

Commission du district fédéral les travaux qu'il faut effectuer à l'extérieur sur ces propriétés en plus des travaux qu'elle doit exécuter sur ses propres terrains pour les motifs que j'ai exposés il y a un moment. Ce travail va de la plantation des magnifiques plates-bandes fleuries qu'on peut trouver en face du Parlement, à la tonte du gazon autour du plus humble de nos laboratoires. Nous assumons enfin les frais directs de l'établissement de projets d'aménagement de la capitale nationale, ce qui atteint \$113,000 et comporte les dépenses du comité d'aménagement de la capitale nationale et de son bureau de renseignements. Ce bureau assure l'entretien et la mise à jour de la maquette de la capitale nationale et s'occupe aussi de tout ce qui illustre le plan de la capitale nationale et les diverses étapes de sa réalisation.

J'en arrive maintenant à ce qui est peut-être l'un des aspects les plus intéressants de l'œuvre de la Commission, soit ses grandes entreprises. J'ai dit qu'elles étaient financées par prélèvement sur la caisse de la capitale nationale créée en 1948. Sept versements de 2 millions et demi chacun ont été portés au compte de cette caisse et nous prions le Parlement de voter le huitième versement, ce qui fera au total 20 millions de dollars.

Les dépenses au titre de la caisse jusqu'à la fin du dernier exercice financier ont atteint \$13,019,824, laissant un solde de \$4,480,176 le 31 mars 1955. Si le huitième versement est voté, ce montant sera accru d'un supplément de 2 millions et demi. Ce solde comprend les débours que détient encore la Commission et le reste que le Trésor garde en fiducie en attendant de l'avancer à la Commission. Les dépenses au titre de la caisse, l'année dernière, ont été de \$5,508,955, soit plus du double des dépenses de l'année précédente. Cette forte dépense était attribuable principalement à l'achat de terrains à Ottawa, à Hull et aux environs, et deuxièmement à des entreprises de construction, notamment la dérivation ferroviaire au sud d'Ottawa, l'aménagement de Sussex Drive, à Ottawa, à laquelle la Commission a contribué et à l'aménagement de routes de plaisance du côté québécois de la région de la capitale. Les détails de ces dépenses naturellement figureront en temps utile dans le rapport de la Commission qui a été déposé à la Chambre au début de janvier. Ils figurent aussi au volume II des *Comptes publics*. Les dépenses à l'égard de l'année précédente et le total engagé jusqu'à ce moment-là se trouvent aux pages 41 et 42 des *Comptes publics* de l'an dernier.

Pour l'année financière en cours, les dépenses prévues pour la caisse, si le Parle-

ment approuve cette autre contribution, sont établies à \$6,134,000. Sur ce total, \$2,550,000 visent l'achat de terrains, et presque tout le solde, soit \$3,279,000, vise la construction, soit directement soit par des subventions, en vue de défrayer les entreprises de construction municipale. Parfois la Commission, avec l'assentiment du gouverneur en conseil, verse une subvention pour avancer le moment où la municipalité accomplirait le travail si le plan du district fédéral n'était pas mis en œuvre. Je ne tenterai pas d'entrer dans les détails du budget d'établissement. Ces chiffres figurent au budget qui a été déposé ici le 23 juin.

Je voudrais, cependant, mentionner le statut de certaines de ces principales entreprises. Le plus important projet, évidemment, et, de fait, le pivot même du plan, est le déplacement des voies ferrées. La Commission du district fédéral a acheté dans le sud-est d'Ottawa des terrains qui serviront éventuellement aux voies et aux cours des chemins de fer en remplacement de celles qui se trouvent à l'intérieur même de la ville. Sur cette propriété, elle a aménagé, pour les trains de marchandises, une voie qui a déjà permis d'abandonner les anciennes voies du National-Canadien à l'ouest de l'endroit où elles traversent l'avenue Carling. On abandonnera les voies qui se trouvent plus à l'est quand on aura besoin de la propriété pour le boulevard métropolitain, route à grande circulation. Le plan prévoit le maintien de deux voies seulement et de certaines voies d'évitement pendant quelques années en attendant que le réseau entier du chemin de fer puisse être déplacé vers le sud de la ville.

Les nouvelles cours de triage au sud du chemin Walkley et les diverses installations connexes seront terminées au cours des prochains mois; il sera donc possible de transférer, cet été, croyons-nous, la plus grande partie du trafic de marchandises, de la gare actuelle du National-Canadien, à celle de la rue Bank, dans le centre de la ville.

L'étape suivante de notre programme ferroviaire consiste à préparer les arrangements en vue de l'aménagement d'un terminus ferroviaire exploité conjointement et qui comprendra à la fois le trafic-marchandises et le transport des voyageurs. La Commission du district fédéral poursuit activement les négociations avec les deux chemins de fer et, avec l'aide des services d'un établissement d'ingénieurs consultants spécialisés, on dresse les plans des nouvelles installations ferroviaires. Une fois qu'une entente aura été conclue à cet égard, nous nous proposons, au cours des quelques prochaines années, de déplacer la gare terminus de marchandises du