

# La Commission du District Fédéral

OTTAWA, CANADA



7 de 7 a 17  
4-31

## LE CINQUANTE-QUATRIÈME RAPPORT ANNUEL

1953 ✓

COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

OTTAWA CANADA

CINQUANTE-QUATRIEME RAPPORT ANNUEL

1 9 5 3

Au très hon. Louis St-Laurent, C.P.,  
Président du Conseil privé,  
Ottawa, Canada.

Monsieur le premier ministre,

Conformément aux dispositions de la Loi de la Commission du district fédéral, nous avons l'honneur de vous présenter le cinquante-quatrième rapport annuel des travaux effectués par la Commission au cours de l'année 1953.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

vos très obéissants serviteurs,

Le PRESIDENT,

Howard Kennedy

Le SECRETAIRE,

Haldane R. Cram.

TABLE DES MATIERES

|      |   |
|------|---|
| Page | 1 - Lettre d'envoi  |
|      | 2 - Table des matières  |
|      | 3 - Observations générales  |
|      | 5 - Membres de la Commission du district fédéral et<br>du Comité d'aménagement de la capitale nationale |
|      | 7 - Historique  |
| 12 - | Aménagement   |
| 18 - | Entretien et expansion des parcs  |
| 22 - | Parc de la Gatineau   |
| 25 - | Entretien des terrains du gouvernement  |
| 26 - | Travaux entrepris pour le compte des ministères   |
| 29 - | Réalisation de projets prévus par le Plan directeur   |
| 31 - | Acquisition, administration et entretien des biens immobiliers  |
| 32 - | Destruction des moustiques  |
| 33 - | Rapport de la Gendarmerie royale du Canada  |
| 38 - | Rapport de l'Auditeur général   |

### OBSERVATIONS GENERALES

En 1953, par suite de l'élection de M. Alexis Caron à titre de maire de la ville de Hull, en remplacement du maire Gauthier, la composition du personnel de la Commission du district fédéral a été modifiée.

La réalisation la plus notable de la Commission, en 1953, a été l'ouverture, à Ottawa-sud, de la ligne de raccourci pour les trains de marchandises directs du National-Canadien. C'est à 10 heures du matin, le 18 novembre, qu'un train a emprunté cette voie pour la première fois. Les nouvellistes et photographes de la presse, de la radio et de la télévision étaient présents en nombre à cette cérémonie. On a maintenant terminé la construction de la ligne directe et des deux lignes d'aiguillage à 100 wagons chacune; le bureau de la nouvelle gare de triage est en construction d'après les plans préparés par la Commission. Les livraisons d'outillage de signalisation et de matériel nécessaire au parachevement de cette gare se poursuivent. L'installation se fera le plus tôt possible afin de hâter la suppression du trafic du National-Canadien à la cour de triage de la rue Bank et de le diriger sur cette zone.

La rampe d'accès sud de la rue Elgin au pont Mackenzie-King a été ouverte à la circulation vers la fin de l'année. Des signaux lumineux ont été installés par la ville d'Ottawa aux intersections de la rue Elgin et des rues Slater et Albert afin de contrôler la circulation à destination et en provenance du pont. On a constaté, à la suite de relevés faits à diverses périodes de l'année, que les automobilistes d'Ottawa utilisent de plus en plus le pont Mackenzie-King et le nombre de voitures qui l'empruntent s'accroît rapidement.

De fortes dépenses ont été consenties pour l'acquisition de terrains dont le gouvernement a approuvé l'achat en vue de l'aménagement de la capitale nationale. Ces dépenses comprenaient le règlement du montant d'indemnisation pour les terrains expropriés depuis 1945. La Commission s'est entendue avec presque tous les propriétaires désireux de négocier de façon raisonnable et elle a décidé de porter les autres cas devant la Cour de l'Echiquier qui décidera du montant d'indemnisation.

Le prix des terrains ayant augmenté considérablement dans des régions où la Commission se proposait de construire ses promenades, celle-ci en modifia le parcours pour éviter que l'entreprise soit d'un coût trop élevé.

Plusieurs contrats ont été préparés par la Commission durant l'année et nombre d'autres sont en voie de négociation. Les questions de détail ont été réglées avec les autorités compétentes en vue du financement et de la construction des ponts de la rue Sussex, du pont des Chaudières et de la promenade du lac des Fées (Fairly Lake).

Avec ses propres moyens, la Commission a entrepris de vastes travaux de construction dont les suivants sont dignes de mention: achèvement des voies d'accès du pont Mackenzie-King; construction du premier tronçon de la promenade de la Gatineau, du boulevard Taché au Chemin de la Montagne, et construction du passage supérieur sur la route de Montréal ainsi que de l'entrée du Conseil national de recherches. La Commission a exécuté ces derniers travaux en tant qu'entrepreneur pour d'autres ministères du Gouvernement.

Vers la fin de l'année, le gouvernement a reconnu que l'activité du Service d'aménagement de la capitale nationale, organisme du ministère des Travaux publics, servait de complément aux fonctions de la Commission et, par un arrêté en conseil, plaça ce service sous la régie de la Commission. Prévoyant que ce transfert allait se produire et désirant s'acquitter convenablement de cette nouvelle charge, la Commission apporta d'importantes améliorations à ses bureaux de l'avenue Carling.

Sur l'avis de la Commission et conformément au Plan directeur de la capitale nationale, le ministère des Travaux publics a entrepris l'expropriation et l'acquisition de plusieurs étendues de terrain sur lesquelles on construira éventuellement des édifices du gouvernement. Ce ministère, en collaboration avec la ville d'Ottawa et la Commission, a aidé à la réalisation du Plan directeur en faisant des levés et en préparant les dessins techniques des ponts de la rue Sussex et des ouvrages d'amélioration aux voies d'accès du pont des Chaudières, côté Hull.

La collaboration active entre les municipalités du district de la capitale nationale et la Commission, tant au point de vue technique qu'à celui du programme, a produit un effet bienfaisant sur ces municipalités et a contribué au développement général du district.



COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

PRESIDENT

Major général Howard Kennedy, C.B.E., M.E.I.C.

COMMISSAIRES

Charles Camsell, C.M.G., LL.D., F.R.S.C.

J. A. Ewart, B.A.Sc., M.R.A.I.C.,

Madame Cécile Fontaine, M.B.E.

Colonel J. D. Fraser, V.D.

Lawrence Freiman

A. J. Major, LL.D.

R. E. Valin, D.M., F.R.C.S., F.A.C.S.

Mlle Charlotte Whitton, C.B.E., M.A., D.C.L., LL.D., maire  
d'Ottawa et représentant la ville d'Ottawa.

Alexis Caron, député, maire de Hull, représentant la ville de Hull  
(en remplacement de l'ancien maire Henri Gauthier)

Eric Cook, Q.C., représentant la province de Terre-Neuve

J. H. Blanchard, B.A., LL.D., représentant la province de l'Île du  
Prince-Édouard

Harvey W. Doane, M.E.I.C., représentant la province de la Nouvelle-  
Écosse

A. F. Baird, M.E.I.C., D.Sc., représentant la province du Nouveau-  
Brunswick

Gaston Amyot, M.R.A.I.C., représentant la province de Québec

B. K. Sandwell, B.A., LL.D., D.C.L., F.R.S.C., représentant la province  
d'Ontario (mandat expiré le 12 novembre 1953)

Cecil Earl Joslyn, B.Sc., D.L.S., représentant la province du  
Manitoba

Mme Cora T. Casselman, B.A., représentant la province d'Alberta

J. W. Sanderson, représentant la province de Saskatchewan

Wm. H. Warren, B.S.A., représentant la province de Colombie-  
Britannique (mandat expiré le 12 novembre 1953)

DIRECTEURS

Haldane R. Cram, B.Sc., M.E.I.C.,  
Secrétaire et directeur de  
l'administration

Alan K. Hay, B.Sc., M.E.I.C.,  
Ingénieur en chef et directeur  
de l'aménagement et de la cons-  
truction

COMITE ET SOUS-COMITES D'AMENAGEMENT DE LA CAPITALE NATIONALE

C. G. Cowan, Ottawa, président

L'honorable Robert Winters, B.A., M.Sc., LL.D., ministre des Travaux publics, remplaçant l'hon. Alphonse Fournier, C.P., M.P., C.R. (retiré)

Major général Howard Kennedy, C.B.E., M.E.I.C., président de la Commission du district fédéral

D.K. MacTavish, O.B.E., B.A., Q.C.

Watson Sellar, C.M.G.

Daniel McCann, commissaire représentant la ville d'Ottawa

Alex Roger, O.L.S., D.L.S., échevin représentant la ville d'Ottawa

D.P. Cruikshank, O.B.E., représentant les municipalités rurales de l'Ontario

A. Deveault, échevin représentant la ville de Hull

Dr. R. Leduc, D.C.D., Maniwaki (Que.), représentant les municipalités rurales du Québec

A.E.K. Bunnell, M.E.I.C., urbaniste conseil, Toronto

M. Arthur Surveyer, M.E.I.C., ingénieur conseil, Montréal

A.S. Mathers, F.R.A.I.C., architecte de Toronto

Charles David, F.R.A.I.C., architecte de Montréal

Gordon Culham, M.L.A., M.C.S.L.A., M.I.P.T.P., architecte paysagiste, Bolton (Ont.)

Jacques Greber, S.A.D.G., S.C., S.F.U., urbaniste conseil

Architecture (Esthétique)

A.S. Mathers, président

Gaston Amyot

J. A. Ewart

Charles David

Gordon Culham

Jacques Greber (conseil)

Zonage et ceinture de verdure

Watson Sellar, président

Gordon Culham

C. D. Wight

A. K. Hay

J. M. Kitchen

Information et publicité

Chemin de fer

A.E.K. Bunnell, président

D. McCann, commissaire municipal

A. Deveault, échevin

D.P. Cruikshank

D.P. Cruikshank, président

D. McCann, commissaire municipal

Lawrence Freiman

Contentieux

Routes et circulation

Watson Sellar, président

D. K. MacTavish, président

A. Deveault, échevin

Alex Roger, échevin

COMITE CONSULTATIF DU PARC DE LA GATINEAU ET SON SOUS-COMITE

R. P. Sparks, président

Herbert Marshall

Wilfrid D'Amour

Major général E.L.M. Burns

John J. Connolly

Sous-comité de la promenade du parc

H. Hyman, président

J. M. Wardle

J. Smart

E. I. Wood

J. M. Kitchen



### Historique

La Commission du district fédéral a succédé à la Commission d'embellissement d'Ottawa, instituée en 1899 par le premier ministre d'alors, sir Wilfrid Laurier. Celui-ci désirait faire d'Ottawa la "Washington du Nord" et, pour atteindre ce but, il chargea la Commission de collaborer avec la municipalité d'Ottawa à l'embellissement et à l'amélioration de la ville. De 1899 à 1913, sous la direction de son président, sir Henry Bate, la Commission s'occupa d'acquérir des terrains et d'aménager des parcs et promenades. Plusieurs des aménagements effectués durant cette période firent suite à un rapport préparé par M. Frederick Todd, architecte paysagiste.

De 1899 à 1912, d'importants travaux ont été exécutés: le parc de Rockcliffe, qui était la propriété de la ville d'Ottawa et du gouvernement fédéral, a été aménagé pour l'usage du public. Le long de la rive ouest du canal Rideau, le Driveway a été construit à l'intention des voitures du temps à traction chevaline; des promenades, des parcs et des parterres de fleurs furent aménagés pour les piétons. On construisit la promenade Lady-Grey et la chaussée qui traverse le lac Dow, subséquentement démolie; cette chaussée reliait l'avenue Clemow à la Ferme expérimentale. Les ponts Minto ont été érigés comme premier chaînon d'un lien majestueux entre Rideau Hall et les édifices du Parlement. Les parcs Strathcona, Central et Dundonald, ceux de l'avenue King-Edward et de la Pointe Nepean et des Jardins MacDonald ont tous été conçus et aménagés durant cette période.

Il reste très peu de chose aujourd'hui des travaux paysagistes exécutés à une époque où les réseaux de sentiers entrelacés étaient bordés de petites plates-bandes fleuries; ils ne conviennent plus aux grandes foules et l'entretien en était devenu onéreux. De plus, les chemins n'étaient pas destinés à la circulation lourde et rapide de l'automobile; ils ont tous été reconstruits et les courbes, élargies. Cependant, les arbres et arbustes ont maintenant atteint leur maturité et, dans la reconstruction de ces zones, on s'est appliqué à en conserver la beauté.

A la fin de 1912, la Commission d'embellissement avait aménagé quelque 13 milles de voies carrossables.

En 1911, le premier ministre, sir Robert Borden, décida qu'il était essentiel de dresser un plan d'ensemble pour l'aménagement de la capitale, et il envisagea un réseau de parcs, de rues et d'édifices publics s'agencant de façon à faire de la ville une des plus belles capitales du monde. Pour réaliser ce projet, il institua un comité spécial sous la présidence de sir Henry Holt et les membres de la Commission d'embellissement d'Ottawa collaborèrent à la préparation du rapport de ce comité. Néanmoins, la guerre de 1914-1918 éclata avant que soient mises à exécution les recommandations de ce rapport.

Durant la période de 1913 à 1926, la Commission fut présidée par sir Henry K. Egan et M. John B. Fraser, respectivement présidents de 1913 à 1920 et de 1920 à 1926. Durant cette période, la Commission s'efforça

surtout d'aménager les terrains qui avaient été acquis pour en faire des parcs et d'harmoniser ces zones avec les constructions qui y avaient été érigées. En outre, à titre de nouveau projet, la promenade d'Island-Park a été construite, le parc Hampton ajouté au réseau des parcs et des ponts ont été érigés entre cette promenade et l'île Bate située au milieu de la rivière Ottawa.

En 1927, par une loi du Parlement, le nom de cet organisme a été changé en celui de Commission du district fédéral par suite des nouvelles responsabilités qu'assumait la Commission lorsque son activité s'étendit à toute la ville de Hull. Dès lors, Hull a pu se faire représenter au sein de la Commission. Ces nouvelles charges permirent à la Commission beaucoup de travail de 1928 à 1937.

Sous l'impulsion de l'hon. T. Ahearn, C.P., président de 1926 à 1932, plusieurs projets furent entrepris. On termina l'aménagement des parcs Jacques-Cartier, Bréboeuf et Fontaine (lac Flora) à Hull. On acheva la construction des ponts Champlain jusqu'à la rive québécoise, reliant ainsi la promenade d'Island-Park au chemin d'Aylmer et dotant la rivière Ottawa d'un nouveau pont dont la construction s'imposait. Des édifices furent démolis au centre d'Ottawa en prévision de l'aménagement du parc de la Confédération, et la bande de terrain située entre le côté ouest de la rue Nicolas et les voies ferrées a été transformée en parc avec la collaboration de la compagnie du National-Canadien. Comme plusieurs parcs avaient vieilli ou étaient devenus désuets, de grands travaux de restauration furent entrepris et l'on refit presque entièrement le parc Rockcliffe, la promenade du canal Rideau, et la promenade Lady-Grey. La construction d'Echo-Drive, sur les rives sud et est du canal Rideau, entre les ponts Bronson et Pretoria, fut une grande entreprise.

De 1932 à 1936, M. W.E. Matthews présida la Commission. Durant cette période, le Driveway s'étendit jusqu'à la Ferme expérimentale de façon à relier la promenade d'Island-Park au chemin de Prescott. M. Matthews eut comme successeur l'hon. Frederick E. Bronson, C.P., qui fut président de 1936 à 1951.

Au milieu des années trente, le gouvernement fédéral, inquiet de l'abattage considérable et désordonné qui se pratiquait dans le massif forestier de la région de Kingsmere, autorisa les techniciens à faire un vaste relevé visant à déterminer l'étendue des coupes et du brûlis en vue de recommander les mesures de protection voulues. Les conclusions de ce groupe de techniciens ont été publiées dans un rapport sur les terres à bois de la Gatineau inférieure.

En 1937, comme conséquence de ce rapport, la Commission procéda à l'aménagement du parc de la Gatineau par l'achat de terrains. Ce programme fut interrompu par la guerre de 1939 à 1945, mais, depuis lors, le rythme des achats s'est accéléré à tel point qu'aujourd'hui plus de 50 p. 100 des terrains requis pour constituer le parc sont maintenant la propriété de la Commission.

Avant la guerre, M. Jacques Gréber, sous la direction du ministère des Travaux publics, fit une étude de l'aménagement de la capitale fédérale et prépara un plan d'urbanisme pour le centre de la ville. Il fit aussi le dessin de l'élargissement de la rue Elgin, de l'emplacement du monument du Souvenir et de la Place de la Confédération. Ce travail entraîna logiquement une extension de son activité et on lui demanda de préparer un plan général d'urbanisme. Toutefois, ces nouveaux projets furent interrompus par la guerre.

Le 16 août 1945, le district de la capitale nationale, couvrant une superficie de 900 milles carrés, a été défini par un arrêté en conseil. Ce district embrassait les villes d'Ottawa et de Hull et, en tout ou en partie, 26 autres municipalités. M. Gréber fut désigné pour réaliser de façon générale, l'aménagement de la capitale nationale dans les limites de ce district.

En 1946, les pouvoirs de la Commission furent élargis et ses fonds furent aussi augmentés afin qu'elle puisse plus facilement remplir ses fonctions, qui sont d'aménager la capitale et de voir à son expansion. Pour faire une étude d'ensemble de cette question, on institua un comité d'aménagement de la capitale nationale "pour aider à l'élaboration et au tracé d'un plan directeur qui sera assuré de l'approbation et de l'appui maximums du public".

Par suite du grand intérêt que le regretté premier ministre, le très hon. William Lyon Mackenzie King, éprouvait personnellement à l'égard de la capitale nationale, la régie de la Commission fut transférée au bureau du Conseil privé, dont il assurait la direction. A compter de ce moment, le premier ministre du Canada a toujours fait rapport au Parlement des travaux de la Commission.

Afin de protéger et d'aménager plus tard en parcs publics la rive, presque entièrement dépourvue de constructions, de la rivière Rideau, depuis Eastview jusqu'à la baie Mooney, et de la rivière Ottawa depuis la baie Lazy jusqu'à Woodroffe, les propriétés situées à ces endroits ont été expropriées en 1947 en application partielle du plan d'urbanisme de la capitale nationale. Peu après, on expropria également les terrains acquis pour fins industrielles et ferroviaires au sud et à l'est d'Ottawa et à Hull, ainsi que l'indiquent les études que M. Gréber a faites du plan directeur.

Afin de mettre en valeur la rive pittoresque de la rivière Ottawa pour les futurs édifices de l'Etat et faire de la rue Sussex une avenue tout aussi importante pour les affaires du gouvernement que la rue Wellington, des terrains ont été achetés le long de la promenade Lady-Grey et de la rue Sussex. D'autres terrains ont aussi été acquis pour la construction du pont Mackenzie-King et ses abords sur les rues Nicholas et Waller, et, à l'ouest de l'avenue Bronson, pour l'extension de la rue Slater jusqu'à ce pont; à Hurdmans-Bridge et le long des voies ferrées du National-Canadien qui traversent la ville, afin de permettre plus tard l'établissement d'une artère principale est-ouest d'accès limité. En tout, la

Commission a négocié avec 600 propriétaires.

Elle a fait en outre d'importants achats de terrain pour le parc de la Gatineau, depuis Hull jusqu'au lac Lapêche en direction ouest. L'ancien premier ministre, le très hon. W. L. Mackenzie King, a légué à la nation la propriété de Kingsmere et le gouvernement en a confié la régie à la Commission. Pareillement, l'ancien président de la Commission, l'hon. F.E. Bronson, C.P., a fait don à la Commission de quelque 300 acres de terre dans la région de Luskville.

En 1945, M. Gréber a commencé à préparer en détail le Plan directeur et un rapport sur ce plan. Le "Plan de la capitale nationale, 1950 - Rapport général", contenant les conclusions de ses recherches et ses recommandations, a été présenté au gouvernement après avoir été accepté en principe par le Comité d'aménagement et par la Commission du district fédéral. Ce rapport a été déposé à la Chambre des communes le 22 mai 1951 par le premier ministre, le très hon. Louis St-Laurent, C.P., qui déclara ce qui suit: "Il s'agit ici du plan d'un travail de longue main que la population du Canada pourra réaliser en vue de témoigner de la continuité de ses institutions et de la fierté qu'elles lui inspirent."

M. Duncan MacTavish a été nommé président en 1951 et conserva ce poste jusque vers la fin de 1952. Durant cette période, il donna une impulsion vigoureuse aux projets d'organisation et d'embellissement de la capitale nationale en prenant l'initiative de l'acquisition des terrains requis pour l'établissement des promenades de plaisance prévues dans le plan général d'aménagement comme promenades est et ouest. On prépara en outre des plans et relevés pour la construction de la promenade de la Gatineau. On étudia le problème du zonage des régions urbaines et les méthodes de surveillance et d'extension des zones de verdure. Enfin, on fit une étude des moyens à prendre pour utiliser au maximum les pouvoirs conférés par les lois provinciales aux municipalités comprises dans la région métropolitaine pour collaborer à l'expansion de la capitale nationale.

Le parc de la Gatineau fut agrandi. Avec l'addition de la propriété de 600 acres léguée par le très hon. Mackenzie King, il avait atteint à la fin de l'année une superficie de 44,386 acres. Un plan directeur pour son développement futur a été préparé par le Comité consultatif du parc de la Gatineau. Sur la recommandation du Comité d'aménagement de la capitale nationale, ce plan a été adopté en principe par la Commission.

Depuis la fin de 1952, le major général Howard Kennedy préside la Commission.

Au cours de 1953, un sous-comité, dirigé par M. Howard Hyman, a fait une étude approfondie de l'emplacement et des exigences d'aménagement de la promenade du parc de la Gatineau. Ce Comité a tenu plusieurs séances et a fait l'inspection des promenades dans le sud des Etats-Unis afin de se familiariser avec les derniers perfectionnements dans ce domaine. Des levés aériens du parc de la Gatineau ont été autorisés par la Commission, en plus des travaux d'arpentage qui ont été exécutés par des équipes ambulantes

au cours des deux dernières années, en vue d'aider le comité et la Commission à déterminer le parcours le plus convenable pour la promenade.

Durant l'année, on a terminé la construction du pont Mackenzie-King que l'on a ouvert à la circulation; des plans détaillée ont été préparés en collaboration avec les municipalités intéressées en vue de l'aménagement de la rue Sussex, de la promenade du lac des Fées et des abords du pont des Chaudières, côté Québec.

### Aménagement

En 1946, le Gouvernement, reconnaissant la nécessité d'un organisme qui mènerait à bonne fin les travaux prévus par le plan directeur en voie de préparation par M. Jacques Gréber, chargeait la Commission d'exécuter ces travaux et, en apportant des modifications à la Loi sur la Commission du district fédéral, il revêtit la Commission des pouvoirs nécessaires à l'exécution desdits travaux. La zone à laquelle ces fonctions s'appliqueraient était désignée sous le nom de "District de la capitale nationale". Cette zone couvrait environ 900 milles carrés, dont à peu près le tiers était dans la province d'Ontario et les deux autres tiers, dans la province de Québec. Afin que l'aménagement de la capitale pût réellement être exécuté sur une base nationale, un représentant de chaque province fut nommé à la Commission du district fédéral, et en vue d'exécuter les travaux de façon ordonnée en conformité du plan, la Loi comprenait une disposition portant qu'aucune construction ne pourrait être entreprise sur des terrains appartenant ou ressortissant au gouvernement fédéral ou à ses organismes dans le district de la capitale nationale avant que l'emplacement et les plans de l'immeuble aient été approuvés par la Commission.

