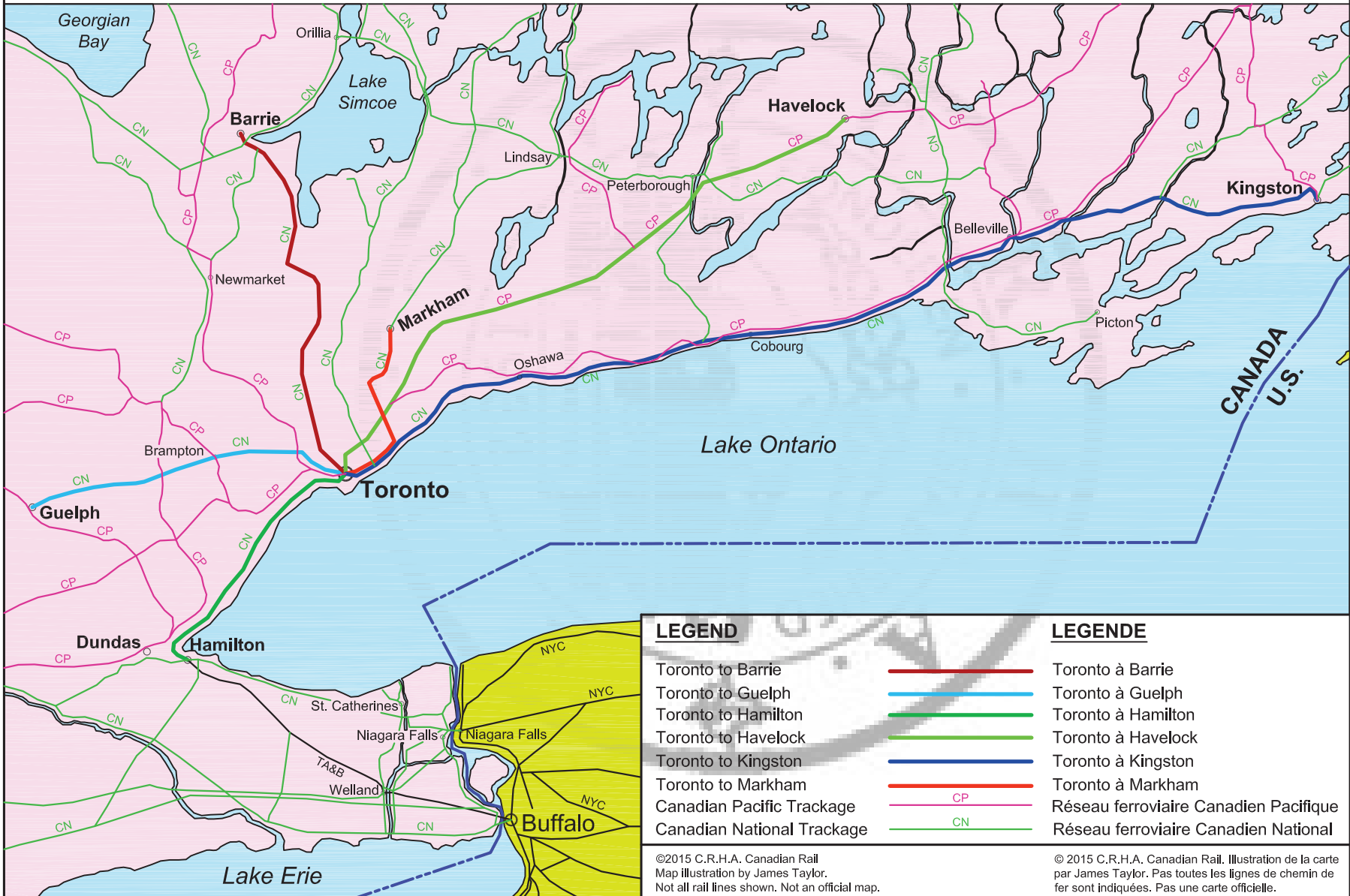
« Signal d'ordre au jaune pour l'est à Leaside! » Le 25 octobre 1953, encore resplendissante dans sa livrée rouge toscan, la 2309 du CPR, une 4-6-2 G3, se dirige vers la cour de triage Lambton de Toronto avec un train mixte de marchandises en direction ouest. Tous les trains de passagers du CPR, autant locaux que de longues distances, traversaient la jonction de Leaside, entre les subdivisions de North Toronto et de Belleville réservées exclusivement aux trains de marchandises.

Riding high! On May 28, 1975, CPR RDC's 9063 and 9061 cross the Don River, Bayview Avenue, and the CNR Bala Subdivision all at the same time with train 380 from Toronto to Havelock, Ontario. This line segment is now derelict but may see a revival as the public clamour for commuter trains continues.

On roule en hauteur! Le 28 mai 1975, les RDC 9063 et 9061 du CPR, formant le train 380 de Havelock à Toronto, croisent la rivière Don, l'avenue Bayview et la subdivision Bala du CNR. Cette portion de ligne est maintenant abandonnée, mais pourrait être remise en service si le public continue de réclamer des trains de banlieue.

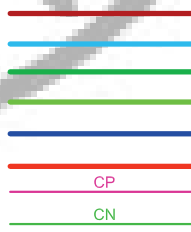


MAP OF TORONTO'S SUBURBAN TRAINS CARTE DES TRAINS DE BANLIEUE DE TORONTO



LEGEND

Toronto to Barrie
 Toronto to Guelph
 Toronto to Hamilton
 Toronto to Havelock
 Toronto to Kingston
 Toronto to Markham
 Canadian Pacific Trackage
 Canadian National Trackage



LEGENDE

Toronto à Barrie
 Toronto à Guelph
 Toronto à Hamilton
 Toronto à Havelock
 Toronto à Kingston
 Toronto à Markham
 Réseau ferroviaire Canadien Pacifique
 Réseau ferroviaire Canadien National

©2015 C.R.H.A. Canadian Rail
 Map illustration by James Taylor.
 Not all rail lines shown. Not an official map.

© 2015 C.R.H.A. Canadian Rail. Illustration de la carte
 par James Taylor. Pas toutes les lignes de chemin de
 fer sont indiquées. Pas une carte officielle.

continued from page 215

On October 15, 1954, Hurricane Hazel devastated Toronto in the worst natural disaster ever to hit the city. Twenty four billion gallons of rainwater fell on the city and the resulting flooding of the Humber River killed five firemen and 36 residents of Raymore Drive in Weston, whose homes were swept away while they slept in their beds. The storm also washed away several railway and road bridges, creating havoc with train schedules, although the Oakville Subdivision bridge over the Humber remained intact. CNR established an emergency shuttle train service between the Canadian National Exhibition grounds and Port Credit. The Hamilton commuter trains then carried 12,000 passengers daily instead of the normal 1,000 to 1,500. Emergency service was maintained for two weeks after the hurricane, which demonstrated to advocates of enhanced commuter rail service that the railways could handle vastly higher numbers of passengers when required.

Although the regular Lakeshore commuters were delighted with the new passenger equipment, the honeymoon with CN was short lived when the railway announced that they would increase commutation fares by 100%, phased in incrementally by the end of 1955. A 40-ride ticket between Oakville and Union Station escalated in price from \$10 to \$20, about \$170 adjusted for inflation. In a concession to angry commuters, CN announced that effective September 25, 1955, inbound Train 14 from Chicago would stop at Oakville at 8:18 AM and outbound Train 15 would depart Union Station at 10 PM, arriving at Oakville a half hour later. Presumably the latter was of interest to the businessman who might want to spend a few hours dining or attending a social function downtown after work.

suite de la page 215

Le 15 octobre 1954, l'ouragan Hazel dévaste Toronto dans la pire catastrophe naturelle à jamais frapper la ville. Vingt-quatre milliards de gallons d'eau de pluie tombent sur la ville et les inondations de la rivière Humber qui en résultent tuent 5 pompiers et 36 résidents de Raymore Drive, à Weston, dont les maisons sont emportées alors qu'ils dorment. La tempête emporte également plusieurs ponts ferroviaires et routiers, perturbant sérieusement les horaires des trains, bien que le pont de la subdivision Oakville sur la rivière Humber soit resté intact. Le CN établit un service de navette ferroviaire d'urgence entre les terrains de l'Exposition nationale canadienne et Port Credit. Les trains de banlieue de Hamilton transportent 12 000 passagers par jour au lieu des 1 000 à 1 500 habituels. Ce service d'urgence est maintenu pendant deux semaines après l'ouragan et démontre aux partisans de l'amélioration des trains de banlieue que les chemins de fer peuvent transporter un nombre considérablement plus élevé de passagers en cas de besoin.

Bien que les usagers réguliers du Lakeshore soient ravis du nouvel équipement, la lune de miel avec le CN est de courte durée quand la compagnie annonce qu'elle va doubler les tarifs par augmentations progressives échelonnées jusqu'à la fin de 1955. Le prix d'un carnet de 40 passages entre Oakville et la gare Union passe de 10 à 20 \$, soit environ 170 \$ en argent d'aujourd'hui. Comme concession aux usagers en colère, le CN annonce qu'à compter du 25 septembre 1955, le train 14 arrivant de Chicago s'arrêtera à Oakville à 8 h 18 et le train 15 pour Chicago partira de la gare Union à 22 h, pour arriver à Oakville une demi-heure plus tard. On peut supposer que ce dernier train s'adressait aux hommes d'affaires susceptibles désirant passer quelques heures pour souper ou assister à une activité sociale au centre-ville après le travail.



CNR Pacific 5285 leads inbound Hamilton commuter No. 76 past Exhibition station in April 1955. Built in 1912 at Dufferin Street, the station was normally used only during the annual Canadian National Exhibition. GO Transit opened a new replacement station farther to the east in 1968, although the ancient concrete platforms seen here remained in place until recently. CRHA Archives, Fonds Paterson

La Pacific 5285 du CN en tête du train de banlieue 76 en provenance de Hamilton passe devant la gare de l'Exposition en avril 1955. Construite en 1912, sur la rue Dufferin, la gare n'était utilisée normalement qu'uniquement pendant l'Exposition nationale canadienne annuelle. GO Transit a ouvert une nouvelle gare en remplacement plus à l'est en 1968, bien que les anciens quais de béton vus ici soient restés en place jusqu'à récemment. Archives ACHF, Fonds Paterson

In 1956 CNR president Donald Gordon stated that the railway would be happy to improve money-losing commuter service if the local municipalities would be willing to subsidize the trains. Metro Toronto Chairman Fred "Big Daddy" Gardiner immediately dismissed the idea as "ludicrous." Taxpayer subsidized public transit was still a decade or more in the future.

An interesting variety of motive power continued to be assigned to the Hamilton commuter trains. As the steam era waned in the late 1950s, the CNR assigned No. 6402 to this service, one of five U-4-a 4-8-4 engines built by the Montreal Locomotive Works in 1936. Some consider these locomotives represented the apogee of steam locomotive streamlining in Canada. The CNR displayed images of these locomotives on promotional material that showed them operating throughout the system although they never ran outside of Quebec and Ontario in regular service.

En 1956, le président du CN, Donald Gordon, déclare que la compagnie serait heureuse d'améliorer le service de banlieue déficitaire si les municipalités locales étaient disposées à subventionner les trains. Le président du Toronto métropolitain, Fred "Big Daddy" Gardiner, rejette immédiatement l'idée qu'il qualifie de « ridicule ». Il faudra attendre plus de dix ans avant que le contribuable subventionne le transport en commun.

Une variété intéressante de locomotives continue d'être affectée aux trains de banlieue de Hamilton. Comme l'ère de la vapeur décline à la fin des années 1950, le CN attribue la 6402 à ce service, l'une des cinq 4-8-4 U-4-a construites par la Montreal Locomotive Works, en 1936. Certains considèrent que ces locomotives représentent l'apogée des locomotives à vapeur carénées au Canada. Le CN affiche des images de celles-ci sur le matériel promotionnel comme fonctionnant sur l'ensemble de leurs services au Canada bien qu'elles ne soient jamais sorties du Québec ni de l'Ontario en service régulier.



CN U-4-a No. 6402 waits on Track One under the Union Station train shed in April 1959 with Train 79 for Hamilton. These iconic streamlined 4-8-4 engines built by the Montreal Locomotive Works in 1936 were extensively featured on CN promotional material for almost two decades. Roger Cook

La 6402 U-4-a du CN attend sur la voie 1 de la gare Union en avril 1959 en tête du train 79 pour Hamilton. Ces 4-8-4 carénées emblématiques, construites par la Montreal Locomotive Works en 1936, ont été très utilisées sur le matériel promotionnel de CN pendant près de deux décennies. Roger Cook

In April 1959, No. 6402 hauls Train 79 for Hamilton past the CN Express building while locomotive 6230 waits on Track Two with the next Hamilton commuter scheduled to depart an hour later. That a train could idle under the shed for so long during rush hour is an indication of how much conditions have changed at Union Station in the last half century. Roger Cook

En avril 1959, la 6402 en tête du train 79 pour Hamilton passe devant le dépôt d'express du CN pendant que la 6230 attend sur la voie 2 avec le train de banlieue suivant pour Hamilton devant partir une heure plus tard. Qu'un train pouvait attendre si longtemps sous le hangar aux heures de pointe est une indication de combien les conditions ont changé à la gare Union au cours du dernier demi-siècle. Roger Cook



Shortly after 6402 was retired in 1959 and ushered out the age of steam on the Hamilton run, another even more unique diesel-electric locomotive appeared on the scene. This was No. 2900, the only Fairbanks Morse Train Master ever owned by CN. It was built in Beloit, Wisconsin and delivered to CN via CLC in Kingston in 1955. It was the longest, heaviest and most powerful diesel locomotive on the CN roster at that time. Although it usually operated long hood forward, an extra bell was installed on the short hood to facilitate bi-directional operation in commuter service. The 2900's tenure on the Hamilton run was short, one of its last assignments was testing hump equipment at Toronto Yard in 1964. It was retired in 1966 and placed in a line of dead locomotives at Pointe St-Charles, Montreal.

