

National-Canadien de son emplacement actuel, près de la gare, pour l'installer dans la région du pont Hurdman et de supprimer l'embranchement du Pacifique-Canadien, rue Sussex, au sud de la rue St-Patrice. Nous nous proposons également d'améliorer les installations à la gare Union et, d'ici cinq ou six ans peut-être, de supprimer la ligne de chemin de fer qui traverse le pont inter-provincial en direction de Hull, pour utiliser plutôt le pont de la baie Nepean.

On espère que, d'ici cinq ou six ans, le réseau entier des voies ferrées qui traversent la rivière Rideau au pont Hurdman et franchissent le canal à la rue Pretoria pour se diriger vers la gare, puisse être élevé suffisamment pour faciliter la traverse de toutes les rues et chemins importants de cette région, sans passage à niveau, tout en conservant à la capitale son apparence. Avec le temps, on espère déplacer de plus en plus de cours de marchandises vers le sud et l'est de la ville.

Nous pouvons attendre de ce déplacement des chemins de fer des avantages pratiques importants. Le Gouvernement a offert à la ville et à la province l'emprise utilisée auparavant par le National-Canadien d'un bout à l'autre de la ville pour servir d'emprise à une route à grande circulation, d'accès restreint, allant de l'est à l'ouest de la ville. Quand je dis "d'accès restreint" je veux dire restreint à l'intérieur de la ville. La Commission du district fédéral a acquis des terrains et continue d'en acquérir en vue de compléter l'emprise de façon à lui donner la largeur nécessaire à l'aménagement de la route à grande circulation, bien qu'on ne se propose pas de s'engager à fournir tous les terrains requis pour les rampes et les raccords aux rues transversales. Nous pensons que cette partie des travaux devrait être confiée à l'autorité municipale, car ils sont plus particulièrement d'intérêt local immédiat.

Nous croyons que c'est le meilleur usage que nous puissions faire des terrains du point de vue du plan relatif à la capitale nationale. Il procure à la ville une occasion sans précédent d'aménager à l'endroit voulu une grande artère de circulation, quand le besoin s'en fera sentir. Ce ne sera pas une route de plaisance. Ce sera une voie commerciale à grande circulation permettant d'entrer dans la capitale, d'en sortir et de la traverser. Si tel est le désir de la province, le gouvernement fédéral est prêt à faire désigner cette voie comme partie de la route transcontinentale, bien qu'elle soit à l'intérieur des limites de la ville, ce qui la rendrait admissible à une subvention de la Couronne du chef du gouvernement fédéral, vu qu'elle ferait partie de la route transcontinentale. Le gouvernement fédéral, toutefois, ne participera pas

[Le très hon. M. St-Laurent.]

autrement aux frais d'aménagement. Nous estimons que l'apport de la propriété, de la terre, de l'emprise, qui est évalué à 5 millions de dollars ou un peu plus, représente une part convenable pour les autorités fédérales, dans une entreprise qui peut, après tout, être considérée en grande partie comme l'activité normale de la ville et de la province à l'égard d'un programme de ce genre.

Je ne tenterai pas d'exposer les détails d'aménagement de cette grande entreprise. Les députés qui s'y intéressent trouveront bien des renseignements à ce sujet dans le rapport Smith sur le plan de circulation pour Ottawa, que j'ai été autorisé à déposer ce matin, afin de le mettre à la disposition de ceux qui voudraient le consulter.

Je devrais également mentionner l'achèvement de Sussex Drive et de ses ponts traversant la Rideau. En ce qui concerne ces ouvrages, la Commission du district fédéral a versé environ les deux tiers du coût de construction, tandis que la ville et la province ont défrayé le reste. Cela complètera utilement, je crois, le réseau des promenades et des routes de plaisance relevant de la Commission fédérale, tout en offrant un emplacement approprié à bien des édifices fédéraux dont certains le bordent déjà. Le tracé de la chaussée elle-même et le terre-plein qui la divise ont donné lieu à quelques questions, et la Commission du district fédéral ne peut en esquisser quelque responsabilité. On l'a consultée et elle a approuvé les plans exécutés par la suite. On me dit que la largeur de la bande du boulevard et la nature des entrées sont conformes aux bonnes méthodes modernes en la matière. J'y passe en voiture plus d'une fois par jour et, maintenant qu'il n'est plus question de procès au sujet du déplorable accident qui a coûté la vie à un policier, le jour même de l'ouverture du boulevard, j'espère qu'on songera à adoucir les angles à l'entrée du boulevard, à la sortie du pont.

Il y a un autre point qui me préoccupait un peu. Il y avait une sortie du boulevard conduisant à l'allée Lady Grey. Je trouvais que c'était assez inconfortable et j'ai cherché à savoir de qui relevait le déplacement de l'entrée de l'allée Lady Grey à travers un petit parc situé en face de la maison des Pères franciscains. J'ai découvert que cette parcelle de terrain appartient à la Commission du district fédéral, organisme qui pourvoyait à l'autre voie d'accès à l'allée Lady Grey. Peut-être la chose aurait-elle dû être réalisée d'abord, mais je suis heureux qu'elle soit maintenant en voie de l'être. Il sera possible d'avoir accès à l'allée Lady Grey par des entrées et sorties à sens unique et d'éviter ainsi des accidents éventuels que les