Afin de mieux accomplir les fonctions qui lui ont été assignées en vertu des amendements en question, la Commission du district fédéral a été autorisée par le décret du Conseil C.P. 1266 du 18 avril 1946 à désigner un comité d'aménagement devant agir comme conseiller dans l'exécution des travaux. Les principales fonctions de ce comité consistent à conseiller la Commission du district fédéral relativement à l'embellissement des propriétés appartenant ou ressortissant au gouvernement fédéral dans le district de la capitale nationale et à élaborer un plan directeur, en tenant constamment compte des intérêts du peuple représenté respectivement par le gouvernement du Canada, le gouvernement des provinces d'Ontario et de Québec, les villes d'Ottawa et de Hull, et les autres municipalités du district. M. Jacques Gréber, éminent urbaniste français, fut nommé conseil du comité. Des propositions d'aménagement sont soumises à la Commission du district fédéral ou à toute autre autorité intéressée, qui se charge de les exécuter une fois qu'elles ont été approuvées par le gouverneur en conseil.

Depuis 1945, M. Gréber, assisté d'un personnel canadien désigné sous le titre de Service d'aménagement de la Capitale nationale, a travaillé à la préparation d'un plan de la région Ottawa-Hull et, au début de 1951, ses constatations, "Plan de la capitale nationale, 1950 - Rapport général", ont été soumises au gouvernement par la Commission. Ce rapport explique le Plan directeur et indique l'expansion probable du district en question.

Le Comité d'aménagement de la capitale nationale, à la recommandation de son conseiller, a reconnu que les embarras de circulation au centre de la zone urbaine étaient en grande partie attribuables aux voies ferrées, dont la construction avait débuté avant la Confédération, et aux cours d'eau comme la rivière Rideau, le canal Rideau, la rivière Ottawa, le ruisseau de la Brasserie et la rivière Gatineau. Il décida alors que les usines ne devraient pas être situées à l'intérieur de la zone d'aménagements

exécutés par le gouvernement, étant donné que leur présence était incompatible avec une saine conception de la capitale nationale; cependant, le Comité reconnut la valeur et l'utilité de ces usines dans l'expansion harmonieuse d'une région métropolitaine et décida de leur réserver des emplacements. Afin de simplifier la mise en oeuvre du projet, le Comité d'aménagement de la capitale nationale recommanda d'éloigner toutes les lignes de chemin de fer du centre de la zone urbaine, car, estimait-il, une seule ligne de ceinture, au sud des quartiers habités, suffirait à l'avenir pour desservir la ville. La Commission du district fédéral a agréé cette solution. Le nouveau plan prévoyait l'établissement, le long de cette nouvelle ligne, des usines déplacées du centre des quartiers habités.

En vue de donner suite à ces propositions relatives au déménagement des industries, la Commission du district fédéral expropriait en 1947, au sud et à l'est de la ville d'Ottawa d'alors et dans la partie nord de Hull, des étendues considérables de terrain, aux fins d'y aménager de nouvelles gares de triage, des gares-terminus à marchandises et des gares de voyageurs, ainsi que d'y établir des industries lourdes et légères.

Les municipalités ontariennes comprises dans le district et régies en vertu de l'Ontario Planning Act de 1946, formèrent la Commission d'urbanisme pour la région d'Ottawa en vue de collaborer avec le Comité d'aménagement de la capitale nationale. Pendant longtemps, les membres de la Commission d'urbanisme firent partie de la Commission du district fédéral, ce qui permettait d'obtenir une collaboration totale et l'autorité absolue en vue d'élaborer l'aménagement de la partie ontarienne du district de la capitale nationale. Afin d'exercer un contrôle efficace sur sa propre expansion et son développement, la Commission d'urbanisme recommanda au conseil municipal de la cité d'Ottawa, en 1948, de reculer ses frontières afin que les nouvelles zones urbaines puissent être administrées par un gouvernement urbain. Cette proposition fut agréée et, en 1950, la ville d'Ottawa recula ses limites au moyen d'expropriations en vue d'incorporer les agglomérations futures prévues dans le plan de la capitale nationale. A l'époque, la Commission du district fédéral collabora également, techniquement et financièrement, à la préparation du rapport Gore-Storrie, qui comprenait un bleu indiquant les services à fournir à la ville d'alors et lorsqu'elle aurait pris de l'expansion. Se fondant sur ce rapport, la Commission a accordé de temps à autre à la ville d'Ottawa des subventions représentant la portion des frais subis pour l'établissement de services que l'on considérait comme attribuables à la mise à exécution du Plan directeur, mais qui étaient fournis avant le moment où lesdits services auraient été nécessaires si la ville avait progressé normalement. Ces subventions sont payables annuellement pendant un nombre donné d'années, en vertu de la décision de la Commission, et représentant le montant d'intérêt des bons et obligations, sans inclure de montant destiné au rachat de ces titres. Sans égard aux travaux exécutés par la ville d'Ottawa en 1953, la Commission s'est engagée à lui verser un montant de \$155,431.91 par année pendant dix ans, pour les travaux exécutés en 1951 et 1952.



La Commission a appelé l'attention des municipalités comprises dans le district de la capitale nationale sur le besoin de recourir le plus possible aux méthodes législatives afin de donner suite aux travaux d'aménagement dans leurs limites respectives et elle a insisté sur l'importance d'appliquer le système de zonage aux futurs quartiers d'habitation, afin d'assurer une expansion harmonieuse en conformité des principes généraux du Plan directeur. Elle a fortement recommandé l'adoption du système de zonage en vue de l'aménagement d'une zone de verdure. Elle estime qu'une telle zone, dont l'usage doit être limité à l'agriculture ou à des établissements exigeant de vastes étendues de terrain, est nécessaire pour protéger la ville contre des demandes d'installation de services municipaux non rentables, maintenir intactes les grandes voies de communication et limiter la superficie ultime des localités urbaines. Jusqu'ici aucune municipalité n'a encore appliqué le système de zonage.

Afin de fournir les nouveaux services ferroviaires prévus par le plan, on a commencé à exécuter ces travaux en 1950. L'infrastructure de la nouvelle ligne de chemin de fer et les ponts des chemins Metcalfe et Russell, au-dessus des voies ferrées, furent les premiers travaux complétés. A South-March, un tronçon reliant les lignes de Beachburg et de Renfrew du National-Canadien a été terminé en 1951, ce qui permet aux trains d'atteindre le centre d'Ottawa par la ligne du sud plutôt que par la voie traversant la ville. On a enlevé les rails et les dormants de cette emprise de ligne abandonnée, depuis l'avenue Carling jusqu'à South-March. A la fin de 1953, cette ligne de chemin de fer a été mise en service spécialisé et, aussitôt que possible, les gares de triage et autres services auxiliaires seront déménagés de la rue Bank à ce nouvel emplacement. Cependant, deux lignes resteront en service jusqu'à ce que les industries installées aux chutes Chaudières ainsi que la gare Union soient déménagées ailleurs.

Les terrains que la Commission a expropriés pour des fins industrielles dans la zone du pont Hurdman n'ont pas encore été aménagés parce qu'il n'y a pas de service d'égout et d'eau. Récemment, la ville d'Ottawa a terminé la pose d'égouts collecteurs et de conduites principales d'eau dans toute cette zone, et il sera désormais possible d'y installer des embranchements pour pourvoir aux besoins. Ces canalisations ont été faites sur les terrains appartenant à la Commission qui a accordé une servitude à cette fin, et elle a défrayé une partie du coût de leur construction d'après la formule susmentionnée.

On reconnaît que l'élargissement ou l'amélioration de certaines artères importantes sont essentiels à la mise en oeuvre du Plan directeur, et chaque projet de ce genre est soigneusement examiné avant que la construction n'en soit commencée par la ville ou la Commission ou conjointement par les deux. La question de la rue Carling, dont l'élargissement s'impose, revient souvent sur le tapis depuis un certain temps, et l'aménagement de la rue Sussex, essentiel à l'exécution du Plan directeur, parce qu'elle est le prolongement logique de la zone des édifices du gouvernement sur la rue Wellington, a été étudié par la ville et la Commission. Au sujet de ce dernier projet, des plans ont été préparés pour la construction de nouveaux ponts sur la rivière Rideau et pour l'élargissement et

l'aménagement de cette artère. Une telle entreprise relève de la ville d'Ottawa, mais la Commission contribuera largement à défrayer le coût des travaux. Quant au pont des Chaudières, comme cette voie constitue un embouteillage de la circulation au sein de la capitale nationale, les améliorations qui seront entreprises bientôt du côté de Hull seront financées par la Commission.

Pour relier la route 17, route transcanadienne, à l'est et à l'ouest de la ville, la Commission projette d'aménager une artère d'accès limité le long de l'ancienne emprise du National-Canadien qui traverse la ville. Ce projet entraînera la construction d'un nouveau pont à Hurdman's Bridge et de gros travaux de voirie dans cette zone, à partir de la rivière Rideau jusqu'à la rue Elgin. A l'ouest de la rue Elgin, l'emprise du National-Canadien et les cours actuelles de triage pourront être utilisées à cette fin. Mais comme cette emprise n'est pas suffisamment large pour l'aménagement d'une grande route, la Commission s'est occupée d'acheter des terrains pour en porter la largeur de 90 pieds à environ 200 pieds. On prend des dispositions pour ménager, à divers intervalles, des passages supérieurs avec voies d'accès. Avis est donné aux propriétaires des terrains adjacents qu'ils ne pourront avoir accès à cette grande artère qu'aux endroits désignés. Une fois terminée, elle sera suffisante pour le gros de la circulation est-ouest durant quelque temps. Le ministère ontarien de la Voirie collabore à ce projet en acquérant le droit de passage en dehors des limites de la ville pour relier cette artère à la route 17 aux deux extrémités. On a aussi discuté la question de construire une route de dérivation au sud de la ville, mais rien n'a encore été fait pour donner suite à ce projet.

La Commission a terminé cette année la construction de la rampe d'accès de la rue Slater au pont Mackenzie-King et la ville d'Ottawa a installé les signaux lumineux nécessaires, de sorte que le pont reçoit maintenant sa part de la circulation. On a fini d'enlever l'édifice Aylmer, l'annexe Aylmer, de même que l'édifice Truro et les maisons et immeubles voisins afin de pouvoir construire ce pont.

La Commission a étudié, au cours de l'année, la question de l'emploi, de la hauteur et du caractère des édifices du côté sud de la rue Wellington. On était d'avis que la hauteur de la corniche des immeubles ne devrait pas dépasser celle des immeubles actuels, comme le nouvel édifice des Affaires des anciens combattants, qui a à peu près la même hauteur que les édifices de l'est et de l'ouest sur la colline du Parlement. On estimait du reste que les immeubles commerciaux ne seraient pas à leur place en face de la colline parlementaire et qu'autant que possible, on devrait limiter la construction de nouveaux édifices à ceux des bureaux du gouvernement, aux ambassades et aux immeubles abritant des institutions. De cette façon, on sauvegarde la dignité de la colline parlementaire.

Comme le Plan directeur prévoit l'aménagement d'un réseau ininterrompu de parcs depuis Britannia jusqu'à Rockcliffe, en passant par le centre de la ville, on a pris des mesures pour acquérir les terrains

nécessaires. Ces promenades seront respectivement désignées "promenade de l'est" et "promenade de l'ouest". De plus, deux bandes de verdure s'étendront vers le centre de la partie agglomérée, un peu à la manière des rayons d'un cercle, pour communiquer avec les promenades intérieures: celle de la rivière Rideau à l'est, celle d'Island-Park et des terrains de la Ferme expérimentale à l'ouest. On projette d'aménager une bande de verdure semblable à Hull, laquelle reliera le boulevard Saint-Joseph, dans le voisinage de la salle d'armes De Salaberry, au boulevard Gamelin. Cette promenade s'étendra entre la zone agglomérée de Wrightville et le lac des Fées et portera le nom de promenade du lac des Fées. La Commission et la ville de Hull sont à prendre les dispositions voulues pour financer et mener ces travaux à bonne fin.

Comme le parc de Rockcliffe est trop fréquenté par le public, ce qui endommage les plantations, la Commission a aménagé un parc sur la rive ouest de la rivière Rideau depuis Hog's Back jusqu'au lac Dow et, sur la rive est, depuis la baie Mooney jusqu'à près d'un mille de Billings Bridge. Cette zone renferme nombre de beaux peuplements d'arbres à feuilles décidues et de magnifiques clairières naturelles qui en feront un parc enchanteur et utile. A proximité de la baie Mooney sera aménagée une zone de récréation dont le principal attrait sera une plage pour baigneurs aménagée par la ville d'Ottawa. Les immeubles prévus par ce projet s'harmoniseront aux constructions voisines, car les plans devront être approuvés par la Commission.

Depuis 1950, agissant en vertu de l'un des amendements apportés à sa Loi de 1946, la Commission du district fédéral exerce un droit de regard sur l'emplacement et les lignes architecturales des nouveaux édifices de l'Etat. Les divers services du gouvernement soumettent leurs plans à la Commission qui, à son tour, sollicite l'avis du sous-comité d'architecture, formé de quatre architectes et d'un architecte paysagiste choisis parmi le personnel de la Commission du district fédéral et le Comité d'aménagement de la capitale nationale. Depuis 1950, ce comité a été saisi de plus de 100 projets de construction, et son influence se fait sentir jusque dans les plans récents des édifices de l'Etat. Dernièrement, la ville d'Ottawa a sanctionné par un règlement les pouvoirs qui lui avaient été accordés par une loi spéciale de la Législature, relativement au droit de regard sur les plans des édifices construits en face de ceux du gouvernement. On prévoit que la ville sollicitera l'avis de la Commission avant de prendre toute décision à ce sujet. De temps en temps, les propriétaires consultent la Commission sur la question de l'apparence extérieure de leurs immeubles s'ils croient que ceux-ci peuvent gêner l'apparence des édifices ou terrains voisins appartenant au gouvernement. Même si la Commission reconnaît qu'elle n'a aucun pouvoir en pareil cas, elle traite les immeubles en question tout comme s'ils appartenaient au gouvernement et, dans la plupart des cas, les propriétaires collaborent en agréant les suggestions faites par le comité.

Après quelque huit années d'aménagement intensif dans le district de la capitale nationale, la Commission estime que des progrès encourageants ont été accomplis tant par l'obtention de l'approbation de ses propositions que par leur mise à exécution, et ses rapports avec les municipalités et le public sont satisfaisants.

### Entretien et expansion du réseau de parcs

En dépit de la mince couche de neige enregistrée l'année dernière, qui a réduit la floraison des bulbes au printemps, l'apparence des plates-bandes et des parcs a été très satisfaisante pendant le reste de l'année. Des touristes américains et canadiens ainsi que des hauts fonctionnaires de services de parcs n'ont eu que des éloges à l'égard de l'administration et de l'entretien de nos parcs, ainsi que de l'emploi judicieux des plantes florifères. Les plates-bandes aux multiples couleurs sont disposées en pentes, en vue de produire un effet plus agréable chez le promeneur et l'automobiliste. La Commission est très sensible aux témoignages d'appréciation reçus des personnes qui habitent le district de la capitale nationale et des visiteurs, ce qui indique que nous n'avons guère à craindre le vandalisme.

Comme nous le disons plus haut, l'hiver dernier a été très meurtrier pour les bulbes florifères, et, comme conséquence, les plantations de cette année ne pourront que redonner à nos plates-bandes leur beauté de l'année dernière. Nous sommes heureux de signaler le don de 16,000 bulbes de tulipes que nous a fait la reine Juliana, de Hollande. Ces tulipes ont été partagées entre les plates-bandes de l'hôpital municipal d'Ottawa et la promenade qui longe le canal Rideau, entre l'avenue Delaware et la rue Waverley. La Commission a aussi reçu un don de 50,000 bulbes de l'Association des producteurs de bulbes de Hollande, ce qui nous a permis d'agrandir nos plates-bandes dans le voisinage de la Ferme expérimentale. Le gros des plantations provenant de la Commission comprenait 190,000 bulbes dont 110,000 tulipes, 30,000 jonquilles, 50,000 crocus et divers petits bulbes.

Fidèles à son programme à long terme de rajeunissement des vieilles plantations, la Commission s'est occupée d'enlever les plants trop vieux. Elle a fait, avec l'aide du ministère de l'Agriculture, une inspection complète de toutes ses propriétés en vue de combattre la maladie hollandaise de l'orme. L'an dernier, pour la première fois depuis quelques années, aucun foyer nouveau d'infection n'a été dépisté. Afin de renforcer les arbres des peuplements denses et d'accroître leur résistance à la maladie, on a pratiqué l'éclaircissage et la taille. De cette façon, advenant une épidémie de cette maladie, on pourra remplir, au moyen d'autres essences, les vides causés par les arbres détruits.

Par suite de l'intensification de la circulation routière et de l'augmentation de la vitesse, il a été nécessaire de changer tous les panneaux indicateurs le long des parcs. A l'heure actuelle, ces panneaux sont recouverts de peinture phosphorescente, mais le printemps prochain, de nouveaux dessins et un nouveau lettrage seront inaugurés. Pour plus de sécurité, les arbres trop près de la bordure des promenades devront être enlevés ou taillés et, dans les courbes, le rebord et la bande centrale de la chaussée devront être peints.

Avec l'âge, les arbres des parcs grossissent et les bosquets deviennent plus denses, ce qui complique de plus en plus le travail d'entretien

de la pelouse. Dans les endroits particulièrement difficiles et dans les pentes, on a entrepris un programme de plantation de couverture. En 1953, quelque 15,000 plants d'euphorbe ont été plantés et ont donné d'excellents résultats.

Comme le roc est presque à fleur de terre à Rideau Hall, les travaux d'entretien ont toujours été difficiles. Pour contourner cette difficulté, de grandes quantités de terreau ont été épanchées et on a fait de généreuses applications d'engrais des deux côtés de l'allée principale depuis la porte principale jusqu'à la résidence. On a épanché également une forte quantité d'engrais ailleurs sur les terrains. De plus, plusieurs allées ont été repavées, quelque 200 pieds de haies remplacés, et le rideau d'arbres le long de la rue Mackay a été épaissi.

Le 13 novembre, le président des Etats-Unis et Madame Eisenhower ont planté deux érables durs.

Dans le parc de Rockcliffe, les endroits accidentés dans le voisinage des pépinières ont été nivelés et engazonnés. Près du réfectoire, on a ajouté cinq grandes tables à celles qui s'y trouvaient déjà, à l'intention des pique-niqueurs.

Au parc Stanley, un terrain accidenté d'une superficie d'environ une acre et demie a été converti en parc. Au printemps, des arbustes touffus ont été plantés pour dissimuler le fond des cours adjacentes.

Après l'élargissement, par la ville d'Ottawa, de la rue Nicholas au sud de la rue Laurier, la Commission a renivelé le parc de l'endroit. Ce travail a nécessité le déplacement des clôtures afin de rehausser l'apparence de la rue.

Le programme de rénovation en cours depuis quelque temps au parc Major s'est poursuivi: nous avons supprimé plusieurs allées, enlevé six grands ormes et planté d'autres essences.

L'aménagement de l'extrémité est du pont Mackenzie-King est à peu près terminé. Quant à l'extrémité ouest, le nivellement des abords est terminé et la plus grande partie du terrain a été recouverte de terreau. L'aménagement de la voie d'accès et du terrain de stationnement entre l'avenue Laurier et la rue Slater est terminé.

L'entretien des nombreuses terrasses escarpées de la colline parlementaire présentait d'énormes difficultés et les travaux effectués faciliteront les choses. Avec la collaboration du ministère des Travaux publics, un nouveau service d'eau a été installé pour arroser l'esplanade.

Au pont de l'avenue Pretoria, le passage inférieur pour les piétons a été abaissé afin de donner plus d'espace en hauteur. Le sentier conduisant à ce passage et ses points de jonction ont été pavés. Etant donné la circulation intense aux approches du pont, ce passage devient de plus en plus utile comme traverse sûre pour les piétons.

Au pont de la rue Bank, le rideau d'arbres a été rénové et au ruisseau Patterson, le régalage du remblai a été amélioré et les buissons d'ornement rafraîchis.

Les terrains achetés par la Commission le long des rues Carling et Kirkwood pour l'aménagement de la voie d'accès limitée est-ouest et près des nouvelles maisons de rapport, ont été nivelés et engazonnés.

A mesure que les villégiateurs déménageaient de la zone de Hog's Back, la Commission nettoyait le terrain en enlevant les arbres morts ou mourants, en recouvrant certaines laideurs et en enlevant les déchets. Des milliers de verges de terre de remplissage furent épandues pour niveler ces terrains, mais il faudra exécuter pendant plusieurs années un programme chargé de reboisement et d'entretien. On a commencé à extirper l'herbe à la puce qui abonde dans ces parages.

A Hull, les terrains autrefois occupés par les réservoirs d'huile, près du parc Jacques-Cartier, ont été nivelés et engazonnés, et la surface de l'ancienne sablière a été aplanie. Des éclaircies ont été pratiquées dans le fourré de la berge du ruisseau de la Brasserie et des centaines de rosiers et autres arbustes ont été plantés en bordure de la rue Laurier.

On a posé une autre couche de remplissage au parc Ste-Marie pour niveler les allées et le champ de baseball. Trois arbres d'une hauteur de 20 pieds ont été plantés sur une grande butte de sable afin d'obtenir de l'ombrage.

Afin d'améliorer le rendement de la pépinière de la Commission située sur la berge de la rivière Rideau, des fossés d'égoutement ont été creusés et plusieurs acres de terrain mise en culture pour les plantations de l'année prochaine. Le fouillis d'arbustes qui longeait le chemin Symth a été arraché pour faire place à la haie que l'on projette d'y établir.

La Commission a de plus collaboré avec d'autres ministères à l'occasion d'événements spéciaux, dont le plus important était celui du Couronnement; la Commission a alors prêté son concours au ministère des Travaux publics.

Au cours de l'année, de gros travaux de réfection du pavage du Driveway ont été exécutés. La section qui longe le canal Rideau depuis l'avenue Argyle jusqu'à la Cinquième Avenue, l'entrée du pont Champlain du côté de Hull et la section qui va de l'Echo-Drive jusqu'à l'avenue Clegg, ont reçu une couche bitumineuse de surface. Une partie de ces travaux a été exécutée par les employés de la Commission et l'autre partie par des entrepreneurs ayant présenté la plus basse soumission.

Le programme de remplacement des réverbères démodés montés sur poteaux en béton par des appareils plus modernes, a été poursuivi, surtout aux intersections et autres endroits dangereux.



Comme les sections urbaines des allées sont de plus en plus utilisées comme grande artère par les touristes et les citoyens, la congestion est devenue un véritable problème à certains endroits. Sur les terrains de la Commission, c'est la Gendarmerie royale qui se charge de surveiller la circulation, tandis que dans les rues des villes, cette surveillance est assurée par la Sûreté municipale. Afin de faciliter et d'améliorer la circulation et d'en assurer la surveillance sur le Driveway, la Gendarmerie royale du Canada a obligamment prêté l'un de ses officiers de la circulation. Après une étude approfondie du problème, cet officier a rédigé un rapport qui a été soumis à la Commission, puis les directeurs de la Commission et les chefs de la Gendarmerie royale se sont réunis pour examiner ledit rapport.

Plusieurs discussions ont eu lieu avec la Gendarmerie royale au sujet de modifications à apporter à l'article 26 des règlements de la Commission du district fédéral intitulés "Driveway Traffic and Property Regulations". Nous prévoyons que le règlement modifié sera adopté sous peu.

