

Le sénateur ROEBUCK: Très bien.

Le PRÉSIDENT: Le général Clark. Nous nous souvenons tous, je pense du général Clark depuis l'année dernière.

Le lieutenant-général S. F. Clark, président de la Commission de la capitale nationale: Honorables sénateurs, je constate que l'exécution du plan de réaménagement ferroviaire ne rentre pas dans le bill. Je vais donc omettre les explications d'arrière-plan que j'ai fournies l'an dernier. Pour me rendre à votre suggestion, je ferai le point des progrès du programme de réaménagement ferroviaire que le gouvernement a approuvé.

La première étape du programme de réaménagement ferroviaire prévoyait l'enlèvement des voies du National-Canadien qui traversent la ville. Elle envisageait la construction d'une ligne de ceinture, celle du chemin Walkley, pour relier ces deux sections. On pourrait ainsi contourner cette partie de la ville. On a parachevé ce réaménagement en 1955. Depuis lors, comme vous le savez fort bien d'ailleurs, la rampe du chemin de fer, plus le supplément de terrain voulu, forme l'emprise du nouveau Queensway qui est un tronçon de la route transcanadienne. On a déjà parachevé environ 9 milles de cette distance, depuis l'intersection de la route 29 jusqu'au canal Rideau. C'est là que vous pouvez aller en voiture jusqu'à quelques pâtés de maisons du canal Rideau. C'est terminé, mais on ne pourra franchir le canal avant le parachèvement du pont en cours de construction et du tronçon de la route menant au chemin de fer. Nous espérons pouvoir parachever le dernier tronçon de ce Queensway vers la fin de 1966, alors qu'on aura enlevé les rails menant à la gare Union. Il fallait aussi abandonner la subdivision du Pacifique-Canadien de la rue Sussex. Elle allait de la promenade Sussex, près du Conseil national de recherches, derrière l'hôtel de ville, et longeait le canal, dans l'ensemble, jusqu'à la rue Bank. Le tronçon qui allait de la promenade Sussex à la rue Beechwood a été abandonné le 15 juin 1964. Si vous vous êtes promenés en voiture dans les environs, vous aurez remarqué que les abords du nouveau pont Macdonald-Cartier reliant Ottawa et Hull sont passablement avancés. Le reste de la subdivision allant de Beechwood à la rue Bank pourra être abandonné après un avis d'un mois à compter du 1^{er} octobre de cette année, en vertu d'une décision de la Commission des transports. Cela a libéré beaucoup de terrains ici, et, en plus de fournir un dispositif plutôt complexe d'accès à un pont à six voies, cela laissera des emplacements pour des édifices de l'État ou pour d'autres usages auxquels le gouvernement pourrait souhaiter affecter les terrains.

Parlons de la nouvelle gare. Le contrat relatif à la nouvelle gare située près du Queensway, sur la promenade Alta Vista, a été adjugé le 12 février de cette année. Nous espérons bien que l'exécution en sera terminée en juillet 1966. Le plan ne prévoit qu'une ligne traversant Ottawa pour pénétrer dans la région Hull-Lucerne, subdivision de Prescott. Une fois ces lignes enlevées, tout le trafic interprovincial qui circulait sur ces deux lignes de chemin de fer devra se concentrer sur cette ligne nord-sud. Comme le nombre de trains que nous devons faire marcher chaque jour s'accroît, on éliminera les passages à niveau pour veiller à la sécurité des automobilistes et pour assurer la libre circulation du nombre toujours croissant de voitures filant sur Carling, les autres avenues et rues qui sillonnent la région. Nous abaissons la rampe du chemin de fer à partir de la rivière Rideau sous le canal, et jusqu'au lac Dows sous la route, sous l'avenue Carling, pour revenir au niveau vers la rue Somerset. Nous avons parachevé le tunnel en dessous, ici, et les travaux avancent très bien sous la route et l'avenue Carling. Nous nous attendons à ce que les aménagements soient terminés et prêts à servir en 1966.

J'aurais dû mentionner qu'à côté de la gare Union on est en train de construire un nouveau bâtiment de télécommunications pour les chemins de