Peu de temps après que la 6402 a été retirée en 1959 après avoir clôturé l'âge de la vapeur sur le service vers Hamilton, une autre locomotive encore plus unique, une diesel-électrique, apparaît sur la scène. C'est la 2900, la seule Fairbanks Morse Train Master jamais possédée par le CN. Elle fut manufacturée à Beloit, Wisconsin, et livrée au CN, via la CLC, à Kingston, en 1955. Elle est la plus longue, la plus lourde et la plus puissante locomotive diesel de toutes celles du CN à ce moment-là. Bien qu'elle fonctionne généralement avec le long capot vers l'avant, une cloche supplémentaire est installée sur le capot court pour faciliter le fonctionnement bidirectionnel en service de banlieue. La 2900 ne roula pas longtemps sur le trajet de Hamilton, une de ses dernières assignations étant la mise à l'essai d'équipement de butte, à la cour de triage de Toronto, en 1964. Elle fut retirée du service en 1966 et placée dans une file de locomotives destinées à la ferraille, à Pointe-Saint-Charles (Montréal).

In April 1960, CNR's one and only Fairbanks Morse (CLC) H24-66 2900 appeared in Toronto for use in freight transfer, helper and passenger traffic. Having a steam generator gave it this flexibility so here it is westbound with local Train 79 near Park Lawn Road (Mimico). This loco was almost as much a curiosity as pioneer diesel 9000 had been in the late 1930's but with a shorter life of just 11 years. Robert Sandusky

En avril 1960, la 2900, la seule et unique Fairbanks Morse (CLC) H24-66 du CN, apparaît à Toronto pour une utilisation dans le transfert de marchandises, assistance et trafic de passagers. Son générateur de vapeur lui donnant cette souplesse, elle est ici en direction ouest avec le train 79 près de Park Lawn Road (Mimico). Cette loco a suscité presque autant de curiosité que la 9000, la première diesel à la fin des années 30, mais avec une vie utile plus courte de seulement 11 ans. Robert Sandusky



Nearing the end of its short life, 2900 was switching the Toronto yard hump in 1964. Michael Leduc collection

Vers la fin de sa courte carrière, la 2900 fut affectée aux manoeuvres sur la bosse du triage, à Toronto, en 1964. Collection Michael Leduc

In 1958-59 Canadian National received 18 uniquely Canadian GMD-1 locomotives equipped with steam generators and high speed gearing from General Motors in London, Ontario. These ungainly looking engines numbered 1900 to 1917 were intended to replace steam locomotives in local and branch line passenger service in Quebec and Western Canada. Within a few years many of these trains had been eliminated or the service reduced and three of the GMD-1s were transferred to Toronto circa 1963-64. Two of them were assigned to the twelve-car Hamilton-Toronto Trains 920 and 921 with a single unit to power the three-car Trains 922 and 923 with a baggage car and two coaches. By the mid-1960s, 14 GMD-1s had been assigned to Toronto, handling other commuter runs as well as some intercity trains. In May 1967, one of these units would close out CN's Hamilton commuter service.

The last Canadian National Toronto-Hamilton commuter train, No. 989, operated on Saturday, May 20, 1967. The consist – engine 1910, a baggage car, and two lightly filled coaches reflected the shift away from offices working half days on Saturdays. The night before Train 989 had carried 700 passengers in eight coaches. On the Tuesday following the Victoria Day weekend, the new GO Transit service was launched.

En 1958-1959, le Canadien National reçoit de la General Motors, à London, Ontario, 18 GMD-1 typiquement canadiennes. Ces locomotives sont équipées de générateurs de vapeur et d'un rapport de transmission pour haute vitesse. Ces unités d'allure disgracieuse sont numérotées de 1900 à 1917 et sont destinées à remplacer les locomotives à vapeur sur les services de passagers locaux et d'embranchements au Québec et dans l'Ouest canadien. En quelques années, bon nombre de ces trains seront éliminés ou le service sera réduit, et trois des GMD-1 seront transférées à Toronto aux environs de 1963-1964. Deux d'entre elles seront affectées aux trains numéros 920 et 921 Hamilton-Toronto de douze voitures, tandis que la troisième le sera aux trains 922 et 923 formés d'un fourgon à bagages et de deux voitures. Vers le milieu des années 1960, 14 GMD-1 seront affectées à Toronto, les autres tractant d'autres services de banlieue ainsi que quelques trains interurbains. En mai 1967, l'une de ces unités fermera le service de banlieue du CN pour Hamilton.

Le dernier train de banlieue 989 Toronto-Hamilton du Canadien National part le samedi 20 mai 1967. Le convoi comprend la locomotive 1910, un fourgon à bagages et deux voitures légèrement remplies reflétant la sortie des bureaux en mi-journée le samedi. La nuit précédente, le train 989 avait transporté 700 passagers dans huit voitures. Le mardi suivant la fin de semaine de la fête de Victoria, le nouveau service de GO Transit est lancé.



The last weekday CNR commuter train eastbound from Hamilton for Union Station pulls into Dixie Road on the morning of May 19, 1967. James A. Brown

Le dernier train de banlieue CN d'un jour de semaine vers l'est, en provenance de Hamilton et en direction de la gare Union, arrive à Dixie Road, dans la matinée du 19 mai 1967. James A. Brown

The final CN timetable showing the Hamilton commuter trains before GO Transit took over the Lakeshore commuter service in 1967. Author's collection

Le dernier indicateur du CN pour la banlieue de Hamilton avant que GO Transit prenne en charge le service de banlieue du Lakeshore en 1967. Collection de l'auteur

TORONTO — HAMILTON — NIAGARA FALLS													
135-134		991	989	127-128	103-104	54		988	990	107-108	125-126	137-136	
Daily	Ex. Sat. & Sun. Quot.	Ex. Sat. & Sun. Sam. et dim. exc.	Ex. Sun. Dim. exc.	Daily	Daily	Miles Quot.	Eastern DAYLIGHT Time Heures AVANCÉE de l'Est	Ex. Sat. & Sun. Sam. et dim. exc.	Ex. Sun. Dim. exc.	Daily	Daily	Daily	
Note H													
..	2300	1820	1720	1735	0920	0.0	To Toronto, Ont.	0735	0825	0840	1550	2220	..
..	..	1829	1730	..	..	1.0	Summit	0754	0815	..	..	..	..
..	..	1835	1735	..	..	2.0	Mimico	0718	0808	..	..	..	..
..	..	1839	1742	..	..	3.0	Long Branch	0712	0750	..	..	..	..
..	..	1842	1749	..	..	4.0	Dixie Road	0707	0752	..	..	..	..
..	..	1847	1754	..	..	5.0	Lakeshore	0703	0749	..	..	..	..
..	..	1851	1758	..	..	6.0	Port Credit	0658	0743	..	..	..	..
..	..	1855	1802	..	..	7.0	Lorne Park	0655	0740	..	..	..	..
..	..	1905	1810	..	..	8.0	Clarkson	0647	0732	..	..	..	..
..	..	1914	1816	..	..	9.0	Oakville	0643	0728	..	..	..	..
..	..	1925	1825	..	..	10.0	Brampton	0638	0723	0808	1518	2148	..
..	..	1945	1840	1809	0954	11.4	Burlington (S1)	0629	0714	0755	1505	2135	..
..	12.0	Hamilton James St.	0615	0700	0749	1455	2129	..
..	13.0	St. Catharines (S1)	..	..	0737	1447	2117	..
..	14.0	Ormsby	..	..	0715	1423	2054	..
..	15.0	St. Catharines (S5)	..	..	0654	1404	2034	..
..	16.0	Niagara Falls, Ont.	..	..	0635	1345	2015	..
..	17.0	..	..	..	..	..	..	..
..	18.0	..	..	..	..	..	..	..
..	19.0	..	..	..	..	..	..	..
..	20.0	..	..	..	..	..	..	..
..	21.0	..	..	..	..	..	..	..
..	22.0	..	..	..	..	..	..	..
..	23.0	..	..	..	..	..	..	..
..	24.0	..	..	..	..	..	..	..
..	25.0	..	..	..	..	..	..	..
..	26.0	..	..	..	..	..	..	..
..	27.0	..	..	..	..	..	..	..
..	28.0	..	..	..	..	..	..	..
..	29.0	..	..	..	..	..	..	..
..	30.0	..	..	..	..	..	..	..

May 20th also was the last day of passenger service at CN's Sunnyside, Long Branch, Dixie and Clarkson stations. The demise of the venerable Sunnyside station was grieved by many who lived in Toronto's west end. The GTR had built the station in 1912. It served as a union station, shared by CN and Canadian Pacific/Toronto, Hamilton & Buffalo intercity trains until October 1966. The station was demolished in 1967.

Following the establishment of GO Transit, many commuters living beyond Oakville still preferred the CN service between Toronto and Niagara Falls. Well into the VIA Rail era, Trains 90 & 95 maintained convenient morning and afternoon schedules and until 1997 these trains were named the General Brock. In October 2012, VIA discontinued both trains, much to the consternation of commuters living in the Niagara Peninsula who had come to rely on these trains.

Toronto-Guelph (48.8 miles)

This route was opened by the GTR in 1856 and eventually became the main line between Toronto and Chicago by way of Guelph and Sarnia. This narrative has already described commuter operations to Weston along this route established by the GT in the 1890s.

In 1920, the mayor of Weston appeared at a meeting of the Board of Railway Commissioners in downtown Toronto complaining that he had been forced to stand in the baggage car on the trip into town. By 1925, CN had revived a commuter service between Toronto and Weston Park utilizing a gas electric car (or motor car as CN branded it to the public) to provide three round trips a day. By 1931, this service had disappeared from CN timetables, presumably in a Depression austerity measure.

The Town of Brampton, like many outlying communities surrounding Toronto, lobbied extensively for new commuter service during the 1920s and 30s. In 1942, the town council claimed that between 100-150 local residents commuted to Toronto every day, many of whom were engaged in important war production, and for whom travel had become difficult due to wartime gasoline and tire rationing.

By the 1940s, a commuter operation had developed along this line utilizing CN No. 10, the inbound overnight from Detroit in the morning, and outbound Train 11 to London in the afternoon. In 1954, when the newly converted steel cars assigned to the Hamilton commuter trains were delivered, two of these cars were assigned to Nos. 10 and 11 between Guelph and Union Station.

A clearly identifiable CNR commuter service between Toronto and Guelph first appears in the April 1962 passenger timetable following the cancellation of Nos. 10 and 11. Train 910 arrived in Union Station from Guelph at 0800 and Train 911 departed Union Station for

Ce 20 mai est aussi le dernier jour de service de passagers aux gares Sunnyside, Long Branch, Dixie et Clarkson du CN. La disparition de la vénérable gare de Sunnyside attriste beaucoup de monde vivant à l'extrémité ouest de Toronto. Le GTR avait construit la gare en 1912. Elle a servi de gare commune, partagée par le CN, le CP et les trains interurbains du Toronto, Hamilton et Buffalo (TH&B) jusqu'en octobre 1966. La gare sera démolie en 1967.

Toronto-Guelph (79 km)

Cette ligne est ouverte par le GTR en 1856 et devient finalement la ligne principale entre Toronto et Chicago via Guelph et Sarnia. Nous avons déjà décrit les opérations de banlieue vers Weston et le long de cette route établie par le GTR dans les années 1890.

En 1920, le maire de Weston se présente à une réunion du Conseil des commissaires des chemins de fer dans le centre de Toronto, se plaignant d'avoir été forcé à rester debout dans le fourgon à bagages durant son voyage en ville. En 1925, le CN ressuscite un service de banlieue entre Toronto et Weston Park en utilisant un autorail essence-électrique (le CN le présente au public comme un « Motor Car ») pour effectuer trois allers-retours par jour. En 1931, ce service disparaît de l'horaire du CN, sans doute une mesure d'austérité due à la Grande dépression.

Au cours des années 1920 et 1930, Brampton, comme de nombreuses collectivités éloignées entourant Toronto, exerce de fortes pressions pour obtenir de nouveaux services de banlieue. En 1942, le conseil de la ville affirme qu'entre 100 et 150 résidents locaux voyagent vers Toronto chaque jour, dont beaucoup sont engagés dans l'importante production de guerre et pour qui le trajet est devenu difficile à cause du rationnement de l'essence et des pneus en temps de guerre.

Dans les années 1940, un service de banlieue se développe le long de cette ligne en utilisant le train de nuit numéro 10 du CN, arrivant de Detroit dans la matinée, et le train 11 partant vers London dans l'après-midi. En 1954, lorsque les voitures en acier nouvellement converties pour affectation aux trains de banlieue de Hamilton sont livrées, deux de ces voitures sont assignées aux trains 10 et 11, entre Guelph et la gare Union.

Un service de banlieue du CN clairement identifié comme tel entre Toronto et Guelph apparaît d'abord dans l'indicateur passager d'avril 1962 à la suite de l'annulation des trains 10 et 11. Le train 910 arrive à la gare Union en provenance de Guelph à 8 h et le train 911 quitte la gare Union pour Guelph à 17 h 20. Les numéros des trains vont changer plusieurs fois au cours des ans, mais ils resteront réguliers quant à leur horaire et à leur fréquence.

