

risques d'accident; et en vérité, cela va aussi permettre de réduire les dépenses que les gouvernements à tous les niveaux devront assumer pour faire disparaître les passages à niveau.

Le second point visait à simplifier les opérations ferroviaires. On était d'avis que le dédoublement des voies ferrées et la concentration des opérations ferroviaires par le moyen d'une compagnie de chemin de fer terminus tendraient à en simplifier l'administration et permettraient de réaliser des économies. D'après ce plan, de 30 à 35 milles de voies ferrées seront supprimées.

D'après le nouveau plan, les terminus, les ateliers de réparation, les cours de triage, les immeubles de communications et autres choses de ce genre, seront concentrés dans la partie sud-est de la ville. On a pensé que l'emplacement des voies abandonnées pourrait être utilisé pour la construction d'autoroutes, d'avenues ou de rues. On a aussi considéré que la réorganisation du réseau ferroviaire et des installations connexes favoriserait la mise en valeur des terrains.

Comme vous le savez, les villes d'Ottawa et de Hull étaient divisées en deux par ces voies ferrées; elles dépréciaient les secteurs industriels qui avaient l'air plutôt minable. De plus, il n'y avait dans ces secteurs que très peu d'espace pour l'expansion et on croyait que le déplacement de ces secteurs industriels du centre de la ville permettrait une meilleure utilisation des espaces ainsi dégagés. Il était aussi prévu que les industries pourraient construire des usines modernes dans de nouveaux secteurs où il leur serait possible de se développer.

Le comité parlementaire conjoint de la Commission du district fédéral a recommandé, en 1956, d'apporter quelques modifications aux déplacements proposés dans le plan directeur préparé par M. Gréber. Le rapport du comité parlementaire conjoint fut soumis aux Chambres le 1^{er} août 1956. Je prierais monsieur McQuarrie d'indiquer sur la carte ce qu'était le projet initial et les changements faits à la suite des recommandations du comité parlementaire conjoint.

Le premier a été le déplacement des voies ferrées de la subdivision de Renfrew de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada allant de l'ouest à l'est au travers de la ville d'Ottawa. J'en reparlerai plus tard. C'est maintenant le Queensway. Le second a été l'abandon de la subdivision de la rue Sussex de la Compagnie de chemin de fer du Pacifique de la rue Bank au sud, allant au delà de Hurdman dans Eastview, à l'arrière de l'hôtel de ville, jusqu'au centre de triage du chemin de fer du Pacifique situé sur la rue Sussex. Dans un moment, je parlerai des travaux en cours à cet endroit.

L'abandon de la subdivision de Carleton Place du chemin de fer du Pacifique de Bells Corners à la gare d'Ottawa-ouest sur le chemin Bayview; l'abandon de la subdivision de Beachburg des chemins de fer nationaux de Wass à Hurdman; l'abandon des voies ferrées du pont de Hurdman sur la rivière Rideau, le long du canal au delà de la gare Union et du pont Alexandra jusque près du ruisseau Brewery dans Hull; et la construction d'une nouvelle gare près de l'intersection des chemins Walkley et Conroy.

En 1959, le Gouvernement a décidé que la nouvelle gare devrait être construite à l'est de la rivière Rideau, près d'Alta Vista et du Queensway, trois milles plus près de la gare Union actuelle et de l'emplacement suggéré par M. Gréber. A la suite de ce changement de l'emplacement de la gare, il a fallu conserver la subdivision des voies ferrées de Beachburg, de Wass à Hurdman.

Monsieur le président, si vous le permettez, je parlerai brièvement des travaux en cours. On a enlevé les voies ferrées de la subdivision Renfrew des chemins de fer nationaux allant de la jonction de Nepean à travers la ville d'Ottawa; permettant ainsi d'ajouter huit milles de plus au Queensway qui fait partie de la route transcanadienne. Les travaux se poursuivent. Cette route est