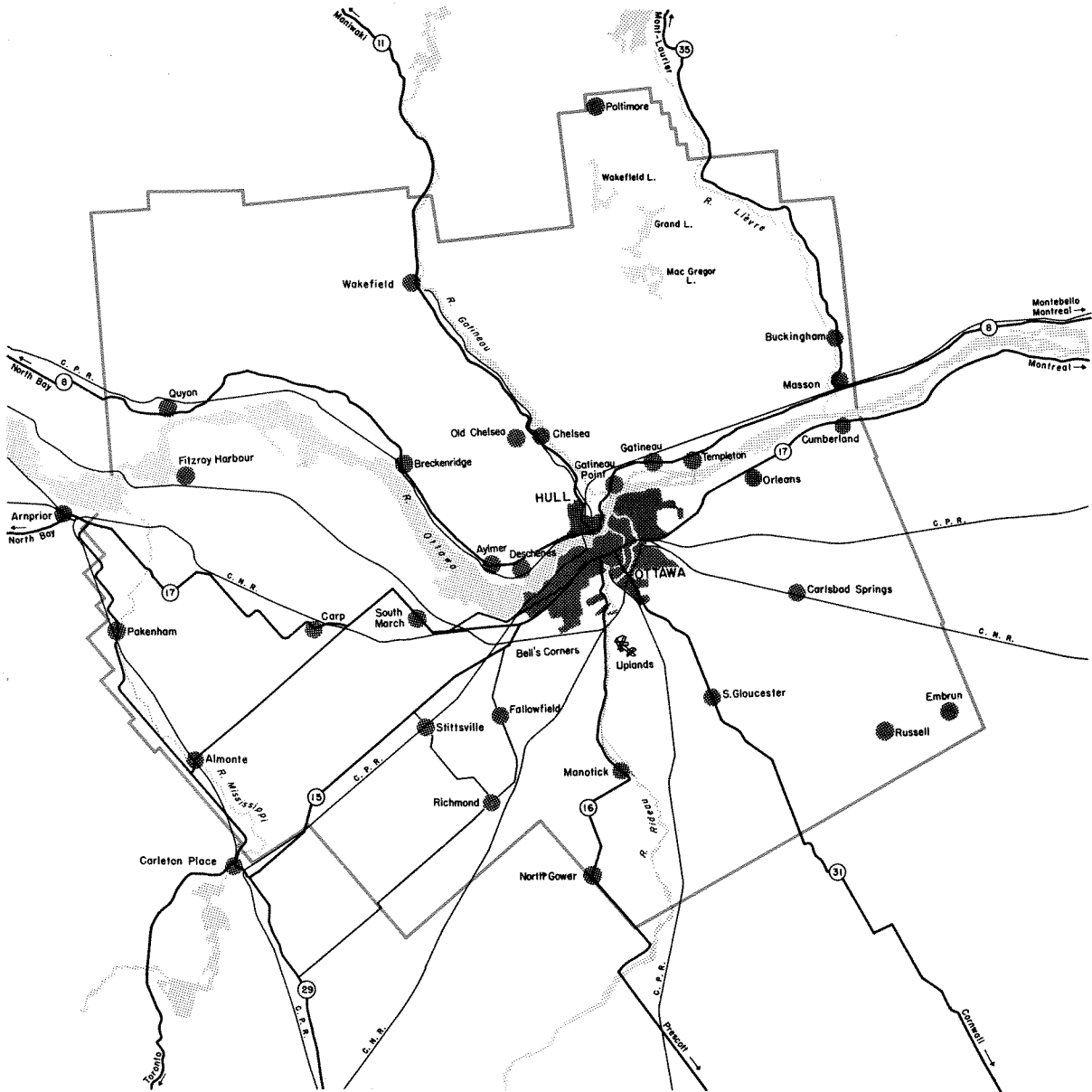


# LA COMMISSION DU DISTRICT FÉDÉRAL



## CINQUANTE-NEUVIÈME RAPPORT ANNUEL

1958

LA COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

OTTAWA

Canada

CINQUANTE-NEUVIEME RAPPORT ANNUEL

1958

---



Frontispice

Massif de crocus au parc Nepean

TABLE DES MATIERES

	page
Lettre d'envoi .....	1
Tableau de l'organisation de la Commission .....	2
Liste des membres .....	3
Avant-propos .....	4
Revue du travail accompli et des événements survenus en 1958....	5
Historique .....	9
Plans d'aménagement .....	12
Assistance aux municipalités .....	13
Urbanisme régional .....	14
Levés et cartes .....	15
Comité d'architecture .....	15
Aménagement urbain: projets et études .....	15
Terrains industriels .....	17
Rapport présenté en 1958 par l'urbaniste conseil	
Jacques Gréber .....	19
La ceinture de verdure .....	21
But et historique .....	21
Description .....	22
Administration, acquisition de terrains et	
baux agricoles .....	24
Utilisation par le gouvernement fédéral .....	25
Utilisation par l'industrie .....	26
Construction - Projets du plan directeur de la Commission	
Programme de réaménagement des voies ferrées .....	27
Construction - Projets dressés en collaboration	
Le Queensway .....	31
Le pont de l'avenue Bronson .....	31
Projets conjoints mis à exécution avant 1958 .....	31
Travaux municipaux en prévision des besoins futurs....	34
Propriétés - Acquisition et administration .....	37
Parcs et routes de plaisance .....	37
Terrains affectés aux chemins de fer et à l'industrie.	38
Terrains affectés au projet du Queensway .....	38
Terrains de la ceinture de verdure .....	38
Parc de la Gatineau .....	38
Administration des propriétés urbaines .....	39
Financement des achats de propriétés .....	39
Parcs urbains .....	41
Routes de plaisance et promenades urbaines .....	
Massifs de fleurs .....	
Parc de la Gatineau .....	

Promenade de la Gatineau .....  
Entretien des terrains des édifices du gouvernement fédéral ..  
Comment on renseigne le public .....  
Administration, personnel et installations .....  
Rapport de la gendarmerie royale du Canada .....  
Rapport de l'auditeur général .....  
Etats financiers .....

CARTES

Région de la Capitale nationale ..... Couverture 1<sup>e</sup> page  
Région métropolitaine Ottawa-Hull:..... Feuille volante à  
    Carte documentaire de la CDF (au recto) ..... l'intérieur de la  
    Parc de la Gatineau (au verso) ..... couverture  
Terrains industriels de la CDF .....  
La ceinture de verdure .....  
Réaménagement des voies ferrées (phases 1 et 2) .....  
Le Queensway, auto-route d'accès limité .....

PHOTOS

Massif de crocus au parc Nepean ..... Frontispice  
Le belvédère Champlain, promenade de la Gatineau .....  
Le parc Strathcona .....  
La promenade Lady Grey .....  
Maquette - Colline du Parlement et Place de la  
    Confédération .....  
Région de la ceinture de verdure .....  
Améliorations aux approches du pont des Chaudières .....  
Maquette - Le Queensway au centre de la ville .....  
Elargissement de l'avenue Carling (Vue aérienne) .....  
La promenade Sussex, les ponts Bytown et l'hôtel de  
    ville (Vue aérienne) .....  
Le pont Dunbar, (Vue aérienne) .....  
Terrain de pique-nique du parc de Hog's Back et nouveaux  
    pavillons .....  
Le parc du lac Leamy (Hull) - Nouveau belvédère sur la  
    Gatineau .....  
La promenade du Colonel By .....  
La promenade du lac des Fées .....  
Massif de tulipes au lac Dow .....  
Parc de la Gatineau:  
    Le ski .....  
    Le lac Philippe - Plage et terrain de pique-nique .....  
    Le lac Philippe - Nouveau pavillon à rafraîchissements...  
Promenade de la Gatineau:  
    Région du lac Fortune (Vue aérienne) .....  
    Région du lac Pink en voie d'aménagement .....

COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

Ottawa, Canada,  
le 4 février 1959.

Au très honorable John G. Diefenbaker, C.P.,  
Premier ministre du Canada,  
Ottawa, Canada.

Monsieur le premier ministre,

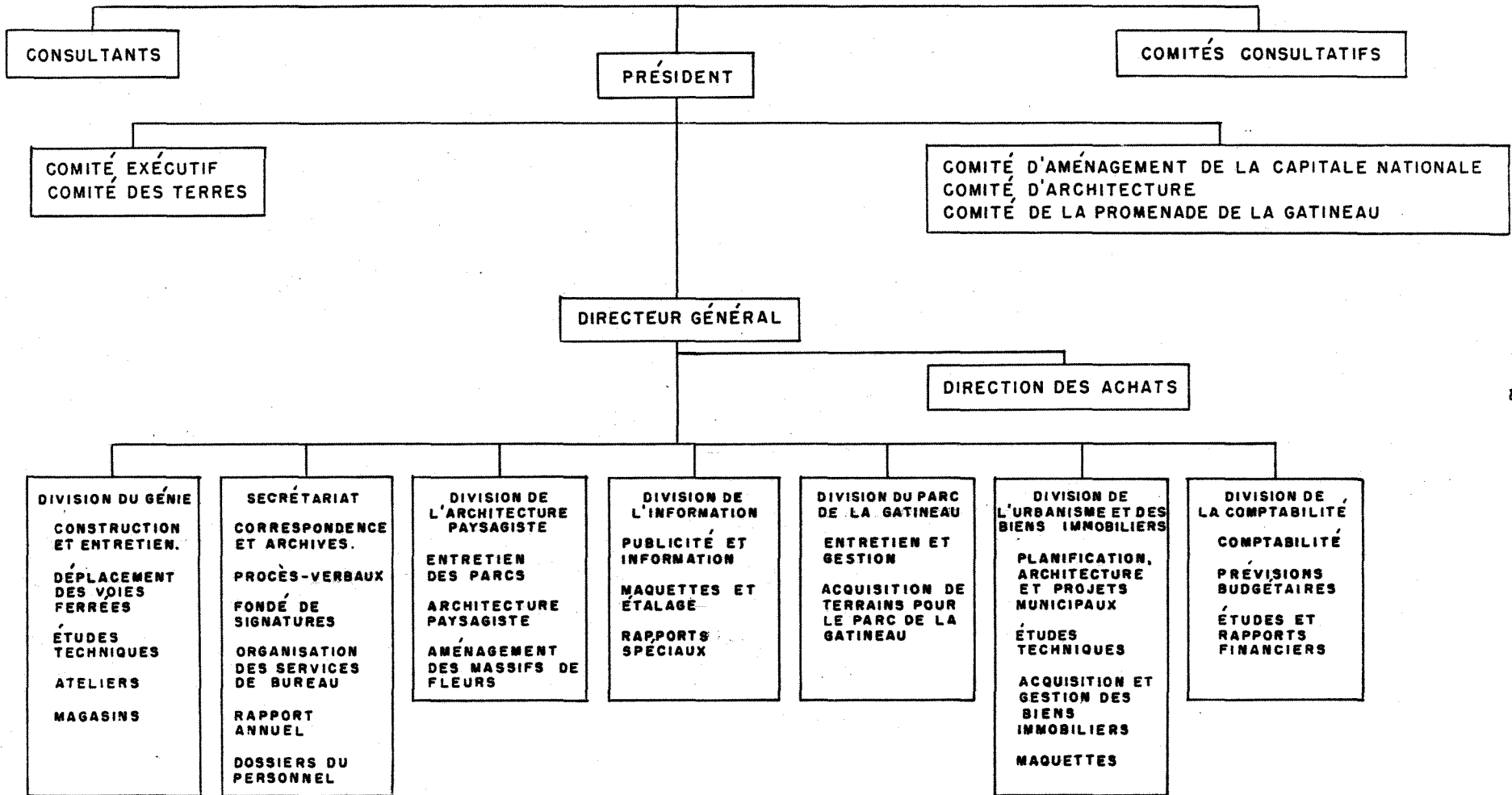
En conformité des dispositions de la Loi sur la Commission du district fédéral, nous avons l'honneur de vous présenter le cinquante-neuvième rapport annuel des travaux effectués par la Commission au cours de la période s'étendant du 1er janvier au 31 décembre 1958.

Nous vous prions d'agréer, monsieur le premier ministre, l'assurance de notre profond respect.

Le président,  
(signature) Howard Kennedy.

Le secrétaire,  
(signature) J. E. Handy.

# COMMISSION DU DISTRICT FÉDÉRAL



COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

Président (au 17 juillet 1958)

Le major-général Howard Kennedy, C.B.E., M.C., M.E.I.C., F.E.

Commissaires

- M. Gaston Amyot, M.R.A.I.C., Québec, représentant la province de Québec.  
M. Edgar Baird, Gander, représentant la province de Terre-Neuve.  
M. J.-H. Blanchard, B.A., LL.D., Charlottetown, représentant la province de l'Ile du Prince-Edouard.  
Le colonel Harold Cooch, B.A.Sc., M.E.I.C., Hamilton, représentant la province d'Ontario.  
M. Harvey W. Doane, M.E.I.C., D. Eng., Halifax, représentant la province de la Nouvelle-Ecosse.  
Mme Gaston Fontaine, M.B.E., Hull, Québec.  
Le Colonel J. D. Fraser, V.D., Ottawa.  
M. Lawrence Freiman, B.A., LL.D., Ottawa.  
M. C. E. Joslyn, B.Sc., D.L.S., Winnipeg, représentant la province du Manitoba.  
M. A.-J. Major, LL.D., Ottawa.  
M. Thomas Moncion, LL.D., maire de Hull, représentant la ville de Hull.  
M. George H. Nelms, maire d'Ottawa, représentant la ville d'Ottawa.  
M. R.-E. Valin, D.M., C.M., F.R.C.S. (C), F.A.C.S., Ottawa.  
M. J. Alexander Walker, C.E., B.A. Sc., L.M.E.I.C., B.C.L.S., M.T.P.I.C., M.A.I.P., M.A.S.P.O., représentant la province de Colombie-Britannique.

Hauts fonctionnaires

M. Alan K. Hay, M.E.I.C.  
Directeur général

M. Jacques Gréber, S.A.D.G., S.C., S.F.U.  
Urbaniste conseil

ORGANISME CONSULTATIF

COMITE D'AMENAGEMENT DE LA CAPITALE NATIONALE

- Le ministre des Travaux publics, Ottawa.  
M. Paul Tardif, commissaire municipal, représentant la ville d'Ottawa.  
M. Richard Barber, échevin, représentant la ville d'Ottawa.  
M. J.-Yves Bernier, échevin, représentant la ville de Hull.  
M. A.E.K. Bunnell, M.E.I.C., urbaniste conseil, Toronto.  
M. Gordon Culham, M.S.A., M.C.S.L.A., M.T.P.I.C., architecte paysagiste, Bolton, Ontario.  
M. Charles David, F.R.A.I.C., architecte, Montréal.  
Le major-général Howard Kennedy, C.B.E., M.C., M.E.I.C., F.E.  
M. D. K. MacTavish, O.B.E., B.A., Q.C., Ottawa.  
M. A. S. Mathers, F.R.A.I.C., architecte, Toronto.  
M. Watson Sellar, C.M.G., auditeur général du Canada, Ottawa.



#### AVANT-PROPOS

Le présent rapport annuel est le dernier de la Commission du district fédéral. L'organisme sera reconstitué sous le nom de Commission de la Capitale nationale, aux termes de la nouvelle Loi sur la Capitale nationale adoptée par le Parlement en 1958 et qui sera l'objet d'une proclamation au début de 1959.

Pour cette raison, le présent rapport est peut-être plus étendu qu'il n'eût été nécessaire en d'autre temps, étant donné qu'on a jugé utile de faire ressortir les progrès immenses réalisés depuis douze ans par la Commission du district fédéral dans la mise en oeuvre du Plan d'aménagement de la Capitale nationale, tâche que le parlement lui avait assignée.

Les progrès réels qui ont été accomplis dans la préparation, l'élaboration et la mise en oeuvre des projets de la Commission et de certains autres organismes du gouvernement fédéral et des projets exécutés avec la collaboration des autorités locales et provinciales, de même que les relations cordiales qui ont été établies entre la Commission et les villes d'Ottawa et de Hull et les autres municipalités de la région sont le fruit d'une somme considérable d'étude et de recherches, de négociations et de consultations, qui ont été entreprises depuis 1946 par la Commission, ses comités consultatifs, ses conseillers techniques et son personnel.

La Commission se fait un devoir de reconnaître tout particulièrement la haute valeur du travail accompli par son personnel technique ainsi que le tact et l'habileté déployés par son directeur général, M. Alan K. Hay, et ses chefs de service. La profession d'urbaniste semble attirer des personnes qui désirent consacrer leurs talents à une grande cause. Cela est vrai des membres de notre personnel qui accomplissent leur besogne journalière avec une compétence si remarquable.

C'est donc avec un sentiment de fierté à l'égard de l'oeuvre accomplie et avec leurs meilleurs voeux de succès que les membres de la Commission du district fédéral remettent leur mandat à l'organisme qui lui succédera. Il ne serait pas convenable, cependant, de ne pas exprimer nos remerciements à tous les anciens commissaires et à tous ceux qui ont fait partie des comités consultatifs et du personnel pour leur contribution à l'oeuvre de la Commission au cours des années passées.

Howard Kennedy.

Ottawa,  
le 31 décembre 1958.

REVUE DU TRAVAIL ACCOMPLI ET DES EVENEMENTS

SURVENUS EN 1958

L'année 1958 a été remarquable quant au travail accompli par la Commission et quant au progrès réalisé dans la mise en oeuvre du Plan d'aménagement de la Capitale nationale.

La nouvelle Loi sur la Capitale nationale, qui s'inspire en grande partie des voeux du comité parlementaire mixte de 1956 qui a étudié le fonctionnement de la Commission du district fédéral, donnera naissance à un organisme qui prendra le nom de Commission de la Capitale nationale. La superficie de la région de la Capitale nationale se trouvera portée de 900 à 1,800 milles carrés. La Loi a été adoptée par le Parlement au cours de l'été et elle entrera en vigueur au début de 1959.

Le projet d'un plan directeur, qui a été longuement débattu, en vue d'établir une ceinture de verdure pour la protection de la Capitale nationale, devient une réalité. La Commission a été autorisée à acheter les terrains nécessaires et, dès la fin de l'année, on était en voie de prendre des options à l'égard de près de 20 p. 100 des propriétés privées d'une "ceinture" continue d'une superficie de 37,500 acres qui encerclera la future zone urbaine d'Ottawa. La ceinture de verdure de la Capitale, l'une des premières du genre dans le monde, a reçu des éloges de la part des urbanistes du monde entier. On a dit que c'était là la première tentative pratique en vue de régler le problème de l'expansion urbaine, qui est un problème qui se pose dans tout l'univers.

La première étape du programme de déplacement des voies ferrées, qui est l'entreprise fondamentale du Plan d'aménagement de la Capitale nationale, est maintenant terminée. Au mois de mars, les services locaux du National-Canadien pour le transport des marchandises ont été déménagés du centre de la ville à un nouveau terminus permanent situé à Hurdman, à l'est de la rivière Rideau. Les cours de triage du National-Canadien, qui s'échelonnaient auparavant le long des voies qui traversaient la ville, ont été aménagés au nouvel emplacement ferroviaire du chemin Walkley, à la limite sud de la Capitale, ce qui a permis l'abandon des voies qui traversaient la ville, sauf sur une distance de deux milles et demi dans le centre.

On a mené à bonne fin les négociations entamées avec le National-Canadien et le Pacifique-Canadien en vue d'établir un terminus conjoint des opérations ferroviaires, ainsi qu'il est prévu pour la deuxième étape du programme de réaménagement ferroviaire. La Commission a demandé au gouvernement l'autorisation de mettre le projet à exécution.

De gigantesques travaux ont été entrepris pour la construction du "Queensway". Exécuté conjointement par les autorités fédérales, provinciales et municipales, ce projet d'auto-route d'accès restreint, qui utilise l'ancienne emprise des voies trans-urbaines, constitue la première affectation, prévue par le plan directeur, de l'emprise ferroviaire à une grande artère pour véhicules automobiles. L'aménagement du secteur central dépend de l'installation d'un terminus conjoint des opérations ferroviaires qui éliminera les deux milles et demi de voies transurbaines dont se sert encore le National-Canadien.

Les études préparatoires et les recherches à l'égard des projets de la Commission, des projets conjoints et des autres entreprises du Gouvernement fédéral au sein de la région se poursuivent à un rythme accéléré. Déjà quatorze municipalités, à la demande de leurs conseils, ont été aidées dans la préparation de règlements de zonage et plusieurs d'entre elles ont, officiellement ou officieusement, demandé conseil à l'égard de certains problèmes d'urbanisme. Avec l'agrandissement de la région de la Capitale nationale, le nombre des municipalités qui ont droit à une certaine assistance en matière d'urbanisme est passé de 30 à 66.

En ce qui concerne Ottawa, la Commission a continué d'accorder de l'aide pécuniaire et sa coopération dans le domaine technique en vue de la préparation d'un plan officiel de la ville.

En tant qu'organisme chargé des plans d'urbanisme qui concernent le Gouvernement fédéral dans la région, la Commission s'est intéressée au mode d'utilisation des emplacements des édifices publics qui sont en voie d'érection, à Rideau Heights, par exemple, à la Ferme expérimentale, au Conseil national de recherches et à l'aéroport d'Ottawa.

Le Comité d'architecture de la Commission a examiné 56 projets importants, dont 49 pour de nouveaux bâtiments, et il a fait rapport sur chacun de ces projets. Depuis 1947, le Comité a été saisi de 402 projets.

Le programme d'achat de terrains se poursuit. La Commission a maintenant fait l'acquisition de presque tous les terrains nécessaires à l'aménagement de 45 milles additionnels de promenades et de parcs urbains, ce qui ajoutera à la région métropolitaine 4,000 acres d'espace doté d'embellissements paysagistes. Les travaux commenceront dès que les fonds seront disponibles. Entre-temps, les terrains qui seront affectés à l'aménagement de parcs et de promenades en bordure des cours d'eau sont débroussaillés et le sumac vénéreux en est extirpé afin de les rendre accessibles au public.

Le nouveau parc et terrain à pique-niques de 75 acres de Hog's Back a été ouvert au printemps et il a été très fréquenté par le public au cours de l'été. On estime que le parc a été visité au cours de l'été par environ 50,000 personnes dont 23,000 appartenaient à 128 groupes inscrits de 50 personnes ou plus.

L'aménagement d'un parc semblable pour la région de Hull, au lac Leamy, avance d'une façon satisfaisante.

La promenade du Colonel By, nouvelle voie de deux milles de longueur sur la rive est du canal Rideau et qui va de l'avenue Bronson à Hog's Back, est devenue accessible au public en octobre.

A la fin de l'année, on avait acheté les trois quarts des 75,000 acres de terrain qui doivent constituer le parc de la Gatineau. Les limites de la propriété de la Commission ont été indiquées par le défrichement d'une bande de 20 pieds de largeur, qui servira aussi de coupe-feu. Au lac Philippe, on a construit un nouveau pavillon-restaurant que la Commission a confié à un concessionnaire.

