

FEDERAL DISTRICT COMMISSION

OTTAWA

CANADA

FIFTY-SECOND ANNUAL REPORT

1951

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

Dear Mr. Prime Minister:

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

We have the honour to be, Sir
Your most obedient servants

Duncan K. MacTavish,

Chairman

Haldane R. Cram,

Secretary

I N D E X

Page No.	
1	- Letter of Transmittal
3	- General Remarks
6	- Membership of the Federal District Commission and the National Capital Planning Committee
8	- Historical
11	- Planning
14	- The Maintenance and Development of the Park System
17	- Gatineau Park
19	- Maintenance of Government Grounds
20	- Work Carried out for Government Departments
22	- Construction on Master Plan Projects
24	- Property acquisition, Administration and Maintenance
25	- Mosquito Control Operations
26	- Resolutions
31	- Royal Canadian Mounted Police Report
36	- Auditor General's Report

General Remarks

During the year 1951 substantial progress was made on the projects under construction and good cooperation was received from the Federal, Provincial, Municipal and private agencies in the development of the National Capital.

Early in December the main contract for the Mackenzie King Bridge was sufficiently completed to permit traffic to pass over the structure and substantial progress was made to the extension of Slater Street westerly from Bronson Avenue. This was accomplished by the joint endeavours of Messrs. E. G. M. Cape and Company, the principal contractors; the various departments of the City of Ottawa; the Hydro Electric Power Commission, and the Commission's own staff.

The grading on the railway cut-off line south of Ottawa and the filling for the approaches to bridges carrying the Metcalfe and Russell Roads over the Railway are virtually complete. Authority was received to construct one and three-quarter miles of railway extending westerly from the Canadian National Railway bridge over the Rideau River as far as the Canadian Pacific Railway line parallel to and west of the Metcalfe Road. For this purpose ties have been received and steel is available. Land has been acquired at South March to connect the two intersecting lines of the Canadian National Railway and the grading has been completed.

In May the Final Report and Atlas prepared by Mr. Jacques Greber explaining the Master Plan for the development of the National Capital was presented to the Prime Minister by the Chairman of the Federal District Commission. Subsequently, this Report, after being tabled in the House of Commons, was distributed by the Printing Bureau. Great credit is due Mr. Greber and his assistants for the excellence of both the Report and its illustrations.

Substantial changes took place in the personnel of the Commission with Mr. D. K. MacTavish becoming Chairman on the resignation of the Honourable F. E. Bronson, P.C.; Mayor Charlotte Whitton replacing the late Mayor Grenville Goodwin of Ottawa, Pro Mayor David Joanisse replacing the late Mayor Alphonse Moussette of Hull; and the appointment of Mr. Lawrence Freiman, Lt. Col. J. D. Fraser, both of Ottawa; Mde. Cecile Fontaine, of Hull, and Eric Cook, K.C., of Newfoundland. With these appointments all vacancies have been filled.

Following its usual practice, the Commission acquired substantial acreages of raw land which will be required at some future date for highway, park or parkway purposes. The Central Mortgage and Housing Corporation has made a substantial donation of land to be used in the development of the parkway located on its property on the Montreal Road. Survey work on the "Station Boulevard", which will connect the proposed station on the Walkley Road to Hurdman's Bridge, has been completed and the land will be acquired shortly.

The Edwards-Herridge property in Gatineau Park which comprises approximately 4,500 acres and completely surrounds Harrington (Mousseau) Lake was purchased in the spring. This property has been retained in its natural state and is one of the most attractive areas in Gatineau Park. The grants in lieu of taxes to the various municipalities located within the boundaries of the Park have been most favourably received and this step, which was authorized by the amendment to the Federal District Commission Act last spring, has relieved a long standing and contentious matter.

In the early summer the Commission accepted as a gift from the Hull Electric Railway Company its abandoned right-of-way from the outskirts of Hull to Aylmer. This property can be used as a roadway or as the nucleus of a park and parkway system on the north bank of the Ottawa River.

The City of Ottawa applied for financial assistance in the construction of municipal works such as trunk sewers and water mains. It was considered that each project should be studied on its merits to determine whether the impact of the Master Plan had been responsible for its construction or had caused its development prior to the normal requirements. After thorough study, recommendations were made by the Commission and forwarded to the Government. The question of similar grants for road development and the placing of wires underground was also reviewed.

The City of Ottawa and other municipalities have cooperated most effectively in the development of the National Capital. Special mention should be made of the cooperation of the City of Ottawa on the construction of the Mackenzie King Bridge, the extension of sewer and water services towards the future industrial area.

In order to implement a recommendation of the Final Report that Gatineau Park should be a green wedge into the built-up area, negotiations are proceeding with the City of Hull with a view to developing a park and roadway in the valley of Fairy Lake.

The Parkway System of the Commission received as in other years most favourable comment from the tourists and the local residents. The tulips in the downtown area, the begonia beds on the Driveway, the water lilies in Brown's Inlet, and the daffodils in Rockcliffe Park were outstanding.

In its capacity as a Contractor for the development of the grounds of Government Buildings the Commission has been active. The Prime Minister's residence has been virtually completed; the head office of the Central Mortgage and Housing Corporation and the Hull Armouries have been rough graded.

Settlements on properties acquired by expropriation have been extensive and as well many properties have been purchased without the need for expropriation.

As in the past, the policing by the Royal Canadian Mounted Police of the Driveway System has been most satisfactory.

Resulting from the increased duties devolving on the Commission and to increase the efficiency of its accounting procedures a new method of handling accounts, pay, and operating costs of vehicles was introduced. This system will permit an immediate changeover to machine bookkeeping should the need arise.

Equipment and motor vehicles are in good condition.

Members of the Federal District Commission
and its Committees and Sub-committees

FEDERAL DISTRICT COMMISSION

CHAIRMAN

Duncan K. MacTavish, O.B.E., B.A., K.C.
(Succeeding The Honourable Frederic E. Bronson,
P.C., B.Sc., M.E.I.C., who retired August 15, 1951)

COMMISSIONERS

Gaston Amyot, M.R.A.I.C., representing the Province of Quebec
J. H. Blanchard, B.A., LL.D., representing the Province of Prince Edward Island
A. F. Baird, M.E.I.C., D.Sc., representing the Province of New Brunswick
Charles Gamsell, C.M.G., LL.D., F.R.S.C.
Mrs. Cora T. Casselman, B.A., representing the Province of Alberta
Eric Cook, K.C., representing the Province of Newfoundland
Harvey W. Doane, M.E.I.C., representing the Province of Nova Scotia
J. A. Ewart, B.A.Sc., M.R.A.I.C.
Col. J. D. Fraser, V.D., A.D.C.
Dame Cecile Fontaine, M.B.E.
Lawrence Freiman, B.A.
David Joanisse, Pro Mayor of Hull (Replacing J. A. Moussette deceased
September 13, 1951)
Cecil Earl Joslyn, B.Sc., D.L.S., representing the Province of Manitoba
A. J. Major, LL.D.
B. K. Sandwell, B.A., LL.D., D.C.L., F.R.S.C., representing the Province of
Ontario
J. W. Sanderson, representing the Province of Saskatchewan
J. W. Ste-Marie, who retired June 20, 1951
R. E. Valin, M.D., F.R.C.S., F.A.C.S.
Wm. H. Warren, B.S.A., representing the Province of British Columbia
Miss Charlotte Whitton, C.B.E., M.A., D.C.L., LL.D., Mayor of Ottawa, (Replacing
Grenville Goodwin, deceased August 28, 1951)

Haldane R. Cram, B.Sc., M.E.I.C.,
Secretary and Director
of Administration

Alan K. Hay, B.Sc., M.E.I.C.,
Chief Engineer and Director
of Planning and Construction

National Capital Planning Committee

C. G. Cowan, Ottawa, Chairman
(Replacing The Honourable F. E. Bronson,
P.C., B.Sc., M.E.I.C.)

Honourable Alphonse Fournier, P.C., M.P., K.C., Minister of Public Works
D. K. MacTavish, O.B.E., B.A., K.C., Chairman, Federal District Commission
Watson Sellar, C.M.G., Ottawa

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

Controller L. L. Coulter, Representing City of Ottawa
D. P. Cruikshank, O.B.E., Representing Ontario rural municipalities

Alderman D. McMillan, M.E.I.C., Representing City of Ottawa

Pro Mayor David Joanisse, Representing City of Hull

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

E. L. Cousins, C.B.E., M.E.I.C., Consulting Engineer, Toronto

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

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

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

J. Greber, S.A.D.G., S.C., S.F.U., Eminent Architect, Landscape Architect,
and Town Planner is consultant to the Committee

Sub-committees of the National Capital Planning Committee

Architectural (Aesthetics)

A. S. Mathers, Chairman
Gaston Amyot
J. A. Ewart
Charles David
Jacques Greber (Consultant)

Gatineau Park

P. Sparks, Chairman
H. Marshall
W. D'Amour
Major General E.L.M. Burns
J. J. Connolly, K.C.

Legal

Watson Sellar, Chairman

Information and Publicity

D. P. Cruikshank, Chairman
Controller L. L. Coulter
Watson Sellar

Railway

E. L. Cousins, Chairman
Pro Mayor David Joanisse
(Succeeding Mayor A. Moussette)
Controller L. L. Coulter

Highway and Traffic

Alderman D. McMillan
D. P. Cruikshank
Pro Mayor David Joanisse
(Succeeding C. G. Cowan)

It is of interest to note that the chairman and all members of the Federal District Commission and the National Capital Planning Committee serve without remuneration. The Secretary of the Federal District Commission acts as secretary to all committees.

Historical

The Ottawa Improvement Commission was set up in 1899 by Prime Minister Sir Wilfred Laurier to develop Ottawa as the "Washington of the North", and it was empowered to improve and beautify the Capital City. During the first decade it was active in the acquisition of land and the construction of parks and driveways under the direction of its Chairman, Sir Henry Bate (1899-1913). These works followed recommendations made by Frederick Todd, Landscape Architect, Montreal.

Many works were carried out between 1899-1912, the more important being as follows:

The development of the Rockcliffe Parks which were owned by the City and the Crown.

Embellishment of the banks of the Rideau Canal and the construction of the Driveway.

Construction of Lady Grey Drive, the Causeway across Dow's Lake (since removed), Minto Bridges;

The development of Strathcona Park, Central Park, King Edward Avenue Park, Nepean Point Park, Dundonald Park, MacDonald Gardens;

The acquisition of land and the construction of Monkland and Clemow Avenues and Linden Terrace.

By the end of 1912 the Improvement Commission had constructed 13.28 miles of roadways.

In 1911 the Government under Sir Robert Borden decided to make comprehensive plans for the Capital District and appointed Sir Henry Holt to head this project. As park developments were an important part of the project, officers of the Ottawa Improvement Commission cooperated in the preparation of the Report. The war of 1914-1918 intervened before this report could be implemented.

During the period 1913-26 the Ottawa Improvement Commission was directed by Sir Henry K. Egan and John B. Fraser, Chairmen, 1913-20 and 1920-26 respectively. Most of the work consisted of improvements to the existing system with the exception of the development of Island Park Drive and Hampton Park and the construction of the bridges to Bate Island in the Ottawa River.

From 1928-37 much work was accomplished by the Commission. In 1927 by Act of Parliament the name was changed to Federal District Commission in recognition of the need for cooperating with the City of Hull

as well as with the City of Ottawa. Under the Honourable T. Ahearn, P.C., Chairman (1926-32) many major projects were undertaken. During this period Jacques Cartier, Breboeuf and Fontaine (Lac Flora) parks, Hull, were completed, the Champlain Bridges were extended to the Quebec shore, and Island Park Drive connected to the Aylmer Road. Buildings were razed in the centre of Ottawa to provide for Confederation Park, and the land lying between the west side of Nicholas Street and the Railway tracks was developed as a park in cooperation with the Canadian National Railways. Rockcliffe Park, Rideau Canal Drive and Lady Grey Drive were almost completely rebuilt. Echo Drive on the south and east of Canal between Bronson and Pretoria Bridges was also built.

Mr. W. E. Matthews served as Chairman from 1932-36 and extended the Driveway through the Experimental Farm from Island Park Drive to the Prescott Highway. The Government having been concerned about the cutting of the trees in the Kingsmere area, authorized an extensive survey of this matter and the findings were published in "The Lower Gatineau Woodland Report".

The Honourable F. E. Bronson, P.C., was appointed Chairman in 1936 having served on the Commission since 1927.

In 1937, as a result of the above mentioned report, the Commission commenced the development of Gatineau Park by the acquisition of land.

At this time Mr. Jacques Greber, under the direction of the Department of Public Works was preparing drawings for the location of the National War Memorial and its Elgin Street approach. His duties were subsequently amplified to prepare a plan for the centre of the urban area which was not completed due to the war.

During the recent war the Commission reduced normal maintenance to a minimum and carried out no new developments. The results of this programme are somewhat evident throughout the Park System as some of the works are in need of extensive repairs or their design is now obsolete.

The Government by an Order-in-Council dated August 16, 1945 defined the National Capital District as an area of 900 square miles embracing the Cities of Ottawa and Hull and 26 other municipalities in whole or in part. Mr. J. Greber was appointed to carry out the planning of the National Capital and in 1946 the powers of the Commission were broadened and the funds at its disposal increased in order to discharge more readily the duties devolving on it from the planning and carrying out of projects for the future development of the National Capital. The National Capital Planning Committee was set up "to help formulate and design a Master Plan which will have behind it the maximum amount of public support and approval."

In order to protect and ultimately develop as a public park the largely unbuilt upon east bank of the Rideau River from Eastview to Mooney's Bay, and the south bank of the Ottawa River from Lazy Bay to Woodroffe,

properties located thereon were acquired by expropriation in 1947. Shortly after, land required for industrial and railway purposes under the Master Plan were also expropriated.