En 1970, le CN demande d'abandonner le service, mais, à la place, la Commission canadienne des transports



Seen from the platform of CPR's West Toronto station, Train No. 987 approaches the CN West Toronto station on its way to Guelph in the spring of 1969. In the consist are a steam generator car and five coaches of mixed 1950s and 60s paint schemes. Zuris Zvidras

Vu du quai de la gare de Toronto West du CPR, le train 987 approche de la gare Toronto West du CN, en direction de Guelph, au printemps 1969. Le convoi est composé d'un wagon de production de vapeur et de cinq voitures en livrées mélangées des années 50 et 60. Zuris Zvidras

CN Train No. 986 arrives at West Toronto from Guelph on an early morning in April 1970. Trailing GP9 No. 4102, based at Spadina, is a steam generator car required for train heating. Zuris Zvidras

Le train 986 du CN arrive de Guelph, à West Toronto, un matin d'avril 1970. À l'arrière de la 4102, une GP9 basée à Spadina, se trouve un wagon de production de vapeur nécessaire pour le chauffage de train. Zuris Zvidras



Guelph at 1720. The train numbers would change several times over the years but would remain consistent in timing and frequency.

In 1970, CN applied to abandon the service but instead was ordered by the CTC to replace the non-air conditioned coaches, believed to be the last in use in the Toronto area, with six air-conditioned cars containing 64 seats each. There is one report from March 1975 showing two 12-section-1 drawing room sleepers being used on this train. However, one doubts that CN allowed passengers to pull down the berths for a little extra shut-eye on their way into the city.

On April 29, 1974, GO Transit began running trains between Georgetown and Toronto, a distance of 29.3 miles. This was the first new train route since the inception of the GO Lakeshore service in 1967. The CN Guelph commuter trains supplemented this new GO route for the next eighteen months.

The CN Guelph trains were cancelled on November 14, 1975, much to the chagrin of passengers who used Acton, Rockwood and Guelph stations. GO provided connecting bus service to these points from Georgetown, but the loss of one seat service was unpopular.

(CCT) lui ordonne de remplacer les voitures non climatisées, qu'on croit être les dernières en usage dans la région de Toronto, par six voitures climatisées contenant 64 sièges chacune. Un rapport daté de mars 1975 signale que deux voitures-lits 12 sections/1 compartiment sont affectées à ce train. Toutefois, on doute que le CN permette aux passagers d'utiliser les couchettes pour un petit somme supplémentaire lors de leur trajet vers la ville...

Le 29 avril 1974, GO Transit commence à faire circuler des trains entre Georgetown et Toronto, une distance de 47 km (29,3 mi). C'est la première nouvelle ligne depuis la création du service GO Transit sur le Lakeshore en 1967. Les trains de banlieue de Guelph du CN complètent cette nouvelle route de GO Transit durant les dix-huit mois suivants.

Les trains du CN de Guelph disparaissent le 14 novembre 1975, au grand dam des passagers qui utilisaient les gares d'Acton, de Rockwood et de Guelph. GO Transit fournit un service de bus reliant ces points à Georgetown, mais la perte d'un service direct est impopulaire.

L'annulation des trains de banlieue de Guelph met fin à l'activité de la gare de Parkdale du CN comme gare de voyageurs, GO Transit ayant choisi de ne pas s'y arrêter. La gare construite par le NRC en 1878 est démolie en 1977, tout juste un an avant son centenaire.

TORONTO – KITCHENER – STRATFORD – LONDON

①	① RAILINER AUTORAIL	①	RAILINER AUTORAIL	RAILINER AUTORAIL			①	①	RAILINER AUTORAIL	RAILINER AUTORAIL	
167	653	161 Ex. Sat. and Sun. Sauf sam. et dim.	665	661	28		160 Ex. Sat. and Sun. Sauf sam. et dim.	166	662	666	
Daily Quot.	Daily Quot.		Daily Quot.	Daily Quot.	Km	Mi	Eastern Time Heure de l'Est	Daily Quot.	Daily Quot.	Daily Quot.	
23 05	18 31	17 25	16 15	07 50	0	0	Dp Toronto, Ont. Ar	08 00	08 55	15 05	23 10
▲23 18	▲18 45	17 34	▲16 29	▲08 04	4	2	Parkdale ①	07 50	..	..	..
7 23 23	18 50	17 42	..	..	8	5	West Toronto ①	07 43	▲08 40	▲14 50	▲22 54
23 42	19 08	17 52	..	..	14	9	Weston ①	07 36	08 32	..	..
23 53	19 19	18 04	..	..	25	15	Malton ①	07 24	..	..	..
..	..	18 15	16 51	08 26	34	21	Brampton	07 13	08 15	14 27	22 32
00 20	19 44	18 30	17 02	08 37	47	29	Georgetown	07 00	08 04	14 16	22 21
00 45	20 08	18 53	..	..	66	41	Rockwood ①	06 38	..	..	..
01 15	20 36	19 05	17 28	09 04	79	49	Guelph	06 25	07 40	13 52	21 57
..	20 38	..	17 53	09 28	101	63	Kitchener . . . . .	..	07 18	13 30	21 35
..	20 55	..	18 19	09 54	143	89	Stratford . . . . .	..	06 50	13 00	21 05
..	21 30	..	18 22	09 57	160	100	Ar) St. Marys ① . . . . .	..	..	12 57	21 03
..	..	..	18 37	10 12	195	121	Dp) London, Ont. . . . .	..	..	12 43	20 48
..	..	..	19 05	10 40	..	..	..	..	..	12 15	20 20

The last CN timetable showing the Guelph commuter trains was issued in the fall of 1975. Author's collection
 Le dernier indicateur du CN montrant les trains de banlieue de Guelph a été publié à l'automne 1975. Collection de l'auteur

CNR GP40 No. 4016 leads Train 169 past Parkdale station in 1976. The venerable station had been built by the Northern Railway in 1878 and closed in 1975. Despite attempts to preserve the building, the station was destroyed by vandals in 1977, one year shy of its centennial. David M. More

La 4016 du CN, une GP40, en tête du train 169 passe devant la gare Parkdale en 1976. La vénérable gare avait été construite par le Northern Railway en 1878 et fermée en 1975. Malgré des tentatives pour préserver le bâtiment, la station a été détruite par des vandales en 1977, tout juste un an avant son centenaire. David M. More



The cancellation of the Guelph commuter trains also ended use of CN's Parkdale as an active passenger station, since GO opted not to stop there. The station was built by the Northern Railway in 1878 was demolished in 1977, one year shy of its centennial.

For commuters living in Guelph and Kitchener/Waterloo who had no desire to spend part of their commute on a bus, or who didn't wish to drive to Georgetown, there was a somewhat later train, No. 166, from London which arrived in Toronto at 0855. Following VIA Rail's takeover, and a renumbering of the train to 660, the arrival time at Union Station was adjusted to 0830 and the popularity among commuters grew throughout the 1980s. Sadly the train was a victim of the 1990 VIA funding cutbacks despite the expanding population of bedroom commuters moving farther out into the western reaches of the Greater Toronto Area.

Pour les usagers qui vivent à Guelph et à Kitchener/Waterloo et qui n'ont aucune envie de passer une partie de leur trajet dans un bus, ou qui ne souhaitent pas conduire jusqu'à Georgetown, il y a un train un peu plus tard, le numéro 166, en provenance de London et qui arrive à Toronto à 8 h 55. Suite à la prise de contrôle de VIA Rail, et une renumérotation du train devenu le 660, l'heure d'arrivée à la gare Union est révisée pour 8 h 30 et la popularité de ce train parmi les voyageurs augmente tout au long des années 1980. Malheureusement, il sera victime des compressions budgétaires de VIA, en 1990, malgré la population croissante des banlieusards qui se déplacent vers des « dortoirs » encore plus éloignés à l'ouest du Grand Toronto.

Le lobby des voyageurs mécontents convainc, le 29 octobre 1990, le gouvernement de l'Ontario de repousser de 31 km (19,5 mi) le terminus ouest des trains

Vociferous lobbying by disgruntled commuters convinced the Ontario government to extend the western terminus of GO Trains 145 and 146 from Georgetown, 19.5 miles to Guelph on October 29, 1990. The Guelph service lasted less than three years and was again cut back to Georgetown in July 1993 due to funding cutbacks imposed on GO by the NDP government.

In June 1998, VIA Rail rearranged its southwestern Ontario schedules and routes so that commuters from Kitchener and Guelph could arrive in Toronto in time for the start of the business day.

On December 19, 2011, GO Transit extended the Georgetown line to Kitchener and renamed the corridor after the new terminal. GO trains once again began stopping in Guelph for the first time since 1993.

Toronto-Markham (22.3 miles)

Another line eventually to see GO Transit rail service was Toronto to Markham/Stouffville, a route that, north of Scarboro Junction, was originally opened by the narrow-gauge Toronto & Nipissing Railway in 1871. Although passenger traffic along this route was never very robust, by the 1950s there were still two Canadian National weekday round trips from Union Station, one to Peterboro and the other in a 156 mile arc to Belleville.

For many years, outbound Train 94 to Belleville provided a convenient 5:35 PM departure for commuters living northeast of the city. However, No. 94's passengers were considerably inconvenienced on Friday, October 15, 1954 when Hurricane Hazel struck Southern Ontario. As the train approached Markham, the storm had so seriously undermined the roadbed that No. 94 flipped over on its side. Fortunately there were no serious injuries since the train was travelling slowly.

145 et 146 de Georgetown à Guelph de GO Transit. Mais le service de Guelph dure moins de trois ans et est de nouveau ramené à Georgetown en juillet 1993, en raison de compressions budgétaires imposées à GO Transit par le gouvernement néo-démocrate.

En juin 1998, VIA réarrange ses horaires et les itinéraires du sud-ouest de l'Ontario afin que les usagers de Kitchener et Guelph puissent arriver à Toronto à temps pour le début de la journée de travail.

Le 19 décembre 2011, GO Transit prolonge la ligne de Georgetown à Kitchener et rebaptise le couloir d'après le nouveau terminus. Les trains de GO Transit s'arrêtent de nouveau à Guelph pour la première fois depuis 1993.

Toronto-Markham (36 km)

Une autre ligne à être incorporée au service ferroviaire de GO Transit est celle de Toronto à Markham/Stouffville, un itinéraire qui, au nord de Scarborough Junction, a été ouvert à l'origine par une voie étroite du Toronto & Nipissing Railway, en 1871. Bien que le trafic de passagers sur cette ligne n'ait jamais été très fort, dans les années 1950, il y avait encore deux allers-retours du CN à partir de la gare Union, un vers Peterborough et l'autre de 251 km (156 mi) d'un trait vers Belleville.

Pendant de nombreuses années, le train numéro 94 vers Belleville a un départ pratique à 17 h 35 pour les banlieusards qui vivent au nord-est de la ville. Toutefois, le vendredi 15 octobre 1954, les passagers du 94 sont considérablement embarrassés, lorsque l'ouragan Hazel frappe le sud de l'Ontario. Comme le train approche de Markham, la tempête ayant gravement endommagé la voie, il bascule sur le côté. Heureusement, il n'y aura pas de blessures graves puisque le train roulait lentement.



CNR Toronto-Belleville Train 94 lying on its side after Hurricane Hazel undermined the roadbed near Markham on October 15, 1954. The train was travelling slowly during a dense downpour and no one was seriously injured. Toronto Telegram



Le train 94 Toronto-Belleville du CN couché sur le côté après le passage de l'ouragan Hazel qui a détruit la voie, près de Markham, le 15 octobre 1954. Le train roulait lentement pendant une forte averse et personne n'a été gravement blessé. Toronto Telegram

In 1962 Canadian National applied to abandon this route. Commuters living in Agincourt, Unionville and Markham who used Train 94 appealed the discontinuance to the Board of Transport Commissioners with the support of their local Member of Parliament. The train was also popular with commuters who boarded at Danforth and Scarboro stations.

The board ruled that weekday service between Toronto and Markham be maintained and a literal interpretation of the ruling resulted in Train No. 900, an outbound afternoon service with no corresponding inbound train in the morning. Following its late afternoon arrival in Markham, the train deadheaded back to Toronto. Thus began one of the most bizarre commuter operations in Toronto. Apparently the service was popular enough to warrant a three-car train, which rather begs the question as to how the commuters got themselves into the city in the morning.

En 1962, le Canadien National demande à abandonner cette liaison. Les usagers vivant à Agincourt, Unionville et Markham et qui utilisent le train 94 interjettent appel de la cessation à la CCT avec l'appui de leur député local. Ce train était aussi populaire auprès des passagers qui embarquaient aux gares de Danforth et de Scarborough.

La Commission juge que le service en semaine entre Toronto et Markham doit être maintenu et une interprétation à la lettre de la décision crée le train 900, un service partant de Toronto l'après-midi avec aucun train entrant correspondant dans la matinée. Après son arrivée en fin d'après-midi à Markham, le train revient à vide à Toronto. Ainsi commence l'une des opérations de banlieue les plus bizarres de Toronto. Apparemment, le service était assez populaire pour justifier un train de trois voitures, ce qui pose plutôt la question de savoir comment les usagers arrivaient en ville dans la matinée.