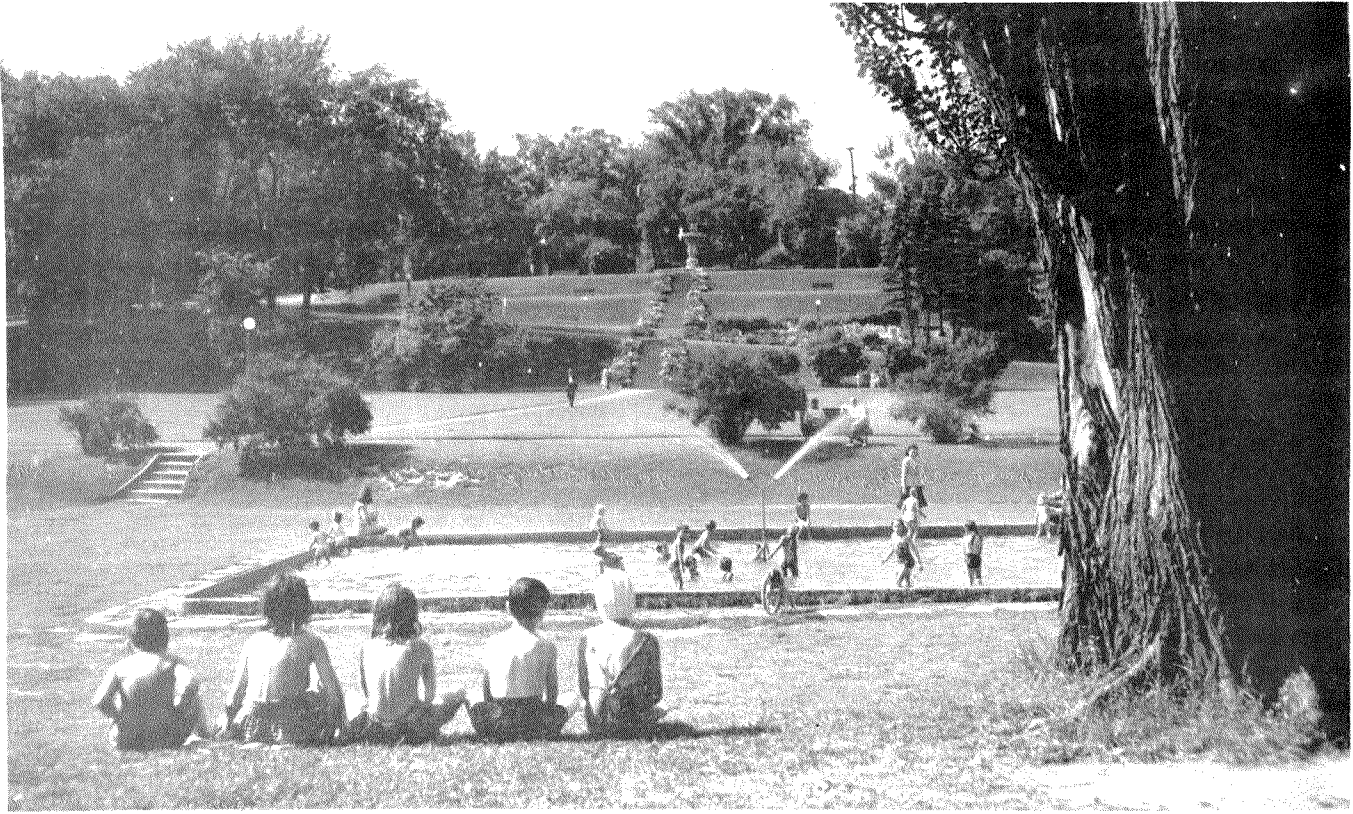
Le nombre des visiteurs inscrits dans le parc de la Gatineau, au cours de l'année, a été de 339,548.

Deux nouveaux secteurs de la promenade de la Gatineau, d'une longueur totale de 10 milles, sont en voie de construction. Quand les travaux seront achevés, l'automne prochain, une route touristique d'une longueur continue de 13 milles et demi sera accessible au public depuis le chemin d'Aylmer, à Val Tétreau, jusqu'à l'observatoire Champlain, à l'extrémité du secteur déjà aménagé du lac Fortune.

Grâce à un hiver propice, les massifs de fleurs du printemps, - crocus, narcisses et tulipes, - étaient magnifiques. Le premier ministre Diefenbaker a présidé à l'ouverture du septième Festival canadien des tulipes qui a été organisé par le Board of Trade d'Ottawa pour attirer l'attention du public sur la magnifique floraison des massifs de tulipes de la Commission.



Le belvédère Champlain, promenade de la Gatineau



En haut - Le parc Strathcona

En bas - La promenade Lady Grey

## HISTORIQUE

En 1958, le Parlement a voté une nouvelle loi, dont on attend la proclamation, qui réorganise la Commission sous le nom de Commission de la Capitale nationale.

Commission  
d'embellissement  
d'Ottawa  
1899-1926

C'est la troisième réorganisation de cet organisme depuis son institution par le Parlement, en 1899, en vue d'améliorer et d'embellir la Capitale nationale, avec la coopération de la ville d'Ottawa, par l'aménagement de parcs et de promenades et par divers travaux d'embellissements paysagistes. Le rapport préparé en 1903 par l'architecte paysagiste canadien, M. Frederick Todd, a guidé la Commission pour l'aménagement de parcs et de promenades dans toute la région urbaine. C'est de 1899 à 1913 que les parcs Rockliffe, Strathcona, Central, King Edward, Dundonald et les jardins McDonald ont été conçus et aménagés. Quelques-uns de ces parcs appartiennent à la Commission, d'autres se trouvent sur des terrains loués de la ville d'Ottawa ou sont la propriété du ministère des Travaux publics. Les projets d'aménagement comprenaient la promenade le long de la rive est du canal Rideau, la promenade Lady Grey, qui domine la rivière Ottawa, et les ponts Minto, qui enjambent la rivière Rideau.

A cette époque le Parlement a commencé à s'alarmer du développement indiscipliné des industries et du commerce dans la ville d'Ottawa en raison de l'absence d'un plan directeur et d'un système de zonage capables d'orienter l'évolution de la ville d'une façon conforme à sa dignité de capitale d'un grand pays. En conséquence, en 1913, on institua une commission fédérale d'aménagement chargée de préparer un plan détaillé de la ville et de la région. Cette commission présenta son rapport en 1915. Entretemps, la Grande Guerre éclatait et aucune des propositions ne fut mise à exécution. En 1922, M. Noulan Cauchon, urbaniste conseil du Comité municipal d'urbanisme d'Ottawa soumit un plan qui ne fut pas accepté par le gouvernement fédéral.

Cependant, la Commission poursuivait toujours son programme d'amélioration et, dès 1926, elle avait achevé la construction de la promenade d'Island Park; elle avait aménagé le parc Hampton et elle avait commencé les ponts Champlain sur la rivière Ottawa jusqu'à l'île Bate. Les travées principales rejoignant la rive de Hull furent construites plus tard par la Commission du district fédéral.

La première Commission était composée d'un président et de trois membres, mais ce nombre fut porté à 8 en 1903. Son fonctionnement était assuré par des crédits annuels de \$60,000, qui ont été portés à \$100,000 en 1910 pour atteindre \$150,000 en 1917. La Commission était aussi autorisée à emprunter des fonds au moyen d'obligations pour fins d'installations permanentes.

Commission du  
district fédéral  
1927-1958

Au cours des années 20, on s'aperçut que les attributions de l'organisme étaient trop restreintes et que ses fonds étaient insuffisants pour atteindre les résultats envisagés. En 1927, la Commission fut transformée en Commission du district fédéral. Ses pouvoirs étaient accrus, le champ de son activité embrassait la ville de Hull et le nombre de ses membres passait de 8 à 10 afin qu'il y ait un représentant de Hull.

Le crédit annuel fut porté à \$250,000 mais réduit à \$200,000 en 1928 quand le Parlement accorda une subvention spéciale de 3 millions de dollars pour fins d'immobilisations. De 1927 à 1939, la Commission porta à 900 acres son réseau de parcs et à 22 milles la longueur de ses promenades de ville. En 1934, la Commission s'est vu confier la tâche d'exécuter des travaux d'urbanisme et d'entretenir les terrains de tous les édifices fédéraux et des institutions nationales de la Capitale.

En 1937, le gouvernement a retenu les services de M. Jacques Gréber, grand urbaniste français qui fut chargé de réaménager les terrains des édifices fédéraux et la zone centrale de la Capitale et, en particulier, de terminer l'emplacement du monument aux morts de la Guerre.

La seconde Grande Guerre éclata en 1939 et, pour la deuxième fois, une guerre mondiale empêcha de donner suite aux plans prévus pour la Capitale.

#### Le Plan de la Capitale nationale 1945

Un comité parlementaire mixte établi, en 1944, une région de la Capitale nationale de 900 milles carrés et, en 1945, les services de M. Gréber étaient retenus en vue de préparer le plan directeur de la Capitale et de la région. Il présenta son rapport en 1951. La Commission devint alors l'organisme fédéral chargé de l'exécution du nouveau plan. Le nombre de ses membres passa de 10 à 20 afin de permettre la nomination d'un commissaire résidant dans chaque province. La Commission institua un Comité d'aménagement de la Capitale nationale, comprenant des représentants de la région métropolitaine d'Ottawa et des professions plus spécialement intéressées à un travail de cette nature, pour servir d'organisme permanent de consultation. Un comité d'architecture aidait à la Commission à s'acquitter de ses fonctions en ce qui concerne l'emplacement et l'architecture de tous les édifices fédéraux ou l'usage des terrains de la Couronne dans la région. Les membres de la Commission et de ses comités donnaient leurs services à titre gracieux.

En 1956, un comité mixte des deux Chambres a été constitué pour prendre connaissance des résultats obtenus par la Commission dans l'exécution du plan de la Capitale nationale et pour étudier les projets d'avenir. Le rapport du comité mixte a eu pour résultat l'adoption d'une nouvelle loi destinée à faciliter le travail de la Commission en précisant et en étendant ses pouvoirs et ses attributions.

La Loi sur la Capitale nationale (Elisabeth II, chap. 37), présentée, comme l'indiquait le discours du Trône au mois de mai, "en vue de favoriser et d'orienter comme il convient l'aménagement à long terme de la région de notre Capitale nationale selon un plan digne de notre pays", a été approuvée au cours de la session de l'été dernier et elle a reçu la sanction royale le 6 septembre. Elle entrera en vigueur à la suite d'une proclamation à une date qui reste à établir. Le but de cette nouvelle loi est "de reviser la Loi sur la Commission du district fédéral. Ce remaniement permettra à la Commission de remplir ses fonctions avec plus d'efficacité en ce qui concerne l'élaboration des plans d'aménagement et d'embellissement de la région de la Capitale nationale et aussi en ce qui concerne l'aide nécessaire pour l'exécution de ces plans.

Loi sur la  
Capitale  
nationale

A cette fin, le titre de la loi et le nom de la Commission ont été changés et on a considérablement modifié l'organisation, les pouvoirs et les méthodes de financement de cette dernière! Les modifications s'inspirent, d'une façon générale, des vœux du comité parlementaire mixte de 1956.

Commission de  
la Capitale  
nationale

Le nouvel organisme prendra le nom de Commission de la Capitale nationale et se composera, comme le précédent, de 20 membres, qui seront tous nommés par le gouverneur en conseil et qui conserveront leurs charges durant bon plaisir pendant une période qui ne devra pas dépasser 4 ans. En vertu de l'ancienne Loi sur la Commission du district fédéral, les villes d'Ottawa et de Hull avaient chacune le droit de nommer un commissaire et la durée du mandat des commissaires était de 5 ans.

Chaque province sera représentée par au moins un membre. Au moins deux des membres de la Commission seront de la ville d'Ottawa, un sera de Hull, un au moins représentera une municipalité de l'Ontario située dans le voisinage d'Ottawa et dans la région de la Capitale nationale et un autre représentera une municipalité du Québec située dans le voisinage de Hull et dans la région de la Capitale nationale.

Un comité exécutif composé du président, du vice-président et de trois autres membres de la Commission, dont au moins un sera de la province de Québec, siégera dans l'intervalle entre les réunions plénières de la Commission.

La région de la Capitale nationale à laquelle s'applique la nouvelle loi et sur laquelle exerce l'autorité de la Commission est portée de 900 à 1800 milles carrés.



M. CHARLES CAMSELL, CMG., LL.D., FRCS.

M. Charles Camsell est décédé le 19 décembre. C'était un Canadien bien connu, qui fut commissaire de 1947 à 1957. Sa vaste expérience et son jugement sûr ont été un précieux apport à l'oeuvre de la Commission durant les années de son mandat.

M. A. J. HAZELGROVE, LL.D., FRASIC., FRIBA.

La mort de M. A. J. Hazelgrove est survenue le 19 mai. C'était un ancien président de l'Institut royal d'architecture du Canada et il avait été membre du comité d'architecture de la Commission. M. Hazelgrove était l'un des architectes les plus en vue du Canada et ses services au cours des trois dernières années lui avaient gagné l'estime et l'admiration du comité d'architecture et de la Commission.

## PLANS D'AMENAGEMENT

Le Rapport général sur le Plan d'aménagement de la Capitale nationale du Canada constitue une étude complète destinée à servir de guide pour l'aménagement futur de la Capitale nationale et de la région. Ce n'est pas un programme rigide et minutieusement détaillé, mais plutôt un schéma prévoyant des réalisations à long terme et dont les cadres sont assez souples pour répondre aux besoins nouveaux et aux conditions changeantes.

Pour fins d'aménagement, la région Ottawa-Hull doit être considérée comme une seule entité géographique, sociale et économique. La rivière Ottawa, qui divise la région, marque la frontière entre les deux provinces d'Ontario et de Québec, de sorte qu'il n'y a pas une autorité unique qui a le pouvoir de réglementer à elle seule les programmes d'aménagement et de construction dans toute la zone métropolitaine. Dans de telles circonstances, on comprend facilement qu'il faut que les autorités fédérales, provinciales et municipales collaborent étroitement. La Commission du district fédéral agit donc comme agent catalyseur dans la mise à exécution du plan d'aménagement de la région de la Capitale nationale.

La Commission poursuit un programme continu d'études sur les projets d'aménagement du plan directeur et coordonne l'activité de tous les ministères fédéraux à l'échelon local. L'un des facteurs importants de cette entreprise est le comité d'architecture qui étudie et recommande à la Commission, pour approbation, des plans relatifs à l'emplacement, à la disposition et à l'apparence architecturale de tous les édifices du Gouvernement fédéral de la région.

La Commission est l'organisme fédéral désigné pour collaborer avec les municipalités locales en vue d'aménager la Capitale et la région. Elle travaille de concert et en étroite collaboration avec les autorités municipales et provinciales sur les questions, les problèmes et les projets d'aménagement local et régional et, au besoin, elle fait des propositions qu'elle soumet à leur considération. Les municipalités demandent souvent des renseignements à titre non officiel ou à titre d'information et elles consultent la Commission au sujet de certains problèmes spéciaux. L'étendue de la région de la Capitale nationale ayant été portée de 900 à 1,800 milles carrés aux termes de la nouvelle Loi sur la Capitale nationale, le nombre des municipalités qui ont droit à une certaine assistance pour fins d'aménagement a été porté de 30 à 66.

Il est beaucoup plus facile à la Commission et aux municipalités de collaborer et de se consulter du fait qu'elles sont représentées au sein de divers comités et commissions. Les municipalités et les comtés de la région ont des représentants au sein de la Commission ou de son organisme consultatif, le Comité d'aménagement de la Capitale nationale. La Commission ou ses employés sont représentés dans les organismes suivants :

1. La Commission d'urbanisme pour la région d'Ottawa et son comité consultatif technique, qui a beaucoup fait pour coordonner les vues des townships de Nepean et de Gloucester et de la ville d'Ottawa dans l'élaboration d'un plan directeur.
2. Le Comité consultatif technique du comté de Carleton.

3. Le Comité de l'apparence architecturale des immeubles de la ville d'Ottawa.
4. Le Comité du Queensway et son sous-comité directeur.
5. Le Comité mixte du personnel de la ville d'Ottawa qui est chargé de l'étude des plans officiels et du réaménagement urbain.
6. Le Comité chargé de nommer les rues de la ville d'Ottawa.
7. Le Comité spécial nommé en 1956 par le ministre des Travaux publics en vue d'enquêter et de faire rapport au sujet des ponts sur la rivière Ottawa dans la région Ottawa-Hull.

Assistance aux  
municipalités:  
zonage et  
aménagement,  
1958

Les municipalités de la région peuvent recevoir directement, sur demande de leurs conseils respectifs, des avis et de l'assistance de caractère technique en ce qui concerne, par exemple, la préparation de règlements de zonage. De plus, le personnel préposé à l'aménagement de la ville d'Ottawa et la Commission se consultent constamment dans la préparation des règlements de zonage de la Capitale. A venir jusqu'à ce jour, 15 municipalités ont été conseillées sur les règlements de zonage. Cinq ont été conseillées avant 1958. Ce sont les municipalités de Hull, de Hull-Est, de Ste-Cécile-de-Masham, de Templeton-Est et de Gatineau. Au cours de 1958 les municipalités qui ont bénéficié de ces conseils sont les suivantes :

#### PROVINCE D'ONTARIO

- (1) TOWNSHIP DE NEPEAN: BELL'S CORNERS - La municipalité discute actuellement avec la Commission des plans de lotissement dans ce petit village.
- (2) TOWNSHIP DE NEPEAN: JARDINS MERIVALE - Un comité local a bénéficié des conseils de la Commission dans l'élaboration d'un règlement de zonage et le règlement a depuis été préparé par la municipalité.
- (3) TOWNSHIP DE GLOUCESTER: Un projet de règlement de zonage pour tout le township, préparé à l'automne de 1957, a été révisé trois fois en 1958, mais n'a pas encore été approuvé. Les pourparlers se poursuivent.
- (4) ORLEANS (Village policier): L'élaboration et la préparation d'un projet de règlement de zonage se continuent à la demande d'un comité représentant les citoyens du village.
- (5) ALMONTE: Un projet de règlement de zonage, préparé à la demande du conseil au printemps de 1958, a été approuvé en principe à la fin de l'automne. Les pourparlers se poursuivent.

#### PROVINCE DE QUEBEC

- (6) AYLMER: Un projet de règlement de zonage a été accepté en principe après six réunions du conseil et du comité de zonage. Les pourparlers se poursuivent.
- (7) HULL-OUEST: Un projet de règlement de zonage, préparé en 1957 et révisé en 1958, est maintenant prêt à être soumis aux autorités provinciales du Québec et à être annoncé dans les journaux.
- (8) POINTE-GATINEAU: Un projet de règlement de zonage, préparé en 1957, a été tenu en suspens en 1958 en attendant les résultats d'une enquête sur un nouveau programme d'approvisionnement d'eau et d'écoulement des égouts. Des cartes de base et des renseignements obtenus au cours des enquêtes ont été recueillis et étudiés. Ces renseignements sont gardés en disponibilité et serviront, au besoin, si la municipalité s'adresse de nouveau à la Commission

- (9) VILLAGE DE DESCHENES: La préparation d'un règlement de zonage est en cours.
- (10) HULL-SUD: On a commencé à reviser le présent règlement de zonage qui remonte à dix ans passés.

Il conviendrait de remarquer que l'élaboration d'un règlement de zonage pour une municipalité est un travail de longue haleine. On demande d'abord l'opinion des représentants élus des localités en question et, par leur intermédiaire, l'opinion des divers groupes de citoyens intéressés. Il faut d'ordinaire faire plusieurs révisions du projet de règlement.

En plus de donner aux municipalités, sur demande, des conseils et de l'aide technique en matière d'aménagement, la Commission est appelée de plus en plus à aviser les particuliers, les représentants de sociétés commerciales, les agents d'immeubles et les maisons d'affaires. Cette assistance revêt des formes diverses, depuis les simples conseils au sujet des modifications à apporter à des plans de maison jusqu'aux plans de lotissement et aux avis sur les endroits les plus propices pour l'établissement d'industries importantes. Il semble que la plupart des avis sont suivis par les intéressés.

Urbanisme régional -  
Villages satellites:

Les renseignements que la Commission a pu obtenir en 1958 du Bureau fédéral de la statistique et de certaines autres sources montrent les avantages, du point de vue de l'aménagement régional à long terme, que donnera l'expansion de la région de la Capitale nationale, de 900 à 1,800 milles carrés, comme il est prévu dans la nouvelle Loi sur la Capitale nationale. Il faudra, cependant, faire encore beaucoup de travail de recherche avant de pouvoir établir l'exacte relation qui doit exister entre les diverses parties de la région métropolitaine.

La décision d'établir la ceinture de verdure, qui a été prise en 1958, a délimité définitivement la région centrale Ottawa-Hull. Cette décision ainsi que la décision de fixer les centres d'emploi à la périphérie de la région métropolitaine tendront à favoriser l'augmentation de la population urbaine dans les zones qui entourent la ville.

Certaines enquêtes qu'on a faites en 1958 ont établi que le terrain affecté à des projets de construction domiciliaire à l'intérieur de la ceinture de verdure sera occupé en très grande partie d'ici à 1965. On prévoit donc qu'il faudra alors organiser des agglomérations satellites à l'extérieur de la ceinture de verdure.

Afin que l'exécution de ces projets se poursuive d'une façon méthodique et que l'aménagement de la ceinture de verdure donne les meilleurs résultats qu'il soit possible d'en attendre, on a commencé des études et des relevés importants de la région agrandie de la Capitale qui se continueront pendant au moins une autre année. Le programme exécuté en 1958 comprenait la photographie aérienne des localités voisines où pourraient se constituer des agglomérations satellites, le levé des villages actuels ainsi que des emplacements où l'on pourrait fonder de nouvelles villes, des études sur l'emplacement des industries dans la région et sur la croissance et le mouvement de la population ainsi que l'examen des données géologiques pertinentes et autres renseignements disponibles.

Levés et  
Cartes

On a mis à exécution le programme exposé ci-après aux fins d'obtenir des cartes appropriées et exactes, qui sont une nécessité première dans toute entreprise d'aménagement.

1. La photographie aérienne et la préparation d'une carte de la ville d'Ottawa, entreprises financées conjointement par la Commission et la ville et commencées en 1957, se sont poursuivies pendant toute l'année 1958.
2. On a effectué en 1958 la photographie aérienne de la ceinture de verdure et la préparation d'une carte sera complétée au début de 1959.
3. On a poursuivi en 1958 la photographie aérienne et la préparation d'une carte du parc de la Gatineau.
4. On a commencé la photographie aérienne d'un certain nombre de villes et de villages situés dans la région de la Capitale nationale qui connaîtront probablement une expansion accélérée dans un avenir prochain.

Le premier levé, sur lequel avait été fondé le plan directeur, a été considérablement révisé en 1955. Afin que les renseignements essentiels demeurent raisonnablement à jour, il est souhaitable de faire des révisions de ce genre tous les cinq ans. On a commencé l'examen de la documentation actuelle en vue d'une autre révision générale en 1960.

Comité  
d'architecture

Le Comité a pour fonction d'étudier les propositions relatives au choix projeté de certains emplacements ainsi que la modification et la construction projetée de certains immeubles et autres structures et l'emploi projeté des propriétés fédérales de la Couronne qui se trouvent dans la région de la Capitale nationale, et de faire rapport à la Commission sur ces questions chaque fois que la Loi sur la Commission du district fédéral exige l'approbation de la Commission. Au cours des réunions qu'il a tenues en 1958, le Comité a examiné cinquante-six projets et a présenté des rapports à leur égard. Ces projets comprennent trois ponts, quatre monuments, quarante-quatre édifices destinés aux ministères fédéraux et aux organismes de la Couronne et quatre immeubles pour des entreprises privées. Le nombre total des projets que le Comité a examinés et sur lesquels il a présenté des rapports depuis sa création en 1947, s'établit maintenant à 402. Dans plusieurs cas le Comité a proposé des changements qui avaient pour objet d'améliorer l'apparence des constructions et de rendre leur architecture plus conforme à leur destination.

Aménagement  
urbain: projets  
et études, 1958

Les projets prévus dans le plan directeur et les autres projets qu'on a étudiés au cours de l'année comprennent:

1. Triangle Sparks-Wellington:

L'aménagement d'un parc dans le triangle que forme le croisement des rues Sparks et Wellington à l'extrémité ouest de la colline du Parlement. La ville d'Ottawa a consenti à fermer la rue Sparks-ouest depuis la rue Bay, ce qui augmentera sensiblement la superficie du parc qu'on se propose d'aménager.

2. Monument de l'artillerie, parc Major:

Le ministère des Travaux publics en prépare le plan pour le compte de la Canadian Artillery Association. Un plan définitif ainsi que l'emplacement du monument ont été approuvés à la fin de 1958.

3. Ferme expérimentale centrale:

Par suite du déménagement des bureaux administratifs du ministère de l'Agriculture à la ferme expérimentale et de la décision de transporter la Division de la zootechnie de la ferme à un nouveau centre de recherches animales qui couvrira une superficie de 4,000 acres dans la ceinture de verdure, la Commission a dû préparer un nouveau plan d'aménagement de la ferme expérimentale ainsi qu'un plan de la disposition de la nouvelle série d'immeubles qui s'y trouveront. Les grandes lignes de ce plan ont été approuvées. La Commission s'occupe d'acheter les 4,000 acres requises dans la ceinture de verdure pour le compte du ministère de l'Agriculture et de préparer les plans du nouvel institut de recherches animales et des installations connexes qui seront érigées à cet endroit.