In addition to the above, land was acquired between Lady Grey Drive and Sussex Street to protect the site of future Government buildings along Sussex Street; on Nicholas and Waller Streets and west of Bronson Avenue for the construction of the Mackenzie King Bridge and its approaches; in Hurdman's Bridge for the right of way of the Station Boulevard and No. 17 Highway; and along the Canadian National Railway Crosstown Tracks to permit, in the future, the development of a limited access artery. In all, negotiations have taken place with some 560 owners.

In addition, purchases of land required for Gatineau Park have been extensive especially in the area north of Kingsmere. By the terms of the will of the Late Prime Minister, Right Honourable W. L. Mackenzie King, extensive lands at Kingsmere were bequeathed to the Nation and placed under the control of the Commission. Due to their location, these are complementary to the Commission's holdings in Gatineau Park.

The "Plan for the National Capital - 1950 - General Report" prepared by Mr. Jacques Greber was presented to the Government after endorsement in principle by the National Capital Planning Committee and the Federal District Commission. This Report was tabled in the House of Commons on May 22, 1951 by the Prime Minister, the Right Honourable Louis S. St. Laurent, P.C., M.P., who stated at this time:

"This is a plan for a long-time job to be done by the Canadian people to testify to the continuity of their institutions and their pride in these institutions."

Since 1946 the development of the park areas has also been carried forward. The whole parkway system exclusive of roads and lighting was redesigned in accordance with modern practice. Paths of stone chips were supplanted by asphalt, shrub plantations were made simpler and many flower beds were removed, while in those that remained exotic plants were replaced by those giving equal floral displays but requiring less maintenance. Special attention has been given to use of tulips so that Ottawa will become renowned for its spring blooming flowers.

Gatineau Park too has been extended until by the end of 1951 it comprised 32,269 acres including the Mackenzie King Estate of 600 acres.

The Federal District Commission has now become one of the largest landowners in the National Capital District. It maintains a large portion of the Park system for the Cities of Ottawa and Hull and provides some of the natural scenic park and playground areas for the inhabitants of these two cities, as well as controlling the Driveway which is the only limited access traffic route feeding the central area. It cooperates with or is consulted by the citizens, public bodies and other authorities of the National Capital District in all plans which are or might be affected by developments under the Master Plan.

Planning

In 1946 the Federal District Commission was charged by Parliament with the responsibility of supervising the planning for the National Capital and with the carrying out of the work envisaged under such a plan. Shortly afterwards the National Capital Planning Committee was set up by Order-in-Council to act as the body directly responsible for this work and Mr. Jacques Greber, eminent Town Planner, of France, was appointed consultant to this Committee. The National Capital Planning Committee considers various planning proposals submitted by its consultant from time to time and recommends them to the Federal District Commission or other interested authorities for execution subject to approval by the Government.

Since 1945 Mr. Greber with a Canadian staff known as the National Capital Planning Service, has been engaged in the planning of the Ottawa-Hull area and early in 1951 his findings, "The Plan for the National Capital - 1950 - General Report" were submitted to the Government. This most worthwhile document, comprising a written text and atlas of plans, indicates the Master Plan for Canada's Capital and dictates its future development. It is expected that the implementation of the Master Plan will follow in principle the proposals set forth in the Report.

In appreciation of the retention of Mr. Greber as consultant on the development of the Master Plan for Canada's Capital, the Government of France presented an Aubusson tapestry to the Government of Canada and at a ceremony held last year the presentation took place.

The National Capital Planning Committee at an early date recognized the need for a dynamic solution to the railway and traffic situation existing in the National Capital District. The Canadian National Crosstown tracks provided a barrier to the movement of north and south traffic, and it recommended removal of such trackage to a location south of the City. It further proposed to replace it with a limited access highway to serve as a link in Provincial Highway No. 17 (Trans Canada Highway). It also proposed to move the freight terminals located on Besserer Street and on Sussex Street to a location south and east of Hurdman's Bridge. In addition industry and warehousing along the crosstown tracks were earmarked for removal to this new area. To implement this last proposal, the Federal District Commission in 1947 expropriated substantial lands south and east of Hurdman's Bridge, and south of the Walkley Road where work is now underway on the grading of the railway cut-off line and the construction of two highway bridges.

The industrial lands have not been developed due to a lack of sewer and water facilities. During the past year the City of Ottawa has commenced the construction of trunk sewers and water mains with a view to providing these services. The Commission granted an easement for the construction of a sewer along the Rideau River. This trunk sewer will also be used for the servicing of the housing estate sponsored jointly by the

City, the Province and the Federal Government on the St. Louis Farm. In all it is expected that some 1,000 houses will be located on this site and without doubt, many persons occupying this housing will, in the future, derive employment from the Industrial Area. The Federal District Commission upon recommendations of the National Capital Planning Committee decided in order to maintain control within the industrial area for all time, that no properties would be sold but rather all owners desirous of erecting warehouses or industrial plants on this land could do so only under lease subject to periodic revision and renewal.

During the previous year it had been proposed that Carling Avenue be widened to provide an adequate east west traffic artery. This project was studied in detail during 1951 and plans have been drawn up by the City but no construction or land acquisition has been authorized. It is considered that the development of this street is properly within the normal orbit of the City's endeavours.

The land acquisition programme of the Provincial Department of Highways outside the City Limits and of the Commission within the City for No. 17 Highway between Green's Creek and the Rideau River is virtually completed. This is likely to be the first link of the crosstown limited access highway to be constructed.

Survey work on the Station Boulevard from the Walkley Road to Hurdman's Bridge has been finished and part of the right-of-way has been acquired. This will be 500 feet wide for most of its distance and will provide 200 feet for roadways and 150 feet on each side for resale as commercial lots.

The Commission studied the possibility of developing a parkway on the north shore of the Ottawa River from the City of Hull to the Town of Aylmer but much survey work will be required before a decision can be reached. The abandoned right-of-way of the Hull Electric Railway Company which the Company donated to the Commission could be incorporated into this scheme.

A start has been made in the development of additional parkways in the newly annexed areas of the City of Ottawa and the land will be acquired by donation or purchase from the owners. Vehicular access to these parkways will be denied to the abutting owners, thus enhancing their park characteristics. Land has already been secured from the Central Mortgage and Housing Corporation, Montreal Road, for this purpose.

The highway plan showing proposed arterial route had been approved by the Ottawa Planning Area Board and the City of Ottawa as the designated Municipality. It will be forwarded to the Department of Planning and Development in Toronto and will be given status as an "Official Plan" under the terms of the Planning Act of Ontario. By using to a maximum the powers inherent in this Act it is hoped that the future roads, highways and parkways can be developed without the undue expense of purchasing all lands required for such purposes.

At the present time, following a request of the Traffic Sub-Committee, studies are being given to the allocation of responsibility to the authorities concerned for the acquisition, construction and maintenance of the important highways shown on the Master Plan.

Increasingly, the value of the control of the appearance of Government buildings and their siting is becoming apparent. In several instances, due to poor liaison between various departments or lack of control over the architects selected by the departments, overall planning of the site and integrated architectural treatment has been hindered. The Commission when the drawings of the proposals are submitted for its approval has taken the comprehensive point of view and has been able to reconcile the divergent thinking with improvement to the project. Examples are Upland's Airport and Shirley Bay. In order to cope with this work the Architectural Sub-Committee has held many meetings.

Government Departments, public authorities and private citizens have approached the Commission requesting information with regard to the Master Plan and requesting locations for their new buildings. The Commission has cooperated with these requests to the fullest extent possible.

In view of the commitments made during the last year most of the land which was acquired since the war for Government building sites has now been allocated. New areas for this purpose are under consideration.

In order to provide better swimming facilities in the Hog's Back area the City requested permission from the Commission to construct a swimming beach at Mooney's Bay. This was granted and the City resolved to proceed with the erection of a temporary beach. No buildings will be erected on the site without permission of the Commission and thus unsightly structures will be avoided. The Commission is rounding out its holdings near Hog's Back to provide land for the expanded project.

Cooperation with various local authorities effected by the planning has become very good. The Ottawa Planning Area Board by the control of subdivision is attempting to ensure that the new areas develop in accordance with the Master Plan. Other authorities and private individuals whose future is affected by planning have consulted with the Commission with regard to their particular problems and few important developments are being carried out in the National Capital Area without reference to the Master Plan.

The Maintenance and Development of the Park System

The maintenance and development of the Park System was one of the principal activities of the Commission during the year. In order to reduce costs the Commission is striving to mechanize its maintenance operations and today handwork has been largely reduced to the care and preparation of planting beds. These beds have over the last 10 years been reduced in numbers and the type of plant materials used much simplified. The use of Dutch bulbs, annuals and chrysanthemums to provide floral displays throughout the growing season has been greatly increased. In all, 134,000 tulips, 16,500 daffodils and 38,000 crocus were planted, a substantial increase over previous years. The Commission too, is using many more crab apples in its plantations with a view to making the Flowering Crab as distinctive of Ottawa as the Cherry is of Washington. With this in mind, many of the more recent hybrids developed by the Central Experimental Farm are now being grown in the nursery until they reach a size that will withstand the abnormal wear of a public park.

It is fitting to pay tribute to the gift of approximately 16,000 bulbs which Her Majesty Queen Juliana of the Netherlands donated to the Commission. Commencing in 1946 Her Majesty has made an annual donation through the agency of the Federal District Commission to the citizens of Ottawa as an expression of her appreciation for the kindness shown to her during her stay in Ottawa during the last war. In compliance with her wishes a portion of this gift is used on the grounds of the Ottawa Civic Hospital and the balance of the bulbs are used on the banks overlooking Dow's Lake. To indicate to the visitors and the citizens of Ottawa the source of these bulbs plaques with appropriate inscriptions are maintained near such plantations.

For some years Federal District Commission land lying south of the Rideau River near Billings Bridge has been used as a garbage dump by the City of Ottawa. By use of recently introduced chemicals it is kept rat free and by continuous compacting and covering with earth fill it is virtually odourless and clean. All garbage is being dumped to conform to grade stakes set up by the Commission so that when this low ground is filled a beautiful river park can be constructed at little cost. In the past 3 years about 30 acres have been recovered.

Along Lady Grey Drive the top of the retaining wall, sidewalk and metal railing having reached a dangerous condition sufficient repairs were made to put it in a safe condition. Extensive renovations which had been planned were postponed until funds become available.

In Rockcliffe Park another four acres were seeded to turf and additional acres were prepared for seeding next year. Near Acacia Avenue additional daffodils were planted in the turf. The bridle paths lying east of Mackay Creek were relocated and sanded.

In Kingsview Park along the edge of the Rideau River dogwoods and willows were planted to prevent erosion of the bank by the spring floods and the Jolicoeur property, which was acquired in 1950, was graded and seeded to turf.

Along the north bank of the Rideau River in the vicinity of Bruyere Street heavy rock fill, secured at no cost, was placed along the river bank to prevent erosion. This widened the area by 20 feet. All the turf surfaces were reconditioned and seeded and a start was made on plantations of flowering crab apples and evergreens. These improvements will be welcomed by the inhabitants of the adjacent streets as these comprise one of the most congested sections in Ottawa.

In Major's Hill Park over 1600 square yards of path were removed and seeded to turf.

In the vicinity of the Champlain Bridges by filling, grading and seeding seven acres of turf surface were added. By taking advantage of the opportunities available to secure cheap fill from excavations, this whole area is being changed from swamp to park at little cost.

At Rideau Hall to the east of the main entrance drive the lawn has been raised and a low wall constructed of rough stone. This has improved the appearance of some 300 feet of the main drive. Additional work was carried out in the vegetable garden.

As the temporary buildings Nos. 1, 2, 3, 6 and 9 are located too close to the street to permit the spread of normal trees, smaller growing trees were planted.

The planting methods and use of materials by the Federal District Commission are used as a guide by thousands of people not only in Ottawa district but all across Canada. Portulaca, floribunda and rugosa roses, cleome, water lilies, crocus and daffodils have been widely accepted as plant materials after having been featured in the Parkway System of the Commission. Begonias are used in mass displays and prove an irresistible attraction for the tourist. As a result of fall plantings, next spring will see the finest tulip display in the history of the City. Advantage was taken of the shrubbery background available on Echo Drive between Pretoria and Bank to plant most of the bulbs.

In order to prepare for the extensive requirements of the future for large sized materials, 400 young trees were planted in the nursery at wide spacings. In the future, as these trees grow up, specimen materials will be available. The total number of plants placed in the Parkway System during 1951 is as follows:

Trees

Deciduous	1935
Coniferous	1770

Shrubs & Roses	3800
----------------	------

Vines	1485
-------	------

Perennials

Chrysanthemum &	
Miscellaneous	6600

Gatineau Park

Since 1938 the Commission has been acquiring land on the high spur of the Laurentian Hills between the Gatineau and Ottawa Rivers for the purposes of a natural park. This area is mainly wooded and supports our native flora and fauna and has become a sanctuary for fur bearing animals, such as deer, fox, beaver, mink and raccoon. It serves as the main ski area for the citizens of the National Capital District and is being increasingly used during the summer as a picnic and camping area. It is estimated that each year a quarter of a million people visit the park.

The Mackenzie King Estate at Kingsmere is attracting many tourists and parking areas were constructed and traffic direction signs erected. On this Estate the maintenance of the grounds, trails, and bridges is a duty of the Commission. During the year three cottages on Kingsmere Lake were rehabilitated. As more than 1,000 cars visit this property on a Sunday the roads and public facilities are inadequate and require extension.

The development of this Park upset the tax structure of the municipalities and school boards located within its confines. Recognizing this fact, the Federal District Commission Act was amended in order that grants in lieu of taxes could be made to such authorities. In 1951 a total of \$5,359.76 was paid to six municipalities and eleven school boards.

