

# COMMISSION DE DÉLIMITATION DES CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES FÉDÉRALES POUR L'ONTARIO

## Rapport

En raison de l'augmentation de la population du Canada au cours des 10 dernières années, le nombre total de circonscriptions électorales représentées à la Chambre des communes est passé de 301 à 308. Le nombre de circonscriptions est calculé en fonction de la formule et des règles énoncées aux articles 51 et 51A de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Cette formule tient compte des modifications à la population de la province, telles que démontrées par le recensement décennal. Entre le recensement de 1991 et celui de 2001, la population de l'Ontario est passée de 10 084 885 à 11 410 046 habitants. Le nombre de circonscriptions électorales de l'Ontario aura augmenté, passant de 103 à 106.

La Commission de délimitation des circonscriptions électorales fédérales pour l'Ontario (ci-après appelée « la commission ») a été établie par proclamation le 16 avril 2002, conformément à la *Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales* (L.R.C. 1985, ch. E-3). La commission est un organisme indépendant qui est chargé de réviser les limites des circonscriptions électorales dans la province de l'Ontario à la suite du recensement décennal. Le président de la commission, nommé par le juge en chef de l'Ontario, est l'honorable Douglas Lissaman de la Cour supérieure de justice. Les membres de la commission, nommés par le président de la Chambre des communes, sont Janet Hiebert, professeure agrégée au département d'études politiques de l'Université Queen's, et Andrew Sancton, professeur et président du département de science politique de l'Université Western Ontario.

L'article 15 de la *Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales* (ci-après appelée « la Loi ») énonce un nombre de règles régissant toute commission de délimitation des circonscriptions électorales fédérales pour une province. La principale règle concernant le redécoupage électoral est d'assurer que la population de chaque circonscription corresponde dans la mesure du possible au quotient électoral de la province, en veillant à ce que les limites électorales reflètent raisonnablement la communauté d'intérêts, la spécificité ou l'évolution historique de la circonscription; et en veillant à ce que la superficie de la circonscription, dans les régions peu peuplées, rurales ou septentrionales de la province, ne soit pas trop vaste. Une commission peut déroger à la règle selon laquelle la population d'une circonscription doit correspondre au quotient provincial si elle estime qu'une telle dérogation est nécessaire ou souhaitable pour qu'une communauté d'intérêts soit respectée ou pour que la circonscription ne soit pas trop vaste. Mais, ce faisant, elle doit tout faire pour s'assurer que, sauf dans les circonstances qu'elle considère comme extraordinaires, la population de chaque circonscription ne s'écarte pas de plus de 25 pour cent (en plus ou en moins) du quotient provincial. Le quotient provincial pour les circonscriptions de l'Ontario est de 107 642, chiffre obtenu en divisant la population de l'Ontario par le nombre de circonscriptions attribuées à la province. La limite supérieure du quotient est de 134 553 et la limite inférieure est de 80 732.

La commission a publié un rapport exposant ses propositions de redécoupage dans un supplément à la *Gazette du Canada* le 17 août 2002. Les propositions ont également été publiées dans 43 quotidiens entre les 16 et 19 août, dans un encart publicitaire qui indiquait la procédure à suivre pour faire des observations publiques ainsi que les lieux et dates des audiences publiques. Des annonces similaires ont été publiées dans 330 autres publications d'information de la province.

La commission a tenu des audiences publiques du 21 octobre au 10 décembre dans les 16 villes suivantes : Thunder Bay, Sault Ste. Marie, Belleville, Timmins, Grand Sudbury, Kingston, Ottawa, Whitby, Richmond Hill, Hamilton, St. Catharines, London, Windsor, Mississauga, Barrie et Toronto. La commission a reçu 535 observations, dont 286 ont été présentées aux audiences publiques (bon nombre des intervenants ont également remis des observations écrites) et 249 n'ont été présentées que sous forme écrite. Toutes les observations, orales et écrites, ont été extrêmement utiles à la commission. Celle-ci a réfléchi aux suggestions qu'on lui a faites pour améliorer les propositions et elle a essayé de répondre aux préoccupations concernant la division de certaines communautés d'intérêts ou la création de circonscriptions trop grandes. S'il n'a pas toujours été possible d'intégrer les changements recommandés en raison du nombre inapproprié d'habitants concernés ou d'exigences opposées entre circonscriptions voisines, la commission a néanmoins modifié substantiellement ses propositions initiales. À la lumière des témoignages entendus aux audiences et des observations écrites, elle a apporté des changements à 80 des circonscriptions qu'elle avait proposées.

## **Approche globale**

Les déplacements de population, les effets des fusions municipales et l'exigence d'établir trois nouvelles circonscriptions électorales dans la province ont nécessité une révision importante des limites des circonscriptions actuelles. La commission ne souhaitait pas modifier les circonscriptions simplement pour le principe de la chose. Lorsqu'il était possible de conserver les limites en vigueur, elle a tenté de le faire. En fait, 11 des circonscriptions présentées dans le présent rapport demeurent inchangées par rapport au Décret de représentation de 1996.

La commission a tenté dans toute la mesure du possible de respecter les limites des municipalités dont les populations correspondent au quotient provincial. Mais cela n'est pas toujours possible. Aucune circonscription ne peut être considérée isolément. Toute modification aux limites entraîne une modification intrinsèque à au moins une circonscription adjacente, et souvent plus.

Selon les principales tendances des variations de population au cours de la dernière décennie, le sud de l'Ontario a connu une hausse de sa population, particulièrement dans la Région du Grand Toronto à l'extérieur de la ville de Toronto, et on observe une diminution marquée de population dans le nord de l'Ontario. Actuellement, 20 circonscriptions électorales ont une population supérieure à l'écart alloué de 25 pour cent dont 10 circonscriptions ont une population inférieure à l'écart alloué et 10

circonscriptions ont une population qui dépasse l'écart maximum alloué par rapport au quotient. La taille de ces circonscriptions varie entre 69 901 habitants (Timiskaming—Cochrane) et 189 934 habitants (Brampton-Ouest—Mississauga).

## **Nord de l'Ontario**

La population du nord de l'Ontario s'élève à 838 812 habitants selon le recensement de 2001, et la région compte actuellement 11 circonscriptions. Les circonscriptions électorales du nord de l'Ontario étaient déjà nettement au-dessous du quotient provincial suite au redécoupage électoral précédent. La population moyenne de chaque circonscription de cette région est de 76 256 habitants. La région serait donc considérablement surreprésentée si l'on y conservait 11 circonscriptions.

La commission a envisagé plusieurs solutions de rechange, et estime que la meilleure proposition consiste à réduire le nombre de circonscriptions de la région à 10. L'idée d'enlever une circonscription au nord de l'Ontario a suscité une forte opposition aux audiences publiques. Les observations présentées lors des quatre audiences publiques tenues dans le Nord, ou soumises par écrit, faisaient valoir que les circonscriptions du nord de l'Ontario devaient être traitées différemment des autres circonscriptions de la province. Selon plusieurs, les circonscriptions du nord de l'Ontario ont davantage en commun avec les circonscriptions peu peuplées des provinces des Prairies qu'avec les circonscriptions plus peuplées, et souvent plus urbaines, du sud de l'Ontario. On soulignait que la délimitation des circonscriptions du Nord devrait tenir compte des difficultés de service propres aux vastes circonscriptions, notamment là où les collectivités sont éloignées et que le transport entre ces localités et d'autres régions de la circonscription exige un déplacement en avion, qui dans bien des cas ne constitue pas une liaison directe entre celles-ci, ou exige des trajets routiers de plusieurs heures, rendus plus difficiles par les intempéries hivernales et les fermetures de route.

Plusieurs ont affirmé à la commission qu'elle devrait maintenir le découpage actuel dans le nord de l'Ontario afin d'y conserver 11 circonscriptions. D'autres ont soutenu que si la commission devait modifier les circonscriptions, elle ne devrait en supprimer aucune, quel que soit le nombre de cas de circonscriptions qui s'écarteraient du quotient provincial par un écart de plus de 25 pour cent et qui impliqueraient, par conséquent, qu'elles soient considérées comme circonstances extraordinaires. La commission estime que toute décision visant à garantir au nord de l'Ontario un nombre minimum de circonscriptions électorales, même si les chiffres de population ne le justifient pas, devrait être prise par le Parlement. De plus, le problème de la deuxième suggestion est qu'elle suppose que des centres urbains comme le Grand Sudbury et Sault Ste. Marie, dont la population est bien inférieure à l'écart admissible par rapport au quotient, devraient être surreprésentés substantiellement. La commission ne partage pas l'avis que les centres urbains justifient l'invocation de circonstances extraordinaires. De toute façon, la commission n'a pas reçu de contre-proposition globale pour le maintien de 11 circonscriptions dans la région.

La commission est disposée à reconnaître que les circonscriptions individuelles du Nord doivent être moins peuplées que les autres circonscriptions de l'Ontario. Autrement, si les circonscriptions du nord de l'Ontario étaient basées uniquement sur le principe de la représentation par la population, cette région se verrait attribuer seulement huit circonscriptions – une diminution de trois. Cette décision reflète l'importance accordée par la Loi au principe selon lequel la superficie des circonscriptions ne doit pas être trop vaste dans les régions peu peuplées, rurales ou septentrionales. Ces circonscriptions sont donc uniformément bien en deçà du quotient provincial et sont les moins peuplées de toutes les circonscriptions de la province.

Si la commission ne souscrit pas à l'idée que plusieurs circonscriptions du nord de l'Ontario justifient un dépassement de l'écart admissible par rapport au quotient provincial, notamment dans les régions urbaines du Nord, elle reconnaît cependant que ce traitement est justifié dans le cas d'une circonscription. La population de la circonscription actuelle de Kenora—Rainy River est de 26,83 pour cent inférieure au quotient provincial. Pour augmenter suffisamment la population de cette circonscription, il aurait fallu agrandir une circonscription déjà très étendue, et le député aurait eu encore plus de difficulté à servir les diverses collectivités de sa circonscription, dont beaucoup ne sont pas reliées par voie terrestre. En reconnaissant des circonstances extraordinaires dans le cas de cette circonscription, la commission s'est aussi donné plus de latitude pour modifier les limites d'autres circonscriptions du nord de l'Ontario afin de répondre aux préoccupations exprimées au cours des audiences publiques. Les propositions initiales pour le nord de l'Ontario, qui ne prévoyaient aucun écart de plus de 25 pour cent par rapport au quotient, ne laissaient guère de latitude pour répondre aux objections selon lesquelles le redécoupage proposé par la commission causerait de graves divisions de communautés d'intérêts. La commission a retiré tout le district territorial de Rainy River de la circonscription actuelle de Kenora—Rainy River, qui porte désormais le nom de KENORA et compte 60 572 habitants, soit 43,73 pour cent de moins que le quotient provincial.

Les circonscriptions actuelles de Thunder Bay—Atikokan et de Thunder Bay—Superior-Nord sont toutes deux bien en deçà de l'écart admissible (29,39 et 30,10 pour cent respectivement), et nécessitaient donc d'importants rajustements. La circonscription proposée de Thunder Bay—Superior-Nord a suscité de nombreuses objections, la principale étant que la circonscription proposée serait difficile à desservir, surtout en raison de la longueur du trajet entre les collectivités situées le long du long corridor de la route n° 17, problème auquel s'ajoutent les difficultés associées à l'hiver et aux fermetures de route. Pour répondre à ces préoccupations et pour créer deux circonscriptions dont les populations sont appropriées, la commission a modifié les limites à l'intérieur de la ville de Thunder Bay. Les circonscriptions de THUNDER BAY—RAINY RIVER et de THUNDER BAY—SUPERIOR-NORD comptent respectivement 85 775 et 85 657 habitants.

La population de la circonscription actuelle de Sault Ste. Marie est de 30,73 pour cent inférieure au quotient provincial. Aux audiences publiques, la délimitation proposée a été critiquée parce qu'elle isolerait des collectivités du Sault North Planning District en les

plaçant dans la circonscription proposée de Thunder Bay—Superior-Nord. En réponse à ces préoccupations, la commission a donc augmenté la superficie de cette circonscription au-delà de ce qu'elle avait d'abord proposé. La circonscription de SAULT STE. MARIE englobe désormais la ville de Sault Ste. Marie, plusieurs municipalités avoisinantes, de Prince à l'ouest jusqu'à Plummer Additional à l'est, ainsi que la région au nord jusqu'à la rivière Montreal.

La délimitation proposée pour la circonscription de Parry Sound—Muskoka a fait face à beaucoup d'opposition. On déplorait notamment que les changements proposés à la limite est, pour augmenter la population de la circonscription de Nipissing, divisaient les communautés d'intérêts du village de Burk's Falls et d'autres collectivités situées le long de la route n° 11. Compte tenu de ces observations, la commission a rétabli en grande partie les limites électorales actuelles de Parry Sound—Muskoka. Elle a fait une exception pour la ville de Killarney, qui est intégrée à la circonscription de NICKEL BELT, parce que la restructuration municipale a considérablement augmenté la taille de la ville. Autre exception, le canton d'Algonquin Highlands est transféré à la circonscription de HALIBURTON—KAWARTHA LAKES—BROCK, conformément au désir des fonctionnaires municipaux et des résidents locaux. La population de PARRY SOUND—MUSKOKA est de 84 789 habitants, soit 21,23 pour cent au-dessous du quotient provincial.

La circonscription de Nipissing compte 74 915 habitants, soit 30,40 pour cent au-dessous du quotient provincial. Des rajustements importants s'imposaient pour accroître sa population de façon adéquate. La circonscription conserve ses limites au sud, à l'est et à l'ouest. Pour accroître la population de la circonscription, la commission a déplacé considérablement la limite nord, qui suit désormais le corridor de la route n° 11, englobant les trois villes de Haileybury, Cobalt et New Liskeard, et continue au nord jusqu'au canton de Dymond. Cette nouvelle circonscription, que la commission a nommée NIPISSING—TIMISKAMING, compte 89 961 habitants, soit 16,43 pour cent au-dessous du quotient provincial.

La circonscription de Timmins—Baie James compte 71 648 habitants, soit 33,44 pour cent au-dessous du quotient provincial. Pour accroître sa population, les limites de la circonscription ont été déplacées vers le sud pour englober la ville de Kirkland Lake, conformément au désir des fonctionnaires municipaux, qui ont avisé la commission sur l'importante communauté d'intérêts entre Kirkland Lake et la région de Timmins. Pour compenser l'augmentation de population découlant de cette expansion vers le sud et afin d'accroître la population de la circonscription de NIPISSING—TIMISKAMING, la commission retire de la circonscription les collectivités situées autour de la route n° 11, à partir de la ville de Smooth Rock Falls jusqu'à la partie la plus occidentale du district territorial de Cochrane. Grâce à ces changements, la circonscription de TIMMINS—BAIE JAMES compte désormais 84 001 habitants, soit 21,96 pour cent au-dessous du quotient provincial.

Les modifications apportées à la circonscription de Sault Ste. Marie ont fait diminuer la population de la circonscription d'Algoma—Manitoulin, qui était déjà de 31,81 pour cent inférieure au quotient provincial. Les préoccupations formulées aux audiences par les collectivités rurales, inquiètes d'être submergées par les centres urbains, ont incité la commission à créer une circonscription rurale, ALGOMA—MANITOULIN—KAPUSKASING. Les collectivités situées le long du corridor de la route n° 11 dans le district territorial de Cochrane ont été ajoutées à la circonscription pour lui donner une population suffisante.

Les propositions de la commission concernant la région du Grand Sudbury ont soulevé beaucoup d'objections. Selon les opposants, les limites proposées auraient isolé les collectivités francophones de la ville du Grand Sudbury. Compte tenu de ces observations, la commission maintient une circonscription basée sur la région de Nickel Belt, qui englobe les collectivités francophones de Rivière des Français, St.-Charles et Markstay-Warren, à quoi s'ajoutent le reste du district territorial de Sudbury ainsi que les municipalités de Nipissing Ouest et Killarney. La circonscription de NICKEL BELT compte 89 314 habitants, soit 17,03 pour cent au-dessous du quotient provincial. Pour assurer à la circonscription de SUDBURY une population suffisante, ses limites ont été modifiées pour englober la zone à l'ouest de l'actuelle circonscription, qui correspond à l'ancienne municipalité de Walden dans la ville du Grand Sudbury.

### **Est de l'Ontario**

La circonscription électorale de RENFREW—NIPISSING—PEMBROKE demeure inchangée, avec une population de 10,42 pour cent inférieure au quotient provincial. La commission est d'avis que cet écart est approprié pour une vaste circonscription avoisinante au nord de l'Ontario.

#### *Ottawa*

La commission avait initialement proposé de respecter les limites municipales de la ville d'Ottawa suite à la fusion qui, en 2001, avait regroupé toutes les villes dans la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton. Les propositions de la commission concernant les circonscriptions de la région d'Ottawa se sont heurtées à de nombreuses objections de la part de résidents de ces circonscriptions, et de résidents d'autres circonscriptions de l'est de l'Ontario. Ceux-ci signalaient que la décision de la commission de respecter les limites municipales d'Ottawa aurait des répercussions sur les limites de leurs circonscriptions. Compte tenu de ces préoccupations, ainsi que des suggestions concernant la conservation des noms historiques, la commission a apporté des changements importants aux circonscriptions proposées pour Ottawa.

La commission se rend aux arguments, présentés à maintes reprises aux audiences, contre la division des collectivités rurales. Il a donc fallu traverser la limite municipale d'Ottawa et retirer la plus grande partie de l'ancien canton de Cumberland de la circonscription proposée d'Ottawa—Orléans pour l'inclure dans la circonscription de GLENGARRY—

PRESCOTT—RUSSELL. Les limites de la circonscription d'OTTAWA—ORLÉANS sont rajustées pour ne pas diviser la collectivité d'Orléans. La circonscription d'OTTAWA—VANIER demeure inchangée, à l'exception d'une modification mineure reflétant des suggestions formulées aux audiences, selon lesquelles le Queensway et l'autoroute n° 417 constitueraient des limites plus logiques.

La circonscription d'OTTAWA-CENTRE demeure inchangée. La circonscription d'OTTAWA-SUD est essentiellement celle qui a été proposée, mis à part un ajustement de la limite est et la modification mineure dont il a été question plus haut, concernant OTTAWA—VANIER.

Plusieurs se sont prononcés contre la circonscription proposée d'Ottawa—Nepean, en soutenant qu'elle divisait des communautés d'intérêts et reliait à tort les collectivités entourant Britannia Beach avec des régions moins urbanisées associées à l'ancienne ville de Kanata. Compte tenu de ces critiques, la commission a rétabli les limites et le nom actuels de la circonscription d'OTTAWA-OUEST—NEPEAN, exception faite d'un ajout au nord du chemin West Hunt Club (pour les détails, voir la carte 11).

La commission a considérablement remanié les limites de l'actuelle circonscription de Lanark—Carleton, en grande partie à cause de l'augmentation de population de cette circonscription, dont la population de 138 398 habitants dépasse largement le quotient provincial. Aux audiences publiques, le maire de la ville de Mississippi Mills a exprimé le désir d'être rattachés à une circonscription d'Ottawa, ce qui était contraire à la volonté de la commission d'assurer que les circonscriptions de la région d'Ottawa respecteraient les limites municipales de la ville. Compte tenu de cette suggestion et pour répondre aux préoccupations concernant sa proposition initiale d'intégrer les collectivités entourant Britannia Beach à une circonscription de la région de Kanata, la commission crée la circonscription de CARLETON—LANARK. Celle-ci comprend les régions anciennement désignées comme le canton de West Carleton ainsi que la ville de Kanata, le canton de Goulbourn et la ville actuelle de Mississippi Mills.

À de nombreuses audiences, des intervenants ont demandé à la commission de conserver les noms historiques. La commission modifie donc la dénomination proposée pour la circonscription d'Ottawa—Rideau pour lui donner le nom de NEPEAN—CARLETON. Les limites de NEPEAN—CARLETON demeurent semblables à ce qu'elles sont actuellement, à l'exception d'un ajustement à l'est, pour englober le reste de l'ancienne ville de Gloucester qui ne se trouve pas dans la circonscription d'OTTAWA—ORLÉANS, et d'un ajustement à l'ouest, pour retrancher l'ancien canton de Goulbourn.

#### *Est de l'Ontario à l'extérieur d'Ottawa*

Le réaménagement proposé de la commission pour l'est de l'Ontario était très influencé par deux facteurs : une augmentation marquée de population dans la circonscription actuelle de Lanark—Carleton, qui exigeait un remaniement important, et la décision initiale de la commission de respecter les limites municipales de la ville d'Ottawa.

Les effets cumulatifs de ces facteurs se sont répercutés sur un certain nombre de circonscriptions proposées pour l'est de l'Ontario. La commission s'est fait dire à maintes reprises que des communautés d'intérêts étaient séparées, que des comtés étaient divisés plus souvent qu'il n'était nécessaire et que des comtés de nature différente étaient regroupés malgré l'absence d'intérêts communs. La décision de ne pas se confiner à la limite municipale dans l'est d'Ottawa a permis à la commission de donner suite à plusieurs suggestions des intervenants.