4. Aéroport d'Ottawa:

Un plan définitif d'embellissement paysagiste et de circulation véhiculaire pour le terrain qui entourera la nouvelle aérogare terminus et un plan d'une nouvelle route d'accès à ce terrain, qui éventuellement sera reliée à la nouvelle voie d'accès à la Capitale du côté du sud par le pont Dunbar et la rue Bronson, ont été acceptés par le ministère des Transports et approuvés par le Comité d'architecture de la Commission du district fédéral.

5. Cours à charbon:

L'aménagement du Queensway dans la région d'Hurdman a entraîné le déplacement d'un certain nombre de cours à charbon desservis par voie ferrée. L'approvisionnement en charbon est important pour la Capitale du point de vue économique et, en conséquence, la Commission a établi les plans de nouvelles installations destinées à la manutention du charbon que les intéressés ont bien accueillis.

6. Projet de transporter la gare Union à Hurdman:

Au cours des négociations avec le Pacifique-Canadien et le National-Canadien, qui se sont déroulées au début de 1958, au sujet de l'établissement d'un terminus commun pour ces chemins de fer, ainsi qu'il est prévu pour la deuxième étape du programme de déplacement des voies ferrées, le Pacifique-Canadien a proposé qu'une nouvelle gare de voyageurs soit érigée immédiatement dans la région d'Hurdman située à l'est de la rivière Rideau et adjacente au Queensway. C'était là une proposition nouvelle, car la Commission n'avait pas envisagé le déplacement de la gare Union avant au moins 25 ans et celle-ci devait alors être transportée à un endroit situé sur le chemin Walkley d'après le plan directeur.

La proposition constituait un projet important d'aménagement urbain exigeant l'étude, non seulement de solutions de remplacement aux problèmes complexes de la circulation ferroviaire et routière, mais aussi du problème de l'érection d'une gare donnant sur une place entourée de magasins, de restaurants et de motels facilement accessibles de la gare et de l'une des grandes voies d'accès au Queensway.

Des croquis ont été préparés et envoyés aux deux compagnies de chemin de fer pour qu'elles en fassent l'étude. Le Pacifique-Canadien les a approuvés, mais le National-Canadien a fait savoir à la Commission qu'il ne pouvait pas accepter la proposition, étant donné qu'elle entraînerait le déplacement de la gare Union beaucoup plus tôt que la compagnie ne l'avait prévu.

#### COMMERCE ET INDUSTRIE

#### Terrains industriels

Au cours de 1958, les plans de trois subdivisions industrielles ont été à peu près achevés. Celles-ci couvrent une superficie de 250 acres de terrains de la région d'Hurdman achetés par la Commission en vue surtout de la reconstruction des usines déplacées par le programme de déplacement des voies ferrées. Une des trois subdivisions est desservie par le chemin de fer; les deux autres donnent sur le Queensway, à l'est du pont d'Hurdman. On se procure des emplacements additionnels en des endroits convenables de la région de la Capitale. Etant donné que les terrains de la région d'Hurdman sont bien en vue et à proximité du centre de la Capitale, on se propose de n'y permettre que des installations industrielles d'un ordre élevé. Certains règlements exigeront que les immeubles soient permanents et de bon goût, qu'ils soient assez éloignés du chemin et qu'ils soient dotés de cours latérales appropriées que l'entreposage et la réclame à l'extérieur soient limités et que les parcs de stationnement soient dérobés aux regards. Les négociations avec les industriels se poursuivent. Des relations étroites ont été établies entre la Commission du district fédéral et la Commission industrielle d'Ottawa en vue de l'utilisation des terrains industriels.

#### FABRICATION DE MAQUETTES

Un domaine important des travaux de planification effectués par la Commission est la construction de maquettes pour permettre de faire des études techniques et d'illustrer les projets à l'étude sous une forme intéressante et facile à comprendre. La maquette la plus connue est celle qui représente les parties centrales d'Ottawa et de Hull et qui, avec d'autres maquettes du même genre, fait partie de l'étalage de la Commission du district fédéral relatif au plan de la Capitale nationale, étalage qui se trouve dans l'édifice Daly.

Au cours de 1958, on a construit à l'intention du ministère de la Voirie de l'Ontario une maquette de l'intersection Island Park Drive-avenue Carling-avenue Kirkwood avec le Queensway.

La maquette de l'emplacement des édifices du gouvernement à Rideau Heights a été agrandie pour inclure la partie de l'aéroport d'Ottawa où se trouve le nouvel édifice du terminus aérien afin d'illustrer le chemin projeté qui donnera accès à la Capitale du côté du sud en passant par le pont Dunbar et l'avenue Bronson.



- Région "A" - étendue de 100 acres, réservée pour industries légères et subdivisée en lots de 2 à 10 acres, faisant face au côté nord du Queensway.
- Région "B" - étendue de 20 acres du côté nord du chemin Tremblay réservée pour industries très légères ou pour usages commerciaux subdivisée en lots de 150 pieds de profondeur, avec 100 pieds de façade sur le Queensway.
- Région "C" - étendue de 100 acres, réservée pour industries légères, subdivisée en lots de 2 à 10 acres, avec possibilités de services ferroviaires.



La maquette actuelle de la ferme expérimentale centrale a été reconstruite pour indiquer les projets actuels d'aménagement.

D'autres organismes du gouvernement et des experts en matières d'urbanisme demandent souvent des conseils et de l'aide à la Commission au sujet de la construction des maquettes.



Secteur de la colline du Parlement et de la Place de la Confédération tel qu'on le voit sur la maquette des parcs du centre d'Ottawa et de Hull établie à une échelle de 100 pieds au pouce.

Rapport présenté en 1958 par l'urbaniste Jacques Gréber

Depuis qu'il a présenté son rapport général sur le projet d'aménagement de la Capitale nationale, en 1950, M. Jacques Gréber, de Paris, urbaniste-conseil de la Commission, a été invité chaque année à faire rapport sur les projets actuels ainsi que sur les développements souhaitables qui se rapportent au plan directeur. Le rapport qu'il a présenté sur la visite qu'il a faite, en décembre 1958, renfermait les observations et les recommandations suivantes qui découlent de ses constatations sur les travaux entrepris par la Commission.

Triangle formé  
par les rues  
Sparks-Wellington-  
Bay

"Le parc projeté dans le triangle formé par la jonction des rues Sparks et Wellington, à l'ouest des nouveaux édifices du ministère des anciens combattants, doit être conçu de manière à s'harmoniser avec le plan supérieur où s'élèvent la cathédrale de l'église anglicane et l'église luthérienne Saint-Pierre. Du point de vue architectural, cela terminerait en beauté le profil de la colline du Parlement à son extrémité ouest, tandis que le parc situé au pied de l'escarpement constituerait une base appropriée et pittoresque pour le groupe d'églises qui s'élèvent au sommet de cet escarpement."

Améliorations  
dans la partie  
centrale

"Il est recommandé que les édifices démodés ou condamnés de la partie centrale soient démolis ou remodelés selon des normes acceptables, mais que les édifices de bonne qualité soient conservés."

"Il est recommandé que la partie de la rue Sparks située entre les rues Elgin et Bay soit réservée aux piétons et que les véhicules et les voitures de service ne circulent que dans les rues Wellington et Queen. La rue Sparks deviendrait donc une artère bordée d'établissements commerciaux et les piétons qui viendraient y faire leurs emplettes pourraient être protégés contre la poussière, le soleil, la chaleur, la pluie et la neige par des arcades et pourraient circuler sans craindre les dangers de la circulation. Les piétons auraient accès à cet artère par les rues Metcalfe, O'Connor, Bank, Kent et Bay."

"De telles artères commerciales pour les piétons au coeur des villes ne sont pas nouvelles. Citons en exemple la Calverstraat d'Amsterdam. Ces artères sont très commodes pour le commerce."

Stationnement:  
Colline du  
Parlement

"Il semble qu'il soit impossible de conserver tous les parcs actuels de stationnement sur la colline du Parlement au nord de la rue Wellington. Les environs du Parlement et des édifices des ministères devraient constituer pour ces institutions nationales un cadre attrayant et plein de dignité au lieu de remplir le rôle de parcs de stationnement."

"Heureusement, la topographie de la colline du Parlement se prête bien à la construction de parcs souterrains de stationnement et il est recommandé qu'on aménage des parcs de ce genre près des édifices du Parlement ou sous les terrasses qui entourent la Cour Suprême. De 1,500 à 2,000 voitures au moins pourraient ainsi y être mis en stationnement et le stationnement autour des édifices serait complètement éliminé."

Villes  
Satellites

"Il faudrait construire des villes satellites à l'extérieur de la ceinture de verdure en développant les agglomérations actuelles qui pourront devenir autarciques, et en aménageant des agglomérations urbaines tout à fait nouvelles. Ces villes devraient être dotées d'un bon réseau de communications routières et si possible, ferroviaires, et d'un bon système d'acqueduc et d'égout. Les emplacements de ces villes satellites devraient être attrayants et propices à la construction de maisons d'habitation. Les nouveaux centres devraient comporter assez d'entreprises industrielles et commerciales pour en tirer les ressources financières suffisantes à l'établissement de services municipaux, d'écoles, de centres récréatifs et de toutes les commodités qui sont nécessaires dans une ville."

La ceinture  
de verdure

"Le gouvernement du Canada a donné un grand exemple à plusieurs capitales étrangères en décidant d'établir une ceinture de verdure, comme la chose avait été recommandée dans le rapport général sur le projet d'aménagement de la Capitale nationale présenté en 1950. La sage décision du gouvernement constitue un événement historique et une leçon donnée à tous les pays du monde dans le domaine de l'urbanisme."



Région de la ceinture de verdure

## LA CEINTURE DE VERDURE

But

Histoire

Description

Administration

Progrès accomplis en ce qui a trait à l'acquisition des terrains, et coût de ces acquisitions

Baux agricoles

Utilisation par le gouvernement fédéral

Utilisation par l'industrie.

But

Le rapport sur le projet d'aménagement de la Capitale nationale, présenté en 1950, a recommandé l'établissement d'une ceinture de verdure autour des limites projetées de la partie centrale de la région métropolitaine de la Capitale. L'établissement de cette ceinture a pour but de limiter le développement urbain à la région qui peut être pourvue de services d'aqueduc et d'égout à un coût raisonnable par la municipalité centrale et d'empêcher une expansion urbaine trop coûteuse et l'établissement de réseaux routiers inutiles, tout en conservant pour la production agricole et maraîchère et pour l'industrie laitière les terrains fertiles qui entourent la Capitale et qui peuvent servir à l'alimenter. D'autres secteurs de la ceinture de verdure serviront à l'aménagement de parcs et d'espaces libres et constitueront une réserve de terrains où l'on pourra construire, à mesure que les besoins s'en feront sentir au cours du siècle prochain, des édifices gouvernementaux et des institutions publiques et privées et établir certaines industries légères qui ont besoin de vastes étendues de terrain.

A la fin de l'année, plus d'un quart de la superficie de la ceinture de verdure était utilisé ou destiné à être utilisé par des ministères ou des organismes du gouvernement fédéral.

L'aspect conservation a aussi une importance considérable. Le reboisement de terres indéfrichables et la protection des cours d'eau et des régions marécageuses conserveront le niveau hydrostatique de telle sorte que les terrains situés tant à l'intérieur qu'au-delà de la ceinture de verdure continueront de bénéficier d'un bon approvisionnement d'eau.

Historique

Dès 1945, l'expansion urbaine dans les régions rurales voisines d'Ottawa progressait à un rythme selon lequel, à moins d'y apporter certaines restrictions, il aurait été bientôt impossible d'aménager une zone de verdure ou une région suburbaine dont l'aménagement pourrait être régularisé, comme la chose avait été recommandée dans le rapport sur le projet d'aménagement de la Capitale nationale présenté en 1950. La Commission a constaté que, si on laissait aux municipalités le soin de réaliser ce plan en exerçant leurs pouvoirs de zonage, on n'obtiendrait aucun succès. En conséquence, elle a recommandé au comité parlementaire mixte qui a étudié en 1956 le fonctionnement de la Commission du district fédéral que les terrains nécessaires soient expropriés, ce qui constituait la seule solution pratique et permanente du problème.

Cette solution a été adoptée par le gouvernement en 1958, lorsque, le 18 juin, le premier ministre Diefenbaker a annoncé à la Chambre des communes que la Commission serait autorisée à établir autour d'Ottawa une ceinture de verdure de 37,500 acres et que les fonds à cette fin seraient fournis par le gouvernement au moyen de prêts. L'autorisation d'acheter environ 31,500 acres de terrain appartenant à des particuliers pour constituer la ceinture de verdure n'a pas été reçue avant le 22 octobre. Au 31 décembre, la Commission avait pris 83 options pour l'achat de 5,625.16 acres de terre évaluées à \$3,697,852.94, soit environ 20 p. 100 des terrains appartenant à des particuliers et dont on devait faire l'acquisition pour constituer la ceinture de verdure.

### Description

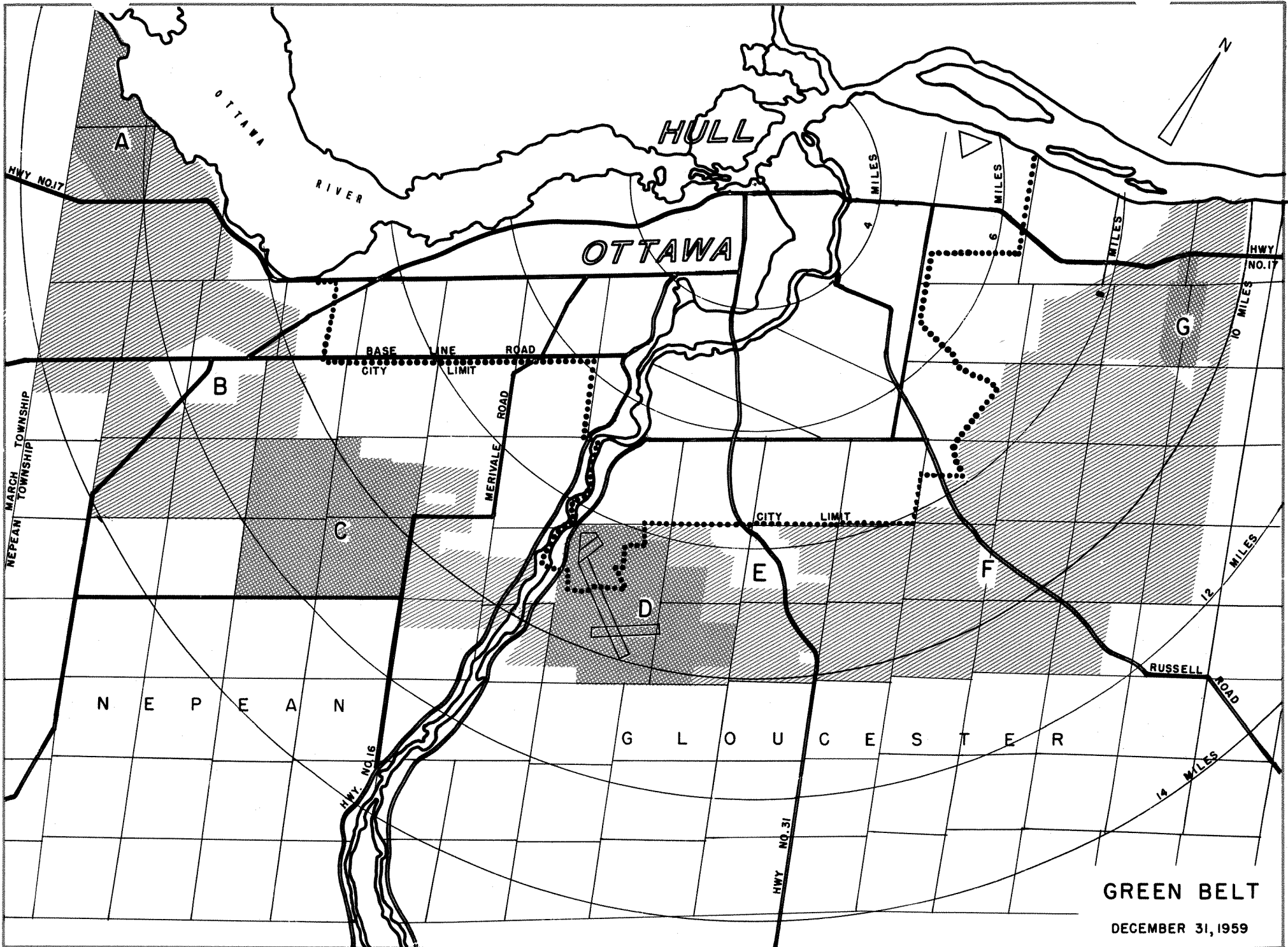
La zone de verdure a une largeur moyenne d'environ deux milles et demi et une superficie de 57 milles carrés. Elle constitue un arc continu de 28 milles autour des limites projetées de la Capitale, à partir de la rivière Ottawa, à Green's Creek, à l'est, jusqu'à la partie de la ville qui fait face à la rivière à la ligne qui sépare les townships de Nepean et de March, à l'ouest. A l'intérieur du demi-cercle de 62 milles carrés délimité par sa frontière intérieure et le rivage de la rivière Ottawa, du côté de l'Ontario, se trouvent la ville d'Ottawa, le village de Rockcliffe Park, la ville d'Eastview et les banlieues qui font partie des townships de Nepean et de Gloucester. Toute cette région compte environ 277,000 habitants, et, pourvu que la densité de la population n'atteigne pas un niveau excessif, elle peut contenir environ 400,000 habitants à l'intérieur de la ceinture de verdure.

### Carte de la ceinture de verdure (à droite)

Les lignes semi-circulaires indiquent une distance de deux milles de la colline du Parlement. Les lignes nord-sud indiquent les limites entre les lots. Les lignes est-ouest indiquent les limites entre les concessions.

Les régions indiquées par les lettres sont les suivantes:

- "A" - Partie du champ de tir Connaught du ministère de la Défense nationale.
- "B" - Le hameau de Bell's Corners.
- "C" - Le terrain d'environ 4,000 acres ajouté à la Ferme expérimentale centrale.
- "D" - L'aéroport d'Ottawa.
- "E" - Ramsayville.
- "G" - Terrain d'essai de véhicules du ministère de la Défense nationale.



**GREEN BELT**

DECEMBER 31, 1959

La limite intérieure de la ceinture a été fixée d'après des études, faites par des ingénieurs, sur l'étendue de la région qui pourrait être dotée d'un service municipal d'aqueduc et d'égout unique et peu coûteux. Des vastes travaux d'égout et d'aqueduc ont été entrepris par la ville d'Ottawa, en 1950, pour mettre à exécution les recommandations du rapport Gore et Storrie de 1947.

Le rapport sur le plan de la Capitale nationale recommande une ceinture de verdure qui entourerait complètement la région métropolitaine Ottawa-Hull et qui encerclerait un espace pour contenir 600,000 habitants. Toutefois, il n'y a, pour le moment, que la partie située dans l'Ontario qui ait été achetée, l'expansion urbaine ne constituant pas encore un problème dans la région de Hull. En outre, quelques terrains que comprendrait la section du Québec ont été achetés par la Commission pour faire partie du parc de la Gatineau.

Sur les 37,500 acres de la ceinture de verdure, les trois cinquièmes se trouvent dans le township de Gloucester, du côté de l'est, et le reste, sauf environ 100 acres situées à l'intérieur des limites de la ville d'Ottawa, à l'ouest de l'aéroport d'Uplands, se trouve dans le township de Nepean, à l'ouest de la rivière Rideau. Cette ceinture comprend:

22,500 acres en culture ou en terrains suburbains;

6,200 acres de propriétés du gouvernement fédéral, y compris l'aéroport d'Uplands, le champ de tir Connaught et le terrain d'essai des véhicules, qui appartiennent tous deux à la Défense nationale, ainsi que les propriétés du Conseil des recherches pour la défense, à Shirley's Bay:

6,900 acres de terres boisées ou en friche;

900 acres d'eau et de terres basses;

1,000 acres de terrain occupé par des voies ferrées et des routes.

Les 31,300 acres de terrains privés, appartiennent à environ 1,000 propriétaires dont 600 environ s'occupent d'agriculture, y compris l'industrie laitière, l'élevage des volailles et l'horticulture maraîchère. La majorité des 400 autres possèdent des propriétés suburbaines dont la plupart sont des maisons unifamiliales construites sur des petits lots le long des grandes routes et des chemins de banlieue.

#### Administration

Afin de hâter l'acquisition et de faciliter la gestion du grand nombre de propriétés appartenant à des particuliers qui sont situées dans la ceinture de verdure et qu'il faut acheter, la Commission a institué un Comité des terrains qui a le pouvoir de faire les achats au-dessous de \$25,000 et qui est autorisé à demander l'approbation du conseil du Trésor lorsqu'il s'agit d'une somme plus élevée. La Division de la planification a été réorganisée et est devenue la Division de la planification et des propriétés. On a engagé un certain nombre de personnes ayant de l'expérience dans l'évaluation, l'achat et la gestion des propriétés agricoles et autres propriétés.

Progrès dans  
l'acquisition des  
terrains et coût  
de ces acquisitions

A la fin de 1958, la Commission avait pris 83 options sur des terrains d'une superficie totale de 5,125.16 acres ayant une valeur de \$3,697,852.94 et l'on était en train de négocier d'autres options. Il est à prévoir que le programme d'acquisition de la ceinture de verdure sera complété d'ici deux ou trois ans.

On achète les terrains aux prix courants du marché. Ces prix sont plus élevés que ceux qui sont payés pour des fermes ordinaires, parce que ces terrains sont situés à proximité du centre d'une région métropolitaine en plein essor, ce qui en augmente la valeur.

La plupart du temps, les négociations ont lieu directement entre la Commission et le propriétaire ou son représentant dûment autorisé. Par la voix de la presse, de la radio et de la télévision, les propriétaires dont les terrains sont situés dans la ceinture de verdure ont été invités à communiquer avec la Commission.

A en juger par l'expérience acquise jusqu'ici, il n'y a pas lieu de croire que le prix des terrains situés dans la ceinture de verdure différeront beaucoup des prix prévus dans le mémoire présenté au Comité parlementaire mixte qui a étudié, en 1956, la question du district fédéral.

Baux agricoles

Le but de la ceinture de verdure étant de garder en culture les terres fertiles et les jardins maraîchers situés à proximité de la région urbaine, chaque fois que la chose sera possible, la Commission a annoncé que les cultivateurs seront encouragés à demeurer sur leurs terres moyennant un bail de cinq ans renouvelable chaque année. Les loyers, qui seront établis séparément pour chaque propriété d'après le prix courant du marché, assureront des moyens d'existence proportionnés à la qualité de la ferme et à l'exploitation qu'on en fera. La Commission assumera la responsabilité ordinaire du propriétaire pour l'entretien des bâtiments agricoles et autres questions de ce genre selon la formule qui préside aux relations entre un bon propriétaire et un bon locataire. La Commission verra d'un bon oeil les demandes d'additions permanentes qui auraient pour but d'améliorer l'exploitation et d'augmenter les revenus. Si elles sont d'une saine économie, ces additions, comme par exemple, des appareils pour garder au frais de grandes quantités de lait en vue d'obtenir d'importants contrats de vente de lait, seront financés par la Commission et le remboursement, réparti sur une période de temps équitable, sera compris dans le loyer.

Utilisation par  
le gouvernement  
fédéral

Le 31 juillet, le ministère de l'Agriculture et la Commission ont annoncé conjointement que 4,000 acres de terre situées dans la partie sud-ouest de la ceinture de verdure seraient utilisées par la Ferme expérimentale centrale pour l'établissement d'un centre de recherche animale dans un avenir prochain. Cela portera à 10,200 acres l'étendue des terrains de la ceinture de verdure mis à la disposition du gouvernement fédéral, soit plus d'un quart des 37,500 acres du total.

Utilisation  
par l'industrie

La Commission a offert à la Northern Electric of Canada de lui vendre environ 75 acres de terrain dans la partie ouest de la ceinture de verdure, pour l'établissement, dans la Capitale, d'un centre de recherches qui ressemblerait à une cité universitaire.