Many of the recent purchases of land have been made between Kingsmere and the Aylmer Road in order that Gatineau Park will be provided with an entrance from the built up area. Ultimately it is hoped a parkway will be constructed from the Aylmer Road to Kingsmere thus opening up the heart of the ski country by a more direct road through natural surroundings. The layout of the Benedict Farm is such that one of the entrances to this parkway will pass through this development. Another using the valley of Fairy Lake is the subject of negotiation between the City of Hull and the Commission. The Commission has also extended its holdings in the Lake Lapeche area and now controls the bulk of the shore line on the east side of the lake. These holdings will be joined to the balance of the Park by further purchases. Within these lands lies one of the finest sandy beaches in the whole greater Ottawa area and the lake and shore line remains in its natural state.

The most important single property in the Gatineau was purchased from Messrs. Edwards and Herridge during the year. This totalled nearly 4,300 acres comprising largely uncut forest and the whole unspoilt shoreline of Harrington Lake. Some of the best potential ski hills in the Gatineau are located on this tract and it will give an opportunity over the years to decentralize such activities from Kingsmere which is now congested.

During the year an additional 5,461 acres were acquired which gives a total of 31,669 acres including the 600 acres of the Mackenzie King bequest.

The Commission charged its Gatineau Park Advisory Committee with the duty of preparing a Master Plan as a guide for the expansion of the Park and this project is well underway in collaboration with Mr. Greber.

Maintenance of Government Grounds

The Commission, as in the past, has carried out on the grounds adjacent to Government buildings, the removal of snow, the cutting of grass, the care of planting and the removal of ashes and garbage. Negotiations are underway to have the garbage and snow removal made a responsibility of the City. It is hoped that the new year will see the City accepting these responsibilities.

Since the war, to cope with the increase of motor vehicles within the Ottawa area, many requests have been received from the Government Departments to provide more parking space. The snow removal and reparative work to the surfaces of such areas has contributed greatly to the costs of maintenance. As the programme of construction of new Government Buildings makes headway, the costs of maintenance of the grounds will likewise increase but the major impact of this programme is not likely to be felt until 1952.

Additional properties, which were taken over for maintenance by the Commission during the year were one new building at National Research Council, Montreal Road; the Prime Minister's residence, Laurier House and "The Farm" and Moorside, Kingsmere.

Work Carried out for Government Departments

As in other years the Commission has acted as a contractor to the Government Departments on work which cannot be carried out as efficiently by private contractors and for which the Commission has the necessary equipment and labour force. This work is handled on cost plus a supervision charge of 15%. Listed below is a table showing the work done in 1951 in detail.

Department of Public Works

24 Sussex Street (Prime Minister's Residence)

Under the supervision of the Department of Public Works the landscape development was completed in June. \$27,490.00

Rideau Hall

Asphalt surface placed on driveway and approach to new garage. 75.00

North end of Bank Street

Extension to parking area. 482.00

No. 8 Temporary Building, Carling Avenue

Enlargement of parking areas 3,406.00

Archives Building, Sussex Street

Construction of curbing at rear of building 212.00

Cartier Square Area

Parking areas at the temporary buildings 7,291.00

Snow removal 8,097.00

Insecticide Building, Central Experimental Farm

Construction of sidewalks and roads 2,431.00

No. 7 Temporary Building (Green Island)

Extension of parking area 1,115.00

Property East of Interprovincial Bridge Approach

Hull, Quebec

Grading and levelling 15,856.00

R. A. Playing Field

Extending area north and east of Bradings Brewery \$ 1,875.00

National Research Council

Rideau Annex

Maintenance and snow removal 1,452.00

Sussex Street

Construction and paving new parking area 2,797.09

Bank of Canada

Maintenance of Grounds - Wellington Street 4,247.00

Maintenance of Grounds - King Edward Avenue 2,899.00

Department of Agriculture

Applying bituminous surface treatment to roadways
in Central Experimental Farm

1,464.09

Central Mortgage & Housing Corporation

Maintenance of Grounds - Laurentian Terrace 3,337.00

Subgrading grading and landscaping New Head
Office Building, Montreal Road 10,066.00

Defence Construction Limited

Hull Armouries

Preliminary grading and drainage was undertaken
on some 15 acres. This work will be completed along
with the paving in the spring

19,121.00

Ottawa Civic Hospital

Maintenance of Grounds 9,461.00

Walk at East Pavilion 1,647.00

Construction on Master Plan Projects

Work continued on the Mackenzie King Bridge and the Railway cut-off lines and yards. The former was opened to traffic on a temporary basis December 8th and on the latter progress was satisfactory.

The design of the Bridge includes three concrete arches at Nicholas Street and a similar but larger structure at the Rideau Canal. These are connected by a structural steel element over the Union Station platform and tracks. At the extreme east and west ends the traffic reaches these structures by ramps on earth fill. During the year the superstructure was completed with the exception of some painting, finishing and permanent lighting.

This work was carried out by the E. G. M. Cape Construction Company of Montreal under the supervision of the Department of Public Works and the direction of the Commission and with the cooperation of the City of Ottawa and the utility companies.

The approaches at the east end have been completed on a temporary basis to give an opportunity to adjust for the settlement of the earth fill and to revise traffic movements if required. At the west end it was possible only to raze two of the three Government buildings and the completion of the southerly ramp and the adjustments of the grades of Elgin Street will await the removal of the Aylmer Building.

To properly utilize the Bridge, the City is making through streets of Stewart and Wilbrod and is directing commercial traffic over the Laurier Bridge. By so doing, heavy vehicles will be routed off Wellington Street and the War Memorial Area.

The extension of Slater Street westerly from Bronson Avenue is proceeding well. Property acquisition, a mass concrete retaining wall, and a storm sewer have been completed; most of the fill is in place; and the grading is well underway. This portion of the Bridge Project is being carried out by the Commission.

In 1950 negotiations were completed with the Canadian National Railways for the construction of the cut-off railway line south of the Walkley Road to replace the crosstown tracks and of a freight yard to replace the Canadian National Railway Bank Street yard. Space is also available in the Walkley Road area for use by the Canadian Pacific Railway if and when required.

By this Agreement, the Commission obtains by Quit Claim Deed the present right-of-way and facilities of the railway from Elgin Street to a distance of 12 miles to the west. Tenders were called for the grading of the proposed railway and yard and for the construction of two highway bridges, and the contract was awarded to the Therrien Construction Company.

The work on the grading portion of the contract was badly delayed in the early part of the year due to the silty materials in the excavation and the abnormally wet season. Notwithstanding these conditions, by the end of the year the excavation for the make up yard had been taken out and the materials placed in the embankment approaches to the reinforced concrete bridges constructed on the Russell and Metcalfe Roads over the right-of-way for the future cut-off line. Along the right-of-way itself the gravel was secured from pits in the vicinity and used as the base material.

As the material is available to lay $1\frac{3}{4}$ miles of track on the cut-off line from its junction with the Canadian National Railway at the Rideau River to the Canadian Pacific Railway tracks west and parallel to the Metcalfe Road, this work will be done shortly.

The construction of the connection between the intersecting lines on the Beachburg and Renfrew Subdivisions of the Canadian National Railway at South March which involves substantial grading and laying of track is about 25% complete.

Property Acquisition, Administration & Maintenance

In 1947 lands lying along the Rideau and Ottawa Rivers were acquired by expropriation for ultimate use as parkways and recreational areas for the City of Ottawa. In 1945 land was expropriated between Sussex Street and Lady Grey Drive to protect the site of future Government Buildings along Sussex Street. In 1947 substantial lands were expropriated in the Hurdman's Bridge-Walkley Road area for industrial and railway purposes. Land was also acquired at the east end of the Mackenzie King Bridge and along the Canadian National Railways crosstown tracks. In all, this represents some 625 properties and 595 owners. With these persons, the Commission has been settling over the past few years, and the settlements are about 60% complete and the appraisals about 90%.

Owners who were expropriated are given first opportunity to remain in their former holdings on a rental basis until such are required by the Commission, but should they vacate, the properties are leased to the general public. In all, at the end of 1951 there were 492 leases in force comprising mainly small homes. Included in the above total are many land leases for cottage sites along the Ottawa River at Tunney's Pastures and at Gatineau Point and cottages in Gatineau Park.

By arrangement two local Trust Companies handle the detailed administration of these leases, one for Ontario properties and the other for those in Quebec.

The buildings are maintained in part by a group of tradesmen on the staff of the Commission and the vacant land by the park labourers. This latter embraces poison ivy and weed control, fire protection and general clean-up work.

Mosquito Control Operations

This year a Todd Insecticidal Fog Applicator (TIFA) was put into operation in place of hand spraying for larvae control. The spray used was 4% DDT solution mixed with fuel oil. Underbrushing and ditching were also carried out in the Ottawa and Hull areas.

The breeding areas along the Ottawa River, which are usually sprayed by a Royal Canadian Airforce aeroplane, were not treated in this manner due to the unavailability of the aircraft.

In July and August adult mosquito control was effectively maintained by the TIFA.

1951 Financial Statement

Revenue

County of Carleton	\$ 100.00
City of Ottawa	2,000.00
Town of Eastview	50.00
Village of Rockcliffe Park	1,000.00
Federal District Commission	<u>1,823.08</u>
	\$ 4,973.08

Expenditures

Labour, underbrushing, ditching and spraying	\$ 1,655.10
Oil Purchased	1,667.03
DDT and other insecticides	93.25
Repairs to equipment and parts	513.94
Truck and equipment rental	673.40
Car allowances	23.45
Supervision	<u>346.91</u>
	\$ 4,973.08

The following resolutions were passed by the Federal District Commission in recognition of the services rendered during the years by the Honourable F. E. Bronson, P.C., J. W. Ste-Marie, K.C., the late Grenville Goodwin; and the late Alphonse Moussette.

R E S O L U T I O N

It was with deep regret that the Federal District Commission learned of the resignation of The Honourable F. E. Bronson, member since 1927 and Chairman since 1936.

During The Honourable Mr. Bronson's term as Chairman many important matters and projects having to do with the improvement and beautification of the National Capital were undertaken or initiated, including:

The completion of the Experimental Farm Driveway and of Echo Drive from Bank Street to Pretoria Bridge in 1937;

The establishment of Gatineau Park in 1938 and its extensive development since that time;

The broadening of the powers of the Commission in 1946, with larger grants, including the National Capital Fund, increase in membership to include a representative of each of the provinces, and the establishment of the National Capital Planning Committee, with M. Jacques Greber of Paris as consultant, to prepare a Master Plan for the suitable long range development of the National Capital and District;

The acquisition of large areas of land for the future development of the Ottawa and Rideau Rivers Parkway Project; for new industrial sites and for the re-location of the railways; including freight yards and a new station in Ottawa South;

The construction of the Mackenzie King Bridge and the beginning of construction of the railway cut-off line.

The greatly increased duties and activities of the Commission added immeasurably to the work and responsibility of the members, and it was upon The Honourable Mr. Bronson as Chairman that the responsibility fell most heavily. He gave most cheerfully of his time and attention to the affairs of the Commission and it was largely through his guidance and personal efforts that many important matters were brought to a successful conclusion.

THEREFORE BE IT RESOLVED that the Federal District Commission expresses its sincere regret at The Honourable Mr. Bronson's resignation and the severance of the close ties and associations of many years; and thanks him for the notable contribution he has made to the affairs of the Commission over the past twenty-four years, particularly in regard to the National Capital Plan; and hopes that the future may hold for him many years of health and happiness; and that the congratulations of the Commission be extended to him upon his appointment to the Canadian Privy Council in recognition of his services to Canada.

R E S O L U T I O N

WHEREAS the Federal District Commission having received with deep regret notification of the resignation from its membership of Mr. J. W. Ste-Marie, desires to pay a deserving tribute to him by inscribing in the minutes of the Commission an expression of deep regard for the splendid service rendered by him as a Commissioner since his appointment on May 4th, 1927.

AND WHEREAS, Mr. Ste-Marie by his extensive knowledge and experience in the practice of law in the Province of Quebec was particularly well qualified to advise the Commission on legal aspects of developments undertaken in that Province. He was ever willing to work on committees and his counsel was most valuable.

THEREFORE BE IT RESOLVED that the Federal District Commission expresses its sincere regret at the severance of the pleasant ties that have existed over so many years and that the future may hold for him many years of happiness and good health.

R E S O L U T I O N

WHEREAS the Federal District Commission has learned with deep regret of the sudden death on August 28th, 1951, of Mayor Grenville W. Goodwin, an esteemed member of the Commission since January of this year by virtue of his office as Mayor of Ottawa, and one-time representative of the City of Ottawa on the National Capital Planning Committee;

AND WHEREAS Mayor Goodwin's contribution to the furtherance of the National Capital Plan, particularly in its formative stages when his understanding of the problems and his unqualified support of its basic, long-range proposals were of the utmost value to the progress of the plans;

AND WHEREAS from 1946 to 1948, as a representative of Ottawa City Council on the National Capital Planning Committee Mayor Goodwin rendered outstanding service as chairman of the Sub-Committee on Public Information, being largely responsible for the inauguration of the comprehensive information program on the National Capital Plan; and at the same time he was a valued member of the Railway Sub-Committee;

AND WHEREAS during the brief period of Mayor Goodwin's membership on the Federal District Commission he devoted much time and attention to the work of the Commission and did much to further the closest co-operation between the City of Ottawa and the Commission in the implementation of the National Capital Plan;

BE IT THEREFORE RESOLVED that the Federal District Commission at its regular meeting on September 17th, 1951, records its deep regret at the untimely death of Mayor Goodwin, and expresses its appreciation for his outstanding services to the Commission in various capacities since 1946.