### Parc de la Gatineau

Au cours de 1952, la Commission a étudié le plan directeur du Parc de la Gatineau dressé par le comité consultatif du parc de la Gatineau ainsi que les commentaires de M. Jacques Gréber sur ce rapport. Le rapport signalait que "le principal objet du plan devrait être de préserver, dans tous les principaux endroits du parc, les caractères particuliers des forêts canadiennes et de conserver pour l'avenir la beauté naturelle des lacs et des collines boisées, qui sont une source d'enchantement pour ceux qui ont l'avantage de les voir, qu'il s'agisse des habitants des régions avoisinantes ou des visiteurs d'autres parties du pays ou de l'étranger.... Tout en remplissant un but utile, comme endroit de délassement salubre, le parc de la Gatineau a pour objet principal d'enrichir, au point de vue spirituel et moral, la vie de ceux qui le visitent". Nous prévoyons qu'une fois terminé, ce parc naturel aura une superficie de quelque 75,000 acres et s'étendra, depuis les limites de la ville de Hull, vers l'ouest sur une distance d'une trentaine de milles.

Le rapport recommandait la construction de routes et de parcs de stationnement, de sentiers pour cyclistes, piétons et skieurs, l'érection d'un édifice administratif pour loger le bureau central, l'aménagement de restaurants, de salles de repos et de terrains de campement; il recommandait en outre de prendre les dispositions nécessaires quant à certaines autres formes spéciales de récréation, soit en construisant un amphithéâtre et un chalet, soit en aménageant des plages, des terrains de pique-nique, un musée en plein air de la faune et de la flore canadienne, et en construisant un village genre "anciens défricheurs".

Pour atteindre ces endroits pittoresques, il faudra tout d'abord construire une route. L'an dernier, la Commission a demandé au gouvernement l'autorisation de procéder et a reçu la permission d'y affecter les fonds nécessaires. Afin de s'assurer que cette route de plaisance sera en tout point parfaite du double point de vue du génie et de l'esthétique, la Commission, à la demande du comité du parc de la Gatineau, a approuvé la création d'un sous-comité du parc de la Gatineau chargé d'étudier ce problème particulier. En juin, ce sous-comité a visité les parcs de la vallée Shenandoah en Virginie et de la région de Great Smokies au Tennessee. A la suite de cette visite, et après plusieurs réunions, il a rédigé un rapport détaillé et complet comportant les normes d'aménagement, une énumération des priorités de construction et recommandant différents tracés. On estimait que le parc devrait être aménagé avant tout de façon à faire ressortir les beautés naturelles de la région et que, toutes choses étant égales par ailleurs, les considérations techniques de l'entreprise devraient céder le pas au souci de rendre le paysage accueillant et agréable pour les visiteurs de passage dans le parc de la Gatineau. Pour arriver à cette fin, de nombreux relevés aériens de la région ont été entrepris en fin d'année et des équipes de terre ont fait durant l'année des tracés à travers les bois et les accidents de terrain. On a enfin décidé que cette voie partirait du boulevard Taché, traverserait la vallée des Trois Lacs pour aboutir au nord du Lac Philippe, d'où partira la voie de retour qui empruntera le versant occidental.

Plus tard, elle s'étendra vers l'ouest jusqu'au lac La Pêche. Le premier tronçon de cette route, qui part du boulevard Taché jusqu'au Chemin de la Montagne, est en voie de construction et recevra la dernière couche de surface l'an prochain. Cette route sera prolongée jusqu'à Old-Chelsea aussitôt que possible.

De nombreux terrains ont été achetés au cours de l'année, surtout dans la région du lac La Pêche, en vue de cette route de plaisance. Ainsi que dans la région qui s'étend depuis le Lac Philippe jusqu'à Wakefield. La superficie actuelle du parc est de 44,386 acres, soit une augmentation de 6,662 acres depuis l'année dernière. Ce chiffre comprend une étendue de 600 acres à Kingsmere, léguée à la nation par feu Mackenzie King et qui relève désormais de la Commission.

Afin de dissiper l'incertitude dans l'esprit des gens, la Commission a précisé ses intentions au sujet des expropriations dans le parc de la Gatineau. Nous extrayons le passage suivant du communiqué de presse qu'elle a publié à cet égard: "Nous n'avons cherché ni ne chercherons à exproprier des terrains dans le parc de la Gatineau que dans les cas où lesdits terrains doivent faciliter la construction des routes de plaisance ou l'exécution d'autres travaux essentiels..... D'autre part, la Commission a acheté et continuera d'acheter tout terrain dans les limites dudit parc qu'elle pourra obtenir à un prix jugé raisonnable."

Une étude de l'utilisation ultime du lac Harrington a été faite par le commissaire Charles Camsell, qui s'exprime comme il suit dans son rapport: "Notre intention, en ce qui concerne le lac Harrington, est de réserver une territoire englobant toute la superficie du lac et tout le pourtour de la rive sur une profondeur suffisante pour assurer la protection des beautés du paysage et la bonne administration du lac et des environs. Cette zone constituerait le "coeur" du parc de la Gatineau et nul aménagement n'y pourrait être exécuté en dehors des travaux accomplis sous la surveillance directe et complète de la Commission et en conformité de sa ligne de conduite. Le but de cette zone serait de disposer à proximité de Hull et d'Ottawa, d'un endroit où les visiteurs pourraient trouver la paix et la tranquillité et se reposer de l'existence trépidante des villes, en se livrant à une détente bienfaisante et en jouissant de l'atmosphère apaisante de la grande nature."

Cet exposé de programme pour l'avenir a été accepté par la Commission et servira de guide pour l'aménagement de la région du lac Harrington.

A l'est des lacs Meach et Harrington, la route qui a été percée en pleine forêt et qui communiquera avec celle qui existe déjà au lac Philippe a été améliorée encore davantage. Elle n'est pas encore ouverte au public, mais les fonctionnaires du parc de la Gatineau s'en servent pour veiller à la protection contre le feu et pour des fins administratives. Au cours de l'année, la Commission a autorisé l'achat d'une bonne quantité de matériel pour combattre l'incendie;

cette mesure s'imposait, étant donné les nombreux incendies de forêt dans la région de la Gatineau par suite de la sécheresse.

En 1953, nombre de touristes ont visité le parc en plein jour et même plusieurs y ont couché sous la tente. Des groupes y sont venus des Etats-Unis ainsi que de nombreux endroits du Canada pour camper et se promener dans les sentiers. Signalons, parmi ces groupes, des Girl Guides de Marblehead (Mass.), de Cornwall (Ont.), des Scouts de Windsor (Ont.) et de Hull (P.Q.). Les parcs de stationnement pour remorques aménagés par la Commission sont toujours appréciés par ces touristes.

Comme par les années passées, deux gendarmes de la Gendarmerie royale font le service pendant les mois d'été. La Commission emploie six gardes forestiers au parc de la Gatineau comme gardes-chasse et gardes-feu.

Afin de dédommager les municipalités comprises dans le parc de la Gatineau des pertes d'impôts résultant des achats de terrains par la Commission, celle-ci a versé l'an dernier un montant de \$8,308.67 que les six municipalités et onze commissions scolaires visées se sont partagés.

Entretien des terrains du gouvernement

Des sommes sont comprises chaque année dans le budget de la Commission du district fédéral pour l'entretien des terrains contigus aux édifices du gouvernement. Par suite de la multiplication des locaux du gouvernement après le parachèvement de nouveaux édifices, ce service de la Commission a pris de grandes proportions en ces dernières années. Parmi les travaux d'entretien compris dans ces crédits, signalons, outre l'entretien régulier des édifices du gouvernement, le service du parc de la Gatineau, de l'édifice du Conseil national de recherches sur le chemin de Montréal et la rue Sussex, Rideau Hall, ainsi que les anciennes résidences de feu Mackenzie King à Kingsmere et Laurier House.

Outre les services d'entretien d'été énumérés plus haut, la Commission a assuré le service de déneigement dans tous les parcs de stationnement et les sentiers et allées entourant les édifices en question. Comme la somme de travail, en hiver, dépend de la vigueur de la saison et, surtout, de la couche de neige, il est impossible de prédire le montant qu'il faudra affecter à ces travaux d'une année à l'autre. Cependant, comme l'hiver de 1952-1953 a été doux, les travaux d'entretien exécutés par la Commission ont été moindres que d'habitude.

Travaux entrepris pour le compte des ministères

Au cours de 1953, plusieurs ministères et organismes gouvernementaux pourvus de nouveaux édifices ont demandé à la Commission d'aménager leur terrain et d'y planter des arbres. L'entreprise a été fort considérable. Ce travail spécialisé, pour lequel la Commission possède l'outillage et la main-d'oeuvre voulus, est effectué à prix coûtant, plus les frais de surveillance qui s'élèvent à 15 p. 100.

Voici quels ont été les plus importants travaux de ce genre:

Ministère des Travaux publics -

Aux laboratoires du ministère des Mines et Relevés techniques, rue Booth, une étendue de trois-quarts d'acre a été aménagée. Pareil travail a également été exécuté à l'édifice de la Gendarmerie royale, à Overbrook.

Conseil national de recherches - Chemin de Montréal -

On a complété les travaux de régalinge, de terrassement, d'engazonnement et de plantation aux endroits suivants: édifice de la chimie appliquée, emplacement d'épreuves sur la corrosion, édifice de recherches en construction, édifice de génie radiophonique et électrique. A l'intersection du chemin de Montréal, les rampes de la voie supérieure ont été prolongées de façon à réduire les montées abruptes. On a ensuite planté le long de ces rampes, pour empêcher l'érosion, environ 8,000 plantes basses qui contribueront à amoindrir le coût d'entretien. L'entreprise globale comportait une forte élévation du niveau du chemin de Montréal et l'aménagement d'une voie souterraine pour les véhicules automobiles. La circulation a pu reprendre sur cette chaussée à la fin de l'été.

Conseil de recherches pour la défense -

Le régalinge et la préparation du sol ont été effectués sur une étendue de 12 acres à l'emplacement de cet organisme, à Shirley's-Bay. On a terminé environ 90 p. 100 de l'aménagement du terrain au laboratoire de recherches aéronautiques de l'aéroport d'Uplands. Cette dernière entreprise comprend une étendue d'environ 15 acres. On a également terminé l'aménagement du terrain qui entoure l'édifice de l'électronique, propriété du présent organisme située au Conseil national de recherches, chemin de Montréal.

Société centrale d'hypothèques et de logement -

Les travaux d'aménagement et de plantation ont été terminés au siège social de la Société, chemin de Montréal.

Hôpital municipal d'Ottawa -

On a achevé 90 p. 100 du régalage et du gazonnage du terrain entourant le nouveau pavillon des maladies contagieuses.

Voici les détails de ces dépenses et l'ampleur des travaux effectués:

| <u>Ministère des Travaux publics -</u>   | <u>Dépenses totales</u><br><u>année 1953</u> |
|--|--|
| Entretien du terrain de jeu de l'Association récréative du service civil                                 | \$ 3,092.                                    |
| Aménagement des terrains bordant la rivière Outaouais, à Hull, à l'est du pont inter-provincial          | 854.   |
| Illumination à l'occasion du Couronnement  | 6,437.                                       |
| Erection d'une clôture neuve, rue Rochester, pour le compte du ministère des Mines et Relevés techniques | 1,292.                                       |
| Rampe de béton, Imprimerie nationale, 52, rue Nicholas   | 1,072.                                       |
| Chaussées et aménagement du terrain au séminaire (édifice de la Gendarmerie royale)                      | 12,253.                                      |
| Aménagement du terrain, ministère des Mines et Relevés techniques, rue Booth                             | 429.   |
| Agrandissement du parc de stationnement, Conseil national de recherches, rue Sussex                      | 400.   |
| <u>Banque du Canada -</u>  |  |
| Entretien, propriété de la rue Wellington  | 2,090.                                       |
| Entretien, propriété de la rue King-Edward   | 3,358.                                       |
| <u>Conseil de recherches pour la défense -</u>   |  |
| Aménagement du terrain, Expansion des recherches en aéronautique, Uplands                                | 51,793.                                      |
| Aménagement du terrain, laboratoire d'électronique, Conseil national de recherches                       | 13,573.                                      |
| Aménagement du terrain, nouvel édifice, Shirley's-Bay  | 26,952.                                      |



Ministère des Travaux publics (suite)

Hôpital municipal d'Ottawa -

Entretien du terrain de l'hôpital 11,961.

Aménagement des terrains entourant le nouveau pavillon, rue Ruskin 727.

Société centrale d'hypothèques et de logement -

Entretien, Laurentian Terrace 1,234.

Aménagement des terrains au siège social de la Société, chemin de Montréal 6,305.

Entretien des terrains, chemin de Montréal 14,383.

Ministère de l'Agriculture -

Services rendus à la Ferme expérimentale centrale 880.

Conseil national de recherches -

Aménagement des terrains, régalaqe de la nouvelle entrée et amélioration du chemin, emplacement du Conseil, chemin de Montréal 128,105.

Trottoirs, mur de soutènement, édifice de la chimie appliquée, chemin de Montréal 12,085.

Aménagement des terrains, emplacement d'épreuves sur la corrosion, chemin de Montréal 1,901.

Aménagement des terrains, édifice du génie radio-phonique et électrique, chemin de Montréal 2,848.

Aménagement des terrains, édifice des recherches en construction, chemin de Montréal 7,965.

Municipalité d'Ottawa -

Prolongement de la rue Slater, aux abords de la rue Bronson 3,139.

### Réalisation de projets prévus par le Plan directeur

Au cours de 1953, par suite de la démolition de l'édifice Aylmer, les abords occidentaux du pont Mackenzie-King ont été terminés, des feux de circulation installés aux intersections de la rue Elgin et des rues Albert et Slater, et le pont a été entièrement ouvert à la circulation.

Le réaménagement des voies ferrées prévu par l'accord conclu en 1950 contre la Commission du district fédéral et le National-Canadien a considérablement progressé durant l'année. Quant à la ligne de raccourci, au sud d'Ottawa, et autres installations connexes qui doivent remplacer les voies du National-Canadien traversant la ville de l'est à l'ouest, le réglage de la voie principale et des cours de triage a été terminé, les rails de la voie principale ont été posés et deux voies de service pouvant accommoder chacun 100 wagons ont été terminées. On a érigé dans la cour, à l'usage du National-Canadien, un édifice à bureaux dont on commencera à se servir au début de l'an prochain. Il a été soigneusement conçu en tenant compte de toutes les exigences ferroviaires et construit d'après les dessins d'un architecte à l'emploi de la Commission. Le parachèvement des travaux nécessaires à ce raccourci, y compris le système de signalisation centrale pour le mouvement des trains, les postes de ravitaillement des locomotives, de réparation des wagons et les bureaux, a été autorisé par le gouvernement. On a déjà reçu des quantités considérables de matériel d'aiguillage. En novembre, le premier train de marchandises direct a utilisé ce raccourci et il continuera de servir au National-Canadien pour le trafic-marchandises transcontinental.

Durant l'année, des levés importants ont été effectués le long de la rue Sussex afin de déterminer le genre de ponts qu'il faudrait au-dessus de la rivière Rideau et d'assurer que l'élargissement de la rue, ainsi que les autres travaux de construction projetés, en feront une artère digne de la capitale. La ville d'Ottawa et la Commission du district fédéral conclueront un accord relatif à la réalisation de ce projet qui relève de la ville d'Ottawa; elle bénéficie à cet égard de fortes contributions financières de la Commission. L'enlèvement des rails de tramways qui seront remplacés par des autobus, fait partie de ce projet. Le ministère des Travaux publics a dressé le plan des ponts à titre de contribution à la mise en oeuvre du plan de la Capitale nationale.

Les ingénieurs du ministère des Travaux publics étudient également les moyens d'améliorer la circulation au pont des Chaudières. On se propose de transporter au centre de la rue les rails des tramways et d'employer comme chaussée le ponton sur chevalets qui porte les rails. Il est intéressant de noter qu'on emploiera pour le pont les arches de pierre érigées par le colonel By en 1827, à l'époque où fut construit le canal Rideau.

Le plus important ouvrage de construction de l'année est un tronçon de deux milles faisant partie de la route de plaisance de la Gatineau, depuis le boulevard Taché (chemin d'Aylmer) au boulevard Gamelin (chemin de la Montagne). Les travaux comprenaient le régalaage, le nivellement, la construction de ponceaux et la stabilisation de la couche de gravier.

La température ayant été clémente durant l'hiver, il a été possible de poursuivre certains travaux, dont une coupe dans le roc et la construction du remblai de la chaussée qui traverse un marais, à l'ouest du lac des Fées. Pour atteindre le roc, il a fallu extraire la curure à une profondeur moyenne de 20 pieds au-dessous du niveau de l'eau. On a ensuite rempli cette surface avec une excellente matière granulée et formé une rampe d'une hauteur totale de 32 pieds.

On a construit un ponceau à blindage multiple, large de 14 pieds et long de 100 pieds, au-dessus du ruisseau qui traverse cette voie, au sud du chemin de la Montagne. En outre, dix ponceaux tubulaires, d'une longueur totale de 880 pieds et dont les diamètres varient de 18 à 36 pouces, ont été installés selon le besoin.

A la fin de la saison, une gravière a été découverte sur le terrain de la Commission, à environ un demi-mille au nord du chemin de la Montagne et tout près de la route de plaisance. Un contrat pour le concassage de 50,000 tonnes de gravier a été accordé; une partie a servi à la construction de la base stabilisée de la rampe mentionnée plus haut. Le reste a été entassé pour usage ultérieur.

La première section de cette route de plaisance, se trouvant à proximité de la zone urbaine, a été construite d'après des normes très élevées. La chaussée mesure 24 pieds de largeur, les épaulements, 10 pieds; la pente maximum est de 6 p. 100 et la courbure maximum de la route principale, de 6 degrés.

Outre la construction du tronçon reliant le chemin d'Aylmer au chemin de la Montagne, certains travaux ont été effectués en d'autres sections, y compris le tracé de la route dans la région du lac Pink, le concassage et l'entassement de gravier, tel que mentionné plus haut.

Acquisition, administration et entretien  
des biens immobiliers

En vue de mener à bonne fin l'aménagement de la capitale nationale, le gouvernement a accordé de temps en temps à la Commission le pouvoir de se procurer des terrains par voie d'achat ou, au besoin, par voie d'expropriation. En 1945, la Commission a exproprié des terrains entre la rue Sussex et la promenade Lady-Grey en vue de s'assurer la possession d'emplacements pour l'érection éventuelle d'édifices du gouvernement. En 1947, elle se procurait des terrains situés sur la rive sud des rivières Ottawa et Rideau en vue d'y aménager des parcs et des routes de plaisance. La même année, elle faisait l'acquisition de terrains dans la région du pont Hurdman et du chemin Walkley pour des fins industrielles et ferroviaires. En 1953, elle a acquis de grandes étendues de terrain le long des promenades de l'est et de l'ouest, de la route d'accès limité allant de l'est à l'ouest à l'emplacement des voies ferroviaires qui traversent la ville, et à Hull, en bordure du ruisseau de la Brasserie pour la route de plaisance du lac des Fées.

Cette année, la Commission, constatant qu'elle ne pouvait s'entendre avec les propriétaires aussi rapidement qu'elle le désirait, décida d'accélérer les transactions. Des estimateurs et des négociateurs supplémentaires furent engagés à cette fin. En 1953, environ 95 évaluations ont été faites et 75 transactions négociées avec des propriétaires à prix raisonnables et sans recours aux tribunaux. Depuis la Seconde Guerre mondiale, la Commission est entrée en pourparlers avec 850 propriétaires, sauf en ce qui concerne le parc de la Gatineau. Dans ce cas, les estimations et les négociations ont été effectuées par des courtiers en immeubles de la région, au nom de la Commission.

D'ici à ce que ces propriétés soient requises aux fins de la Commission, celle-ci s'arrange pour les louer aux ex-propriétaires qui le désirent. Dans le cas contraire, elle les loue au public, à loyer modéré. Maintenant que la Commission commence à utiliser ses propriétés à diverses fins en conformité du Plan directeur, il a fallu démolir, dans certains quartiers, les bâtiments qui s'y trouvaient. Le premier quartier important qui a été ainsi débarrassé est situé aux environs de Hog's-Back, et 80 à 90 chalets ont été enlevés. La plupart de ces derniers étaient bâtis sur des terrains loués et les propriétaires les ont enlevés à la demande de la Commission. Ceux qui étaient situés sur le terrain de la Commission ont été vendus par voie d'adjudication publique au plus offrant.

A cause de l'augmentation du nombre de terrains loués par la Commission, l'entretien des propriétés est devenu plus considérable. Le personnel de la Commission gère une partie de ce travail; le reste est confié à des firmes locales d'entrepreneurs choisies par les représentants de la Commission en matière de location.

Destruction des moustiques

En vertu d'une entente avec les municipalités intéressées, la Commission du district fédéral administre, depuis le début des années 30, la caisse destinée à la destruction des moustiques à laquelle contribuent les municipalités affectées.

Par suite de l'augmentation du prix des matériaux, de la hausse des salaires et de l'expansion des agglomérations urbaines, l'apport des municipalités intéressées ne s'est pas maintenu au niveau des demandes et des frais de destruction plus élevés. En conséquence, la Commission absorbe maintenant une part beaucoup plus grande des frais que ne le prévoyait l'entente initiale.

Diverses méthodes de destruction sont employées selon les régions. Au début du printemps, on arrose à la main les régions de ponte, situées le long de la rivière Ottawa et ailleurs, avec un mélange de 2 p. 100 de DDT et d'huile combustible légère afin de détruire les larves. On pratique un peu plus tard la vaporisation du haut des airs au moyen d'avions. En été, les moustiques parvenus à l'âge adulte sont détruits au moyen d'un brouillard de DDT et d'huile produit par l'appareil dit Todd Insecticidal Fog Applicator. On pratique tous les ans le débroussaillage et le drainage des régions marécageuses. Jusqu'à cette année, c'étaient exclusivement les avions de l'Aviation royale canadienne qui procédaient à la vaporisation du haut des airs, sans qu'il en coûte plus que le matériel employé. Ce sont maintenant des firmes privées qui assurent ce service, ce qui a augmenté d'autant les dépenses totales de l'année.

Etat financier, 1953

Recettes:

|                                |                 |                 |
|--------------------------------|-----------------|-----------------|
| Ville d'Ottawa                 | 2,000.00        |                 |
| Village de Rockcliffe-Park     | 1,000.00        |                 |
| Comté de Carleton              | 100.00          |                 |
| Ville de Gatineau              | 100.00          |                 |
| Commission du district fédéral | <u>6,448.71</u> | <u>9,648.71</u> |

Dépenses:

|  |               |                 |
|--|---------------|-----------------|
| Main-d'oeuvre (débroussaillage, nettoyage, drainage, vaporisation, etc.) | 4,108.77      |                 |
| Huile combustible  | 1,110.60      |                 |
| DDT et autres insecticides   | 1,227.48      |                 |
| Vaporisation par avion   | 1,290.00      |                 |
| Loyer d'équipement et d'outillage  | 1,096.00      |                 |
| Allocations pour automobiles   | 24.64         |                 |
| Surveillance et frais généraux (7-1/2 p.100)                             | 673.17        |                 |
| Fournitures diverses   | <u>118.05</u> | <u>9,648.71</u> |

Gendarmerie Royale Canadienne  
division "A"

Escouades de patrouille de la Commission du district fédéral

Rapport annuel - année civile 1953

1. Au 1er décembre 1953, le personnel des escouades de patrouille de la Commission du district fédéral, sous la direction de l'officier en charge de la division "A" du département des enquêtes criminelles, compte 15 membres et utilise au total, 15 véhicules. Voici quelles sont ces escouades et leurs principales fonctions:

a) L'escouade de patrouilleurs de la Commission du district fédéral

A la fin du printemps, en été et au début de l'automne, cette escouade est en service 24 heures par jour. La Promenade du district fédéral Driveway est divisée en deux sections, et chacune est sous la surveillance d'un motocycliste, de 8 heures du matin à 4 heures de l'après-midi, et de 4 heures à 11 h. 30 du soir. Pendant ces deux périodes, un gendarme monté dans une automobile munie d'un appareil radiophonique à trois directions, patrouille tous les terrains de la Commission attenant aux villes de Hull et d'Ottawa. De 11 h. 30 du soir à 8 heures du matin, deux gendarmes, chacun dans une auto munie d'un appareil radiophonique, patrouillent le Driveway. Ils ne vont dans les régions suburbaines qu'en cas d'appels d'urgence. Au début du printemps, à la fin de l'automne et en hiver, ces régions, ainsi que le Driveway, sont patrouillées 24 heures par jour, sauf qu'on se sert uniquement d'autos munies d'appareils radiophoniques. Cette escouade se sert de dix motocyclettes Harley-Davidson et de quatre automobiles munies d'appareils radiophoniques à trois directions. Elle relève directement du sous-officier commandant la division "A" du service de la circulation, assisté d'un caporal compris dans l'effectif ci-dessus.

b) L'escouade du parc de la Gatineau

Cette escouade, chargée du maintien de l'ordre et de la protection des terrains de la Commission dans cette région, se compose d'un gendarme qui utilise une auto-patrouille et assure la surveillance par

périodes échelonnées selon les circonstances. Elle relève directement du sous-officier commandant ce détachement urbain d'Ottawa.