## CONSTRUCTION

## PROJETS DU PLAN DIRECTEUR DE LA COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

Programme de  
réaménagement  
des voies  
ferrées

---

Le projet-clef du Plan de la Capitale nationale consiste à enlever presque toutes les voies ferrées du centre de la ville et à les reporter aux limites de la ville.

La mise à exécution de ce projet permettra d'aménager pour fins domiciliaires près de 315 acres de terrain occupé actuellement par les chemins de fer, l'enlèvement de 40 milles de voies ferrées de la région métropolitaine et l'élimination de 78 passages à niveau. Une fois abandonnées, les emprises de chemin de fer serviront à l'aménagement des artères principales. Le programme sera mis à exécution en trois stades.

Le premier stade, qui est illustré sur la carte ci-jointe, en haut à droite, a été commencé en 1950 et complété en 1958. Un nouveau réseau de voies ferrées a été installé dans la lisière sud de la ville d'Ottawa, parallèlement au chemin Walkley. Le long de ce réseau, on a construit des cours de triage ainsi que des hangars pour la réparation et l'entretien des wagons à marchandises. En 1955, le National-Canadien a transféré ses opérations, en ce qui concerne la manutention des marchandises, aux nouvelles cours du chemin Walkley, après avoir abandonné ses vieilles cours de la rue Bank ainsi que la plupart de ses voies qui traversent la ville et il a réduit de 75 p. 100 les opérations sur la courte section qui est encore utilisée entre la rue Preston et la rivière Rideau. Au printemps de 1958, les services locaux de marchandises ont été déplacés de la zone de la gare Union et on les a installés dans un terminus local nouvellement construit au pont d'Hurdman, à l'est de la rivière Rideau.

La Commission du district fédéral a fait ces aménagements au coût de \$3,590,875, y compris le prix de l'emplacement, et elle a reçu en échange des propriétés de valeur qui appartenaient aux chemins de fer et qui sont situées au centre de la ville.

En vertu du premier stade du programme, on a éliminé 12 milles de voies ferrées dans la Capitale et onze passages à niveau.

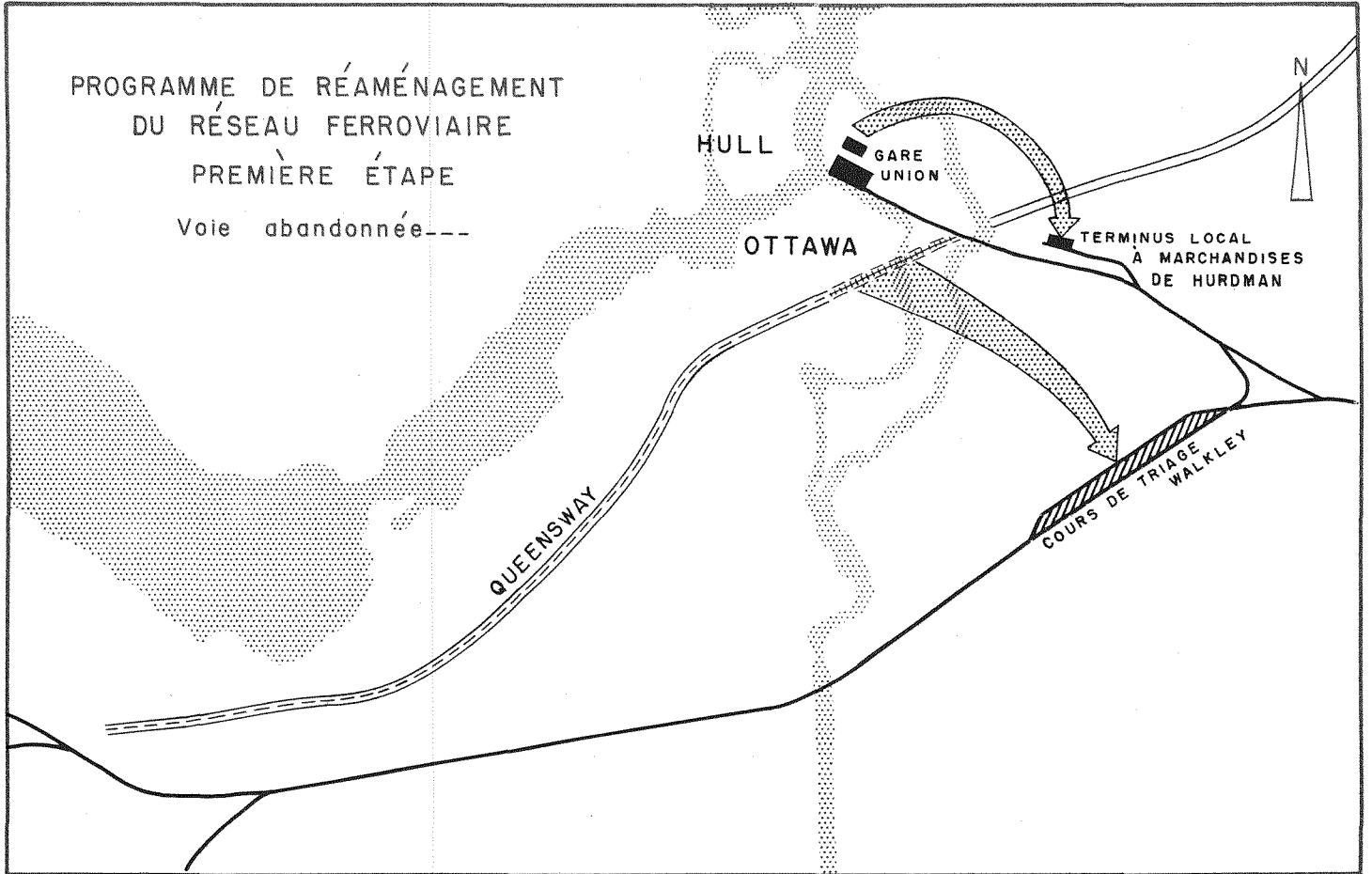
Le deuxième stade du programme de réaménagement des voies ferrées ne sera pas complété, semble-t-il, avant l'expiration des cinq ans qui suivent l'année où la Commission a reçu l'autorisation de commencer les travaux. Une entente générale portant sur les détails de l'aménagement a été conclue en 1958 entre la Commission du district fédéral, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Le deuxième stade est destiné à supprimer toutes les voies du National-Canadien et du Pacifique-Canadien qui font double emploi dans la région métropolitaine, grâce à l'établissement d'un terminus conjoint dans la région située au sud de la rivière Ottawa. On transférera aussi le reste des opérations des cours à marchandises et des rotondes et les services locaux de marchandises dans les nouvelles régions ferroviaires permanentes du chemin Walkley et du pont d'Hurdman, qui ont été choisies et aménagées à cette fin.

La carte ci-dessous nous montre les services qui doivent être abandonnés et l'endroit où ils seront réinstallés.

- A. Tronçon principal du Pacifique-Canadien de Bells Corners à la baie Nepean.

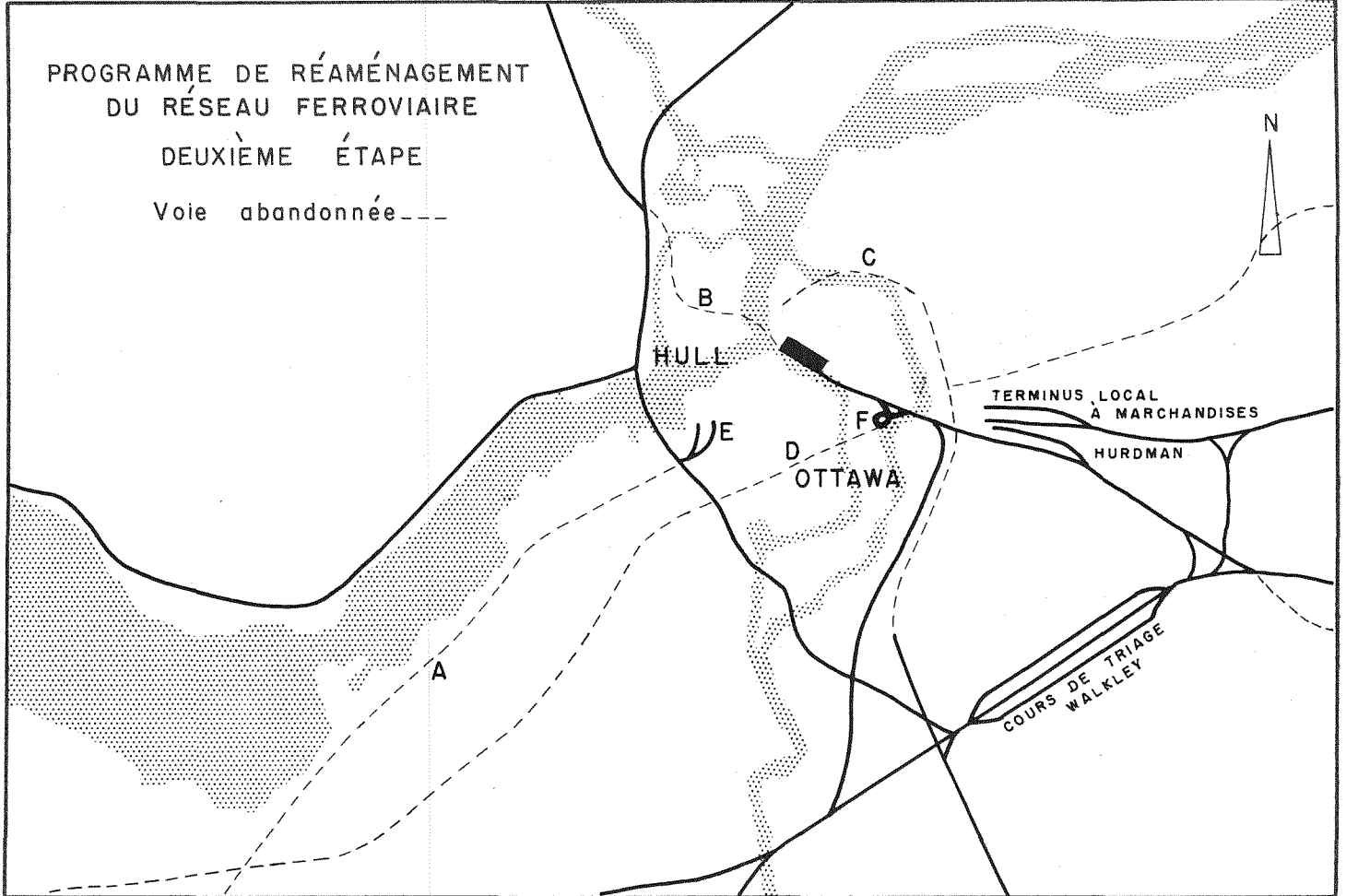
PROGRAMME DE RÉAMÉNAGEMENT  
DU RÉSEAU FERROVIAIRE  
PREMIÈRE ÉTAPE

Voie abandonnée---



PROGRAMME DE RÉAMÉNAGEMENT  
DU RÉSEAU FERROVIAIRE  
DEUXIÈME ÉTAPE

Voie abandonnée---



- B. Voie de communication du Pacifique-Canadien entre Ottawa et Hull qui passe sur le pont Interprovincial.
- C. Embranchement du Pacifique-Canadien, rue Sussex.
- D. Voie de communication du National-Canadien avec la région des Chaudières qui traverse la ville.
- E. Cours de triage et terminus local à marchandises du Pacifique-Canadien, rue Broad.
- F. Installations de la rue Nicolas et rotonde d'Ottawa-Est du National-Canadien.

Grâce au deuxième stade du programme, seize autres milles de voies ferrées et 18 autres traverses à niveau disparaîtront de la région métropolitaine. De ce fait, la Commission du district fédéral devient propriétaire de 230 acres de terrain qui étaient occupées par les chemins de fer.

Troisième stade Comme les principaux problèmes occasionnés par la situation actuelle des voies ferrées seront éliminés dans une mesure considérable grâce à la mise à exécution du deuxième stade, il ne sera probablement pas nécessaire de réaliser le troisième avant vingt-cinq ans. D'ici là, le centre de la population de la Capitale et des localités environnantes exigera sans doute qu'on démolisse la gare Union et qu'on la reconstruise dans la région du chemin Walkley et qu'on déplace ensuite les autres installations ferroviaires qui resteront encore dans le centre de la ville.

#### Améliorations à la traverse des Chaudières

Les améliorations qui ont été apportées aux abords des ponts du côté de Hull et qui ont été complétées en 1955, ont presque éliminé la congestion de la circulation à cette traverse de la rivière Ottawa qui relie la Capitale et Hull. On a construit un pont à chevalets en acier au-dessus du "Trou du diable" des Chutes des Chaudières. Ce pont permet à la circulation de passer sur deux voies différentes, l'une en direction du nord et l'autre en direction du sud. De plus, le reste de la voie carrossable a été porté de 24 pieds à 46 pieds. Le projet comprenait l'enlèvement des voies des tramways de la Ottawa Transportation Company sur le pont des Chaudières et le remplacement des tramways par des autobus sur cette route qui conduit à Hull. Cela a eu comme résultat additionnel d'améliorer l'apparence de la rue Wellington, du côté ouest de la colline du Parlement, grâce à l'enlèvement des voies des tramways et des câbles conducteurs suspendus au-dessus de ces voies.



Améliorations aux approches du pont des Chaudières sur la rivière Ottawa.  
La voie de droite de la section du chemin multiple se trouve sur la  
nouvelle travée d'acier.



CONSTRUCTION

PROJETS PREVUS PAR LE PLAN DIRECTEUR ET DRESSES EN COLLABORATION  
PAR LE GOUVERNEMENT FEDERAL ET PAR LES GOUVERNEMENTS  
PROVINCIAUX ET MUNICIPAUX

Le Queensway,  
autoroute aux  
voies d'accès  
limitées

Les progrès qui ont été réalisés dans le premier stade du programme de déplacement des voies ferrées nous ont permis de commencer, en 1956, les premiers travaux de transformation de l'emprise des chemins de fer en une route carrossable, comme il avait été prévu par le Plan de la Capitale nationale. Le Queensway, projet fédéral-provincial-municipal, consiste, en fait, à retracer sur une distance de 17 milles la route no 17, qui traversera la Capitale et ses abords de l'est à l'ouest et qui contournera le centre de la ville en passant, pour la plus grande partie de sa longueur, sur l'ancienne voie ferrée du National-Canadien qui traversait la ville.

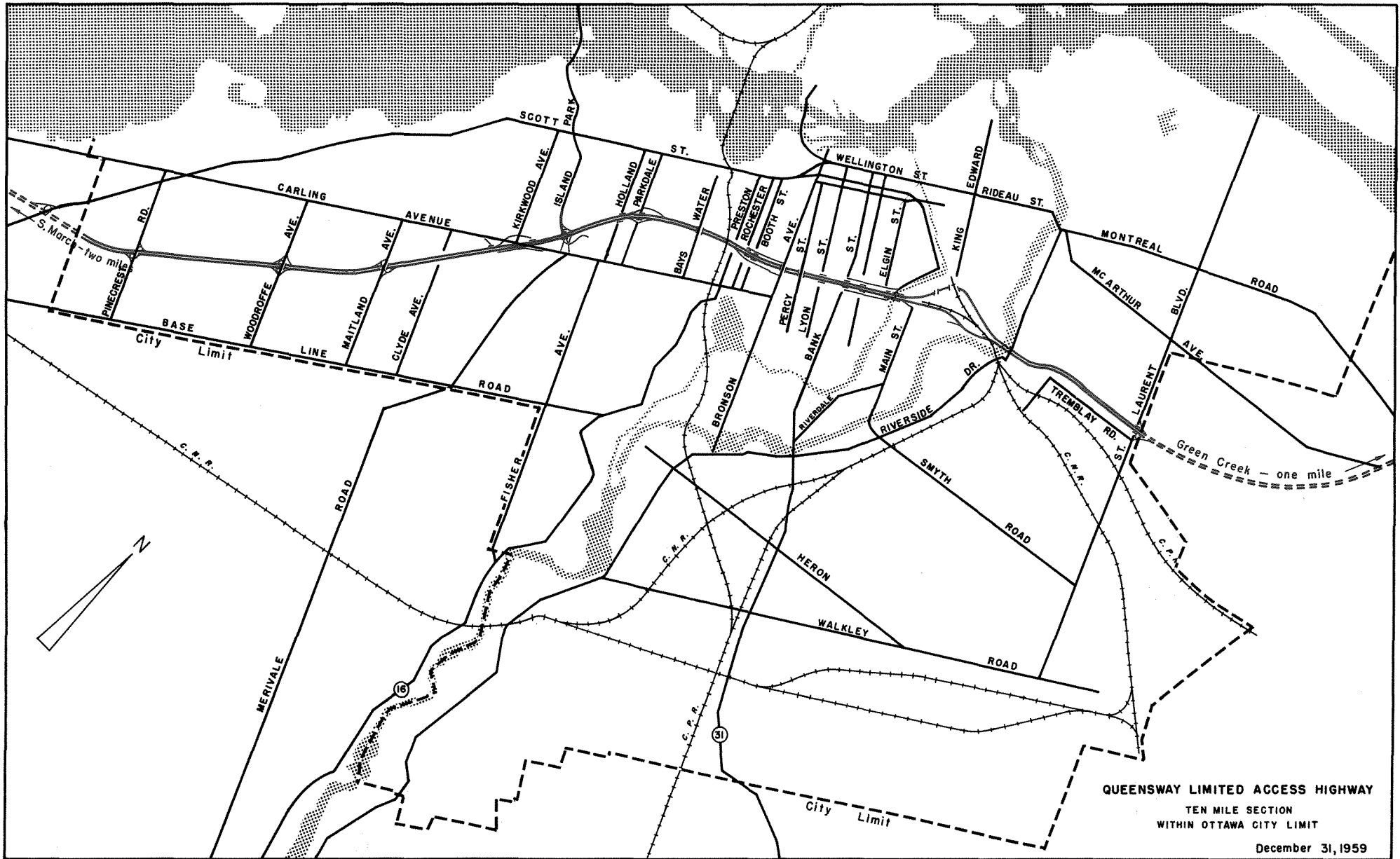
En 1956, on a conclu une entente pour la construction de dix milles de route dans la ville au coût de 31 millions de dollars. Cette entente a été signée par la Commission du district fédéral, qui fournit l'ancienne emprise élargie des chemins de fer, qui mesure 180 pieds et qui est évaluée dans l'entente à neuf millions de dollars, par le Service de la route transcanadienne du ministère fédéral des Travaux publics, par la ville d'Ottawa et par le ministère de la Voirie de l'Ontario, qui s'occupe actuellement de la construction de la route ainsi que de la construction, à son propre compte, des voies d'accès à la route no 17, à l'est et à l'ouest de la Capitale. Vers la fin de 1958, on avait réalisé des progrès considérables dans la section de l'est et à la jonction Carling-Kirkwood, dans la section ouest. La construction de la section centrale, entre la rivière Rideau et la rue Preston, dépend de l'établissement d'un terminus conjoint des opérations ferroviaires, dont la construction fait partie du deuxième stade du programme de réaménagement des voies ferrées. Le National-Canadien aurait ainsi une nouvelle voie d'accès à la région des Chaudières qui lui permettrait d'abandonner la communication actuelle, qui se fait au moyen de la partie qui subsiste encore des vieilles voies qui traversent la ville. L'établissement du terminus permettrait aussi aux autorités intéressées de commencer la construction de l'autoroute.

Pont qui  
traverserait  
le canal à  
l'avenue Bronson

En 1958, une entente a été signée entre la ville d'Ottawa, la Commission du district fédéral et le ministère fédéral des Transports en vue de la construction d'un pont élevé qui traverserait le canal Rideau à l'avenue Bronson. Le nouveau pont fait partie d'un projet élaboré en vue de faire de l'avenue Bronson une partie de la nouvelle entrée sud de la Capitale et un lien principal avec le Queensway. Le pont, ainsi que ses abords, est une entreprise de la ville dont le coût estimatif est de \$1,600,000. La contribution de la Commission du district fédéral à ce projet est de 40 p. 100. De plus, la Commission se chargera de l'embellissement paysager et de l'entretien des terrains adjacents au pont et à ses abords.

PROJETS CONJOINTS MIS A EXECUTION AVANT 1958

Parmi les principaux projets de la Commission du district fédéral qui ont été mis à exécution avant 1958 et auxquels la ville d'Ottawa a contribué, on compte la construction du pont Mackenzie King, qui est le premier projet du Plan de la Capitale nationale qui soit complété. Ce pont a été ouvert à la circulation en 1951.



QUEENSWAY LIMITED ACCESS HIGHWAY

TEN MILE SECTION  
WITHIN OTTAWA CITY LIMIT

December 31, 1959



A l'extrême droite, du haut en bas, route Queensway d'accès limité telle qu'on la voit sur la maquette de la Capitale nationale établie à l'échelle. La gravure nous montre une région qui s'étend du chemin Bayview à l'ouest jusqu'à la rivière Rideau à l'est.



La Commission a contribué aux principaux projets de construction suivants de la ville d'Ottawa:

L'élargissement de l'avenue Carling, à partir de l'avenue Bronson ouest jusqu'à la rue Kirkwood, qui a été complété en 1957. La Commission du district fédéral et le ministère de l'Agriculture ont fourni une partie du terrain nécessaire à l'élargissement.

La Promenade Sussex et les ponts de Bytown ont été complétés en 1954. Ce projet comprenait la reconstruction de la rue Sussex à partir de la rue Rideau jusqu'à la rue Princess, le long des terrains de la résidence du Gouverneur général; l'élargissement et l'aménagement en boulevard, de la rue Sussex à partir de la rue Botelier jusqu'à la rivière Rideau, la construction des ponts de Bytown qui traversent la rivière à l'Île Verte et l'enlèvement des voies de tramways et des câbles conducteurs suspendus au-dessus de ces voies.

Le pont de l'honorable George Dunbar, ouvert à la circulation en 1956, qui a prolongé l'avenue Bronson au sud sur la rivière Rideau donnant ainsi directement accès à l'emplacement des édifices du gouvernement à Rideau Heights, où le ministère des Travaux publics, le ministère des Postes, la Société Radio-Canada et autres organismes auront leurs bureaux. Le pont fait aussi partie du projet élaboré en vue de faire de l'avenue Bronson une nouvelle entrée sud de la Capitale.

Travaux municipaux (égouts et aqueducs) en prévision des besoins futurs pour des périodes variées s'échelonnant de deux à douze ans. La Commission du district fédéral paie l'intérêt sur les frais de construction des projets qui ont été approuvés. Grâce à cette forme d'assistance financière, la ville a pu approvisionner d'eau les nouveaux édifices du Gouvernement fédéral et leur assurer un service d'égout avant que ces services soient nécessaires pour la ville dans les sections en cause. Ces projets ont été entrepris en 1951 et on a suivi les recommandations du rapport des ingénieurs Gore et Storrie de 1947 sur l'unification des services municipaux dans la région métropolitaine d'Ottawa. Les installations d'égout sont conçues de façon à être reliées en temps opportun à une usine municipale de traitement des eaux d'égouts à Green's Creek, dans l'est de la ville, ce qui empêchera les eaux de la rivière Ottawa d'être polluées par les déchets de la ville. La limite intérieure de la ceinture de verdure délimite à peu près la région qui sera desservie par cette usine de traitement des eaux d'égout. De plus, la Commission du district fédéral contribue à payer le coût de la construction de cette usine en versant pendant douze ans des subventions annuelles qui serviront à payer le terrain de la future usine de traitement des eaux d'égout à Green's Creek.

De 1951 jusqu'à la fin de la présente année financière, la Commission du district fédéral a versé un total de \$1,645,323 à l'égard de ces projets mis à exécution en prévision des besoins futurs.

En 1958, la ville d'Ottawa a complété des relevés techniques et des estimations de prix de revient à l'égard de la construction en trois stades de l'usine de traitement des eaux d'égout et des principaux égouts collecteurs reliés à l'usine. La ville a adressé une requête à la Commission en vue de faire contribuer largement le gouvernement fédéral aux frais du premier stade, les deux autres stades devant être exécutés aux frais de la ville. Si le gouvernement en fait la demande, la Commission étudiera la requête et fera des recommandations.