TORONTO — MARKHAM				
900	45			
Ex. Sat. & Sun. Sam. et dim. exc.	Miles	Eastern Standard Time		
	Milles	Heure normale de l'Est		
P. M.				
4 35	0.0	Dp Toronto, Ont.	..	..
4.47	5.2	Danforth	..	..
4 59	8.0	Scarboro	..	..
5.08	13.7	Agincourt	..	..
5 13	16.6	Millikens	..	..
5.19	19.5	Unionville	..	..
5 25	22.3	Ar Markham	..	..
P. M.				

Following the cancellation the Toronto-Belleville trains in 1962, this was the first CN timetable showing the afternoon-only one-way service to Markham. Author's collection

Suite à l'annulation des trains Toronto-Belleville en 1962, ceci fut le premier indicateur du CN montrant le service aller seulement pour Markham uniquement en après-midi. Collection de l'auteur

CNR 1904 and its lone commuter coach is northbound at Unionville on May 31, 1967, Markham, the final destination is the next stop. James A. Brown

Le train de banlieue 1904 du CN et son unique voiture en direction nord à Unionville, le 31 mai 1967; Markham, la destination finale, est le prochain arrêt. James A. Brown





CN No. 990, the afternoon one-way only train for Markham, rolls through GO Transit's Danforth station in July 1970. Soon it will turn north through Scarborough along the old Toronto & Nipissing line opened in 1871. Zuris Zvidras

Le 990 du CN, l'unique train de l'après-midi pour Markham, traverse la gare Danforth de GO Transit, en juillet 1970. Bientôt, il bifurquera vers le nord à travers Scarborough en suivant la vieille ligne du Toronto & Nipissing ouverte en 1871. Zuris Zvidras

Some opted for a parallel bus service, but there were several Markham commuters who boarded the inbound Canadian Pacific train from Havelock at Locust Hill or Agincourt stations in the morning and then took the outbound CNR train to Markham in the afternoon. The CN and CP stations were about a mile and a half apart. Presumably the logistics involved a spouse willing to pick up and drop off at each station or a car pool shuttle arrangement with other passengers.

This raises another question as to why commuters wouldn't use the CPR both ways. The October 1966 timetables show the outbound train to Havelock departing Union Station at a rather late 1830, arriving in Locust Hill at 1857, whereas the CNR train to Markham departed at 1720, arriving at 1800. This was undoubtedly more convenient for most commuters as it got them home almost an hour earlier.

Once GO Transit began operating along the Lakeshore line in May 1967, the Scarboro and Danforth passengers abandoned the Markham train and the consist was down to a single coach carrying about 50 passengers and powered by one of CN's then ubiquitous GMD-1s. By this time many commuters living northeast of the city found it more convenient to drive to the nearest GO station and CN's Markham train eventually dwindled to a single Rail Diesel Car (RDC). In 1969, CN again applied to the government regulators, by now retitled the Canadian Transport Commission (CTC), to rid itself of this train. However, the CTC ruled that it should be extended to Stouffville, 28.6 miles from Union Station, and an inbound morning train added. This service began on June 28, 1971 with two RDCs.

VIA Rail inherited this train in 1978 and continued to operate it until 1982 when it was again threatened by a round of service cutbacks. GO Transit

Certains optaient pour un service de bus parallèle, mais plusieurs usagers de Markham montaient à bord du train du Canadien Pacifique arrivant d'Havelock dans les gares de Locust Hill ou d'Agincourt dans la matinée, puis prenaient le train du CN sortant vers Markham l'après-midi. Les gares du CN et du CP étaient distantes d'environ 2,4 km (1,5 mi). On peut supposer que la logistique était assurée par des conjoints prêts à déposer et à reprendre les usagers à chaque gare ou par un arrangement de navette en covoiturage.

Cela soulève une autre question à savoir pourquoi les banlieusards n'utilisaient pas les trains du CP dans les deux sens. Les indicateurs d'octobre 1966 montrent que le train pour Havelock partait de la gare Union à 18 h 30, donc un peu tard, arrivant à Locust Hill à 18 h 57, alors que le train du CN pour Markham partait à 17 h 20 et arrivait à 18 h. C'était sans doute plus pratique pour la plupart des voyageurs qui rentraient à la maison presque une heure plus tôt.

Une fois que GO Transit commence à fonctionner le long de la ligne du Lakeshore en mai 1967, les passagers de Scarborough et Danforth abandonnent le train de Markham qui finit par se réduire à une seule voiture transportant environ 50 passagers et tirée par une des GMD-1 alors omniprésentes au CN. À cette époque, beaucoup de banlieusards qui vivent au nord-est de la ville trouvent plus pratique de se rendre à la gare GO Transit la plus proche et le train de Markham du CN est finalement réduit à un seul autorail de type RDC. En 1969, le CN demande de nouveau à l'organisme de réglementation gouvernemental, maintenant rebaptisé la Commission canadienne des transports (CCT), de se débarrasser de ce train. Cependant, la CCT décide que le service doit être étendu jusqu'à Stouffville, à 46 km (28,6 mi) de la gare Union, et qu'un train entrant le matin doit

took over the service on September 7th, 1982, the same day GO inaugurated the Bradford line.

Toronto-Barrie (63 miles)

Canadian National's route between Toronto and Barrie follows Ontario's oldest railway line, the Ontario, Simcoe & Huron, which opened in 1853. In the 1950s, there was a relatively convenient commuter schedule between these two points with the inbound train arriving in Toronto at 0855 and the outbound train departing at 1750. The only problem with this service was that inbound morning train No. 42 did not operate on Mondays. This became a moot point when the trains were discontinued on June 22, 1958, their demise undoubtedly hastened by the opening of King's Highway No. 400 six years earlier. The direct southern highway link to downtown Toronto, the planned Spadina Expressway, was approved in 1961 but due to considerable public protest was cancelled in 1971.

After persistent lobbying, the CTC ordered CN to begin a five-week trial commuter service between Barrie and Toronto. Starting on November 1, 1972, the service consisted of one peak hour train per weekday in each direction. On the first day, 113 passengers were given white carnations and souvenir tickets by CN hostesses when they arrived at Union Station. After the trial ended on December 22nd, the CTC undertook an assessment.

The results were positive and the CTC ordered CN to resume operation of the train. The inauguration of regular CN commuter train service between Barrie and Toronto began on April 1, 1974. The first train's consist was a CN GR-17P (ex-GP9) diesel locomotive, a steam generator car, and five coaches. In September 1981, Seneca College began offering credit courses to passengers on this train. The courses included data processing, photography, accounting, electronics and personnel administration. The Toronto Star dubbed it as the 'Brain Train.' It is not known how long these pedagogical efforts continued, although similar arrangements were made on commuter systems in Montreal and New York.

Many regular commuters had fond memories riding what they called the Barrie Bullet. The 90 plus minute running time of these trains certainly fostered a degree of camaraderie. A party atmosphere was established with card games, holiday and birthday celebrations, and the discreet consumption of technically illegal alcoholic beverages, presumably only on the outbound trips.

The Barrie service was another route threatened by the VIA cutbacks of 1982 and in protest the commuters staged a mock funeral procession on September 3rd, complete with a coffin, a mourning widow dressed in black and a Highland piper. Again, pressure was applied

être ajouté. Ce service commence le 28 juin 1971, avec deux autorails diesel.

VIA Rail hérite de ce train en 1978 et continue de l'exploiter jusqu'en 1982 quand il est de nouveau menacé par une ronde de compressions dans les services. GO Transit reprend ce service le 7 septembre 1982, et, le même jour, il inaugure la ligne de Bradford.

Toronto-Barrie (101 km)

La ligne du Canadien National entre Toronto et Barrie suit la plus ancienne voie ferrée de l'Ontario, celle de l'Ontario, Simcoe & Huron, qui est ouverte en 1853. Dans les années 1950, l'horaire de banlieue est relativement pratique entre ces deux points, le train arrivant à Toronto à 8 h 55 et repartant à 17 h 50. Le seul problème avec ce service est que le train numéro 42 du matin ne circule pas le lundi. C'est devenu un point discutable lorsque les trains ont été annulés le 22 juin 1958, leur disparition ayant sans doute été accélérée par l'ouverture de la King's Highway, la 400, six ans plus tôt. Le lien direct vers le sud et le centre-ville de Toronto, l'autoroute Spadina Expressway, planifiée et approuvée en 1961, fut annulée en 1971 en raison de la protestation considérable du public.

Suite à un lobbying persistant, la CCT ordonne au CN de mettre à l'essai, pendant cinq semaines, un service de banlieue entre Barrie et Toronto. À partir du 1er novembre 1972, le service est composé d'un train quotidien aux heures de pointe dans chaque direction. Le premier jour, à leur arrivée à la gare Union, 113 passagers reçoivent des œillets blancs et des billets souvenirs des hôtesses du CN. À la fin de l'essai, le 22 décembre, la CCT entreprend l'évaluation.

Devant les résultats positifs, la CCT ordonne au CN de reprendre l'exploitation du train. Le service de banlieue régulier du CN entre Barrie et Toronto est inauguré le 1er avril 1974. Le premier convoi consiste en une locomotive diesel GP9, de la classe GR-17p, du CN, un wagon générateur de vapeur et cinq voitures. En septembre 1981, le Collège Seneca commence à offrir des cours crédités pour les passagers dans ce train. Ces cours comprennent le traitement des données, la photographie, la comptabilité, l'électronique et l'administration du personnel. Le Toronto Star surnomme ce train le « Brain Train ». On ne sait pas combien de temps ces efforts pédagogiques vont continuer, bien que des dispositions similaires aient été prises sur les systèmes de banlieue de Montréal et de New York.

Beaucoup d'usagers réguliers ont de bons souvenirs de leurs randonnées à bord de ce qu'ils appelaient le Barrie Bullet. Les 90 minutes et plus de trajet dans ces trains ont certainement favorisé un certain degré de camaraderie. Il y régnait une ambiance de fête avec des jeux de cartes, la célébration des fêtes et anniversaires et la consommation discrète, mais

TORONTO – STOUFFVILLE						
162		29			165	
Ex. Sat. & Sun. Sauf sam. et dim.	Kilo- metres	Miles	Eastern Time Heure de l'Est			Ex. Sat. & Sun. Sauf sam. et dim.
17 20	0.0	0.0	Dp	Toronto, Ont.	Ar	08 05
17 47	22.0	13.7		Agincourt		07 38
17 53	26.7	16.6		Milliken		07 32
17 59	31.4	19.5		Unionville		07 26
18 05	35.9	22.3		Markham		07 20
18 15	46.0	28.6	Ar	Stouffville, Ont.	Dp	07 10

Separate CN tickets required for this service—On doit avoir un billet spécial CN pour ce service

TORONTO – BARRIE						
169		30			168	
Ex. Sat. & Sun. Sauf sam. et dim.	Kilo- metres	Miles	Eastern Time Heure de l'Est			Ex. Sat. & Sun. Sauf sam. et dim.
17 15	0.0	0.0	Dp	Toronto, Ont.	Ar	08 20
17 47	29.4	18.3		Maple		07 46
17 54	36.5	22.7		King		07 39
18 04	48.3	30.0		Aurora		07 29
18 13	54.9	34.1		Newmarket		07 22
18 27	66.8	41.5		Bradford		07 11
18 41	83.4	51.8		Lefroy		07 00
19 00	101.4	63.0	Ar	Barrie, Ont.	Dp	06 45

Separate CN tickets required for this service—On doit avoir un billet spécial CN pour ce service

The 1974 CN timetable shows the Markham trains after they were extended 6.3 miles to Stouffville as well as the new Barrie commuter trains introduced in April. Author's collection

L'indicateur de 1974 du CN montre les trains pour Markham après qu'ils aient été prolongés de 10,1 km (6,3 mi) vers Stouffville, ainsi que les nouveaux trains de banlieue pour Barrie introduits en avril. Collection de l'auteur

In August 1978, a GP40 pulls the afternoon commuter train for Barrie in this view from the Bathurst Street bridge. Some of the CN coaches have already been repainted in the blue and yellow VIA livery. The Spadina yard tower was demolished a few years later to make way for a rail underpass known locally as the 'flyunder.' *Zuris Zvidras*

*En août 1978, une GP40 tire le train de banlieue de l'après-midi vers Barrie sur cette photo prise depuis le pont de la rue Bathurst. Certaines des voitures du CN ont déjà été repeintes dans la livrée bleu et jaune de VIA. La tour de la cour de triage de Spadina a été démolie quelques années plus tard pour faire place à un passage sous les rails connu localement comme le « flyunder ». *Zuris Zvidras**



on the provincial government, especially by a group of high-powered lawyers who boarded the train at King City, and GO Transit agreed to take over the trains.

However GO was only willing to operate a service between Toronto and Bradford. The new, truncated service began on September 7, 1982, the same day GO took over CN's Stouffville service. GO extended the train to Barrie in 1990, but the extension was discontinued in 1993 due to provincial funding cutbacks. Commuter service to Barrie South resumed in December 2007 and was extended to Allandale Waterfront near the old Allandale Grand Trunk station in 2012.

Toronto-Havelock (101 miles)

The closest the Canadian Pacific Railway came to a conventional commuter operation in Toronto was on the Havelock-Peterboro-Toronto route. This was part of

techniquement illégale, de boissons alcoolisées, sans doute uniquement sur les trajets de retour.

Le service vers Barrie est un autre itinéraire menacé par les compressions de VIA Rail en 1982 et en signe de protestation, les usagers organisent un simulacre de cortège funèbre le 3 septembre, avec un cercueil, une veuve vêtue de noir et un joueur de cornemuse du régiment Highland. Encore une fois, la pression a été exercée sur le gouvernement provincial, en particulier par un groupe d'avocats puissants qui sont montés à bord du train à King City, et GO Transit accepte de prendre en charge ces trains.

