

A la fin de juin 1923, le Parlement adoptait une loi, et on commença plus tard les travaux du viaduc. La nouvelle gare Union était terminée et de vastes améliorations furent effectuées au port, sur une longueur de douze milles, jusqu'à l'Humber. Après la mainmise sur les tramways, les principaux éléments de succès du programme de logement ont été la construction des lignes municipales, la distribution d'énergie électrique à bon marché et l'inauguration d'autres services municipaux à Toronto.

Au sujet du projet d'achat des anciens tramways de Toronto, je dirai que cinq des six journaux étaient en faveur de la transaction. Un seul journal, le *Telegram* de Toronto s'y est opposé. Au conseil municipal, deux personnes seulement ont combattu la proposition, le représentant actuel de Broadview et une autre. Si la proposition avait été adoptée, la population de Toronto n'aurait jamais pu acquérir ni les tramways ni les services suburbains; elle n'aurait pu non plus corriger la situation déplorable qui existait dans notre ville et notre port ni assurer les services que les honorables députés ont pu admirer l'autre jour. Etant maire alors, j'ai piloté le bill de la Toronto Transportation commission à l'Assemblée législative. J'ai nommé et choisi les membres de la première commission du transport de Toronto, qui a tant contribué à améliorer la situation du logement dans notre ville et qui a fait de Toronto et du district une ville de foyers.

Nous avons besoin à Toronto d'un service suburbain actionné à la vapeur. Montréal a le sien, et ses effets sur la construction suburbaine sont merveilleux. Il devrait y avoir aussi des billets d'abonnements entre Toronto et plusieurs autres endroits, dont Brampton et Oakville.

Après la première guerre mondiale plusieurs personnes, dont des anciens combattants, ont pu, grâce à l'entreprise privée, se construire des habitations dans les banlieues de la municipalité. Entre les deux guerres, l'industrie du bâtiment a connu un bel essor, et les progrès sont aussi encourageants, depuis la fin de la dernière guerre mondiale. J'ai été étonné des progrès réalisés le long des routes Lake Shore et Dundas, dans le quartier numéro 7, sur la grande route qui mène à Oakville, et tous les logements qui y ont été construits nous les devons à l'entreprise privée.

D'après le rapport du commissaire-évaluateur, environ 17 p. 100 des gens de Toronto étaient propriétaires de leurs maisons depuis l'époque de la première Grande Guerre jusqu'à récemment. Peu importe que ce fût une maisonnette ou une habitation à deux ou trois

étages, chacun, y compris les ouvriers industriels, voulait être propriétaire à cause du prix modique des services d'électricité, de transport, d'éclairage et des autres services d'utilité publique.

Puisse Toronto ne jamais devenir une ville de maisons de rapport. En 1926 et 1927, et de nouveau en 1935, 1936 et 1937, j'ai présenté une résolution visant le logement et la reconstruction. En une occasion, cette résolution fut débattue de 3 heures de l'après-midi à 11 heures du soir et toute la journée du lendemain. Comme je le disais à cette époque, l'élimination des taudis, bien qu'elle s'impose dans certains quartiers, n'apporterait pas une solution complète au problème. J'espère que les contrats intervenus entre la municipalité et le Gouvernement seront intégralement exécutés car le projet d'aménagement de terrains près de la rue Regent me semble très pratique. Mais, je le répète, lorsqu'on supprime les taudis, bien des gens refusent de quitter le quartier. Ils se trouvent à proximité de leur travail et de leurs amis; s'ils sont forcés de s'éloigner, ils doivent prendre les tramways pour se rendre à leur travail et ils causent ainsi de l'encombrement, ce qui ne peut que créer de nouveaux embarras à notre service de transport, qui a déjà trop à faire. Des gens ont été gravement blessés en tentant de monter dans les tramways et les autobus, tandis que d'autres clients du service ont été tués par des automobiles.

J'ai vu l'une de ces entreprises de maisons d'appartement et de logements. De passage à Cleveland il n'y a pas longtemps, j'ai visité certaines habitations qu'on y a construites. Un certain nombre sont occupées par d'anciens combattants. Toutes sortes de gens y vivent. Les autobus de cette zone sont tellement bondés qu'on n'y peut monter, même le dimanche. Sur un terrain de cinq acres, on trouve peut-être plusieurs centaines et même des milliers d'habitations. On y voit aussi toutes sortes de gens, dont certains nouveaux venus d'Europe qui ne peuvent même pas parler notre langue. Les gens se fatiguent vite de ces logis préfabriqués et étroits. Ils songent alors à déménager. C'est une situation que nous ne voulons sûrement pas voir dans notre ville.

Dans la région des Etats-Unis dont j'ai parlé, on a fait d'excellente besogne et les habitations sont fort satisfaisantes. Elles sont munies d'installation de plomberie, tout comme celles de certains ministres. Elles sont hygiéniques, les loyers en sont modiques et le reste. Je le répète, je ne veux pas que notre ville devienne un centre de maisons d'appartements. Il n'en était pas ainsi entre les deux guerres et longtemps auparavant, depuis