R E S O L U T I O N

WHEREAS the Federal District Commission has learned with deep regret of the death on September 13th, 1951, of Mayor Alphonse Moussette, an esteemed member of the Commission since 1948 by virtue of his office as Mayor of the City of Hull, Quebec, and representative appointed by Hull to the National Capital Planning Committee;

AND WHEREAS Mayor Moussette's intimate knowledge of the Region of Hull and of the affairs and interests of the municipalities lying within the Quebec section of the National Capital District made his advice and assistance invaluable in respect to the activities of the Commission in this area, particularly in the development of Gatineau Park;

BE IT THEREFORE RESOLVED that the Federal District Commission at its regular meeting on September 17th, 1951, records its deep regret at the death of Mayor Moussette and expresses its appreciation for the many valuable contributions he has made to the work of the Commission since 1948.

Policing of Property of the Federal District Commission

1. The strength of the Federal District Commission Patrol Squads as of December 1st, 1951, under the direction of the Officer in Charge, "A" Division, C.I.B., is twenty-four members who use a total of fifteen transport units. This Squad is divided into three groups as follows:

- (A) MOTORCYCLE PATROL - responsible for the control of traffic on the Driveway system in the Ottawa area. This Squad consists of the following: One Corporal acting as supervisor and ten Constables (patrolmen). One Constable acting as Court Prosecutor. This personnel is under the direct supervision of the N.C.O. in Charge, "A" Division, Traffic Branch. Transport for the Motorcycle Patrol consists of ten Harley-Davidson motorcycles and two "three-way" radio-equipped cars.
- (B) GATINEAU PARK PATROL - responsible for the maintenance of order and the protection of Government property in this area. This Squad consists of two Constables (patrolmen) with one car being assigned for transport.
- (C) RADIO CAR PATROL - responsible for the protection of all Federal District Commission property in the Ottawa and Hull area, excluding the Gatineau Park. This Squad consists of ten Constables (patrolmen). Transport units for this squad comprises two "three-way" radio equipped cars.

2. Personnel and transport listed in sub-paragraphs (B) and (C) above come under the direct supervision of the N.C.O. in Charge, Ottawa Town Station Detachment.

3. During the period under review (1-1-51 to 1-12-51) the Motorcycle Squad mentioned in Paragraph 1 (A) investigated 1,494 cases and these are listed hereunder:

Convictions.....	340
Dismissals.....	2
Withdrawals.....	Nil
Warnings.....	948
Assistance to other Forces.....	43
Assistance to General Public.....	22
Damage to F.D.C. Property.....	13
Motor Vehicle Accidents.....	113
Court Cases Pending.....	<u>13</u>
TOTAL.....	1,494

4. Out of the 113 accidents investigated, there were ten prosecutions entered in the local courts, resulting in eight convictions with two charges being dismissed.

5. The two charges which were dismissed were laid under Section 14 (1) and Section 11 (2) of the Federal District Commission Bylaw 26. The difficulties encountered with these particular sections were elaborated upon in reports submitted at the time. The main objection taken to these sections by the presiding Magistrate was their inadequacy to cover the desired charge. Consequently, it has now been reported, upon suggestion direct from the Bench, that sections similar to those contained in the Ontario Highway Traffic Act be included in the Federal District Commission Bylaw 26 in order to remedy this situation.

6. Three cars and two bicycles were recovered on Federal District Commission property. These had been reported stolen and were either returned to their rightful owners or turned over to the Police Force concerned.

7. Assistance was rendered in six drownings which occurred in waters adjacent to Commission property. There were no fatalities on Federal District Commission property.

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

Motorcycles.....	66,551
Police Cars.....	<u>59,502</u>
TOTAL.....	126,053 miles

9. The total amount of fines collected as a result of prosecution being entered for traffic infractions of Federal District Commission Bylaw 26 amounted to..... \$3,540.00
Costs connected in conjunction with these fines..... 701.00

10. The approximate total damage to Federal District Commission property investigated by the Motorcycle Squad amounted to..... 3,071.00
As a result of investigations, the amount recoverable by the Federal District Commission was approximately..... 2,035.00

11. The approximate damage to Private Property as a result of Motor vehicle accidents on the Federal District Commission Driveway during the period under review amounted to..... 23,100.00

12. There were thirty-five Motorcycle Escorts provided by the Motorcycle Squad in connection with visiting dignitaries, funerals, Military parades, etc. Many of these were performed in cooperation with the Ottawa City Police Traffic Branch.

13. There were forty-eight instances of Traffic Control in connection with Receptions, International Dog Derby, etc. Not included in this figure, however, are those routine instances where point duty was performed at all Big Four and other football games, as well as all home baseball games at Lansdowne Park. For these latter events, all traffic leaves the Exhibition Grounds via the Driveway exits and it is worthy of mention that as a result of the efficient performance of these point duties, there were no accidents - despite the thousands of cars which came under our direction on these occasions.

14. As in previous years, the Motorcycle Squad maintained a protective patrol on the Driveway through the Exhibition Grounds during the week of the Central Canada Exhibition and was again successful in handling the huge volume of traffic that used the Driveway during this week, without mishap.

15. In addition to the enforcement of Federal District Commission Bylaw 26 which pertains to all Federal District Commission property, there were instances when offences under the Criminal Code of Canada and other Acts occurred on Federal District Commission property which were in the first instance investigated by the Motorcycle Squad and then turned over to the Department concerned.

16. General assistance was given to the Ottawa City Police, Hull City Police, Ontario Provincial Police, Quebec Provincial Police and the Eastview Police throughout the period under review in conjunction with the regular duties of the Motorcycle Squad. Forty-three cases of assistance to other Forces were reported. These cases of assistance ranged from stolen cars, bicycles, assistance under the L.C.B.O. Act, the Ontario Highway Traffic Act, assistance in the recovery of bodies in drownings and assistance under the Criminal Code of Canada.

17. There were twenty-two cases of assistance to the General Public consisting of recovery of lost articles, location of lost persons, investigation of injuries and complaints which occurred as a result of other than car accidents, etc.

18. GATINEAU PARK PATROL - The Patrols mentioned in Par. 1(B) and (C) were put into effect as of June 1, 1951, and their primary purpose is the protection of all Federal District Commission property and the investigating of damage to same.

19. The Gatineau Park Patrol is maintained on a staggered eight-hour basis. During the six month period this Patrol has been active, a total of 17,713 miles were travelled. Eleven cases were investigated and four charges were laid in Hull Court under Sec. 16 of Federal District Commission Bylaw 26, for the use of indecent language. These four charges were dismissed due to lack of evidence as to the specific language used.

20. The remaining cases were investigated on the strength of complaints re Hunting, Beer Drinking and Theft of Federal District Commission property in the Gatineau Park.

21. RADIO CAR PATROL (Par. 1 (C))

This Patrol is operated on a two shift basis and is active daily from 8.30 a.m. to 12.30 a.m. During the period under review, this Squad travelled a total of 39,962 miles on patrol duty and investigated a total of 49 cases. There were two convictions entered under Section 26 of Federal District Commission Bylaw 26 resulting in a total of \$3.00 collected in fines and \$2.00 in costs. Included in the 49 cases investigated were eight instances of assistance to other Police Departments, 4 instances of assistance to the General Public and 3 incidents involving fatalities (drownings).

22. Damage to Federal District Commission property to the amount of \$193.50 was investigated. Of this amount, \$9.50 was made recoverable by the Federal District Commission as a result of investigations. The remainder of the total damage was caused largely by high winds blowing globes from Federal District Commission Lamp Standards.

23. The collective efforts of all three Squads indicates that a total of 1,554 cases were investigated as follows:

Convictions.....	342
Dismissals.....	6
Withdrawals.....	Nil
Warnings.....	990
Cases Pending.....	13
Motor Vehicle Accidents.....	113
Damage to F.D.C. Property.....	13
Assistance to Other Police Departments.....	51
Assistance to General Public.....	<u>26</u>

GRAND TOTAL..... 1,554

Total Mileage for Motorcycles.....	66,551
Total Mileage for Police Cars.....	<u>117,177</u>

GRAND TOTAL..... 183,728 miles

24. REMARKS

The decrease in prosecutions entered as a result of Motor Vehicle accidents, where it was felt that an offence, i.e., careless driving, had occurred, is due to the rulings handed down in Local Traffic Court whereby the presiding Magistrate stated that the present sections of the Bylaw, intended to cover offences of this type, were lacking in the essentials necessary to define these offences. As indicated previously, the sections concerned are Section 14 (1) (see concluding report re Harold T. Hill) and Section 11 (2) (see concluding report re Walter Spirak).

25. There were numerous verbal warnings issued by all members on patrol of which no records were kept. These warnings were issued to the general public particularly with regards to ball playing in Federal District Commission parks, riding bicycles on Driveway two or more abreast. A watch was kept on large picnic groups both in the Rockcliffe and Gatineau Park areas. Small children are being continually warned and taken away from the water's edge, when they are without adult escort.

26. It is also pleasing to note that despite the increase in motor vehicle traffic on the Federal District Commission Driveway this year as compared to last year, there has been a slight decrease in motor vehicle accidents - 113 for 1951 as compared with 137 for 1950.

Ottawa, August 3, 1951

The Chairman and Members,
Federal District Commission,
Ottawa, Ontario

Gentlemen:

The accounts of the Federal District Commission, for the fiscal year ended March 31, 1951, having been audited under my direction, I forward herewith the Balance Sheet as at that date, together with Statement of Receipts and Expenditures for the general purposes of the Commission, showing an excess of income over expenditure for the year of \$63,324 (Schedule I), Statement of Fixed Assets as of March 31, 1951 (Schedule VI), and Accretions to Proprietary Equity during the year (Schedule VII).

The expenditures under the purview of the Commission during the year were as shown by the schedules indicated below:

For the general purposes of the Commission, namely, for maintenance of parks, parkways and plant, etc., under the control of the Commission at and in the vicinity of Ottawa, per Schedule I \$ 302,539

For the purposes of the Commission in so far as they relate to the purchase of land or the carrying into effect of any scheme of improvements and undertakings requiring a larger outlay than is available out of the actual annual income of the Commission, per Schedule II 502,629

For the maintenance and improvement of grounds adjoining Government buildings at Ottawa, and improvements to the parkway system, under control of the Commission, per Schedule III 315,294

For activities of the National Capital Planning Committee, per Schedule IV 77,500

For the construction, operation and maintenance of works or projects within the National Capital District, in keeping with an approved general plan for improvement of the National Capital and not in the nature of ordinary municipal improvements, per Schedule V 1,068.453

Total

2,266,415

The following expenditures, which would appear to fall within the ambit of the annual statutory grant of \$300,000 for the general purposes of the Commission, are included as charges to maintenance and improvement of grounds adjoining Government buildings at Ottawa, etc., per Schedule III:

Salary and wage increases to Commission employees for the period December 1, 1950 to March 31, 1951	\$ 16,420
Construction of storage building, Carling Avenue	10,773
Improvements to shops and office building	10,710

Subject to the foregoing, I certify that I have obtained all the information and explanations I have required and that, in my opinion, the Balance Sheet herewith is properly drawn up so as to exhibit a true and correct view of the state of the Commission's affairs as at March 31, 1951, according to the best of my information and the explanations given to me and as shown by the books of the Commission.

Yours faithfully,

Auditor General of Canada.

Balance Sheet as at March 31, 1951

Assets

Cash on Hand and in Bank	\$ 950,7
Cash on deposit with the Receiver General of Canada, per Schedule V	5,500,0
Investments:	
Canadian National Railway Bonds (market value \$18,650), at cost	\$ 20,136
Wright and Pontiac Telephone Company - 2 shares, nominal value	<u>1</u> 20,1
Accounts and Rentals Receivable, less provision for doubtful accounts	32,7
Inventories, as determined and certified by the Management, at cost:	
Loose tools and small equipment	61,363
Shop and office supplies	28,815
Trees and shrubs in nursery	23,664
Moveable park benches and snow fences	<u>12,567</u> 126,1
Deposits, Advances and Prepaid Expenses:	
Deposits on land purchases under negotiation	814,921
Advances on work under construction	51,047
Contractor's security deposit (contra)	20,000
Unemployment insurance stamps on hand	<u>1,380</u> 887,3
Fixed Assets, at actual or estimated cost (less depreciation), per Schedule VI	7,551,6

Liabilities and Proprietary Equity

<u>Liabilities</u>		
Accounts Payable and Accrued Charges	\$	60,840
Government of Canada -		
Advances for purchases of land, etc., per Schedule II	\$	114,566
Moneys provided from Government appropriations, to be refunded -		
Votes 278 and 724, per Schedule III	\$	1,206
Vote 279, per Schedule IV		22,500
Department of Public Works		<u>1,643</u>
		25,349
National Capital Fund per Schedule V		<u>6,016,025</u>
Contractor's security deposit (contra)		<u>6,041,374</u>
		6,155,940
		<u>20,000</u>
		6,236,780
<u>Proprietary Equity</u>		
Balance as at April 1, 1950		7,157,646
Accretions during the year, per Schedule VII		<u>1,664,605</u>
		8,822,251
Add, Reserved for Replacement of Equipment		<u>10,000</u>
		8,832,251
		<u>15,069,031</u>

Approved on behalf of the Commission

(Sgd.) F. E. Bronson

Chairman

(Sgd.) H. R. Cram

Secretary

Certified, subject to my report appended hereto.