2. Voici les statistiques qui ont été compilées relativement au travail de l'escouade de patrouilleurs de la Commission du district fédéral pour la période à l'étude:

|   |              |
|---|--------------|
| Condamnations . . . . .   | 505          |
| Acquittements . . . . .   | 5            |
| Retraits de plainte . . . . .   | 5            |
| Réprimandes . . . . .   | 864          |
| Aide à d'autres corps policiers . . . . .                                 | 84           |
| Aide au public . . . . .  | 4            |
| Domage à la propriété de la C.D.F. . . . .                                | 33           |
| Accidents (véhicules) . . . . .   | 138          |
| Causes en instance devant les tribunaux le<br>1er décembre 1953 . . . . . | 10           |
| Total . . . . .   | <u>1,648</u> |

3. En ce qui concerne l'aide à d'autres corps policiers, il y a eu vingt-deux cas d'infraction au Code criminel, de même que quinze et vingt-cinq cas relevant respectivement de la loi ontarienne régissant la circulation sur les grandes routes et de la loi ontarienne sur la régie des boissons enivrantes, tous déferés à la police d'Ottawa. Il y a eu cinq cas relevant de la loi du Québec régissant la circulation routière déferés à la police de Hull; un cas d'infraction au Code criminel déferé à la police d'Eastview, un autre semblable à la police municipale de Montréal et un autre à la police provinciale d'Ontario. Dans les cas suivants d'aide à d'autres corps policiers, il ne s'agissait pas de délits criminels:

Recouvrement de biens perdus  
Aide apportée lors d'une noyade  
Aide apportée pour rattraper un garçonnet  
enfui de chez lui, etc.

4. Distances parcourues pendant la période à l'étude:

|                              |                       |
|------------------------------|-----------------------|
| Motocyclettes.....           | 52,818                |
| Autos de la Gendarmerie..... | <u>133,510</u>        |
| TOTAL.....                   | <u>186,328</u> milles |

5. Les amendes résultant de poursuites pour contraventions aux règlements de la circulation se sont élevées à un total de ..\$4,509.00  
Frais perçus à l'occasion de ces amendes . . . . . \$1,012.00



6. La valeur approximative globale des dommages causés à la propriété de la C.D.F. et sur lesquels les gendarmes ont fait enquête s'est élevée à . . . . . \$3,557.00

A la suite d'investigations la valeur recouvrable par la Commission à l'égard de ces dommages a été d'environ . . . . . \$3,257.00

Une grande partie des dommages non recouvrables a été causée par de jeunes vandales et par les grands vents qui ont brisé des globes de réverbères. Deux jeunes gens ont comparu en Cour juvénile à ce sujet et ont été condamné à payer quatre réverbères qu'ils étaient accusés d'avoir brisés le soir de l'Halloween.

7. La valeur approximative des dommages à la propriété privée résultant d'accidents (véhicules) survenus sur le Driveway s'est élevée à . . . . . \$27,849.00

8. En quarante-quatre occasions, l'escouade de motocyclistes a servi d'escorte, souvent en collaboration avec la police municipale d'Ottawa, car plusieurs défilés ont parcouru les promenades de la Commission et les rues de la ville. Il s'agissait de visites de hauts dignitaires, de funérailles, de défilés militaires, etc. Aucun incident fâcheux ne s'est produit au cours de ces escortes.

9. En soixante-cinq circonstances, les gendarmes ont exercé une surveillance spéciale et dirigé la circulation lors de réceptions officielles qui avaient lieu à quelque point du Driveway, ainsi qu'en d'autres occasions particulières, comme la Fête de l'aviation et lorsqu'il a fallu interdire la circulation à partir de la tête du Driveway jusqu'à la rue Waverley et la détourner pour permettre la formation de troupes. Cela ne comprend pas la surveillance ordinaire aux heures d'affluence exercée sur le Driveway aux sorties du parc Lansdowne, lors des joutes de baseball et de football professionnels, de même que la vigie quotidienne exercée aux intersections affairées pendant les heures d'affluence.

10. De nouveau, tout s'est très bien passé lors de l'Exposition du Canada central et, durant toute la semaine, l'escouade a patrouillé la partie du Driveway concernée.

11. La Gendarmerie a continué de collaborer très étroitement avec les corps policiers de la région.

12. Escouade du parc de la Gatineau

Cette escouade qui a été en service du 1<sup>er</sup> mai au 30 novembre 1953, travaille par périodes alternatives de huit heures. Six plaintes en tout ont fait l'objet d'enquêtes; trois portaient sur de mauvais traitements infligés à des animaux ou sur la chasse au chevreuil dans

le parc. Les trois autres plaintes concernaient de prétendues infractions au Code criminel mais il n'y a pas eu lieu d'intenter des poursuites. L'escouade n'en a intenté aucune au cours de la période à l'étude. Elle surveille les intérêts de la Commission et s'applique à prévenir les contraventions comme le port de carabines, le vol et les dommages à la propriété. Elle assure également le maintien de l'ordre sur les terrains de pique-nique.

13. L'addition des six plaintes qui ont fait l'objet d'enquêtes par l'escouade constitue le seul changement à la statistique qui figure à la première page du présent rapport. Avec l'addition des 25,326 milles parcourus par l'escouade du parc de la Gatineau, on obtient les chiffres suivants:

|  |                |
|--|----------------|
| Parcours total des motocyclettes . . . . .         | 52,818         |
| Parcours total des automobiles des gendarmes . . . | <u>158,836</u> |
| Total global . . . . .                             | <u>211,654</u> |

14. Observations

Au mois de juin, la Commission a interdit aux baigneurs l'usage de la plage de Hog's-Back. Grâce à l'affichage de pancartes et à la collaboration des membres du Corps des commissionnaires en service à cet endroit, les membres de la Gendarmerie ont pu faire respecter l'interdiction sans ennuis graves. On a donné en tout 24 avertissements et les noms et adresses des intéressés ont été inscrits au Service de la circulation, en prévision des mesures à prendre dans le cas d'une seconde contravention. Cependant, par suite du travail continu de nos membres, on n'a pas jugé nécessaire d'instituer des poursuites. A la fin de l'été, le public s'était apparemment accoutumé à l'idée que les baignades ne sont plus permises à Hog's-Back.

15. Encore une fois, la période à l'étude a été marquée d'une activité considérable de la part de nos escouades. Une grande partie des dommages à la propriété de la Commission du district fédéral a été causée par des accidents survenus sur le pont Champlain qui ont grandement endommagé le garde-fou. En certains cas, on a intenté des poursuites et obtenu des condamnations. Chaque fois, les dommages ont été compensés.

16. Les groupes importants de pique-niqueurs ont été surveillés dans les parcs de Rockcliffe et de la Gatineau. On a donné plusieurs avertissements au public au sujet des cyclistes qui pédalent côte à côte et au jeu de balle dans les parcs. Les bambins sont éloignés du bord de l'eau ou du Driveway et avertis de ne pas s'en approcher.

17. La Gendarmerie a collaboré très étroitement avec les corps policiers de la région tel que mentionné plus haut.

18. Au cours de la période à l'étude, un membre de la Gendarmerie, venant de la Colombie-Britannique, expert dans les questions de circulation, a conduit une enquête au sujet de la circulation sur le Driveway. Plusieurs recommandations touchant l'aspect juridique et physique du contrôle de la circulation ont ensuite été présentées à la Commission. Nous savons que le ministère de la Justice est en train de rédiger une série entièrement nouvelle de règlement et l'on s'attend que ces derniers soient mis en vigueur au cours de l'année 1954. On nous a aussi laissé entendre que plusieurs de nos recommandations ont été approuvées par vos ingénieurs et seront mises en pratique à l'avenir.

19. L'enregistrement des autos dans cette zone continue d'augmenter à un rythme accéléré. Comme il n'y a guère de changement en perspective, nous croyons que le volume de la circulation sur les promenades de la C.D.F. ira en augmentant. Constituant une artère qui va directement de l'est à l'ouest, elles prennent de plus en plus d'importance aux yeux des automobilistes qui veulent traverser la ville dans un sens ou dans l'autre.

20. Nos relations avec la Commission du district fédéral ont toujours été et sont encore tout à fait satisfaisantes. Je profite de l'occasion pour exprimer la reconnaissance de tous les membres de notre service à l'égard de la collaboration étroite dont nous avons toujours bénéficié.

(Signé) R.P. Malloy, caporal  
(R.P. Malloy) no. 14218

(Pour le sous-officier chargé du service  
de la circulation - Détachement d'Ottawa  
Div. A.)

Ottawa, 7 août 1953

Monsieur le président,  
Messieurs les membres,  
Commission du district fédéral,  
Ottawa (Ont.)

Messieurs,

Les comptes de la Commission du district fédéral pour l'année financière terminée le 31 mars 1953 ayant été vérifiés sous ma direction, je vous transmets ci-jointe une copie du rapport que j'ai adressé au président du Conseil privé, conformément à l'article 87 de la Loi sur l'administration financière, ainsi que le Bilan arrêté à la fermeture des comptes, accompagné des annexes justificatives suivantes:

- Annexe I Etat du revenu et des dépenses de l'année pour les fins générales de la Commission;
- II Etat des recettes et dépenses imputées sur la subvention statutaire spéciale;
- III Etat des recettes et dépenses imputées sur le crédit 318 du gouvernement du Canada;
- IV Etat des recettes et dépenses imputées sur le crédit 319 du gouvernement du Canada;
- V(a)  
et (b) Etat du fonds de l'aménagement de la capitale nationale pour la construction, le fonctionnement et l'entretien d'ouvrages, etc.;
- VI Etat de l'actif immobilisé;
- VII Accroissement de la part de propriétaire.

Voici un résumé des dépenses relevant de la Commission, effectuées au cours de l'année:

Pour les fins générales de la Commission:  
entretien des parcs et promenades et du matériel, etc., relevant de la Commission à Ottawa et dans les environs (Annexe I)

\$510,020

Pour les fins de la Commission en ce qui concerne l'achat de terrains et la réalisation de tout programme d'améliorations et d'entreprises nécessitant une dépense plus forte que le revenu annuel de la Commission ne lui permet de faire (Annexe II) 15,961

Pour l'entretien et l'amélioration des terrains contigus aux édifices de l'Etat, à Ottawa, et pour la construction, l'amélioration et l'entretien du réseau de promenades relevant de la Commission (Annexe III) 407,942

Pour les travaux du Comité d'aménagement de la capitale nationale (Annexe IV) 42,876

Pour la construction, le fonctionnement et l'entretien, dans le district de la capitale nationale, d'ouvrages et d'entreprises entrant dans le cadre d'un plan général approuvé d'aménagement de la capitale nationale, mais sortant du cadre des améliorations municipales ordinaires (Annexe V(b),) 1,877,127

Total 2,853,926

Votre tout dévoué,

L'Auditeur général du Canada

(Original signé par  
WATSON SELLAR)

Ottawa, 7 août 1953.

Cher monsieur,

Sujet: Commission du district fédéral

Ayant terminé la vérification des comptes de la Commission susdite pour l'année terminée le 31 mars 1953, je vous adresse, conformément aux dispositions de l'article 87 de la Loi sur l'administration financière, un rapport des résultats de l'examen des comptes ainsi que des états financiers ci-joints.

En plus de la somme de \$300,000 accordée en vertu du chapitre 55 des Statuts de 1927, modifié, le crédit 318 de 1952-1953 prévoyait la somme de \$433,794 pour "l'entretien et l'amélioration des terrains contigus aux édifices du Parlement, Ottawa, et un montant ne dépassant pas \$142,400 pour aménager, améliorer, entretenir et exploiter le réseau de parcs et de promenades relevant de la Commission du district fédéral". Comme l'indique l'Annexe III, les sommes imputées sur le crédit 318 comprennent des dépenses de capital de \$19,571 qui semblent relever de la subvention statutaire de \$300,000 aux fins générales de la Commission et qui, par conséquent, auraient dû être prélevées sur cette subvention.

Les dépenses à même le fonds de la capitale nationale durant l'année comprennent des mises de fonds à l'égard de certains projets représentant, dans l'ensemble, la somme de \$34,988; ces projets n'ont pas été approuvés par le gouverneur en conseil, tel que l'exige le crédit 809 de la Loi des subsides n° 4, 1948 et, plus particulièrement, comme le déclarait M. Mackenzie King à la Chambre des communes le 28 juin 1948. Je propose donc que les mesures appropriées soient prises afin de régulariser cette dépense.

Sous réserve de ce qui précède, je déclare que, à mon avis

1. la Commission a tenu des livres de comptabilité appropriés;
2. l'état financier a été préparé sur une base compatible avec celle de l'année précédente et est en accord avec les livres de comptabilité; le Bilan et les états qui l'accompagnent donnent également un aperçu juste et fidèle de l'état des affaires de la Commission au 31 mars 1953, ainsi que de ses opérations durant l'année financière;

3. les transactions de la Commission qui ont été portés à ma connaissance relevaient des pouvoirs que lui confèrent la Loi de la Commission du district fédéral, 1927, et la Loi sur l'administration financière.

Votre tout dévoué,

L'Auditeur général du Canada,

(Original signé par  
WATSON SELLAR)

Le très hon. L.-S. St-Laurent,  
Président du Conseil privé,  
Ottawa.

COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL  
(Constituee en vertu de la Loi sur la Commission du district federal, 1927)

Bilan au 31 mars 1953

| <u>Actif</u>  |                   | <u>Passif et part de proprietaire</u>   |                  |
|---|-------------------|---|------------------|
| En caisse et en banque  | \$ 870,490        | <u>Passif</u>   |                  |
| En depot chez le Receveur general du Canada<br>Annexe V(a)                                    | 7,555,000         | Comptes a payer et frais courus   | \$ 274,363       |
| Portefeuille:   |                   | Reserve pour taxes municipales  | <u>12,000</u>    |
| Obligations du National-Canadien (valeur<br>marchande \$17,650) au prix coutant               | \$ 20,136         | Cautionnements verses par les entrepreneurs (contre-partie)   | \$ 286,363       |
| Cie de telephone Wright et Pontiac -<br>2 actions, valeur nominale                            | <u>1</u> 20,137   |   | 21,975           |
| Comptes et loyers a recevoir:   |                   | Gouvernement du Canada -  |                  |
| Effets de commerce moins provisions<br>pour creances douteuses                                | 42,095            | Fonds de la capitale nationale Annexe V(a)  | 7,719,817        |
| Gouvernement du Canada  | <u>24,897</u>     | Avances pour achats de terrains, etc.,<br>Annexe II   | 194,103          |
|   | 66,992            | Sommes a rembourser provenant des credits du<br>gouvernement -  |                  |
| Inventaires etablis et certifies par la<br>direction, au prix coutant:                        |                   | Credit 318, Annexe III  | 25,852           |
| Petits outils et materiel   | 42,960            | Credit 319, Annexe IV   | 2,124            |
| Materiaux d'entretien et de fonction-<br>nement   | 40,596            | Autres avances comptables   | <u>18,054</u>    |
| Arbres et arbustes en pepinieres  | 43,962            |   | <u>46,030</u>    |
| Bancs de parcs et pare-neige amovibles  | <u>4,901</u>      | <u>Part de proprietaire</u>   |                  |
|   | 132,419           | Solde au 1er avril 1952   | 10,517,071       |
| Depots, avances et frais payes d'avance:  |                   | Acroissement durant l'annee,<br>Annexe VII  | <u>1,667,917</u> |
| Acomptes a l'egard de terrains en<br>voie d'achat   | 465,086           |   | 12,184,988       |
| Cautionnements verses par les entre-<br>preneurs (contre-partie)                              | 21,975            | Ajouter: reserve pour renouvellement<br>de vehicules automobiles, de machinerie et de materiel<br>Annexe VI | <u>21,445</u>    |
| Frais d'assurance payes d'avance  | <u>426</u>        |   | 12,206,433       |
|   | 487,487           |   |                  |
| Actif immobilise, au cout reel ou<br>estimatif (moins la depreciation<br>accumulee) Annexe VI | <u>11,342,196</u> |   |                  |
|   | <u>20,474,721</u> |   |                  |
|   | <u>20,474,721</u> |   |                  |

Approuve au nom de la Commission

(Signe) Le president  
Howard Kennedy

(Signe) Le secretaire  
H. R. Cram

Signe pour fins d'identification seulement et sous reserve de  
mon rapport au president du Conseil prive, dont copie est ci-jointe.

L'Auditeur general du Canada

(Signe) Watson Sellar



COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

Annexe I

Etat de revenu et des dépenses pour les fins générales de la  
Commission, année terminée le 31 mars 1953

Revenu

|   |    |              |                |
|---|----|--------------|----------------|
| Subvention statutaire reçue du gouvernement<br>du Canada aux termes de l'article 8 de la<br>Loi de la Commission du district fédéral,<br>1927, modifiée |    | \$ 300,000   |                |
| Autres revenus-   |    |              |                |
| Loyers - matériel (\$37,543) et biens<br>immobiliers (\$163)  | \$ | 37,706       |                |
| Produits de la vente de matériaux, fourni-<br>tures, plants de pépinières, matériel, etc.   |    | 35,294       |                |
| Frais de surveillance et frais généraux<br>recouvrés  |    | 42,032       |                |
| Intérêt sur dépôts en banque (\$2,813) et<br>placements (\$550)   |    | 3,363        |                |
| Domages-intérêts  |    | <u>2,197</u> |                |
|   |    |              | <u>120,592</u> |
|   |    |              | \$420,592      |

Dépenses

|  |  |              |               |
|--|--|--------------|---------------|
| Entretien:   |  |              |               |
| Fonctionnement:  |  |              |               |
| Généralités  |  | 173,812      |               |
| Matériel, réparations, essence, etc.   |  | 48,788       |               |
| Enlèvement de la neige   |  | 14,967       |               |
| Pépinières et serres   |  | 30,243       |               |
| Ateliers de l'avenue Carling et<br>immeuble de bureaux   |  | 30,697       |               |
| Destruction des moustiques (net)   |  | <u>5,867</u> |               |
|  |  |              | 304,374       |
| Réparations  |  |              | <u>71,467</u> |
|  |  |              | 375,841       |
| Administration, \$70,128, moins \$34,946<br>applicables aux terrains du gouvernement<br>Annexe III |  |              | 35,182        |
| Frais de déplacement des commissaires  |  |              | 5,327         |
| Subventions versées aux municipalités au<br>lieu de taxes  |  |              | 10,730        |
| Pension - A. Stuart  |  |              | 3,000         |
| Provision pour créances douteuses  |  |              | 741           |
| Réserve pour renouvellement de véhicules<br>automobiles, de machines et de matériel                |  |              | <u>21,000</u> |
|  |  |              | 451,821       |
| Immobilisations-   |  |              |               |
| Construction et amélioration de routes   |  | 9,154        |               |
| Parcs et boulevards  |  | 19,741       |               |
| Système d'éclairage des promenades   |  | 3,113        |               |
| Bâtisses   |  | 15,011       |               |
| Machines et outillage  |  | 10,975       |               |
| Divers   |  | <u>205</u>   |               |
|  |  |              | <u>58,199</u> |

Excédent du revenu sur les dépenses porté à la part  
de propriétaire. Annexe VII

10,020

89.428

COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

Annexe II

Etat des recettes et dépenses imputées sur la subvention statutaire spéciale prévue à l'article 9(1) de la Loi de la Commission du district fédéral, 1927, modifié, pour les fins de la Commission en ce qui concerne l'acquisition de terrains et la réalisation de tout programme d'amélioration et d'entreprises nécessitant une dépense plus forte que le revenu annuel de la Commission ne lui permet de faire, année terminée le 31 mars 1953.

Recettes

|   |            |               |
|---|------------|---------------|
| Encaisse au 1er avril 1952                          |            | \$156,925     |
| Loyers acquis et autres revenus                     | \$ 53,716  |               |
| Moins: frais de débrouaillement<br>camionnage, etc. | <u>577</u> | <u>53,139</u> |
|   |            | 210,064       |

Dépenses

|                                     |              |                |
|-------------------------------------|--------------|----------------|
| Immobilisations:                    |              |                |
| Terrains pour parcs, allées, etc.-- |              |                |
| Allée de la rivière Rideau          | 2,170        |                |
| Allée de la rivière Ottawa          | 3,739        |                |
| Parc de la Gatineau                 | <u>9,980</u> |                |
|                                     |              | 15,889         |
| Routes et allées                    |              | <u>72</u>      |
| Total des immobilisations           |              | <u>15,961</u>  |
| Encaisse au 31 mars 1953, Bilan     |              | <u>194,103</u> |

Nota: La subvention statutaire spéciale aux termes de l'article 9 (1) de la loi ne doit pas dépasser, dans l'ensemble, \$3,000,000. Voici les fonds versés à la Commission, sous l'empire d'arrêtés en conseil, d'après les états financiers annuels vérifiés:

|           |           |                  |
|-----------|-----------|------------------|
| 1947-1948 | Annexe D  | \$ 600,000       |
| 1948-1949 | Annexe IV | 1,000,000        |
| 1949-1950 | Annexe IV | 500,000          |
| 1950-1951 | Annexe II | 500,000          |
| 1951-1952 | Annexe II | <u>400,000</u>   |
|           |           | <u>3,000,000</u> |

Les \$3,000,000 fournis à la Commission sous le régime de la subvention statutaire spéciale ayant été dépensés, l'encaisse de \$194,103 au 31 mars 1953, se composait, dans l'ensemble, de loyers acquis et d'autres revenus concernant des terrains et autres achats imputés sur la subvention.

COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

Annexe III

Etat des recettes et dépenses imputées sur le crédit 318 du gouvernement du Canada pour l'amélioration et l'entretien des terrains contigus aux édifices de l'Etat, à Ottawa, et montant ne dépassant pas \$142,400 pour aménager, améliorer, entretenir et exploiter le réseau de parcs et de promenades relevant de la Commission du district fédéral. Ce montant est en sus de la somme de \$300,000 votée en vertu du ch. 55, Statuts de 1927, modifié.