Un des principaux changements proposés concernait la circonscription actuelle de Lanark—Carleton. En perdant Kanata, la circonscription n'avait plus une population suffisante. À cause du caractère rural de ce secteur, il fallait une superficie importante pour que la population y soit suffisamment nombreuse, ce qui a donné lieu à une proposition regroupant des électeurs de quatre comtés. Cette circonscription proposée, du nom de Lanark et les Lacs, a suscité beaucoup de critiques : le réseau routier actuel compliquerait le service aux administrés, on divisait des communautés d'intérêts et on regroupait des centres dont les intérêts communs n'étaient guère évidents. En réévaluant sa décision de façon à traverser la limite est de la ville d'Ottawa, la commission a pu réviser substantiellement le traitement réservé à cette circonscription, et à d'autres, dans l'est de l'Ontario. Un autre facteur a influencé la décision finale de la commission à l'égard de cette circonscription, soit l'idée, mentionnée plus haut, que la ville de Mississippi Mills a plus d'affinité avec la ville d'Ottawa qu'avec les régions plus rurales situées dans l'ouest de la circonscription proposée, et qu'il fallait donc l'intégrer à une circonscription englobant Ottawa. Le cas de Mississippi Mills ayant été ainsi résolu, la commission a modifié les limites de cette circonscription, qu'elle nomme LANARK—FRONTENAC—LENNOX AND ADDINGTON. Cette circonscription englobe tout le comté de Lanark (sauf la ville de Mississippi Mills), tout le comté de Frontenac (sauf la ville de Kingston et le canton de Frontenac Islands) et tout le comté de Lennox and Addington.

Comme nous l'avons signalé, la commission a réintégré la plus grande partie de l'ancien canton de Cumberland à la circonscription de GLENGARRY—PRESCOTT—RUSSELL. Cette décision a permis à la commission de répondre à une préoccupation formulée aux audiences, à savoir que le rajustement proposé à la partie sud-ouest de la circonscription séparerait les populations francophones des sphères d'influence pertinentes de la région de la ville de Cornwall. La commission a intégré le canton de South Glengarry à la circonscription de STORMONT—DUNDAS—SOUTH GLENGARRY.

La circonscription de LEEDS—GRENVILLE demeure inchangée. Cette décision s'écarte considérablement de la proposition initiale de la commission, qui consistait à réunir les collectivités des comtés unis de Leeds et Grenville et du comté de Frontenac.

La circonscription de KINGSTON ET LES ÎLES est identique à la circonscription actuelle, mis à part l'ajout de la partie de la ville située au nord de l'autoroute n° 401.

La circonscription de Lanark et les Lacs proposée par la commission comportait une partie du comté de Hastings. De nombreuses objections, orales et écrites, ont été formulées à cet égard. On déplorait que la nouvelle circonscription divisait le comté, compromettant bon nombre de questions dans le contexte des communautés d'intérêts. On s'inquiétait également du fait que la commission proposait de supprimer un nom historique important. Les opposants faisaient valoir en outre que la circonscription proposée avait une orientation est-ouest plutôt qu'une orientation nord-sud plus traditionnelle qui aurait mieux reflété la nature des réseaux de transport. À la lumière de ces préoccupations, la commission crée une circonscription très différente, PRINCE EDWARD—HASTINGS, qui englobe tout le comté de Hastings, sauf la ville de Quinte West, et toute la ville de Prince Edward.

Des objections similaires ont été soulevées à propos du traitement proposé pour le comté de Northumberland, qui aurait fait partie d'une circonscription très différente de la circonscription actuelle. Les effets cumulatifs des modifications apportées aux circonscriptions à l'est ont permis de modifier substantiellement les propositions initiales de la commission. Ainsi, les changements exposés ci-dessus concernant LANARK—FRONTENAC—LENNOX AND ADDINGTON ont permis de réaménager substantiellement la circonscription proposée de Northumberland—Quinte en fonction de plusieurs des préoccupations soulevées aux audiences publiques. La commission renomme la nouvelle circonscription NORTHUMBERLAND—QUINTE WEST. Les limites sont similaires à celles de la circonscription actuelle, à l'exception d'un ajout effectué pour tenir compte d'une fusion municipale. La circonscription englobe tout le comté de Northumberland et la partie du comté de Hastings qui comprend la ville de Quinte West récemment fusionnée.

La circonscription de PETERBOROUGH demeure inchangée, mis à part une modification tenant compte de la fusion municipale du canton de Cavan-Millbrook-North Monaghan. Cette modification répond aux préoccupations formulées concernant l'exclusion du canton de Havelock-Belmont-Methuen de la circonscription. La commission a reçu des avis divergents sur la question de savoir s'il fallait diviser le canton de Cavan-Millbrook-North Monaghan et intégrer le quartier North Monaghan à la circonscription de Peterborough. Le député siégeant préconisait cette idée, mais la commission s'est rendue aux arguments du préfet du canton de Cavan-Millbrook-North Monaghan qui, dans un document présenté au nom du conseil, a fait valoir que le canton devrait demeurer intact dans une seule circonscription.

La circonscription de HALIBURTON—KAWARTHA LAKES—BROCK demeure inchangée, mis à part l'ajout du canton d'Algonquin Highlands. Cette décision tient compte des critiques adressées à la commission pour le compte du canton d'Algonquin Highlands et d'autres concernant l'exclusion de cette municipalité de la circonscription. La commission a également tenu compte des critiques de fonctionnaires municipaux concernant son intention de retrancher le canton de Brock, qui est une municipalité rurale, et de l'intégrer à une circonscription plus urbaine. Ainsi, le canton de Brock demeure dans la circonscription de HALIBURTON—KAWARTHA LAKES—BROCK.

## **Région de Durham et ville de Toronto**

Les circonscriptions actuelles de la région de Durham ont connu une expansion considérable. La population de cette région, trop nombreuse pour quatre circonscriptions, n'est pas suffisante pour cinq. La commission a entendu de nombreuses propositions en faveur de l'établissement de cinq circonscriptions dans la région, mais ne les a pas retenues, notamment parce qu'une ou plusieurs des circonscriptions de la région auraient été surreprésentées. Il aurait par ailleurs fallu diviser la ville de Clarington et inclure le canton de Brock dans les circonscriptions de la région de Durham, malgré la forte opposition décrite ci-dessus des fonctionnaires du canton.

Aux audiences publiques tenues à Toronto, la ville de Toronto a fait valoir que le redécoupage des circonscriptions ne devrait pas entraîner d'écart démesuré par rapport au quotient provincial et a suggéré un écart maximum de 5 pour cent. La ville a également soutenu que les circonscriptions de la région de Toronto ne devaient pas nécessairement être confinées aux limites municipales de la ville. Cette dernière recommandation a des répercussions importantes pour les circonscriptions voisines, comme celles de la région de Durham. La commission a retenu l'idée que les 22 circonscriptions de Toronto n'avaient pas besoin d'être intégralement comprises à l'intérieur des limites municipales. En étendant les limites des circonscriptions au-delà des limites municipales à l'est, la commission est en mesure d'accroître le nombre de circonscriptions de la région de Durham sans qu'il y ait de surreprésentation et sans que la municipalité rurale de Brock soit contrainte de faire partie d'une circonscription urbaine avec laquelle elle a peu d'affinités. Cela entraîne également d'importants changements dans les circonscriptions proposées pour la région de Durham.

### *Région de Durham*

La commission crée la circonscription de CLARINGTON—SCUGOG—UXBRIDGE, qui englobe la ville de Clarington, les cantons de Scugog et d'Uxbridge et la réserve indienne nommée Mississaugas of Scugog Island.

La circonscription d'OSHAWA comprend la circonscription actuelle d'Oshawa et tout ce qui se trouve au sud du chemin Rossland.

La circonscription de WHITBY—OSHAWA est composée de toute la ville de Whitby et du reste de la ville d'Oshawa.

La circonscription d'AJAX—PICKERING englobe toute la ville d'Ajax et la partie de la ville de Pickering située au nord de l'avenue Finch, à l'est du chemin Valley Farm, au nord de l'autoroute n° 401 et à l'est du chemin Brock.

### *Ville de Toronto*

La recommandation de la ville de Toronto de ne pas se confiner à l'intérieur des limites municipales de la ville a eu des répercussions importantes pour les circonscriptions des

régions de Durham et de Scarborough. C'est dans la circonscription de PICKERING—SCARBOROUGH-EST que l'effet est le plus prononcé. Cette circonscription couvre le reste de la ville de Pickering et la partie de la ville de Toronto qui se trouve au sud de l'avenue Finch Est, à l'est du chemin Meadowvale, au sud de l'avenue Sheppard Est, à l'est de l'avenue Morningside et du ruisseau Highland et à l'ouest d'AJAX—PICKERING.

La création de la circonscription de PICKERING—SCARBOROUGH-EST a eu des répercussions sur d'autres circonscriptions de Scarborough. La décision de ne pas confiner les circonscriptions de la région de Toronto à l'intérieur des limites municipales a permis à la commission de tenir compte des critiques relatives à la sous-représentation importante de trois de ses circonscriptions proposées pour Scarborough. La commission a considérablement modifié les circonscriptions dans cette région et elle y crée des circonscriptions dont chacune s'écarte de moins de 8 pour cent du quotient provincial.

La circonscription de SCARBOROUGH—GUILDWOOD est constituée du territoire situé au sud de l'autoroute n° 401, entre le chemin Bellamy, à l'ouest, et l'avenue Morningside et le ruisseau Highland, à l'est.

La circonscription de SCARBOROUGH—ROUGE RIVER conserve sa limite nord, qui est la limite nord de la ville de Toronto, et elle est bornée à l'ouest par l'avenue Midland jusqu'à l'avenue Finch Est, et par le chemin Brimley jusqu'à l'autoroute n° 401 et, à l'est, par PICKERING—SCARBOROUGH-EST.

La circonscription de SCARBOROUGH—AGINCOURT conserve ses limites nord et ouest, qui représentent la limite nord de la ville de Toronto et l'avenue Victoria Park. Les limites sud et est ont changé. Elles sont l'autoroute n° 401 au sud et SCARBOROUGH—ROUGE RIVER à l'est.

La circonscription de SCARBOROUGH-CENTRE est délimitée au nord par l'autoroute n° 401, à l'ouest par l'avenue Victoria Park, au sud par la ligne de transport d'énergie hydroélectrique (située au nord de la promenade Craigton) jusqu'à la voie ferrée du Canadien National, suivant celle-ci en direction sud jusqu'à l'avenue Eglinton Est et, à l'est, par SCARBOROUGH—GUILDWOOD.

La circonscription de SCARBOROUGH-SUD-OUEST est bornée à l'ouest par l'avenue Victoria Park, au sud par le lac Ontario, à l'est par SCARBOROUGH—GUILDWOOD et au nord par SCARBOROUGH-CENTRE.

La population de l'actuelle circonscription de Willowdale est de 118 375 habitants, ce qui exige des modifications importantes. Pour réduire la population de cette circonscription, la commission a transféré à YORK-CENTRE le territoire situé au nord de la ligne de transport d'énergie hydroélectrique (au nord de l'avenue Finch Ouest) et à l'ouest de la rue Yonge. La commission a pris connaissance des réserves exprimées, au sujet de la limite est proposée, par M. David Caplan, député provincial, et l'honorable M. David Collenette, député fédéral. À leur avis, des communautés d'intérêts seraient divisées si la

commission retirait de la circonscription de Don Valley-Est le secteur situé au nord de l'avenue Finch Est entre l'autoroute n° 404 et l'avenue Victoria Park, et l'intégrait à la circonscription de Willowdale. En réponse, la commission rétablit donc la limite nord actuelle de DON VALLEY-EST. Elle donne également suite à l'idée des deux députés selon laquelle la région située entre les avenues Sheppard et Finch Est, de la rivière Don jusqu'à la rue Leslie, devrait être transférée de DON VALLEY-EST à WILLOWDALE parce que les résidents de la région ont de plus fortes affinités avec WILLOWDALE.

Les limites des circonscriptions actuelles de York-Centre et de York-Ouest devaient être modifiées parce que leurs populations étaient insuffisantes. La commission a ajouté à York-Centre le territoire situé au nord de la ligne de transport d'énergie hydroélectrique (au nord de l'avenue Finch Ouest) et à l'ouest de la rue Yonge. Elle a également déplacé la limite ouest jusqu'à la rue Keele. La limite entre les deux circonscriptions a été modifiée. Il s'agit toujours de la rue Jane, mais elle continue vers le nord jusqu'à l'avenue Sheppard, puis vers l'est jusqu'au ruisseau Black, au nord jusqu'à la promenade Grandravine et à l'est jusqu'à la rue Keele, qui sert de limite entre les deux circonscriptions jusqu'à la limite nord de la ville de Toronto. La population de YORK-CENTRE est de 113 420 habitants et celle de YORK-OUEST, de 110 384 habitants.

Aucun changement n'a été apporté à la circonscription de YORK-SUD—WESTON, sauf une modification mineure à la limite est, où la rue Keele croise la voie ferrée du Canadien National.

Le député fédéral M. Charles Caccia était d'accord avec les limites proposées par la commission pour la circonscription de Davenport. La limite est aurait été étendue du chemin Dovercourt à l'avenue Ossington, entre la voie ferrée du Canadien Pacifique et la rue Dundas Ouest. Mais d'autres ont critiqué le projet de la commission d'intégrer tout le territoire situé au sud de la rue Dundas Ouest à d'autres circonscriptions, faisant valoir que ce changement diviserait des communautés d'intérêts. On s'inquiétait notamment du fait que, en utilisant la rue Dundas Ouest comme limite sud, on exclurait une grande partie de la communauté portugaise de la circonscription de Davenport. La commission a tenu compte de cette préoccupation, et rétablit la limite sud en son état actuel. Toutefois, les membres de l'Association des contribuables de Silverthorne et leur député fédéral M. Alan Tonks se sont plaints que la limite nord-ouest proposée pour Davenport diviserait la collectivité de Silverthorne. La commission a donc rétabli la limite nord actuelle, plaçant la collectivité de Silverthorne dans YORK-SUD—WESTON. La population de DAVENPORT est de 111 705 habitants; celle de YORK-SUD—WESTON est de 114 539 habitants; et celle de TRINITY—SPADINA, de 106 094 habitants.

Les limites de PARKDALE—HIGH PARK demeurent inchangées, exception faite du retrait de la région située au coin sud-est, entre la rue Dufferin et l'avenue Atlantic, et au nord de l'autoroute Gardiner. Le conseiller municipal Chris Korwin-Kuczynski a suggéré d'intégrer le terrain de l'Exposition à cette circonscription. Toutefois, la commission ne croit pas que ce changement soit justifié, notamment parce que la région avoisinante est trop peuplée pour être intégrée à PARKDALE—HIGH PARK.

La limite nord de TRINITY—SPADINA demeure inchangée par rapport à la circonscription actuelle. La limite est demeure inchangée pour ce qui est de la région située au nord de la rue College. La commission a ajouté à cette circonscription la région située au sud de la rue College et à l'ouest de la rue Yonge, y compris les îles de Toronto. À l'ouest, la circonscription est bornée par DAVENPORT et PARKDALE—HIGH PARK.

La circonscription de Toronto-Centre—Rosedale a dû être fortement remaniée parce que sa population actuelle est de 122 882 habitants. La commission est d'avis que ce chiffre de population est trop élevé. La commission a redessiné les limites de la circonscription pour que les îles de Toronto et la région limitée par l'avenue University (à l'ouest), la rue College (au nord) et la rue Yonge (à l'est) soient soustraites de la circonscription de Toronto-Centre—Rosedale et ajoutées à celle de TRINITY—SPADINA. Au nord, la commission a ajouté la région connue sous le nom de Governor's Bridge (388 habitants) à la circonscription de Toronto-Centre—Rosedale. Cette région faisait partie de l'ancien borough d'East York. Comme la limite municipale n'existe plus, la commission estime qu'il convient d'intégrer Governor's Bridge à Toronto-Centre—Rosedale. La commission a également tenu compte d'une observation écrite proposant d'intégrer toute la collectivité de Summerhill à la circonscription actuelle de Toronto-Centre—Rosedale. Elle a donc déplacé cette partie de la limite qui suit l'avenue Woodlawn Est, en direction nord jusqu'à l'avenue Jackes. Ni l'une ni l'autre de ces modifications n'a augmenté sensiblement la population de cette circonscription, mais elles ont permis de rétablir des communautés d'intérêts. La commission a également tenu compte d'une suggestion formulée aux audiences, à savoir que le nom de la circonscription devrait être changé parce que la collectivité connue sous le nom de Rosedale représente moins de 10 pour cent de la population de cette circonscription. La circonscription est donc renommée TORONTO-CENTRE.

La commission n'a pas proposé de changements à la circonscription actuelle de St. Paul's. Aux audiences, des fonctionnaires municipaux de Toronto et un ancien directeur du scrutin ont soutenu que la limite actuelle entre Eglinton—Lawrence et St. Paul's ne convenait plus depuis la fusion municipale. La commission modifie donc ces limites et se sert de l'avenue Eglinton, entre les rues Yonge et Dufferin, pour séparer ces circonscriptions. Par conséquent, la zone située au sud d'Eglinton, entre la rue Dufferin et la promenade Winona, qui se trouve au nord du chemin Rogers et de l'avenue Holland Park, est ajoutée à la circonscription de ST. PAUL'S. Le seul autre changement est le transfert décrit plus haut d'une partie de la collectivité de Summerhill.

La commission n'a pas modifié la circonscription actuelle de DON VALLEY-OUEST, mis à part un ajustement de la limite sud le long de la rivière Don. Cette décision rationalise la limite et ne la fait plus dépendre des anciennes limites municipales du borough d'East York. La commission a pris connaissance des observations en faveur du maintien de la collectivité de Don Mills, mais la population y est trop nombreuse pour qu'on instaure des limites qui préserveraient cette région sans poser de problèmes aux circonscriptions voisines.

Lors des audiences, certains intervenants ont demandé à la commission de redessiner les limites qui séparent les circonscriptions de Beaches—East York et de Toronto—Danforth. Ils estimaient que l’avenue Coxwell, d’orientation nord–sud, ne représente pas les communautés d’intérêts aussi bien qu’une orientation est–ouest. Convaincue par les arguments du conseiller municipal Michael Tziretas de Toronto, la commission a redessiné les limites séparant ces deux circonscriptions selon un axe est–ouest le long de l’avenue Danforth. Aucune autre circonscription n’est touchée par ce changement. Les autres modifications, de nature mineure, consistent à remplacer d’anciennes limites municipales par des repères géographiques. La population de la circonscription d’EAST YORK est de 1,92 pour cent inférieure au quotient provincial, tandis que celle de BEACHES—RIVERDALE est de 5,03 pour cent supérieure au quotient provincial.

La population totale des trois circonscriptions à l’ouest de la rivière Humber (ancienne ville d’Etobicoke) est de 338 117 habitants. La moyenne de population est de 112 705 habitants, soit un niveau approprié. La circonscription actuelle d’ETOBICOKE—LAKESHORE compte 113 914 habitants et ne nécessite aucun changement.

Pour réduire la population de la circonscription actuelle d’Etobicoke-Nord (118 583 habitants), la commission a intégré la région située au sud du chemin Dixon à la circonscription d’Etobicoke-Centre. Ce changement a pour effet de simplifier les limites entre les circonscriptions proposées d’ETOBICOKE-NORD et ETOBICOKE-CENTRE qui suivent, d’ouest en est, l’autoroute n° 401 et le chemin Dixon.

## **Régions de Simcoe et de York**

### *Comté de Simcoe*

Selon le recensement de 2001, la population du comté de Simcoe, en comptant les villes de Barrie et d’Orillia, s’élève à 377 050 habitants. Certains intervenants ont fait valoir que le comté de Simcoe devrait comporter trois ou quatre circonscriptions à l’intérieur de ses limites. La commission ne pouvait accepter cette position : avec quatre circonscriptions, le comté de Simcoe serait excessivement surreprésenté et il serait sous-représenté avec trois circonscriptions.

Des résidents de la ville de Blue Mountains, dans le comté de Grey (6 116 habitants), ont vigoureusement soutenu qu’ils devraient continuer d’appartenir à la même circonscription que Collingwood, qui se trouve immédiatement à l’est du comté de Simcoe. La commission a donc décidé de conserver la circonscription actuelle de SIMCOE—GREY. La seule différence par rapport à la circonscription actuelle du même nom est que la ville de Grey Highlands est dorénavant entièrement hors de son territoire.

La commission ne voit aucune raison de modifier la circonscription de SIMCOE-NORD, sauf pour tenir compte de la nouvelle limite municipale entre les cantons de Springwater et d’Oro-Medonte.

La ville de Barrie, qui compte 103 710 habitants, est suffisamment peuplée pour constituer sa propre circonscription, du nom de BARRIE.

L'intention initiale de la commission de joindre les villes d'Innisfil et de Bradford West Gwillimbury à la partie nord de la municipalité régionale de York a déclenché des réactions divergeantes. La commission a examiné attentivement les arguments de ceux qui s'y opposaient, mais elle a été rassurée par l'avis des personnes qui ont soutenu la proposition originale en invoquant la communauté d'intérêts autour de la baie Cook. La commission est cependant d'accord avec l'un des intervenants, qui a fait remarquer que le nom de « York North » pourrait être facilement confondu avec la partie de la ville de Toronto appelée North York. Elle a donc jugé que le nom qui conviendrait le mieux à cette circonscription était YORK—SIMCOE.

### *Région de York*

La population de la municipalité régionale de York non comprise dans YORK—SIMCOE est suffisante pour six circonscriptions.

La plupart des circonscriptions de cette région sont trop peuplées pour rester telles quelles. Les circonscriptions actuelles de Vaughan—King—Aurora (52,90 pour cent au-dessus du quotient provincial), d'Oak Ridges (61,07 pour cent au-dessus) et de Markham (32,30 pour cent au-dessus) doivent être considérablement modifiées.

La plupart des objections aux propositions de la commission dans cette région avaient trait à la ville d'Aurora, que la commission se proposait de diviser. La commission a tenu compte de ces avis en combinant toute la ville d'Aurora et celle de Newmarket pour créer la circonscription de NEWMARKET—AURORA.