Cependant GO Transit est seulement disposée à exploiter un service entre Toronto et Bradford. Le nouveau service tronqué commence le 7 septembre 1982, le même jour où GO Transit reprend du CN le service vers

the railway's original Montreal-Toronto main line opened in 1884, but this route declined in importance after the Lake Ontario Shore Line opened in 1914. The route continued to be used by Ottawa-Toronto overnight trains but these were of little use to those living in the smaller intermediate communities closer to Toronto. In the mid 1950s, the CPR began running RDCs, which the railway called Dayliners, between Toronto and Havelock. In 1960, these formed the core of a robust local service with a Toronto-Peterboro-Havelock train and two Toronto-Peterboro weekday trains in each direction.

By 1964, CPR had concluded that there was no future in passenger train operations. The railway applied to discontinue the trains that year but was met with a well-organized resistance from the Commuters' Campaign Committee to Save the Train. The group was led by retired Army General Sir Noel Ritchie, who used the train to commute from his home in Dagmar to his downtown job as chairman of an insurance company. Ritchie had led the British Eighth Army against Rommel in North Africa and was presumably up to the task of taking on CPR executives and lawyers.

Although the frequent Rail Diesel Car service was lightly patronized most of the day, the morning and afternoon rush hour trains were very popular with commuters living in the northeast part of Metropolitan Toronto and beyond. Sometimes over 130 commuters were jammed onto a single RDC on the morning run to Union Station with almost half of them boarding at Agincourt. Some commuters called the train 'the Toonerville Trolley' – not an affectionate moniker by those who were unable to obtain a seat.

The complicity of one of these trains in CNR's one-way service to Markham has already been noted. But

Stouffville. GO Transit prolonge le service jusqu'à Barrie en 1990, mais cette extension est interrompue en 1993 en raison de compressions budgétaires provinciales. Le service de banlieue à Barrie South reprend en décembre 2007 et est étendu à Barrie en 2012.

Toronto-Havelock (163 km)

Le service sur la ligne Havelock-Peterborough-Toronto a été pour le CP ce qui a le plus ressemblé à une opération classique de banlieue. Elle faisait partie de la ligne originale principale Toronto-Montréal que la compagnie ferroviaire avait ouverte en 1884, mais l'importance de cette route diminuera après l'ouverture de la Lake Ontario Shore Line en 1914. La ligne continue alors à être utilisée par les trains de nuit Ottawa-Toronto, mais ceux-ci sont de peu d'utilité pour les communautés de banlieue plus petites près de Toronto. Au milieu des années 1950, le CP utilise, entre Toronto et Havelock, des autorails diesel RDC, qu'il désigne Dayliners. En 1960, ils forment la base du solide service local avec un train Toronto-Peterborough-Havelock et deux trains Toronto-Peterborough dans chaque direction tous les jours, sauf les samedis, dimanches et fêtes.

En 1964, le CP conclut qu'il n'y a pas d'avenir dans l'exploitation des trains de passagers. La compagnie demande alors l'annulation des trains cette année-là, mais cette décision est accueillie par une résistance bien organisée du Comité de campagne des usagers pour sauver le train. Le groupe est dirigé par le général retraité de l'armée Sir Noel Ritchie, qui utilise le train pour se rendre, de son domicile de Dagmar, à son travail au centre-ville comme président d'une compagnie d'assurance. Ritchie a commandé la VIII^e Armée britannique contre Rommel en Afrique du Nord et peut vraisemblablement tenir tête aux cadres et aux avocats du CP.

Bien que le service de l'autorail diesel soit peu fréquenté dans le courant de la journée, les trains aux heures de pointe du matin et de l'après-midi sont très populaires auprès des usagers résidant dans la partie nord-est de la région métropolitaine de Toronto et au-delà. Parfois, plus de 130 voyageurs sont entassés dans le seul autorail du matin à son arrivée à la gare Union, près de la moitié d'entre eux ayant embarqué à Agincourt. Certains usagers appellent le train « Toonerville Trolley », surnom peu affectueux donné par ceux qui ne peuvent obtenir de siège.

On a déjà mentionné le service à sens unique du train du CN pour Markham. Mais pour les usagers exclusivement CP qui vivent le long de cette ligne, en 1966, le train numéro 381 arrive à la gare Union à 8 h 50 et le 380



CPR RDC class leader No. 9050 at Leaside station on Saturday, May 30, 1964. This is likely a CPR employee shuttle between the then new Toronto Yard and Lambton Station. Any available RDC was used, 9050 drew the assignment on that day! J. William Hood, Robert Sandusky collection

Leader de sa classe, l'autorail 9050 du CP à la gare Leaside, le samedi 30 mai 1964. C'est probablement une navette des employés du CP entre le triage de Toronto, alors nouveau, et la gare de Lambton. Parmi tous les RDC alors disponibles, c'est le 9050 qui a tiré cette affectation ce jour-là ! J. William Hood, collection Robert Sandusky

for those exclusively CPR commuters who lived along this route, in 1966 Train 381 arrived at Union Station at 0850 and No. 380 departed at 1830. For those working 9-5 jobs in the financial district, this would have meant a rather long day in the city but undoubtedly many commuters found it more convenient than the alternatives. In 1969, CPR was permitted to discontinue several trains on this route, but the rush hour trains remained and the departure time of No. 380 was rescheduled to 1730. The CTC also ordered CPR to double the trains' capacity by adding a second RDC.

On Saturday, June 17, 1972, a cement truck collided with two-car Train 381 just east of Peterborough killing the driver and injuring seven passengers. Lead car 9052 was so severely damaged that the frame and body were cut in half during cleanup operations. Undoubtedly if the collision had occurred on a weekday closer to Toronto, the carnage would have been much worse.

repart à 18 h 30. Pour ceux qui font du 9 à 5 dans le quartier financier, cela signifie une assez longue journée en ville, mais, sans aucun doute, de nombreux voyageurs trouvent cela plus pratique que les solutions de rechange. En 1969, le CP a été autorisé à supprimer plusieurs trains sur cette ligne, mais les trains aux heures de pointe sont restés et l'heure de départ du 380 avancée à 17 h 30. La CCT a également ordonné au CP de doubler la capacité des trains en ajoutant un deuxième autorail.

Le samedi 17 juin 1972, un camion de ciment percute les deux voitures du train 381 juste à l'est de Peterborough, tuant le mécanicien et blessant sept passagers. L'autorail de tête numéro 9052 est si gravement endommagé que le châssis et la caisse doivent être coupés en deux au cours des opérations de dégagement. Sans doute que le carnage aurait été bien pire si la collision avait eu lieu un jour de semaine près de Toronto.

VIA Rail Train 380 speeds past Victoria Park Avenue along Canadian Pacific's Belleville Sub. on its way to Havelock in July 1979. David M. More

Ayant passé l'avenue Victoria Park, le train 380 de Via Rail accélère sur la voie de la subdivision Belleville du Canadien Pacifique, en route vers Havelock, en juillet 1979. David M. More



Trains 380 and 381 were taken over by VIA Rail in 1977 and discontinued on September 6, 1982 following a round of government funding cutbacks. The trains were restored in 1985 and then disappeared again in a round of further funding cutbacks on January 14, 1990. Unlike the CN routes described in this article, these trains were not rescued by GO Transit. This route has long been considered one of the GTA's most promising potential commuter operations as it passes through the sprawling York and Durham regions, then through a section of Scarborough poorly served by rapid transit, and enters downtown Toronto through the Don Valley along the now abandoned lower section of CP's Belleville Subdivision.

On a final note about this service, these trains have a particular resonance for the Toronto Railway Museum at the former CPR John Street Roundhouse where a prized exhibit is the restored Don station. On

Les trains 380 et 381 sont pris en charge par VIA Rail en 1977 et interrompus, le 6 septembre 1982, à la suite de compressions budgétaires du gouvernement. Les trains sont restaurés en 1985 et disparaissent à nouveau dans un cycle de nouvelles compressions budgétaires, le 14 janvier 1990. Contrairement aux routes du CN décrites dans cet article, ces trains ne sont pas repris par GO Transit. Cette ligne a longtemps été considérée comme l'une des opérations de banlieue les plus prometteuses de la GTA (Greater Toronto Area) qui passe dans les grandes régions de York et de Durham, puis à travers une partie de Scarborough mal desservie par le transport rapide, et pénètre dans le centre-ville de Toronto à travers la Don Valley en empruntant la partie inférieure de la subdivision Belleville du CP, maintenant abandonnée.

Une dernière note sur ce service : ces trains ont une résonance particulière au Toronto Railway Museum,

April 27, 1969, Toronto-Peterborough No. 388 was the last passenger train to stop at this building. The last passenger train to be serviced at the CPR John Street facility was Train 190 from Toronto to Havelock in 1982.

Toronto-Kingston (160.8 miles)

The Canadian National main line between Montreal and Toronto has long been one of the best-served passenger rail corridors in Canada. The GTR began passenger service over the 335 miles between the country's two largest cities in October 1856. In 1896, GTR initiated a commuter service at the eastern end of the corridor serving the West Island of Montreal. As already indicated, a short-lived and more modest commuter operation was attempted by the GTR at the west end of the corridor.

There were some passengers using long-distance trains to commute the five and half miles from Danforth to Union Station. By the early 1960s the only intercity train useful to them was the overnight Inter-City Limited, the pool train from Montreal. The outbound afternoon trains were not so conveniently scheduled and the eastbound Inter-City Limited's first stop was at Oshawa. Presumably there were a number of Danforth commuters who preferred the ten-minute or so train ride in the morning and who were also willing to endure a lengthy streetcar ride home in the evening, especially prior to the opening of the TTC Bloor-Danforth subway in 1966.

Citizens east of downtown Toronto wanted a similar commuter service to that enjoyed by their western counterparts although the bedroom communities on the east side of town were slower to develop. They were to experience a brief taste of such a service in 1952. On January 4th, the Amalgamated Association of Street, Electric Railway and Motor Coach Employees of America went on strike against the Toronto Transportation Commission (TTC). The strike paralyzed the city for nineteen days, the first strike in TTC history.

CN established a shuttle train between Scarborough Junction and Union Station that was originally intended just for the hundreds of CN employees who lived in the east end and worked around Union Station and the Spadina yards. Under pressure, the railway agreed to make the train available to the public and 1,500 people per trip crowded themselves into the eight coaches. The union predictably labeled the service as a form of strikebreaking and local newspapers printed an unrealized rumour that the striking TTC employees planned on stoning the train. The train was discontinued as soon as the strike was over, again over the protests of those who found this form of transportation more agreeable than the TTC alternative.

In the mid-1960s, CN terminated the pool train agreement with the CPR and was aggressively expanding passenger services as a lead-up to Expo 67 in Montreal. On December 15, 1965, CN introduced RDC equipped

à l'ancienne rotonde du CPR, rue John, où l'on peut admirer la gare restaurée de Don. Le 27 avril 1969, le train 388 Toronto-Peterborough est le dernier train de voyageurs à s'y arrêter. Le dernier train de passagers à être entretenu aux installations du CPR rue John est le train 190 Toronto Havelock, en 1982.

Toronto-Kingston (259 km)

La ligne principale du Canadien National entre Montréal et Toronto est depuis longtemps l'un des corridors ferroviaires de passagers les mieux desservis au Canada. Le GTR a commencé le service de passagers de plus de 539 km (335 mi) entre les deux plus grandes villes du pays en octobre 1856. En 1896, il a amorcé un service de banlieue à l'extrémité est du couloir desservant le West Island de Montréal. Telle que déjà décrite, une opération de banlieue de courte durée et plus modeste a été tentée par le GTR à l'extrémité ouest du couloir.

Des passagers empruntent les trains de longue distance pour parcourir les 8,9 km (5,5 mi) entre Danforth et la gare Union. Au début des années 1960, le seul train interurbain utile pour eux est le train conjoint de nuit Inter-City Limited, venant de Montréal. Les trains en partance l'après-midi ne sont pas si commodes, car Oshawa est le premier arrêt en direction est. Il est probable qu'un certain nombre d'usagers de Danforth préféraient le trajet de dix minutes dans le train du matin et étaient aussi prêts à endurer le long trajet de retour en tramway pour rentrer chez eux en soirée, en particulier avant l'ouverture du métro Bloor-Danforth de la TTC, en 1966.

Les citoyens à l'est du centre-ville de Toronto veulent un service de banlieue semblable à celui dont bénéficient leurs homologues à l'ouest, bien que les banlieues-dortoirs du côté est de la ville se développent plus lentement. Ils ont un bref avant-goût de ce service en 1952. Le 4 janvier, le syndicat de l'Amalgamated Association of Street, Electric Railway and Motor Coach Employees of America part en grève contre la Toronto Transportation Commission (TTC). La grève paralyse la ville pendant dix-neuf jours lors de cette première grève dans l'histoire de la TTC.

Le CN établit alors un train entre Scarborough Junction et la gare Union réservé à l'origine à ses centaines d'employés qui, vivant dans l'est, travaillaient autour de la gare Union et au triage de Spadina. Sous la pression populaire, le CN accepte de mettre le train à la disposition du public et 1 500 personnes par voyage se pressent dans les huit voitures. Le syndicat, comme il fallait s'y attendre, étiquette ce service comme une forme de cassage de grève et les journaux locaux impriment une rumeur, non réalisée, comme quoi les employés de la TTC planifient de lapider le train. Le train est arrêté à nouveau dès la fin de la grève, malgré les protestations de ceux qui ont trouvé ce moyen de transport plus agréable que l'alternative de la TTC.