En haut, à droite:

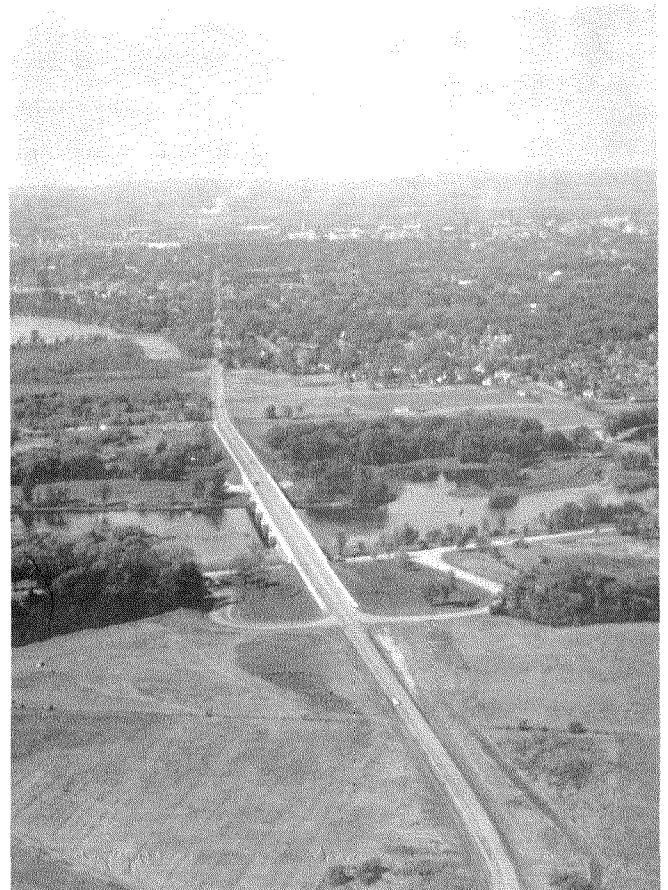
Elargissement de l'avenue Carling  
dans la région de la Ferme  
expérimentale centrale.

En bas, à gauche:

La promenade Sussex, les ponts  
Bytown et le nouvel hôtel de  
ville.

En bas, à droite:

Le pont Dunbar sur la rivière  
Rideau. Vue prise de l'empla-  
cement des édifices du gouver-  
nement de Rideau Heights en  
direction du nord jusqu'à  
l'avenue Bronson.



De temps à autre , la Commission a eu des pourparlers avec les autres municipalités en vue de conclure des arrangements financiers de même nature à l'égard de certaines entreprises destinées à répondre aux besoins qui se feront sentir éventuellement en fait d'égout et d'aqueduc. Cependant, comme mesure préliminaire essentielle, la Commission doit faire des études techniques et recevoir des municipalités des rapports relatifs à leurs besoins et des propositions.

## ACQUISITION ET ADMINISTRATION DE PROPRIETES

### Historique

Terrains affectés aux parcs et aux routes de plaisance

Terrains réservés à l'industrie et aux remaniements ferroviaires

Terrains affectés au projet de la route Queensway

Terrains de la ceinture de verdure

Terrains du parc de la Gatineau

Administration des propriétés urbaines

Financement des acquisitions

### Historique

A la faveur d'un programme d'achat intensif qui a débuté en 1947, la Commission a réussi à se procurer, dans la zone urbaine de la Capitale, presque tous les terrains nécessaires à la mise en oeuvre future de son plan de la Capitale nationale. Le ministère des Travaux publics, d'autres ministères et quelques compagnies de la Couronne, conformément aux recommandations du plan directeur, ont aussi acquis de vastes étendues de terrains, dans différents secteurs de la zone urbaine. Ces terrains serviront d'emplacement aux constructions projetées par le vaste programme de construction du Gouvernement qui a débuté en même temps que celui de la Commission.

### Acquisition de terrains pour les parcs et les routes de plaisance

Les terrains qui ont été achetés dans la zone urbaine pour l'aménagement des parcs et la construction de 45 milles de routes de plaisance augmenteront de 4,000 acres la région embellie de la zone urbaine Ottawa-Hull. Ces nouveaux parcs, dont celui du Hog's Back, qui a été complété, et celui du lac Leamy, qui est encore en aménagement, sont mentionnés dans la section réservée aux parcs aux pages 44 et 45 du présent rapport. Les parcs et les routes de plaisance dont les terrains sont déjà presque tous achetés, sont les suivants:

Route de plaisance Est-Ouest: - cette route forme un demi-cercle d'un pourtour de 20 milles. Elle ceinturera la zone urbaine d'Ottawa, à partir de Britannia, à l'ouest, jusqu'à son point d'intersection avec la promenade du parc Rockcliffe, à l'est. Le tronçon de l'ouest rejoindra la promenade de la Ferme expérimentale centrale.

Route de plaisance de la rivière Ottawa: - cette route, d'une longueur de six milles, suit la rive de la rivière Ottawa à partir de la baie Nepean, à l'ouest, jusqu'à Britannia.

Route de plaisance de la rivière Rideau: - cette route parcourt une longueur de 10 milles le long de la rivière, est de la rivière Rideau, à partir des chûtes Rideau jusqu'au parc de Hog's Back.

Route de plaisance de Hull-sud: - cette route d'une longueur de quatre milles part de la rive québécoise de la rivière Ottawa, à Deschênes, et continue en direction du nord-est jusqu'à son intersection avec la promenade déjà terminée du lac des Fées, à Hull-ouest. Un autre tronçon de cette route partira de l'est, pour longer la rivière Ottawa et conduire directement aux approches des ponts Champlain de la Commission, du côté de Hull.

Boulevard de la gare: - ce boulevard formera une route de communication d'une longueur de trois milles. Il partira du sud, au pont d'Hurdman, et se continuera jusqu'à la gare qu'on propose d'ériger plus tard sur le chemin Walkley.

Nouvelle route d'accès au sud: - on propose l'aménagement d'une nouvelle route qui sera reliée à la route 31, au sud de la Capitale. Cette route sera parallèle à la rue Bank et se dirigera vers le nord-est jusqu'au pont Dunbar et à l'avenue Bronson. Les terrains affectés à cette route ont presque tous été achetés, à partir des limites de la ville et de là, en direction du nord, jusqu'aux terrains sur lesquels se trouvent certains édifices du gouvernement à Rideau Heights, sur la route de Brookfield.

Terrains affectés aux remaniements ferroviaires et à l'industrie

Tous les terrains affectés au programme de déplacement des voies ferroviaires du plan de la Capitale nationale ont été achetés. Ils sont situés au-delà de la frontière sud de la ville d'Ottawa et au pont d'Hurdman, sur les deux rives de la rivière Rideau, dans le secteur sud-est de la Capitale. Ils comprennent quelque 600 acres déjà affectés au nouveau réseau ferroviaire, aux centres de triage, aux terminus des trains de voyageurs et de marchandise. Ils comprennent, de plus, les terrains réservés à l'installation future de nouvelles voies ferrées. Afin d'accommoder les industries qui utilisent les services ferroviaires déplacés en vertu du programme de remaniement des voies ferrées et afin d'encourager dans la Capitale le progrès industriel désiré, quelque 1,410 acres ont été achetées dans le voisinage de ces terrains.

Terrains affectés au projet du Queensway

L'accord fédéral-provincial-municipal de 1956 au sujet de l'aménagement du tronçon de dix milles du Queensway, à l'accès limité, qui traverse la ville obligeait la Commission à accorder l'emprise des anciennes voies ferrées du National-Canadien qui traversent la ville. Il est stipulé que la largeur de cette emprise sera portée à 180 pieds. La Commission cède, en plus, le reste de l'emprise à partir de l'est de la rivière Rideau jusqu'au Boulevard Saint-Laurent, aux limites de la ville.

Terrains de la ceinture de verdure

Le 22 octobre, la Commission a été autorisée à exproprier quelque 31,500 acres de propriétés privées en vue d'aménager la ceinture de verdure qui entourera la Capitale nationale. Le gouvernement fédéral possède déjà le reste de la superficie totale de la ceinture de verdure, qui est de 37,000 acres. A la fin de l'année, 83 propriétés avaient été achetées, ce qui faisait un total de 5,625.16 acres d'une valeur de \$3,697,852.94. Le total des propriétés expropriées, au 31 décembre 1958, représente donc près de 20 p. 100 des propriétés privées de la ceinture de verdure. L'acquisition du reste, quelque 26,000 acres, se répartira sur une période de deux à trois ans, car il y a environ 1,000 propriétaires dans cette région.

Parc de la Gatineau

A la fin de 1958, la Commission avait acheté 57,000 des 75,000 acres requises pour les parcs prévus dans son programme. La plupart des petites propriétés privées et des fermes situées sur l'emplacement destiné aux parcs d'amusement ont été expropriées. La superficie qui n'est pas encore achetée se compose surtout de réserves forestières concédées ou achetées et de terres de la Couronne administrées par la province de Québec. On estime que le coût d'achat des terrains s'élèvera à \$3,385,756 à la fin de l'exercice 1958-1959.

Administration  
des propriétés  
urbaines

Les maisons habitables qui sont érigées sur les propriétés urbaines achetées par la Commission en vue de ses projets futurs, ont été louées en attendant que le programme d'aménagement en exige la démolition. Les maisons que les autorités municipales ont jugées inférieures aux normes ont été démolies. On a offert aux propriétaires et aux locataires des autres l'avantage de les louer, moyennant un loyer fondé sur un pourcentage du prix d'achat, tout en tenant compte du taux commercial actuel pour des logis du même genre. Le loyer comprend le coût prévu par la Commission pour l'entretien normal de la propriété, le coût des primes d'assurance et celui des taxes municipales. Ces dernières sont versées à la municipalité.

Les taxes, ou les subventions qui en tiennent lieu, ne sont pas exigibles pour les lots vacants et les propriétés non-louées (sauf ceux du parc de la Gatineau), mais les taxes pour fins d'amélioration locale qui existaient déjà avant l'acquisition des terrains doivent être payées.

Financement des  
achats de  
propriétés

De 1947 à 1957, les fonds qui ont servi à l'acquisition des terrains ont été presque entièrement prélevés sur le Fonds de la Capitale nationale. Depuis 1957, les acquisitions de propriétés destinées aux projets à long terme, comme les parcs et les routes de plaisance futurs (sauf ceux du parc de la Gatineau) et, plus récemment encore, l'acquisition des propriétés de la ceinture de verdure ont été financées par des prêts du gouvernement, afin de réserver les Fonds de la Capitale nationale pour l'exécution des projets de la Capitale, pour l'acquisition des terrains du parc de la Gatineau et pour fournir de l'assistance aux municipalités.

La Commission paye un intérêt sur les emprunts qui servent à la constitution d'une réserve de terrains destinés aux aménagements futurs. A mesure que la construction se poursuivra, les terrains requis pour tel ou tel projet ne feront plus partie de la réserve ainsi constituée, leur prix d'achat s'ajoutera au capital exigé par le projet et cette partie de l'emprunt sera remboursée à même le Fonds de la Capitale nationale.

Un crédit spécial a été inclus dans les prévisions budgétaires de la Commission en vue de payer les intérêts annuels sur les emprunts contractés pour le financement de la réserve de terrains et pour l'achat des terrains de la ceinture de verdure. Ces intérêts s'élèveront à environ \$200,000 pour l'exercice financier en cours.

On estime que les dépenses du Fonds de la Capitale nationale, à l'exclusion des expropriations en vue de constituer la ceinture de verdure, s'élèveront, à la fin de l'exercice courant, à \$11,384,411. A cette somme, il faudra ajouter les dépenses soldées par des emprunts qui sont évaluées à \$3,698,928, ce qui forme un total approximatif de \$15,083,339. On a mis à la disposition de la Commission, au cours de l'exercice courant, un prêt du Gouvernement au montant de \$7,500,000, dont \$5,500,000 pour les terrains de la ceinture de verdure et le résidu de \$2,000,000 pour l'acquisition des terrains de la réserve. Au 31 décembre, un montant de \$1,000,000 avait été payé pour fins d'expropriation dans la ceinture de verdure et des options ou négociations étaient en cours pour un montant approximatif de \$4,500,000.

Les dépenses cumulatives pour fins d'acquisition de terrains à la fin de l'exercice financier, le 31 mars 1959, se répartiront comme il suit:

Subvention statutaire spéciale de 1946 .....	\$ 2,903,611
Fonds de la Capitale nationale .....	11,384,411
Prêts du Gouvernement 1957-1958 .....	<u>1,772,545</u>
Total.....	\$ 23,560,567

Les dépenses affectées à chacun des projets, à la fin de l'exercice, se répartiront comme il suit:

Routes de plaisance de l'Ontario .....	\$ 11,828,703
Routes de plaisance du Québec .....	1,245,897
Emplacements ferroviaires et industriels ...	1,520,466
Pont Mackenzie King (1950) .....	501,454
Ceinture de verdure, Ontario (emprunts approuvés) .....	5,573,617
Autres terrains affectés à la route Queensway .....	<u>2,890,430</u>
Total .....	\$ 23,560,567

## PARCS URBAINS

Entre 1899 et le début de la deuxième Grande guerre, la Commission a aménagé 900 acres de terrains en parcs dans la région urbaine d'Ottawa-Hull. Quelques-uns de ces parcs, comme le parc de Rockliffe et le parc Strathcona, sont situés sur des terrains loués à la Commission par la ville d'Ottawa; d'autres, comme le parc Major et la pointe Nepean, sont situés sur des terrains qui appartiennent au ministère des Travaux publics. Depuis 1945 le réseau des parcs a été considérablement agrandi par suite de l'aménagement du parc de Hog's Back, des parcs situés le long des rivières Rideau et Ottawa et de l'agrandissement du parc Jacques Cartier qui se trouve à l'est du pont Interprovincial à Hull.

Les architectes paysagistes ont tracé le plan des parcs selon l'usage auquel ils sont destinés et l'endroit où ils sont situés. Des recherches sérieuses sont effectuées afin de trouver quelle est la meilleure façon d'aménager les nouveaux parcs et les installations qu'ils doivent contenir. De cette façon, le réseau dans son ensemble présente un aspect varié et chaque parc à un usage différent. On considère que, en général, les parcs sont très bien entretenus. Ce travail comprend le renouvellement des plantes ainsi que l'entretien des pelouses, des sentiers et des bâtiments.

### Pépinières et serres

La Commission possède une pépinière d'une superficie de 30 acres environ qui sert principalement à cultiver des arbres de première qualité jusqu'à ce qu'ils aient atteint une taille assez imposante pour être plantés près des édifices publics ou le long des promenades. La pépinière est située à Alta Vista sur un terrain dont une partie appartient à la Commission et dont l'autre partie lui est louée par le ministère des Affaires des anciens combattants sur l'emplacement du Centre de Santé et d'ergothérapie Rideau.

Il y a quelques serres chaudes dans le parc de Rockliffe où on cultive des fleurs annuelles qui sont ensuite transplantées dans les plates-bandes. Les serres chaudes ne servent que de la fin de mars au début de juin.

### Concession de kiosques de rafraîchisse- ments

La Commission possède des kiosques de rafraîchissements à Rockliffe, à Hog's Back et dans le parc de la Gatineau. L'exploitation en est concédée après la présentation de soumissions et le montant de la location sert à payer les frais de construction et d'entretien. Par suite d'un accord entre la Commission du district fédéral et son propriétaire, le Café Champlain sur l'île Bate deviendra la propriété de la Commission après une période de 20 ans qui se terminera en 1967.

### Palmarès

En 1958, l'Association canadienne des parcs et des loisirs accordait une citation à la Commission pour "ses excellentes réalisations en fait d'architecture paysagiste et pour l'exemple qu'elle donne à tout le Canada dans ce domaine".

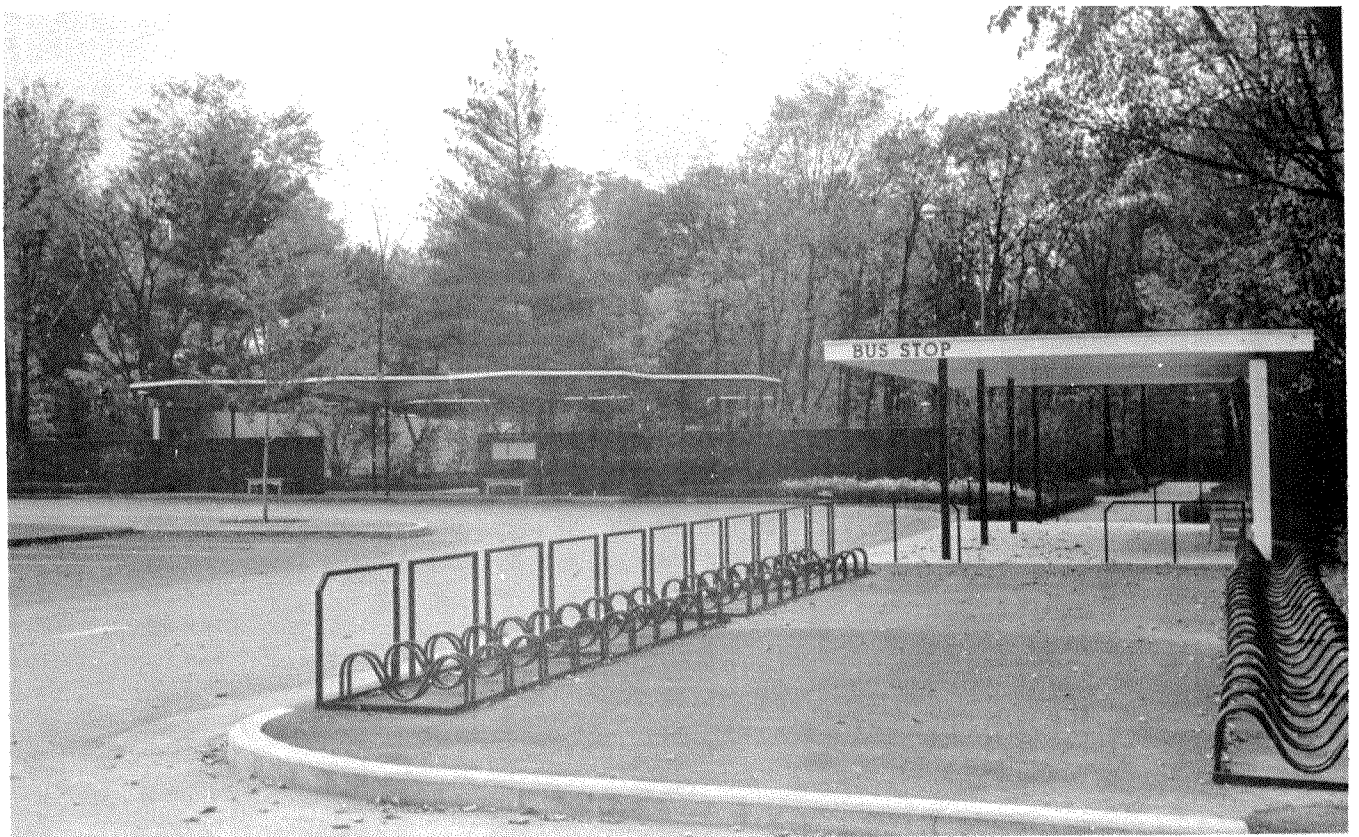
Les bâtiments que la Commission a fait ériger sur le nouveau terrain de pique-nique à Hog's Back et dont M. Hart Massey, MRAIC, était l'architecte, ont mérité une médaille d'argent dans la section architecture du palmarès Massey pour 1958.



En plus des améliorations ordinaires qui ont été apportées au réseau des parcs, un certain nombre de projets importants ont été mis à exécution:

Parc de Hog's  
Back  
Terrain de  
pique-nique

Après trois ans de travail, un terrain de pique-nique de 75 acres pourvu de toutes les installations nécessaires a été mis à la disposition du public le printemps dernier. Ce terrain est situé immédiatement au nord du parc de 50 acres qui est adjacent aux chutes de Hog's Back. On y trouve un kiosque à rafraîchissements (loué à un concessionnaire), des salles de toilette, une salle de premiers soins, une pouponnière, un abri public, un quai où les autobus et les autos peuvent laisser descendre les voyageurs, des allées de stationnement pavées pour 540 automobiles, des soutien-vélos, des tables de pique-nique pour 3,000 personnes, plusieurs foyers de différentes sortes, des fontaines, sept terrains de baseball, une plate-forme pour les danses carrées, des sentiers pour la marche et des cercles aménagés pour les feux de joie et les "conseils de guerre". Des hauts-parleurs peuvent être loués et placés à volonté en différents endroits, car on a installé un réseau de fils souterrains. D'autres améliorations seront apportées au cours des prochaines années. On aménagera, par exemple, un théâtre en plein air qui servira en même temps de kiosque pour les concerts. Au cours du premier été, on a enregistré le nombre de personnes qui ont pris part à des pique-niques de 50 participants et plus et le nombre total s'est élevé à plus de 23,000. Cependant, si on compte les groupes de moins de 50 personnes qui n'ont pas été enregistrés et le grand public qui a envahi le parc pendant les fins de semaine et les jours de congé, le nombre total des personnes qui ont profité des avantages de ce parc est beaucoup plus élevé à en juger par les encombrements de circulation des belles journées de l'été.



Terrain de pique-nique de Hog's Back. Arrêt d'autobus et porte-bicyclettes près du terrain de stationnement. A l'arrière plan, abri public et pavillon de rafraîchissements.

Parc du lac  
Leamy, Hull

La Commission continue l'aménagement de ce nouveau parc de 125 acres qui se trouve dans la région de Hull. La route qui conduit à ce parc, à partir du boulevard Fournier, a été nivelée, la surface a subi un traitement préliminaire et on a aménagé des rebords. Deux points d'observation ont aussi été aménagés. Un de ces belvédères fait face à l'est pour permettre aux visiteurs de surveiller le triage du bois en grume sur la rivière Gatineau, tandis que l'autre se trouve plus au nord et offre un magnifique point de vue sur la vallée de la Gatineau. Un nivelage préliminaire a été fait sur un quart du terrain de stationnement près du lac Leamy pour permettre à un certain nombre d'automobiles d'y prendre place. Des pins et épinettes ont été plantés en grande quantité à des endroits appropriés, car le parc manquait de verdure. La Commission se propose d'y installer tout ce qui est nécessaire pour les pique-niques ainsi qu'un comptoir à rafraîchissements. La Commission a engagé des pourparlers avec la ville de Hull pour demander à cette dernière d'aménager une plage sur le bord du lac et d'en assurer l'entretien.

Ile Bate

De légères améliorations ont été apportées aux terrains de stationnement et aux plantations qui se trouvent sur cette petite île située dans la rivière Ottawa. On peut s'y rendre en passant par le pont Champlain.

Parc Hampton

En raison de l'augmentation du nombre des pique-niqueurs et des touristes qui fréquentent ce parc de 15 acres situé à l'ouest du Island Park Drive, il a été nécessaire de construire une salle de toilette publique et un hangar attenant pour y ranger les outils dont se sert le personnel chargé de l'entretien du parc.



Le parc du lac Leamy (Hull). Terrain de stationnement du belvédère situé du côté ouest de la Gatineau d'où on peut voir les opérations de triage des billes.

Parc du lac Dow

L'élargissement de l'avenue Carling a diminué la superficie de ce parc, dont une partie était autrefois prêtée au Service des loisirs de la ville pour servir de terrain de baseball pour les jeunes. La Commission a donc aménagé un nouveau parc sur le terrain borné par l'avenue Carling, la rue Preston et la Promenade de la Commission qui entoure le lac Dow. Il n'y a pas d'installations pour le sport dans ce nouveau parc.

Parc Bronson

Les changements apportés aux voies de circulation à l'intersection des rues Wellington et Sparks ont nécessité la reconstruction du petit parc situé à l'extrémité nord de l'avenue Bronson. Le terrain a été aplani et gazonné et des travaux généraux de réfection ont été exécutés à cet endroit.

