

Voici d'autres questions que je voudrais signaler à la Chambre. Le débat sur l'Adresse nous permet de renseigner le Parlement et le public sur les griefs de nos gens, griefs qui, d'ailleurs, sont très nombreux à l'heure actuelle. Dans la région de Toronto, par exemple, où sévit une crise de logement, il est impossible d'acheter des terrains à prix modique. L'an dernier, un long débat s'est poursuivi en cette enceinte sur les maisons démontables. A Toronto, on n'a construit que 117 maisons au cours de l'année. Il s'agit là d'une difficulté inconnue auparavant. Comme l'ancien député de Davenport l'a signalé en réponse au jeune et habile ministre de la Nouvelle-Écosse, il nous faut des terrains à prix modique. L'ex-représentant de Davenport a dit au ministre qu'autrefois, les lots se vendaient \$6 le pied dans le quartier voisin de la première circonscription que j'ai représentée à la Chambre. Il s'agit du nord-ouest de Toronto, là où les militaires se sont construits des habitations, puis des quartiers qui encerclent la ville depuis l'est de Little-York et d'East-Toronto jusqu'au nord du township d'York, puis jusqu'à l'autre extrémité de la ville. Les terrains n'étaient pas chers à cette époque.

Il est malheureux que les chemins de fer à vapeur ne collaborent pas davantage avec nous. Toronto est la seule grande ville canadienne ou américaine que je connaisse qui n'ait pas de trains de banlieue à vapeur. Les gens ne peuvent pas se rendre à la campagne. La ville a affecté des millions de dollars à des routes, à fournir des services aux régions environnantes, aux tramways et aux autobus, aux canalisations d'eau, aux égouts. Elle a fourni plusieurs de ces services municipaux bien au delà des limites de la ville, jusque dans le township et le comté d'York.

Je me souviens que je figurais parmi les notables de la ville au moment où le township d'York qui, ai-je dit, encadrait la ville à l'est, au nord et à l'ouest, ne prenait à la ville que cent chevaux-vapeur. La ville était obligée de fournir les poteaux et de lui donner cet éclairage et cette énergie directement, au prix de revient. Le transport et l'énergie à bon marché ont beaucoup aidé au logement. J'espère qu'on prendra des mesures pour nous doter d'un service de banlieue à vapeur, étant donné que les terrains peu coûteux font défaut dans la ville. Notre ville est la seule que je connaisse qui n'ait pas un tel service. La ville de Montréal jouit d'un tel service, assuré par les réseaux rivaux du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, une distance à peu près égale à la largeur de cette pièce séparant les voies. Durant l'été, les gens peuvent se rendre, grâce

[M. Church.]

à ce service, aux villes et villages qui longent le Saint-Laurent, tels Beaconsfield, Dixie, Lakeside et Dorval. On peut y habiter pendant huit mois de l'année. Certains y passent toute l'année. A Toronto, le service de banlieue à vapeur fait défaut. Je suis peiné de voir que les chemins de fer ne font pas davantage pour nous.

Je crois qu'il nous faudra bientôt accomplir quelque chose en faveur de l'ouvrier. Depuis le début de ma carrière au service du public, à titre de membre de la Commission scolaire, d'échevin, de commissaire pendant cinq ans et de maire de la ville pendant sept ans, j'ai toujours joui de l'appui presque unanime du mouvement syndicaliste ouvrier. Le système de la ville de Toronto a acheté le chemin de fer de la ville et les autres chemins de fer de la région. Le chemin de fer métropolitain exploitait des trains de marchandises du lac Simcoe tout le long de la rue Yonge dans le centre de la rue parce que les autres chemins de fer de la ville n'allaient pas plus loin que la rue Bloor. De 1911 à 1921, la ville s'est construite des lignes qui desservaient environ 60 p. 100 de la nouvelle cité. Jusqu'à 1921, on vendait six billets pour 10c. La municipalité, avec la province, a acheté en 1918-1919, pour le prix de 32 millions de dollars, les centrales électriques de la région de Niagara. C'est environ 60 p. 100 de la nouvelle ville, encore que ce ne le fût pas à l'époque. Aux termes de l'entente de 1891 visant les tramways, nous avons construit, entre 1915 et 1921 (en vertu du régime de municipalisation) des lignes de largeur normale allant dans les nouveaux quartiers, de sorte que le 1<sup>er</sup> septembre 1921, quand la ville a pris possession des tramways, nous avions déjà des lignes pour desservir les nouveaux quartiers, ce qui a énormément contribué à améliorer la situation relative au logement.

La Don, qui traverse ma circonscription, ne possédait à peu près aucun pont; Ashbridge's bay n'était qu'un marais. On n'y trouvait pas d'industrie. Il y a deux ans, la Chambre de commerce et la ville ont invité une très forte délégation de 130 députés à visiter Toronto. Ces messieurs ont été reçus par la Chambre de commerce, la municipalité et la province, ainsi que par le lieutenant gouverneur. Ils ont vu notre ville, notre port et Ashbridge's bay. Ils ont vu notre réseau de tramways et bien d'autres choses encore. Nous avons été heureux de les recevoir et nous souhaitons qu'ils reviennent.

Il y a deux ou trois questions dont j'ai parlé l'autre jour. Je voudrais qu'on envisage la conclusion d'un pacte du Pacifique, car c'est par le Pacifique qu'on peut pénétrer par les arrières du Canada, le pacte de l'Atlan-