La partie du canton de King située au sud de la route n° 9 est jointe à la partie nord de la ville de Richmond Hill, à la ville de Whitchurch-Stouffville et aux parties nord et est de la ville de Markham pour former la circonscription d'OAK RIDGES—MARKHAM.

Certaines objections ont été formulées concernant la façon dont la commission voulait diviser les villes de Markham et de Richmond Hill. On a notamment recommandé à la commission de tenir compte du développement prévu du côté de Vaughan avec Richmond Hill et de laisser les deux côtés de cette limite dans une même circonscription. Après mûre réflexion, la commission a décidé de ne pas retenir cette recommandation. Les circonscriptions de VAUGHAN, RICHMOND HILL, THORNHILL et MARKHAM—UNIONVILLE demeurent telles que la commission les avait initialement proposées.

Les limites actuelles de la circonscription de THORNHILL demeurent inchangées.

La partie de la ville de Vaughan non comprise dans THORNHILL constitue la circonscription de VAUGHAN.

La ville de Richmond Hill est trop peuplée pour constituer une seule circonscription. La circonscription de RICHMOND HILL est composée des parties de la circonscription actuelle qui se trouvent au sud du chemin Gamble et à l'ouest de la rue Yonge, et au sud du chemin Elgin Mills et à l'est de la rue Yonge.

La circonscription actuelle de Markham (142 408 habitants) est trop peuplée pour constituer une seule circonscription. La commission exclut de cette circonscription la partie qui se trouve au sud de la 16<sup>e</sup> Avenue, à l'ouest du chemin McCowan et au sud de la route n<sup>o</sup> 7, et intègre cette partie, avec le reste des parties non attribuées de la région de York, pour créer la circonscription d'OAK RIDGES—MARKHAM. Le reste de la circonscription actuelle de Markham constitue la circonscription de MARKHAM—UNIONVILLE.

## **Sud-Ouest de l'Ontario**

### *Windsor et Chatham-Kent*

La commission avait initialement proposé un seul changement dans cette région. Cela explique peut-être pourquoi peu d'intervenants se sont présentés à l'audience publique tenue à Windsor comparativement aux autres audiences publiques tenues par la commission. L'un d'eux a cependant fait valoir de façon très convaincante qu'il faudrait refondre entièrement toutes les circonscriptions de Windsor, mais la commission n'a pu adopter cette position, à défaut d'un appui manifeste de la collectivité.

Certains intervenants se sont fortement opposés à la proposition d'inclure toute la ville de Tecumseh dans la nouvelle circonscription de WINDSOR—TECUMSEH. En fait, ils demandaient à la commission de ne pas tenir compte de la récente fusion municipale qui a donné lieu aux limites actuelles de Tecumseh. Faute de témoignages de groupes représentatifs de Tecumseh attestant que ces limites municipales n'ont pas d'importance, la commission a décidé de s'en tenir à sa proposition initiale.

Il n'y a pas lieu de modifier WINDSOR-OUEST.

Exception faite de la perte d'une partie de Tecumseh, la circonscription d'ESSEX demeure autrement inchangée.

Aucun changement n'est apporté à la circonscription de CHATHAM-KENT—ESSEX.

### *Région de Sarnia*

Dans ses propositions initiales, la commission avait expliqué pourquoi il fallait agrandir la circonscription actuelle de Sarnia—Lambton. À l'audience publique tenue à London, aucun intervenant ne s'est opposé à l'idée. La question était de savoir comment s'y prendre.

La commission avait d'abord proposé d'étendre la circonscription vers l'est en y ajoutant les municipalités de Plympton-Wyoming, Petrolia, Oil Springs et Enniskillen, du comté de Lambton. Certains intervenants ont vigoureusement fait valoir qu'il vaudrait mieux l'étendre vers le sud, le long de la rivière St. Clair et des berges du lac Sainte-Claire. Cela englobait, au minimum, la réserve indienne de Walpole Island n° 46 et une partie de la ville de Chatham-Kent. La commission a rejeté cette proposition parce que rien n'indiquait clairement que les résidents de Walpole Island étaient en faveur de ce changement et que rien n'indiquait non plus que les résidents de Chatham-Kent appuieraient un réaménagement des circonscriptions qui diviserait leur ville (107 341 habitants) entre trois circonscriptions différentes.

La commission a aussi envisagé la possibilité d'attribuer la partie de la ville de Chatham-Kent actuellement située dans la circonscription de Lambton—Kent—Middlesex (28 703 habitants) à celle de Sarnia—Lambton. Cette mesure fonctionnerait pour Sarnia—Lambton, mais la circonscription actuelle de Lambton—Kent—Middlesex disposerait d'une population insuffisante et n'aurait aucune possibilité d'expansion acceptable.

La commission a donc décidé de s'en tenir à ses propositions initiales pour SARNIA—LAMBTON et pour MIDDLESEX—KENT—LAMBTON. Dans ce dernier cas, cela suppose l'ajout de tout le reste du comté de Middlesex, sauf le canton de Thames Centre, qui fera partie d'ELGIN—MIDDLESEX—LONDON.

#### *London, Elgin et Thames Centre*

Aux audiences publiques tenues à London, les représentants du comté de Middlesex ont incité la commission à inclure le canton de Thames Centre dans MIDDLESEX—KENT—LAMBTON, pour englober toutes les municipalités du comté de Middlesex dans la même circonscription. Cette observation, qui appuie en grande partie la proposition initiale de la commission en ce qui concerne le comté de Middlesex, se heurtait aux revendications d'autres intervenants de Middlesex selon lesquels il vaudrait mieux ne rien changer parce que des modifications aux limites des circonscriptions portent les gens à se désintéresser de la politique électorale. Quoi qu'il en soit, le plan du comté, et d'autres projets susmentionnés, supposaient une division supplémentaire de la ville de Chatham-Kent. Ils impliquaient également une réduction importante de la population de LONDON—FANSHAWE, une proposition que la commission ne pouvait accepter.

La commission a donc décidé de conserver telles quelles les circonscriptions actuelles de LONDON-OUEST, LONDON-CENTRE-NORD et LONDON—FANSHAWE.

Des changements ont été apportés à ELGIN—MIDDLESEX—LONDON pour tenir compte des fusions municipales. La circonscription englobe tout le canton de Thames Centre, tandis que tout le canton de Middlesex Centre est intégré à la circonscription de MIDDLESEX—KENT—LAMBTON.

### *Oxford, Brant, Haldimand et Norfolk*

Les propositions de la commission concernant les circonscriptions d'Oxford, Brant et Haldimand—Norfolk n'ont suscité aucun commentaire de la part des résidents locaux. Certains résidents de Niagara ont soutenu que la région de Dunnville, dans Haldimand, devrait demeurer rattachée à une circonscription de Niagara, mais la commission a rejeté cette proposition.

La circonscription d'OXFORD demeure telle quelle; BRANT englobe la ville de Brantford, le comté de Brant et les réserves indiennes de New Credit et Six Nations; HALDIMAND—NORFOLK englobe les comtés de Haldimand et Norfolk.

### *Huron, Bruce et Grey*

Dans ses propositions initiales, la commission avait fait remarquer que la circonscription actuelle de Huron—Bruce devrait être plus peuplée. C'est pourquoi elle proposait d'y joindre toutes les municipalités récemment fusionnées de Brockton et South Bruce. La seule objection à cette proposition a été formulée par le député fédéral de Bruce—Grey—Owen Sound, qui n'avait pas de solution de rechange à proposer pour agrandir Huron—Bruce.

La commission a examiné une proposition globale visant à créer dans cette région une circonscription du nom de « Saugeen Country ». Le nombre d'habitants y était suffisant, mais on ne pouvait pas en dire autant des chiffres de population qui en résultaient dans les circonscriptions voisines. Par ailleurs, faute d'un appui manifeste de la collectivité et en raison de ses profondes répercussions sur les circonscriptions voisines et éloignées, cette proposition a été écartée par la commission.

La commission a donc décidé que la circonscription de HURON—BRUCE demeurera telle que proposée. Elle englobera toutes les municipalités fusionnées de Brockton et South Bruce.

GREY—BRUCE—OWEN SOUND perdra donc le territoire de ces nouvelles municipalités. Au sud et à l'est, par contre, la circonscription englobera tout le comté de Grey, à l'exception de la ville de Blue Mountains. Tel que mentionné, des résidents de Blue Mountains se sont présentés à l'audience de Barrie pour faire valoir vigoureusement qu'ils devraient faire partie de la circonscription englobant Collingwood. La commission a accédé à leur vœu.

### *Perth, Wellington, Waterloo et Halton Hills*

Tel que mentionné ci-dessus, toutes les municipalités du comté de Middlesex ont été attribuées à MIDDLESEX—KENT—LAMBTON et ELGIN—MIDDLESEX—LONDON. La circonscription actuelle de Perth—Middlesex doit donc être considérablement restructurée. La commission avait initialement proposé de joindre les municipalités de Minto, Wellington North et Mapleton (toutes dans la partie nord du

comté de Wellington) au comté de Perth pour créer la nouvelle circonscription de PERTH—WELLINGTON. Bien que le comté de Wellington ait demandé, lors de l'audience de London, de ne pas être divisé, la commission a décidé qu'elle devait s'en tenir à sa proposition initiale concernant PERTH—WELLINGTON.

La commission n'en comprend pas moins les arguments du président du conseil du comté de Wellington et d'autres (notamment du canton de Puslinch), selon lesquels les propositions initiales de la commission touchant le comté de Wellington n'étaient pas satisfaisantes. Selon ces propositions, des parties du comté devaient être attribuées à cinq circonscriptions différentes. Pour réduire de telles divisions au minimum, la commission a adopté une nouvelle approche pour toute la partie du comté de Wellington qui n'était pas déjà attribuée à PERTH—WELLINGTON. Premièrement, elle a décidé de créer la circonscription de GUELPH pour la seule ville de Guelph. Le reste du comté de Wellington, autour de Guelph et vers le nord, n'est pas assez peuplé pour constituer une circonscription. La ville de Halton Hills y est donc jointe pour former la circonscription de WELLINGTON—HALTON HILLS.

Si la commission est consciente que les résidents de Halton Hills partagent beaucoup d'intérêts avec ceux de la partie sud du comté de Wellington, elle reconnaît cependant que cette configuration n'est pas conforme à ce que demandaient le maire et le conseil municipal de Halton Hills et d'autres résidents de la région de Halton dans leurs observations. Elle est cependant convaincue que cette décision est préférable à la proposition initiale selon laquelle Halton Hills aurait été divisée et la partie nord attribuée à une nouvelle circonscription s'étendant jusqu'à la limite nord du comté de Dufferin.

Les circonscriptions actuelles de Waterloo—Wellington, Kitchener—Waterloo, Kitchener-Centre et Cambridge ont toutes des populations nettement supérieures au quotient provincial. Tel que mentionné ci-dessus, compte tenu des arguments solides présentés par le comté de Wellington et ses résidents, la commission a décidé de regrouper toutes les municipalités du sud du comté de Wellington en une seule circonscription. Ce faisant, elle se rend compte qu'elle rejette une observation présentée à ses audiences de Mississauga par le président de l'association fédérale libérale de Waterloo—Wellington, selon laquelle la proposition initiale d'une circonscription révisée de Waterloo—Wellington était tout à fait acceptable. La commission se rend également compte que, pour dissocier toutes les municipalités de Wellington des circonscriptions de la région de Waterloo, il faudrait redessiner les limites dans cette région, et cette délimitation ne peut malheureusement pas faire l'objet d'audiences publiques comme celles qui ont été tenues récemment.

La population du reste du territoire, qui correspond précisément à la municipalité régionale de Waterloo, est de 438 515 habitants, ce qui convient parfaitement à quatre circonscriptions. Pour diviser la région de Waterloo en quatre, la commission a dressé un plan qui a été présenté à l'audience publique de Mississauga par M. Alan Hall. La circonscription de CAMBRIDGE englobe seulement la ville de Cambridge. Celle de KITCHENER—CONESTOGA est composée de la partie de la ville de Kitchener située au sud et à l'ouest de la promenade Conestoga et de la rivière Grand ainsi que des

cantons de North Dumfries, Wellesley, Wilmot et Woolwich. La circonscription de KITCHENER-CENTRE englobe la partie de la ville de Kitchener située au nord de KITCHENER—CONESTOGA et au sud des chemins Highland et Fischer Hallman et de la voie ferrée du Canadien National. KITCHENER—WATERLOO englobe le reste de la partie nord de la ville de Kitchener ainsi que la ville de Waterloo.

### **Région de Niagara et ville de Hamilton**

Le principal message qui ressort de l'audience tenue à St. Catharines est qu'il faudrait établir quatre circonscriptions à l'intérieur des limites de la municipalité régionale de Niagara. Malheureusement, la population de la région de Niagara n'est que de 410 574 habitants. La commission ne pouvait accepter le principe que la population moyenne des circonscriptions de Niagara ne soit que de 102 643 habitants. Quoiqu'il en soit, elle devait tenir compte du fait que la population de la ville de Hamilton est de 490 268 habitants et du fait qu'il n'y avait pas d'autres régions voisines dont les résidents semblaient vouloir être liés à Hamilton ou Niagara. Cela est ressorti de façon particulièrement claire à l'audience publique de Hamilton, en ce qui concerne le canton de Puslinch et la partie Aldershot de la ville de Burlington.

Si la commission devait attribuer quatre circonscriptions à la région de Niagara, elle n'aurait pas d'autre choix que d'attribuer quatre circonscriptions à la ville de Hamilton. Dans ce cas, la population moyenne des circonscriptions de Hamilton serait de 122 567 habitants, un chiffre trop élevé. Malgré les préférences manifestes des intervenants de la région de Niagara, il n'était pas possible de faire autrement que de créer une circonscription chevauchant la frontière Niagara-Hamilton, ce qui permettait à la commission de créer, dans les deux juridictions municipales, des circonscriptions de tailles à peu près égales.

La commission a appris, à l'audience de St. Catharines, qu'il n'était pas souhaitable de relier St. Catharines et Niagara-on-the-Lake comme elle le prévoyait dans ses propositions initiales. Elle a également appris que la rivière Niagara est davantage un facteur de communauté d'intérêts que la berge orientale du lac Ontario. En fait, le député provincial, M. Bart Maves, a proposé la solution (qui n'est cependant pas son premier choix) de relier toutes les municipalités longeant la rivière, à savoir Niagara-on-the-Lake, Niagara Falls et Fort Erie. Cette configuration n'est pas idéale, entre autres parce que la population y est de 120 797 habitants, ce qui est élevé, mais la commission a décidé que, tout bien considéré, la création de la nouvelle circonscription de NIAGARA FALLS était le meilleur point de départ pour restructurer les circonscriptions de Niagara et de Hamilton.

Dès lors, la commission n'a eu à apporter que des modifications mineures à ST. CATHARINES pour en accroître la population : la circonscription est étendue vers le sud pour englober la partie de la ville de St. Catharines qui se trouve à l'est du ruisseau Twelve Mile et au nord de l'avenue Glendale.

Compte tenu qu'elle a une limite nord différente avec la ville de St. Catharines, la circonscription de WELLAND est telle que la commission l'avait proposée : elle englobe la partie sud de St. Catharines et les villes de Port Colborne, Thorold et Welland, ainsi que le canton de Wainfleet.

Le reste de la région occidentale de Niagara est essentiellement rural. À l'audience de St. Catharines, des intervenants ont pressé la commission d'éviter autant que possible le morcellement des régions rurales. La commission a donc décidé de relier cette région avec les régions plus rurales de la ville de Hamilton situées au-dessus de l'escarpement du Niagara, notamment le territoire de l'ancien canton de Glanbrook. Comparativement à la proposition initiale de la commission pour cette région (qui était appelée Hamilton—Lincoln), la circonscription de NIAGARA-OUEST—GLANBROOK englobe moins de nouvelles régions suburbaines situées dans la ville de Hamilton.

La région située au-dessous de l'escarpement au sein de l'ancienne ville de Stoney Creek est jointe à la circonscription actuelle de Hamilton-Est. Puisque la commission a été invitée, à l'audience de Hamilton, à conserver autant que possible les noms historiques, la nouvelle circonscription porte le nom de HAMILTON-EST—STONEY CREEK.

En raison du territoire supplémentaire ajouté à l'est, la limite ouest de HAMILTON-EST—STONEY CREEK devient la rue Ottawa. La circonscription actuelle de Hamilton-Ouest est sensiblement déplacée vers l'est, ce qui a incité certains intervenants à suggérer le nouveau nom de HAMILTON-CENTRE. La commission est d'accord.

La limite sud de la circonscription actuelle de Hamilton Mountain est la limite qui sépare l'ancienne ville de Hamilton et l'ancien canton de Glanbrook. Exception faite de modifications très mineures, la commission a décidé de maintenir cette limite pour réduire la population suburbaine de Hamilton qui se trouve dans la circonscription de NIAGARA-OUEST—GLANBROOK, située au sud. Du côté nord-ouest de HAMILTON MOUNTAIN, la commission a légèrement modifié les limites qu'elle avait initialement proposées. Les limites nord-ouest sont la promenade Lincoln M. Alexander et la 5<sup>e</sup> Rue Ouest.

À Hamilton, les points de vue ont divergé quant à l'approche à privilégier pour la région de Westdale. La commission avait initialement proposé de la retirer de Hamilton-Ouest (maintenant HAMILTON-CENTRE). Tout bien considéré, la commission n'a pas trouvé de meilleure solution que de s'en tenir à sa proposition initiale concernant Westdale. Cette dernière sera englobée dans une circonscription comprenant le reste de la ville de Hamilton. La commission est d'accord avec les intervenants qui ont proposé de la nommer ANCASTER—DUNDAS—FLAMBOROUGH—WESTDALE.

## **Halton, Peel et Dufferin**

### *Halton*

À l'audience publique de Mississauga, divers individus et groupes de la municipalité régionale de Halton ont réclamé la création de quatre circonscriptions situées entièrement à l'intérieur de ses limites. Comme la population de Halton n'est que de 375 229 habitants, la commission a rejeté cette proposition. Elle a également rejeté une solution de rechange proposée par certains intervenants, à savoir la création de trois circonscriptions dans les limites de Halton. Avec trois circonscriptions, les résidents de Halton seraient considérablement sous-représentés.

De nombreuses objections ont été soulevées concernant la proposition initiale de la commission de diviser la ville de Halton Hills. La commission a décidé, tel que noté plus haut, de ne pas diviser Halton Hills et d'y joindre la partie sud du comté de Wellington pour créer la circonscription de WELLINGTON—HALTON HILLS.

La commission a décidé de s'en tenir à sa proposition initiale de joindre Aldershot à la circonscription de BURLINGTON malgré l'avis de certains intervenants, qui estimaient que d'autres problèmes pourraient être réglés par le maintien de la partie Aldershot de la ville de Burlington dans une des circonscriptions de Hamilton. Le seul autre changement apporté à cette circonscription fait suite à une suggestion formulée au cours de l'audience, à savoir que le chemin Guelph Line, et non l'autoroute n° 407, constitue la limite nord-sud entre la rue Dundas et le chemin Upper Middle.

Le seul changement apporté à la circonscription d'OAKVILLE est l'accroissement de sa population en étendant sa limite vers le nord jusqu'à la rue Dundas, pour la partie de son territoire qui se trouve à l'est du chemin Eight Line. La commission se sert du chemin Eight Line plutôt que du chemin Trafalgar (sa proposition initiale) pour faciliter l'égalisation des populations des circonscriptions de la région.

Les parties restantes du nord de Burlington et d'Oakville sont combinées avec la ville de Milton pour constituer la circonscription de HALTON.

### *Peel et Dufferin*

À l'origine, la commission avait l'intention de créer neuf circonscriptions pour toute la municipalité régionale de Peel et de joindre la ville de Caledon à l'une des circonscriptions de Brampton. Cette dernière proposition a suscité beaucoup d'opposition dans les deux collectivités, ce qui a incité la commission à joindre plutôt Caledon au comté de Dufferin pour créer la circonscription de DUFFERIN—CALEDON.

Les populations des villes de Mississauga et Brampton sont respectivement de 612 925 et 325 428 habitants. La ville de Mississauga a invité la commission à créer six circonscriptions à l'intérieur de ses limites. La commission ne pouvait retenir cette proposition parce que la population moyenne de ces circonscriptions aurait été de

seulement 102 154 habitants. Elle ne pouvait pas non plus accepter la solution de rechange proposée par la ville, soit la création de cinq circonscriptions sur son territoire. La commission n'était pas d'accord que les résidents de Mississauga soient systématiquement sous-représentés dans des circonscriptions dont la population moyenne aurait été de 122 585 habitants.

La commission est donc partie du principe qu'au moins une circonscription chevaucherait les limites de la ville de Mississauga et de celle de Brampton. Par le fait même, elle ne pouvait pas accepter la proposition de la ville de Brampton, par ailleurs acceptable, qui souhaitait avoir trois circonscriptions à l'intérieur de ses limites.

Heureusement pour la commission, un certain nombre d'intervenants se sont prononcés en faveur d'une circonscription de ce genre. La plupart proposaient une nouvelle circonscription dont les limites seraient semblables à celles de l'actuelle circonscription de Bramalea—Gore—Malton—Springdale. Ces intervenants ont généralement suggéré de garder Malton et Springdale réunis et de diviser plutôt la région de Bramalea. La commission a décidé que le meilleur moyen de maintenir les communautés d'intérêts était de regrouper la région de Malton de Mississauga et la partie est de Brampton, dont tout Bramalea, pour créer la circonscription de BRAMALEA—GORE—MALTON.