(Sgd.) Watson Sellar

Auditor General of Canada

SCHEDULE I

Statement of Income and Expenditures for the General Purposes of the Commission
for the Year ended March 31, 1951

Income

Statutory Grant, received from the
Government of Canada, as authorized
under Section 8 of the Federal District
Commission Act, 1927, as amended \$ 300,000

<u>Other Income -</u>	
Rentals - equipment (\$21,700) and real estate (\$4,202)	\$ 25,902
Proceeds from sale of materials, supplies, nursery stock, equipment, etc.	16,539
Supervision and overhead recovered	12,227
Interest on investments & bank deposits	8,100
Recoveries for property damage	1,595
Proceeds from sale of land	<u>1,500</u>
	<u>65,863</u>
	\$ 365,863

Expenditures

Maintenance -	
General	142,053
Equipment, repairs, gasoline, etc.	31,881
Snow removal expense	19,373
Nursery and idle greenhouse expense	18,867
Carling Avenue Shops and office building	8,882
Mosquito control expense	<u>1,310</u>
	222,366
Administration - pro-rated	37,062
Improvement to the parkway system -	
landscaping, maintenance of roadways,	
and general repairs	11,212
Retirement annuity - A. Stuart	3,000
Provision for doubtful accounts	510
Reserved for replacement of equipment	2,500

Capital -		
Road construction and improvements	11,169	
Machinery and equipment	9,543	
Motor vehicles	4,182	
Office furniture and fixtures	<u>995</u>	
		<u>25,889</u>

**Excess of Income over Expenditures, transferred
to Schedule VII**

63,324

SCHEDULE II

Statement of Receipts and Expenditures in respect of the Special Statutory Grant, provided under Section 9(1) of the Federal District Commission Act, 1927 - as amended, for the purposes of the Commission in so far as they relate to the purchase of land or the carrying into effect of any scheme of improvements and undertakings requiring a larger outlay than is available out of the actual annual income of the Commission, for the year ended March 31, 1951

Receipts

Funds in hand as at April 1, 1950	\$ 117,195
Funds received, as authorized by Order in Council P.C. 12/2300 of May 6, 1950	<u>500,000</u> \$ 617,195

Expenditures

Capital:

Land for parks, driveways, etc. -	
Ottawa, Hull and vicinity	\$ 13,512
Rideau River Driveway	58,192
Ottawa River Driveway	16,484
Gatineau Park	<u>150,629</u>
	238,817
Machinery and equipment	<u>2,450</u>
	<u>241,267</u>

Deposits, on land purchases under negotiation	<u>301,708</u>
	<u>542,975</u>

Deduct:

Rentals earned and other recoveries	47,320
Less, appraisal, office, and other expenses	<u>6,974</u>
	<u>40,346</u>
	<u>502,629</u>

Funds in the hands of the Commission, as at March 31, 1951, per Balance Sheet	114,566
	<u>=====</u>

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

1947-48 Schedule D	\$ 600,000
1948-49 Schedule IV	1,000,000
1949-50 Schedule IV	500,000
1950-51 As above	<u>500,000</u>
	<u>2,600,000</u>
	<u>=====</u>

SCHEDULE III

Statement of Receipts and Expenditures from Government of Canada Appropriations,
for maintenance and improvement of grounds adjoining Government buildings,
Ottawa, and improvements to the parkway system, under control of the
Commission, for the year ended March 31, 1951

Receipts

Funds received from Government of Canada
Appropriations (Votes 278 and 724) \$ 316,500

Expenditures

Operating :

Ordinary improvements and maintenance	\$ 169,298
Gatineau Park maintenance	52,061
Contingencies and supplies	24,610
Salary and wage increases to Commission employees for the period December 1, 1950 to March 31, 1951	16,420
Administration	<u>16,220</u>
	\$ 278,609

Special Projects:

Improvements, landscaping, drainage, planting, etc.	6,539
Replacing retaining wall and fence on Rideau Canal	6,299
Re-locating flasher signal, Champlain Bridge	<u>2,364</u>
	15,202

Capital:

Construction of storage building, Carling Avenue	10,773
---	--------

Improvements to shops and office building, Carling Avenue	<u>10,710</u>
--	---------------

21,483
315,294

Funds Unexpended, per Balance Sheet

1,206

SCHEDULE IV

Statement of Receipts and Expenditures from Government of Canada Appropriations,
for activities of the National Capital Planning Committee, for the year ended
March 31, 1951

Receipts

Funds received from Government of Canada
Appropriation (Vote 279) \$ 100,000

Expenditures

Administrative:

Salaries and wages	\$ 27,968
Office supplies and services	2,568
Travel Expenses	805
Engineering surveys	85
	<u>\$ 31,426</u>

Publicity:

Exhibit expenses	16,425
Salaries and wages	8,992
Travel expenses	8,287
Booklets re National Capital Plan	6,941
Public relations	2,516
Photography	1,621
Advertising	809
	<u>45,591</u>

Capital:

Office furniture and fixtures	<u>483</u>
-------------------------------	------------

77,500

Funds Unexpended, per Balance Sheet

22,500

SCHEDULE V

Statement of the National Capital Fund to March 31, 1951, for the construction, operation and maintenance of works or projects, with the National Capital District, in keeping with an approved general plan for improvement of the National Capital and not in the nature of ordinary municipal improvements, as authorized by the Appropriation Act, No. 4, 1948, Vote 809

Moneys appropriated and transferred to a special account in the Consolidated Revenue Fund and subject to release under authority of the Governor in Council -

Amount as at April 1, 1950	\$ 5,000,000
Vote 280, Appropriation Act, No. 4, 1950	<u>2,500,000</u>
	\$ 7,500,000

Deduct:

Funds released to the Commission:

Amount as at April 1, 1950	1,500,000
Released during year	<u>500,000</u>
	<u>2,000,000</u>

Funds on deposit with the Department of Finance

5,500,000

The Commission's Transactions for the Fiscal Year ended March 31, 1951

<u>Receipts</u> - Funds in hand as at April 1, 1950	1,084,478
Funds received by the Commission, as above	<u>500,000</u>
	<u>1,584,478</u>

Expenditures

Capital Expenditures, for industrial sites and facilities -

Township of Gloucester	132,185
Ottawa, Hull and vicinity	119,297
Mackenzie King Bridge - land	\$ 169,331
Construction of Bridge and approaches	<u>237,778</u>
	407,109

Removal, re-routing and reconstruction of cross town tracks

92,077
750,668

Advances on work under construction

51,047

Deposits on land purchases under negotiation

281,831

332,878
1,083,546

Deduct:

Rentals earned	15,672
Less, Miscellaneous expenses	<u>579</u>
	<u>15,093</u>

1,068,453
516,025

Funds in the hands of the Commission, as at March 31, 1951

Unexpended Balance of Fund

On deposit with the Department of Finance	\$ 5,500,000
Funds in the hands of the Commission	<u>516,025</u>
National Capital Fund, per Balance Sheet	<u>6,016,025</u>

SCHEDULE VI

Statement of Fixed Assets as at March 31, 1951

<u>Description</u>	<u>Additions during the year (net)</u>	<u>Actual or esti- mated cost to date</u>	<u>Provision for Depreciation to date</u>	<u>Depreciated value</u>
Land:				
Furchased and donated -				
Parks, driveways, etc.	\$ 590,341	\$ 3,584,781		\$ 3,584,781
Industrial sites	350,112	437,266		437,266
Gatineau Park	150,629	753,974		753,974
Mackenzie King Bridge	169,706	169,706		169,706
Held under lease or licence of occupation		1		1
	1,260,788	4,945,728		4,945,728
Roads and driveways	11,169	1,416,629	\$ 925,104	491,525
Bridges and approaches	236,372	1,176,704	365,729	810,975
Parks and boulevards - construction and develop- ment		853,311		853,311
Removal, re-routing and recon- struction of cross town tracks	92,077	92,077		92,077
Permanent park benches and parkway lighting system	734	162,180	75,902	86,278
Buildings	25,086	333,919	167,708	166,211
Machinery and equipment	10,960	115,756	38,394	77,362
Motor Vehicles	4,959	49,978	32,425	17,553
Office furniture and fixtures	4,373	14,665	4,082	10,583
 Totals	 1,646,518	 9,160,947	 1,609,344	 7,551,603
	=====	=====	=====	=====

SCHEDULE VII

Accretions to Proprietary Equity during the year ended
March 31, 1951

Capital expenditures from:

Statutory Grant and other income of the Commission, per Schedule I	\$ 25,889
Special Statutory Grant, per Schedule II	241,267
Government of Canada appropriations, per Schedule III	21,483
Funds provided for activities of the National Capital Planning Committee, per Schedule IV	483
National Capital Fund, per Schedule V	<u>750,668</u>
	\$ 1,039,790

Deposits on land purchases under negotiation:

Special Statutory Grant, per Schedule II	301,708
National Capital Fund, per Schedule V	<u>281,831</u>
	583,539

Advance on work under construction
per Schedule V

51,047

Inventory increases, maintenance and
operating supplies

3,684

Fixed assets - increases

6.791

10,475

Excess of Income over Expenditures,
per Schedule I

63,324

Gain on fixed assets sold

500

63,824

Deduct: Depreciation for the year

1,748,675

84,070

Total, transferred to Balance Sheet

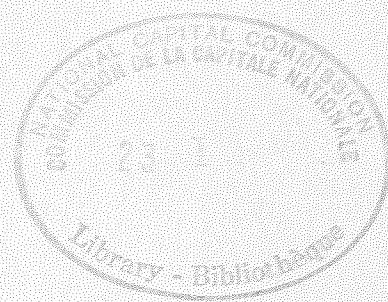
1,664,605

=====

G
11

La Commission du District Fédéral

OTTAWA, CANADA



LE CINQUANTE-DEUXIÈME RAPPORT ANNUEL

1951

LA COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

OTTAWA

CANADA

CINQUANTE-DEUXIEME RAPPORT ANNUEL

1951

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

Monsieur le Premier Ministre,

Nous avons l'honneur de vous présenter,
conformément aux dispositions de la Loi de la Commission
du district fédéral, le cinquante-deuxième rapport
annuel des travaux effectués par la Commission au cours
de l'année 1951.

Nous avons l'honneur d'être, Monsieur,
vos obéissants serviteurs.

Le Président,

DUNCAN K. MacTAVISH,

Le Secrétaire,

HALDANE R. CRAM.

I N D E X

Page	1	- Présentation du Rapport
	3	- Observations générales
	6	- Membres de la Commission du district fédéral et du Comité d'aménagement de la capitale nationale
	8	- Historique
	12	- Aménagement
	15	- Entretien et expansion du réseau de parcs
	18	- Parc Gatineau
	20	- Entretien des terrains du gouvernement
	21	- Travaux accomplis pour le compte des ministères
	23	- Réalisation des projets du Plan directeur
	25	- Acquisition, administration et entretien des biens immobiliers
	26	- Destruction des moustiques
	27	- Résolutions
	32	- Rapport de la Gendarmerie royale du Canada
	37	- Rapport de l'Auditeur général

Observations générales

Durant l'année 1951, les travaux en cours ont grandement progressé. Les organismes fédéraux, provinciaux et municipaux, ainsi que les compagnies privées, ont aussi collaboré à l'amélioration de la capitale nationale.

Au début de décembre, les travaux de construction du pont Mackenzie-King, exécutés en vertu du contrat principal, étaient suffisamment avancés pour permettre à la circulation d'utiliser ce pont et l'extension de la rue Slater, à l'ouest de l'avenue Bronson, avait considérablement progressé. Tout cela a été accompli grâce aux efforts conjoints de M. E.G.M. Cape et compagnie, principal entrepreneur, des divers départements de la ville d'Ottawa, de la Commission Hydro-électrique de l'Ontario et du personnel de la Commission du district fédéral.

Les travaux de nivellement du raccourci de la voie ferrée, au sud d'Ottawa, et le remblayage des routes Metcalfe et Russell, à l'approche des ponts qui passent par dessus la voie ferrée, sont presque terminés. L'autorisation a été accordée pour la construction d'un mille et trois-quarts de voie ferrée, à l'ouest du pont du chemin de fer National-Canadien qui traverse la rivière Rideau, jusqu'à la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien qui longe, à l'ouest, la route Metcalfe. Les traverses qui serviront à ces travaux ont été regues et l'acier est disponible. On a acheté, à South-March, le terrain nécessaire au raccordement des deux voies du chemin de fer National-Canadien et le nivellement est terminé.

En mai, le Rapport final et l'Atlas, préparés par M. Jacques Gréber, devant servir d'explication au Plan directeur d'aménagement de la capitale nationale, ont été présentés au premier ministre par le président de la Commission du district fédéral. Une fois le Rapport déposé à la Chambre des communes, des exemplaires en ont été distribués par l'Imprimerie nationale. Grâce à M. Gréber et à ses adjoints, le Rapport illustré est d'une excellente tenue.

Il y a eu des changements importants dans le personnel de la Commission. M. D.K. MacTavish en est devenu président, à la suite de la démission de l'honorable F.E. Bronson, P.C.; le maire Charlotte Whiton a remplacé feu le maire Grenville Goodwin, d'Ottawa; le maire suppléant, David Joanisse, a également remplacé feu le maire Alphonse Moussette, de Hull; M. Lawrence Freiman, le Lt.-Col. J.D. Fraser, tous deux d'Ottawa, Mme Cécile Fontaine, de Hull, et M. Eric Cook, K.C., de Terre-Neuve, ont également été nommés commissaires. Tous les postes disponibles sont maintenant remplis.

Suivant la pratique habituelle, la Commission a acquis de vastes étendues de terrain vierge qui serviront plus tard à la construction de grandes routes, parcs et avenues. La Société centrale d'hypothèques et de logement a cédé une grande étendue de terrain qui servira à l'amélioration du réseau de routes de plaisance situées sur sa propriété, le long de la route de Montréal. Le levé des plans du Station Boulevard, qui reliera à

Hurdman's Bridge la gare que l'on se propose de construire sur la route Walkley, est terminé et l'on achètera le terrain sous peu.

La propriété Edwards-Herridge, dans le parc Gatineau, qui comprend environ 4,500 acres et entoure complètement le lac Harrington (Mousseau), a été achetée au printemps. Conservée dans son état naturel, elle constitue l'un des plus beaux coins du parc Gatineau. Les subventions accordées en guise de taxes aux diverses municipalités situées dans les limites du parc, ont été très bien accueillies et cette mesure, autorisée par une modification apportée le printemps dernier à la loi de la Commission du district fédéral, a servi à régler une question depuis longtemps litigieuse.

