

droit fort dangereux. Le chemin de fer de la banlieue de Toronto à Guelph traversait les quartiers 6 et 7. En 1920, nous avons acquis toutes ces lignes en achetant le chemin de fer d'York et cela facilita la construction de maisons, plus que toute autre chose. J'ai décrit ce qu'on avait fait dans la région de l'honorable député, mais la mesure la plus importante fut sans doute la construction d'une voie ferrée, c'est-à-dire l'établissement du service municipal de tramways dans la nouvelle partie de la ville au nord de la rue Bloor et de l'avenue St. Clair. L'aménagement de lignes de tramway de 1915 à 1921 a facilité la construction de logements. Ce service a permis de construire presque tous les quartiers n^{os} 1, 6 et 8, ainsi que la région de Toronto-Nord.

Voyons un peu ce qu'ont fait les honorables députés qui font partie de la Chambre depuis quelques années. Certains des jeunes qui ont été élus au Parlement ces dernières années m'ont déçu. J'oserais dire que si certains d'entre eux avaient eu la direction de la ville de Toronto entre les mains, lorsque j'étais à la tête du conseil municipal, Mackenzie aurait certes obtenu le renouvellement de la concession du service de tramway de la ville, car un seul conseiller municipal et un seul journal s'y opposaient. Les cinq autres journaux approuvaient la cause de l'acheteur. La ligne de conduite adoptée alors a, cependant, grandement contribué à la solution du problème du logement dans notre ville. La ville s'est alors emparée du service d'éclairage et d'énergie, et la Toronto Transportation Commission a inauguré des services d'autobus urbains et suburbains. Le chemin de fer métropolitain, rue Yonge, du lac Simcoe à la station nord du Pacifique-Canadien, a aussi été pris en 1920-1921. La section Scarboro du service suburbain de York, à partir de Woodbine, le long de la route de Kingston, jusqu'à West Hill, a aussi été ajoutée au réseau municipal de la Toronto Transportation Commission. La ville fit l'acquisition de toute la ligne ferroviaire d'York et des différentes sections. La section Mimico, de Sunnyside, à l'ouest de la rivière Humber, jusqu'à Mimico, près du passage à niveau de Sunnyside, a été établie après la suppression des concessions susmentionnées. Il n'y avait qu'une route très étroite dans cette région, ce fut la Lake Shore Road.

Je vous ai parlé de la cause et des effets de la situation du logement ainsi que des conditions qui existent entre les deux guerres. Les honorables députés qui ont visité notre ville l'autre jour ont pu constater rapidement les résultats obtenus grâce à l'expansion du service de tramways par l'acquisition des ser-

vices de banlieue, ainsi que par l'amélioration riveraine et le reste; autant de facteurs qui ont contribué à l'expansion prodigieuse de cette ville.

Dans la région que je représente à la Chambre des communes, celle de Broadview, ainsi que dans les régions de Greenwood et de Danforth, où passent les nouvelles lignes ferrées de la municipalité, on obtenait au début six billets pour 10c. Le mode de transport que nous avons établi a entraîné l'érection de dizaines de milliers de maisons. L'honorable représentant de Danforth (M. Harris) peut corroborer mon dire.

Tout ce travail s'est accompli sans l'aide du gouvernement fédéral ni du gouvernement provincial. Nous avons établi des lignes de tramways et d'autobus urbains et suburbains, des services d'aqueduc, d'égout et de police, et des règlements sanitaires pour les gens de ces districts. Ainsi plusieurs anciens combattants de la circonscription de Davenport et de toutes les autres circonscriptions entre Toronto et Hamilton ont commencé à se construire des maisons. Après avoir creusé la cave pendant l'été, ils érigeaient un étage puis avec l'aide de voisins en ajoutaient un deuxième puis un troisième. Je vous fais simplement part des causes et des effets en ce qui concerne le logement.

En prenant la parole cet après-midi, j'ai voulu uniquement soumettre au ministre des propositions pratiques. Je suis membre de la Chambre des communes; je ne parle pas au nom de mon parti, loin de là. Je laisse ce soin à d'autres qui prétendent le représenter. Cependant, je rends justice au ministre pour ce qu'il a fait, au cours de la guerre et même après, dans notre ville. Je suis de ceux qui cherchent à m'entendre avec les gens et à collaborer avec les administrations.

Que je rappelle aux honorables députés ce qui s'est passé à la Chambre en 1923. J'étais alors président de la Commission du havre. Jusqu'à trois heures du matin, j'ai discuté avec le Gouvernement la question du viaduc, qui mettait aux prises Toronto et les deux réseaux ferrés nationaux. Représentant la ville et le port, j'ai étudié le problème avec le régime libéral du temps. J'ai fait baisser le prix de 37 à 30 millions de dollars. Etaient présents, sir Edward Beatty, alors président du Pacifique-Canadien, sir Henry Thornton, président du National-Canadien, et M. Graham Bell, sous-ministre des Chemins de fer. Je représentais la ville et la Commission du port et je leur ai soumis tous les faits relatifs au viaduc, mon plan pour fermer certaines rues et abaisser le coût global à 30 millions.

[M. Church.]