À Mississauga, des intervenants ont déconseillé à la commission de diviser le centre-ville traditionnel de Brampton situé autour de l'intersection des rues Main et Queen. Toute cette région appartient actuellement à la circonscription de BRAMPTON-OUEST. La plus grande partie du reste de la ville de Brampton constitue la circonscription de BRAMPTON—SPRINGDALE.

Si la commission avait décidé de diviser Bramalea ou le centre-ville de Brampton, elle aurait pu éviter la création d'une deuxième circonscription chevauchant la limite entre Mississauga et Brampton. Cependant, la commission estime que cette solution est insatisfaisante. Avec l'établissement des circonscriptions de Brampton décrites ci-dessus, la partie de Brampton située au sud de l'avenue Steeles, entre McLaughlin et Kennedy, est jointe à la partie centre-nord de Mississauga pour constituer la circonscription de PEEL-CENTRE.

Des intervenants ont vigoureusement soutenu qu'il ne fallait pas diviser la partie sud de Mississauga de part et d'autre de la rivière Credit. La commission a donc décidé de maintenir la circonscription de MISSISSAUGA-SUD dans sa configuration actuelle, exception faite de quelques extensions mineures de sa limite nord. Les autres circonscriptions sont indiquées sur les cartes ci-jointes. Les limites de MISSISSAUGA—STREETSVILLE, MISSISSAUGA—ERINDALE et MISSISSAUGA—COOKSVILLE ont toutes été établies de façon à préserver les communautés d'intérêts traditionnelles de la région.

Les descriptions officielles des circonscriptions et les cartes géographiques qui en découlent sont annexées au présent rapport.

Toronto (Ontario), ce 14<sup>e</sup> jour de mars 2003.

---

L'honorable Douglas Lissaman  
*Président*

---

Janet Hiebert  
*Membre*

---

Andrew Sancton  
*Membre*

Exemplaire CERTIFIÉ conforme du rapport de la Commission de délimitation des circonscriptions électorales fédérales pour l'Ontario.

---

Will Fripp  
*Secrétaire de la commission*

## Annexe A

### Circonscriptions électorales fédérales et leur écart par rapport au quotient provincial

#### Représentation fédérale 2004 Rapport final

Province : Ontario

Population : 11 410 046

Quotient provincial 2001 : 107 642

Circonscriptions électorales fédérales	Population 2001	Écart %
Ajax—Pickering	100 248	-6,87
Algoma—Manitoulin—Kapusking	82 340	-23,51
Ancaster—Dundas—Flamborough—Westdale	106 245	-1,30
Barrie	103 710	-3,65
Beaches—Riverdale	113 052	5,03
Bramalea—Gore—Malton	119 886	11,37
Brampton—Springdale	116 775	8,48
Brampton-Ouest	113 638	5,57
Brant	118 580	10,16
Burlington	109 677	1,89
Cambridge	110 372	2,54
Carleton—Lanark	111 149	3,26
Chatham-Kent—Essex	106 144	-1,39
Clarington—Scugog—Uxbridge	107 435	-0,19
Davenport	111 705	3,77
Don Valley-Est	111 177	3,28
Don Valley-Ouest	115 539	7,34
Dufferin—Caledon	101 608	-5,61
East York	105 574	-1,92
Eglinton—Lawrence	106 879	-0,71
Elgin—Middlesex—London	104 564	-2,86
Essex	114 330	6,21
Etobicoke-Centre	111 792	3,86
Etobicoke—Lakeshore	113 914	5,83
Etobicoke-Nord	112 411	4,43
Glengarry—Prescott—Russell	97 660	-9,27
Grey—Bruce—Owen Sound	102 487	-4,79
Guelph	106 170	-1,37
Haldimand—Norfolk	104 575	-2,85
Haliburton—Kawartha Lakes—Brock	111 343	3,44
Halton	107 726	0,08
Hamilton-Centre	118 186	9,80
Hamilton-Est—Stoney Creek	115 709	7,49

Hamilton Mountain	119 830	11,32
Huron—Bruce	104 063	-3,32
Kenora	60 572	-43,73
Kingston et les Îles	115 833	7,61
Kitchener-Centre	108 840	1,11
Kitchener—Conestoga	105 477	-2,01
Kitchener—Waterloo	113 826	5,74
Lanark—Frontenac—Lennox and Addington	113 077	5,05
Leeds—Grenville	96 606	-10,25
London—Fanshawe	107 341	-0,28
London-Centre-Nord	107 672	0,03
London-Ouest	110 988	3,11
Markham—Unionville	112 093	4,14
Middlesex—Kent—Lambton	105 291	-2,18
Mississauga—Cooksville	122 192	13,52
Mississauga—Erindale	114 070	5,97
Mississauga-Sud	119 661	11,17
Mississauga—Streetsville	118 305	9,91
Nepean—Carleton	112 776	4,77
Newmarket—Aurora	105 955	-1,57
Niagara Falls	120 797	12,22
Niagara-Ouest—Glanbrook	99 747	-7,33
Nickel Belt	89 314	-17,03
Nipissing—Timiskaming	89 961	-16,43
Northumberland—Quinte West	118 906	10,46
Oak Ridges—Markham	111 276	3,38
Oakville	109 642	1,86
Oshawa	112 823	4,81
Ottawa-Centre	114 032	5,94
Ottawa—Orléans	103 435	-3,91
Ottawa-Sud	115 323	7,14
Ottawa—Vanier	105 870	-1,65
Ottawa-Ouest—Nepean	112 509	4,52
Oxford	99 270	-7,78
Parkdale—High Park	106 559	-1,01
Parry Sound—Muskoka	84 789	-21,23
Peel-Centre	113 826	5,74
Perth—Wellington	102 447	-4,83
Peterborough	110 887	3,01
Pickering—Scarborough-Est	106 722	-0,85
Prince Edward—Hastings	109 407	1,64
Renfrew—Nipissing—Pembroke	96 421	-10,42
Richmond Hill	109 394	1,63
St. Catharines	111 452	3,54
St. Paul's	112 449	4,47

Sarnia—Lambton	104 556	-2,87
Sault Ste. Marie	88 419	-17,86
Scarborough—Agincourt	110 669	2,81
Scarborough-Centre	102 922	-4,38
Scarborough—Guildwood	112 628	4,63
Scarborough—Rouge River	115 437	7,24
Scarborough-Sud-Ouest	105 237	-2,23
Simcoe—Grey	117 505	9,16
Simcoe-Nord	111 057	3,17
Stormont—Dundas—South Glengarry	98 933	-8,09
Sudbury	89 443	-16,91
Thornhill	116 840	8,54
Thunder Bay—Rainy River	85 775	-20,31
Thunder Bay—Superior-Nord	83 657	-22,28
Timmins—Baie James	84 001	-21,96
Toronto-Centre	114 581	6,45
Trinity—Spadina	106 094	-1,44
Vaughan	112 049	4,09
Welland	108 876	1,15
Wellington—Halton Hills	100 555	-6,58
Whitby—Oshawa	113 641	5,57
Willowdale	108 454	0,75
Windsor—Tecumseh	116 466	8,20
Windsor-Ouest	117 041	8,73
York-Centre	113 420	5,37
York—Simcoe	112 541	4,55
York-Sud—Weston	114 539	6,41
York-Ouest	110 384	2,55
<b>Population de l'Ontario</b>	<b>11 410 046</b>	

## Annexe B

### Noms, populations, limites et cartes géographiques des circonscriptions électorales

Dans la province de l'Ontario, il y a cent six (106) circonscriptions électorales, nommées et décrites comme suit, dont chacune doit élire un député.

Dans les descriptions suivantes :

*a)* toute mention de « chemin », « ligne de transport d'énergie hydroélectrique », « cours d'eau » et « voie ferrée » fait référence à leur ligne médiane, à moins d'indication contraire;

*b)* toute mention d'un « canton » signifie un canton qui a sa propre administration locale;

*c)* toute mention d'un « township géographique » signifie un township qui n'a pas sa propre administration locale;

*d)* les villes, villages et réserves indiennes situés à l'intérieur du périmètre de la circonscription électorale en font partie, à moins d'indication contraire;

*e)* partout où il est fait usage d'un mot ou d'une expression pour désigner une division territoriale, ce mot ou cette expression indique la division territoriale telle qu'elle existait ou était délimitée le premier jour de mars 2002, **SAUF** si le terme « ancienne » est utilisé pour désigner une division territoriale, p. ex. villes, municipalités, ce mot désigne la division territoriale telle qu'elle existait ou était délimitée :

(i) le 31 décembre 2000 pour les anciennes villes de Sudbury, Walden, Kanata et Nepean ; l'ancien canton de Goulbourn;

(ii) le 31 décembre 1997 pour les anciennes villes de Chatham et Toronto;

*f)* la traduction des termes « rue », « avenue » et « boulevard » suit les normes du Conseil du Trésor. La traduction de toutes autres désignations de voie publique est basée sur des expressions fréquemment employées mais n'est pas reconnue de façon officielle.

Le chiffre de population de chaque circonscription est tiré du recensement décennal de 2001.

## 1. AJAX—PICKERING

(Population : 100 248)

(Carte 6)

Comprend la partie de la municipalité régionale de Durham constituée :

*a)* de la ville d'Ajax;

*b)* de la partie de la ville de Pickering située au nord et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest de ladite ville avec l'avenue Finch; de là vers l'est suivant ladite avenue jusqu'au chemin Valley Farm; de là vers le sud suivant ledit chemin et son prolongement jusqu'à l'autoroute n<sup>o</sup> 401; de là vers le nord-est suivant ladite autoroute jusqu'au chemin Brock; de là vers le sud suivant ledit chemin et son prolongement jusqu'à la limite sud de ladite ville.

## 2. ALGOMA—MANITOULIN—KAPUSKASING

(Population : 82 340)

(Carte 1)

Comprend :

a) la partie du district territorial de Sudbury constituée :

- (i) de la partie située à l'ouest de la limite est des townships géographiques de Shenango, de Lemoine, de Carty, de Pinogami, de Biggs, de Rollo, de Swayze, de Cunningham, de Blamey, de Shipley, de Singapore, de Burr et d'Edighoffer;
- (ii) de la partie située au sud et à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'angle nord-ouest du township géographique d'Acheson; de là vers l'est suivant la limite nord des townships géographiques d'Acheson, de Venturi et d'Ermatinger jusqu'à l'angle nord-est de ce dernier; de là vers le sud suivant la limite est des townships géographiques d'Ermatinger et de Totten jusqu'à la limite ouest de la ville du Grand Sudbury; de là généralement vers le sud, l'est et vers le sud suivant ladite limite jusqu'à l'angle nord-est du township géographique de Roosevelt; de là vers le sud suivant la limite est dudit township géographique jusqu'à la limite sud dudit district territorial;

b) le district territorial de Manitoulin, à l'exception : de la ville de Killarney; du territoire non organisé dudit district territorial situé sur la rive nord de la baie Georgienne et à l'est de la limite ouest de ladite ville;

c) la partie du district territorial d'Algoma constituée :

- (i) de la partie située à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la frontière internationale entre le Canada et les États-Unis d'Amérique avec l'angle sud-est du canton de Plummer Additional; de là vers le nord et vers l'ouest suivant les limites est et nord dudit canton jusqu'à l'angle sud-ouest du township géographique de Galbraith; de là vers le nord suivant la limite ouest des townships géographiques de Galbraith, de Morin, de Kane, de Hurlburt, de Jollineau, de Menard, de Pine, de Hoffman et de Butcher jusqu'à la limite sud du district territorial de Sudbury;
- (ii) de la partie située au nord d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest du district territorial de Sudbury avec la rivière Montreal; de là généralement vers l'ouest suivant ladite rivière jusqu'à la limite nord du township géographique de Home; de là vers l'ouest suivant la limite nord des townships géographiques de Home et de Peever jusqu'à la rive nord du lac Supérieur; de là S 45°00' O jusqu'à la frontière internationale entre le Canada et les États-Unis d'Amérique;

d) la partie du district territorial de Thunder Bay située au sud et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'angle sud-ouest du township géographique de Downer; de là franc ouest jusqu'à une ligne tirée franc sud depuis l'angle sud-est du township géographique de Bain; de là franc sud jusqu'à une ligne tirée franc ouest depuis l'angle sud-ouest du township géographique de McGill; de là franc est jusqu'à 86°00' de longitude O; de là vers le sud suivant ladite longitude jusqu'à la rivière White; de là généralement vers l'ouest suivant ladite rivière jusqu'à la rive nord du lac Supérieur; de là S 45°00' O jusqu'à la frontière internationale entre le Canada et les États-Unis d'Amérique;

e) la partie du district territorial de Cochrane bornée comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest dudit district territorial avec l'angle nord-ouest du township géographique de Boyce; de là vers l'est suivant la limite nord des townships géographiques de Boyce, de Shuel, de Mulloy, de Fintry, d'Auden, de Rogers, de Fushimi, de Bannerman, de Ritchie, de Mulvey, de Goldwin, de Sweet, de Hillmer, de McKnight, de Boyle, de Mowbray, de Howells, de Sheldon, de Pinard et de Mewhinney jusqu'à l'angle nord-est de ce dernier; de là vers le sud suivant la limite est des townships géographiques de Mewhinney, de Bourassa, de Tolmie, de Menapia, de Beniah, de Colquhoun et de Calder jusqu'à la limite nord du township géographique d'Ottaway; de là vers l'ouest suivant la limite nord dudit township jusqu'à son angle nord-ouest; de là vers le sud suivant la limite ouest des townships géographiques d'Ottaway, de Beck, de Lucas et de Prosser jusqu'à l'angle sud-ouest de ce dernier; de là vers l'ouest suivant la limite sud des townships géographiques de Carnegie, de Reid, de Thorburn, de Moberly, d'Aitken, de Poulett, de Watson et de Lisgar jusqu'à la limite sud-ouest dudit district territorial; de là généralement vers le nord-ouest suivant ladite limite jusqu'au point de départ.

### 3. ANCASTER—DUNDAS—FLAMBOROUGH—WESTDALE

(Population : 106 245)

(Carte 8)

Comprend la partie de la ville de Hamilton située à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite sud de ladite ville avec le chemin Glanaster; de là vers le nord suivant ledit chemin et son prolongement intermittent jusqu'au chemin Garner Est; de là vers l'est suivant le chemin Garner Est jusqu'à la ligne de transport d'énergie hydroélectrique située à l'ouest du chemin Upper Paradise; de là vers le nord suivant ladite ligne de transport d'énergie jusqu'à l'autoroute n° 403; de là généralement vers le nord-est suivant ladite autoroute jusqu'au canal Desjardins; de là vers l'est suivant ledit canal et continuant franc est dans le havre de Hamilton jusqu'au prolongement vers le nord de la rue Queen Nord; de là vers le nord en ligne droite jusqu'à la limite nord de ladite ville.

#### 4. BARRIE

(Population : 103 710)

(Carte 2)

Comprend la partie du comté de Simcoe constituée de la ville de Barrie.

## 5. BEACHES—RIVERDALE

(Population : 113 052)

(Carte 14)

Comprend la partie de la ville de Toronto bornée comme suit : commençant à l'intersection du viaduc Prince Edward avec la rivière Don; de là généralement vers le sud suivant ladite rivière jusqu'au chenal Keating; de là vers le sud-ouest suivant ledit chenal et son prolongement jusqu'au prolongement vers le sud de la rue Parliament; de là vers le sud en ligne droite jusqu'à l'extrémité sud du chenal est du port de Toronto; de là vers le sud-ouest en ligne droite jusqu'à l'angle de la limite sud de ladite ville, ledit angle étant situé au sud de la flèche « Outer Harbour East Headland (Leslie Street Spit) »; de là généralement vers le nord-est suivant ladite limite jusqu'au prolongement vers le sud de l'avenue Victoria Park; de là vers le nord suivant ledit prolongement et l'avenue Victoria Park jusqu'à l'avenue Danforth; de là vers l'ouest suivant l'avenue Danforth et le viaduc Prince Edward jusqu'au point de départ.

## 6. BRAMALEA—GORE—MALTON

(Population : 119 886)

(Carte 4)

Comprend la partie de la municipalité régionale de Peel constituée de la partie des villes de Mississauga et de Brampton située au nord et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite nord-est de la ville de Mississauga avec l'autoroute n° 401; de là vers le sud-ouest suivant ladite autoroute jusqu'au chemin Dixie; de là vers le nord-ouest suivant ledit chemin jusqu'à la promenade Bovaird; de là vers le nord-est suivant ladite promenade jusqu'au chemin Torbram; de là vers le nord-ouest suivant ledit chemin jusqu'à la limite nord-ouest de la ville de Brampton.

## 7. BRAMPTON—SPRINGDALE

(Population : 116 775)

(Carte 4)

Comprend la partie de la municipalité régionale de Peel constituée de la partie de la ville de Brampton bornée comme suit : commençant à l'intersection de la limite nord-ouest de ladite ville avec la rue Hurontario; de là vers le sud-est suivant ladite rue et la rue Main Nord jusqu'à la rue Vodden Est; de là vers le nord-est suivant la rue Vodden Est jusqu'au chemin Kennedy Nord; de là vers le sud-est suivant ledit chemin et le chemin Kennedy Sud jusqu'à la limite sud-est de ladite ville; de là vers le nord suivant ladite limite jusqu'au chemin Dixie; de là vers le nord-ouest suivant ledit chemin jusqu'à la promenade Bovaird; de là vers le nord-est suivant ladite promenade jusqu'au chemin Torbram; de là vers le nord-ouest suivant ledit chemin jusqu'à la limite nord-ouest de ladite ville; de là vers le sud-ouest, le nord-ouest et vers le sud-ouest suivant ladite limite jusqu'au point de départ.

## 8. BRAMPTON-OUEST

(Population : 113 638)

(Carte 4)

Comprend la partie de la municipalité régionale de Peel constituée de la partie de la ville de Brampton située au sud-ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite nord-ouest de ladite ville avec la rue Hurontario; de là vers le sud-est suivant ladite rue et la rue Main Nord jusqu'à la rue Vodden Est; de là vers le nord-est suivant la rue Vodden Est jusqu'au chemin Kennedy Nord; de là vers le sud-est suivant ledit chemin et le chemin Kennedy Sud jusqu'à l'avenue Steeles Est; de là vers le sud-ouest suivant ladite avenue jusqu'au chemin McLaughlin; de là vers le sud-est suivant ledit chemin jusqu'à la limite sud-est de ladite ville.

## 9. BRANT

(Population : 118 580)

(Carte 2)

Comprend :

*a)* le comté de Brant;

*b)* la partie du comté de Haldimand constituée des parties des réserves indiennes de Six Nations n° 40 et de New Credit n° 40A situées dans ledit comté.

## 10. BURLINGTON

(Population : 109 677)

(Carte 5)

Comprend la partie de la municipalité régionale de Halton constituée de la partie de la ville de Burlington située au sud-est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite nord-est de ladite ville avec l'autoroute Queen Elizabeth; de là vers le sud-ouest suivant l'autoroute Queen Elizabeth jusqu'au chemin Guelph Line; de là vers le nord-ouest suivant ledit chemin jusqu'à la rue Dundas; de là vers le sud-ouest suivant ladite rue jusqu'à la limite sud-ouest de ladite ville.

## 11. CAMBRIDGE

(Population : 110 372)

(Carte 2)

Comprend la partie de la municipalité régionale de Waterloo constituée de la ville de Cambridge.

## 12. CARLETON—LANARK

(Population : 111 149)

(Carte 3)

Comprend :

- a) la partie du comté de Lanark constituée de la ville de Mississippi Mills;
- b) la partie de la ville d'Ottawa située à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite sud-ouest de ladite ville avec l'angle sud de l'ancien canton de Goulbourn; de là vers le nord-est suivant la limite sud-est dudit ancien canton jusqu'au chemin McCordick; de là vers le nord-ouest suivant ledit chemin et le chemin Eagleson jusqu'à la limite sud de l'ancienne ville de Kanata; de là vers le nord-est, le nord-ouest et vers le sud-ouest suivant les limites sud et est de ladite ancienne ville jusqu'au chemin Eagleson; de là généralement vers le nord-ouest suivant ledit chemin, le chemin March, le chemin Herzberg et le chemin March Valley (Fourth Line) jusqu'à la promenade Riddell; de là vers le nord-est suivant ladite promenade et son prolongement jusqu'à la frontière interprovinciale entre l'Ontario et le Québec.

### 13. CHATHAM-KENT—ESSEX

(Population : 106 144)

(Carte 2)

Comprend :

- a)* la partie de la ville de Chatham-Kent constituée :
  - (i) de la partie située au sud-est de la rivière Thames;
  - (ii) de la partie de l'ancienne ville de Chatham située au nord-ouest de la rivière Thames;
- b)* la partie du comté d'Essex constituée de la ville de Leamington;
- c)* la réserve indienne de Moravian n<sup>o</sup> 47.

#### 14. CLARINGTON—SCUGOG—UXBRIDGE

(Population : 107 435)

(Carte 3)

Comprend la partie de la municipalité régionale de Durham constituée : des cantons d'Uxbridge et de Scugog; de la ville de Clarington; de la réserve indienne nommée Mississaugas of Scugog Island.

