

fournis en juillet dernier par ceux qui étudient le transport entre Hull et Ottawa. Ces chiffres nous indiquent que présentement 8.7 p. 100 des gens viennent à Ottawa par chemin de fer; 87.3 p. 100 viennent par la route et 4 p. 100 arrivent par avion.

M. RAPP: Voudriez-vous répéter ces chiffres?

Le général CLARK: Par la route, 87.3; par chemin de fer, 8.7 et par avion 4 p. 100. Ce calcul était pour une période de 24 heures. Les chiffres que l'on nous a fournis représentaient 11,000 personnes arrivant par la route, soit 87.3 p. 100; 1,100 par chemin de fer, ou 8.7 p. 100 et 500 arrivant par avion, ou 4 p. 100; soit un total de 12,600 personnes par jour.

Comme je l'ai mentionné, les plans visant le déplacement des voies ferrées prévoyaient l'utilisation d'une partie des droits de passage pour la construction de parcs, de rues ou d'autoroutes d'importance relative. Nous croyons, par exemple, que le Queensway, construit sur l'emplacement de l'ancienne voie ferrée, accommode un grand nombre de personnes venant à Ottawa ou en sortant et que le boulevard qui sera construit, ou l'avenue, ou quelque soit le terme employé, allant de l'ancienne gare à l'emplacement de la nouvelle, c'est-à-dire, jusqu'aux environs du Château Laurier, sera un boulevard à quatre voies et permettra une circulation dense et rapide. Il sera relié à la rue Colonel By.

M. PETERS: Je m'intéresse surtout aux 10 p. 100 de mes électeurs qui viennent à Ottawa par chemin de fer. Monsieur le président, je voudrais savoir pourquoi on a tellement insisté pour faire disparaître la gare du centre de marchandises de Walkley. J'avais compris qu'on voulait d'abord reconstruire la gare hors du centre de la ville; franchement ce n'est pas cela que l'on fait; on se hâte d'envoyer les wagons à marchandises et tout le reste à Greenbelt. Puis on construit la gare à Alta Vista où elle ne pourra accommoder les banlieusards, car il reste encore deux milles à parcourir pour se rendre au centre de la ville. Il faut assurer le transport. Il est évident que des pressions furent exercées afin de la rapprocher à ce point. Elle est déjà dans le centre d'un quartier résidentiel. Je suis sûr qu'Ottawa regrettera cette décision d'en faire une rue commerciale, car Alta Vista est déjà considéré comme étant un des nouveaux quartiers résidentiels. L'établissement des industries va probablement en faire un quartier de taudis avant bien des années. Quelles pressions a-t-on exercées pour la rapprocher de quatre milles vers le centre de la ville? Je n'ai aucune objection à ce qu'on déménage tout hors de la ville, sauf les passagers. Ce n'est pas cela qu'on a fait. On a tout dispersé aux alentours dans des quartiers qui se développent rapidement. Nous replaçons la gare en plein milieu. Je me demande si on avait des raisons sérieuses de faire cela.

Le PRÉSIDENT: Je me demande s'il ne serait pas préférable de réserver ces questions pour les représentants de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada puisque le général Clark dit qu'il n'en sait rien.

M. PETERS: J'ignore s'il le sait. Il nous a dit qu'il était au courant du développement actuellement en cours à Ottawa à la suite de l'abandon des autres voies ferrées. Le général Clark a parlé des routes construites dans les zones d'Ottawa en voie de reconstruction. C'est une conception tout à fait nouvelle. A la suite de quelles pressions a-t-on décidé de replacer cela dans la zone résidentielle?

Le PRÉSIDENT: Général Clark, voudriez-vous nous dire, une fois de plus, si vous êtes au courant ou non?

Le général CLARK: Je ne suis au courant d'aucune pression à ce sujet. Je m'en informerai volontiers. Cette suggestion de déplacer la gare des rues Walkley et Conroy venait d'abord de la Commission qui en a discuté avec les compagnies de chemins de fer; je suis certain que la Commission ne fut l'objet