Au début de l'été, la Commission a accepté, à titre de cadeau de la Compagnie des tramways de Hull, l'emprise que celle-ci a abandonnée entre les limites de la ville de Hull et Aylmer. Cette bande de terrain peut servir de passage carrossable ou faire partie d'un parc et d'un réseau de routes de plaisance, sur la rive nord de la rivière Ottawa.

La ville d'Ottawa a demandé de l'aide financière pour la construction d'ouvrages municipaux, tels que les conduites d'eau principales et les égouts collecteurs. On a cru qu'il valait mieux étudier l'importance de chaque projet indépendamment, afin de savoir si la construction en était requise par le Plan directeur ou si le projet a été réalisé avant les exigences normales. Après une étude approfondie du problème, la Commission a adressé ses recommandations au gouvernement. La question de subventions semblables pour l'amélioration des routes et l'installation de fils souterrains a aussi été étudiée de nouveau.

La ville d'Ottawa a coopéré efficacement avec d'autres municipalités, au développement de la capitale nationale. La collaboration qu'elle a apportée à la construction du pont Mackenzie-King, ainsi qu'au prolongement des services d'égout et d'eau dans la région industrielle en perspective, mérite une mention toute spéciale.

Pour faire suite à une recommandation du Rapport final voulant que le parc Gatineau constitue une sorte d'oasis au sein des régions habitées, des pourparlers ont été entamés avec la ville de Hull dans le but d'aménager un parc et une voie carrossable dans la vallée du lac Fairy.

Comme par le passé, le réseau des routes de plaisance de la Commission a fait l'objet des commentaires les plus élogieux de la part des touristes et des habitants de la ville. Les tulipes du centre de la ville, les plates-bandes de bégonias, le long du Driveway, les lys d'eau à Brown's Inlet, ainsi que les jonquilles du parc Rockcliffe étaient d'une beauté remarquable.

En sa qualité d'entrepreneur pour les travaux d'amélioration des terrains adjacents aux édifices du gouvernement, la Commission a été très active. La résidence du premier ministre est pratiquement terminée. Les terrains du bureau principal de la Société centrale d'hypothèques et de logement et de la Salle d'Armes de Hull ont été sommairement nivelés.

Les règlements relatifs aux biens immeubles acquis par expropriation ont été nombreux. Nombre de propriétés ont été achetées sans qu'il soit nécessaire de les exproprier.

Comme par le passé, la Gendarmerie royale a su maintenir l'ordre sur toute l'étendue du Driveway.

Les tâches de la Commission s'étant multipliées et celle-ci désirant améliorer ses modes de comptabilité, une nouvelle méthode pour le maniement des comptes, des traitements et des frais d'exploitation des véhicules a été adoptée. Ce système permettra de se servir sans difficulté de machines pour la comptabilité, si le besoin d'un changement se fait sentir.

L'outillage et les véhicules automobiles sont en bonne condition.

Membres de la Commission du district fédéral
et de ses comités et sous-comités

COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

PRESIDENT

Duncan K. MacTavish, O.B.E., B.A., K.C.,
(Remplace l'honorable Frederic E. Bronson,
P.C., B.Sc., M.E.I.C., qui a pris sa re-
traite le 15 août 1951)

COMMISSAIRES

MM. Gaston Amyot, M.R.A.I.C., représentant la province de Québec;
J. H. Blanchard, B.A., LL.D., représentant la province de l'Île-du-
Prince-Edouard;

A. F. Baird, M.E.I.C., D.Sc., représentant la province du Nouveau-Brunswick;
Charles Camsell, C.M.G., LL.D., F.R.S.C.;

Mme Cora T. Casselman, B.A., représentant la province de l'Alberta;

MM. Eric Cook, K.C., représentant la province de Terre-Neuve;

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

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

Col. J. D. Fraser, V.D., A.D.C.;

Mme Cécile Fontaine, M.B.E.;

MM. Lawrence Freiman, B.A.;

David Joannisse, maire suppléant de Hull (remplacant M. J. A. Moussette,
décédé le 13 septembre 1951);

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

A. J. Major, LL.D.;

B. K. Sandwell, B.A., LL.D., D.C.L., F.R.S.C., représentant la province
d'Ontario;

J. W. Sanderson, représentant la province de la Saskatchewan;

J. W. Ste-Marie, C.R., qui a pris sa retraite le 20 juin 1951;

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

Wm. H. Warren, B.S.A., représentant la province de la Colombie-Britannique

Mlle Charlotte Whitton, C.B.E., M.A., D.C.L., LL.D., maire d'Ottawa, (remplacant
M. Grenville Goodwin, décédé le 28
août 1951);

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

Alan K. Hay, B.Sc., M.E.I.C.,
Ingénieur en chef et Directeur
de l'aménagement et de la
construction

Comité d'aménagement de la capitale nationale

C. G. Cowan, Ottawa, président,
(remplaçant l'honorable F. E. Bronson,
P.C., B.Sc., M.E.I.C.)

L'honorable Alphonse Fournier, M.P., C.R., P.C., ministre des Travaux publics;
MM. D. K. MacTavish, O.B.E., B.A., K.C., président de la Commission du
district fédéral;

Watson Sellar, C.M.G., Ottawa;

Dr. R. Leduc, D.D.S., Maniwaki (P.Q.), représentant les municipalités rurales
du Québec;

MM. L. L. Coulter, Commissaire, représentant la ville d'Ottawa;

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

D. McMillan, M.E.I.C., échevin, représentant la ville d'Ottawa;

David Joanisse, maire suppléant, représentant la ville de Hull;

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

E. L. Cousins, O.B.E., M.E.I.C., ingénieur conseil, Toronto;

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

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

Gordon Gulham, M.L.A., M.C.S.L.A., M.I.P.T.P., Bolton, (Ont.);

J. Gréber, S.A.D.G., S.C., S.F.U., éminent architecte paysagiste et
urbaniste, conseil du Comité.

Sous-comités du Comité d'aménagement de la capitale nationale

Architecture

MM. A. S. Mathers, président
Gaston Amyot
J. A. Ewart
Charles David
Jacques Gréber (conseil)

Information et publicité

MM. D. P. Cruikshank, Président
L. L. Coulter, commissaire
Watson Sellar

Parc Gatineau

MM. P. Sparks, président
H. Marshall
W. D'Amour
Major Général E. L. M. Burns
J. J. Connolly, K.C.

Chemins de fer

MM. E. L. Cousins, président
David Joanisse, (maire suppléant
succédant au Maire A. Moussette)
L. L. Coulter, commissaire

Contentieux

M. Watson Sellar, président

Routes et circulation

MM. D. McMillan, échevin
D. P. Cruikshank
David Joanisse, maire suppléant
(succédant à M. C. G. Cowan)

Il est à remarquer que le président et tous les membres de la
Commission du district fédéral ainsi que du Comité d'aménagement de la capitale
nationale remplissent leurs charges sans rétribution. Le secrétaire de la Com-
mission agit en qualité de secrétaire de tous les comités.

Historique

La Commission d'embellissement d'Ottawa fut instituée en 1899 par le premier ministre sir Wilfrid Laurier qui désirait faire d'Ottawa la "Washington du Nord" et elle fut chargée d'améliorer et d'embellir la ville. Durant ses dix premières années d'existence, la Commission s'occupa d'acquérir des terrains et d'aménager des parcs et des allées, sous la présidence de sir Henry Bate (1899-1913), selon les plans de M. Frederick Todd, architecte paysagiste de Montréal.

Voici les travaux les plus importants qui furent exécutés de 1899 à 1912:

Création des parcs nationaux de Rockcliffe qui étaient la propriété de la ville et de la Couronne;

Embellissement des rives du canal Rideau et construction du Driveway;

Construction du Lady-Grey Drive et de la chaussée traversant le lac Dow (supprimée depuis), et construction des ponts Minto;

Aménagement des parcs Strathcona, Central, de l'avenue King-Edward, de la pointe Nepean, Dundonald, et des Jardins MacDonald;

Acquisition de terrains et construction des avenues Monkland et Clemow, ainsi que de la terrasse Linden.

A la fin de 1912, il y avait en tout 13.28 milles de chaussées.

En 1911, le gouvernement de sir Robert Borden décida de dresser un plan d'ensemble du district de la capitale et chargea sir Henry Holt de la direction du projet. L'aménagement des parcs étant partie intégrante du programme, les membres de la Commission d'embellissement collaborèrent à sa préparation. La guerre de 1914-1918 empêcha de donner suite au rapport.

De 1913 à 1920, la Commission fut présidée par sir Henry K. Egan et M. John B. Frazer lui succéda, de 1920 à 1926. La Commission s'occupa surtout d'améliorer le réseau d'alors. Elle travailla également à l'amélioration de la promenade dite Island-Park Drive et construisit les ponts de l'île Bate, sur la rivière Ottawa.

De 1928 à 1937, la Commission accomplit beaucoup de travail. En 1927, une loi fédérale avait changé son nom en celui de Commission du district fédéral à la suite de la nécessité de collaborer avec la ville de Hull, tout comme avec celle d'Ottawa. Sous la présidence de l'honorable T. Ahearn, P.C., (1926-1932) plusieurs projets majeurs furent

entrepris. C'est pendant cette période que les parcs Jacques-Cartier, Bréboeuf et Fontaine (Lac Flora), de Hull, furent terminés; le pont Champlain fut prolongé jusqu'à la rive du Québec et la promenade Island-Park Drive fut reliée au chemin d'Aylmer. Des édifices furent rasés dans le centre d'Ottawa pour faire place au parc de la Confédération. En collaboration avec le National-Canadien, le terrain situé entre la côte ouest de la rue Nicholas et les voies ferrées fut aménagé en parc. Le parc Rockcliffe, l'allée du canal Rideau et le Lady-Grey Drive furent presque entièrement remis à neuf. L'Echo-Drive fut aménagé, au sud et à l'est du canal, entre les ponts Bronson et Pretoria.

M. W.E. Matthews exerça la présidence de 1932 à 1936. Il prolongea le Driveway à travers la Ferme expérimentale, depuis la promenade d'Island-Park jusqu'à la grande route de Prescott. Le gouvernement, inquiet des coupes d'arbres qui se pratiquaient dans la région de Kingsmere, autorisa une étude approfondie de la question, et les résultats de l'enquête furent consignés dans le lower Gatineau Woodland Report.

L'honorable F.E. Bronson, P.C., fut nommé président en 1936; il était membre de la Commission depuis 1927.

En 1937, à la suite du Rapport déjà mentionné, la Commission entreprit l'aménagement du parc Gatineau et fit l'acquisition de terrains à cette fin.

A cette époque, M. Jacques Gréber, sous la direction du ministère des Travaux publics, était à préparer des plans de l'emplacement du Monument aux morts de la guerre, ainsi que des approches de la rue Elgin. On l'avait ensuite chargé de préparer un plan du centre de la région urbaine, mais la guerre en empêcha la réalisation.

Au cours du dernier conflit, la Commission avait réduit au minimum les travaux d'entretien et supprimé toute nouvelle entreprise. Les résultats de cette ligne de conduite sont assez visibles, partout dans les parcs, car les ouvrages ont besoin de beaucoup de réparations, ou bien leur agencement est devenu désuet.

Par arrêté en conseil du 16 août 1945, le gouvernement a défini le district de la capitale nationale comme étant une étendue de 900 milles carrés comprenant les villes d'Ottawa et de Hull, ainsi que 26 autres municipalités entières ou partielles. M. J. Gréber fut désigné pour réaliser l'aménagement de la capitale nationale. En 1946, les pouvoirs de la Commission furent élargis. Ses fonds furent aussi augmentés afin qu'elle puisse plus facilement remplir ses fonctions d'aménager la capitale et de voir à son développement. On institua un Comité d'aménagement de la capitale nationale "pour aider à l'élaboration et au tracé d'un plan directeur qui sera assuré de l'approbation et de l'appui maximums du public."

En 1947, la Commission expropria des terrains, en grande partie vacants, situés sur la rive droite de la rivière Rideau, d'Eastview à la baie Mooney, et sur la rive droite de la rivière Ottawa, depuis la baie Lazy jusqu'à Woodroffe, en vue de les protéger et finalement de les transformer en parcs publics. Un peu plus tard, elle expropria aussi des terrains que le plan directeur destinait à des fins industrielles et ferroviaires.

En plus de ces acquisitions, la Commission a acheté l'espace entre le Lady-Grey Drive et la rue Sussex pour protéger l'emplacement de futurs édifices de l'Etat que l'on érigera en bordure de cette dernière. Elle a aussi acheté du terrain, le long des rues Nicholas et Waller, et à l'ouest de l'avenue Bronson, pour la construction du pont Mackenzie-King et ses abords; à Hurdman's Bridge pour l'emplacement du Station Boulevard et de la grande route n° 17; ainsi que le long des voies ferrées du National-Canadien qui traversent la ville, afin de permettre plus tard l'établissement d'une artère principale à circulation restreinte. En tout, la Commission a négocié avec 560 propriétaires.

Elle a fait en outre d'importants achats de terrain pour le parc Gatineau, surtout du côté nord de Kingsmere. L'ancien premier ministre, le très honorable W.L. Mackenzie King, a légué à la nation canadienne une grande étendue de terrain à Kingsmere et, le gouvernement, en a confié la surveillance à la Commission. Ces terrains s'ajoutent à ceux que la Commission possède déjà dans le parc Gatineau.

Le "Plan de la capitale nationale, 1950 - Rapport général", préparé par M. Jacques Gréber, a été présenté au gouvernement après avoir été accepté en principe par le Comité d'aménagement et par la Commission du district fédéral. Ce rapport a été déposé à la Chambre des communes, le 22 mai 1951, par le premier ministre, le très honorable Louis S. Saint-Laurent, C.P., M.P., qui prononçait à cette occasion les paroles suivantes:

"Il s'agit d'un rapport fondé sur une étude objective et effectué par des spécialistes en vue de déterminer la meilleure façon de tirer parti des avantages dont la nature a doté la région et d'édifier une capitale dont les Canadiens pourront s'enorgueillir."