## 15. DAVENPORT

(Population : 111 705)

(Carte 14)

Comprend la partie de la ville de Toronto bornée comme suit : commençant à l'intersection de l'avenue Eglinton Ouest avec la rue Dufferin; de là vers le sud suivant ladite rue jusqu'au chemin Rogers; de là vers l'est suivant ledit chemin jusqu'à l'avenue Oakwood; de là vers le sud suivant ladite avenue jusqu'à l'avenue Holland Park; de là vers l'est suivant l'avenue Holland Park jusqu'à la promenade Winona; de là généralement vers le sud suivant ladite promenade jusqu'au chemin Davenport; de là vers l'ouest suivant ledit chemin jusqu'à l'avenue Ossington; de là vers le sud suivant ladite avenue jusqu'à la rue Dundas Ouest; de là vers l'ouest suivant ladite rue jusqu'au chemin Dovercourt; de là vers le sud suivant ledit chemin et son prolongement jusqu'à la voie ferrée du Canadien National/Canadien Pacifique; de là généralement vers le nord-ouest suivant ladite voie ferrée jusqu'au prolongement vers le sud de la rue Keele; de là vers le nord suivant ledit prolongement et la rue Keele jusqu'au chemin Lavender; de là vers l'est suivant ledit chemin jusqu'au chemin Old Weston; de là vers le nord-ouest suivant le chemin Old Weston jusqu'au chemin Rogers; de là vers l'est suivant le chemin Rogers jusqu'à la voie ferrée du Canadien National/Canadien Pacifique; de là vers le nord suivant ladite voie ferrée jusqu'à l'avenue Eglinton Ouest; de là vers l'est suivant ladite avenue jusqu'au point de départ.

## 16. DON VALLEY-EST

(Population : 111 177)

(Carte 14)

Comprend la partie de la ville de Toronto bornée comme suit : commençant à l'intersection de l'avenue Victoria Park avec la ligne de transport d'énergie hydroélectrique située au nord d'Apache Trail; de là vers le sud-ouest suivant ladite ligne de transport d'énergie jusqu'à l'autoroute n° 404; de là vers le sud suivant ladite autoroute jusqu'à l'avenue Finch Est; de là vers l'ouest suivant ladite avenue jusqu'à la rue Leslie; de là généralement vers le sud suivant ladite rue jusqu'à la voie ferrée du Canadien National; de là vers le sud suivant ladite voie ferrée jusqu'au chemin Don Mills; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à la voie ferrée du Canadien Pacifique située au nord de l'avenue Eglinton Est; de là vers le nord-est suivant ladite voie ferrée jusqu'à l'embranchement est de la rivière Don; de là généralement vers le sud suivant ledit embranchement jusqu'au prolongement vers l'ouest de l'avenue Sunrise; de là vers l'est suivant ledit prolongement et l'avenue Sunrise jusqu'à l'avenue Victoria Park; de là vers le nord suivant l'avenue Victoria Park jusqu'au point de départ.

## 17. DON VALLEY-OUEST

(Population : 115 539)

(Carte 14)

Comprend la partie de la ville de Toronto bornée comme suit : commençant à l'intersection de l'autoroute n° 401 avec la rue Yonge; de là vers le sud suivant ladite rue jusqu'à l'avenue Broadway; de là vers l'est suivant ladite avenue jusqu'à l'ancienne limite est de la ville de Toronto; de là vers le sud, l'est, le sud, l'ouest et vers le sud-est suivant ladite ancienne limite jusqu'à la voie ferrée du Canadien Pacifique; de là vers le nord-est suivant ladite voie ferrée jusqu'à l'avenue Bayview; de là généralement vers le sud suivant ladite avenue jusqu'au chemin Pottery; de là généralement vers le nord-est suivant ledit chemin jusqu'à la rivière Don; de là généralement vers le nord-est suivant ladite rivière jusqu'à l'embranchement est de la rivière Don; de là généralement vers le nord suivant ledit embranchement jusqu'à la voie ferrée du Canadien Pacifique; de là vers le sud-ouest suivant ladite voie ferrée jusqu'au chemin Don Mills; de là vers le nord suivant ledit chemin jusqu'à la voie ferrée du Canadien National; de là vers le nord-ouest suivant ladite voie ferrée jusqu'à la rue Leslie; de là vers le nord suivant ladite rue jusqu'à l'autoroute n° 401; de là généralement vers le sud-ouest suivant ladite autoroute jusqu'au point de départ.

## 18. DUFFERIN—CALEDON

(Population : 101 608)

(Carte 2)

Comprend :

- a)* le comté de Dufferin;
- b)* la partie de la municipalité régionale de Peel constituée de la ville de Caledon.

## 19. EAST YORK

(Population : 105 574)

(Carte 14)

Comprend la partie de la ville de Toronto bornée comme suit : commençant à l'intersection du viaduc Prince Edward avec la rivière Don; de là généralement vers le nord-est suivant ladite rivière et l'embranchement est de la rivière Don jusqu'au prolongement vers l'ouest de l'avenue Sunrise; de là vers l'est suivant ledit prolongement et l'avenue Sunrise jusqu'à l'avenue Victoria Park; de là vers le sud suivant l'avenue Victoria Park jusqu'à l'avenue Danforth; de là vers l'ouest suivant l'avenue Danforth et le viaduc Prince Edward jusqu'au point de départ.

## 20. EGLINTON—LAWRENCE

(Population : 106 879)

(Carte 14)

Comprend la partie de la ville de Toronto bornée comme suit : commençant à l'intersection de la voie ferrée du Canadien National située à l'ouest du chemin Caledonia avec l'autoroute n<sup>o</sup> 401; de là vers l'est et vers le nord-est suivant ladite autoroute jusqu'à la rue Yonge; de là vers le sud suivant ladite rue jusqu'à l'avenue Eglinton Ouest; de là vers l'ouest suivant ladite avenue jusqu'à la voie ferrée du Canadien National située à l'ouest du chemin Croham; de là vers le nord suivant ladite voie ferrée jusqu'au point de départ.

21. ELGIN—MIDDLESEX—LONDON

(Population : 104 564)

(Carte 2)

Comprend :

a) le comté d'Elgin;

b) la partie du comté de Middlesex constituée :

(i) du canton de Thames Centre;

(ii) de la partie de la ville de London située au sud d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest de ladite ville avec le ruisseau Dingman; de là généralement vers l'est suivant ledit ruisseau jusqu'au prolongement vers l'ouest du chemin Southdale Ouest; de là vers l'est suivant ledit prolongement, le chemin Southdale Ouest et le chemin Southdale Est jusqu'au chemin White Oak; de là vers le sud suivant le chemin White Oak jusqu'au chemin Exeter; de là vers l'est suivant le chemin Exeter jusqu'à la promenade Meg; de là vers le nord suivant ladite promenade jusqu'au boulevard Jalna; de là vers l'ouest suivant ledit boulevard jusqu'à l'avenue Ernest; de là vers le nord suivant ladite avenue jusqu'à l'avenue Bradley; de là généralement vers l'est suivant l'avenue Bradley jusqu'à l'avenue Highbury Sud; de là vers le nord suivant l'avenue Highbury Sud jusqu'au prolongement vers l'ouest de la place Arran; de là vers l'est suivant ledit prolongement, la place Arran et l'avenue Bradley jusqu'à la limite est de ladite ville.

## 22. ESSEX

(Population : 114 330)

(Carte 2)

Comprend le comté d'Essex, à l'exception : de la ville de Windsor; des villes de Leamington et de Tecumseh.

## 23. ETOBICOKE-CENTRE

(Population : 111 792)

(Carte 14)

Comprend la partie de la ville de Toronto bornée comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest de ladite ville avec l'autoroute n<sup>o</sup> 401; de là généralement vers le nord-est suivant ladite autoroute jusqu'au chemin Dixon; de là vers l'est suivant ledit chemin et son prolongement jusqu'à la rivière Humber; de là généralement vers le sud suivant ladite rivière jusqu'à la rue Dundas Ouest; de là vers le sud-ouest suivant ladite rue jusqu'à la voie ferrée du Canadien Pacifique; de là vers le sud suivant ladite voie ferrée jusqu'au ruisseau Mimico; de là généralement vers l'ouest suivant ledit ruisseau jusqu'à l'avenue Kipling; de là vers le sud suivant ladite avenue jusqu'au chemin Burnhamthorpe; de là vers l'ouest suivant ledit chemin jusqu'à l'autoroute n<sup>o</sup> 427; de là vers le sud suivant ladite autoroute jusqu'à la rue Dundas Ouest; de là vers l'ouest suivant ladite rue jusqu'à la limite ouest de ladite ville; de là généralement vers le nord-ouest suivant ladite limite jusqu'au point de départ.

## 24. ETOBICOKE—LAKESHORE

(Population : 113 914)

(Carte 14)

Comprend la partie de la ville de Toronto bornée comme suit : commençant à l'intersection de la rivière Humber avec la rue Dundas Ouest; de là vers le sud-ouest suivant ladite rue jusqu'à la voie ferrée du Canadien Pacifique; de là vers le sud suivant ladite voie ferrée jusqu'au ruisseau Mimico; de là généralement vers l'ouest suivant ledit ruisseau jusqu'à l'avenue Kipling; de là vers le sud suivant ladite avenue jusqu'au chemin Burnhamthorpe; de là vers l'ouest suivant ledit chemin jusqu'à l'autoroute n<sup>o</sup> 427; de là vers le sud suivant ladite autoroute jusqu'à la rue Dundas Ouest; de là vers l'ouest suivant ladite rue jusqu'à la limite ouest de ladite ville; de là généralement vers le sud et vers le nord-est suivant les limites ouest et sud de ladite ville jusqu'au prolongement vers le sud-est de la rivière Humber; de là généralement vers le nord-ouest suivant ledit prolongement et la rivière Humber jusqu'au point de départ.

## 25. ETOBICOKE-NORD

(Population : 112 411)

(Carte 14)

Comprend la partie de la ville de Toronto bornée comme suit : commençant à l'intersection de la limite nord de ladite ville avec l'embranchement est de la rivière Humber; de là généralement vers le sud-est suivant ledit embranchement et la rivière Humber jusqu'au prolongement vers l'est du chemin Dixon; de là vers l'ouest suivant ledit prolongement et le chemin Dixon jusqu'à l'autoroute n° 401; de là généralement vers le sud-ouest suivant ladite autoroute jusqu'à la limite ouest de ladite ville; de là vers le nord et vers l'est suivant les limites ouest et nord de ladite ville jusqu'au point de départ.

## 26. GLENGARRY—PRESCOTT—RUSSELL

(Population : 97 660)

(Carte 3)

Comprend :

- a) les comtés unis de Prescott et Russell;
- b) la partie des comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry constituée du canton de North Glengarry;
- c) la partie de la ville d'Ottawa située à l'est de la ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la frontière interprovinciale entre l'Ontario et le Québec avec une ligne tirée franc nord depuis l'embouchure du ruisseau Cardinal; de là franc sud suivant ladite ligne jusqu'à l'embouchure du ruisseau Cardinal; de là généralement vers l'est suivant ledit ruisseau jusqu'à la route régionale n° 174; de là généralement vers le sud-ouest suivant ladite route jusqu'au chemin Trim; de là vers le sud-est suivant le chemin Trim jusqu'au chemin Wall; de là généralement vers le sud-ouest suivant le chemin Wall jusqu'au chemin Mer Bleue; de là vers le sud-est suivant le chemin Mer Bleue jusqu'au chemin Navan; de là vers l'est suivant le chemin Navan jusqu'au chemin Mer Bleue; de là vers le sud-est suivant le chemin Mer Bleue, son prolongement et le chemin Boundary jusqu'au chemin Burton.

## 27. GREY—BRUCE—OWEN SOUND

(Population : 102 487)

(Carte 2)

Comprend :

*a)* la partie du comté de Bruce située au nord-est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite est dudit comté avec la limite sud du canton d'Arran-Elderslie; de là vers l'ouest suivant la limite sud dudit canton jusqu'à son angle sud-ouest; de là généralement vers le nord suivant la limite ouest dudit canton et la limite est de la ville de Saugeen Shores jusqu'à la frontière internationale entre le Canada et les États-Unis d'Amérique;

*b)* le comté de Grey, à l'exception de la ville de Blue Mountains.

28. GUELPH

(Population : 106 170)

(Carte 2)

Comprend la partie du comté de Wellington constituée de la ville de Guelph.

29. HALDIMAND—NORFOLK

(Population : 104 575)

(Carte 2)

Comprend :

*a)* le comté de Haldimand, à l'exception des parties des réserves indiennes de Six Nations n<sup>o</sup> 40 et de New Credit n<sup>o</sup> 40A situées dans ledit comté;

*b)* le comté de Norfolk.

30. HALIBURTON—KAWARTHA LAKES—BROCK

(Population : 111 343)

(Carte 3)

Comprend :

*a)* la ville de Kawartha Lakes;

*b)* le comté de Haliburton;

*c)* la partie du comté de Peterborough constituée des cantons de Cavan-Millbrook-North Monaghan, de Galway-Cavendish and de Harvey et North Kawartha;

*d)* la partie de la municipalité régionale de Durham constituée du canton de Brock.

## 31. HALTON

(Population : 107 726)

(Carte 2)

Comprend la partie de la municipalité régionale de Halton constituée :

*a)* de la ville de Milton;

*b)* de la partie de la ville d'Oakville située au nord-ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite nord-est de ladite ville avec la rue Dundas Est; de là vers le sud-ouest suivant ladite rue jusqu'au chemin Eight Line; de là vers le sud-est suivant ledit chemin jusqu'au chemin Upper Middle Est; de là vers le sud-ouest suivant ledit chemin, le chemin Upper Middle Ouest et son prolongement jusqu'à la limite sud-ouest de ladite ville;

*c)* de la partie de la ville de Burlington située au nord-ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite nord-est de ladite ville avec l'autoroute Queen Elizabeth; de là vers le sud-ouest suivant l'autoroute Queen Elizabeth jusqu'au chemin Guelph Line; de là vers le nord-ouest suivant ledit chemin jusqu'à la rue Dundas; de là vers le sud-ouest suivant ladite rue jusqu'à la limite sud-ouest de ladite ville.

## 32. HAMILTON-CENTRE

(Population : 118 186)

(Carte 8)

Comprend la partie de la ville de Hamilton bornée comme suit : commençant à l'intersection de la rue West 5th avec la promenade Lincoln M. Alexander; de là vers l'ouest suivant ladite promenade jusqu'à la ligne de transport d'énergie hydroélectrique située à l'ouest du chemin Upper Horning; de là vers le nord suivant ladite ligne de transport d'énergie jusqu'à la route n° 403; de là généralement vers le nord-est suivant ladite route jusqu'au canal Desjardins; de là vers l'est suivant ledit canal et continuant franc est dans le havre de Hamilton jusqu'au prolongement vers le nord de la rue Queen Nord; de là vers le nord en ligne droite jusqu'à la limite nord de ladite ville; de là généralement vers le nord-est, le sud-est et vers le nord-est suivant ladite limite jusqu'au prolongement vers le nord de la rue Ottawa Nord; de là vers le sud suivant ledit prolongement, la rue Ottawa Nord, la rue Ottawa Sud et son prolongement jusqu'à l'escarpement du Niagara; de là généralement vers l'ouest suivant ledit escarpement jusqu'au chemin James Mountain; de là vers le sud-ouest suivant ledit chemin jusqu'à la rue West 5th; de là vers le sud suivant ladite rue jusqu'au point de départ.

### 33. HAMILTON-EST—STONEY CREEK

(Population : 115 709)

(Carte 8)

Comprend la partie de la ville de Hamilton située au nord de l'escarpement du Niagara et à l'est de la rue Ottawa Sud, son prolongement vers le sud, la rue Ottawa Nord et son prolongement vers le nord.

## 34. HAMILTON MOUNTAIN

(Population : 119 830)

(Carte 8)

Comprend la partie de la ville de Hamilton bornée comme suit : commençant à l'intersection de l'escarpement du Niagara avec le ruisseau Redhill; de là vers l'ouest suivant ledit ruisseau jusqu'au boulevard Mountain Brow; de là vers le sud suivant ledit boulevard jusqu'au chemin Arbour; de là vers le sud suivant le chemin Arbour et son prolongement intermittent, le chemin Anchor et le chemin Glover jusqu'à la ligne de transport d'énergie hydroélectrique située au sud du chemin Rymal Est; de là vers l'ouest suivant ladite ligne de transport d'énergie jusqu'au chemin Glancaster; de là vers le nord suivant ledit chemin jusqu'au chemin Garner Est; de là vers l'est suivant le chemin Garner Est jusqu'à la ligne de transport d'énergie hydroélectrique située à l'ouest du chemin Upper Paradise; de là vers le nord suivant ladite ligne de transport d'énergie jusqu'à la promenade Lincoln M. Alexander; de là vers l'est suivant ladite promenade jusqu'à la rue West 5th; de là vers le nord suivant ladite rue jusqu'au chemin James Mountain; de là vers le nord-est suivant ledit chemin jusqu'à l'escarpement du Niagara; de là généralement vers l'est et généralement vers le sud suivant ledit escarpement jusqu'au point de départ.

### 35. HURON—BRUCE

(Population : 104 063)

(Carte 2)

Comprend :

*a)* le comté de Huron;

*b)* la partie du comté de Bruce située au sud-ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite est dudit comté avec la limite sud du canton d'Arran-Elderslie; de là vers l'ouest suivant la limite sud dudit canton jusqu'à son angle sud-ouest; de là généralement vers le nord suivant la limite ouest dudit canton et la limite est de la ville de Saugeen Shores jusqu'à la frontière internationale entre le Canada et les États-Unis d'Amérique.

### 36. KENORA

(Population : 60 572)

(Carte 1)

Comprend :

*a)* la partie du district territorial de Kenora située à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'angle nord-est du point le plus au nord du district territorial de Thunder Bay (rivière Albany); de là franc nord jusqu'à la frontière nord de la province de l'Ontario;

*b)* la partie du district territorial de Thunder Bay située au nord et à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest dudit district territorial avec la 6<sup>e</sup> ligne de base; de là vers l'est suivant ladite ligne de base jusqu'à l'angle sud-est du township géographique de Bertrand; de là vers le nord suivant la limite est des townships géographiques de Bertrand, de McLaurin, de Furlonge, de Fletcher et de Bulmer jusqu'à l'angle nord-est de ce dernier; de là franc nord jusqu'à la limite nord dudit district territorial.

## 37. KINGSTON ET LES ÎLES

(Population : 115 833)

(Carte 3)

Comprend la partie du comté de Frontenac constituée : du canton de Frontenac Islands;  
de la ville de Kingston.

### 38. KITCHENER-CENTRE

(Population : 108 840)

(Carte 9)

Comprend la partie de la municipalité régionale de Waterloo constituée de la partie de la ville de Kitchener bornée comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest de ladite ville avec la promenade Conestoga (route n° 7, route n° 8); de là vers le nord-ouest suivant la limite ouest de ladite ville jusqu'au chemin Highland Ouest; de là vers le nord-est suivant ledit chemin jusqu'au chemin Fischer Hallman; de là vers le nord-ouest suivant le chemin Fischer Hallman jusqu'à la voie ferrée du Canadien National située au nord du croissant Shadeland; de là vers le nord-est suivant ladite voie ferrée jusqu'à la rivière Grand; de là généralement vers le sud suivant ladite rivière jusqu'à la voie de contournement de la rue King (route n° 8); de là généralement vers le nord-ouest suivant ladite voie de contournement et la rue King Est jusqu'à la promenade Conestoga (route n° 7, route n° 8); de là vers le sud-ouest suivant ladite promenade jusqu'au point de départ.

### 39. KITCHENER—CONESTOGA

(Population : 105 477)

(Carte 2)

Comprend la partie de la municipalité régionale de Waterloo constituée :

*a)* des cantons de North Dumfries, de Wilmot, de Wellesley et de Woolwich;

*b)* de la partie de la ville de Kitchener située au sud d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest de ladite ville avec la promenade Conestoga (route n° 7, route n° 8); de là généralement vers le nord-est suivant ladite promenade jusqu'à la rue King Est (route n° 8); de là généralement vers le sud-est suivant la rue King Est et la voie de contournement de la rue King (route n° 8) jusqu'à la rivière Grand; de là généralement vers l'est suivant ladite rivière jusqu'à la limite est de ladite ville.

#### 40. KITCHENER—WATERLOO

(Population : 113 826)

(Carte 9)

Comprend la partie de la municipalité régionale de Waterloo constituée :

*a)* de la ville de Waterloo;

*b)* de la partie de la ville de Kitchener située au nord d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest de ladite ville avec le chemin Highland Ouest; de là vers le nord-est suivant ledit chemin jusqu'au chemin Fischer Hallman; de là vers le nord-ouest suivant le chemin Fischer Hallman jusqu'à la voie ferrée du Canadien National située au nord du croissant Shadeland; de là vers le nord-est suivant ladite voie ferrée jusqu'à la limite est de ladite ville.

41. LANARK—FRONTENAC—LENNOX AND ADDINGTON

(Population : 113 077)

(Carte 3)

Comprend :

- a)* le comté de Frontenac, à l'exception : de la ville de Kingston; du canton de Frontenac Islands;
- b)* le comté de Lennox and Addington;
- c)* le comté de Lanark, à l'exception de la ville de Mississippi Mills.

## 42. LEEDS—GRENVILLE

(Population : 96 606)

(Carte 3)

Comprend les comtés unis de Leeds et Grenville.