Au milieu des années 1960, le CN résilie son entente avec le CP concernant le train de nuit conjoint et

Trains 607 and 608 between Brockville and Toronto, arriving in Union Station at 0950 and departing at 1830. Although these trains do not fit our definition of a commuter operation, they are included here since they were new local trains well patronized by repeat passengers spending the day in Toronto and who resided in intermediate communities not well served by CN's fast intercity trains, including Gananoque, Napanee, Trenton, and Port Hope. In 1966, the trains were officially named The Ontarian. Its popularity was born out by frequent reports of all seats being occupied west of Cobourg.

By 1971, the eastern terminal of these trains was truncated from Brockville to Kingston and the departure time from Union Station set back to 1910. The Ontarian usually consisted of two Railiners but a variety of other equipment was substituted on occasion. After the eastbound train arrived in Kingston, it was turned on a wye near the Alcan plant and spent the rest of the night at the old GTR Outer Station

développe agressivement ses services de passagers en prévision de l'Expo 67 de Montréal. Le 15 décembre 1965, le CN introduit les trains numéros 607, arrivant à la gare Union à 9 h 50, et 608, repartant vers Brockville à 18 h 30, et qui sont formés d'autorails diesel. Bien que ces trains ne correspondent pas à notre définition d'une opération de banlieue, ils sont inclus ici, car c'étaient de nouveaux trains locaux régulièrement bien fréquentés par les passagers voulant passer la journée à Toronto, et qui résidaient dans des communautés intermédiaires mal desservies par les trains interurbains rapides du CN, telles que Gananoque, Napanee, Trenton et Port Hope. En 1966, ces trains furent officiellement nommés The Ontarian. Leur popularité fut confirmée par de fréquents rapports que tous les sièges étaient occupés à l'ouest de Cobourg.

En 1971, le terminus est de ces trains est ramené de Brockville à Kingston et l'heure de départ de la gare Union à 19 h 10. The Ontarian est généralement composé de deux Railiners, mais une variété d'autres équipements les remplace à l'occasion. Après son arrivée à Kingston, le train est tourné sur un triangle de virage, près de l'usine Alcan, et passe le reste de la nuit à l'ancienne gare Outer Station du GTR.



VIA Rail Canada Train 651, a Kingston to Toronto 'Local', left Kingston at 0700 and pulled into Belleville (where this photo was taken circa 1985) around 0745. The return trip departed Toronto at the very non-commuter hour of 2300 and did not run on Sundays. Douglas Rickaby

Le train 651 de VIA Rail, un local Toronto-Kingston, a quitté Kingston à 7 h et arrive à Belleville (où cette photo a été prise vers 1985) autour de 7 h 45. Le train de retour quittait Toronto à 23 h (une heure convenant très peu pour des banlieusards!) et il ne roulait pas le dimanche. Douglas Rickaby

By the time VIA Rail took over this service in 1977, the departure was scheduled at 1930, later extended to 2010 in 1981 and to 2100 in 1987. These trains proved popular with passengers who wanted a full day in Toronto for shopping, dining, visiting friends, attending a theatre matinee or a business meeting. Riders reported a very collegial ambience among both passengers and crew on board these trains. The Ontarian was much lamented in the 1990 VIA cutbacks.

It would be another unique set of equipment that would reestablish a convenient early morning commute between Kingston and Toronto. In the fall of 1996, VIA leased a European-designed ADtranz IC3 Flexliner train set, which consisted of individual self-propelled cars that could be coupled together for multiple unit control, similar to the Budd Rail Diesel Cars of a half-century earlier. However, the ADtranz cars incorporated much more advanced technology, designed to appeal to the business traveler, and were more comfortable and luxurious than the RDC cars. The leased cars were used on Trains 650 and 651, introduced on September 29, 1996. The equipment was only used for one day, as it was not reliably activating road crossing protection devices. After two months of modifications, the Flexliner returned to service on November 19th and continued to operate until the spring of 1997. VIA declined to purchase the new equipment, claiming that it was too expensive to operate. Trains 650 and 651, however, were retained and operated with conventional equipment. It was briefly named Trent in the summer of 1997, before VIA jettisoned many of their named trains, claiming that the public no longer recognized such branding, except for prestige long distance trains like the Canadian and Ocean.

In 2000, VIA restored overnight trains between Montreal and Toronto with the Enterprise, which had a similar schedule to Train 651 from Kingston to Toronto, so the latter was discontinued. Since the eastbound Enterprise departed Toronto a half hour before midnight, it was of some use to local passengers who wanted to fully enjoy Toronto's night life, but not practical for most shoppers and business people. Toronto-Kingston Train 650 was replaced with Train 48, departing Toronto at 17:30 and arriving Kingston at 20:00. When the Enterprise was cancelled in 2005, VIA reintroduced Nos. 650 and 651. In 2015, Train 651 departs Kingston at 05:32, arriving in Union Station at 08:25. Eastbound No. 650 leaves Toronto at 17:40, arriving Kingston at 20:10.

As with the Barrie Bullet, the lengthy travel time fosters a considerable degree of camaraderie among the 200 or so regular riders occupying two coaches. Annual Christmas parties are held, complete with carols, canapés, cocktails and charitable fundraising.

Other Canadian Pacific Services

The Canadian Pacific Railway operated a number of other trains that might have been found

Au moment où VIA Rail reprend ce service en 1977, le départ est à 19 h 30, plus tard reporté à 20 h 10, en 1981, et à 21 h, en 1987. Ces trains s'avèrent populaires auprès des passagers qui veulent passer une journée complète à Toronto pour magasiner, manger, visiter des amis, assister à une matinée au théâtre ou à une réunion d'affaires. Les usagers rapportent une ambiance très agréable entre les passagers et les membres de l'équipage à bord de ces trains. The Ontarian a été beaucoup regretté suite aux compressions de VIA en 1990.

Cela sera un tout autre équipement inusité qui assurera le retour d'un service matinal pratique entre Kingston et Toronto. À l'automne 1996, VIA loue une rame de conception européenne ADtranz IC3 Flexliner, composée de voitures automotrices individuelles pouvant être couplées entre elles pour circuler en unités multiples, tel que les autorails Budd RDC d'un demi-siècle plus tôt. Cependant, les autorails ADtranz incorporent des technologies beaucoup plus avancées, conçues pour attirer le voyageur d'affaires, et elles sont plus confortables et luxueuses que les RDC. Les voitures louées sont utilisées sur les trains 650 et 651. Le 29 septembre 1996, l'équipement n'est utilisé qu'une journée, car il n'est pas fiable pour l'activation des dispositifs de protection des passages à niveau. Après deux mois de modifications, les Flexliners sont remis en service, le 19 novembre, et continuent de fonctionner jusqu'au printemps de 1997. VIA renonce à acheter ce nouvel équipement, affirmant qu'il est trop coûteux à exploiter. Cependant, les trains 650 et 651 sont maintenus avec un équipement conventionnel. Ces trains furent brièvement nommés Trent, à l'été 1997, avant que VIA n'abandonne cette manière de nommer ses trains, affirmant que le public ne reconnaît plus ce type de label, sauf pour les trains intercités de prestige comme The Canadian et l'Ocean.

En 2000, VIA recrée les trains de nuit entre Montréal et Toronto avec l'Enterprise, dont l'horaire est similaire à l'ancien 651 de Kingston à Toronto, ce dernier ayant disparu. Puisque l'Enterprise quitte Toronto une demi-heure avant minuit, il est d'une certaine utilité pour les passagers locaux qui veulent profiter pleinement de la vie nocturne de Toronto, mais n'est pas pratique pour la plupart des consommateurs et des gens d'affaires. Le train 650 Toronto-Kingston est remplacé par le train 48, départ de Toronto à 17 h 30 et arrivée à 20 h à Kingston. Lorsque l'Enterprise est supprimé en 2005, VIA réintroduit les trains 650 et 651. En 2015, le train 651 quitte Kingston à 5 h 32 et arrive à la gare Union à 8 h 25; au retour, le 650 quitte Toronto à 17 h 40 et arrive à 20 h 10 à Kingston.

Comme sur le Barrie Bullet, un long trajet favorise une certaine camaraderie entre les quelque 200 usagers réguliers occupant deux voitures. Les fêtes annuelles de Noël sont organisées, avec des chants, des

convenient by some commuters but few that could have been considered a dedicated suburban service.

In 1908, Canadian Pacific introduced a 'Motor Car' between Toronto and Brampton, probably the first self-propelled revenue car used on the CPR. The vehicle was a 75-foot wooden passenger coach divided into four sections: an engine room, a baggage and express section, a smoking room, and a first class seating section. The car had been built in CP's Angus Shops in 1906 and used a small steam engine for propulsion. It was first used in off-peak commuter service along the Lakeshore line on the West Island of Montreal. The motor car had proven to be unsuitable for that assignment and CP shipped it off to Toronto after two years of fitful service in Montreal. It's not known how long it remained in Toronto but the motor was taken out in 1911 and the car was converted back to a regular coach. It was several years before CP again attempted to use self-propelled cars in an effort to save money along lightly patronized routes that didn't require a full steam hauled train and the crew that went with it.

Until the 1960s, CPR ran several trains between Toronto and Hamilton, most of them through services to and from various U.S. cities and operated in conjunction with the Toronto, Hamilton & Buffalo Railway and the New York Central Railroad. A few of these were overnight trains whose schedules provided early morning service into Toronto and somewhat convenient afternoon and early evening departures.

Since CPR between Hamilton and Toronto operated mostly over CNR's Oakville Subdivision, CP was not permitted to carry local passengers boarding at

canapés, des cocktails et une collecte de fonds de bienfaisance.

Les autres services du Canadien Pacifique

Le Canadien Pacifique exploite un certain nombre d'autres trains qui auraient pu être pratiques pour certains banlieusards, mais peu pouvant être considérés comme des services de banlieue dédiés.

En 1908, le Canadien Pacifique introduit un « autorail » entre Toronto et Brampton, probablement la première voiture automotrice utilisée sur le CP. Le véhicule est une voiture de passagers en bois de 46 m (75 pi) divisée en quatre sections : un compartiment moteur, une section pour les bagages et l'express, un fumoir et une section de sièges de 1re classe. L'autorail a été construit dans les ateliers Angus du CP, en 1906, et utilise un petit moteur à vapeur pour la propulsion. Il est utilisé pour la première fois en service de banlieue hors pointe le long de la ligne Lakeshore dans le West Island de Montréal. L'autorail s'étant avéré impropre à cette exploitation, le CP l'expédie à Toronto, après deux ans de service sporadique à Montréal. On ne sait pas combien de temps il est resté à Toronto, mais le moteur a été démonté en 1911 et la caisse a été reconvertie en voiture-coach conventionnelle. Il faudra plusieurs années avant que le CP ne tente d'utiliser les voitures automotrices pour économiser de l'argent sur des lignes peu fréquentées qui ne nécessitent pas un train à vapeur avec un équipage complet.

Jusqu'aux années 1960, le CP fait rouler plusieurs trains entre Toronto et Hamilton, la plupart d'entre eux des services réguliers desservant diverses villes américaines et exploités en coopération avec le Toronto, Hamilton & Buffalo Railway (TH&B) et le New York Central Railroad. Quelques-uns d'entre eux sont des trains de nuit dont les horaires prévoient une arrivée tôt le matin à Toronto et des départs pas très pratiques en après-midi et en début de soirée.

Comme le CP, entre Hamilton et Toronto, utilise principalement la subdivision Oakville du CN, le CP n'est pas autorisé à transporter des passagers locaux embarquant à des gares



In 1908 Canadian Pacific briefly placed this steam-powered motor car in service between Toronto and Brampton. This hybrid of steam locomotive and passenger coach was unsatisfactory and CP would not experiment with motor cars again until the 1920s. Author's collection

En 1908, le Canadien Pacifique a brièvement utilisé cette voiture à moteur à vapeur entre Toronto et Brampton. Cet hybride de locomotive à vapeur et de voiture à passagers n'a pas satisfait le CP qui ne s'intéressa plus aux autorails jusqu'aux années 1920. Collection de l'auteur

intermediate points. However, there were commuters living in Hamilton who took advantage of the relatively faster schedules of the CPR with limited stops between the Hunter Street TH&B station and Union Station. Just before the cancellation of the CN Hamilton-Toronto commuter trains in 1967, CN's two morning trains took 80 and 85 minutes respectively while the overnight train from New York traversed the same distance in 65 minutes. Unfortunately any such advantage disappeared on October 25, 1970 when the overnight train was cancelled. It was replaced by a RDCs operating on a day schedule between Toronto and Buffalo.

intermédiaires. Cependant, des voyageurs résidant à Hamilton profitent de l'horaire des trains relativement rapides du CP avec un nombre d'arrêts limité entre la gare du TH&B, rue Hunter, et la gare Union. Juste avant l'annulation des trains de banlieue de Toronto-Hamilton par le CN en 1967, les deux trains du matin prennent 80 et 85 minutes respectivement, tandis que le train de nuit de New York parcourt la même distance en 65 minutes. Malheureusement un tel avantage disparaît le 25 octobre 1970, lorsque le train de nuit est annulé. Il est remplacé par un autorail quotidien entre Toronto et Buffalo.



