

Le général CLARK: La circulation passera au-dessus du chemin de fer. Nous n'aurons pas de passages à niveau. Les trains pourront donc filer à toute vitesse convenant au fonctionnement des chemins de fer sans courir le risque de frapper qui que ce soit à un passage. Les principaux se trouvent d'abord à la promenade du colonel By. Nous sommes ici au-dessous. C'est actuellement à niveau. Puis nous arrivons au chemin Prescott. Nous passons dessous. Il en est de même pour l'avenue Carling. Puis c'est Beach et Gladstone. Nous serons donc tout à fait à l'écart de la circulation automobile. Les travaux se termineront vers la fin de l'an prochain. C'est notre espoir.

Le sénateur ISNOR: Et les passages à niveau à Riverside Park? Il y en a deux ou trois n'est-ce pas?

Le général CLARK: Le passage à niveau à Riverside qui se trouve vers Riverside Drive?

Le sénateur ISNOR: Oui.

Le général CLARK: C'est un passage à niveau au sujet duquel on s'est entendu—mon personnel me reprendra, si je me trompe—avec la ville d'Ottawa. Il ne fait pas partie du programme de réaménagement ferroviaire. C'est un étage des rampes qu'il faut. Ce sera nécessaire de temps à autre. La ville d'Ottawa, sauf erreur, aménage un étage des rampes à cet endroit-là. Nous avons acheté le terrain. Vous le verrez sur les cartes de la C.C.N. Nous projetons d'opérer un raccordement entre une promenade à l'est et une à l'ouest un peu plus tard. Nous avons acheté le terrain pour l'aménagement d'un étage des rampes.

Je pourrais peut-être dire un mot des terrains industriels. Le gouvernement a autorisé la Commission à acheter à des fins d'expansion industrielle des terrains situés près des chemins Walkley, Sheffield, Belfast, Coventry, et un petit emplacement à Bell's Corners afin de permettre aux industries desservies par le chemin de fer et qui ont été obligées de déménager à cause du déplacement des installations ferroviaires d'avoir du terrain pour installer leurs industries le long des voies de chemins de fer comme auparavant. Nous nous arrangeons avec l'industrie après l'avoir achetée. Nous achetons une industrie en bloc et nous réglons tout le compte. Si le propriétaire de l'industrie veut reconstruire sur nos terres industrielles, nous lui vendons du terrain à 20 p. 100 de moins que la valeur marchande. S'il avait une voie d'évitement privée, nous en construisons une exactement de la même dimension au prix coûtant, mais s'il agrandit son entreprise, comme c'est le cas de certains, il y a suffisamment de terrain pour allonger la voie d'évitement. Toute augmentation par rapport à ce qu'il avait auparavant, il doit la financer lui-même au moyen d'une entente conclue avec les chemins de fer pour l'aménagement d'une voie d'évitement privée.

Dans les zones industrielles voisines des chemins Belfast, Sheffield, Coventry et à Bell's Corners, nous avons vendu 21 emplacements représentant quelque 100 acres de terrain. Sur 15 de ces emplacements représentant quelque 76 acres, de nouveaux bâtiments industriels sont construits ou en bonne voie de construction. Nous sommes en pourparlers actuellement avec 11 autres industries en vue de l'achat de terrains dans ces zones industrielles. Nous avons la certitude absolue que nous avons beaucoup plus de terrain qu'il n'en faut à une industrie que nous déplaçons. C'est pourquoi dernièrement nous avons vendu du terrain à quelques nouvelles industries avec des chemins de fer qui n'avaient pas été déplacés.

Nous avons estimé, comme d'ailleurs diverses commissions et conseillers, qu'une fois achevé le projet de déplacement des installations ferroviaires, ce qui supprimerait le double emploi d'un grand nombre de lignes et d'installations ferroviaires, lorsqu'on les aurait groupées dans un seul réseau, elles seraient mieux exploitées par une compagnie de chemin de fer de terminus, comme celle que le S-3 sollicite l'autorisation de constituer en corporation.