### 43. LONDON—FANSHAWE

(Population : 107 341)

(Carte 10)

Comprend la partie du comté de Middlesex constituée de la partie de la ville de London bornée comme suit : commençant à l'intersection de la limite nord de ladite ville avec l'avenue Highbury Nord; de là vers le sud suivant ladite avenue jusqu'à la rivière Thames (l'embranchement sud); de là généralement vers l'ouest suivant ladite rivière jusqu'à la voie ferrée du Canadien National; de là vers le sud suivant ladite voie ferrée jusqu'au chemin Commissioners Est; de là vers l'ouest suivant ledit chemin jusqu'au chemin Wharncliffe Sud; de là vers le sud suivant le chemin Wharncliffe Sud jusqu'au chemin Southdale Est; de là vers l'est suivant le chemin Southdale Est jusqu'au chemin White Oak; de là vers le sud suivant le chemin White Oak jusqu'au chemin Exeter; de là vers l'est suivant le chemin Exeter jusqu'à la promenade Meg; de là vers le nord suivant ladite promenade jusqu'au boulevard Jalna; de là vers l'ouest suivant ledit boulevard jusqu'à l'avenue Ernest; de là vers le nord suivant ladite avenue jusqu'à l'avenue Bradley; de là généralement vers l'est suivant l'avenue Bradley jusqu'à l'avenue Highbury Sud; de là vers le nord suivant l'avenue Highbury Sud jusqu'au prolongement vers l'ouest de la place Arran; de là vers l'est suivant ledit prolongement, la place Arran et l'avenue Bradley jusqu'à la limite est de ladite ville; de là généralement vers le nord, généralement vers le nord-ouest et vers l'ouest suivant les limites est et nord de ladite ville jusqu'au point de départ.

#### 44. LONDON-CENTRE-NORD

(Population : 107 672)

(Carte 10)

Comprend la partie du comté de Middlesex constituée de la partie de la ville de London bornée comme suit : commençant à l'intersection de la limite nord de ladite ville avec le chemin Wonderland Nord; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à la rue Oxford Ouest; de là vers l'est suivant ladite rue jusqu'au chemin Wharncliffe Nord; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à la rivière Thames; de là généralement vers l'est suivant ladite rivière et la rivière Thames (l'embranchement sud) jusqu'à l'avenue Highbury Nord; de là vers le nord suivant ladite avenue jusqu'à la limite nord de ladite ville; de là vers l'ouest suivant ladite limite jusqu'au point de départ.

## 45. LONDON-OUEST

(Population : 110 988)

(Carte 10)

Comprend la partie du comté de Middlesex constituée de la partie de la ville de London bornée comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest de ladite ville avec le ruisseau Dingman; de là généralement vers l'est suivant ledit ruisseau jusqu'au prolongement vers l'ouest du chemin Southdale Ouest; de là vers l'est suivant ledit prolongement et le chemin Southdale Ouest jusqu'au chemin Wharncliffe Sud; de là vers le nord suivant le chemin Wharncliffe Sud jusqu'au chemin Commissioners Est; de là vers l'est suivant le chemin Commissioners Est jusqu'à la voie ferrée du Canadien National; de là vers le nord suivant ladite voie ferrée jusqu'à la rivière Thames (l'embranchement sud); de là généralement vers l'ouest suivant ladite rivière et la rivière Thames jusqu'au chemin Wharncliffe Nord; de là vers le nord suivant ledit chemin jusqu'à la rue Oxford Ouest; de là vers l'ouest suivant ladite rue jusqu'au chemin Wonderland Nord; de là vers le nord suivant ledit chemin jusqu'à la limite nord de ladite ville; de là généralement vers le sud-ouest suivant les limites nord et ouest de ladite ville jusqu'au point de départ.

## 46. MARKHAM—UNIONVILLE

(Population : 112 093)

(Carte 16)

Comprend la partie de la municipalité régionale de York constituée de la partie de la ville de Markham bornée comme suit : commençant à l'intersection de la limite sud de ladite ville avec l'autoroute n° 404; de là vers le nord suivant ladite autoroute jusqu'à la 16<sup>e</sup> avenue; de là vers l'est suivant ladite avenue jusqu'au chemin McCowan; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à la route n° 7; de là vers l'est suivant ladite route jusqu'au chemin 9th Line; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à la limite sud de ladite ville; de là vers l'ouest suivant ladite limite jusqu'au point de départ.

47. MIDDLESEX—KENT—LAMBTON

(Population : 105 291)

(Carte 2)

Comprend :

*a)* la partie du comté de Lambton constituée : de la ville de Lambton Shores; des cantons de Brooke-Alvinston, de Dawn-Euphemia et de Warwick; des réserves indiennes de Kettle Point n° 44 et de Walpole Island n° 46;

*b)* la partie de la ville de Chatham-Kent située au nord-ouest de la rivière Thames, à l'exception de l'ancienne ville de Chatham;

*c)* le comté de Middlesex, à l'exception : de la ville de London; du canton de Thames Centre.

#### 48. MISSISSAUGA—COOKSVILLE

(Population : 122 192)

(Carte 4)

Comprend la partie de la municipalité régionale de Peel constituée de la partie de la ville de Mississauga bornée comme suit : commençant à l'intersection de la limite nord-est de ladite ville avec la rue Dundas Est; de là vers le sud-ouest suivant ladite rue jusqu'au chemin Cawthra; de là vers le sud-est suivant ledit chemin jusqu'au Queensway Est; de là vers le sud-ouest suivant le Queensway Est et le Queensway Ouest jusqu'au chemin Mavis; de là vers le nord-ouest suivant ledit chemin jusqu'à l'autoroute n° 403; de là vers le nord-est suivant ladite autoroute jusqu'à la promenade Central Est; de là vers le sud-est suivant ladite promenade jusqu'au chemin Burnhamthorpe Est; de là vers le nord-est suivant ledit chemin jusqu'à la limite nord-est de ladite ville; de là généralement vers le sud-est suivant ladite limite jusqu'au point de départ.

## 49. MISSISSAUGA—ERINDALE

(Population : 114 070)

(Carte 4)

Comprend la partie de la municipalité régionale de Peel constituée de la partie de la ville de Mississauga bornée comme suit : commençant à l'intersection de la limite sud-ouest de ladite ville avec le chemin Britannia Ouest; de là vers le nord-est suivant ledit chemin jusqu'à la promenade Erin Mills; de là vers le sud-est suivant ladite promenade jusqu'à l'avenue Eglinton Ouest; de là vers le nord-est suivant ladite avenue jusqu'au chemin Mavis; de là vers le sud-est suivant ledit chemin jusqu'à la rue Dundas Ouest; de là vers le sud-ouest suivant ladite rue jusqu'à la limite sud-ouest de ladite ville; de là vers le nord-ouest suivant ladite limite jusqu'au point de départ.

## 50. MISSISSAUGA-SUD

(Population : 119 661)

(Carte 4)

Comprend la partie de la municipalité régionale de Peel constituée de la partie de la ville de Mississauga située au sud-est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite nord-est de ladite ville avec la rue Dundas Est; de là vers le sud-ouest suivant ladite rue jusqu'au chemin Cawthra; de là vers le sud-est suivant ledit chemin jusqu'au Queensway Est; de là vers le sud-ouest suivant le Queensway Est et le Queensway Ouest jusqu'au chemin Mavis; de là vers le nord-ouest suivant ledit chemin jusqu'à la rue Dundas Ouest; de là vers le sud-ouest suivant ladite rue jusqu'à la limite sud-ouest de ladite ville.

## 51. MISSISSAUGA—STREETSVILLE

(Population : 118 305)

(Carte 4)

Comprend la partie de la municipalité régionale de Peel constituée de la partie de la ville de Mississauga bornée comme suit : commençant à l'intersection de la limite nord-ouest de ladite ville avec le chemin Mississauga; de là vers le sud-est suivant ledit chemin jusqu'à l'autoroute n° 401; de là vers le nord-est suivant ladite autoroute jusqu'au chemin Mavis; de là vers le sud-est suivant ledit chemin jusqu'au chemin Britannia Ouest; de là vers le sud-ouest suivant le chemin Britannia Ouest jusqu'à la voie Terry Fox; de là vers le sud-est suivant ladite voie jusqu'à l'avenue Eglinton Ouest; de là vers le sud-ouest suivant ladite avenue jusqu'à la promenade Erin Mills; de là vers le nord-ouest suivant ladite promenade jusqu'au chemin Britannia Ouest; de là vers le sud-ouest suivant ledit chemin jusqu'à la limite sud-ouest de ladite ville; de là vers le nord-ouest et généralement vers le nord-est suivant les limites sud-ouest et nord-ouest de ladite ville jusqu'au point de départ.

## 52. NEPEAN—CARLETON

(Population : 112 776)

(Carte 11)

Comprend la partie de la ville d'Ottawa située à l'est et au sud d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite sud-ouest de ladite ville avec l'angle sud de l'ancien canton de Goulbourn; de là vers le nord-est suivant la limite sud-est dudit ancien canton jusqu'au chemin McCordick; de là vers le nord-ouest suivant ledit chemin et le chemin Eagleson jusqu'à la limite sud de l'ancienne ville de Kanata; de là vers le nord-est, le nord-ouest et vers le sud-ouest suivant les limites sud et est de ladite ancienne ville jusqu'au chemin Eagleson; de là généralement vers le nord-ouest suivant ledit chemin jusqu'à l'autoroute n° 417; de là vers le nord-est suivant ladite autoroute jusqu'au chemin Richmond; de là vers le sud-ouest suivant ledit chemin jusqu'à la voie ferrée du Canadien National; de là vers l'est suivant ladite voie ferrée jusqu'au chemin Merivale; de là vers le sud-est suivant ledit chemin jusqu'au chemin West Hunt Club; de là vers le nord-est et vers le sud-est suivant le chemin West Hunt Club jusqu'au chemin Hunt Club; de là vers le nord-est suivant le chemin Hunt Club jusqu'à la promenade de l'Aéroport; de là vers le sud suivant ladite promenade jusqu'au chemin Alert; de là vers le sud-est suivant ledit chemin jusqu'au chemin Lester; de là généralement vers le nord-est suivant le chemin Lester et le chemin Davidson jusqu'au chemin Conroy; de là vers le nord-ouest suivant le chemin Conroy jusqu'au chemin Hunt Club; de là vers le nord-est suivant le chemin Hunt Club jusqu'au chemin Hawthorne; de là vers le nord-est en ligne droite jusqu'à l'intersection du chemin Russell avec le chemin Blake; de là vers le nord-est suivant le chemin Blake et son prolongement jusqu'à l'autoroute n° 417; de là généralement vers l'est suivant ladite autoroute jusqu'au chemin Boundary; de là vers le sud-est suivant ledit chemin jusqu'à la limite est de la ville d'Ottawa.

### 53. NEWMARKET—AURORA

(Population : 105 955)

(Carte 3)

Comprend la partie de la municipalité régionale de York constituée des villes de Newmarket et d'Aurora.

## 54. NIAGARA FALLS

(Population : 120 797)

(Carte 2)

Comprend la partie de la municipalité régionale de Niagara constituée des villes de Niagara Falls, de Fort Erie et de Niagara-on-the-Lake.

## 55. NIAGARA-OUEST—GLANBROOK

(Population : 99 747)

(Carte 2)

Comprend :

*a)* la partie de la ville de Hamilton située à l'est et au sud d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite sud de ladite ville avec le chemin Glancaster; de là vers le nord suivant ledit chemin et son prolongement intermittent jusqu'à la ligne de transport d'énergie hydroélectrique située au sud du chemin Rymal Ouest; de là vers l'est suivant ladite ligne de transport d'énergie jusqu'au chemin Glover; de là vers le nord suivant ledit chemin, le chemin Anchor, le chemin Arbour et son prolongement intermittent jusqu'au boulevard Mountain Brow; de là vers le nord suivant ledit boulevard jusqu'au ruisseau Redhill; de là vers l'est suivant ledit ruisseau jusqu'à l'escarpement du Niagara; de là généralement vers l'est suivant ledit escarpement jusqu'à la limite est de ladite ville;

*b)* la partie de la municipalité régionale de Niagara constituée : des villes de Grimsby, de Lincoln et de Pelham; du canton de West Lincoln.

## 56. NICKEL BELT

(Population : 89 314)

(Carte 1)

Comprend :

a) la partie du district territorial de Timiskaming située à l'ouest des townships géographiques de Fallon et de Cleaver;

b) le district territorial de Sudbury, à l'exception :

(i) de la partie située à l'ouest de la limite est des townships géographiques de Shenango, de Lemoine, de Carty, de Pinogami, de Biggs, de Rollo, de Swayze, de Cunningham, de Blamey, de Shipley, de Singapore, de Burr et d'Edighoffer;

(ii) de la partie située au sud et à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'angle nord-ouest du township géographique d'Acheson; de là vers l'est suivant la limite nord des townships géographiques d'Acheson, de Venturi et d'Ermatinger jusqu'à l'angle nord-est de ce dernier; de là vers le sud suivant la limite est des townships géographiques d'Ermatinger et de Totten jusqu'à la limite ouest de la ville du Grand Sudbury; de là généralement vers le sud, l'est et vers le sud suivant ladite limite jusqu'à l'angle nord-est du township géographique de Roosevelt; de là vers le sud suivant la limite est dudit township géographique jusqu'à la limite sud dudit district territorial;

c) la partie de la ville du Grand Sudbury située au nord et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest de ladite ville avec l'angle nord-ouest de l'ancienne ville de Walden; de là généralement vers l'est suivant la limite nord de ladite ancienne ville jusqu'à la limite ouest de l'ancienne ville de Sudbury; de là vers le nord, l'est et généralement vers le sud suivant les limites ouest, nord et est de ladite ancienne ville jusqu'à la route n° 69; de là généralement vers l'ouest suivant ladite route et la rue Regent jusqu'au chemin Long Lake; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à la limite nord du township géographique de Broder; de là vers l'ouest suivant ladite limite jusqu'au lac Kelly; de là vers le sud-ouest suivant ledit lac jusqu'à la limite est de l'ancienne ville de Walden; de là vers le sud suivant ladite limite jusqu'à la limite sud de la ville du Grand Sudbury;

d) la partie du district territorial de Manitoulin constituée : de la ville de Killarney; du territoire non organisé dudit district territorial situé sur la rive nord de la baie Georgienne et à l'est de la limite ouest de ladite ville;

e) la partie du district territorial de Nipissing constituée de la ville de Nipissing Ouest;

f) la partie du district territorial de Parry Sound constituée de la partie de la ville de Killarney située dans ledit district territorial.

## 57. NIPISSING—TIMISKAMING

(Population : 89 961)

(Carte 1)

Comprend :

a) le district territorial de Nipissing, à l'exception :

- (i) de la ville de Nipissing Ouest;
- (ii) de la partie dudit district territorial située au sud et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'angle nord-est du township géographique de Deacon; de là vers l'ouest et vers le sud suivant les limites nord et ouest dudit township géographique jusqu'à l'angle nord-est du township géographique de Lister; de là vers l'ouest, le sud et vers l'est suivant les limites nord, ouest et sud dudit township géographique jusqu'à l'angle nord-ouest du township géographique d'Anglin; de là vers le sud suivant la limite ouest des townships géographiques d'Anglin, de Dickson et de Preston jusqu'à la limite nord du township géographique d'Airy; de là vers l'ouest suivant ladite limite jusqu'à l'angle nord-est du comté de Haliburton;
- (iii) de la partie de la ville de Kearney située dans ledit district territorial;

b) la partie du district territorial de Parry Sound constituée :

- (i) de la ville de Powassan;
- (ii) des cantons de Nipissing et de North Himsworth;

c) la partie du district territorial de Timiskaming située au sud et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite est dudit district territorial avec l'angle nord-est du township géographique de Harris; de là vers l'ouest suivant la limite nord des townships géographiques de Harris, de Dymond, de Hudson, de Lundy, d'Auld et de Speight jusqu'à l'angle nord-ouest de ce dernier; de là vers le sud suivant la limite ouest des townships géographiques de Speight, de Van Nostrand, de Leo et de Medina jusqu'à la limite sud dudit district territorial.

58. NORTHUMBERLAND—QUINTE WEST

(Population : 118 906)

(Carte 3)

Comprend :

- a)* le comté de Northumberland;
- b)* la partie du comté de Hastings constituée de la ville de Quinte West.

## 59. OAK RIDGES—MARKHAM

(Population : 111 276)

(Carte 16)

Comprend la partie de la municipalité régionale de York constituée :

*a)* de la ville de Whitchurch-Stouffville;

*b)* de la partie du canton de King située au sud de la route n<sup>o</sup> 9;

*c)* de la partie de la ville de Richmond Hill située au nord et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest de ladite ville avec le chemin Gamble; de là vers l'est suivant ledit chemin jusqu'à la rue Yonge; de là vers le sud suivant ladite rue jusqu'au chemin Elgin Mills Est; de là vers l'est suivant ledit chemin jusqu'à la limite est de ladite ville;

*d)* de la partie de la ville de Markham située au nord et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest de ladite ville avec la 16<sup>e</sup> avenue; de là vers l'est suivant ladite avenue jusqu'au chemin McCowan; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à la route n<sup>o</sup> 7; de là vers l'est suivant ladite route jusqu'au chemin 9th Line; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à la limite sud de ladite ville.

## 60. OAKVILLE

(Population : 109 642)

(Carte 5)

Comprend la partie de la municipalité régionale de Halton constituée de la partie de la ville d'Oakville située au sud-est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite nord-est de ladite ville avec la rue Dundas Est; de là vers le sud-ouest suivant ladite rue jusqu'au chemin Eight Line; de là vers le sud-est suivant ledit chemin jusqu'au chemin Upper Middle Est; de là vers le sud-ouest suivant ledit chemin, le chemin Upper Middle Ouest et son prolongement jusqu'à la limite sud-ouest de ladite ville.

## 61. OSHAWA

(Population : 112 823)

(Carte 6)

Comprend la partie de la municipalité régionale de Durham constituée de la partie de la ville d'Oshawa située au sud et à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest de ladite ville avec le chemin Taunton Ouest; de là vers l'est suivant ledit chemin et le chemin Taunton Est jusqu'au chemin Ritson Nord; de là vers le sud suivant le chemin Ritson Nord jusqu'au chemin Rossland Est; de là vers l'est suivant le chemin Rossland Est et son prolongement jusqu'à la limite est de ladite ville.

## 62. OTTAWA-CENTRE

(Population : 114 032)

(Carte 11)

Comprend la partie de la ville d'Ottawa bornée comme suit : commençant à l'intersection de la frontière interprovinciale entre l'Ontario et le Québec avec une ligne N 45°00' O depuis l'embouchure du canal Rideau; de là S 45°00' E suivant ladite ligne jusqu'à l'embouchure du canal Rideau; de là généralement vers le sud-est suivant ledit canal jusqu'au prolongement vers le sud-ouest de l'avenue Mann; de là vers le nord-est suivant ledit prolongement jusqu'à la rue Nicholas; de là vers le sud-est suivant ladite rue jusqu'à l'autoroute n° 417; de là vers l'est suivant ladite autoroute jusqu'à la rivière Rideau; de là généralement vers le sud suivant ladite rivière jusqu'à la limite est de l'ancienne ville de Nepean; de là généralement vers le nord-ouest et vers le sud-ouest suivant les limites est et nord de ladite ancienne ville jusqu'au chemin Merivale; de là vers le nord suivant ledit chemin jusqu'à l'avenue Carling; de là vers le sud-ouest suivant ladite avenue jusqu'à l'autoroute n° 417; de là vers le sud-ouest suivant ladite autoroute jusqu'à l'avenue Maitland; de là généralement vers le nord-ouest suivant ladite avenue, le chemin Sherbourne et son prolongement jusqu'au chemin Richmond; de là N 30°00' O jusqu'à la frontière interprovinciale entre l'Ontario et le Québec; de là vers le nord-est suivant ladite frontière jusqu'au point de départ.

### 63. OTTAWA—ORLÉANS

(Population : 103 435)

(Carte 11)

Comprend la partie de la ville d'Ottawa bornée comme suit : commençant à l'intersection du chemin Boundary avec l'autoroute n° 417; de là généralement vers le nord-ouest suivant ladite autoroute jusqu'à la voie ferrée abandonnée du Canadien Pacifique; de là vers l'est suivant ladite voie ferrée sur une distance d'environ 250 mètres jusqu'à une ligne de transport d'énergie; de là vers le nord suivant ladite ligne de transport d'énergie jusqu'au chemin Innes; de là vers le nord-est suivant ledit chemin jusqu'au chemin Blair; de là vers le nord-ouest suivant le chemin Blair jusqu'au chemin Montréal; de là vers l'est et vers le nord-est suivant le chemin Montréal jusqu'à la route régionale n° 174; de là vers le nord-est suivant ladite route jusqu'au ruisseau Green's; de là généralement vers le nord suivant ledit ruisseau jusqu'à la rive sud de la rivière des Outaouais; de là vers le nord-ouest jusqu'à la frontière interprovinciale entre l'Ontario et le Québec; de là vers le nord-est suivant ladite frontière jusqu'à son intersection avec une ligne tirée franc nord depuis l'embouchure du ruisseau Cardinal; de là franc sud suivant ladite ligne jusqu'à l'embouchure du ruisseau Cardinal; de là généralement vers l'est suivant ledit ruisseau jusqu'à la route régionale n° 174; de là généralement vers le sud-ouest suivant ladite route jusqu'au chemin Trim; de là vers le sud-est suivant le chemin Trim jusqu'au chemin Wall; de là généralement vers le sud-ouest suivant le chemin Wall jusqu'au chemin Mer Bleue; de là vers le sud-est suivant le chemin Mer Bleue jusqu'au chemin Navan; de là vers l'est suivant le chemin Navan jusqu'au chemin Mer Bleue; de là vers le sud-est suivant le chemin Mer Bleue, son prolongement et le chemin Boundary jusqu'au point de départ.