Parc Strathcona

La Commission a commencé la construction d'une nouvelle salle de toilette publique à l'extrémité nord-est du parc, près de la piscine des enfants. Le coût de cette construction sera réparti entre la ville d'Ottawa et la Commission. Le bâtiment comprendra aussi un espace d'entreposage qui sera à la disposition du personnel chargé de l'entretien du parc, et le coût de cet espace supplémentaire sera payé par la Commission. Le plan du bâtiment a été préparé par W. E. Fancott, MRAIC.

Parc de Rockliffe

La Commission a approuvé le plan d'un nouveau kiosque à rafraîchissements, qui a été préparé par M. Jean Issalys, MRAIC. Ce nouveau kiosque sera situé sur la bande étroite qui unit les deux moitiés du parc. Cependant, l'abri public et les salles de toilettes qui ont été construits il y a plusieurs années près du belvédère qui domine la rivière Ottawa serviront encore, car le parc reçoit un nombre de plus en plus considérable de visiteurs. C'est un des plus anciens parcs construits et entretenus par la Commission, et il est remarquable par ses pins blancs centenaires, dont plusieurs arrivent à la grosseur maximum que la profondeur et la qualité du sol leur permettent d'atteindre. Afin de prolonger la vie de ces arbres, on emploie avec succès des engrais commerciaux. Au cours des vingt dernières années, on a planté de jeunes arbres parmi les vieux, surtout des pins et des sapins, pour remplacer ceux qu'il faut enlever graduellement, afin de rendre moins évidente la perte inévitable de ces derniers. On a planté les sapins dans les endroits plus ombragés.

Parc des chutes Rideau

La démolition des bâtiments de l'ancienne scierie située sur l'île Verte qui, à venir jusqu'à ces dernières années, logeait le Bureau fédéral de la statistique, et la démolition des immeubles de la rue John, antérieurement occupés par l'Office national du film, ont permis l'aménagement du nouveau parc qui occupe la pointe nord de l'île, de l'autre côté de la rue Sussex en face du nouvel hôtel de ville, et qui s'étend en bordure de la rivière Rideau du côté de la rue John opposé à celui où se trouve l'ambassade de France. On a enlevé les fondations des anciens immeubles ainsi que les pavés et les trottoirs et on a ensuite effectué des travaux de nivellement et de gazonnement et on a planté des arbres. Le ministère des Travaux publics a érigé un poste d'observation sur le toit de la petite usine hydro-électrique du Conseil national de recherches, ce qui dissimule cette structure utilitaire, et il a aménagé un terrain de stationnement et des sentiers. La Commission a mis à la disposition de la Commission impériale des sépultures de guerre une petite parcelle de terre qui domine la partie sud des chutes, pour l'érection d'un monument aux forces de l'air du Commonwealth.

Parc Jacques  
Cartier, Hull

Deux acres de terrain ont été nivelées et gazonnées. On s'occupe de restaurer le vieil immeuble en pierre, situé sur le bord de l'eau à l'est du pont Interprovincial, dont la construction remonte aux environs de 1840 et qui, prétend-on, aurait déjà fait partie d'un chantier maritime et aurait aussi été un poste de traite de fourrures. Cet immeuble sera prêté à la Bibliothèque St-Joseph de Hull qui en fera un musée.

Parc Brébeuf,  
Val-Tétreau,  
Hull-ouest

Ce petit parc en bordure de la rivière faisait autrefois partie du portage de la petite Chaudière utilisé jadis par les premiers voyageurs qui faisaient le commerce des fourrures sur la rivière Ottawa. On a complètement réaménagé l'entourage du monument érigé au martyr canadien, le Père Brébeuf, qui se trouve à l'extrémité ouest du parc. La chaussée circulaire qui entourait le monument a été enlevée et remplacée par une terrasse pavée à l'usage des piétons. Cette terrasse, est une expérience de la part de la Commission. Elle est composée de dalles en béton qui ont été coulées sur place, une mince couche de béton ayant été enlevée et remplacée par de la pierre concassée de couleur.

La Forêt Pinhey

La Commission a continué de prêter son concours au Board of Trade d'Ottawa pour l'entretien de la forêt Pinhey, superficie boisée de 100 acres d'étendue, située dans la ceinture de verdure à l'est de l'aéroport d'Uplands. Feu M. Charles Pinhey d'Ottawa avait fait don du terrain au Board of Trade. Au cours de l'année, 3,500 petits arbres y ont été plantés et les précautions habituelles contre les incendies ont été adoptées. La croissance des arbres sur les lots reboisés a été excellente cette année.

Plage de la  
Baie Mooney

La Commission a cédé à bail à la ville d'Ottawa des terrains situés sur la rive est de la baie Mooney au sud de Hog's Back pour y aménager un parc municipal d'amusement. La plage principale a été nivelée et sablée et des consultations ont eu lieu à l'égard des plans préliminaires relatifs aux immeubles et à leur emplacement. Ces plans doivent être approuvés par la Commission.



En haut :

La promenade du Colonel By le long de la rive est du canal Rideau, Ottawa.

En bas :

La promenade du Lac des Fées qui part d'un point situé près du boulevard Taché et qui va jusqu'au boulevard Gamelin, Hull.

## ROUTE DE PLAISANCE ET PROMENADES URBAINES

Avant 1947, la Commission avait aménagé 22 milles de routes pittoresques dans la zone urbaine de la Capitale. Elle a depuis ajouté quatre milles à ce réseau en aménageant la promenade du colonel By à Ottawa et celle du lac des Fées à Hull. Pour cette dernière, la ville de Hull a fourni une partie du terrain requis.

Depuis le 1er avril 1947 la Commission a dépensé \$9,688,844 pour l'achat de terrains en vue de l'aménagement de 45 autres milles de promenades urbaines, ce qui ajoutera 4,000 acres de terrains aménagés à la région métropolitaine d'Ottawa-Hull. On entreprendra la construction de nouvelles promenades à mesure qu'on aura les fonds nécessaires; en attendant, on a de soustrager plusieurs petites sections de ces terrains, particulièrement en bordure de la rivière, et on en extirpe le sumac vénéneux afin qu'ils puissent servir au public comme les bois communaux d'Angleterre.

Le tracé des promenades actuelles et de celles qui seront aménagées à l'avenir est indiqué sur la carte documentaire de la Commission du district fédéral qui se trouve à la fin du présent rapport à l'intérieur de la couverture.

### CONSTRUCTIONS NOUVELLES

#### Promenade du Colonel By

La seule nouvelle route de plaisance ouverte à la circulation en 1958 est la promenade du colonel By, aménagée sur la route de deux milles de longueur qui était l'ancien chemin du canal, du côté est du canal Rideau, entre la rue Bronson et Hog's Back. La section nord, pour laquelle on a utilisé l'assiette de l'ancien chemin du canal autour du lac Dow, a été ouverte à la circulation par la reine mère en 1954. Pour la section sud, qui rejoint le chemin d'Hog's Back, on a construit une nouvelle assiette afin de permettre l'aménagement des bords du canal et d'un sentier pour piétons en bordure de l'eau ainsi que l'aménagement d'un sentier pour bicyclettes. On en a terminé le pavage et la nouvelle promenade a été ouverte à la circulation sur toute sa longueur en octobre. On a planté un certain nombre de gros arbres, mais la grande partie de l'aménagement du terrain reste à compléter. Les frais de construction jusqu'à la fin de l'année financière courante s'établiront à \$236,000.

#### Route de plaisance de l'est

On a commencé la construction d'une voie sur une section d'un mille et quart de la route de plaisance de l'est, qui part du chemin de Montréal en direction sud et traverse les terrains de la Société centrale d'hypothèques et de logement pour aller rejoindre le chemin Ogilvie. On a terminé les gros travaux de nivellement sur la moitié de cette section.

## ENTRETIEN ORDINAIRE ET AMÉLIORATIONS

Des allées, d'une longueur de quelque 8,000 pieds, dans le réseau de promenades et de parcs du Driveway, ont été asphaltées; on en a aussi aménagé une section de 5,000 pieds de plus qui a été recouverte de gravier et de poussier.

La réfection du pavage du Driveway s'est poursuivie au cours de 1958. On a terminé les travaux sur l'Island Park Drive, de la rue Scott à la rue Iona, et sur une longueur de 2,000 pieds de l'Echo Drive, de la rue Glegg en allant vers le sud.

On a poursuivi l'exécution du programme d'amélioration du système d'éclairage des promenades en remplaçant les lumières de modèles anciens par des lumières modernes qu'on installe sur les lampadaires déjà en place. Au cours de l'année 1958, on a fait 40 installations de ce genre du côté est du Driveway à partir de la rue Laurier, en allant vers le sud, jusqu'au passage inférieur de la rue Elgin.

C'est probablement parce que les citoyens d'Ottawa sont plutôt fiers de leur réseau de parcs et de promenades ainsi que des terrains aménagés qui entourent les immeubles publics fédéraux que la Commission n'a pas eu à se plaindre de beaucoup d'actes de vandalisme. Les quelques actes de vandalisme qui se sont produits ont consisté surtout à faire éclater les globes électriques des lampadaires anciens et peu élevés. En plus de moderniser ces installations, comme on l'a expliqué plus haut, la Commission a remplacé 1,000 globes en verre par des globes en plastique d'apparence identique. La résistance de ces derniers au choc de petits projectiles a été satisfaisante.

En collaboration avec le Conseil canadien du dessin industriel, la Commission encourage la création de mobilier nouveau et plus beau pour les rues et les parcs. Un étalage de mobilier de parc et de modèles choisis de lampadaires pour les rues, première exposition permanente du genre au Canada, est en montre sur le Driveway le long des rives est et nord du lac Dow.

### Le Driveway au lac Dow

Pour faire disparaître une courbe dangereuse et, en même temps, fournir un abord amélioré au nouveau pont de la rue Bronson sur le canal Rideau, on déplace actuellement le Driveway au coin est du lac Dow pour l'amener 100 pieds plus loin dans le lac. Au cours de l'année, on a versé là la pierre de remblai nécessaire à l'aménagement de l'assiette et de la rive. On s'attend que les travaux de construction seront terminés en 1959. C'est le long de cette section du Driveway que, par les années passées, se trouvait le plus beau massif de tulipes de la Commission. L'espace additionnel qu'on obtiendra en déplaçant la chaussée permettra de doubler ce massif. Le nombre des tulipes sera porté de 50,000 à 100,000 et, grâce à l'agrandissement des parterres, le public pourra y contempler les fleurs avec plus de sécurité à une plus grande distance des voitures en marche.

### Intersection du Driveway et de l'avenue Pretoria

A la demande du Conseil de la ville d'Ottawa, la Commission a payé la moitié des frais occasionnés par l'enlèvement du rond-point à l'intersection du Driveway et de l'extrémité ouest du pont de l'avenue Pretoria. Des voies de circulation et des feux de route ont été ensuite installés par la ville. La part de la Commission du district fédéral s'établit à \$9,000 environ.

Promenade  
Island Park

L'aménagement de bordures à partir du pont Champlain en allant vers le sud se poursuit, ce qui fournit une meilleure démarcation de l'accotement de la route et permet l'exécution de nouveaux travaux de nivellement et de gazonnement.

Intersection de  
la promenade  
Island Park et  
du chemin  
Richmond

La Commission a contribué \$5,994 aux frais de l'enlèvement par la ville du rond-point qu'il y avait à l'intersection de la promenade Island Park et du chemin Richmond. Des voies multiples ont été aménagées et des feux de circulation ont été installés.

Future route de  
plaisance le  
long de la  
rivière Ottawa

L'emplacement de la future promenade en direction ouest le long de la rivière a été exploré et on a étudié diverses axes possibles. A partir de Lazy Bay en allant vers l'ouest, on a enlevé les broussailles et on a arrosé pour extirper le sumac vénéneux.

Future route de  
plaisance le  
long de la  
rivière Rideau

Etant donné que le terrain où sera aménagée cette route le long de la rive est de la rivière Rideau en allant vers le nord, à partir de Billings Bridge, est bas et souvent inondé, on s'occupe depuis plusieurs années de l'assécher au moyen d'un remblai d'assainissement. La terre fertile du dessus est enlevée avant le remplissage et remise en place une fois que le terrain a été relevé. On a ainsi amélioré en 1958 quatre acres de plus qui viennent s'ajouter aux cinq acres déjà améliorées et gazonnées. Plus de 200 arbres ont été plantés sur les terres asséchées au nord de Billings Bridge.

Promenade  
Sussex

On a démoli les vieilles maisons qui s'élevaient entre la promenade Sussex et la promenade Lady Grey en face de la résidence du haut-commissaire de Grande-Bretagne. Cela a permis d'effectuer d'autres travaux de nivellement et d'ensemencement et de planter des arbres.

Promenade du  
lac des Fées,  
Hull

On a achevé la plantation d'arbustes sur les pentes escarpées du côté est quand la ville de Hull a eu construit des chemins de service conduisant aux habitations du voisinage. Des plates-bandes et autres plantations ont été aménagées tout le long de la promenade.



## MASSIFS DE FLEURS

Depuis dix ans, les déploiements de fleurs de la Capitale attirent l'attention du monde entier. Les plus spectaculaires sont les trois expositions du printemps, alors que, dans les parcs, le long des promenades et sur les terrains des édifices publics, trois millions de crocus, de narcisses et de tulipes fleurissent successivement en avril et en mai.

Les plates-bandes, surtout les plates-bandes de tulipes, attirent chaque année un nombre croissant de visiteurs à la Capitale. Afin de fournir au public l'occasion d'admirer ce déploiement, l'Ottawa Board of Trade offre, depuis 1951, le Festival annuel des tulipes. Le septième festival a été ouvert officiellement par le premier ministre Diefenbaker le 16 mai. L'excellente température de l'hiver et du printemps précédents a contribué à rendre le déploiement de 1958 particulièrement remarquable.

Comme elle a l'habitude de le faire chaque année depuis 1945, la reine Juliana des Pays-Bas, en reconnaissance de l'hospitalité qui lui a été accordée par la Capitale du Canada pendant la guerre, à elle et à sa famille, a donné à la Commission environ 16,000 bulbes de tulipes qui devaient être plantées dans la ville d'Ottawa. Selon les conditions fixées pour le cadeau annuel, 4,000 bulbes ont été données à la municipalité afin qu'on les plante sur les terrains de l'Hôpital municipal. Le reste des bulbes a été planté du côté est du Driveway, près de la Place de la Confédération.

De plus, les Producteurs associés de bulbes de la Hollande ont fait don à la Commission de 15,000 bulbes de tulipes. On les a plantées au parc Major en septembre dernier dans une nouvelle plate-bande (dont l'emplacement a été choisi à l'intention des amateurs de photographie) à la suite d'une cérémonie au cours de laquelle Mlle Helena Quant, reine des tulipes de la Hollande, a présenté les bulbes à la Commission.

Comme par le passé, les plates-bandes dans lesquelles on plante les bulbes portent des indications appropriées.

### Crocus

On a planté 133,000 nouvelles bulbes de crocus. Un certain nombre de ces bulbes augmentera le total d'un million de bulbes déjà plantées; le reste est destiné à remplacer les bulbes qui ont vieilli. On a augmenté le nombre de bulbes parsemées le long du Driveway, des deux côtés du canal, et on a aussi parsemé de crocus les pelouses qui entourent la statue de sir Robert Borden sur la colline du Parlement.

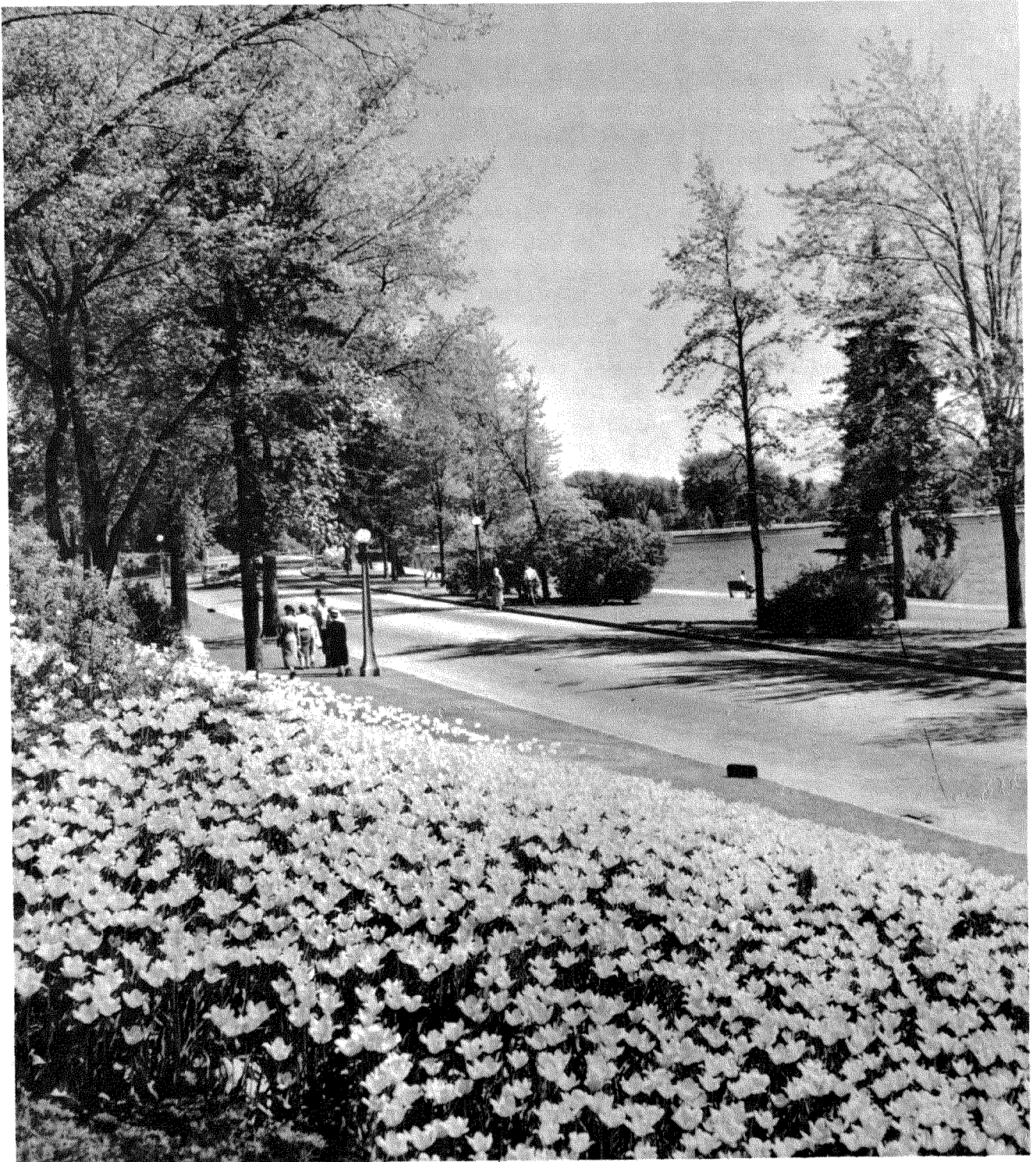
### Narcisses

Les premières plantations d'environ un million de bulbes dans les terrains avoisinant la rocaille de la Commission au parc de Rockcliffe, à la limite nord de l'avenue Acacia, se sont multipliées au point où il serait avantageux de les éclaircir. On a porté à 50,000 le nombre de plants repiqués à la promenade du lac des Fées de Hull. D'autres plants ont été repiqués dans les terrains de quelques nouveaux édifices du gouvernement.

Tulipes

En 1958 on a planté 133,000 bulbes additionnelles de tulipes de diverses variétés. De plus 78,000 plants ont été repiqués en d'autres endroits. De nouvelles plates-bandes ont été aménagées au parc Major et du côté est du Driveway, aux approches de la Place de la Confédération.

En bas: Massif de tulipes et promenade le long du lac Dow



Parc de la Gatineau

A droite: Le ski

En bas: Le lac Philippe,  
Plage et terrain  
de pique-nique



## PARC DE LA GATINEAU ET PROMENADE DE LA GATINEAU

### PARC DE LA GATINEAU

L'aménagement d'un vaste parc dans la belle région de montagnes boisées et de lacs qui constituent les Laurentides du Québec situées au nord de la zone métropolitaine d'Ottawa-Hull, est l'un des principaux projets de la Commission dans le cadre du Plan d'aménagement de la Capitale nationale. On a commencé, dès 1938, à acheter des terrains dans la région de Kingsmere et, après 1945, le projet a été grandement accéléré grâce à son intégration au nouveau plan directeur. Le rapport du Comité du parc de la Gatineau proposait certaines mesures à prendre en vue de la mise en valeur du parc.

Le parc, dont la superficie est d'environ 117 milles carrés, est de forme triangulaire. Le sommet du triangle se trouve à Val Tétreau, sur la rivière Ottawa, dans la partie ouest de la ville de Hull. Le parc s'étend de là, dans une direction nord-ouest, sur une distance de 31 milles, jusqu'à la région du lac LaPêche. Dans sa plus grande largeur, c'est-à-dire entre Wakefield, sur la rivière Gatineau, et le bord de l'escarpement des Laurentides qui domine la rivière Ottawa, le parc mesure neuf milles. Dans ses limites se trouvent quatre grands lacs et environ 40 petits lacs.

Le but que la Commission se propose est de mettre en valeur les avantages de la région en tant que terrain de jeux naturel à l'année longue dont le public pourrait bénéficier sans nuire à ses beautés naturelles.

Pendant les mois d'été, surtout en fin de semaine et les jours fériés, les commodités qu'on y trouve pour les pique-niques, le camping, la natation et les excursions à pied dans les bois profitent beaucoup aux habitants de la région et aux visiteurs des autres parties du pays et de l'étranger. Plus tard, le coloris des feuilles d'automne sur les collines boisées attire des milliers de visiteurs et, en hiver, le parc est le paradis des skieurs. En effet, l'Ottawa Ski Club, dont l'activité gravite autour du camp Fortune, est, parmi les clubs de skieurs du monde entier, celui qui compte le plus de membres actifs.

Le parc est un refuge pour les oiseaux et le gibier. Toutefois, on permet la chasse à l'extrémité ouest du parc, où les propriétés de la Commission ne sont pas encore considérables.

A la fin de 1958, des 75,000 acres qui doivent constituer le parc, la Commission en avait acquis 57,000 acres. La limite du parc est indiquée par une bande de terrain déboisé de 20 pieds de largeur et par des affiches et des troncs d'arbres peints. Cette bande déboisée servira également de pare-feu. En 1957, dans le cadre d'un programme de travaux d'hiver pour la main-d'oeuvre locale, on a commencé à borner le parc. Ce travail prendra plusieurs années.

Des subventions fondées sur l'évaluation et l'impôt des municipalités et équivalentes aux taxes scolaires et aux taxes pour fins d'amélioration locale sont versées chaque année à vingt municipalités et arrondissements scolaires où se trouvent les parcs de la Commission. Entre l'année 1951, alors qu'elle a reçu l'autorisation du Parlement, et l'année 1958, la subvention a été portée de \$5,595, pour une évaluation de terrains de \$229,693, à \$21,839, pour une évaluation de terrains de \$694,650.

Le parc est surveillé et administré par un surintendant, un commis des travaux et dix gardes forestiers en uniforme qui travaillent à plein temps. Puisqu'il s'agit d'une propriété de la Couronne relevant du gouvernement fédéral, le maintien de l'ordre dans le parc est assuré par la Gendarmerie royale du Canada, les gardes forestiers agissant à titre de gardiens de la paix, sous la direction de la Gendarmerie royale, pendant l'été et à titre de gardes-chasse et de gardes-feu, en collaboration avec les autorités de la province de Québec.

Au lac Philippe: nouveau pavillon à rafraîchissements



Cours de formation professionnelle

Au cours de l'année 1958 le surintendant du parc a assisté à la Conférence nationale sur les parcs d'Etat, qui a eu lieu à Blackwater Falls State Park en Virginie occidentale. En outre, trois gardes forestiers ont assisté au cours sur la prévention des incendies donné par le ministère des Terres et Forêts de l'Ontario à Dorset (Ontario). Deux autres gardes ont assisté à l'Ecole de formation des gardes de parcs nationaux, qui a eu lieu au parc national du Fundy au Nouveau-Brunswick.