Recettes

Fonds reçus du gouvernement du Canada,  
crédit 318 \$433,794

Dépenses

Entretien et amélioration des terrains  
contigus aux édifices de l'Etat:  
Entretien ordinaire \$ 234,387  
Aménagement et amélioration des  
terrains de l'ancienne propriété  
Mackenzie-King, à Kingsmere 4,807  
\$239,194

Entretien et amélioration du réseau  
de promenades:  
Parc de la Gatineau 80,887  
Réaménagement de certaines parties  
du réseau de promenades 30,634  
Réparations au hangar à bateaux  
du lac Dow 2,710  
114,231

Immobilisations:  
Construction et améliorations:  
Modifications à l'immeuble à bureaux - 5,493  
Construction d'une bâtisse pour le  
matériel - 5,338  
Ameublement pour l'immeuble à bureaux 4,550  
Clôture métallique, propriété de  
l'avenue Carling 3,760  
Machines et outillage 430  
19,571

Frais administratifs, Annexe I 34,946  
407,942

Fonds indépensés, Bilan 25,852

COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

Annexe IV

Etat des recettes et dépenses imputés sur le crédit 319 du gouvernement du Canada pour les travaux du Comité d'aménagement de la capitale nationale, année terminée le 31 mars 1953.

Recettes

Fonds reçus du gouvernement du Canada,  
crédit 319 \$45,000

Dépenses

|  |              |              |               |
|--|--------------|--------------|---------------|
| Membres du comité:                     |              |              |               |
| Frais de déplacement                   |              | \$ 485       |               |
| Division du génie:                     |              |              |               |
| Traitements                            | \$ 15,483    |              |               |
| Matériel divers                        | <u>1,589</u> |              |               |
|  |              |              | 17,072        |
| Service d'information:                 |              |              |               |
| Traitements                            | 8,590        |              |               |
| Frais de déplacement                   | 707          |              |               |
| Relations extérieures                  | 1,885        |              |               |
| Frais de bureau et fournitures         | 234          |              |               |
| Photographie                           | 2,735        |              |               |
| Frais d'exposition                     | <u>9,759</u> |              |               |
|  |              |              | 23,910        |
| Immobilisations:                       |              |              |               |
| Outillage technique                    | 534          |              |               |
| Matériel pour le service d'information | <u>875</u>   | <u>1,409</u> |               |
|  |              |              | <u>42,876</u> |
| <u>Fonds indépensés, Bilan</u>         |              |              | <u>2,124</u>  |

COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

Annexe V (a)

Etat du Fonds de la capitale nationale, au 31 mars 1953, pour la construction, le fonctionnement et l'entretien, dans le district de la capitale nationale, d'ouvrages et d'entreprises entrant dans le cadre d'un plan général approuvé d'aménagement de la capitale nationale, mais sortant du cadre des améliorations municipales, aux termes du crédit 809 de la Loi des subsides n° 4, 1948.

Sommes attribuées et portées à un compte spécial du Fonds du revenu consolidé et à verser sur l'autorisation du gouverneur en conseil -

|  |                  |              |
|--|------------------|--------------|
| Attribuées avant le 1er avril 1952     | \$ 10,000,000    |              |
| Crédit 320, Loi des subsides n° 4 1952 | <u>2,500,000</u> | \$12,500,000 |

Déduire:

|                               |                  |           |
|-------------------------------|------------------|-----------|
| Fonds versés à la Commission: |                  |           |
| avant le 1er avril 1952       | 3,250,000        |           |
| Versés durant l'année         | <u>1,695,000</u> | 4,945,000 |

|   |  |             |
|---|--|-------------|
| Fonds en dépôt chez le Receveur général du Canada |  | \$7,555,000 |
|---|--|-------------|

|   |  |                |
|---|--|----------------|
| Encaisse de la Commission, Annexe V (b) |  | <u>164,817</u> |
|---|--|----------------|

|                                      |  |                         |
|--------------------------------------|--|-------------------------|
| Fonds de la capitale national, Bilan |  | <u><u>7,719,817</u></u> |
|--------------------------------------|--|-------------------------|

Engagement: En ce qui concerne les travaux d'égout et d'aqueduc exécutés par la cité d'Ottawa avant la date où ces travaux auraient normalement été entrepris, n'eût été l'impulsion donnée par l'aménagement de la capitale nationale, le gouvernement a autorisé la Commission à assumer les frais supplémentaires découlant de l'intérêt à payer sur les émissions d'obligations se rattachant à ces travaux, en versant des paiements annuels à la cité durant une période prédéterminée, au taux de 3.7 p.100 des montants consacrés aux travaux. D'après les dépenses estimatives à l'égard de projets approuvés à ce jour par arrêtés en conseil, le montant à amortir s'établit comme suit:

|                            |                |             |
|----------------------------|----------------|-------------|
| C.P. 37/1722, 26 mars 1952 | \$ 2,216,300   |             |
| C.P. 3557, 15 juillet 1952 | <u>679,409</u> | \$2,895,709 |

|                                   |                |         |
|-----------------------------------|----------------|---------|
| Déduire: subventions, Annexe V(b) |                |         |
| 1951-1952                         | 69,000         |         |
| 1952-1953                         | <u>154,820</u> | 223,820 |

|                   |  |                         |
|-------------------|--|-------------------------|
| <u>Non engagé</u> |  | 2,671,889               |
|                   |  | <u>5,047,928</u>        |
|                   |  | <u><u>7,719,817</u></u> |

COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

Annexe V (a)

Sommaire des dépenses à ce jour

|           |                          |
|-----------|--------------------------|
| 1949-1950 | \$ 415,522               |
| 1950-1951 | 1,068,453                |
| 1951-1952 | 1,419,081                |
| 1952-1953 | <u>1,877,127</u>         |
|           | 4,780,183                |
|           | <u><u>          </u></u> |

COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

Annexe V (b)

Etat du Fonds de la capitale nationale-fin

Opérations de la Commission, année financière terminée le 31 mars 1953

Recettes

|  |                  |
|--|------------------|
| Encaisse au 1 <sup>er</sup> avril 1952         | \$ 346,944       |
| Fonds reçus par la Commission,<br>Annexe V (a) | <u>1,695,000</u> |
|  | 2,041,944        |

Dépenses

Immobilisations:

Terrain-

Emplacement industriel, Township  
de Gloucester- 59,228

Expansion des parcs et promenades

|                             |            |
|-----------------------------|------------|
| Promenade est-ouest         | \$ 219,559 |
| Promenade occidentale       | 49,132     |
| Promenade orientale         | 16,652     |
| Allée de la rivière Rideau  | 60,531     |
| Allée de la rivière Ottawa  | 26,383     |
| Parcs et promenades de Hull | 12,171     |
| Parc de la Gatineau         | 288,615    |
| Pont Mackenzie-King         | <u>867</u> |

673,910

\$ 733,138

Construction et expansion -

Enlèvement, retraçage et reconstruction des voies ferrées qui traversent la ville

397,474

Routes et allées

17,564

Parcs et boulevards de Hull

1,068

Allées du parc Gatineau

114,209

Pont Mackenzie-King

100,443

Réaménagement des ponts de la rue Sussex

2,289

Machines et outillage

120

633,167

Acomptes à l'égard de terrains en voie d'achat

359,808

Total des immobilisations

1,726,113

Autres dépenses -

Subvention versé à la cité d'Ottawa à l'égard de l'intérêt sur obligations émises pour le financement de travaux d'égout et d'aqueduc, Annexe V (a)

154,820

Dépenses diverses

14,067

168,887

Moins: loyers acquis et autres revenus

17,873

151,014

Encaisse au 31 mars 1953, Annexe V (a)

1,877,127

164,817

COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

Annexe VI

Etat de l'actif immobilisé au 31 mars 1953

| Détail   | Augmenta-<br>tions net-<br>tes durant<br>l'année | Coût réel<br>ou estima-<br>tif à ce<br>jour | Provision<br>pour dépré-<br>ciation ac-<br>cumulée à<br>ce jour | Valeur<br>dépré-<br>ciée |
|--|--|---|---|--------------------------|
| <b>Terrains:</b>   |  |   |   |                          |
| Achetés ou reçus en don-   |  |   |   |                          |
| Parcs, allées, etc.  | \$ 408,844                                       | \$ 4,356,325                                |   | \$4,356,325              |
| Emplacements industriels   | 62,090   | 948,068                                     |   | 948,068                  |
| Parc de la Gatineau  | 322,094  | 1,433,130                                   |   | 1,433,130                |
| Pont Mackenzie-King  | 976  | 192,443                                     |   | 192,443                  |
| Détenus en vertu de<br>baux ou de permis<br>d'occupation                                   |  | <u>1</u>                                    |   | <u>1</u>                 |
|  | <u>794,004</u>                                   | <u>6,929,967</u>                            |   | <u>6,929,967</u>         |
| Routes et allées   | 141,000  | 1,571,680                                   | \$ 996,746  | 574,934                  |
| Ponts et abords  | 214,417  | 2,083,023                                   | 434,416   | 1,648,607                |
| Parcs et boulevards-<br>construction et expansion  | 20,809   | 889,511                                     |   | 889,511                  |
| Enlèvement, retraçage et<br>reconstruction des voies<br>ferrées qui traversent<br>la ville | 397,474  | 901,834                                     |   | 901,834                  |
| Bancs de parcs fixes   |  | 6,696                                       | 2,009   | 4,687                    |
| Système d'éclairage des<br>promenades  | 3,113  | 160,788                                     | 83,851  | 76,937                   |
| Bâtisses   | 29,204   | 345,032                                     | 158,340   | 186,692                  |
| Machinerie et matériel   | 25,980   | 149,251                                     | 56,022  | 93,229                   |
| Véhicules automobiles  | 14,247   | 65,934                                      | 46,083  | 19,851                   |
| Mobilier et accessoires<br>de bureau   | 6,733  | 22,433                                      | 6,486   | 15,947                   |
|  | <u>1,646,981</u>                                 | <u>13,126,149</u>                           | <u>1,783,953</u>  | <u>11,342,196</u>        |

Fonds réservés pour le renouvellement des véhicules automobiles,  
de la machinerie et du matériel, au 31 mars 1953.

|  |               |
|--|---------------|
| Encaisse au 1 <sup>er</sup> avril 1952 | \$ 34,117     |
| Pris au revenu, Annexe I               | <u>21,000</u> |
|  | 55,117        |
| Déduire: Dépenses de l'année-          |               |
| Machinerie et matériel                 | \$ 17,990     |
| Véhicules automobiles                  | 14,653        |
| Mobilier et accessoires<br>de bureau   | <u>1,029</u>  |
|  | <u>33,672</u> |
| Encaisse au 31 mars 1953, Bilan        | <u>21,445</u> |



COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

Annexe VII

Acroissement de la part de propriétaire durant  
l'année terminée le 31 mars 1953

Immobilisations:

|   |                |                         |
|---|----------------|-------------------------|
| Subvention statutaire et autres revenus de la Commission, Annexe I  | \$ 58,199      |                         |
| Subvention statutaire spéciale, Annexe II   | 15,961         |                         |
| Fonds attribués par le gouvernement du Canada pour l'entretien des terrains contigus aux édifices du Parlement, etc, Annexe III | 19,571         |                         |
| Fonds attribués pour les travaux du Comité d'aménagement de la capitale nationale, Annexe IV                                    | 1,409          |                         |
| Fonds de la capitale nationale, Annexe V (b)  | 1,726,113      |                         |
| Réserve pour renouvellement de véhicules automobiles, de machinerie et de matériel, Annexe VI                                   | <u>33,672</u>  | \$ 1,854,925            |
| Augmentation d'inventaire, matériaux d'entretien et de fonctionnement   |                | 8,288                   |
| Actif immobilisé - augmentation   |                | 2,536                   |
| Assurance payée d'avance  |                | <u>426</u>              |
|   |                | 1,866,175               |
| Déduire:  |                |                         |
| Dépenses au delà de la subvention statutaire et autres revenus de la Commission, Annexe I                                       | 89,428         |                         |
| Dépréciation de l'année   | <u>108,830</u> |                         |
|   |                | <u>198,258</u>          |
| Total porté au bilan  |                | <u><u>1,667,917</u></u> |

# Federal District Commission

OTTAWA, CANADA



FIFTY-FOURTH ANNUAL REPORT

1953

FEDERAL DISTRICT COMMISSION

OTTAWA CANADA

FIFTY-FOURTH ANNUAL REPORT

1953

Rt. Hon. Louis St. Laurent, P.C.,  
President of the Privy Council,  
Ottawa, Canada.

Dear Mr. Prime Minister:

In accordance with the provisions  
of the Federal District Commission Act, we  
have the honour to present to you the Fifty-  
Fourth Annual Report of the activities of the  
Commission.

We have the honour to be, Sir

Your most obedient servants

Howard Kennedy,

Chairman

Haldane R. Cram,

Secretary

I N D E X

|          |    |  |
|----------|----|--|
| Page No. | 1  | - Letter of Transmittal  |
|          | 3  | - General Remarks  |
|          | 5  | - Membership of the Federal District Commission<br>and the National Capital Planning Committee |
|          | 7  | - Historical   |
|          | 11 | - Planning   |
|          | 16 | - The Maintenance and Development of the Park<br>System  |
|          | 20 | - Gatineau Park  |
|          | 23 | - Maintenance of Government Grounds  |
|          | 24 | - Construction - Other Government Departments  |
|          | 27 | - Construction - Master Plan Projects  |
|          | 29 | - Property Acquisition, Administration and<br>Maintenance                                      |
|          | 30 | - Mosquito Control Operations  |
|          | 31 | - Royal Canadian Mounted Police Report   |
|          | 36 | - Auditor General's Report   |

### General Remarks

During 1953, the personnel of the Federal District Commission was changed as a result of Mayor Alexis Caron being appointed by the City of Hull, replacing Mayor Gauthier.

The most noteworthy achievement of the Commission during 1953 was the opening of the Railway Cut-Off Line in South Ottawa to "Manifest Through Freight" of the Canadian National Railway. The first train passed over the lines at 10.00 a.m. November 18th. This ceremony was well attended by Radio, Newspaper and Television reporters and photographers. At present, the through line and 2-100 car switching lines have been completed and the new yard office is under construction to designs prepared by the Commission. Deliveries of signal equipment and materials to complete the railway yard are continuing. These will be installed as speedily as possible to expedite the removal of the Canadian National Railway activities at the Bank Street Yard to this area.

The southern approach ramp from Elgin Street to the Mackenzie King Bridge was opened to traffic late in the year. Signal lights have been installed by the City of Ottawa at the intersection of Elgin with Slater and Albert Streets in order to control the traffic to and from the Bridge. Traffic counts, which were taken at various times during the year, indicate that the Mackenzie King Bridge is becoming increasingly popular with the motoring public in the City of Ottawa as the number of vehicles using the bridge is rapidly increasing.

Heavy expenditures have been made for land approved for acquisition by the Government as a part of the National Capital Development. These included the settlement of the amount of compensation for lands expropriated since 1945. As the Commission has settled with virtually all owners who are prepared to negotiate in a reasonable manner, it has decided to refer the balance to the Exchequer Court to determine the amount of compensation.

Land costs having increased substantially in areas through which the Commission contemplated building its parkways, modifications to the route have been made to avoid excessive costs for such works.

Several important agreements have been framed by the Commission during the year and several others are in the state of negotiation. Details have been worked out with the appropriate authorities for the financing and construction of the Sussex Street Bridges, Chaudiere Crossing, and the Fairy Lake Parkway.

Most extensive construction has been undertaken by the Commission with its own forces, of which the following deserve mention: the completion of the Mackenzie King Bridge approaches, the construction of the first leg of the Gatineau Parkway from Boulevard Tache to the Mountain Road, and the construction of the overpass on the Montreal Highway and the entrance to the National Research Council. This last was done by the Commission in its capacity as contractor to other Government Departments.

Late in the year the Government recognized that the activities of the National Capital Planning Service, a part of the Department of Public Works, were complementary to the duties of the Commission and by Order-in-Council transferred the Service to the control of the Commission. Realizing that this transfer would probably occur and to cope with its expanded duties in an efficient manner, the Commission carried out major improvements to its office building on Carling Avenue.

On the advice of the Commission and in accordance with the Master Plan for the National Capital, the Department of Public Works has initiated the expropriation and acquisition of several tracts of land which will become available for future Government Buildings. This Department has also cooperated with the City of Ottawa and the Commission on the Master Plan Developments by preparing the engineering surveys and drawings for the Sussex Street Bridges and the improvements to the Hull approaches to the Chaudiere Bridge respectively.

The active liaison between the municipalities within the National Capital District and the Commission on both technical and policy levels has had a mutually beneficial effect on such municipalities and the overall development of the District.



FEDERAL DISTRICT COMMISSION

CHAIRMAN

Major General Howard Kennedy, C.B.E., M.E.I.C.

COMMISSIONERS

Charles Camsell, C.M.G., LL.D., F.R.S.C.

J. A. Ewart, B.A.Sc., M.R.A.I.C.

Madame Cecile Fontaine, M.B.E.

Colonel J. D. Fraser, V.D.

Lawrence Freiman

A. J. Major, LL.D.

R. E. Valin, M.D., F.R.C.S., F.A.C.S.

Miss Charlotte Whitton, C.B.E., M.A., D.C.L., LL.D., Mayor  
of Ottawa, representing the City of Ottawa.

Alexis Caron, M.P., Mayor of Hull, representing the City of  
Hull (replacing Mayor Henri Gauthier)

Eric Cook, Q.C., representing the Province of Newfoundland

J. H. Blanchard, B.A., LL.D., representing the Province of  
Prince Edward Island

Harvey W. Doane, M.E.I.C., representing the Province of Nova  
Scotia

A. F. Baird, M.E.I.C., D.Sc., representing the Province of  
New Brunswick

Gaston Amyot, M.R.A.I.C., representing the Province of Quebec

B. K. Sandwell, B.A., LL.D., D.C.L., F.R.S.C., representing the  
Province of Ontario (term expired November 12, 1953)

Cecil Earl Joslyn, B.Sc., D.L.S., representing the Province of  
Manitoba

Mrs. Cora T. Casselman, B.A., representing the Province of  
Alberta

J. W. Sanderson, representing the Province of Saskatchewan

Wm. H. Warren, B.S.A., representing the Province of British  
Columbia (term expired November 12, 1953)

OFFICERS

Haldane R. Cram, B.Sc., M.E.I.C.

Secretary and Director  
of Administration

Alan K. Hay, B.Sc., M.E.I.C.

Chief Engineer and Director  
of Planning and Construction



NATIONAL CAPITAL PLANNING COMMITTEE AND ITS SUBCOMMITTEES

C. G. Cowan, Ottawa, Chairman

Honourable Robert Winters, B.A., M.Sc., LL.D., Minister of Public Works replacing Hon. Alphonse Fournier, P.C., M.P., K.C. (retired)

Major General Howard Kennedy, C.B.E., M.E.I.C., Chairman of Federal District Commission

D. K. MacTavish, O.B.E., B.A., Q.C.

Watson Sellar, C.M.G.

Controller Daniel McCann, representing City of Ottawa

Alderman Alex Roger, O.L.S., D.L.S., representing City of Ottawa

D. P. Cruikshank, O.B.E., representing Ontario rural municipalities

Alderman A. Deveault, representing City of Hull

Dr. R. Leduc, D.D.S., Maniwaki, Quebec, representing Quebec rural municipalities

A. E. K. Bunnell, M.E.I.C., Planning Consultant, Toronto

Dr. Arthur Surveyer, M.E.I.C., Consulting Engineer, Montreal

A. S. Mathers, F.R.A.I.C., Architect, Toronto

Charles David, F.R.A.I.C., Architect, Montreal

Gordon Culham, M.L.A., M.C.S.L.A., M.I.P.T.P., Landscape Architect, Bolton, Ontario

Jacques Greber, S.A.D.G., S.C., S.F.U., Consultant

Architectural (Aesthetics)

A. S. Mathers, Chairman

Gaston Amyot

J. A. Ewart

Charles David

Gordon Culham

Jacques Greber (Consultant)

Zoning and Greenbelts

Watson Sellar, Chairman

Gordon Culham

C. D. Wight

A. K. Hay

J. M. Kitchen

Railway

A. E. K. Bunnell, Chairman

Controller D. McCann

Alderman A. Deveault

D. P. Cruikshank

Information and Publicity

D. P. Cruikshank, Chairman

Controller D. McCann

Lawrence Freiman

Highway and Traffic

D. K. MacTavish, Chairman

Alderman A. Deveault

Alderman Alex Roger

Legal

Watson Sellar, Chairman

GATINEAU PARK ADVISORY COMMITTEE AND ITS SUBCOMMITTEE

R. P. Sparks, Chairman

Herbert Marshall

Wilfrid D'Amour

Major General E.L.M. Burns

John J. Connolly

Parkway Subcommittee

H. Hyman, Chairman

J. M. Wardle

J. Smart

E. I. Wood

J. M. Kitchen

### Historical

The Federal District Commission is the successor to the Ottawa Improvement Commission which was set up in 1899 by the Prime Minister of the day, Sir Wilfrid Laurier. It was his hope that Ottawa would become "The Washington of the North", and to achieve this end he empowered the Commission to cooperate with the Corporation of the City of Ottawa to improve and beautify the City. From 1899 to 1913 under the direction of its Chairman, Sir Henry Bate, it was active in acquiring lands and in constructing parks and driveways. Many of the developments of this period followed a report prepared by Frederick Todd, Landscape Architect.

From 1899 to 1912, the following important works were carried out. Rockcliffe Park, which was owned in part by the City of Ottawa and part by the Federal Government, was developed for public use. Along the west bank of the Rideau Canal, driveways were constructed for the horsedrawn carriages of the day and promenades, floral displays and parks prepared for the pedestrians. Lady Grey Drive was constructed and a causeway, which was subsequently removed, was built across Dow's Lake with the intention of connecting Clemow Avenue with the Experimental Farm. The Minto Bridges were built as the first link in a stately connection from Rideau Hall to the Parliament Buildings. Strathcona Park, Central Park, King Edward Avenue Park, Nepean Point Park, Dundonald Park, and MacDonald Gardens were all designed and developed during this period.

As the landscape design of this period consisted of intimate and intricate path systems with many small flower beds, which were not suitable for large crowds or economic maintenance, very little of this early work now remains. The roads, too, were not designed for the heavy and fast traffic of the automobile, and they have all been rebuilt and the curves eased. However, the trees and large shrubs have now reached maturity and the rebuilding of these areas has attempted to preserve their beauty.

By the end of 1912, the Ottawa Improvement Commission had constructed some 13 miles of roadway.

In 1911, the Prime Minister, Sir Robert Borden, decided that more comprehensive plans for the development of the Capital City were essential, and he visualized an integrated City having all its parks, streets and public buildings combining to make one of the finest Capitals in the world. To carry out this project, he set up a special committee headed by Sir Henry Holt, with which officials of the Ottawa Improvement Commission cooperated in the preparation of the Report. However, the War of 1914-18 intervened before the recommendations of this report could be implemented.

During the period 1913-1926, the Ottawa Improvement Commission was directed by Sir Henry K. Egan and John B. Fraser, Chairmen, 1913-20 and 1920-26 respectively. The efforts expended by the Commission during this period were primarily to develop the lands which already had been taken over for park use and to integrate

these areas with the construction which had been carried out. In addition, as a new project, Island Park Drive was constructed, Hampton Park added to the park system, and the bridges constructed from this Driveway to Bate Island in the middle of the Ottawa River.

In 1927, by Act of Parliament, the name was changed to the Federal District Commission in recognition of the increased responsibilities of the Commission brought about by expanding the boundaries of the Commission's activities to include the City of Hull. At this time, representation was given this City on the membership of the Commission. As a result of these expanded responsibilities from 1928 to 1937, much work was accomplished by the Commission.