## 64. OTTAWA-SUD

(Population : 115 323)

(Carte 11)

Comprend la partie de la ville d'Ottawa bornée comme suit : commençant à l'intersection de la rivière Rideau avec l'autoroute n° 417; de là généralement vers l'est et généralement vers le sud-est suivant ladite autoroute jusqu'au prolongement vers le nord-est du chemin Blake; de là vers le sud-ouest suivant ledit prolongement et le chemin Blake jusqu'au chemin Russell; de là vers le sud-ouest en ligne droite jusqu'à l'intersection du chemin Hunt Club avec le chemin Hawthorne; de là vers le sud-ouest suivant le chemin Hunt Club jusqu'au chemin Conroy; de là vers le sud-est suivant le chemin Conroy jusqu'au chemin Davidson; de là vers le sud-ouest suivant le chemin Davidson et le chemin Lester jusqu'au chemin Alert; de là vers le nord-ouest suivant le chemin Alert jusqu'à la promenade de l'Aéroport; de là vers le nord suivant ladite promenade jusqu'au chemin Hunt Club; de là vers le sud-ouest suivant ledit chemin jusqu'à la rivière Rideau; de là généralement vers le nord suivant ladite rivière jusqu'au point de départ.

## 65. OTTAWA—VANIER

(Population : 105 870)

(Carte 11)

Comprend la partie de la ville d'Ottawa bornée comme suit : commençant à l'intersection de la frontière interprovinciale entre l'Ontario et le Québec avec une ligne N 45°00' O depuis l'embouchure du canal Rideau; de là S 45°00' E suivant ladite ligne jusqu'à l'embouchure du canal Rideau; de là généralement vers le sud-est suivant ledit canal jusqu'au prolongement sud-ouest de l'avenue Mann; de là vers le nord-est suivant ledit prolongement jusqu'à la rue Nicholas; de là vers le sud-est suivant ladite rue jusqu'à l'autoroute n° 417; de là généralement vers l'est suivant ladite autoroute jusqu'à la voie ferrée abandonnée du Canadien Pacifique; de là vers l'est suivant ladite voie ferrée sur une distance d'environ 250 mètres jusqu'à une ligne de transport d'énergie; de là vers le nord suivant ladite ligne de transport d'énergie jusqu'au chemin Innes; de là vers le nord-est suivant ledit chemin jusqu'au chemin Blair; de là vers le nord-ouest suivant le chemin Blair jusqu'au chemin Montréal; de là vers l'est et vers le nord-est suivant le chemin Montréal jusqu'à la route régionale n° 174; de là vers le nord-est suivant ladite route jusqu'au ruisseau Green's; de là généralement vers le nord suivant ledit ruisseau jusqu'à la rive sud de la rivière des Outaouais; de là vers le nord-ouest jusqu'à la frontière interprovinciale entre l'Ontario et le Québec; de là généralement vers l'ouest suivant ladite frontière jusqu'au point de départ.

## 66. OTTAWA-OUEST—NEPEAN

(Population : 112 509)

(Carte 11)

Comprend la partie de la ville d'Ottawa bornée comme suit : commençant à l'intersection de la frontière interprovinciale entre l'Ontario et le Québec avec une ligne N 30°00' O depuis l'intersection du prolongement vers le nord-ouest du chemin Sherbourne avec le chemin Richmond; de là S 30°00' E jusqu'à l'intersection dudit prolongement avec le chemin Richmond; de là généralement vers le sud-est suivant ledit prolongement, le chemin Sherbourne et l'avenue Maitland jusqu'à l'autoroute n° 417; de là vers le nord-est suivant ladite autoroute jusqu'à l'avenue Carling; de là vers le nord-est suivant ladite avenue jusqu'au chemin Merivale; de là généralement vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à la limite nord de l'ancienne ville de Nepean; de là généralement vers le nord-est et vers le sud-est suivant les limites nord et est de ladite ancienne ville jusqu'à la rivière Rideau; de là généralement vers le sud suivant ladite rivière jusqu'au chemin West Hunt Club; de là vers le nord-ouest et vers le sud-ouest suivant ledit chemin jusqu'au chemin Merivale; de là vers le nord-ouest suivant le chemin Merivale jusqu'à la voie ferrée du Canadien National; de là vers l'ouest suivant ladite voie ferrée jusqu'au chemin Richmond; de là vers le nord-est suivant ledit chemin jusqu'à l'autoroute n° 417; de là vers le sud-ouest suivant ladite autoroute jusqu'au chemin March; de là généralement vers le nord-ouest suivant ledit chemin, le chemin Herzberg et le chemin March Valley (Fourth Line) jusqu'à la promenade Riddell; de là vers le nord-est suivant ladite promenade et son prolongement jusqu'à la frontière interprovinciale entre l'Ontario et le Québec; de là généralement vers l'est suivant ladite frontière jusqu'au point de départ.

67. OXFORD

(Population : 99 270)

(Carte 2)

Comprend le comté d'Oxford.

## 68. PARKDALE—HIGH PARK

(Population : 106 559)

(Carte 14)

Comprend la partie de la ville de Toronto bornée comme suit : commençant à l'intersection de la rivière Humber avec la voie ferrée du Canadien Pacifique; de là vers l'est suivant ladite voie ferrée jusqu'à la voie ferrée du Canadien National/Canadien Pacifique; de là vers le sud-est suivant ladite voie ferrée jusqu'à la rue Queen Ouest; de là vers l'ouest suivant ladite rue jusqu'à la rue Dufferin; de là vers le sud suivant la rue Dufferin jusqu'à l'autoroute Gardiner; de là vers l'ouest suivant ladite autoroute jusqu'au prolongement vers le sud de l'avenue Spencer; de là vers le sud suivant ledit prolongement jusqu'à la limite sud de ladite ville; de là généralement vers l'ouest suivant ladite limite jusqu'au prolongement vers le sud-est de la rivière Humber; de là généralement vers le nord-ouest suivant ledit prolongement et la rivière Humber jusqu'au point de départ.

69. PARRY SOUND—MUSKOKA

(Population : 84 789)

(Carte 1)

Comprend :

*a)* le district territorial de Parry Sound, à l'exception :

- (i) de la ville de Powassan;
- (ii) des cantons de Nipissing et de North Himsworth;
- (iii) de la partie de la ville de Killarney située dans ledit district territorial;

*b)* la municipalité de district de Muskoka;

*c)* la partie du district territorial de Nipissing constituée de la partie de la ville de Kearney située dans ledit district territorial.

## 70. PEEL-CENTRE

(Population : 113 826)

(Carte 4)

Comprend la partie de la municipalité régionale de Peel constituée de la partie des villes de Mississauga et de Brampton bornée comme suit : commençant à l'intersection de l'autoroute n° 401 avec la limite nord-est de la ville de Mississauga; de là généralement vers le sud suivant ladite limite jusqu'au chemin Burnhamthorpe Est; de là vers le sud-ouest suivant ledit chemin jusqu'à la promenade Central Est; de là vers le nord-ouest suivant ladite promenade jusqu'à l'autoroute n° 403; de là vers le sud-ouest suivant ladite autoroute jusqu'au chemin Mavis; de là vers le nord-ouest suivant ledit chemin jusqu'à l'avenue Eglinton Ouest; de là vers le sud-ouest suivant ladite avenue jusqu'à la voie Terry Fox; de là vers le nord-ouest suivant ladite voie jusqu'au chemin Britannia Ouest; de là vers le nord-est suivant ledit chemin jusqu'au chemin Mavis; de là vers le nord-ouest suivant le chemin Mavis jusqu'à l'autoroute n° 401; de là vers le sud-ouest suivant ladite autoroute jusqu'au chemin Mississauga; de là vers le nord-ouest suivant ledit chemin jusqu'à la limite nord-ouest de la ville de Mississauga; de là vers le nord-est suivant ladite limite jusqu'au chemin McLaughlin; de là vers le nord-ouest suivant ledit chemin jusqu'à l'avenue Steeles Est; de là vers le nord-est suivant ladite avenue jusqu'au chemin Kennedy Sud; de là vers le sud-est suivant ledit chemin jusqu'à la limite nord-ouest de la ville de Mississauga; de là vers le nord-est suivant ladite limite jusqu'au chemin Dixie; de là vers le sud-est suivant ledit chemin jusqu'à l'autoroute n° 401; de là vers le nord-est suivant ladite autoroute jusqu'au point de départ.

71. PERTH—WELLINGTON

(Population : 102 447)

(Carte 2)

Comprend :

*a)* le comté de Perth;

*b)* la partie du comté de Wellington constituée : de la ville de Minto; des cantons de Mapleton et de Wellington North.

## 72. PETERBOROUGH

(Population : 110 887)

(Carte 3)

Comprend le comté de Peterborough, à l'exception des cantons de North Kawartha, Galway-Cavendish and Harvey et de Cavan-Millbrook-North Monaghan.

### 73. PICKERING—SCARBOROUGH-EST

(Population : 106 722)

(Carte 14)

Comprend :

*a)* la partie de la municipalité régionale de Durham constituée de la partie de la ville de Pickering située au sud et à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest de ladite ville avec l'avenue Finch; de là vers l'est suivant ladite avenue jusqu'au chemin Valley Farm; de là vers le sud suivant ledit chemin et son prolongement jusqu'à l'autoroute n<sup>o</sup> 401; de là vers le nord-est suivant ladite autoroute jusqu'au chemin Brock; de là vers le sud suivant ledit chemin et son prolongement jusqu'à la limite sud de ladite ville;

*b)* la partie de la ville de Toronto bornée comme suit : commençant à l'intersection de la limite est de ladite ville avec l'avenue Finch Est; de là vers l'ouest suivant ladite avenue et son prolongement jusqu'au chemin Meadowvale; de là généralement vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à l'avenue Sheppard Est; de là vers l'ouest suivant ladite avenue jusqu'à l'avenue Morningside; de là vers le sud suivant l'avenue Morningside jusqu'au ruisseau Highland; de là généralement vers le sud-est suivant ledit ruisseau et son prolongement jusqu'à la limite sud de ladite ville; de là généralement vers le nord-est et généralement vers le nord-ouest suivant les limites sud et est de ladite ville jusqu'au point de départ.

74. PRINCE EDWARD—HASTINGS

(Population : 109 407)

(Carte 3)

Comprend :

*a)* la ville de Prince Edward;

*b)* le comté de Hastings, à l'exception de la ville de Quinte West.

75. RENFREW—NIPISSING—PEMBROKE

(Population : 96 421)

(Carte 3)

Comprend :

*a)* le comté de Renfrew;

*b)* la partie du district territorial de Nipissing située au sud et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'angle nord-est du township géographique de Deacon; de là vers l'ouest et vers le sud suivant les limites nord et ouest dudit township géographique jusqu'à l'angle nord-est du township géographique de Lister; de là vers l'ouest, le sud et vers l'est suivant les limites nord, ouest et sud dudit township géographique jusqu'à l'angle nord-ouest du township géographique d'Anglin; de là vers le sud suivant la limite ouest des townships géographiques d'Anglin, de Dickson et de Preston jusqu'à la limite nord du township géographique d'Airy; de là vers l'ouest suivant ladite limite jusqu'à l'angle nord-est du comté de Haliburton.

## 76. RICHMOND HILL

(Population : 109 394)

(Carte 16)

Comprend la partie de la municipalité régionale de York constituée de la partie de la ville de Richmond Hill située au sud et à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest de ladite ville avec le chemin Gamble; de là vers l'est suivant ledit chemin jusqu'à la rue Yonge; de là vers le sud suivant ladite rue jusqu'au chemin Elgin Mills Est; de là vers l'est suivant ledit chemin jusqu'à la limite est de ladite ville.

## 77. ST. CATHARINES

(Population : 111 452)

(Carte 12)

Comprend la partie de la municipalité régionale de Niagara constituée de la partie de la ville de St. Catharines située au nord d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest de ladite ville avec la rue St. Paul Ouest (route régionale n° 81); de là généralement vers l'est suivant ladite rue jusqu'au croissant St. Paul; de là vers le nord-est suivant ledit croissant jusqu'au ruisseau Twelve Mile; de là vers l'est et généralement vers le sud suivant ledit ruisseau jusqu'à l'avenue Glendale; de là généralement vers l'est suivant ladite avenue jusqu'à la rue Merrit; de là vers le nord-ouest suivant ladite rue jusqu'à l'avenue Glendale; de là généralement vers le nord-est suivant ladite avenue jusqu'à la limite est de ladite ville.

## 78. ST. PAUL'S

(Population : 112 449)

(Carte 14)

Comprend la partie de la ville de Toronto bornée comme suit : commençant à l'intersection de la voie ferrée du Canadien Pacifique avec l'avenue Ossington; de là vers le nord suivant ladite avenue jusqu'au chemin Davenport; de là vers l'est suivant ledit chemin jusqu'à la promenade Winona; de là généralement vers le nord suivant ladite promenade jusqu'à l'avenue Holland Park; de là vers l'ouest suivant ladite avenue jusqu'à l'avenue Oakwood; de là vers le nord suivant l'avenue Oakwood jusqu'au chemin Rogers; de là vers l'ouest suivant ledit chemin jusqu'à la rue Dufferin; de là vers le nord suivant ladite rue jusqu'à l'avenue Eglinton Ouest; de là vers l'est suivant ladite avenue jusqu'à la rue Yonge; de là vers le nord suivant ladite rue jusqu'à l'avenue Broadway; de là vers l'est suivant ladite avenue jusqu'à l'ancienne limite est de la ville de Toronto; de là vers le sud, l'est et vers le sud suivant ladite ancienne limite jusqu'à la limite sud du cimetière Mount Pleasant, à l'intersection de l'avenue Bayview avec l'avenue Moore; de là généralement vers l'ouest suivant la limite sud dudit cimetière jusqu'au tributaire de la rivière Don situé à l'est de l'avenue Avoca; de là généralement vers le sud-est suivant ledit tributaire jusqu'au prolongement vers l'est de l'avenue Rosehill; de là vers l'ouest suivant ledit prolongement et l'avenue Rosehill jusqu'à la limite ouest du réservoir Rosehill; de là vers le sud suivant ladite limite jusqu'à l'avenue Jackes; de là vers l'ouest suivant ladite avenue jusqu'à la rue Yonge; de là vers le sud suivant ladite rue jusqu'à la voie ferrée du Canadien Pacifique; de là vers l'ouest suivant ladite voie ferrée jusqu'au point de départ.

79. SARNIA—LAMBTON

(Population : 104 556)

(Carte 2)

Comprend la partie du comté de Lambton constituée : des villes de Sarnia, de Petrolia et de Plympton-Wyoming; des villages d'Oil Springs et de Point Edward; des cantons d'Enniskillen et de St. Clair; de la réserve indienne de Sarnia n° 45.

## 80. SAULT STE. MARIE

(Population : 88 419)

(Carte 1)

Comprend la partie du district territorial d'Algoma située à l'ouest et au sud d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la frontière internationale entre le Canada et les États-Unis d'Amérique avec l'angle sud-est du canton de Plummer Additional; de là vers le nord et vers l'ouest suivant les limites est et nord dudit canton jusqu'à l'angle sud-ouest du township géographique de Galbraith; de là vers le nord suivant la limite ouest des townships géographiques de Galbraith, de Morin, de Kane, de Hurlburt, de Jollineau, de Menard, de Pine, de Hoffman et de Butcher jusqu'à la limite sud du district territorial de Sudbury; de là vers l'ouest et vers le nord suivant les limites sud et ouest dudit district territorial jusqu'à la rivière Montreal; de là généralement vers l'ouest suivant ladite rivière jusqu'à la limite nord du township géographique de Home; de là vers l'ouest suivant la limite nord des townships géographiques de Home et de Peever jusqu'à la rive nord du lac Supérieur; de là S 45°00' O jusqu'à la frontière internationale entre le Canada et les États-Unis d'Amérique.

## 81. SCARBOROUGH—AGINCOURT

(Population : 110 669)

(Carte 14)

Comprend la partie de la ville de Toronto bornée comme suit : commençant à l'intersection de l'avenue Victoria Park avec la limite nord de ladite ville; de là vers l'est suivant ladite limite jusqu'à l'avenue Midland; de là vers le sud suivant ladite avenue jusqu'à l'avenue Finch Est; de là vers l'est suivant l'avenue Finch Est jusqu'au chemin Brimley; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à l'autoroute n<sup>o</sup> 401; de là vers l'ouest suivant ladite autoroute jusqu'à l'avenue Victoria Park; de là vers le nord suivant ladite avenue jusqu'au point de départ.

## 82. SCARBOROUGH-CENTRE

(Population : 102 922)

(Carte 14)

Comprend la partie de la ville de Toronto bornée comme suit : commençant à l'intersection de l'avenue Victoria Park avec l'autoroute n° 401; de là vers l'est suivant ladite autoroute jusqu'au prolongement vers le nord de la place Toyota; de là vers le sud suivant ledit prolongement, la place Toyota, la promenade Corporate, le chemin Bellamy Nord et son prolongement jusqu'à l'avenue Eglinton Est; de là vers l'ouest suivant ladite avenue jusqu'à la voie ferrée du Canadien National; de là vers le nord suivant ladite voie ferrée jusqu'à la ligne de transport d'énergie hydroélectrique située au nord de la promenade Romulus; de là vers le sud-ouest suivant ladite ligne de transport d'énergie jusqu'à l'avenue Victoria Park; de là vers le nord suivant ladite avenue jusqu'au point de départ.

### 83. SCARBOROUGH—GUILDWOOD

(Population : 112 628)

(Carte 14)

Comprend la partie de la ville de Toronto bornée comme suit : commençant à l'intersection de l'autoroute n<sup>o</sup> 401 avec l'avenue Morningside; de là vers le sud suivant ladite avenue jusqu'au ruisseau Highland; de là généralement vers le sud-est suivant ledit ruisseau et son prolongement jusqu'à la limite sud de ladite ville; de là généralement vers le sud-ouest suivant ladite limite jusqu'au prolongement vers le sud-est du ruisseau Bellamy Ravine; de là généralement vers le nord-ouest suivant ledit prolongement et le ruisseau Bellamy Ravine jusqu'au chemin Kingston; de là vers le nord-est suivant ledit chemin jusqu'au chemin Bellamy Sud; de là vers le nord suivant le chemin Bellamy Sud et son prolongement jusqu'à l'avenue Eglinton Est; de là vers l'ouest suivant ladite avenue jusqu'au prolongement vers le sud du chemin Bellamy Nord; de là vers le nord suivant ledit prolongement, le chemin Bellamy Nord, la promenade Corporate, la place Toyota et son prolongement jusqu'à l'autoroute n<sup>o</sup> 401; de là vers l'est suivant ladite autoroute jusqu'au point de départ.

## 84. SCARBOROUGH—ROUGE RIVER

(Population : 115 437)

(Carte 14)

Comprend la partie de la ville de Toronto bornée comme suit : commençant à l'intersection de l'avenue Midland avec la limite nord de ladite ville; de là vers l'est et vers le sud suivant les limites nord et est de ladite ville jusqu'à l'avenue Finch Est; de là vers l'ouest suivant ladite avenue et son prolongement jusqu'au chemin Meadowvale; de là généralement vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à l'avenue Sheppard Est; de là vers l'ouest suivant ladite avenue jusqu'à l'avenue Morningside; de là vers le sud suivant l'avenue Morningside jusqu'à l'autoroute n° 401; de là vers l'ouest suivant ladite autoroute jusqu'au chemin Brimley; de là vers le nord suivant ledit chemin jusqu'à l'avenue Finch Est; de là vers l'ouest suivant ladite avenue jusqu'à l'avenue Midland; de là vers le nord suivant l'avenue Midland jusqu'au point de départ.

## 85. SCARBOROUGH-SUD-OUEST

(Population : 105 237)

(Carte 14)

Comprend la partie de la ville de Toronto bornée comme suit : commençant à l'intersection de l'avenue Victoria Park avec la ligne de transport d'énergie hydroélectrique située au nord de la promenade Craigton; de là vers le nord-est suivant ladite ligne de transport d'énergie jusqu'à la voie ferrée du Canadien National; de là vers le sud suivant ladite voie ferrée jusqu'à l'avenue Eglinton Est; de là vers l'est suivant ladite avenue jusqu'au prolongement vers le nord du chemin Bellamy Sud; de là vers le sud suivant ledit prolongement et le chemin Bellamy Sud jusqu'au chemin Kingston; de là vers le sud-ouest suivant le chemin Kingston jusqu'au ruisseau Bellamy Ravine; de là généralement vers le sud-est suivant ledit ruisseau et son prolongement jusqu'à la limite sud de ladite ville; de là vers le sud-ouest suivant ladite limite jusqu'au prolongement vers le sud de l'avenue Victoria Park; de là vers le nord suivant ledit prolongement et l'avenue Victoria Park jusqu'au point de départ.

## 86. SIMCOE—GREY

(Population : 117 505)

(Carte 2)

Comprend :

*a)* la partie du comté de Simcoe située à l'ouest et au sud d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'angle sud-est de la ville de New Tecumseth; de là vers le nord suivant les limites est de ladite ville et du canton d'Essa jusqu'à l'angle sud-ouest de la ville de Barrie; de là vers le nord et généralement vers l'est suivant les limites ouest et nord de ladite ville jusqu'à la limite est du canton de Springwater; de là généralement vers le nord-ouest suivant la limite sud dudit canton jusqu'à la limite sud du canton de Tay; de là vers le sud-ouest et vers le nord-ouest suivant les limites sud et ouest du canton de Tay jusqu'à la limite sud du canton de Tiny; de là vers le sud-ouest et vers le nord-ouest suivant les limites sud et ouest du canton de Tiny jusqu'à la limite ouest dudit comté;

*b)* la partie du comté de Grey constituée de la ville de Blue Mountains.