Canadian Pacific 4-6-2 No. 2337 pulls Train 801 out of Union Station for Buffalo in April 1943 at the height of World War II. The relatively late 6:05 PM departure was popular with some Hamilton commuters. In the consist was a Pullman sleeping car for Boston. Four months after this photograph was taken, No. 2337 helped transport U.S. President Franklin D. Roosevelt on a top secret fishing vacation to the Manitoulin area. CRHA Archives, Fonds Paterson

La 2337, une 4-6-2 du CP, tire le train 801 hors de la gare Union vers Buffalo, en avril 1943, au plus fort de la Seconde Guerre mondiale. Son départ relativement tard à 18 h 05 était populaire auprès de certains banlieusards de Hamilton. Dans la rame, il y a un wagon-lit Pullman pour Boston. Quatre mois après que cette photo ait été prise, la 2337 a tiré le train du président américain Franklin D. Roosevelt lors d'un voyage de pêche top secret dans la région de Manitoulin. Archives ACHF, Fonds Paterson



CPR Royal Hudson No 2838 hauls inbound Train 712 past Sunnyside station on a circa 1957 morning. Behind the locomotive are three Toronto, Hamilton, and Buffalo heavyweights (a baggage car and two coaches), the coaches were used by local passengers and commuters. At the back of the train are sleepers from New York, Boston, Cleveland and Pittsburgh, as well as a diner-lounge from Buffalo. CRHA Archives, Fonds Paterson

La 2838, une Royal Hudson du CP, en tête du train 712 vient de passer la gare Sunnyside vers Toronto, un matin de 1957. Derrière la locomotive, il y a trois voitures lourdes du Toronto, Hamilton & Buffalo et deux voitures utilisées par les passagers et les navetteurs locaux. À l'arrière du train, sont des voitures-lits en provenance de New York, Boston, Cleveland et Pittsburgh, ainsi qu'une voiture-restaurant/salon venant de Buffalo. Archives ACHF, Fonds Paterson

Another CPR operation that does not fit into the earlier definition of a traditional suburban train service, but nonetheless qualifies as a commuter train, is a unique passenger service that ran across the railway's North Toronto Subdivision, which had not seen regular passenger trains since North Toronto Station at Yonge Street closed in 1930.

In 1964 CPR opened the new Toronto Yard near Agincourt, a part of Scarborough now within the City of Toronto. Previous to this, the railway's principal freight classification yard in Toronto had been located at Lambton near West Toronto, where many CPR employees still resided. The new yard was located 14 miles to the east and there was no convenient way for them to commute between the two points by public transit, then or now. CPR then set up a unique employee-only commuter train between Keele Street and Agincourt. This service used an RDC that traversed the North Toronto Subdivision up to twelve times a day in each direction. The service survived until 1972.

Une autre opération du CP qui ne rentre pas dans la définition précédente d'un service traditionnel de trains de banlieue, mais se qualifie néanmoins comme un train de banlieue, est un service de passagers unique qui a circulé sur la voie ferrée de la subdivision North Toronto, laquelle n'a pas vu de trains réguliers de voyageurs depuis la fermeture de la gare Toronto-North, rue Yonge, en 1930.

En 1964, le CP ouvre la nouvelle cour de triage de Toronto, près de Agincourt, une partie de Scarborough maintenant intégrée à Toronto. Avant cela, le triage principal des marchandises de cette compagnie à Toronto était situé à Lambton, près de West Toronto, où de nombreux employés du CP résidaient encore. Pour eux, cette nouvelle cour étant située à 22,5 km (14 mi) à l'est, il n'y avait aucun moyen de transport en commun pratique pour faire la navette entre les deux points, tout comme maintenant. Le CP met alors en place un train de banlieue uniquement réservé aux employés entre la rue Keele et Agincourt. Ce service utilise un autorail Dayliner qui traverse la subdivision North Toronto jusqu'à douze fois

Epilogue

Today the future of commuter rail in the Greater Toronto Area looks bright indeed. In June 2013, GO Transit increased the frequency of its all-day Lakeshore commuter trains from hourly to every half hour, essentially turning the entire 107-kilometre Oshawa-Aldershot corridor into a rapid transit line. On June 6, 2015, the Union-Pearson Express began providing every 15-minute service between Union Station and Pearson International Airport for a total of 156 arrivals and departures a day. In 2017, work is expected to be completed on the \$795 million revitalization of Union Station, with the aim of transforming the architecturally distinctive structure into a commuter hub on a par with New York's Grand Central Terminal.

In April 2014, the provincial Liberal government announced what they called the “Moving Ontario Forward” plan. This \$29 billion scheme included among other features, electrifying GO Transit lines and providing frequent all-day, two-way service on their lines throughout the GTA. Currently only the two Lakeshore lines provide such a service while the other five corridors follow traditional morning-in, evening-out weekday-only service.

Observers of the local transportation scene have become skeptical of these announcements since the provincial government has a long history of trumpeting grandiose public transit schemes that never come to fruition or are delayed long after the initial target dates.

par jour dans chaque direction. Le service survivra jusqu'en 1972.

Épilogue

Aujourd'hui, l'avenir des trains de banlieue dans la région du Grand Toronto semble prometteur. En juin 2013, GO Transit a augmenté la fréquence de ses trains quotidiens de banlieue du Lakeshore avec un horaire cadencé d'une demi-heure au lieu d'une heure, transformant les 107 km du couloir Oshawa-Aldershot en une ligne de transport en commun rapide. Le 6 juin 2015, l'Union-Pearson Express a commencé à fournir un service toutes les 15 minutes entre la gare Union et l'aéroport international Pearson, pour un total de 156 départs et arrivées par jour. En 2017, les travaux de revitalisation de 795 000 000 \$ devraient être achevés à la gare Union, dans le but de transformer cette structure à l'architecture remarquable en une plaque tournante de banlieue sur un pied d'égalité avec le Grand Central Terminal de New York.

En avril 2014, le gouvernement libéral provincial a annoncé ce qu'il a appelé le plan « Moving Forward (Allons de l'avant) » de l'Ontario. Ce projet de 29 milliards de dollars inclut, entre autres caractéristiques, l'électrification des lignes de GO Transit et des allers-retours fréquents tout au long de la journée, sur toutes les lignes de la grande région de Toronto. Actuellement, seules les deux lignes du Lakeshore fournissent un tel service, tandis que dans les cinq autres corridors, seul le service traditionnel du soir et du matin est assuré, et ce uniquement en semaine.



The York concourse's new glass enclosed staircases leading to the tracks are anchored by new seating and electronic schedule boards. Richard Leutens, Toronto Star

Le hall de la gare de York avec ses nouvelles cages d'escaliers vitrées menant aux voies et entourées par de nouveaux sièges et des afficheurs électroniques d'horaire. Richard Leutens, Toronto Star

However successful these developments are, they will be the new chapters in a long and rich commuter rail history that began, not with GO Transit in 1967, but with the Great Western Railway in 1878.

Bibliography

- Bonin, Hugues W., *The Ontarian: A Dear Friend Now Gone*, Canadian Rail, No. 428, May-June 1992.
- Bonin, Hugues W., *The Train Masters*, Canadian Rail, No. 438, January-February 1994.
- Brown, James A., "Commuters on the GO", *Trains*, October 1968.
- Brown, James A., "The Coming of GO", *UCRS Newsletter*, June 1967.
- Canadian Transport Commission, *Toronto Commuter Rail Study, Final Report*, 1972.
- Clegg, Anthony, *Self-Propelled Cars of the CNR, Railfare*DC Books*, 2005.
- Cook, Roger and Karl Zimmerman, *Magnetic North: Canadian Steam in Twilight*, Boston Mills Press, 1999.
- De Leuw, Cather & Company of Canada Ltd., *Metropolitan Toronto and Region Transportation Study: Report on Study of Existing Railway Lines*, October 1963.
- Glazebrook, G.P. De T., *The Story of Toronto*, University of Toronto Press, 1971.
- Grow, Lawrence, *On the 8:02: An Informal History of Commuting by Rail in America*, Mayflower Books, 1979.
- Holland, Kevin J. and Ken Goslett, *Canadian National Railway Diesel Locomotives, Volume One*, CNR Historical Association, 2012.
- Read, John, *CN's "Passenger" GMD-1 Units, Class GRG-12n*, Branchline, September 2012.
- Riddell, John, *Trackside Around Ontario 1955-1960 with Don McCartney*, Morning Sun Books, 2003.
- Riddell, John, *Canadian National Color Guide to Freight and Passenger Equipment, Volume 1*, Morning Sun Books, 2000.
- Sergeant, Wilfred, *Building GO Transit*, Historical Text Archive, 2003.
- Numerous issues of the *Toronto Daily Star* and *The Globe*.

Les observateurs de la scène du transport local restent sceptiques quant à ces annonces, puisque le gouvernement provincial est bien connu pour annoncer haut et fort la mise en œuvre de systèmes de transport en commun grandioses qui n'aboutissent jamais, ou bien qui sont retardés fort après les dates initiales annoncées.

Quelque ce soit le succès de ces développements, ils constitueront les nouveaux chapitres de la longue et riche histoire ferroviaire de banlieue qui a commencé, non pas avec GO Transit en 1967, mais bien avec le Great Western Railway en 1878.

Bibliographie

- Bonin, Hugues W., *The Ontarian: A Dear Friend Now Gone*, Canadian Rail, No 428, May-June 1992.
- Bonin, Hugues W., *The Train Masters*, Canadian Rail, No 438, January-February 1994.
- Brown, James A., "Commuters on the GO", *Trains*, October 1968.
- Brown, James A., "The Coming of GO", *UCRS Newsletter*, June 1967.
- Canadian Transport Commission, *Toronto Commuter Rail Study, Final Report*, 1972.
- Clegg, Anthony, *Self-Propelled Cars of the CNR, Railfare*DC Books*, 2005.
- Cook, Roger et Karl Zimmerman, *Magnetic North: Canadian Steam in Twilight*, Boston Mills Press, 1999.
- De Leuw, Cather & Company of Canada Ltd., *Metropolitan Toronto and Region Transportation Study: Report on Study of Existing Railway Lines*, October 1963.
- Glazebrook, G.P. De T., *The Story of Toronto*, University of Toronto Press, 1971.
- Grow, Lawrence, *On the 8:02: An Informal History of Commuting by Rail in America*, Mayflower Books, 1979.
- Holland, Kevin J. et Ken Goslett, *Canadian National Railway Diesel Locomotives, Volume One*, CNR Historical Association, 2012.
- Read, John, *CN's "Passenger" GMD-1 Units, Class GRG-12n*, Branchline, September 2012.
- Riddell, John, *Trackside Around Ontario 1955-1960 with Don McCartney*, Morning Sun Books, 2003.
- Riddell, John, *Canadian National Color Guide to Freight and Passenger Equipment, Volume 1*, Morning Sun Books, 2000.
- Sergeant, Wilfred, *Building GO Transit*, Historical Text Archive, 2003.
- Nombreuses éditions du *Toronto Daily Star* et du *The Globe*.



Heritage Business Car

September - October, 2015

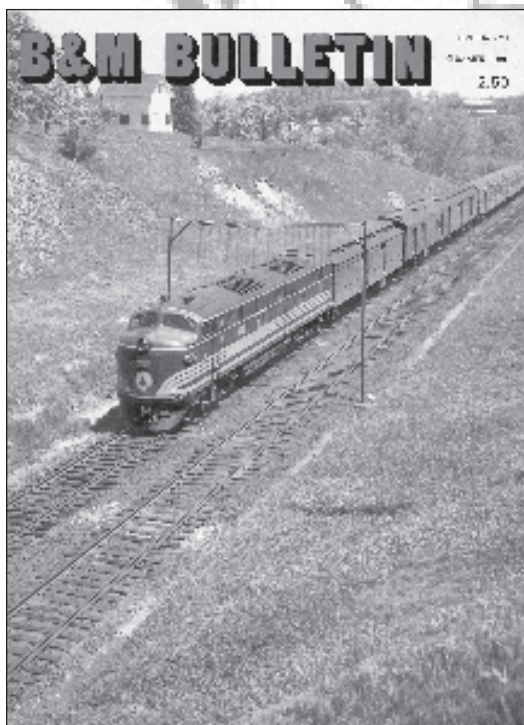
By John Godfrey

Edited by David Gawley



The Gull, a sequel

A thank you to all our members and friends who commented on Jim Simmons and Doug Smith's The Gull article in the July - August Canadian Rail. Carl Byron from the Boston and Maine Historical Society called to say that the cover of the B&M Bulletin (Summer 1980) had a great shot of The Gull leaving Dover, New Hampshire heading for Boston, way off schedule circa 1954-55. The photo was taken by David K. Johnson who we assume is no longer with us and the Society have no contact with any living relative.



Exporail's Diesel Weekend a major success

On September 12 and 13, 2015 Exporail held a Diesel Weekend event. Unfortunately the weather did not cooperate; but despite this the event was well attended and came off without a hitch. Almost a year in the planning and preparation stage, some 25 volunteers and staff worked to 'pull it off'! Even the turntable received a fresh coat of paint for the event!

Special thanks to volunteers Kevin Robinson and Maxime Boulianne who prepared the locomotives with the help of many other volunteers, also Exporail staff members Nadine Cloutier, Maurice Binette, Bruno Cordellier and Jacques St-Gelais under the direction of Marie-Claude Reid for making the weekend one to remember.

The highlight of the weekend was an 8 unit diesel parade at 11:00 on Saturday. The parade included Roberval & Saguenay 20, an RS-2 which had not been operated in over 20 years. A surprise visitor appeared on the scene in the form of brand new CPR 2282 a GP20C-ECO recently out-shopped from EMD/Progress Rail. This unit was brought in Friday night to join in the weekend festivities.