Depuis 1946, on a continué l'aménagement des terrains des parcs. Tout le réseau des routes de plaisance, exception faite des chemins et de l'éclairage, fut reconnu selon les principes modernes. Aux sentiers de pierraille on substitua l'asphalte; les plantations d'arbustes furent simplifiées; plusieurs plates-bandes de fleurs furent supprimées. On remplaça les fleurs exotiques par des plantes qui produisaient un aussi bel effet, sans demander autant de soins. On a surtout eu recours aux tulipes, de sorte que la ville d'Ottawa sera bientôt renommée pour ses fleurs printanières.

Le parc Gatineau aussi fut agrandi. De sorte qu'à la fin de 1951, il avait atteint une superficie de 32,269 acres, y compris la propriété Mackenzie-King, de 600 acres.

La Commission est maintenant devenue l'un des plus grands propriétaires de terrains du district de la capitale nationale. Elle entretient une grande partie du réseau de parcs pour les villes d'Ottawa et de Hull, fournit à leurs habitants quelques parcs pittoresques et des terrains de jeu, et régit le Driveway, seule voie à circulation restreinte alimentant le centre de la ville. Elle coopère avec les citoyens, les corps publics et autres autorités du district de la capitale nationale, ou bien ceux-ci la consultent, au sujet de tous leurs projets qui touchent ou pourraient toucher aux aménagements prévus par le Plan directeur.

Aménagement

En 1946, la Commission du district fédéral était chargée par le Parlement de voir à l'aménagement de la capitale nationale et de mener à bonne fin les travaux prévus par le plan d'aménagement. Peu de temps après, le Comité d'aménagement était établi par arrêté en conseil et directement chargé des travaux; M. Jacques Gréber, éminent urbaniste français, était en même temps nommé conseil du Comité. Cet organisme étudie les diverses propositions relatives à l'aménagement de la capitale, soumises par son conseil, et les recommande ensuite à la Commission du district fédéral, ou de toute autre autorité intéressée, qui se charge de leur exécution, une fois qu'elles ont été approuvées par le gouvernement.

Depuis 1945, M. Gréber, assisté d'un personnel canadien, désigné sous le titre de Service d'aménagement de la capitale nationale, a travaillé à la préparation d'un plan de cette dernière et, au début de 1951, ses constatations, "Plan de la capitale nationale, 1950 - Rapport général", ont été soumises au gouvernement. Cet important document, qui consiste en un recueil de plans, accompagnés de textes, contient également le Plan directeur et en indique les méthodes d'exécution projetées. On s'attend à ce qu'l'exécution en soit conforme, en principe, aux propositions contenues dans ledit rapport.

Le gouvernement français a offert une tapisserie d'Aubusson au gouvernement canadien, en témoignage d'appréciation, après que celui-ci eût retenu les services de M. Gréber à titre d'expert conseil pour l'exécution du Plan directeur. Cette tapisserie a été présentée au gouvernement canadien lors d'une cérémonie, l'an dernier.

Le Comité s'est vite rendu compte de la nécessité d'une solution énergique au problème des chemins de fer et de la circulation routière dans la région de la capitale. La voie ferrée du National-Canadien, qui traverse la ville, constitue une entrave à la circulation en direction nord ou sud. Il a été décidé, dès le début, de transporter ces rails à un endroit situé au sud de la ville et de les remplacer par une route, d'accès restreint, qui constituerait un lien avec la grande route provinciale n° 17 (route Trans-Canada). Le transport des gares terminus de trains de marchandises des rues Besserer et Sussex, à un endroit situé au sud-est du pont Hurdman, a également été proposé. De plus, les établissements industriels et les entrepôts, disséminés le long de la voie transversale, seront transportés au même endroit. Pour faire suite à cette proposition, la Commission du district fédéral a exproprié, en 1947, une importante étendue de terrain au sud-est de Hurdman's Bridge et au sud du chemin Walkley. Les travaux de nivellement du raccourci de chemin de fer et la construction de deux ponts-routes sont également en cours.

Les emplacements industriels n'ont pas encore été aménagés à cause de l'absence d'égouts et de conduites d'eau. La ville d'Ottawa en a cependant commencé la construction, l'an dernier, afin de fournir ces

services. La Commission a accordé le droit d'installer un égoût collecteur de raccordement le long de la rivière Rideau. Cet égoût desservira également la propriété connue sous le nom de "ferme Saint-Louis" qui servira à la construction conjointe de logements par la ville, la province et l'Etat. On s'attend à l'érection d'environ 1,000 maisons à cet endroit; il est probable que beaucoup de personnes qui y seront logées pourront travailler plus tard dans cette zone industrielle. Afin de s'assurer le contrôle permanent de cette zone, la Commission, sur recommandation du Comité d'aménagement, décida qu'aucune propriété n'y serait vendue, mais que tous les propriétaires, désireux de construire des entrepôts ou des usines sur ces terrains, ne pourraient le faire qu'au moyen de baux revisables et renouvelables périodiquement.

On se proposait, l'an dernier, d'élargir l'avenue Carling afin d'en faire une artère convenable pour le trafic en direction est ou ouest. Le projet a été étudié en détail au cours de 1951 et la ville en a préparé les plans. Les travaux de construction ou l'achat de terrains n'ont pas encore été autorisés. On croit que l'élargissement de cette rue tombe réellement dans les limites des travaux de la ville.

Le programme d'acquisition de terrains du ministère de la Voirie de l'Ontario, en dehors des limites de la ville, et de la Commission, à l'intérieur, terrains devant servir à la route n° 17, entre Green's Creek et la rivière Rideau, est presque complété. Cette route constituera probablement le premier trait d'union de la grande artère, d'accès limité, que l'on établira à travers la ville.

Le levé des plans du Station Boulevard, entre la route Walkley et Hurdman's Bridge, est terminé et on a acheté une partie du terrain qui servira d'emprise. Celle-ci aura 500 pieds de largeur sur presque toute son étendue; le boulevard en occupera 200 pieds et des lots de 150 pieds chacun seront revendus, chaque côté, comme emplacements commerciaux.

La Commission a étudié la possibilité d'aménager une promenade, sur la rive gauche de la rivière Ottawa, entre les villes de Hull et d'Aylmer, mais il faudra en faire les levés avant d'en arriver à une décision. L'emprise abandonnée par la compagnie des tramways de Hull et qu'elle a cédée à la Commission pourrait en faire partie.

Les travaux relatifs à la construction de nouvelles promenades, dans les quartiers récemment annexés à la ville, sont en cours; les terrains nécessaires seront bientôt achetés des propriétaires ou reçus à titre de don. Les propriétaires de terrains aboutissant à ces promenades ne pourront y accéder directement en voiture, car on veut leur conserver les caractéristiques des grandes avenues. Une étendue de terrain est déjà réservée à cette fin auprès de la Société centrale d'hypothèques et de logement, le long de la route de Montréal.

Le plan des grandes routes, indiquant l'emplacement des artères principales, a été approuvé par la Commission d'urbanisme et par la ville d'Ottawa, à titre de municipalité désignée. Il sera adressé au Département

de l'aménagement et de l'extension, à Toronto, et reconnu comme "plan officiel", conformément aux termes de la loi dite "Planning Act of Ontario". On est d'avis qu'en recourant à tous les pouvoirs accordés par cette loi, il sera possible d'aménager les routes, grandes artères et promenades, sans encourir les dépenses indues que représenterait l'achat de tout le terrain nécessaire à ces fins.

A la suite d'une demande formulée par le sous-comité de la circulation, on étudie actuellement de quelle façon l'acquisition du terrain, la construction et les travaux d'entretien des routes importantes, indiquées sur le Plan directeur, pourraient être répartis.

L'importance de surveiller l'apparence des édifices du gouvernement et de leur emplacement devient de plus en plus évidente. A maintes reprises, à cause des faibles liens existant entre les divers ministères ou du manque de contrôle sur les architectes choisis par ceux-ci, l'aménagement général des sites et l'architecture des édifices en ont souffert. Lorsque les dessins des édifices projetés ont été soumis à l'approbation de la Commission, elle a adopté une attitude compréhensive et, souvent, elle est parvenue à concilier les points de vue divergents et à améliorer les plans. L'aéroport d'Upland et la baie Shirley en sont des exemples. Le sous-comité de l'architecture a tenu à cette fin plusieurs réunions.

Certains ministères fédéraux, des autorités publiques et des citoyens ont communiqué avec la Commission pour obtenir des précisions sur le Plan directeur et ont demandé également quels seraient les endroits propices à l'érection de nouveaux édifices. A ce sujet, la Commission a accordé à tous la plus étroite collaboration possible.

A la suite des engagements de l'année dernière, la majeure partie des terrains acquis durant la guerre, pour l'érection d'édifices du gouvernement, ont été répartis et il reste peu d'emplacements avantageux.

Dans le but d'améliorer les conditions de natation, dans la région de Hog's Back, la ville a obtenu de la Commission la permission de construire une plage à la baie Mooney et décidé d'en aménager une, pour usage temporaire. Aucun bâtiment n'y sera érigé sans la permission de la Commission, ce qui évitera des constructions peu agréables à la vue. La Commission fait la revue de ses propriétés, à Hog's Back, afin de trouver le terrain nécessaire à ce projet.

La collaboration avec les diverses autorités locales, réalisée grâce à l'aménagement, est des plus satisfaisantes. La Commission d'urbanisme pour la région d'Ottawa collabore aux travaux actuels, surtout en ce qui concerne la coordination de nouvelles sous-divisions, que l'on fait maintenant cadrer avec les propositions du Plan directeur. D'autres autorités et certains particuliers, dont les projets futurs sont touchés par le plan d'aménagement, ont consulté la Commission au sujet de leurs problèmes particuliers. Peu de changements importants, dans la région de la capitale, ont été faits sans consultation préalable avec les autorités du Plan directeur.

Entretien et Expansion du Réseau de Parcs

L'entretien et l'expansion du réseau de parcs ont été l'une des principales tâches de la Commission au cours de l'année. Afin de réduire les frais, elle recourt à la mécanisation des appareils utilisés, et seuls la préparation et l'entretien des planches de semis sont faits à la main. Le nombre de ces planches a été réduit, au cours des dix dernières années, et l'on a utilisé des variétés de semis plus ordinaires. Les bulbes hollandaises, les plantes annuelles et les chrysanthèmes, dont les floraisons s'étendent sur toute la saison, sont utilisées en nombre croissant. En tout, 134,000 tulipes, 16,500 jonquilles et 38,000 crocus ont été plantés l'an dernier, soit une augmentation importante sur les années précédentes. La Commission utilise aussi énormément de pommiers sauvages à fleurs, afin que leur floraison soit une caractéristique d'Ottawa, tout comme celle des cerisiers fait la gloire de Washington. A cette fin, plusieurs des plus récentes variétés hybrides, acclimatées à la Ferme expérimentale d'Ottawa, sont actuellement en état de croissance dans les pépinières, d'ici à ce que les plants aient atteint une taille suffisante pour être transplantés dans les parcs publics, ce qui leur permettra de résister aux conditions difficiles.

Il convient de reconnaître ici le don magnifique de 16,000 bulbes que Sa Majesté la reine Juliana des Pays-Bas a fait à la Commission du district fédéral. Chaque année, depuis 1946, Sa Majesté a fait un don de ce genre aux citoyens d'Ottawa, par l'entremise de la Commission en témoignage de reconnaissance pour la bienveillance dont elle a été l'objet durant son séjour ici, au cours de la dernière guerre. Conformément à ses désirs, une partie de ces bulbes ont été plantées sur le terrain de l'Hôpital municipal et le reste, sur la berge du lac Dow. Des plaques avec inscription appropriée, ont été posées près des plates-bandes pour indiquer aux visiteurs et aux citoyens de la ville la provenance de ces bulbes.

Depuis quelques années, une étendue de terrain appartenant à la Commission, située au sud de la rivière Rideau, près de Billing's Bridge servait de dépotoir pour la ville. Grâce à l'usage de substances chimiques récemment découvertes, on en a tenu les rats éloignés. Le tout ayant été recouvert de terre entassée, le terrain est propre et sans odeur. Les vidanges y sont déchargées et épandues au niveau prescrit par la Commission, de sorte que, lorsque ce terrain bas aura été rempli, il sera possible d'y aménager un magnifique parc riverain, à peu de frais. Au cours des trois dernières années, environ 30 acres de terrain ont ainsi été recouvertes.

Le haut du mur de soutènement, le trottoir et la rampe en métal, le long d'Echo-Drive, étant dans des conditions dangereuses, on les a suffisamment réparés pour éliminer tout danger d'accident. Les réparations intensives que l'on avait projetées ont été remises à plus tard, lorsque des fonds seront disponibles.

Dans le parc Rockcliffe, quatre acres supplémentaires de terrain ont été gazonnées et une autre étendue a été préparée pour ensemencement, l'an prochain. D'autres jonquilles ont été plantées à même le gazon, le long de l'avenue Acacia. La piste cavalière située à l'est de Mackay-Creek a été aménagée plus loin et recouverte de sable.

Des cornouillers et des saules ont été plantés dans le parc Kingsview, sur les bords de la rivière Rideau, afin d'empêcher l'érosion des rives, lors des inondations printanières. La propriété Jolicoeur, que la Commission a acquise en 1950, a été nivelée et gazonnée.

Sur la rive gauche de la rivière Rideau, aux environs de la rue Bruyère, de grosses pières obtenues gratuitement ont été entassées sur la berge, afin d'empêcher l'érosion. Cela en a élargi la surface de 20 pieds. Tout le gazon a été remis en bon état ou renouvelé, et la plantation de pommiers sauvages à fleurs et de plantes vertes a été entreprise. Les habitants des rues avoisinantes se réjouiront de ces améliorations. C'est à l'un des quartiers les plus congestionnés de la ville.