## 87. SIMCOE-NORD

(Population : 111 057)

(Carte 2)

Comprend la partie du comté de Simcoe située au nord d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'angle sud-est du canton de Ramara; de là vers le sud-ouest suivant les limites sud dudit canton, de la ville d'Orillia et du canton d'Oro-Medonte jusqu'à l'angle sud-ouest de ce dernier; de là généralement vers le nord suivant la limite ouest du canton d'Oro-Medonte jusqu'à la limite sud du canton de Tay; de là vers le sud-ouest et vers le nord-ouest suivant les limites sud et ouest du canton de Tay jusqu'à la limite sud du canton de Tiny; de là vers le sud-ouest et vers le nord-ouest suivant les limites sud et ouest du canton de Tiny jusqu'à la limite ouest dudit comté.

88. STORMONT—DUNDAS—SOUTH GLENGARRY

(Population : 98 933)

(Carte 3)

Comprend les comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry, à l'exception du canton de North Glengarry.

## 89. SUDBURY

(Population : 89 443)

(Carte 1)

Comprend la partie de la ville du Grand Sudbury bornée comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest de ladite ville avec l'angle nord-ouest de l'ancienne ville de Walden; de là généralement vers l'est suivant la limite nord de ladite ancienne ville jusqu'à la limite ouest de l'ancienne ville de Sudbury; de là vers le nord, généralement vers l'est et généralement vers le sud suivant les limites ouest, nord et est de ladite ancienne ville jusqu'à la route n° 69; de là généralement vers l'ouest suivant ladite route et la rue Regent jusqu'au chemin Long Lake; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à la limite nord du township géographique de Broder; de là vers l'ouest suivant ladite limite jusqu'au lac Kelly; de là vers le sud-ouest suivant ledit lac jusqu'à la limite est de l'ancienne ville de Walden; de là vers le sud suivant ladite limite jusqu'à la limite sud de la ville du Grand Sudbury; de là généralement vers le sud-ouest, l'ouest, le nord, l'ouest et généralement vers le nord suivant les limites sud et ouest de ladite ville jusqu'au point de départ.

## 90. THORNHILL

(Population : 116 840)

(Carte 16)

Comprend la partie de la municipalité régionale de York constituée :

*a)* de la partie de la ville de Vaughan située à l'est et au sud d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite sud de ladite ville avec l'autoroute n° 400; de là vers le nord suivant ladite autoroute jusqu'au chemin Rutherford; de là vers l'est suivant ledit chemin jusqu'à la limite ouest de la ville de Richmond Hill;

*b)* de la partie de la ville de Markham située à l'ouest de l'autoroute n° 404.

## 91. THUNDER BAY—RAINY RIVER

(Population : 85 775)

(Carte 1)

Comprend :

a) la partie du district territorial de Thunder Bay située au sud et à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest dudit district territorial avec la 6<sup>e</sup> ligne de base; de là vers l'est suivant ladite ligne de base jusqu'à 90°00' de longitude O; de là vers le sud suivant ladite longitude jusqu'à son intersection la plus au sud avec la rivière Dog; de là généralement vers le sud suivant ladite rivière jusqu'à la rive ouest du lac Dog; de là généralement vers le sud suivant ladite rive jusqu'à la limite nord du township géographique de Fowler; de là vers l'ouest, le sud et vers l'est suivant les limites nord, ouest et sud dudit township géographique jusqu'à la rivière Kaministiquia; de là généralement vers le sud suivant ladite rivière jusqu'à la limite nord du canton d'Oliver Paipoonge; de là vers l'est et vers le sud suivant les limites nord et est dudit canton jusqu'au chemin Pole Line; de là vers l'est suivant ledit chemin et son prolongement jusqu'à l'autoroute Thunder Bay (route n<sup>o</sup> 11, route n<sup>o</sup> 17); de là vers le nord suivant ladite autoroute jusqu'à l'autoroute Harbour; de là vers l'est suivant l'autoroute Harbour et la rue Main jusqu'à la 110<sup>e</sup> avenue; de là franc est jusqu'à la limite est de la ville de Thunder Bay; de là vers le sud-ouest, l'est et vers le sud suivant ladite limite jusqu'à l'angle nord-est du canton de Neebing situé à l'est des îles Welcome; de là S 45°00' E jusqu'à la frontière internationale entre le Canada et les États-Unis d'Amérique;

b) le district territorial de Rainy River.

## 92. THUNDER BAY—SUPERIOR-NORD

(Population : 83 657)

(Carte 1)

Comprend la partie du district territorial de Thunder Bay constituée :

*a)* de la partie située à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite nord dudit district territorial avec une ligne tirée franc nord depuis l'angle nord-est du township géographique de Bulmer; de là franc sud jusqu'à l'angle nord-est dudit township géographique; de là vers le sud suivant la limite est des townships géographiques de Bulmer, de Fletcher, de Furlonge, de McLaurin et de Bertrand jusqu'à la 6<sup>e</sup> ligne de base; de là vers l'est suivant ladite ligne de base jusqu'à 90°00' de longitude O; de là vers le sud suivant ladite longitude jusqu'à son intersection la plus au sud avec la rivière Dog; de là généralement vers le sud suivant ladite rivière jusqu'à la rive ouest du lac Dog; de là généralement vers le sud suivant ladite rive jusqu'à la limite nord du township géographique de Fowler; de là vers l'ouest, le sud et vers l'est suivant les limites nord, ouest et sud dudit township géographique jusqu'à la rivière Kaministiquia; de là généralement vers le sud suivant ladite rivière jusqu'à la limite nord du canton d'Oliver Paipoonge; de là vers l'est et vers le sud suivant les limites nord et est dudit canton jusqu'au chemin Pole Line; de là vers l'est suivant ledit chemin et son prolongement jusqu'à l'autoroute Thunder Bay (route n° 11, route n° 17); de là vers le nord suivant ladite autoroute jusqu'à l'autoroute Harbour; de là vers l'est suivant l'autoroute Harbour et la rue Main jusqu'à la 110<sup>e</sup> avenue; de là franc est jusqu'à la limite est de la ville de Thunder Bay; de là vers le sud-ouest, l'est et vers le sud suivant ladite limite jusqu'à l'angle nord-est du canton de Neebing situé à l'est des îles Welcome; de là S 45°00' E jusqu'à la frontière internationale entre le Canada et les États-Unis d'Amérique;

*b)* à l'exception de la partie située au sud et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'angle sud-ouest du township géographique de Downer; de là franc ouest jusqu'à une ligne tirée franc sud depuis l'angle sud-est du township géographique de Bain; de là franc sud jusqu'à une ligne tirée franc ouest depuis l'angle sud-ouest du township géographique de McGill; de là franc est jusqu'à 86°00' de longitude O; de là vers le sud suivant ladite longitude jusqu'à la rivière White; de là généralement vers l'ouest suivant ladite rivière jusqu'à la rive nord du lac Supérieur; de là S 45°00' O jusqu'à la frontière internationale entre le Canada et les États-Unis d'Amérique.

### 93. TIMMINS—BAIE JAMES

(Population : 84 001)

(Carte 1)

Comprend :

*a)* la partie du district territorial de Kenora située à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'angle nord-est du point le plus au nord du district territorial de Thunder Bay (rivière Albany); de là franc nord jusqu'à la frontière nord de la province de l'Ontario;

*b)* le district territorial de Cochrane, à l'exception de la partie bornée comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest dudit district territorial avec l'angle nord-ouest du township géographique de Boyce; de là vers l'est suivant la limite nord des townships géographiques de Boyce, de Shuel, de Mulloy, de Fintry, d'Auden, de Rogers, de Fushimi, de Bannerman, de Ritchie, de Mulvey, de Goldwin, de Sweet, de Hillmer, de McKnight, de Boyle, de Mowbray, de Howells, de Sheldon, de Pinard et de Mewhinney jusqu'à l'angle nord-est de ce dernier; de là vers le sud suivant la limite est des townships géographiques de Mewhinney, de Bourassa, de Tolmie, de Menapia, de Beniah, de Colquhoun et de Calder jusqu'à la limite nord du township géographique d'Ottaway; de là vers l'ouest suivant ladite limite jusqu'à son angle nord-ouest; de là vers le sud suivant la limite ouest des townships géographiques d'Ottaway, de Beck, de Lucas et de Prosser jusqu'à l'angle sud-ouest de ce dernier; de là vers l'ouest suivant la limite sud des townships géographiques de Carnegie, de Reid, de Thorburn, de Moberly, d'Aitken, de Poulett, de Watson et de Lisgar jusqu'à la limite sud-ouest dudit district territorial; de là généralement vers le nord-ouest suivant ladite limite jusqu'au point de départ;

*c)* la partie du district territorial de Timiskaming bornée comme suit : commençant à l'angle nord-est du township géographique de Harris; de là vers l'ouest suivant la limite nord des townships géographiques de Harris, de Dymond, de Hudson, de Lundy, d'Auld et de Speight jusqu'à l'angle nord-ouest de ce dernier; de là vers le sud suivant la limite ouest des townships géographiques de Speight, de Van Nostrand et de Leo jusqu'à la limite sud dudit district territorial; de là vers l'ouest et vers le nord suivant les limites sud et ouest dudit district territorial jusqu'à l'angle sud-ouest du township géographique de Cleaver; de là vers le nord suivant la limite ouest des cantons géographiques de Cleaver et de Fallon jusqu'à la limite nord dudit district territorial; de là vers l'est et vers le sud suivant les limites nord et est dudit district territorial jusqu'au point de départ.

## 94. TORONTO-CENTRE

(Population : 114 581)

(Carte 14)

Comprend la partie de la ville de Toronto bornée comme suit : commençant à l'intersection du chemin Avenue avec la voie ferrée du Canadien Pacifique; de là vers l'est suivant ladite voie ferrée jusqu'à la rue Yonge; de là vers le nord suivant ladite rue jusqu'à l'avenue Jackes; de là vers l'est suivant ladite avenue jusqu'à la limite ouest du réservoir Rosehill; de là vers le nord suivant ladite limite jusqu'à l'avenue Rosehill; de là vers l'est suivant ladite avenue et son prolongement jusqu'au tributaire de la rivière Don situé à l'est de l'avenue Avoca; de là généralement vers le nord-ouest suivant ledit tributaire jusqu'à la limite sud du cimetière Mount Pleasant; de là généralement vers l'est suivant ladite limite jusqu'à l'ancienne limite de la ville de Toronto, à l'intersection de l'avenue Bayview avec l'avenue Moore; de là vers le sud-est suivant ladite ancienne limite jusqu'à la voie ferrée du Canadien Pacifique; de là vers nord-est suivant ladite voie ferrée jusqu'à l'avenue Bayview; de là généralement vers le sud suivant ladite avenue jusqu'au chemin Pottery; de là généralement vers le nord-est suivant ledit chemin jusqu'à la rivière Don; de là généralement vers le sud suivant ladite rivière jusqu'au chenal Keating; de là vers le sud-ouest suivant ledit chenal et son prolongement jusqu'au prolongement vers le sud de la rue Yonge; de là vers le nord suivant ledit prolongement et la rue Yonge jusqu'à la rue College; de là vers l'ouest suivant la rue College jusqu'à Queens Park; de là vers le nord suivant Queens Park, le croissant Queens Park Ouest, Queens Park et le chemin Avenue jusqu'au point de départ.

## 95. TRINITY—SPADINA

(Population : 106 094)

(Carte 14)

Comprend la partie de la ville de Toronto bornée comme suit : commençant à l'intersection de l'avenue Ossington avec la voie ferrée du Canadien Pacifique située au nord de la rue Dupont; de là vers l'est suivant ladite voie ferrée jusqu'au chemin Avenue; de là vers le sud suivant ledit chemin, Queens Park, le croissant Queens Park Ouest et Queens Park jusqu'à la rue College; de là vers l'est suivant ladite rue jusqu'à la rue Yonge; de là vers le sud suivant la rue Yonge et son prolongement jusqu'au prolongement vers le sud-ouest du chenal Keating; de là vers le nord-est suivant ledit prolongement jusqu'au prolongement vers le sud de la rue Parlement; de là vers le sud en ligne droite jusqu'à l'extrémité sud du chenal est du port de Toronto; de là vers le sud-ouest en ligne droite jusqu'à l'angle de la limite sud de ladite ville, ledit angle étant situé au sud de la flèche « Outer Harbour East Headland (Leslie Street Spit) »; de là vers le sud-ouest, généralement vers le nord et vers l'ouest suivant la limite sud de ladite ville jusqu'au prolongement vers le sud de l'avenue Spencer; de là vers le nord suivant ledit prolongement jusqu'à l'autoroute Gardiner; de là vers l'est suivant ladite autoroute jusqu'à la rue Dufferin; de là vers le nord suivant ladite rue jusqu'à la rue Queen Ouest; de là vers l'est suivant la rue Queen Ouest jusqu'à la voie ferrée du Canadien National/Canadien Pacifique; de là vers le sud-est suivant ladite voie ferrée jusqu'au prolongement vers le sud du chemin Dovercourt; de là vers le nord suivant ledit prolongement et le chemin Dovercourt jusqu'à la rue Dundas Ouest; de là vers l'est suivant ladite rue jusqu'à l'avenue Ossington; de là vers le nord suivant ladite avenue jusqu'au point de départ.

## 96. VAUGHAN

(Population : 112 049)

(Carte 16)

Comprend la partie de la municipalité régionale de York constituée de la partie de la ville de Vaughan située à l'ouest et au nord d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite sud de ladite ville avec l'autoroute n<sup>o</sup> 400; de là vers le nord suivant ladite autoroute jusqu'au chemin Rutherford; de là vers l'est suivant ledit chemin jusqu'à la limite est de ladite ville.

## 97. WELLAND

(Population : 108 876)

(Carte 2)

Comprend la partie de la municipalité régionale de Niagara constituée :

*a)* des villes de Port Colborne, de Thorold et de Welland;

*b)* du canton de Wainfleet;

*c)* de la partie de la ville de St. Catharines située au sud d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest de ladite ville avec la rue St. Paul Ouest (route régionale n<sup>o</sup> 81); de là généralement vers l'est suivant ladite rue jusqu'au croissant St. Paul; de là vers le nord-est suivant ledit croissant jusqu'au ruisseau Twelve Mile; de là vers l'est et généralement vers le sud suivant ledit ruisseau jusqu'à l'avenue Glendale; de là généralement vers l'est suivant ladite avenue jusqu'à la rue Merrit; de là vers le nord-ouest suivant ladite rue jusqu'à l'avenue Glendale; de là généralement vers le nord-est suivant ladite avenue jusqu'à la limite est de ladite ville.

## 98. WELLINGTON—HALTON HILLS

(Population : 100 555)

(Carte 2)

Comprend :

*a)* la partie du comté de Wellington constituée : des cantons de Centre Wellington, de Guelph/Eramosa et de Puslinch; de la ville d'Erin;

*b)* la partie de la municipalité régionale de Halton constituée de la ville de Halton Hills.

## 99. WHITBY—OSHAWA

(Population : 113 641)

(Carte 6)

Comprend la partie de la municipalité régionale de Durham constituée :

*a)* de la ville de Whitby;

*b)* de la partie de la ville d'Oshawa située au nord et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest de ladite ville avec le chemin Taunton Ouest; de là vers l'est suivant ledit chemin et le chemin Taunton Est jusqu'au chemin Ritson Nord; de là vers le sud suivant le chemin Ritson Nord jusqu'au chemin Rossland Est; de là vers l'est suivant le chemin Rossland Est et son prolongement jusqu'à la limite est de ladite ville.

## 100. WILLOWDALE

(Population : 108 454)

(Carte 14)

Comprend la partie de la ville de Toronto bornée comme suit : commençant à l'intersection de la limite nord de ladite ville avec l'avenue Victoria Park; de là vers le sud suivant ladite avenue jusqu'à la ligne de transport d'énergie hydroélectrique située au nord d'Apache Trail; de là vers le sud-ouest suivant ladite ligne de transport d'énergie jusqu'à l'autoroute n° 404; de là vers le sud suivant ladite autoroute jusqu'à l'avenue Finch Est; de là généralement vers l'ouest suivant ladite avenue jusqu'à la rue Leslie; de là vers le sud suivant ladite rue jusqu'à l'autoroute n° 401; de là généralement vers le sud-ouest suivant ladite autoroute jusqu'à l'embranchement ouest de la rivière Don; de là généralement vers le nord-ouest suivant ledit embranchement jusqu'à la rue Bathurst; de là vers le nord suivant ladite rue jusqu'à la ligne de transport d'énergie hydroélectrique située au nord de l'avenue Finch Ouest; de là généralement vers l'est suivant ladite ligne de transport d'énergie jusqu'à la rue Yonge; de là vers le nord suivant ladite rue jusqu'à la limite nord de ladite ville; de là vers l'est suivant ladite limite jusqu'au point de départ.

101. WINDSOR—TECUMSEH

(Population : 116 466)

(Carte 15)

Comprend la partie du comté d'Essex constituée :

*a)* de la ville de Tecumseh;

*b)* de la partie de la ville de Windsor située à l'est et au nord d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la frontière internationale entre le Canada et les États-Unis d'Amérique avec le prolongement vers le nord-ouest de l'avenue Langlois; de là vers le sud-est suivant ledit prolongement et l'avenue Langlois jusqu'au chemin Tecumseh Est; de là vers l'est suivant ledit chemin jusqu'au chemin Pillette; de là vers le sud-est suivant le chemin Pillette et ses prolongements intermittents jusqu'à la limite sud de ladite ville.

## 102. WINDSOR-OUEST

(Population : 117 041)

(Carte 15)

Comprend la partie de la ville de Windsor située à l'ouest et au sud d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la frontière internationale entre le Canada et les États-Unis d'Amérique avec le prolongement vers le nord-ouest de l'avenue Langlois; de là vers le sud-est suivant ledit prolongement et l'avenue Langlois jusqu'au chemin Tecumseh Est; de là vers l'est suivant ledit chemin jusqu'au chemin Pillette; de là vers le sud-est suivant le chemin Pillette et ses prolongements intermittents jusqu'à la limite sud de ladite ville.

## 103. YORK-CENTRE

(Population : 113 420)

(Carte 14)

Comprend la partie de la ville de Toronto bornée comme suit : commençant à l'intersection de la limite nord de ladite ville avec la rue Yonge; de là vers le sud suivant ladite rue jusqu'à la ligne de transport d'énergie hydroélectrique située au nord de l'avenue Finch Ouest; de là généralement vers l'ouest suivant ladite ligne de transport d'énergie jusqu'à la rue Bathurst; de là vers le sud suivant ladite rue jusqu'à l'embranchement ouest de la rivière Don; de là généralement vers le sud-est suivant ledit embranchement jusqu'à l'autoroute n° 401; de là vers le sud-ouest et vers l'ouest suivant ladite autoroute jusqu'à la rue Jane; de là vers le nord suivant ladite rue jusqu'à l'avenue Sheppard Ouest; de là vers l'est suivant ladite avenue jusqu'au ruisseau Black; de là généralement vers le nord-ouest suivant ledit ruisseau jusqu'à la promenade Grandravine; de là généralement vers l'est suivant ladite promenade jusqu'à la rue Keele; de là vers le nord suivant ladite rue jusqu'à la limite nord de ladite ville; de là vers l'est suivant ladite limite jusqu'au point de départ.

104. YORK—SIMCOE

(Population : 112 541)

(Carte 2)

Comprend :

*a)* la partie de la municipalité régionale de York constituée :

- (i) des villes d'East Gwillimbury et de Georgina;
- (ii) de la partie du canton de King située au nord de la route n<sup>o</sup> 9;

*b)* la réserve indienne de Chippewas of Georgina Island First Nation;

*c)* la partie du comté de Simcoe constituée des villes de Bradford West Gwillimbury et d'Innisfil.

## 105. YORK-SUD—WESTON

(Population : 114 539)

(Carte 14)

Comprend la partie de la ville de Toronto bornée comme suit : commençant à l'intersection de la rivière Humber avec l'autoroute n<sup>o</sup> 401; de là vers l'est suivant ladite autoroute jusqu'à la voie ferrée du Canadien National située à l'ouest du chemin Caledonia; de là vers le sud suivant ladite voie ferrée jusqu'au chemin Rogers; de là vers l'ouest suivant ledit chemin jusqu'au chemin Old Weston; de là vers le sud-est suivant le chemin Old Weston jusqu'au chemin Lavender; de là vers l'ouest suivant le chemin Lavender jusqu'à la rue Keele; de là vers le sud suivant ladite rue et son prolongement jusqu'à la voie ferrée du Canadien National/Canadien Pacifique; de là vers le sud-est suivant ladite voie ferrée jusqu'à la voie ferrée du Canadien Pacifique; de là vers l'ouest suivant ladite voie ferrée jusqu'à la rivière Humber; de là généralement vers le nord suivant ladite rivière jusqu'au point de départ.

## 106. YORK-OUEST

(Population : 110 384)

(Carte 14)

Comprend la partie de la ville de Toronto bornée comme suit : commençant à l'intersection de la limite nord de ladite ville avec la rue Keele; de là vers le sud suivant ladite rue jusqu'à la promenade Grandravine; de là généralement vers l'ouest suivant ladite promenade jusqu'au ruisseau Black; de là généralement vers le sud-est suivant ledit ruisseau jusqu'à l'avenue Sheppard Ouest; de là vers l'ouest suivant ladite avenue jusqu'à la rue Jane; de là vers le sud suivant ladite rue jusqu'à l'autoroute n° 401; de là vers l'ouest suivant ladite autoroute jusqu'à la rivière Humber; de là généralement vers le nord-ouest suivant ladite rivière jusqu'à la limite nord de ladite ville; de là vers l'est suivant ladite limite jusqu'au point de départ.