Under the Honourable T. Ahearn, P.C., Chairman 1926-32, many projects were undertaken. Jacques Cartier Park, Breboeuf Park, and Fontaina (Lac Flora) Park in Hull, were completed. The Champlain Bridges were extended to the Quebec shore thereby connecting Island Park Drive with the Aylmer Road, and providing another much-needed bridge over the Ottawa River. Buildings were razed in the centre of Ottawa to provide a start in the making of Confederation Park, and the land lying between the west side of Nicholas Street and the railway tracks was developed as a park in cooperation with the Canadian National Railways. As many of the parks had become worn out or obsolescent, extensive works were undertaken - Rockcliffe Park, Rideau Canal Drive, and Lady Grey Drive were almost completely rebuilt. A major project was the construction of Echo Drive on the south and east sides of the Rideau Canal between the Bronson and Pretoria Avenue Bridges.

From 1932 to 1936, Mr. W. E. Matthews served as Chairman. During this period the Driveway was extended through the Experimental Farm to connect Island Park Drive to the Prescott Highway. He was succeeded by the late Honourable Frederic E. Bronson, P.C., who served from 1936-1951.

In the mid 30's, the Federal Government having been concerned about the extensive and uncontrolled cutting of the forest cover in the Kingsmere area, authorized an extensive survey by technical personnel to determine the extent of the cutting and burning and to suggest remedial measures. The findings of this technical group were published in "The Lower Gatineau Woodland Report".

As a result of this report, in 1937, the Commission commenced the development of Gatineau Park by acquiring land. This programme was interrupted by the War of 1939-45, but since then the tempo of this purchasing has been greatly speeded up so that today more than 50% of the land, which will be required for the park, is now in the hands of the Commission.

Prior to the War, Mr. Jacques Greber, under the direction of the Department of Public Works, studied the National Capital development and prepared plans for the central city. He also made drawings for the development of Elgin Street, the location of the National War Memorial, and the design of Confederation Square. This work

logically lead to an extension of his activities and he was asked to prepare an overall planning scheme. However, this enlarged commission was interrupted by the War.

On August 16, 1945, the National Capital District, having an area of 900 square miles, was defined by Order-in-Council. This District embraced the Cities of Ottawa and Hull and 26 other municipalities in whole or in part. Mr. Greber was appointed to carry out the planning of the National Capital on a broad basis within this District.

In 1946, the powers of the Commission were broadened and increased funds placed at its disposal in order that it could discharge the duties devolving on it from the planning and implementation of National Capital projects. To study this matter in a broad way, the advisory National Capital Planning Committee was set up "to help formulate and design a Master Plan which will have behind it the maximum amount of public approval".

Resulting from his great personal interest in the National Capital, the late Prime Minister, the Right Honourable William Lyon MacKenzie King, transferred the control of the Commission to the Privy Council Office, his own department. Subsequently, the Commission's activities have been reported to Parliament by the Prime Minister of Canada.

As part of the planning for the National Capital, and in order to protect and ultimately develop as public parks, the largely unbuilt upon shore of the Rideau River from Eastview to Mooney's Bay and the Ottawa River from Lazy Bay to Woodroffe, properties located thereon were acquired by expropriation in 1947. Shortly afterwards, land acquired for industrial and railway purposes south and east of Ottawa and in Hull as indicated by the studies carried out by Mr. Greber on the Master Plan, were also expropriated.

To develop the picturesque shore of the Ottawa River as a site for future Government Buildings, and to make Sussex Street a thoroughfare of governmental activities almost equal in importance to Wellington Street, lands were acquired on Lady Grey Drive and Sussex Street. Additional lands were also acquired for the construction of the Mackenzie King Bridge and its approaches on Nicholas and Waller Streets, and west of Bronson Avenue for the Slater Street extension to this Bridge; in Hurdman's Bridge and along the Canadian National Crosstown Tracks for the right-of-way of the East-West Limited Access Highway. In all, some 600 owners have been affected.

In addition, purchases of land required for Gatineau Park, have been extensive, from Hull as far west as Lac Lapeche. By the terms of the Will of the late Prime Minister, Mr. Mackenzie King, property at Kingsmere was bequeathed to the Nation and

placed under the control of the Commission. As well, its former Chairman, the late Honourable F. E. Bronson, P.C., donated some 300 acres in the Luskville area to the Commission.

From 1945, Mr. Greber was preparing in detail the Master Plan and the report thereon. "The Plan for the National Capital - 1950 - General Report", incorporating his findings and proposals, was presented to the Government, after endorsement in principle by the National Capital Planning Committee and the Federal District Commission. This report was tabled in the House of Commons on May 22nd, 1951, by the Prime Minister, the Right Honourable Louis St. Laurent, P.C., M.P., who stated "This is a plan for a long time job to be done by the Canadian people to testify to the continuity of their institutions and their pride in these institutions".

In 1951, Mr. Duncan MacTavish was appointed as Chairman and continued in office until late in 1952. During this time he vigorously encouraged the planning and development of the National Capital by initiating land acquisitions to develop the parkway elements of the Master Plan, known as the Eastern and Western Parkways, and plans and surveys were prepared for the construction of the Gatineau Parkway. Study was given to zoning of the urban areas and methods for the control and development of the Greenbelt. Other methods of guiding the growth of the National Capital by using to the maximum advantage the powers available to municipalities under Provincial Legislation were considered.

Gatineau Park has been extended until by the end of the current year it comprises 44,386 acres including the Mackenzie King Estate of 600 acres. A Master Plan for its development was prepared in 1952 by the Gatineau Park Advisory Committee, and upon the recommendation of the National Capital Planning Committee, this was adopted in principle by the Commission.

Since late 1952, Major General Howard Kennedy has been Chairman of the Commission.

During 1953, a Sub-Committee, headed by Mr. Howard Hyman, Chairman, has thoroughly studied the location and requirements for the Parkway in Gatineau Park. Many meetings have been held by this Committee and it inspected parkways in the Southern United States to familiarize itself with the latest practices in this field. Aerial surveys of Gatineau Park have been authorized by the Commission in addition to the survey work which has been done by field parties in the last two years to assist this Committee and the Commission in locating the parkway on the most suitable route.

During this year, the Mackenzie King Bridge has been completed and open to traffic, plans and details have been worked out with the municipalities concerned for the development of Sussex Street, the development of the Fairy Lake Parkway, and the Quebec approaches to the Chaudiere Bridge.

### Planning

In 1946, the Government recognizing the need for a body to implement the developments proposed in the overall plan being prepared by Mr. Jacques Greber, charged the Federal District Commission with these duties, and by amendments to the Federal District Commission Act gave the Commission the powers required to carry out such developments. The area to which such duties would apply was defined as "The National Capital District". This comprised approximately 900 square miles, of which approximately one-third was located in the Province of Ontario and two-thirds lay in the Province of Quebec. To ensure that the development of the Capital would be truly National in scope, a member was appointed from each Province to the Federal District Commission, and to provide for the orderly development in accordance with the plan, the legislation contained a provision that no structures could be erected on land owned or controlled by the Federal Government or its agencies in the National Capital District unless the site and exterior elevations were first approved by the Commission.

To better carry out the duties imposed on it by these amendments, the Federal District Commission was authorized under Order-in-Council P.C. 1266 dated April 18, 1946, to appoint a National Capital Planning Committee to act in an advisory capacity with respect to the carrying out of the planning proposals. The principle functions of this Committee are to advise the Federal District Commission with regard to the development of Government owned or controlled property in the National Capital District and to draw up a Master Plan, having in mind at all times the necessary interest of the people as represented by the Government of Canada, the Government of the Provinces of Ontario and Quebec, the Cities of Ottawa and Hull, and other municipalities within the District. Mr. Jacques Greber, an eminent town planner of France, was appointed as consultant to this Committee. Planning proposals are submitted to the Federal District Commission for execution, subject to the approval of the Governor in Council, or to other interested authorities.

Since 1945, Mr. Greber with a Canadian staff known as the National Capital Planning Service, have been engaged in the planning of the Ottawa-Hull area, and early in 1951, his findings, "The Plan for the National Capital - 1950 - General Report" were submitted to the Government by the Commission. This report develops the Master Plan and indicates the probable growth of the National Capital District.

The National Capital Planning Committee, on the advice of its consultant, recognized that most of the traffic congestion in the centre of the urban area arose from the existing barriers made up of the railway lines which had developed since before Confederation, superimposed on a network of natural water courses comprising the Rideau River, the Rideau Canal, Ottawa River, Brewery Creek and the Gatineau River. It decided that industrial plants should not be located within the area of the

Government's activities, being contrary to the spirit of the National Capital, but nevertheless, it recognized the value and utility of such plants in the healthy development of a Metropolitan Area, and set aside locations for their development. To simplify the whole scheme, the National Capital Planning Committee recommended the removal of all railway lines from the urban core and in their stead, it felt that one new railway line south of the built up area would be adequate to serve the city of the future. This solution was endorsed by the Federal District Commission. Along this new line, it was proposed to locate the industry which would be removed from the centre of the built up areas.

In 1947, to implement the proposals with regard to removal of industries, the Federal District Commission expropriated substantial areas south and east of the City of Ottawa as it existed at that time, and in the northern part of Hull. These sites will be used by new railway yards, freight terminals and a passenger station; or by light and heavy industry.

The Ontario Municipalities within the District and under the authority of the Ontario Planning Act of 1946, formed the Ottawa Planning Area Board to cooperate with the National Capital Planning Committee. The membership of this Board was for a long time interlocking with that of the Federal District Commission to **secure** complete cooperation and authority in carrying out the planning in the Ontario portion of the National Capital District. To efficiently control its own growth and future, in 1948 the Planning Board recommended to the Council of the City of Ottawa that it expand its boundaries in order that the new urban areas would be administered by an urban government. This view was accepted - and in 1950 the City by annexation expanded its boundaries to incorporate the future communities envisaged by the National Capital Plan. The Commission, at this time, also cooperated technically and financially in the preparation of the Gore-Storrie Report which indicated a blueprint for the supply of services to the existing City and its future expansion. Based on this report, the Commission has made financial grants from time to time to the City of Ottawa covering that portion of the expenditure for services considered to have been caused as a result of the overall planning but which are in advance of the time that such would have been required as a result of normal City growth. These grants are payable annually for a given number of years, as decided by the Commission, and are equivalent to the carrying charges on the debentures or bonds but do not include payments to retire the principal on the loans. Without consideration of 1953 works by the City, the Commission is committed to paying \$155,431.91 each year for a period of some 10 years.

The Commission has pointed out to the municipalities of the National Capital District, the need for using to the full all legislative methods of implementing the planning within their limits and has urged the zoning of the future built up areas to

protect their development and to ensure that such is in accordance with the overall planning. It has strongly urged the implementation of the Green Belt by zoning. It feels that such a Belt whose use is restricted to agricultural uses or institutional use requiring large tracts of land is necessary to protect the City from demands for the uneconomical supply of municipal services, to protect the arterial roads, and to limit the ultimate size of the urban community. So far overall zoning has not been carried out by any municipality.

In order to provide the new railway facilities in accordance with the plan, construction was started on this project in 1950. The road bed for the Railway and the bridges to carry the Russell and Metcalfe Roads over the bridges were the first portions completed. At South March a link between the Beachburg and Renfrew lines of the Canadian National Railways was completed in 1951, thus permitting trains to reach central Ottawa by the southern route rather than along the crosstown tracks. The right-of-way of this abandoned line from Carling Avenue to South March has been cleared of its ties and rails. Late in 1953, this railway line was placed in specialized operation and as soon as possible, the makeup yards and ancillary activities will be moved from Bank Street to this location although two lines will have to be retained until the industries in the Chaudiere district and the Union Station are moved.

The properties which the Commission expropriated for industrial lands located in the Hurdman's Bridge area have not been developed as they are not served with either sewer or water facilities. Recently, the City of Ottawa completed the installation of sewer trunks and water mains into the general area, and now laterals can be extended to provide these necessary services. These mains have been located on Federal District Commission property by granting of easements, and the Commission has contributed to the cost of their construction under the formula mentioned above.

It is recognized that the widening or improvement of certain main traffic arteries are essential to the development of the Master Plan, and each such project is carefully examined prior to any construction being undertaken either by the City or the Commission or jointly. Carling Avenue, which requires widening, has been under discussion for some time, and the development of Sussex Street, which is so vital to the Master Plan as it is a logical extension of the governmental building area on Wellington Street, has been the subject of study by the City and the Commission. With respect to the latter project, drawings have been prepared for new bridges to be erected over the Rideau and for the widening and development of this artery. This is a City of Ottawa project to the cost of which the Commission is contributing liberally. As the crossing at the Chaudiere represents a bottleneck to the traffic of the whole National Capital area, the improvements which will be carried out shortly in the City of Hull will be financed by the Commission.



To connect Highway 17, the Trans Canada Highway, east and west of the City, the Commission proposed to develop a limited access highway along the former right-of-way of the Canadian National Railway crosstown tracks. This project will necessitate a new bridge at Hurdman's Bridge and substantial construction in the area from the Rideau River to Elgin Street. West of Elgin Street, the Canadian National Railway right-of-way and make up yards will become available for this purpose. As this right-of-way is not sufficiently wide for highway use, the Commission has been acquiring property along its fringe to extend the width from its present 90 feet to approximately 200 feet. Provision is also being made at intervals for the ultimate development of fly-overs and for access at such points. Adjacent owners are being advised that they will have no rights of access to the highway other than at the designated points. This limited access highway, when completed, will be adequate to handle the bulk of the east-west traffic for some time. The Provincial Department of Highways is cooperating in this project by acquiring a right-of-way outside the City Limits to join Highway No. 17 at either end of the highway. Discussion has also taken place with a view to constructing a bypass south of the City, but no active steps towards its implementation have been taken.

The Commission completed the approach ramp from Slater Street to the Mackenzie King Bridge and the City of Ottawa has installed the necessary traffic control lights, thus placing the bridge in full operation. The Aylmer Building, the Aylmer Annex and the Truro Building, as well as houses and apartments, were removed in order to provide for the construction of this bridge.

During the year, study was given to the use, height and character of buildings on the south side of Wellington Street. It was considered that the height at the cornice should be held to the cornice line of the existing buildings, such as the new Veterans' Affairs Building which is virtually the same as the East and West Blocks on Parliament Hill. It was felt that commercial structures would be out of place facing Parliament Hill, and if possible that new buildings be restricted to government, embassy or institutional use. By so doing, the dignity of Parliament Hill will be enhanced.

As the Master Plan recommended the development of a continuous band of parkways from Britannia southerly through the City to Rockcliffe, steps have been taken to acquire the necessary properties. These parkways will be known as the Eastern and Western Parkways respectively. In addition, two green wedges will extend towards the centre of the built up areas, more or less as the radii of a circle, to connect with the inner parkways - the Rideau River Parkway in the east and the Island Park Drive - Experimental Farm System in the west. In Hull, a similar wedge is proposed connecting St. Joseph Boulevard in the vicinity of the Hull Armouries to Boulevard Gamelin. This parkway will pass between the present built up area of Wrightville and Fairy Lake

and will be known as Lac des Fees Parkway. Presently, an agreement is being worked out for its financing and implementation between the Commission and the City of Hull.

Since Rockcliffe Park is being over-used by the public with a detrimental effect on its planting, the Commission has been developing a park on the west side of the Rideau River from Hog's Back to Dow's Lake, and on the east side from almost Mooney's Bay to within a mile of Billings Bridge. This section has many fine stands of deciduous trees and beautiful natural glades which will become a most delightful and valuable park. Adjacent to Mooney's Bay, will be developed a recreational area whose most important feature will be a swimming beach to be constructed by the City of Ottawa. The buildings in connection with this development will be coordinated as to design with other buildings in the area as the plans will be subject to approval of the Commission.

Since 1950, using one of the amendments to its Act of 1946, the Federal District Commission has been controlling the siting and architectural design of new Government Buildings. These departments submit their drawings to the Commission, which in turn seeks the advice of its Architectural Sub-Committee, comprising four architects and a landscape architect, drawn from the personnel of the Federal District Commission and the National Capital Planning Committee. Since 1950, more than 100 proposals covering buildings have been studied by this Committee, and its influence is indicated in the recent design of Government Buildings. Recently, the City of Ottawa implemented by bylaw the powers given it under a special act of the Legislature thereby controlling the design of buildings facing Government property. It is expected that the City will seek the advice of the Commission prior to making any decisions in this regard. From time to time, approval of the exterior appearance of buildings is sought by their owners when they feel the buildings might affect the appearance of adjacent Government buildings or lands. The Commission, although recognizing that it has no powers in such cases, treats the buildings as though they were Government Buildings, and in most cases, owners have cooperated by carrying out any suggestions advanced by the Committee.

After some eight years of active planning in the National Capital District, the Commission feels that substantial progress has been made both in securing approval of the proposals and in their implementation and its relationship with municipalities and the general public are good.

Maintenance and Development of the Park System

Notwithstanding a lack of snow covering last year which reduced the standard of the bulb display in the spring, the appearance of the planting and the parkway system was most satisfactory for the balance of the year. Tourists from the United States and Canada as well as officials from Park Departments have commented favourably on the administration and maintenance of the parks and the use of the flowering materials. The floral displays, in order to be more effective from the viewpoint of pedestrians and motorists are located in sloping beds using bold sweeps of colours. The Commission appreciates the interest and respect shown by the public of the National Capital District and its visitors to the flowers which has assisted materially in keeping vandalism under reasonable control.

As was mentioned above, last winter was very hard on flowering bulbs with the result that this year's plantations will do little more than to restore the displays to the condition of 1952. Tribute should be made to the gift of some 16,000 bulbs which was received from Queen Juliana of the Netherlands. This gift was divided between the grounds of the Ottawa Civic Hospital and the Rideau Canal Driveway, between Delaware Avenue and Waverley Street. In addition, the Commission received a gift of 50,000 bulbs from the Associate Bulb Growers of Holland, which made possible the enlargement of the beds in the vicinity of the Experimental Farm. The bulk of the planting which was supplied by the Commission comprised 190,000 bulbs made up of 110,000 tulips, 30,000 daffodils, 50,000 crocuses as well as miscellaneous small bulbs.

Following its long term programme for rejuvenating the older plantations the Commission has been removing overly mature plant materials. With the cooperation of the Department of Agriculture, a thorough inspection of all its properties was made to control the Dutch Elm Disease. Last year, for the first time in some years, no new infections were located. In order to strengthen the trees in crowded plantations thereby making them more resistant to this disease, thinning and pruning was undertaken. By so doing, if this disease becomes epidemic, other materials will be available to fill the gaps left by the dead trees.

With the growth of motor traffic and the increased speed of such traffic, it has been necessary to redesign all signs on the parkways. At present these signs are covered with reflector material but next spring new designs and new lettering will be introduced. As safety measures, trees close to the parkway will have to be removed or trimmed and at the curves the curbs and centre lines will have to be painted.

As the parks mature, the trees become larger and more dense, thus making the maintenance of turf much more difficult. In the worst areas and upon slopes, a programme of planting ground covers has been undertaken. In 1953, some 15,000 spurge plants have been planted with excellent results.

As ledge rock is very close to the surface at Rideau Hall, maintenance has always been difficult. To overcome this trouble, substantial amounts of top soil and heavy applications of fertilizer were given to both sides of the main drive from the main gate to the house. Much fertilizer was also placed elsewhere on the grounds. As well, several walks were resurfaced, some 200 feet of hedge were replaced, and the screen plantation along Mackay Street was thickened.

On November 13th, the President of the United States and Mrs. Eisenhower planted two hard maple trees.

In Rockcliffe Park, the rough areas in the vicinity of the nurseries were graded and seeded to turf. In the vicinity of the Refectory, five large group-size picnic tables were added to those presently there.

At Stanley Park, approximately one acres and a half of rough ground was converted to park. In the Spring dense shrubs were planted to screen out the adjacent back yards.

Following the widening of Nicholas Street south of Laurier Avenue by the City of Ottawa, re-grading was carried out to the adjacent park. This work also involved relocating the fences in order to enhance the appearance of the street.

The programme which has been going on for some time for the renovation of Major Hill Park was continued by removing various paths, by removing six large elms, and planting other species of trees.

The landscaping in connection with the eastern end of the Mackenzie King Bridge has been virtually completed, and at its western end, the sub-grading has been completed and much of the area covered with top soil. The landscape treatment of the approach road and parking area between Laurier Avenue and Slater Street was completed.

The many steep terraces of Parliament Hill have been difficult to maintain and extensive work was carried out to alleviate this trouble. With the cooperation of the Department of Public Works new water services were provided for the main lawn.

At the Pretoria Avenue Bridge, the pedestrian underpass was lowered to give greater head room. The path to this

underpass and its connections were paved. With the heavy traffic at the approach to the bridge, this underpass becomes increasingly valuable as a safe pedestrian crossing.

At the Bank Street Bridge, screen planting was renovated and at Patterson's Creek, the grading of the banks was improved and plantings were renovated.

At Kirkwood and Carling Avenues, lands acquired by the Commission for the development of the East-West Limited Access Highway and close to new apartment buildings, were graded and turfed.

As the cottagers moved out of the Hog's Back area, the Commission tidied up the grounds by removing dead and dying trees, covering some of the scars and removing litter. Several thousand cubic yards of fill were used to restore this area but over a period of time, a heavy programme of reforestation and conservation generally will be necessary. A start was made on the control of poison ivy, which is very prevalent in this area.

In Hull, the site of the former oil storage tanks near Jacques Cartier Park were levelled and seeded and the gravel pit smoothed. Vistas were cut through the trees to Brewery Creek and several hundred bush roses and other shrubs were planted parallel to Laurier Street.

At Park Ste-Marie, additional filling was used to level the roads and the softball area. Three trees, 20 feet in height, were planted on the large sand pile to provide shade.

In order to make the Commission's Nursery along the Rideau River more efficient, drainage ditches were dug and several acres cultivated in preparation for next year's planting. The tangle of shrubbery paralleling the Smyth Road was uprooted in preparation for hedge planting.

The Commission, as well, cooperated with other Departments on special occasions, of which the most important was the assistance given the Department of Public Works at the time of the Coronation.

During the year, extensive work was carried out on the driveway system in order to renovate the pavement. The Rideau Canal Driveway from Argyle to Fifth Avenues, from Echo Drive to Clegg Avenue, and the Hull approaches to the Champlain Bridges were given a bituminous surface treatment. This work was carried out in part by the Commission's forces and part by private contract to the lowest tenderer.

The programme of replacing the obsolete global lamps on concrete standards with more modern fixtures was further extended, especially at intersections and other vital locations.

As the urban driveways are becoming increasingly used as traffic arteries by the tourists and the local citizens, traffic congestion at various points has become quite a problem. The control of this traffic is handled jointly by the Mounted Police on Commission land, and by the City on City streets. In order to facilitate and improve traffic movement and control on the driveway, the Royal Canadian Mounted Police kindly provided an out-of-town traffic specialist from its force. After thorough study, a report was prepared by this officer and forwarded to the Commission, and it has been a subject of discussion between the officials of the Commission and the Royal Canadian Mounted Police.

Many discussions have taken place with the Royal Canadian Mounted Police with regard to amending Federal District Commission By-law #26, "Driveway Traffic and Property Regulations". It is expected the amended By-law will be adopted shortly.

### Gatineau Park

During 1952, study was given to the Master Plan for Gatineau Park prepared by the Gatineau Park Advisory Committee and the comments by Mr. Jacques Greber on this report. The report stated that "the prime objective of the plan should be to retain throughout the main area of the park the atmosphere of the Canadian woods, and to preserve for all time the natural beauty of the lakes and wooded hills as an inspiration for those who can enjoy them, whether residents of the surrounding districts or visitors from other parts of Canada or from foreign lands--While this park will serve a useful purpose as a place of recreation, bring physical benefits, its greater purpose lies in its possibilities as a spiritual and moral force in the lives of those who visit it". It is expected that the final size of this wilderness park will be some 75,000 acres and will extend from the Hull City limits northwesterly for 30 odd miles.