Kiosque à rafraîchissements du lac Philippe

Un joli kiosque à rafraîchissements et un abri en forme de parasol dessinés par M. Jean Issalys, MRAIC, et construits avec des matériaux du pays, ont été ouverts l'été dernier pour desservir les plages de la rive sud ainsi que les terrains de pique-niques et de camping situés aux environs du lac Philippe. Le kiosque est administré par la Commission.

Pont couvert de la rivière LaPêche

La Commission a terminé la construction du nouveau pont couvert destiné à améliorer la traversée de la rivière LaPêche du chemin municipal de Ste-Cécile de Masham, qui mène aux plages et aux terrains de pique-niques du lac Philippe. On a également fait le nivellement et le terrassement des approches du pont.

De plus, on a continué d'améliorer, dans toute la région du parc, les terrains de stationnement, qui ont une capacité de 1,200 automobiles, les sentiers de marche, les facilités de camping et les nombreuses commodités pour les pique-niques, grands et petits, telles que tables, foyers et approvisionnement d'eau.

Au cours de l'année, on a planté 40,000 sapins et cèdres, dont le tiers dans la section au nord de Hull et le reste dans la région de Wakefield et du lac Ramsay.

Au lac Philippe, on a ajouté des arbres autour des terrains de stationnement et on a entrepris des travaux destinés à empêcher l'érosion du sol.

En 1958, on a terminé le levé aérien de toute la surface du parc.

Lutte préventive contre les castors

Le programme de lutte préventive contre les castors, inauguré l'an dernier à la demande des municipalités environnantes, s'est poursuivi au cours de l'année en vue de mettre fin aux ravages considérables que subissent les fermes avoisinantes et pour faire cesser les inondations qui font périr des milliers d'arbres. L'observation aérienne effectuée à l'automne a révélé les dommages considérables causés par les castors sur le plateau situé entre l'escarpement qui domine la rivière Ottawa, et la vallée des lacs Meach, Harrington et Philippe.

D'après les observations faites au 1er décembre, la population des castors s'établissait à 1,024; celle des autres animaux s'établissait comme il suit: loups, 9; orignaux, 4; chevreuils, 826.

Fréquentation  
du parc

D'après les registres qu'on a tenus, un total de 339,548 personnes ont fréquenté le parc de la Gatineau au cours de l'année civile 1958.

Généralités

Total des pique-niques de groupes (espace réservé à l'avance) ..... 76

Total de l'assistance à ces pique-niques ..... 13,124

Lac Philippe

Moyenne journalière d'automobiles du 28 juin au 30 septembre 1958 - 255

Nombre le plus élevé - 1321 (le 13 juillet)  
Nombre le moins élevé - 7 (le 17 août)

Camping en groupes organisés - 19 groupes (environ 35 personnes par groupe) - 665

Nombre de visiteurs - 4 mois d'été 124,440  
Nombre de groupes de campeurs 724  
Total des campeurs 2,691  
Du Canada - 2507  
Des Etats-Unis - 184

Moyenne des groupes de campeurs - 3.7 personnes

Région de Kingsmere - (y compris la propriété Mackenzie King)

Visiteurs (autres que des skieurs) 12,180  
Automobiles 3,046  
Skieurs (estimation de l'Ottawa Ski Club) 95,000  
La capacité des terrains de stationnement est de 1,500 automobiles 5,300

Promenade du lac Fortune - Du 1er août au 15 octobre 1958

Automobiles 21,175  
Nombre de personnes 85,600

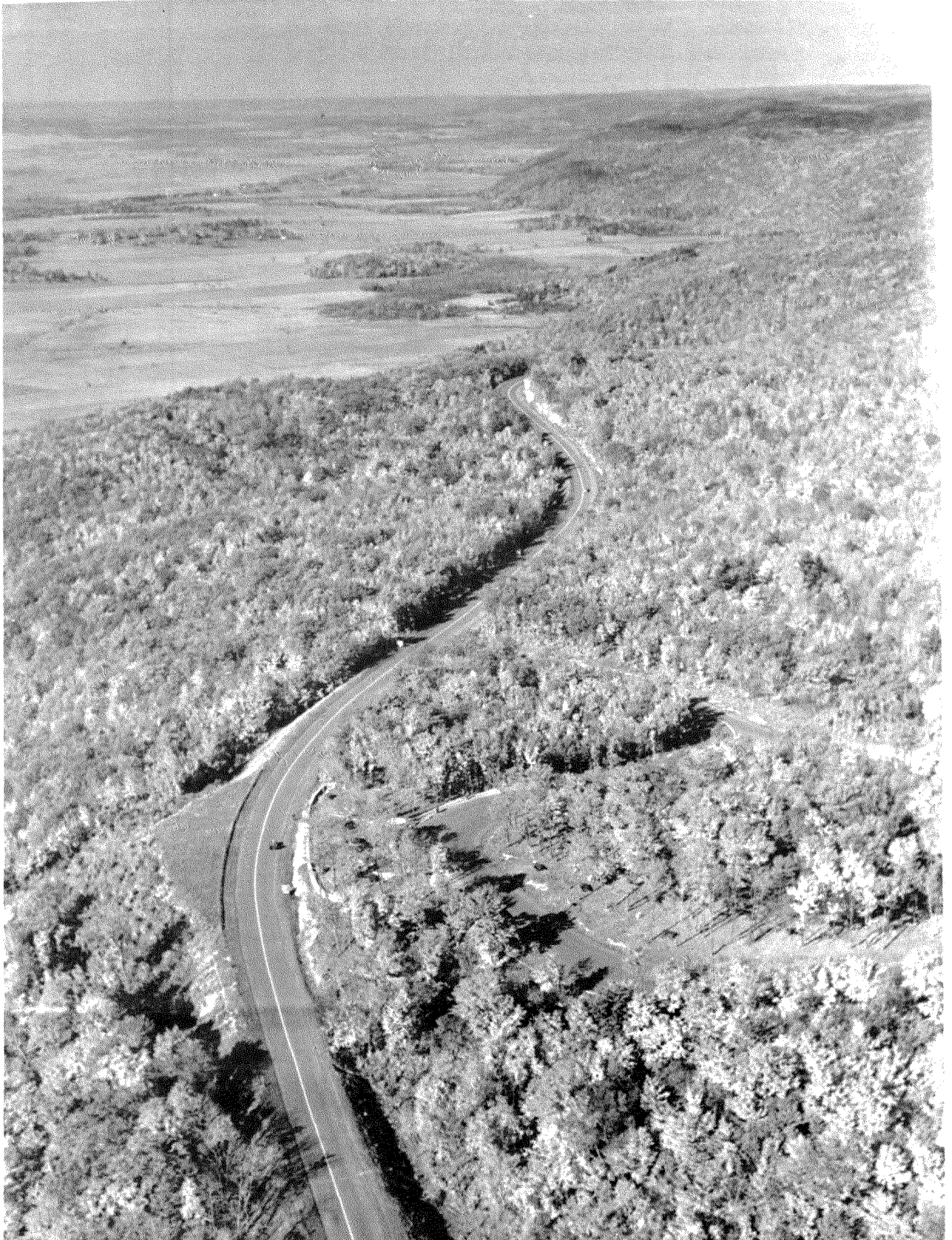
Plages et campements du lac LaPêche

Visiteurs 5,570  
Tentes (nombre érigées par les campeurs) 160

Terrains de pique-niques et de jeux de Luskville et de Beechgrove

Visiteurs 2,278

Promenade de la Gatineau





## PROMENADE DE LA GATINEAU

En 1953 on a commencé, par étapes, dans le parc de la Gatineau, la construction de ce qui est appelé à devenir une promenade de 50 milles. Destinée à fournir un accès plus facile aux endroits de récréation publics et située de façon à mettre en valeur les beautés du paysage, la promenade de la Gatineau comprendra une route principale de la catégorie 1 (chaussée de 24 pieds) entre les limites de la région métropolitaine et la région de Kingsmere, à l'angle sud du parc, et un chemin de ceinture de la catégorie 2 (chaussée de 22 pieds), encerclant la vallée des lacs Meach, Harrington et Philippe. Des routes secondaires relieront les deux moitiés de la boucle et l'on projette de prolonger la promenade jusqu'à la région du lac LaPêche. Un Comité consultatif spécial a aidé à décider du tracé de la route et des normes de construction.

La première partie, longue de deux milles, qu'on appelle la section de Val-Tétreau et qui va en direction du nord, du chemin d'Aylmer, à Val-Tétreau, jusqu'au chemin de la Montagne, a été terminée en 1954.

A l'automne de 1956, on a procédé à l'inauguration officielle de la section du lac Fortune, qui s'étend, sur une distance de cinq milles, depuis le chemin du lac Meach, à Dunlops, jusqu'à l'escarpement des Laurentides qui a une altitude de mille pieds et qui domine la vallée de la rivière Ottawa. Par la suite, ce chemin servira de lien entre les deux parties de la boucle. Il y a sur cette route quatre points d'observation, dont le belvédère Champlain, qui est le plus à l'ouest et qui offre une vue magnifique sur la vallée de la rivière Ottawa.

Au cours de l'année, la Division de l'architecture paysagiste s'est chargée de l'embellissement de la section du lac Fortune. Le terrain de stationnement, au point d'observation le plus élevé de cette partie, a été agrandi de façon à contenir 140 voitures et l'on y a installé des tables de pique-nique. Un rebord de granit a été construit aux autres promontoires situés plus bas et partout on a continué d'améliorer la perspective, de prendre des mesures pour prévenir l'érosion et de faire des ensemencements et des plantations.

Le régälage est terminé dans la section de Kingsmere, qui est longue de cinq milles et qui va en direction de l'ouest, du chemin Notch, passé le domaine Mackenzie King et la montagne King, le lac Noir et le lac Mud, jusqu'à la section du lac Fortune. Des terrassements ont été ensemencés afin de prévenir l'érosion d'hiver et des milliers de petits conifères ont été plantés sur les pentes et à certains autres endroits pour embellir la promenade. Des terrains de stationnement ont été aménagés au domaine Mackenzie King, au terrain de pique-niques qui domine le lac Beamish, ainsi qu'au lac Mud et au lac Noir.

L'ensemencement a été fait par la Commission, au moyen du nouvel hydrosemoir dont elle vient de faire l'acquisition. L'hydrosemoir, ou semoir-arrosoir, est un appareil qui souffle un mélange préparé de graine de gazon, d'eau et de substance fertilisante. Les résultats ont été exceptionnels. De grandes étendues de terrain, tout particulièrement les pentes escarpées, que l'on n'aurait pas pu ensemen- cer à la main, l'ont été rapidement et de façon économique au moyen de cet appareil.

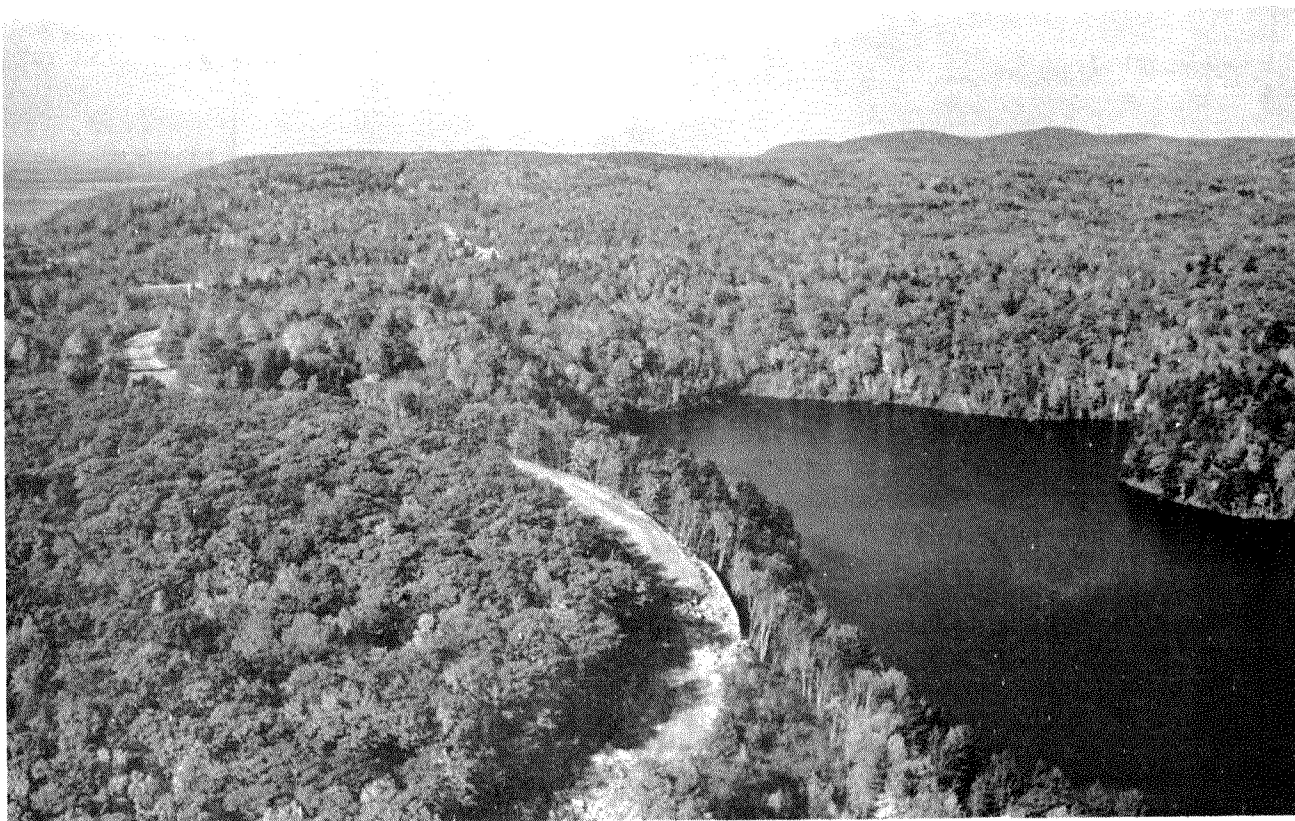
Au début de l'année, on a adjugé le contrat pour la construction d'un tronçon d'une longueur de cinq milles, dans la section du lac Pink, depuis le boulevard Gamelin jusqu'au chemin Notch, et, à la fin de l'automne, on a commencé la construction d'un passage supérieur au chemin Notch pour relier cette section à celle de Kingsmere.

Les travaux, dans ces deux sections, seront achevés vers la fin de l'été de 1959. Le public pourra jouir alors d'une promenade pittoresque et ininterrompue d'une longueur de treize milles et demi, depuis le chemin d'Aylmer, à Val-Tétréau, jusqu'au belvédère Champlain.

Pendant l'été, on a aussi procédé à des travaux de construction et on a terminé le régalage de deux milles de chemin sur la moitié inférieure de la boucle principale de la promenade. Ce tronçon, qui sera relié à l'extrémité inférieure de la section du lac Fortune, passera au nord du chemin du lac Meach et à l'ouest du village de Old Chelsea et de là, dans la direction du sud, ira rejoindre la promenade principale à 1,000 pieds à l'ouest du passage supérieur du chemin Notch. Cela fournira des chemins de liaison, avec la promenade principale aux deux extrémités de la section du lac Fortune, sans qu'il soit nécessaire d'employer les chemins des townships. Il y aura des accès aux routes locales au chemin de la Montagne et à Old Chelsea.

Vers la fin de l'année, les travaux de défrichement ont commencé sur le tracé de la promenade, à l'ouest du belvédère Champlain, du côté du lac Philippe. Cette section de la route, longue de treize milles et demi, a été arpentée et les travaux de voirie qui relieront la promenade à la plage et aux terrains de camping et de pique-nique seront exécutés dès que les fonds nécessaires seront mis à la disposition de la Commission.

Promenade de la Gatineau: région du lac Pink en voie d'aménagement



ENTRETIEN DES TERRAINS DES EDIFICES  
DU GOUVERNEMENT FEDERAL

La Commission est responsable de l'embellissement et de l'entretien des terrains des édifices publics du gouvernement fédéral, des institutions nationales et des compagnies de la Couronne qui sont situés dans la Capitale. L'architecture et l'embellissement paysagiste des terrains des nouveaux immeubles relèvent de la Commission, mais les frais occasionnés par ce service sont portés au compte de la construction de l'immeuble et sont payés par le ministère intéressé. Les frais annuels d'entretien, cependant, sont à la charge de la Commission et payés à même les crédits votés par le Parlement. L'entretien comprend l'enlèvement de la neige, pendant l'hiver, dans les chemins, les sentiers, les chemins d'accès aux édifices et les terrains de stationnement. Le coût de ces travaux s'élève en moyenne à \$275,000 par année.

La Commission achète, autant que possible, du matériel qui peut servir toute l'année. Camions, appareils pour l'aménagement des pentes et véhicules plus petits dont on se sert, pendant l'été, pour l'aménagement et l'entretien paysagiste, sont munis en hiver d'appareils pour enlever la neige. Le personnel permanent préposé à l'entretien se trouve ainsi employé dans toutes les saisons. On engage de la main-d'oeuvre supplémentaire, pendant l'été, lorsqu'il y a de grandes étendues de gazon à couper, de même qu'on emploie plus d'hommes et qu'on utilise plus de matériel pendant l'hiver, s'il y a lieu.

Colline  
parlementaire

De petits arbustes ont été plantés pour dissimuler les projecteurs installés près de la Tour de la Paix.

Laboratoire des  
produits  
forestiers

Toutes les plantations d'importance ont été faites et le terrain a été sommairement préparé pour recevoir le gazon aux abords du nouvel immeuble situé sur le chemin de Montréal, à l'est de celui de la Société centrale d'hypothèques et de logement.

Imprimerie  
Nationale  
à Hull

Les travaux d'embellissement, en face de l'immeuble, qui comportent la transplantation de beaucoup d'arbres, ont été complétés; mais il reste encore six arbres à planter près de la porte d'entrée centrale.

Conseil national  
de recherches

Les travaux d'embellissement ont été complétés, sur la partie nouvelle du terrain de stationnement de l'édifice principal, sur la promenade Sussex. La Commission a commencé le travail d'embellissement paysagiste des abords du nouvel édifice de recherches sur les incendies situé sur les terrains du Conseil, chemin de Montréal. Les travaux de régalinge, d'ensemencement et de plantation sont terminés. Une étendue de dix acres de terrain, au sud de l'édifice des recherches en électricité a été défrichée, nivelée et ensemencée. On a donné l'apparence d'un parc à tous les abords des édifices, où plusieurs acres de terrain avaient été bouleversées par des travaux de construction. Des routes d'une longueur totale d'un mille ont été asphaltées.

## COMMENT ON RENSEIGNE LE PUBLIC

Les progrès accomplis au cours des dix dernières années dans l'aménagement de la Capitale intéressent vivement les habitants de la région et même toute la population du Canada. En conséquence, la Commission se rend compte depuis longtemps qu'elle doit renseigner le public sur les objectifs, la nature et les progrès du projet d'aménagement de la Capitale nationale.

Au cours de l'année, les journaux, les réseaux de radio et de télévision, tant sur le plan local que sur le plan national, ont collaboré merveilleusement comme par le passé.

Les commissaires et les employés supérieurs de la Commission ont adressé la parole à des auditoires très divers et ont dirigé des excursions organisées à l'intention de groupes particuliers de hauts fonctionnaires du Canada et de l'étranger. Les chefs de division ont donné des conférences sur des questions administratives et techniques relatives aux travaux entrepris par la Commission à des congrès de spécialistes en urbanisme et à des groupes universitaires au Canada et aux Etats-Unis. L'échange de connaissances théoriques et pratiques rendu possible en ce domaine par de telles initiatives a grandement bénéficié à la Commission et à son personnel technique et nous avons l'impression qu'il a été également apprécié par les personnes qui ont participé à ces rencontres.

L'exposition de plans et de maquettes du projet d'aménagement de la Capitale nationale, qui se trouve dans l'édifice Daly, continue d'être une source utile de renseignement pour la population locale et régionale et pour les visiteurs qui viennent d'ailleurs. Ce centre fournit aussi des locaux appropriés et bien situés au centre de la Capitale pour donner des causeries avec illustrations aux groupements organisés. On a également préparé des expositions de plans, sur une plus petite échelle, à l'intention des congrès professionnels qui se tiennent à Ottawa ou en dehors d'Ottawa.

Au mois de mai, la Commission a participé, pour la huitième année consécutive, à l'entreprise "Adventure in Citizenship" du club Rotary, qui a permis à 195 étudiants d'écoles supérieures de tous les coins du Canada de visiter la Capitale pendant quatre jours. On a organisé des excursions à travers la Capitale et environ 100 députés représentant les circonscriptions d'où venaient les étudiants ont aidé à la Commission à recevoir le groupe.

En juin, sur l'invitation de la Commission, un programme d'étude de deux jours, comprenant des causeries explicatives et des excursions à travers les parcs et les promenades du secteur urbain et le parc de la Gatineau, a été organisé pour une centaine de fonctionnaires supérieurs des commissions municipales et provinciales en charge des parcs et de certains autres organismes semblables de la province d'Ontario.

La Commission a aussi préparé le programme de la visite de certains fonctionnaires supérieurs et de groupes moins nombreux venus d'autres pays, y compris les Etats-Unis (District de Columbia), le Royaume Uni, l'Irlande, la Russie et le Nigeria et d'autres visiteurs étrangers de passage qui étaient intéressés à visiter la région du point de vue professionnel.

Des fonctionnaires du service de la voirie de la région métropolitaine de Toronto, l'Association des parcs du grand Toronto, et la Commission ontarienne de l'aménagement du Saint-Laurent se sont rendus à Ottawa afin d'étudier le travail de la Commission en fait de planification et en fait d'aménagement des parcs et des promenades.

ADMINISTRATION - PERSONNEL - INSTALLATIONS

Administration

Dès que le gouvernement eut donné l'autorisation de mettre en vigueur le projet d'établissement d'une ceinture de verdure contenu dans le plan d'aménagement de la Capitale nationale des mesures ont été prises en vue de hâter l'achat des propriétés et de faciliter l'administration du grand nombre de propriétés dont la Commission deviendrait propriétaire.

La Commission a nommé un Comité des terrains autorisé à approuver tous les achats de propriétés dont le coût ne dépasse pas \$25,000 et à soumettre à l'approbation du Conseil du Trésor les achats de propriétés dont le coût dépasse ce montant. Les membres de ce comité sont le major-général Howard Kennedy, président; le colonel J. D. Fraser, membre de la Commission, et M. F. W. Berry d'Ottawa.

Personnel

La Division de l'aménagement a été réorganisée pour devenir la Division de l'aménagement et des propriétés, et on y a engagé un certain nombre de nouveaux employés qui ont de l'expérience en matière d'achat de propriétés et d'administration et dans la gestion d'une entreprise agricole.

La Commission est donc maintenant en mesure d'administrer ses propriétés et elle n'aura pas besoin d'avoir recours aux services de la Royal Trust Company à cette fin après 1958. En cessant ses relations avec cette société, la Commission désire exprimer sa satisfaction à l'égard des services rendus par la Royal Trust Company et elle désire rendre hommage à la courtoisie et à l'esprit de collaboration dont la société a fait preuve en accordant à la Commission le libre accès à tous les dossiers et autres documents se rapportant aux propriétés de la Commission et à leur exploitation au cours des dernières années.

Installations:  
Ateliers du  
chemin Albion

On a poursuivi, au cours de 1958, la construction de nouveaux ateliers et entrepôts de la Commission du district fédéral dans le secteur du chemin Albion. Une partie de ces travaux a été exécutée au cours des mois d'hiver afin de fournir de l'emploi à un certain nombre de travailleurs. Au cours de l'année, on a déménagé l'atelier de forge et la menuiserie de la rue Carling à son nouvel emplacement. Le déménagement graduel des divers services de l'avenue Carling au nouvel immeuble du chemin Albion se poursuivra au cours des prochaines années.

GENDARMERIE ROYALE DU CANADA

Escoude de patrouille de la Commission du district fédéral,  
Rapport annuel pour la période du 1er novembre 1957 au 31 octobre 1958

Les patrouilles proposées à la surveillance de la circulation sur les promenades de la Commission du district fédéral et dans la région du parc de la Gatineau ainsi que les patrouilles qui surveillent les propriétés dans les régions d'Ottawa et de Hull ont rempli les mêmes fonctions que l'année précédente.