Fin de semaine des locomotives diesels-électriques d'Exporail, un franc succès!

Les 12 et 13 septembre 2015, Exporail a tenu son activité thématique Fin de semaine des locomotives diesels-électriques. Malheureusement la température n'a pas coopéré, mais, malgré cela, l'évènement a attiré une bonne foule et s'est déroulé sans incident. Suite à près d'un an de planification et de préparation, quelque 25 volontaires et membres du personnel d'administration ont coopéré pour en faire un franc succès. Même la table tournante a reçu une couche de peinture fraîche à temps pour celui-ci!

Des remerciements particuliers vont aux volontaires Kevin Robinson et Maxime Boulianne qui ont préparé les locomotives avec l'aide de nombreux autres volontaires, ainsi qu'à Nadine Cloutier, Maurice Binette, Bruno Cordellier et Jacques St-Gelais, des membres du personnel d'Exporail sous la direction de Marie-Claude Reid, qui ont fait de cette fin de semaine un évènement mémorable.

Le fait majeur du weekend fut une parade de huit locomotives diesels-électriques qui défilèrent, vers 11h, samedi matin. La no 20 du Roberval & Saguenay, une RS-2, qui n'avait pas roulé depuis plus de 20 ans, fit partie de la parade. Une visiteuse surprise sur la scène fut la no 2282 du CP, une GP20C-ECO flambant neuve tout juste sortie des ateliers d'EMD/Progress Rail. Cette unité fut conduite sur place vendredi soir pour se joindre aux festivités de la fin de semaine.



Dozens of volunteers gave of their time and talent to make Diesel Weekend 2015 a success, pictured above are:

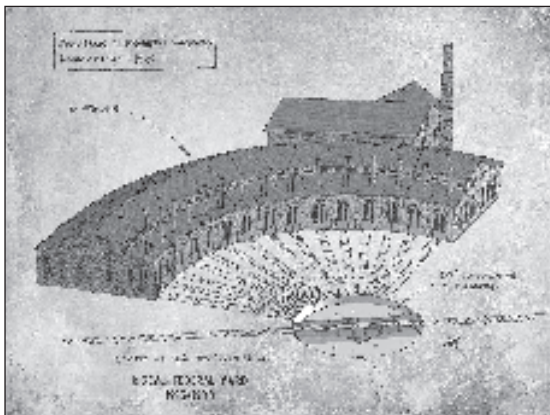
Des dizaines de volontaires ont donné de leur talent et de leur temps pour faire un grand succès du Weekend Diesel 2015. Figurent sur la photo ci-dessus :

Top row left to right / Rangée du haut, de gauche à droite : Stan Smaill, Denis Blanchette, Benoit Danis, Philipp Carroll, David Gedeon, Philippe Riopel, Bernard Archambault, Kyle Irving, John Godfrey.

Bottom row left to right / Rangée du bas, de gauche à droite : Michel Bonin, Pierre Duhamel, Kevin Robinson, William Chubry, Gilles Rivest, Andrew MacDougall, Len Thibeault, Nadine Cloutier, François Gaudette, Markus Rojek, Maxime Boulianne, Roger Desautels.

Others not in the photo / Ne figurent pas sur la photo : Dave Barnard, Michel Belhumeur, James and Diana Bouchard, Gilles Bouthillier, Gérald Bouchard, Paul Ennis, Jean-Claude Garant, Denis Guérin, Heather Haig, Richard Longpré, Robert O'Shaughnessy, Normand Poisson, Andrew Reynolds, Robert Robillard, Richard Young, Luc Martin.

Canadian Northern's Rideau Yard turntable foundation discovered then laid to rest in Ottawa, Ontario



A piece of Ottawa history hidden for almost 100 years off Hunt Club Road was quietly buried recently to make room for a mall parking lot. It was called Rideau Yard and it was the nucleus of a town that never was.

Ottawa at one time had a number of railway roundhouses, including one at 300 West Hunt Club Rd. The site, concealed for a century in a vacant industrial lot near Antares Drive, had been our last roundhouse location to survive development.

Sketch of the Canadian Northern Railway roundhouse 'as built' in 1915 near today's Hunt Club Road, in Ottawa.

Un croquis de la rotonde du Canadian Northern Railway "telle que construite" en 1915, près de ce qui est aujourd'hui la Hunt Club Road, à Ottawa.

I noticed the remains of the site when I saw a large circular pit in a vacant field. With some research, I learned it was a remnant of a large railway station and century-old ghost town called 'Rideau Yard' that was built by the Canadian Northern Railway in 1915.

Rideau Yard opened with great expectations of handling both freight and passenger rail traffic passing between Quebec and Vancouver on the newly constructed Trans-Continental Rail line. This grand, new station south of Ottawa was an ambitious development that housed an 80-foot turntable and a 15-stall roundhouse, where steam locomotives were maintained. Later re-named Federal Yard, it was to be the epicentre for Ottawa's newest suburb, boasting a summer hotel and residential streets mapped out close to the Rideau River.

Yet this vision of a new town south of Ottawa never came to fruition and eventually fell into financial troubles. Canadian Northern Railway shut down Rideau Yard and the dreams of their south Ottawa development came to an end in 1922. Buildings were demolished around 1930. Their ruins became cloaked in overgrowth up until recently when it was finally buried to make way for a new mall.



Historic Michigan Central London, Ontario roundhouse gets new lease on life

Michigan Central's former 1887 Historic London, Ontario's Roundhouse located at Waterloo and Horton Streets recently had its grand opening as the home of tech firm Ellipsis Digital 42, this after 18 months of restoration and renovation work.

The round house has been transformed into a quintessential tech workspace. Ellipsis, known until recently as rTraction, recently moved its 30-person workforce into the historic structure.

David Billson, the company's president, said "The amount of interest in this building is phenomenal. The structure was built originally as a repair facility for Michigan Central Railroad trains passing through



David Billson, the president of Ellipsis Digital, shows off the company's new office in the restored former Michigan Central Railway roundhouse.

David Billson, le président d'Ellipsis Digital, présente le nouveau bureau-chef de la compagnie aménagé dans l'ancienne rotonde rénovée du Michigan Central Railway.

London during the industrial revolution."

Much of the local interest in the site, he says, is connected to the neighbourhood, SoHo, just south of downtown, and its hoped-for gentrification. "A lot of locals are really seeing this as a marquee in the revitalization of the area." Built to service steam locomotives, the building for 33 years housed the Great West Steakhouse before its recent renovation and restoration. Ellipsis has signed what Billson calls "a long-term lease" with Creative Property Developments, the developer that owns the building.

The renovation has left the heritage bones of the building untouched. Original interior brick walls are visible on all sides. The wooden beams that made up the original ceiling are exposed. The round house doors for locomotives along its rear north side wall, still open, and will function as gigantic windows year-round.

In the middle of the structure — which had been vacant since 2007 — are the desks and offices for the Ellipsis staff. The whole investment has been an ambitious one for Billson and his business to make. Asked about the rationale, Billson says it's required in the high-tech industry. "People thrive in spaces that make them happy. The space and the height of the ceilings and the natural light pouring in — it feels good coming to work."

A full description of the roundhouse's renovations and pictures of items connected to its history can be found at <http://londonroundhouse.com/> (London Free Press edited)

Old streetcar ties 'discovered' in Kitchener

Evidence of a century-old streetcar line between Kitchener and Waterloo has been uncovered as work starts on a new light rail transit system along King Street. "Basically, everywhere we've been removing pavement, we've been finding it," said Avril Fiskens, spokesperson for

GrandLinq.

A path of about 300 metres of rotten wooden ties down the middle of King marks the old route from which the rails were removed in the 1950s. So far, workers have found the ties between Wellington Street and the front of Kitchener-Waterloo Collegiate Institute. Lead area hand, Isabel Fernandez, said from GrandLinq's office that the discovery was made when LRT construction began recently.

"It is always a bit exciting uncovering a bit of history," Fiskien added. Workers expect to find more evidence of the old streetcar line along King, where light rail transit will travel between Victoria Street and Allen Street starting in late 2017. The new tracks will be set in concrete. They look like they'll follow pretty much the same path as the old tracks in that area.



6397. L&P.S. Elec. Operation Trial Train to St. Thomas, June 20, 1915.

This photo dates from June 20, 1915 and shows the occasion of the first electric train on the newly rebuilt line. Electric box-cab locomotive L-1 pulling a line of cars, exact location unknown.

Sir Adam Beck, as mayor of London and member of the Ontario Legislative Assembly for London, had promoted establishing a public owned electric generating and transmission system. When the Hydro-Electric Power Commission of Ontario was established in 1904, he became its chairman. From this position he sought to expand the use of electricity across Ontario including the development of a network of electric railways.



The L&PS had since its building been leased to various steam railways. In 1914, the Pere Marquette as part of a lease renewal, requested a thirty year term. Instead Beck persuaded London City Council to operate the railway and to electrify it. Regular service under catenary started July 1, 1915.

For many years the railway prospered, due to passenger service along its route, especially during the summer as Londoners flocked to the amusement park and beach at Port Stanley, and to freight service with coal brought by steamships across Lake Erie to Port Stanley being the major commodity handled.

However over time the automobile took the passengers and coal gave way to fuel oil and natural gas. The last passenger train ran in February 18, 1957 and in 1966 the City traded L&PS to the Canadian National for the CNR car repair shops property at York & Rectory streets in London. In 1982, CNR abandoned the section from St. Thomas to Port Stanley after a washout at Union. In reaction, a group of local business people created the Port Stanley Terminal Rail Inc. and purchased the section south of St Thomas establishing a working railway. The section between London and St Thomas is operated by the CN as part of their Talbot Subdivision. (Canadian Rail 519, July-August 2007 edited)



The Berlin and Waterloo Street Railway came to what was then Waterloo County in 1886, the company became the Kitchener-Waterloo Street Railway and operated until 1946. (The Kitchener Record and Don McQueen, photos CRHA Archives, Fonds Corley)

One hundredth anniversary of the London & Port Stanley Railway

Although the L&PS dates back to the 1850s, it truly came into its own as an electric radial railway under the control and management of Ontario Hydro Electric Railways one hundred years ago.

Two ex CPR G5 locomotives coming home

A long time associate of Winnipeg's Vintage Locomotive Society which owns the Prairie Dog Central reached out for some help in assessing options for two ex-CPR G5 Class 4-6-2 Pacific-type locomotives 1238 and 1286, built in 1946 and 1948 respectively. Both locomotives were owned by Jack Showalter and had been part of the Virginia Central for the past 40 years. Our associate had long wanted to repatriate these locomotives to Canada and support them on one or more established operations here.

With the untimely November 2014 passing of Mr. Showalter, his family decided to de-accession his collection of equipment. Under a storage agreement, the Vintage Locomotive Society have taken delivery of both locomotives. They arrived in Winnipeg recently and have been unloaded from four flatcars. We will continue discussions with our associate as to all feasible options. (The Journal Box-Vintage Locomotive Society)



The late Jack Showalter beside ex-CPR 1286 at his Virginia Central operation. John B. Corns

Feu Jack Showalter à côté de la 1286 ex-CPR au site d'exploitation de son Virginia Central. John B. Corns



Unloading the 1286 in Winnipeg onto Prairie Dog Central tracks on September 17, 2015, the 1238 was already unloaded, tenders are next! Paul Newsome

À Winnipeg, le 17 septembre 2015, déchargement de la 1286 sur la voie du Prairie Dog Central; la 1238 a déjà été déchargée et les tenders vont suivre! Paul Newsome

BACK COVER TOP: A prize catch by photographer Sandusky! The time is about 0900 and CPR F1-a class 4-4-4 2928 is passing Cabin D with train 732 from Hamilton to Toronto on February 19, 1954. Today, the 2928 is preserved at Exporail and Cabin D is a prized exhibit at Toronto Railway Museum. Robert Sandusky

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: Une bonne prise du photographe Sandusky! Il est environ 9 h et la 2928, une 4-4-4 F1a du CP, passe le poste d'aiguillage "Cabin D" avec le train 732 de Hamilton à Toronto, le 19 février 1954. Aujourd'hui, la 2928 est conservée à Exporail et le poste d'aiguillage est exposé et très apprécié au Toronto Railway Museum. Robert Sandusky

BACK COVER BOTTOM: The first years of the VIA era preserved many conventional passenger train services with little visual change other than the various VIA paint schemes on diesels and passenger equipment. On September 1, 1979 VIA train No. 70 stops at the Dufferin Street entrance to the Canadian National Exhibition. The FP9 6516 is painted in one of the first VIA paint schemes, but sports the red CN logo. Robert Sandusky

BAS DE LA COUVERTURE ARRIÈRE: Plusieurs services ordinaires pour passagers furent conservés au début de l'ère de VIA sans grands changements visibles à part les diverses livrées de VIA sur les diesels et le matériel roulant. Le 1er septembre 1979, le train 70 arrête à l'entrée de la rue Dufferin de l'Exposition nationale canadienne. La 6516, une FP9, exhibe l'une des premières livrées de VIA, mais porte encore le logo rouge du CN à l'avant. Robert Sandusky

For current Canadian railway news, updated monthly, please visit canadianrailwayobservations.com

Pour des nouvelles concernant les chemins de fer canadiens, s'il vous plaît, visitez le:

www.canadianrailwayobservations.com

CRHA / Exporail

CRO



Canadian Rail

110, rue St-Pierre, St-Constant, Québec
Canada J5A 1G7

Postmaster: If undelivered within 10 days,
return to sender, postage guaranteed.