The report recommended that roads and parking areas be constructed as well as trails for bicycles, pedestrians and skiers. It was recognized that an administrative headquarters, restaurants, rest rooms and campsites will have to be erected and provision made for other specialized activities such as amphi-theatre, chalet, bathing beaches, picnic sites, nature museum, and a pioneer village.

To reach these points of interest, it is necessary to first construct a parkway. The Commission last year sought from the Government approval to construct such a parkway and secured authorization for the necessary expenditures. In order that this parkway might be of the highest engineering and aesthetic standards, the Commission, at the suggestion of the Gatineau Park Committee approved the setting up of a Gatineau Parkway Sub-Committee to study this specific problem. This Sub-Committee, in June, visited the Parkways through the Shenandoah Valley of Virginia and in the Great Smokies of Tennessee. As a result of this visit, and after many meetings, a comprehensive report was prepared incorporating design standards, listing of priorities of construction and suggesting various routes. It was felt that the parkway should be designed specifically for the enjoyment of the natural beauties of the area and that all things being equal, engineering considerations should take second place to the enjoyment of the people visiting Gatineau Park. To assist this study, extensive aerial surveys were undertaken late in the year, and through the year ground survey parties were carrying out alternative lines through the woods and rough ground. It has been determined that this road will extend from Boulevard Tache along the Valley of the Three Lakes to the area north of Lac Philippe and that the return or alternative route will be located on the western escarpment. In the future this parkway will be extended westerly as far as Lac Lapeche. The first section of this undertaking, that extending from Boulevard Tache to the Mountain Road, has been constructed and will be ready for its final surfacing next season. This road will be extended to Old Chelsea as soon as possible.

Extensive property acquisitions took place during the year, mainly in the Lac Lapeche area, along the proposed route of the Parkway, and in the area between Lac Philippe and Wakefield. At the present time the park consists of 44,386 acres, representing an increase of 6,662 acres over the total for last year. This includes the 600 acres bequeathed by the late Prime Minister, Mr. Mackenzie King, to the Nation at Kingsmere, which the Commission has under its control.

To remove uncertainty in the minds of the public, the Commission redefined its position with regard to acquisition of property in Gatineau Park. The press release read in part as follows: "No effort has been made or will be made to expropriate property in Gatineau Park except in cases where such property is required to facilitate the construction of driveways or other essential works.-- On the other hand the Commission has purchased and will continue to purchase any property within the Park area which is available at a price which it considers reasonable."

Study was given to the ultimate use of Harrington Lake by Commissioner, Dr. Charles Camsell, who reported: "The policy suggested for Harrington Lake is to block out an area embracing the whole of the lake and extending back from the shore line a sufficient distance to allow for the preservation of scenic values and proper administration of the lake and its environments. This would constitute the "heartland" of Gatineau Park and in it no developments would be allowed except those that are under the complete control of the Commission and in conformity with the policy of the Commission. The purpose of the area would be to provide a place close to the cities of Ottawa and Hull where visitors to it could enjoy peace and quietness and obtain relief from the distractions of a busy city life, and where one could relax and enjoy the atmosphere of natural surroundings."

This statement of future policy was accepted by the Commission and will be used as a guide for the development of the Harrington Lake area.

The bush road to the east of Meach and Harrington Lakes to connect with the existing road at Lac Philippe was further improved. This is not open to the public but is used by Gatineau Park employees to assist in fire protection and for administrative purposes. During the year, the Commission authorized the purchase of a substantial amount of fire-fighting equipment which became essential due to the numerous fires in the Gatineau area as a result of the dry season.

In 1953, the Park has been extensively used by both day visitors and overnight guests. Groups have come from the United States, and from many parts of Canada to camp and to walk its trails. Amongst these groups were the Girl Scouts of America, Marblehead, Mass., Girl Guides, Cornwall, Ont., Boy Scouts, Windsor, Ontario and Boy Scouts of Hull, Quebec. The trailer camps that the Commission has provided



continue to be popular with such visitors.

As in other years, the Royal Canadian Mounted Police have provided two constables to look after the park during the summer months. To handle the duties of fire and game wardens, the Commission employs six Gatineau Park Rangers.

In order to recompense the municipalities in which Gatineau Park lies for loss of taxes arising from the Commission's purchases of land, the Commission last year paid out the sum of \$8,308.67 to the six municipalities and eleven school boards involved.

Maintenance of Government Grounds

Annually, as a part of the Federal District Commission estimates, sums are granted by Vote for maintenance of the grounds adjoining Government Buildings. As a result of the extension of the Government's activities following the completion of new Government Buildings, this phase of the Commission's activities has extensively increased in the last few years. Amongst the maintenance undertaken by this Vote, in addition to normal maintenance of Government Buildings, are Gatineau Park, National Research Council - Montreal Road and Sussex Street, Rideau Hall, and the former residences of the late Mackenzie King at Kingsmere and Laurier House.

In addition to the summer maintenance listed above, the Commission has also carried out the snow removal on all the parking areas and the paths and roadways adjacent to such buildings. As the amount of this winter work depends on the severity of the winter and especially the amount of snow fall, it is impossible to forecast the scope of this work. However, the winter of 1952-53 being mild, this phase of the Commission's activities was lower than usual.

Construction - Other Government Departments

During 1953, many Government Departments or agencies having new buildings have asked the Commission to carry out the planting and landscaping on their grounds and this work has been very substantial. This specialized work, for which the Commission has the necessary equipment and labour force, is handled on cost plus supervision charge of 15%.

The more important projects of this type of work were as follows:

Department of Public Works -

Three-quarters of an acre at the Booth Street Plant of the Department of Mines and Technical Surveys was improved by landscaping and similar work was carried out at the Royal Canadian Mounted Police Building in Overbrook.

National Research Council - Montreal Road -

Grading, top-soiling, seeding and planting were carried out at the following locations; Applied Chemistry Building, Corrosion Site, Building Research Building, Radio and Electrical Engineering Building. At the overpass and traffic intersection on the Montreal Road, the slopes were increased to flatten steep grades. To reduce erosion these were planted with some 8,000 ground cover planting materials which will in the future reduce maintenance cost. The whole project involved substantial raising of the level of the Montreal Road and the construction of the underpass suitable for vehicles. Traffic was permitted to travel over this roadway at the end of the summer months.

Defence Research Board -

Twelve acres of grading and preparation of the soil were carried out at the Shirley's Bay site of this agency and about 90% of the landscaping construction at the Aeronautical Research Laboratory was completed at Upland's Airport. The area of this latter project was approximately fifteen acres. The landscaping surrounding the Electronics Building, owned by this agency and located at the National Research Council, Montreal Road, was completed.

Central Mortgage and Housing Corporation -

The landscape construction and planting at the Head Office of this Corporation on the Montreal Road was completed.

Ottawa Civic Hospital -

Grading and sodding around the new Contagious Disease Hospital was completed to the extent of 90%.

The details of these expenditures, indicating the extent of the work are listed below:

|   | Total for<br>year 1953 |
|---|------------------------|
| <u>Department of Public Works -</u>   |                        |
| Maintenance of R. A. Playing Field  | \$ 3,092.              |
| Landscaping of grounds along the<br>Ottawa River in Hull, east of<br>the Interprovincial Bridge | 854.                   |
| Illumination re: Queen's Coronation   | 6,437.                 |
| Erect new fence on Rochester Street<br>for Department of Mines & Technical<br>Surveys           | 1,292.                 |
| Concrete ramp for Printing Bureau,<br>52 Nicholas Street  | 1,072.                 |
| Roadways and landscaping at Seminary<br>(R.C.M.P. Building)                                     | 12,253.                |
| Landscaping at Department of Mines &<br>Technical Surveys, Booth Street                         | 429.                   |
| Extend Parking area, National Research<br>Council Building, Sussex Street                       | 400.                   |
| <u>Bank of Canada -</u>   |                        |
| Maintenance, Wellington Street Property   | 2,090.                 |
| Maintenance, King Edward Avenue Property  | 3,358.                 |
| <u>Defence Research Board -</u>   |                        |
| Landscaping at Flight Research Development<br>Uplands   | 51,793.                |
| Landscaping, at Electronics Laboratory,<br>National Research Council                            | 13,573.                |
| Landscaping at New Building, Shirley's Bay  | 26,952.                |
| <u>Ottawa Civic Hospital -</u>  |                        |
| Maintenance of Hospital Grounds   | 11,961.                |
| Landscaping new building grounds,<br>Ruskin Avenue  | 727.                   |
| <u>Central Mortgage and Housing Corporation -</u>   |                        |
| Maintenance at Laurentian Terrace   | 1,234.                 |
| Landscaping grounds at Head Office<br>Building, Montreal Road                                   | 6,305                  |
| Maintenance of grounds, Montreal Road   | 14,383.                |
| <u>Department of Agriculture -</u>  |                        |
| Services rendered at Central<br>Experimental Farm   | 880.                   |

| <u>National Research Council -</u>   | Total for<br><u>year 1953</u> |
|--|-------------------------------|
| Landscaping grounds, grading new entrance<br>and roadwork, Montreal Road site    | \$ 128,105.                   |
| Curbs, retaining wall, Applied Chemistry<br>Building, Montreal Road              | 12,085.                       |
| Landscaping grounds at Corrosion Site,<br>Montreal Road                          | 1,901.                        |
| Landscaping grounds, Radio and Electrical<br>Engineering Building, Montreal Road | 2,848.                        |
| Landscaping grounds, Building Research<br>Building, Montreal Road                | 7,965.                        |
| <u>Corporation of the City of Ottawa -</u>                                       |                               |
| Slater Street extension, vicinity<br>Bronson Avenue                              | 3,139.                        |

### Construction - Master Plan Projects

During 1953, as a result of the demolition of the Aylmer Building, the western approach to the Mackenzie King Bridge was completed and with the installation of traffic lights at the intersection of Elgin with Albert and Slater Streets, this bridge was put into full operation.

Extremely good progress has been made during the past year on the rearrangement of the railway facilities in accordance with the agreement signed in 1950 by the Federal District Commission and the Canadian National Railways. On the railway cut-off line and related facilities in South Ottawa, which will replace the east-west Canadian National Railways crosstown tracks, the grading of the main line and of the make-up yards have been completed, the main line trackage has been laid and two 100 car spurs have been completed. A yard office has been erected for the use of the Canadian National Railways which will be put into operation early in the new year. This building has been carefully planned to take care of all railway requirements, and was built to the designs prepared by an architect employed by the Commission. The completion of this project, including the Central Train Control Signal System, the locomotive fueling, the car **repair and** yard office facilities have been authorized by the Government and already substantial deliveries of signal equipment have been received. In November the first "Manifest Through Freight" train passed over the line and it will continue to be used by the Canadian National Railways for such transcontinental freight traffic.

During the year, extensive **surveys** were undertaken along Sussex Street to determine the type of bridges which would be required over the Rideau River and to insure that the widening and other construction would make a street suitable for the National Capital. An agreement will be signed between the City of Ottawa and the Federal District Commission covering the construction of this project which is a responsibility of the City of Ottawa to which **the Federal** District Commission is making substantial financial contributions. As a part of this scheme, the street car tracks will be removed and the buses substituted therefor. The drawings of the bridges were prepared as a contribution of the Department of Public Works towards the implementation of the National Capital Plan.

Studies are also being carried out by the Engineers of the Department of Public Works to improve the traffic situation at the Chaudiere Bridge. It is proposed to move the street car tracks to the centre of the street and use the trestle on which they ride as roadways. It is of interest to note that this Chaudiere Bridge will be using the stone arches which Colonel By constructed in 1827 at the time of the building of the Rideau Canal.

The most important construction during the year was that for the two miles of Gatineau Parkway extending from Boulevard Tache

(Aylmer Road) to Boulevard Gamelin (Mountain Road). This included grading, landscaping, culverts and stabilized gravel base.

Due to the mildness of the season it was possible to carry on certain work all winter. This included a rock cut and the building of the roadway embankment through a swamp just west of Fairy Lake, from which muck was excavated to an average depth of 20 feet below water-level to reach solid rock. The area was then back-filled with good granular material up to grade to a total depth of 32 feet.

A multiplate culvert having a span of 14 feet and a length of 100 feet was constructed to take the flow of the creek which crosses just south of the Mountain Road. In addition to this 10 pipe culvert having a total length of 880 feet and varying in diameter from 18 inches to 36 inches were installed as required.

Late in the season a gravel pit was discovered on Commission property about half a mile north of the Mountain Road and very close to the route of the Parkway. A contract was let for the crushing of 50,000 tons, a portion of which was used to build a stabilized gravel base on the new two mile grade, the remainder being stock piled for future use.

The first section of the Parkway on account of its proximity to the urban area was built to a very high standard. The width of the roadway is 24 feet, shoulders are at least 10 feet wide, the maximum grade is 6% and maximum curvature 6 degrees on the main parkway.

In addition to work on the Aylmer Road - Mountain Road section certain development work on other portions of the project was carried out. This included line-cutting in the Pink Lake area, crushing and stock-piling of gravel as noted above.

Property Acquisition Administration and Maintenance

In order to carry out the development of the National Capital from time to time authority has been granted by the Government to acquire lands by purchase and if necessary by expropriation.

In 1945, land was expropriated between Sussex Street and Lady Grey Drive to protect the site for future government buildings: in 1947, lands were acquired for park and parkway purposes on the south bank of the Rideau and Ottawa Rivers; and in the same year, acquisitions took place in the Walkley Road and Hurdman's Bridge area and in Hull to provide for railway and industrial uses; in 1953, very substantial acquisitions were undertaken on the Eastern Parkway, the Western Parkway and the East-West Limited Access Highway on the site of the Crosstown tracks and in Hull along Brewery Creek for the Fairy Lake Parkway.

This year, the Commission recognizing that it was not settling with the former owners as quickly as it wished decided to speed up the process. To this end, additional appraisers and negotiators were employed. In 1953, approximately 95 appraisals were carried out and 75 settlements negotiated with the owners at reasonable prices and without recourse to the Courts. Since World War 2, the Commission has dealt with some 850 owners, exclusive of Gatineau Park and as indicated above, local real estate agents acted as the appraisers and negotiators for the Commission on this work.

Until these properties are required for purposes of the Commission, it arranges to rent them back to the former owner should he wish to do so - otherwise, they are rented to the general public at moderate rentals. As the Commission is now starting to develop its various properties for various purposes under the Master Plan it has been necessary to clear certain areas of the buildings thereon. The first large area which has been cleared of buildings was in the vicinity of Hog's Back where some 80 to 90 cottages have been removed. Most of these cottages were on land-lease only and the owners have removed them at the request of the Commission and those which were on Commission land have been sold by open tender to the highest bidder.

With the increase in the number of leases held by the Commission the maintenance of the properties have become more important. The Commission with its staff handles a part of this work and the balance is handled by local contracting firms selected by the Commission's rental agents.



MOSQUITO CONTROL OPERATION

The Federal District Commission since early in the 1930's has by agreement with local municipalities been administering the Mosquito Control Fund to which contributions are made by the Councils of the Municipalities affected by this pest.

As a result of enhanced material prices, higher wages, and the increasing areas to be controlled as a result of the growth of the built-up areas the contributions from the municipalities affected have not kept pace with the demand and higher greater costs of such protection and consequently the Commission is now bearing a much larger part of the financial costs than was originally anticipated in the original agreement.

Various methods of control are used depending on the area to be covered. In the early spring, the breeding areas along the Ottawa River and elsewhere are sprayed by hand with a mixture of 2% DDT and light fuel oil to kill the larvae. Later, in the spring an application of this mixture is sprayed from aeroplanes. In summer, the adult mosquitoes are destroyed by DDT and oil fog generated by a Todd Insecticidal Fog Applicator. Underbrushing and ditching of the swamp areas are carried out annually. The spraying from aeroplanes which until this year was carried out exclusively by the Royal Canadian Air Force at no cost, other than materials, has been done by private firms, thereby increasing the total expenditure for the year.

1953 Financial Statement

Receipts:

|                             |                 |
|-----------------------------|-----------------|
| City of Ottawa              | 2,000.00        |
| Village of Rockcliffe Park  | 1,000.00        |
| County of Carleton          | 100.00          |
| Town of Gatineau            | 100.00          |
| Federal District Commission | <u>6,448.71</u> |

9,648.71

Expenditures:

|   |               |
|---|---------------|
| Labour, for brushing, clearing,<br>draining, vaporising, etc. | 4,108.77      |
| Fuel Oil  | 1,110.60      |
| DDT and other insecticides                                    | 1,227.48      |
| Spraying by aeroplane   | 1,290.00      |
| Rental of equipment and tools                                 | 1,096.00      |
| Motor car allowances  | 24.64         |
| Supervision and overhead (7 $\frac{1}{2}$ %)                  | 673.17        |
| Miscellaneous supplies  | <u>118.05</u> |

9,648.71

ROYAL CANADIAN MOUNTED POLICE

"A" DIVISION

FEDERAL DISTRICT COMMISSION PATROL SQUADS

ANNUAL REPORT FOR CALENDAR YEAR - 1953

1. The strength of the Federal District Commission Patrol Squads as of 1-12-53, under the direction of the Officer In Charge, "A" Division Criminal Investigation Branch, is sixteen members who use a total of fifteen transport units. These squads and their basic duties are as follows:

(a) The Federal District Commission Patrol Squad

During the late Spring, Summer and early Fall months, this Squad operates on a round-the-clock basis. The F.D.C. Driveway is divided into two sections with a motorcycle patrolman to each section on the 8.00 A.M. to 4.00 P.M. shift and the 4.00 P.M. to 11.30 P.M. shift. Also, during these two shifts, a patrolman operating a three-way radio equipped car patrols all Federal District Commission property in the areas immediately outlying Ottawa and Hull. On the 11.30 P.M. to 8.00 A.M. shift, two patrolmen in separate radio-equipped cars patrol the Driveway system, excluding the outlying areas except in the case of emergency calls. In the early Spring, late Fall and Winter months, the Driveway and outlying areas are policed similarly with the exception that radio cars are used exclusively, and again on a round-the-clock basis.

Transport for the foregoing Squad is comprised of ten Harley-Davidson motorcycles and four "three-way" radio-equipped patrol cars. Above personnel come under the direct supervision of the N.C.O. In Charge "A" Division Traffic Branch with one Corporal assistant who is included in strength shown.

(b) The Gatineau Park Patrol

Is responsible for the maintenance of order and the protection of Federal District Commission property in this area. It is comprised of one constable patrolman who utilizes one police car and who operates on a staggered shift basis as the circumstances warrant. This patrol comes under the direct supervision of the N.C.O. In Charge Ottawa Town Station Detachment.

2. Hereunder are statistics compiled regarding the period under review, ascribed to the activities of the Federal District Commission Patrol Squad:

|  |              |
|--|--------------|
| Convictions.....                         | 505          |
| Dismissals.....                          | 5            |
| Withdrawals.....                         | 5            |
| Warnings.....                            | 864          |
| Assistance to Other Police Forces....    | 84           |
| Assistance to General Public.....        | 4            |
| Damage to F.D.C. Property.....           | 33           |
| Motor Vehicle Accidents.....             | 138          |
| Court Cases Pending (as of 1-12-53)..... | <u>10</u>    |
| Total                                    | <u>1,648</u> |

3. In the matter of Assistance to Other Police Forces, there were twenty-two cases under the Criminal Code of Canada referred to the Ottawa City Police as well as fifteen cases under the Ontario Highway Traffic Act and twenty-five cases under the Ontario Liquor Control Act referred to that Force. There were five cases under the Quebec Highway Traffic Act referred to the Hull Police Department. There was one case under the Criminal Code of Canada referred to the Eastview Police. There was one case under the Criminal Code of Canada referred to the Montreal City Police and also one case under the code referred to the Ontario Provincial Police. The remaining cases of assistance to other Police Forces dealt with other than criminal offences such as:

- Recovery of lost property
- Assistance in one drowning
- Interception of a run-away boy etc.

4. Mileage for the period under review is listed hereunder:

|                   |                |
|-------------------|----------------|
| Motorcycles ..... | 52,818         |
| Police Cars ..... | 133,510        |
| Total             | <u>186,328</u> |

5. The total amount of fines collected as a result of prosecution being entered for traffic infractions were . . . . . \$4,509.00  
Costs collected in conjunction with these fines were . . . . . \$1,012.00

6. The approximate total damage to Federal District Commission Property investigated by this Squad amounted to . . . . . \$3,557.00  
As a result of investigations, the amount recoverable by the Federal District Commission was approximately . . . . . \$3,257.00

A great part of the unrecoverable damage is attributed to breakage of lamp standard globes both by youthful vandals and high winds. In this connection, two youths were prosecuted in Juvenile Court and ordered to pay for four globes which they had been apprehended for breaking on Hallowe'en night.

7. The approximate damage to private property as a result of motor vehicle accidents on the Driveway amounted to . . . . . \$27,849.00.

8. There were forty-four Motorcycle Escorts carried out by members of the Squad. Many of these were carried out in co-operation with the Ottawa City Police as the escorts very often touched both F.D.C. Driveways and City Streets. These escorts were carried out in connection with visiting dignitaries, funerals, military parades etc. No untoward incidents occurred during the carrying out of any of these escorts.

9. There were sixty-five instances of point duty and traffic control carried out in connection with Receptions held throughout the Driveway system and also in connection with other events requiring special attention, i.e. Air Force Day and those occasions where the Driveway had to be cut off from the head right back to Waverley Street and traffic diverted for troop formations. Not included in this figure are those routine instances where point duty was performed at Driveway exits from Lansdowne Park for all professional baseball and football games as well as daily point duty carried out at busy intersections during rush hours.

10. The Central Canada Exhibition was again handled without mishap and throughout its seven day period, the Squad maintained a protective patrol through the Driveway concerned.

11. Co-operation with all district police forces has been maintained on a high level.

12. The Gatineau Park Patrol

This patrol is maintained from 1-5-53 until 30-11-53 and operates on a staggered eight hour basis. A total of six complaints were investigated. Three of these complaints involved molesting animals or deer hunting in the Gatineau Park. The remaining three complaints were alleged Criminal Code violations which did not warrant prosecution. No prosecutions were entered by this patrol during the period under review. This patrol is ever alert in the interest of the Federal District Commission to prevent such offences as carrying of rifles, theft or damage to property. It also maintains order at the many picnic grounds.

13. With the addition of the six complaints investigated by this patrol, the statistics quoted on Page One

of this report remain unchanged. The addition of 25,326 miles covered by this patrol leaves total mileage figures as follows:

|   |         |
|---|---------|
| Total Mileage for Motorcycles . . . . . | 52,818  |
| Total Mileage for Police Cars . . . . . | 158,836 |
|   | <hr/>   |
| Grand Total                             | 211,654 |
|   | <hr/>   |

14. Remarks

In June of this year a ban on bathing was instituted at Hog's Back by the Federal District Commission. With the erection of necessary signs and the co-operation of the members of the Corps of Commissionaires on duty at that point, members of the Force were able to enforce this ban without undue trouble. A total of 24 warnings were issued and the names and addresses of these persons were recorded at the Traffic Branch Office for possible action in the event of a second offence. However, through the persistent efforts on the part of our members, it was not found necessary to enter any prosecutions and towards the end of summer the public was apparently educated to the fact that bathing was no longer allowed at Hog's Back.

15. Once again the period under review was one of considerable activity for the Squads. Much of the damage caused to Federal District Commission property occurred on Champlain Bridge where, on several occasions, accidents occurred which caused a great deal of damage to the guard railing. In some of these particular accidents, prosecution was entered and convictions obtained. In all instances the damage was covered.