Les données suivantes se rapportent à la période envisagée:

- a) A la suite d'infractions au règlement 32 de la Commission du district fédéral, il a fallu émettre 5,054 avis de violation, qui ont eu les résultats suivants:

	<u>1957-1958</u>	<u>1956-1957</u>	<u>Pourcentage</u>
Condamnations	1,079	1,153	6.4-
Acquittements	23	9	155.+
Retraits de plaintes	12	8	50.+
Avertissements	3,903	4,298	9.1-
Causes en instance	<u>37</u>	<u>58</u>	<u>36.2-</u>
Total	<u>5,054</u>	<u>5,526</u>	<u>8.5-</u>

- b) Accidents de la route ayant fait l'objet d'une enquête en vertu du règlement 32 de la Commission du district fédéral et renseignements s'y rapportant:

	<u>1957-1958</u>	<u>1956-1957</u>	<u>Pourcentage</u>
Nombre d'accidents de la route	180	163	10.4 <sup>†</sup>
Domages matériels subis par la Commission	\$ 5,255.00	\$ 3,196.00	64.4 <sup>†</sup>
Domages matériels subis par des particuliers	88,495.00	73,164.00	20.9 <sup>†</sup>
Personnes blessées au cours d'accidents	70	65	7.6 <sup>†</sup>
Accidents mortels	1	2	50.-

- c) Montants versés aux tribunaux du district d'Ottawa à la suite de condamnations prononcées sous l'empire du règlement 32 de la Commission du district fédéral:

	<u>1957-1958</u>	<u>1956-1957</u>	<u>Pourcentage</u>
Amendes versées aux tribunaux	\$ 12,385.00	\$ 10,256.00	20.7 <sup>†</sup>
Frais versés aux tribunaux	2,572.80	2,885.00	10.8-

- d) Aperçu du travail accompli dans d'autres domaines par l'esquade de patrouille de la Commission du district fédéral au cours de la période à l'étude.

Direction de la circulation à l'occasion de visites de dignitaires et de réceptions officielles au Parc Lansdowne....	39
Escortes de motocyclistes .....	24
Aide prêtée à d'autres corps de police .....	356
Enquêtes sur les dommages causés à la propriété de la Commission du district fédéral autrement que par des accidents de la route .....	70

- e) Distance totale parcourue par les véhicules de la Gendarmerie relativement à l'application du règlement 32 de la Commission du district fédéral:

<u>1957-1958</u>	<u>1956-1957</u>	<u>Pourcentage</u>
316,802	318,779	.62-

Ottawa, le 1er septembre 1958.

Le très honorable J.-G. Diefenbaker,

Premier ministre du Canada,

Ottawa.

Monsieur le premier ministre,

Les comptes et états financiers de la Commission du district fédéral ont été examinés pour l'année terminée le 31 mars 1958. Conformément aux dispositions de l'article 87 de la Loi sur l'administration financière, je déclare que, à mon avis,

- a) la Commission a tenu des livres de comptabilité appropriés;
- b) les états financiers de la Commission
  - (i) ont été préparés sur une base conforme à celle de l'année précédente et sont en accord avec les livres de comptabilité;
  - (ii) donnent, quant au bilan, un aperçu juste et fidèle de l'état des affaires de la Commission à la fin de l'année financière; et
  - (iii) donnent, quant à l'état des recettes et dépenses, un aperçu juste et fidèle des recettes et dépenses de la Commission durant l'année financière; et
- c) les transactions de la Commission qui ont été portées à ma connaissance relevaient des pouvoirs qui lui confèrent la Loi sur l'administration financière ou toute autre loi pouvant s'appliquer à la Commission.

Votre tout dévoué,

L'Auditeur général du Canada,

Exemplaire original signé par  
M. Watson Sellar.



COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

(Constituée en vertu de la Loi sur la Commission du district fédéral)

Bilan au 31 mars 1958

(Avec chiffres correspondants pour l'année terminée le 31 mars 1957)

<u>Actif</u>	<u>1958</u>	<u>1957</u>
Encaisse:	\$665,112	\$560,231
Titres de dépôt à courte échéance	300,000	300,000
Obligations des Chemins de fer Nationaux du Canada (valeur marchande \$18,500)	20,136	20,136
Loyer et autres comptes à recevoir	57,033	60,731
Inventaire matériaux pour l'entretien et le fonctionnement, petits outils et matériel, arbres et arbustes en pépinière (prix coûtant ou valeur estimative)	175,456	187,496
Versements à l'égard de terrains achetés, préalables à la délivrance de titres de propriété, etc.	844,022	357,804
Immobilisations, au prix de revient, moins la dépréciation accumulée (annexe "A")	28,050,127	24,573,557
	<u>30,111,886</u>	<u>26,059,955</u>

Remarques:

- (1) Au 31 mars 1958, le ministre des Finances détenait pour le compte du Fonds de la Capitale nationale une somme de \$543,334 réservée pour le paiement à la Commission, sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil, des dépenses occasionnées par la construction, le fonctionnement et l'entretien d'ouvrages ou d'entreprises à l'intérieur du district de la Capitale nationale, conformément au plan directeur approuvé en vue de l'amélioration et de l'aménagement de la Capitale nationale.
- (2) En plus du passif indiqué au bilan ci-dessus, la Commission avait pris les engagements suivants, au 31 mars 1958:
  - a) des montants s'élevant à environ \$230,000 relativement à des ouvrages à être exécutés par des entrepreneurs; b) des promesses d'achats de propriétés non complétées, s'élevant à environ \$700,000; c) des sommes indéterminées en indemnisation de propriétés expropriées; et d) des subventions annuelles à la ville d'Ottawa, jusqu'en 1969, au total de \$1,385,841 représentant l'intérêt des frais de financement de certains aménagements d'égout et d'aqueduc, entrepris avant l'époque normale de construction.

Certifié conforme:

Le secrétaire  
J. E. Handy (signature)

Approuvé

Le président  
Howard Kennedy (signature)

<u>Passif</u>	<u>1958</u>	<u>1957</u>
Comptes à payer	\$ 339,339	\$ 264,659
Réserves pour subventions tenant lieu de taxes municipales	18,000	19,500
Avances par des ministères et organismes de l'Etat, pour services	10,036	7,146
Cautionnements versés par les entrepreneurs	52,093	20,359
Sommes non dépensées provenant des crédits votés par le Parlement, à rembourser au Receveur général du Canada, état des recettes et dépenses (sections B et C)	17,518	36,512
Solde non dépensé des montants provenant du Fonds de la Capitale nationale, état des recettes et dépenses (section D)	262,558	485,009
Compte d'ordre du loyer des propriétés-Solde des loyers provenant de propriétés achetées, d'après l'état des recettes et dépenses (section E)	15,282	66,515
Réserve accumulée pour renouvellement de la machinerie, du matériel et des véhicules automobiles, moins le coût de ces renouvellements	-	41,398
Emprunts du gouvernement, en vue de l'achat de terrain	2,100,000	-
Part de propriétaire d'après l'état de la part de propriétaire	27,297,060	25,118,857
	<u>30,111,886</u>	<u>26,059,955</u>

Certifié conforme à mon rapport, en date du 1er septembre 1958, au premier ministre du Canada, conformément aux dispositions de l'article 87 de la Loi sur l'administration financière.

L'Auditeur général du Canada,

Exemplaire original signé par  
M. Watson Sellar.

COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

Etat des recettes et dépenses, selon les entreprises  
année terminée le 31 mars 1958

(avec chiffres correspondants pour l'année terminée le 31 mars 1957)

	<u>1958</u>	<u>1957</u>
A. Aménagement, améliorations, entretien et exploitation du réseau de parcs et de promenades		
Recettes:		
Subvention statutaire	\$300,000	\$300,000
Crédits du Parlement	307,648	149,571
Revenu divers: loyer du matériel, vente de matériaux et plants de pépinière, frais de surveillance, etc.	<u>152,610</u> <u>760,258</u>	<u>170,901</u> <u>620,472</u>
Dépenses:		
Entretien:		
Frais d'exploitation	602,020	589,201
Réparations	131,099	123,420
Traitements et dépenses de l'adminis- tration (\$116,186 moins le tiers applicable à l'entretien et à l'amé- lioration de terrains contigus aux édifices de l'Etat (rubrique B)	77,457	69,202
Contributions au compte de pension de retraite	17,963	17,227
Honoraires au président de la Commission	10,000	7,500
Frais de voyages des commissaires, etc.	10,637	9,493
Subventions aux municipalités, tenant lieu de taxes, dans la région de la Gatineau	20,519	17,923
Réserve pour renouvellement de véhicules automobiles, de machines et de matériel	-	38,000
Dépenses afférentes au Comité parlementaire mixte sur la Commission du district fédéral	-	3,970
Dépenses diverses	3,271	1,443
Immobilisations:		
Eclairage du réseau des parcs	\$10,788	9,338
Machines et outillage	25,609	13,280
Véhicules à moteur	5,569	5,212
Matériel de bureau	<u>1,372</u>	<u>1,072</u>
	<u>43,338</u>	<u>28,902</u>
Excédent des dépenses en sus des recettes	<u>916,304</u> <u>156,046</u>	<u>906,281</u> <u>285,809</u>
Moins: Solde indépensé de l'année précédente au titre du renouvellement de véhicules automobiles, de machines et de matériel	20,180	
Montant alloué au compte d'ordre du loyer des propriétés (rubrique E)	<u>135,866</u>	285,809
	<u>156,046</u> <u>φ</u>	<u>φ</u>

Etat des recettes et dépenses, selon les entreprises (suite)

	<u>1958</u>	<u>1957</u>
<b>B. <u>Entretien et amélioration des terrains contigus aux édifices de l'Etat</u></b>		
Recettes - Crédit voté par le Parlement	<u>\$448,741</u>	<u>\$416,378</u>
Dépenses -		
Entretien	398,221	336,679
Traitements et dépenses de l'administration (virement de la rubrique A)	38,729	34,620
Contribution au Compte de pension de retraite	11,770	10,941
	<u>448,720</u>	<u>382,240</u>
Solde indépensé remboursable au Receveur général du Canada	<u>21</u>	<u>34,138</u>
 <b>C. <u>Comité d'aménagement de la Capitale nationale</u></b>		
Recettes: crédit voté par le Parlement	\$144,159	115,350
Dépenses:		
Frais et traitements des ingénieurs	77,234	66,815
Services professionnels et spéciaux	9,395	12,555
Frais et traitements du bureau de renseignements	33,376	27,263
Frais d'exposition	6,260	5,387
Frais de voyages des membres du comité	397	856
Immobilisations: matériel de bureau	-	100
	<u>126,662</u>	<u>112,976</u>
Solde indépensé remboursable au Receveur général	<u>17,497</u>	<u>2,374</u>

Etat des recettes et dépenses, selon les entreprises (suite)

	<u>1958</u>	<u>1957</u>
<u>D. Transactions du Fonds de la Capitale nationale</u>		
Solde indépensé au début de l'année	\$ 485,009	\$ 407,390
Recettes- Montants provenant du Fonds de la Capitale nationale	<u>2,500,000</u> <u>2,985,009</u>	<u>3,500,000</u> <u>3,907,390</u>
Dépenses-		
Immobilisations -		
Terrains		
Parcs, promenades, etc. (voir note)	-	1,295,870
Parc de la Gatineau	431,063	346,621
Emplacements industriels et ferroviaires (voir note)	-	59,509
Abords du pont Mackenzie King	17,748	2,635
Routes et allées	890,390	638,627
Ponts et abords	46,308	4,065
Parcs et boulevards	440,525	324,471
Enlèvement, retraçage et réaménagement des voies ferrées qui traversent la ville	344,564	225,093
Bâtiments	<u>184,079</u>	<u>153,088</u>
	2,354,677	3,049,979
Contributions à l'égard du coût de la construction des ponts Bytown et de l'aménagement de la promenade Sussex	8,309	10,200
Coût des améliorations aux abords du pont Chaudière, à Ottawa et à Hull	23,383	76,291
Contribution à l'égard du coût de la construction du pont Hon. George Dunbar	20,815	-
Subvention à la ville d'Ottawa - Intérêt à l'égard de l'aménagement d'égoût et d'aqueduc entrepris avant l'époque normale de construction	246,850	246,858
Subventions diverses	17,705	2,946
Dépenses d'entretien	<u>50,712</u>	<u>36,107</u>
	<u>2,722,451</u>	<u>3,422,381</u>
Solde indépensé à la fin de l'année, porté au bilan	<u>262,558</u>	<u>485,009</u>

Note: Des fonds étaient prévus au cours de l'année se terminant le 31 mars 1958 en vue de l'acquisition de parcs, promenades, etc. et d'emplacements industriels et ferroviaires au moyen d'emprunts consentis par le gouvernement du Canada (rubrique F)

Etat des recettes et dépenses, selon les entreprises (suite)

	<u>1958</u>	<u>1957</u>
<u>E. Compte d'ordre du loyer des propriétés</u>		
Solde au début de l'année	\$ 66,515	\$ 206,095
Plus:		
Loyer encaissé à l'égard de propriétés relevant de la Commission	123,494	146,229
	<u>190,009</u>	<u>352,324</u>
Moins:		
Montants consacrés à la construction, l'amélioration, l'entretien et l'exploitation du réseau de parcs et promenades (rubrique A)	\$135,866	285,809
Intérêt à l'égard des prêts du Gouvernement	<u>38,861</u>	
	<u>174,727</u>	<u>          </u>
Solde à la fin de l'année, porté au bilan	<u>15,282</u>	<u>66,515</u>
<u>F. Emprunts du Gouvernement du Canada en vue de l'acquisition de propriétés achetées dans le district de la Capitale nationale mais qui ne sont pas immédiatement nécessaires aux entreprises de la Commission</u>		
Dépenses:		
Terrains-		
Parcs, promenades, etc.	1,723,211	-
Emplacements industriels et ferroviaires	49,334	-
	<u>1,772,545</u>	
Solde indépensé disponible	<u>327,455</u>	-
Emprunts du Gouvernement du Canada, tel que portés au bilan	\$2,100,000	-
	<u>          </u>	

COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

Etat de la part de propriétaire durant l'année terminée le 31 mars 1958  
 (avec chiffres correspondants pour l'année terminée le 31 mars 1957)

	<u>1958</u>	<u>1957</u>
Solde au début de l'année	\$25,118,857	\$22,175,233
Plus :		
Immobilisations durant l'année :		
Réseau de parcs et promenades	43,338	28,902
Comité d'aménagement de la Capitale nationale	-	100
Fonds de la Capitale nationale	2,354,677	3,049,979
Renouvellement de véhicules automobiles, de machinerie et de matériel, à même la réserve accumulée pour les renouvellements	21,218	56,532
Accroissement de la part de propriétaire à l'égard de certaines propriétés louées à bail	3,602	3,602
Profit réalisé dans la vente de biens immobiliers	900	2,164
	<u>\$27,542,592</u>	<u>\$25,316,512</u>
Moins :		
Diminution d'inventaire, matériaux d'entretien et de fonctionnement, etc.	12,040	15,211 ☆
Dépréciation de l'année	233,492	203,370
Valeur des accessoires de bureau, dont le titre a été transporté au ministère des Travaux publics	-	9,496
	<u>245,532</u>	<u>197,655</u>
Solde à la fin de l'année	<u>\$27,297,060</u>	<u>\$25,118,857</u>

☆ Ce montant doit être inscrit en rouge.

Annexe "A"

COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

Actif immobilisé au 31 mars 1958

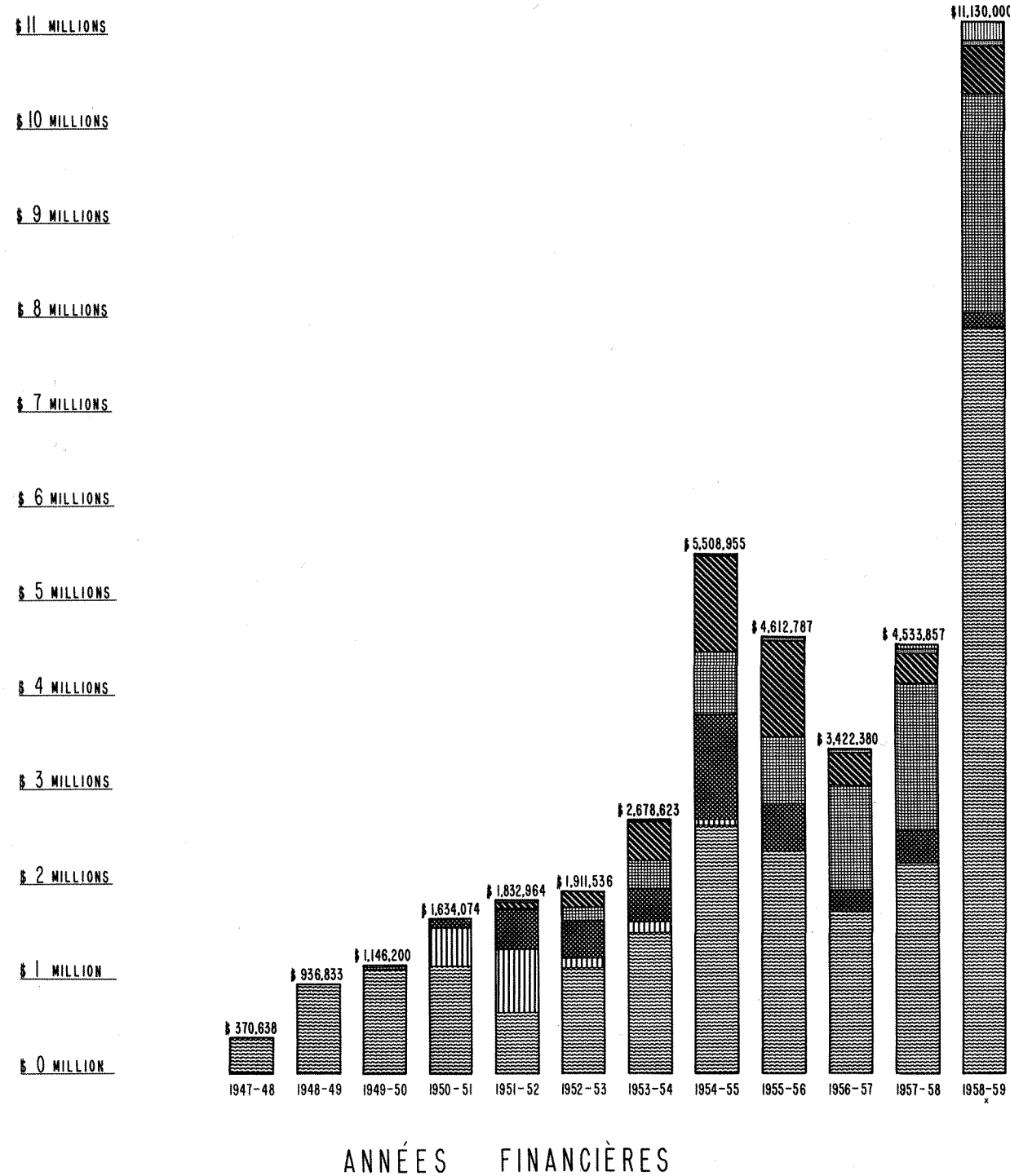
	<u>Coût</u>	<u>Réserve accu- mulée pour dépréciation</u>	<u>Valeur dépréciée</u>
<b>Terrains :</b>			
Parcs, allées, etc.	\$11,901,158		\$11,901,158
Parc de la Gatineau	3,010,595		3,010,595
Emplacements industriels et ferroviaires	1,530,228		1,530,228
Pont Mackenzie King	497,234		497,234
Baux et permis d'occupation	1		1
	<u>\$16,939,216</u>		<u>\$16,939,216</u>
Routes et allées	4,567,623	\$1,368,820	3,198,803
Ponts et abords	2,310,693	626,700	1,683,993
Parcs et boulevards	1,835,728	3,070	1,832,658
Eclairage du réseau	200,898	111,190	89,708
Enlèvement, retraçage et réaménagement des voies ferrées et installations qui traversent la ville	3,440,876	-	3,440,876
Bâtiments	859,090	231,365	627,725
Machinerie et matériel	295,299	140,920	154,379
Véhicules automobiles	148,842	83,245	65,597
Matériel de bureau	32,758	15,586	17,172
	<u>\$30,631,023</u>	<u>\$2,580,896</u>	<u>\$28,050,127</u>



# COMMISSION DU DISTRICT FÉDÉRAL

## DÉPENSES RELATIVES AUX TRAVAUX D'EXPANSION ET D'AMÉLIORATION DANS LE DISTRICT DE LA CAPITALE NATIONALE

DU 1 AVRIL 1957 AU 31 MARS 1959



x ESTIMATION

\$ 40 MILLIONS

38

36

34

32

\$ 30 MILLIONS

28

26

24

22

\$ 20 MILLIONS

18

16

14

12

\$ 10 MILLIONS

8

6

4

2

\$ 0 MILLION

INTÉRÊT SUR EMPRUNTS  
DÉPENSES DIVERSES D'ENTRETIEN.

ASSISTANCE AUX PROJETS  
MUNICIPAUX DE CONSTRUCTION  
ET SUBVENTIONS POUR ÉGOUTS  
COLLECTEURS ET CONDUITES  
D'AQUEDUC PRINCIPALES.

CONSTRUCTION SUR PROPRIÉTÉS  
DE LA COMMISSION.

RÉAMÉNAGEMENT D'INSTALLATIONS  
FERROVIAIRES.

PONT MACKENZIE KING.

ACHAT DE TERRAINS.

TOTAL  
CUMULATIF

\$ 39,718,847

\$ 238,861

\$ 298,924

\$ 3,831,227

\$ 6,846,845

\$ 3,590,875

\$ 1,351,548

\$ 23,560,567

### RÉPARTITION SELON LES ENTREPRISES

SUBVENTIONS À OTTAWA POUR LA CONSTRUCTION D'ÉGOUTS COLLECTEURS ET DE CONDUITES D'AQUEDUC PRINCIPALES	\$ 1,645,323
CONSTRUCTION DES PONTS BYTOWN ET AMÉLIORATION DE LA PROMENADE SUSSEX	926,183
AMÉLIORATION DES ABORDS DU PONT DES CHAUDIÈRES, CÔTÉ DE HULL	490,092
AMÉLIORATION DES ABORDS DU PONT DES CHAUDIÈRES, CÔTÉ D'OTTAWA	307,511
CONTRIBUTION À LA CONSTRUCTION DU PONT DUNBAR	190,815
QUOTE-PART DU COÛT DES AMÉLIORATIONS AU PONT BRONSON (ESTIMATION POUR 1958-59)	200,000
ASSISTANCE DIVERSE	71,303
<b>Total</b>	<b>\$ 3,831,227</b>

### RÉPARTITION SELON LES ENTREPRISES

PROMENADE DU PARC DE LA GATINEAU	\$ 3,634,013
PROMENADE DU LAC DES FÉES	464,807
AMÉNAGEMENT DU PARC DE HOG'S BACK	451,293
AMÉNAGEMENT DES PARCS DE HULL	203,712
AMÉNAGEMENT DU PARC DE LA GATINEAU	257,874
DIVERSES ENTREPRISES RELATIVES AUX PARCS ET PROMENADES	1,835,146
<b>Total</b>	<b>\$ 6,846,845</b>

### ACHAT DE TERRAINS

PROMENADE DE L'EST	\$ 1,942,682
PARC DE LA GATINEAU	3,385,756
CEINTURE DE VERDURE DANS LA PROVINCE D'ONTARIO	5,573,617
PROMENADE DE HULL-SUD	601,523
EMPLACEMENTS INDUSTRIELS ET FERROVIAIRES, CANTON DE GLOUCESTER	1,520,466
PONT MACKENZIE KING	501,454
EMPLACEMENTS DIVERS	299,102
PROMENADE DE LA RIVIÈRE OTTAWA	2,934,752
ACHAT DE TERREAINS DANS HULL	644,374
QUEENSWAY	2,890,430
PROMENADE DE LA RIVIÈRE RIDEAU	2,089,806
BOULEVARD DE LA GARE	228,625
PROMENADE SUSSEX	91,977
PROMENADE DE L'OUEST	856,003
<b>Total</b>	<b>\$ 23,560,567</b>