

premier projet prévoyait de conserver la gare Union actuelle pendant un bon nombre d'années, aucune date n'était fixée; mais on compléterait le déplacement de la plus grande partie des voies ferrées et la gare serait finalement déplacée. Quand ce projet fut étudié, il devint évident que ces travaux exigeraient des dépenses considérables. Il aurait fallu construire des ponts pour le Queensway au-dessus des voies ferrées menant à la gare Union. Le plan actuel permet de le construire en surface avec croisements à voies superposées plutôt qu'en voie élevée. La gare aurait aussi exigé beaucoup de réparations; ainsi les chemins de fer et la Commission ont convenu qu'il serait préférable de reconstruire immédiatement la gare sur un emplacement plus rapproché plutôt que de construire une voie élevée au-dessus des voies ferrées dont on ne se servira plus dans quelque temps.

M. PETERS: N'est-il pas vrai que les compagnies de chemin de fer s'opposaient fortement au déplacement de la gare et qu'il a fallu leur faire des offres très avantageuses pour les décider à accepter ce plan?

Le général CLARK: Monsieur le président, je n'ai pas pris part aux discussions. Je crois qu'il serait préférable de demander aux représentants des compagnies de chemin de fer de répondre à cette question. Tout ce que je pourrais dire ne serait que du oui-dire. J'ai cru comprendre que les chemins de fer avaient consenti; mais laissons les chemins de fer répondre à cette question.

M. PETERS: Puis-je demander quelles études on a faites récemment; car en Amérique du Nord, l'attitude au sujet des services de transport de banlieue a bien évolué. Un qui nous intéresse, le transport par air entre Ottawa et Montréal semble très difficile. Il y a une bonne distance de l'aéroport d'Ottawa au centre de la ville et il est difficile de se rendre à l'aéroport. La Commission de la Capitale nationale devrait certainement songer à construire une voie directe menant à l'aéroport. Elle devrait s'appliquer à réaliser quelque chose qui en vaut la peine plutôt qu'une chose comme celle-là. Ne sait-on pas que des grandes villes comme Montréal et New-York ont, à grands frais, déménagé leur terminus dans le centre de la ville. Montréal nous intéresse tout particulièrement. Nous avons à Montréal un terminus dans le centre de la ville. A Ottawa, où il est difficile actuellement de parvenir par avion, notre terminus est trop loin du centre de la ville.

Monsieur le président, je tiens à préciser que je ne m'oppose pas à ce bill. Je suggère que la gare dont nous discutons assure le service des marchandises, des messageries et autres. Ce à quoi je pense, c'est un terminus pour les services de transport des banlieues qui serait situé dans le centre de la ville et qui serait desservi par une double voie utilisée uniquement pour le transport des passagers et des bagages. Les trains pourraient être mus par l'électricité. Je crois qu'on pourrait utiliser l'électricité parce que ce n'est pas très loin. La Commission n'est-elle pas au courant des progrès réalisés au cours des deux ou trois dernières années? A-t-on songé à cela?

Le général CLARK: Bien, monsieur le président, j'ignore si les compagnies de chemin de fer projettent d'établir un service pour les abonnés des banlieues d'ici à Montréal.

M. PETERS: Il existe déjà. C'est déjà fait. Il y a un train à huit heures du matin ou à peu près. C'est un train filant à 75 milles à l'heure. C'est un train pour les abonnés de la banlieue.

Le général CLARK: Je présume que vous parlez d'étendre ce service; vous voulez savoir s'il y aura plus de trains à l'avenir. Oui, monsieur le président, nous savons qu'il y a des trains en direction de Montréal. Je crois que la Commission a étudié les divers moyens employés par les gens pour se rendre en ville. Nous avons ici les dernières statistiques. Ces chiffres nous ont été