16. Supervision was given at large picnic groups in Rockcliffe and Gatineau Parks. Many warnings were issued to the general public with respect to riding bicycles abreast and playing ball in the parks. Many small children were warned and taken away from the water's edge or the edge of the Driveway.

17. As stated, our standard of co-operation with all local police forces is being maintained at a high level.

18. During the period under review a survey of traffic conditions on the driveway was made by an experienced traffic member of this Force from British Columbia. As a result of this, many recommendations were made to the Federal District Commission. These recommendations covered both the legal and physical aspects of traffic control. It is now understood that a completely new set of Bylaws is being drawn up by the Department of Justice and may be expected to go into effect sometime in the new year. It is also understood that many of our recommendations were approved by your engineers and will be implemented in the future.

19. Car registrations in this area have continued to increase at a high rate. There is no reason to believe that there will be any reversal of this trend, therefore we may assume that the volume of traffic being carried by F.D.C. Driveways will increase. Forming, as they do, an unimpeded thoroughfare from East to West, they are becoming increasingly important to car drivers, wishing to move across the City in either direction.

20. Our relationship with the Federal District Commission has always been, and continues to be, most agreeable. I would like to take this opportunity of conveying the appreciation of all members of this Branch for the very high degree of co-operation we have always received.

2-12-53

(sgd.) R. P. Malloy Cpl.,  
(R. P. Malloy) #14218 for  
N.C.O. I/C Traffic Branch (AOD)

Ottawa, August 7, 1953

The Chairman and Members,  
Federal District Commission,  
Ottawa, Ont.

Gentlemen:

The accounts of the Commission, for the fiscal year ended March 31, 1953, having been audited under my direction, I forward herewith a copy of my report which has been made to the President of the Privy Council, in accordance with Section 87 of the Financial Administration Act and the Balance Sheet as at the date of closing, together with the following supporting schedules:

- Schedule I Statement of Income and Expenditure for the general purposes of the Commission
- II Statement of Receipts and Expenditures, in respect of the Special Statutory Grant, etc.
- III Statement of Receipts and Expenditures, from Government of Canada Appropriation, Vote 318
- IV Statement of Receipts and Expenditures, from Government of Canada Appropriation, Vote 319
- V(a)  
and (b) Statement of the National Capital Fund, for the construction, operation and maintenance of works, etc.
- VI Statement of Fixed Assets
- VII Accretions to Proprietary Equity

A summarization of the expenditures under the purview of the Commission during the year is:

|  |    |                  |
|--|----|------------------|
| For the general purposes of the Commission: the maintenance of parks, parkways and plant, etc., under their control at and in the vicinity of Ottawa, per Schedule I   | \$ | 510,020          |
| For the purposes of the Commission in so far as they relate to the purchase of land or the carrying into effect of any scheme of improvement and undertakings requiring a larger outlay than is available out of the actual annual income of the Commission, per Schedule II |    | 15,961           |
| For maintenance and improvements of grounds adjoining Government buildings, at Ottawa, and for construction, improvements, maintenance and operation of the parkway system under control of the Commission, per Schedule III   |    | 407,942          |
| For activities of the National Capital Planning Committee, per Schedule IV   |    | 42,876           |
| For the construction, operation and maintenance of works or projects within the National Capital District, in keeping with an approved general plan for improvement of the National Capital and not in the nature of ordinary municipal improvements, per Schedule V(b)      |    | <u>1,877,127</u> |
| Total  |    | <u>2,853,926</u> |

Yours faithfully,

"Original signed by  
WATSON SELLAR "

Auditor General of Canada.



Ottawa, August 7, 1953.

Dear Sir:

Re: Federal District Commission

Having completed the audit of the accounts of the above-noted Commission for the fiscal year ended March 31, 1953, I now report to you, in compliance with the requirements of Section 87 of The Financial Administration Act, the results of the examination both of the accounts, and of the Financial Statement forwarded herewith.

Additional to the sum of \$300,000 granted by Chapter 55 - Statutes of 1927 - as amended, Vote 318, 1952-53, provided \$433,794 "for maintenance and improvement of grounds adjoining Government buildings at Ottawa, and to authorize an amount not exceeding \$142,400 for construction, improvements, maintenance and operation of the Parkway System under the control of the Federal District Commission". As shown by Schedule III the sums expended from Vote 318 include capital outlays of \$19,571 which it would appear come within the ambit of, and therefore should have been paid from the annual Statutory Grant of \$300,000 for the general purposes of the Commission.

The expenditures from the National Capital Fund during the year included outlays for projects collectively involving disbursements of \$34,988, which have not been approved by the Governor in Council as required under Vote 809 of Appropriation Act No. 4, 1948 and as more specifically stated by Mr. Mackenzie King in the House of Commons on June 28, 1948. It is suggested that appropriate action be taken to regularize.

Subject to the foregoing, I certify that, in my opinion,

1. proper books of account have been kept by the Commission;
2. the Financial Statement has been prepared on a basis consistent with the preceding year and is in agreement with the books of account; also, the Balance Sheet and the accompanying statements, respectively, give a true and fair view of the state of the Commission's affairs as at March 31, 1953, and of the Commission's operations for the fiscal year;
3. the transactions of the Commission that have come under my notice have been within the Commission's powers as set forth in the Federal District Commission Act 1927 and The Financial Administration Act.

Yours faithfully,

"Original signed by  
WATSON SELLAR "

Auditor General.

The Right Hon. L.S. St. Laurent,  
President of the Privy Council.

O t t a w a .

FEDERAL DISTRICT COMMISSION  
(Incorporated under the Federal District Commission Act, 1927)

Balance Sheet as at March 31, 1953

| <u>Assets</u>  |                   | <u>Liabilities and Proprietary Equity</u>   |                  |
|--|-------------------|---|------------------|
| Cash on Hand and in Bank   | \$ 870,490        | <u>Liabilities</u>  |                  |
| Cash on Deposit with the Receiver General of Canada, per Schedule V(a)                                   | 7,555,000         | Accounts Payable and Accrued Charges  | \$ 274,363       |
| Investments:   |                   | Provision for Municipal Taxes   | <u>12,000</u>    |
| Canadian National Railways, Bonds (market value \$17,650), at cost                                       | \$ 20,136         | Contractors' Security Deposits (contra)   | \$ 286,363       |
| Wright and Pontiac Telephone Company - 2 shares, nominal value   | <u>1</u>          |   | 21,975           |
|  | 20,137            | Government of Canada -  |                  |
| Accounts and Rentals Receivable:   |                   | National Capital Fund, per Schedule V(a)  | 7,719,817        |
| Trade, less provision for doubtful accounts  | 42,095            | Advances for purchases of land, etc., per Schedule II                                     | 194,103          |
| Government of Canada   | <u>24,897</u>     | Moneys provided from Government appropriation, to be refunded -                           |                  |
|  | 66,992            | Vote 318, per Schedule III  | \$ 25,852        |
| Inventories, as determined and certified by the Management, at cost:                                     |                   | Vote 319, per Schedule IV   | 2,124            |
| Small tools and equipment  | 42,960            | Other accountable advances  | <u>18,054</u>    |
| Maintenance and operating supplies   | 40,596            |   | <u>46,030</u>    |
| Trees and shrubs in nurseries  | 43,962            | <u>Proprietary Equity</u>   |                  |
| Moveable park benches and snow fences  | <u>4,901</u>      | Balance as at April 1, 1952   | 10,517,071       |
|  | 132,419           | Accretions during the year per Schedule VII   | <u>1,667,917</u> |
| Deposits, Advances and Prepaid Expenses:   |                   |   | 12,184,988       |
| Payments on land purchases under negotiation   | 465,086           | Add, Reserved for replacement of motor vehicles, machinery and equipment, per Schedule VI | <u>21,445</u>    |
| Contractors' security deposits (contra)  | 21,975            |   | 12,206,433       |
| Prepaid Insurance  | <u>426</u>        |   |                  |
|  | 487,487           |   |                  |
| Fixed Assets, at actual or estimated cost (less accumulated allowance for depreciation), per Schedule VI | 11,342,196        |   |                  |
|  | <u>20,474,721</u> |   |                  |
|  | <u>20,474,721</u> |   |                  |

Approved on behalf of the Commission

(sgd.) Howard Kennedy.....  
Chairman

(sgd.) H. R. Gram.....  
Secretary

Signed for purposes of identification only and subject to my Report, copy herewith, to the President of the Privy Council.

(sgd.) Watson Sellar.....  
Auditor General of Canada

FEDERAL DISTRICT COMMISSION

Schedule I

Statement of Income and Expenditures for the general purposes of the  
Commission for the year ended March 31, 1953

Income

Statutory Grant, received from the Govern-  
ment of Canada, under authority of Section 8  
of the Federal District Commission Act, 1927,  
as amended \$ 300,000

Other Income -

Rentals - equipment (\$37,543), and  
real estate (\$163) \$ 37,706  
Proceeds from sale of materials, supplies,  
nursery stock, equipment, etc. 35,294  
Supervision and overhead recovered 42,032  
Interest on bank deposits (\$2,813) and invest-  
ments (\$550) 3,363  
Recoveries for property damage 2,197  
120,592  
\$420,592

Expenditures

Maintenance:

Operating -  
General 173,812  
Equipment repairs, gasoline, etc. 48,788  
Snow removal expense 14,967  
Nursery and greenhouse expense 30,243  
Carling Avenue shops and office building 30,697  
Mosquito control expense (net) 5,867  
304,374  
Repairs 71,467  
375,841

Administrative expenses, \$70,128 less \$34,946  
allocated to Government grounds, per Schedule III 35,182  
Commissioners' travelling expenses 5,327  
Grants to municipalities in lieu of taxes 10,730  
Retirement annuity - A. Stuart 3,000  
Provision for doubtful accounts 741  
Reserved for replacement of motor vehicles,  
machinery and equipment 21,000  
451,821

Capital -

Road construction and improvements 9,154  
Parks and boulevards 19,741  
Parkway lighting system 3,113  
Buildings 15,011  
Machinery and equipment 10,975  
Miscellaneous 205  
58,199

510,020

Excess of Expenditures over Income, transferred to Proprietary  
Equity, per Schedule VII

89,428

FEDERAL DISTRICT COMMISSION

Schedule II

Statement of Receipts and Expenditures, for the year ended March 31, 1953, in respect of the Special Statutory Grant, provided under Section 9(1) of the Federal District Commission Act, 1927 - as amended, for the purposes of the Commission in so far as they relate to the purchase of land or the carrying into effect of any scheme of improvements and undertakings requiring a larger outlay than is available out of the actual annual income of the Commission

Receipts

|  |            |               |
|--|------------|---------------|
| Funds in hand as at April 1, 1952            |            | \$ 156,925    |
| Rentals earned and other income              | \$ 53,716  |               |
| Less, Cost of clearing brush, trucking, etc. | <u>577</u> |               |
|  |            | <u>53,139</u> |
|  |            | 210,064       |

Expenditures

|  |              |                |
|--|--------------|----------------|
| Capital:   |              |                |
| Land for parks, driveways, etc. -                      |              |                |
| Rideau River driveway                                  | \$ 2,170     |                |
| Ottawa River driveway                                  | 3,739        |                |
| Gatineau Park  | <u>9,980</u> |                |
|  |              | 15,889         |
| Roads and driveways                                    | <u>72</u>    |                |
| Total capital expenditures                             |              | <u>15,961</u>  |
| Funds in hand, as at March 31, 1953, per Balance Sheet |              | <u>194,103</u> |

Note: The Special Statutory Grant, as authorized under Section 9(1) of the Act is not to exceed in the aggregate \$3,000,000. Funds have been released to the Commission, under authority of orders in council, per the audited annual financial statements as follows:

|                     |                |
|---------------------|----------------|
| 1947-48 Schedule D  | \$ 600,000     |
| 1948-49 Schedule IV | 1,000,000      |
| 1949-50 Schedule IV | 500,000        |
| 1950-51 Schedule II | 500,000        |
| 1951-52 Schedule II | <u>400,000</u> |
|                     | 3,000,000      |

The \$3,000,000 advanced to the Commission under the Special Statutory Grant having been expended, the funds in hand at March 31, 1953, of \$194,103, represent, in the main, rentals earned and other income pertaining to land and other purchases from the Grant.

FEDERAL DISTRICT COMMISSION

Schedule III

Statement of Receipts and Expenditures, for the year ended March 31, 1953, from Government of Canada Appropriation, Vote 318, for maintenance and improvements of grounds adjoining Government buildings, Ottawa, and to authorize an amount not exceeding \$142,400 for construction, improvements, maintenance and operation of the Parkway System under the control of the Federal District Commission which is additional to the sum of \$300,000 granted by Chapter 55, Statutes of 1927, as amended

Receipts

Funds received from Government of Canada,  
Vote 318 \$ 433,794

Expenditures

Maintenance and improvement of grounds  
adjoining Government buildings:

|  |              |            |
|--|--------------|------------|
| Ordinary   | \$ 234,387   |            |
| Landscaping and improvements to<br>grounds, formerly Mackenzie King<br>property, Kingsmere | <u>4,807</u> |            |
|  |              | \$ 239,194 |

Maintenance and operation of the  
Parkway System:

|   |              |         |
|---|--------------|---------|
| Catineau Park                                       | 80,887       |         |
| Rehabilitation of sections of<br>the Parkway System | 30,634       |         |
| Repairs to Dow's Lake boathouse                     | <u>2,710</u> |         |
|   |              | 114,231 |

Capital:

|  |            |        |
|--|------------|--------|
| Construction and improvements -              |            |        |
| Alterations to office building -             | 5,493      |        |
| Construction of stock building -             | 5,338      |        |
| Furniture for office building -              | 4,550      |        |
| Metal link fence, Carling Avenue<br>property | 3,760      |        |
| Machinery and equipment                      | <u>430</u> |        |
|  |            | 19,571 |

Administrative expenses, per Schedule I 34,946

Funds Unexpended, per Balance Sheet 407,942

25,852

---

---

FEDERAL DISTRICT COMMISSION

Schedule IV

Statement of Receipts and Expenditures, for the year ended March 31, 1953,  
from Government of Canada Appropriation, Vote 319, for activities of  
the National Capital Planning Committee

Receipts

Funds received from Government of Canada,  
Vote 319 \$ 45,000

Expenditures

Committee members:  
Travelling \$ 485

Engineering:  
Salaries \$ 15,483  
Miscellaneous supplies 1,589  
17,072

Information office:  
Salaries 8,590  
Travelling 707  
Public relations 1,885  
Office expense and supplies 234  
Photographic 2,735  
Exhibit 9,759  
23,910

Capital:  
Engineering equipment 534  
Information office equipment 875 1,409  
42,876

Funds Unexpended, per Balance Sheet 2,124

FEDERAL DISTRICT COMMISSION

Schedule V(a)

Statement of the National Capital Fund to March 31, 1953, for the construction, operation and maintenance of works or projects, within the National Capital District, in keeping with an approved general plan for improvement of the National Capital and not in the nature of ordinary municipal improvements, as authorized by the Appropriation Act, No.4,1948, Vote 809

|  |                  |                  |
|--|------------------|------------------|
| Moneys appropriated and transferred to a special account in the Consolidated Revenue Fund, subject to release under authority of the Governor in Council -   |                  |                  |
| Appropriated prior to April 1,1952   | 10,000,000       |                  |
| Vote 320, Appropriation Act, No.4, 1952  | <u>2,500,000</u> |                  |
|  |                  | 12,500,000       |
| Deduct:  |                  |                  |
| Funds released to the Commission -   |                  |                  |
| Prior to April 1, 1952   | 3,250,000        |                  |
| Released during year   | <u>1,695,000</u> |                  |
|  |                  | <u>4,945,000</u> |
| Funds on deposit with the Receiver General of Canada   |                  | 7,555,000        |
| Funds in the hands of the Commission, per Schedule V(b)  |                  | <u>164,817</u>   |
| National Capital Fund, per Balance Sheet   |                  | <u>7,719,817</u> |
| <u>Commitment:</u> With regard to sewer and waterworks projects being constructed by the City of Ottawa ahead of the date that these would normally have been undertaken except for the impact of National Capital Planning, the Government authorized the Commission to assume the extra cost burden arising from interest accruing, on relative debenture issues, by making annual payments to the City for a pre-determined period at the rate of 3.7% on the amounts expended on construction. Based on estimated expenditures for projects approved by Orders in Council to date, the amount to be assumed is as follows: |                  |                  |
| P.C. 37/1722 March 26, 1952  | 2,216,300        |                  |
| P.C. 3557 July 15, 1952  | <u>679,409</u>   |                  |
|  |                  | 2,895,709        |
| Less: Grants per Schedule V(b)   |                  |                  |
| 1951-52  | 69,000           |                  |
| 1952-53  | <u>154,820</u>   |                  |
|  |                  | <u>223,820</u>   |
| <u>Uncommitted</u>   |                  | 2,671,889        |
|  |                  | <u>5,047,928</u> |
|  |                  | 7,719,817        |

Summary of Expenditures to date

|         |                  |
|---------|------------------|
| 1949-50 | \$ 415,522       |
| 1950-51 | 1,068,453        |
| 1951-52 | 1,419,081        |
| 1952-53 | <u>1,877,127</u> |
|         | <u>4,780,183</u> |

FEDERAL DISTRICT COMMISSION

Schedule V(b)

Statement of the National Capital Fund - continued

The Commission's Transactions for the Year ended  
March 31, 1953

Receipts

|  |                  |
|--|------------------|
| Funds in hand as at April 1, 1952                      | \$ 346,944       |
| Funds received by the Commission,<br>per Schedule V(a) | <u>1,695,000</u> |
|  | 2,041,944        |

Expenditures

Capital expenditures for:

Land -

|   |            |                           |
|---|------------|---------------------------|
| Industrial sites Township of Gloucester | \$59,228   |                           |
| Parks and parkway development -         |            |                           |
| East-West parkway                       | \$ 219,559 |                           |
| Western parkway                         | 49,132     |                           |
| Eastern parkway                         | 16,652     |                           |
| Rideau River driveway                   | 60,531     |                           |
| Ottawa River driveway                   | 26,383     |                           |
| Hull parks and parkways                 | 12,171     |                           |
| Gatineau Park                           | 288,615    |                           |
| Mackenzie King Bridge                   | <u>867</u> |                           |
|   |            | <u>673,910</u> \$ 733,138 |

Construction and Development -

|  |            |         |
|--|------------|---------|
| Removal, re-routing and reconstruction<br>of cross town tracks | 397,474    |         |
| Roads and driveways  | 17,564     |         |
| Hull parks and boulevards                                      | 1,068      |         |
| Gatineau Park driveways  | 114,209    |         |
| Mackenzie King Bridge  | 100,443    |         |
| Sussex Street Bridges, re-location                             | 2,289      |         |
| Machinery and equipment  | <u>120</u> | 633,167 |

|   |  |                |
|---|--|----------------|
| Payments on land purchases under<br>negotiation |  | <u>359,808</u> |
|---|--|----------------|

Total capital expenditures 1,726,113

Other expenditures -

|   |               |                |
|---|---------------|----------------|
| Grant to City of Ottawa, re interest<br>on debentures issued to finance sewers<br>and waterworks construction,<br>per Schedule V(a) | 154,820       |                |
| Miscellaneous expenses  | <u>14,067</u> |                |
|   | 168,887       |                |
| Less, rentals earned and other income   | <u>17,873</u> |                |
|   |               | <u>151,014</u> |

1,877,127

Funds in hand, as at March 31, 1953, per Schedule V(a) 164,817



FEDERAL DISTRICT COMMISSION

Schedule VI

Statement of Fixed Assets as at March 31, 1953

| <u>Description</u>   | <u>Additions during the year (net)</u> | <u>Actual or estimated cost to date</u> | <u>Accumulated allowance for depreciation to date</u> | <u>Depreciate value</u> |
|--|--|---|---|-------------------------|
| Land:  |  |   |   |                         |
| Purchased and donated -                                      |  |   |   |                         |
| Parks, driveways, etc.                                       | \$ 408,844                             | \$ 4,356,325                            |   | \$ 4,356,3              |
| Industrial sites   | 62,090                                 | 948,068                                 |   | 948,0                   |
| Gatineau Park  | 322,094                                | 1,433,130                               |   | 1,433,1                 |
| Mackenzie King Bridge  | 976                                    | 192,443                                 |   | 192,4                   |
| Held under lease or licence of occupation                    |  | 1                                       |   |                         |
|  | 794,004                                | 6,929,967                               |   | 6,929,9                 |
| Roads and driveways  | 141,000                                | 1,571,680                               | \$ 996,746  | 574,9                   |
| Bridges and approaches                                       | 214,417                                | 2,083,023                               | 434,416   | 1,648,6                 |
| Parks and boulevards - construction and development          | 20,809                                 | 889,511                                 |   | 889,5                   |
| Removal, re-routing and re-construction of cross town tracks | 397,474                                | 901,834                                 |   | 901,8                   |
| Permanent park benches                                       |  | 6,696                                   | 2,009   | 4,68                    |
| Parkway lighting system                                      | 3,113                                  | 160,788                                 | 83,851  | 76,9                    |
| Buildings  | 29,204                                 | 345,032                                 | 158,340   | 186,6                   |
| Machinery and equipment                                      | 25,980                                 | 149,251                                 | 56,022  | 93,2                    |
| Motor vehicles   | 14,247                                 | 65,934                                  | 46,083  | 19,8                    |
| Office furniture and equipment                               | 6,733                                  | 22,433                                  | 6,486   | 15,9                    |
| Totals   | 1,646,981                              | 13,126,149                              | 1,783,953   | 11,342,1                |

Funds reserved for Replacement of Motor Vehicles, Machinery and Equipment, as at March 31, 1953

|   |           |
|---|-----------|
| In hand April 1, 1952                     | \$ 34,117 |
| Provided from income, per Schedule I      | 21,000    |
|   | 55,117    |
| Less: Expenditures during the year -      |           |
| Machinery and equipment                   | \$ 17,990 |
| Motor vehicles                            | 14,653    |
| Office furniture and equipment            | 1,029     |
|   | 33,672    |
| In hand March 31, 1953, per Balance Sheet | 21,445    |

FEDERAL DISTRICT COMMISSION

Schedule VII

Accretions to Proprietary Equity during the year ended  
March 31, 1953

|   |                |                         |
|---|----------------|-------------------------|
| Capital Expenditures from:  |                |                         |
| Statutory Grant and other income of<br>the Commission, per Schedule I   | \$ 58,199      |                         |
| Special Statutory Grant, per Schedule II  | 15,961         |                         |
| Funds provided from Government of Canada<br>appropriation for maintenance of grounds<br>adjoining Government buildings, etc.,<br>per Schedule III | 19,571         |                         |
| Funds provided for activities of the<br>National Capital Planning Committee,<br>per Schedule IV   | 1,409          |                         |
| National Capital Fund, per Schedule V(b)  | 1,726,113      |                         |
| Reserved funds expended for replacement of<br>motor vehicles, machinery and equipment,<br>per Schedule VI   | <u>33,672</u>  |                         |
|   |                | \$ 1,854,925            |
| Inventory Increases, maintenance and operating<br>supplies  |                | 8,288                   |
| Fixed Asset - increases   |                | 2,536                   |
| Prepaid Insurance   |                | <u>426</u>              |
|   |                | 1,866,175               |
| Deduct:   |                |                         |
| Excess of expenditures over Statutory<br>Grant and other income of the<br>Commission, per Schedule I  | 89,428         |                         |
| Depreciation for the year   | <u>108,830</u> |                         |
|   |                | <u>198,258</u>          |
| Total Accretions, per Balance Sheet   |                | <u><u>1,667,917</u></u> |