Dans le parc Major, des sentiers, couvrant une superficie de 1,600 verges carrées, ont été transformés en gazon.

Aux environs du pont Champlain, sept acres de terrain ont été nivelées et ensemencées en gazon. Cette région marécageuse, grâce à l'utilisation de matières de remplissage obtenues à bon marché, à la suite d'excavations, est progressivement transformée en un parc, à peu de frais.

A Rideau-Hall, à l'est de l'entrée principale, la surface gazonnée a été surélevée et un petit mur en pierres des champs a été construit. Cela a amélioré l'apparence de l'entrée principale, sur une longueur de 300 pieds. D'autres travaux ont été accomplis dans le potager.

Les édifices temporaires n°s 1, 2, 3, 6, et 9 étant situés trop près de la rue pour permettre à des arbres de grosseur ordinaire de se développer, on y a planté des arbrisseaux.

Les méthodes de plantation et les matériaux utilisés par la Commission servent de guide à des milliers de gens, non seulement dans la région d'Ottawa, mais par tout le pays. L'usage du pourpier, des rosiers floribunda et rugosa, du cléome, des lys d'eau, crocus et jonquilles est maintenant très répandu, depuis que la Commission s'en sert pour l'ornementation des allées et promenades de la capitale. Les bégonias, plantés en masses, constituent une véritable attraction touristique. À la suite des plantations intensives d'automne, la capitale exhibera, l'an prochain, les plus magnifiques champs de tulipes de toute son histoire. Les arbrisseaux qui croissent sur l'Echo-Drive, entre les rues Pretoria et Bank, offrant un excellent arrière-plan, on y a planté la plupart des bulbes de tulipes.

Comme on anticipe un besoin croissant d'arbres plus gros pour plantations futures, 400 jeunes arbres ont été plantés à distance dans les serres. Ces spécimens seront disponibles à mesure qu'ils grandiront. Le nombre total de plants dont on a orné les allées et parcs au cours de 1951 est le suivant:

Arbres

Arbres à feuillage caduc	1935
Conifères	1770

Arbustes et rosiers	3800
---------------------	------

Plantes grimpantes	1485
--------------------	------

Plantes vivaces

Chrysanthèmes & plantes diverses	6600
-------------------------------------	------

Parc Gatineau

Depuis 1938, la Commission a fait l'acquisition de terrains sur le haut éperon des Laurentides, entre les rivières Gatineau et Ottawa, pour y établir un parc naturel. Cette région, en grande partie boisée, qui recèle la flore et la faune indigènes, est devenue le refuge d'animaux à fourrure tels le chevreuil, le renard, le castor, le vison et le raton. C'est le rendez-vous principal des skieurs du district de la capitale nationale. L'été, on s'en sert de plus en plus comme terrain de campement et de pique-nique. On estime qu'un quart de millions de personnes visitent ce parc chaque année.

La propriété Mackenzie-King, à Kingsmere, attire beaucoup de touristes. Des endroits de stationnement y ont été aménagés et des poteaux indicateurs pour la circulation érigés. L'entretien des terrains, ainsi que des sentiers et ponts qui se trouvent sur cette propriété, relève de la Commission. Durant l'année, trois chalets, sur le lac Kingsmere, ont été remis en bon état. Étant donné que plus de 1,000 automobilistes visitent cette propriété le dimanche, les routes et les services publics sont inadéquats et ont besoin d'améliorations.

L'extension de ce parc a quelque peu bouleversé le régime de taxation des municipalités et des commissions scolaires situées dans ses limites. En conséquence, la Loi de la Commission du district fédéral a été modifiée, de façon que des subventions soient accordées à ces autorités, en guise de taxes. En 1951, la somme de \$5,359.76 a été partagée entre six municipalités et onze commissions scolaires.

La Commission a récemment acheté beaucoup de terrain entre Kingsmere et le chemin d'Aylmer, afin que le parc Gatineau ait une entrée du côté de l'agglomération urbaine. On espère que finalement une route paysagée sera construite à travers ces propriétés, du chemin d'Aylmer au poste d'observation proposé, et même jusqu'à Kingsmere. Cette nouvelle voie, plus directe, pénétrerait au cœur de la région de ski dans un décor naturel. Le plan d'aménagement de la ferme Benedict est conçu de façon qu'un des accès à cette route de plaisance passe à travers cette propriété. Des négociations ont récemment été entamées entre la Commission et la ville de Hull en prévision d'un autre qui traverserait la vallée du lac Fairy. La Commission a également agrandi ses terrains, dans la région du lac Lapêche, et contrôle maintenant la majeure partie de la rive est du lac. Ces propriétés seront réunies au parc, à la suite d'autres achats. L'une des plus belles plages de sable de toute la région métropolitaine d'Ottawa se trouve dans cette région. Le lac et ses rivages conservent toute leur beauté naturelle.

La propriété la plus importante de la Gatineau a été achetée de MM. Edwards & Herridge, au cours de l'année. Elle comprend environ 4,300 acres de terrain, en grande partie boisé, et tout le rivage, à l'état naturel, qui entoure le lac Harrington. Les meilleures descentes pour le ski, dans la Gatineau, se trouvent sur ce terrain, ce qui

permettra plus tard de décentraliser Kingsmere, endroit très congestionné, où ce sport est pratiqué.

Durant l'année, de nouveaux terrains, comprenant 5,461 acres, ont été acquis, ce qui donne maintenant un total de 31,669 acres, y compris les 600 de la succession Mackenzie-King.

La Commission a chargé son Comité consultatif d'aménagement du parc Gatineau de préparer un plan directeur qui servira à l'expansion du parc. Ce projet est actuellement en cours avec la collaboration de M. Gréber.

Entretien des terrains du gouvernement

Comme par le passé, la Commission s'est occupée de l'enlèvement de la neige, de la tonte du gazon, du soin des plantes et de l'enlèvement des cendres et des immondices sur les terrains attenants aux édifices de l'Etat. Des négociations sont en cours pour obtenir que la ville se charge de l'enlèvement de la neige et des immondices. On espère qu'elle acceptera ces tâches, cette année.

Depuis la guerre, les ministères du gouvernement ont présenté plusieurs requêtes demandant de plus grands espaces de stationnement, vu le nombre croissant de véhicules moteurs dans la région d'Ottawa. Le déneigement et les travaux de surface requis pour satisfaire à ces demandes ont grandement contribué à hausser les frais d'entretien. Vu que le programme de construction de nouveaux édifices de l'Etat avance, le coût d'entretien des terrains va grandir en proportion, mais la plus grande répercussion de ce plan ne se fera probablement pas sentir avant 1952.

Durant l'année, la Commission a accepté d'entretenir de nouvelles propriétés: celles du Conseil national de recherches, sur la route de Montréal; la résidence du premier ministre, la maison Laurier, ainsi que La Ferme et Moorside, à Kingsmere.

Travaux accomplis pour le compte des ministères

Comme par le passé, la Commission a agi en qualité d'entrepreneur pour le compte des ministères et a exécuté des travaux pour lesquels elle est le mieux équipée et qu'elle peut réaliser avec plus de compétence que les compagnies privées. Il en coûte aux ministères le prix de la main-d'œuvre et des matériaux, plus 15 p. 100 en honoraires versés à la direction des travaux. Voici la liste détaillée des travaux de 1951:

Ministère des Travaux publics

Résidence du premier ministre, no 24, rue Sussex

Sous la surveillance du ministère des Travaux publics, les jardins paysagers ont été terminés en juin \$27,490.00

Rideau Hall

Grande allée et abords du nouveau garage recouverts d'asphalte 75.00

Extrémité nord de la rue Bank

Agrandissement du terrain de stationnement 482.00

Edifice temporaire no 8, avenue Carling

Elargissement du terrain de stationnement 3,406.00

Edifice des Archives, rue Sussex

Construction d'un garde-pavé à l'arrière de l'édifice 212.00

Environs du square Cartier

Terrains de stationnement près des édifices temporaires 7,291.00

Enlèvement de la neige 8,097.00

Pavillon des insecticides, Ferme expérimentale centrale

Construction de trottoirs et routes 2,431.00

Edifice temporaire no 7, île Green

Agrandissement du terrain de stationnement 1,115.00

Propriété située à l'est des abords du pont interprovincial, Hull (Qué.)

Terrassement et nivellation 15,856.00

Terrain de jeu du R.A.

Extension du terrain au nord et à l'est de la brasserie Bradings \$1,875.00

Conseil national de recherches

Annexe Rideau

Entretien et enlèvement de la neige 1,452.00

Rue Sussex

Aménagement et pavage d'un nouveau terrain de stationnement 2,797.09

Banque du Canada

Entretien des terrains, rue Wellington 4,247.00
Entretien des terrains, avenue King-Edward 2,899.00

Ministère de l'agriculture

Épandage d'asphalte sur diverses chaussées à la Ferme expérimentale centrale 1,464.09

Société centrale d'hypothèques et de logement

Entretien des terrains de Laurentian Terrace 3,337.00
Terrassement, nivellation et aménagement, édifice du nouveau bureau-chef, route de Montréal 10,066.00

Defence Construction Limited

Salle d'armes de Hull

Le nivellation préliminaire et le drainage d'environ 15 acres de terrain a été entrepris. Ces travaux ainsi que le pavage seront complétés au printemps 19,121.00

Hôpital municipal d'Ottawa

Entretien des terrains 9,461.00
Trottoir du pavillon de l'est 1,647.00

Réalisation des projets du plan directeur

Les travaux relatifs au pont Mackenzie-King, au raccourci du chemin de fer et à l'aménagement des cours, ont été poursuivis. Le pont a été temporairement ouvert à la circulation, le 8 décembre, et les travaux relatifs au raccourci et dans les cours progressent de façon satisfaisante.

Le plan du pont comprend trois arches en béton, sur la rue Nicholas, et la même disposition, sur un plan plus large, au dessus du canal Rideau. Ces arches sont reliées par une structure d'acier qui surplombe les voies ferrées et la plate-forme de la gare Union. Aux extrémités est et ouest se trouvent des rampes d'accès construites sur un remplissage en terre. La superstructure a été complétée au cours de l'année, sauf les travaux de peinture, de finissage et l'installation permanente de l'éclairage.

Le travail a été fait par la E.G.M. Cape Construction Company, de Montréal, sous la surveillance du ministère des Travaux publics et la direction de la Commission du district fédéral, ainsi qu'avec la coopération de la ville et des compagnies d'utilité publique.

Les abords du pont, à l'est, ne sont que temporaires. On veut donner à la terre le temps de se tasser et l'on revisera le mouvement de la circulation s'il y a nécessité. A l'ouest, il n'a été possible de raser que deux des trois édifices du gouvernement. Il faudra donc attendre que l'édifice Aylmer soit élevé avant de pouvoir compléter la rampe d'accès, du côté sud, et terminer les pentes de la rue Elgin.

Afin de tirer tout le parti possible du nouveau pont, la ville a fait, des rues Stewart et Wilbrod, des routes directes et dirige maintenant la circulation commerciale vers le pont de la rue Laurier. De cette façon, les véhicules lourds ne passeront plus par la rue Wellington et les environs du Monument aux Morts.

L'extension de la rue Slater, à l'ouest de l'avenue Bronson, a été poursuivie. On a acheté le terrain, érigé un mur de soutènement et un égout collecteur; le remplissage est terminé et le nivellement avancé. C'est la Commission qui s'occupe de cette partie des travaux relatifs au pont.

On a conclu, au printemps, des négociations avec le National-Canadien au sujet de la construction du raccourci de la voie ferrée, au sud du chemin Walkley, pour remplacer les voies traversant la ville, et au sujet de l'aménagement d'une cour de triage en remplacement de la cour du National-Canadien sur la rue Bank. Il y a aussi de l'espace libre, dans la région du chemin Walkley, à la disposition du Pacifique-Canadien.

Selon cet accord, la Commission obtient, par acte de cession, le droit de passage actuel et les facilités du chemin de fer depuis la rue Elgin jusqu'à une distance de 12 milles, vers l'ouest. Elle a mis en adjudication le nivellement du chemin de fer et de la cour de triage proposés, ainsi que la construction de deux ponts sur la grande route. Tard dans l'été, ce contrat a été adjugé à la Therrien Construction Company.

Les travaux de nivellation que comportait le contrat ont été très en retard, au début de l'année, à cause de la vase dans les excavations et de la saison excessivement humide. En dépit de ces conditions, les excavations nécessitées par la cour projetée étaient terminées à la fin de l'année et le matériel utilisé pour le remblai, aux abords des ponts renforcés en béton qui ont été construits sur les routes Russell et Metcalfe, au-dessus de l'emprise du raccourci projeté. Le gravier nécessaire à l'emprise a été obtenu de gravières environnantes, comme matière de base.

Le matériel nécessaire étant disponible pour la construction d'un mille et trois-quarts de voie de raccordement, à partir de la jonction avec le National-Canadien, près de la rivière Rideau, jusqu'aux voies du Pacifique-Canadien longeant, à l'ouest, la route Metcalfe, ces travaux seront entrepris sous peu.

On a terminé environ un quart de la construction d'un raccordement, entre les voies d'intersection, sur les subdivisions Beachburg et Renfrew, du National Canadien, à South-March. Cela comporte des travaux importants de nivellation et l'installation des voies.

Acquisition, administration et entretien
de biens immobiliers

En 1947, la Commission a exproprié des terrains situés le long des rivières Ottawa et Rideau en vue d'aménager des routes de plaisance et des centres récréatifs pour la ville d'Ottawa. En 1945, elle a exproprié des terrains entre la rue Sussex et le Lady-Grey Drive afin de protéger l'emplacement de futurs édifices du gouvernement le long de la rue Sussex. En 1947, elle a fait l'acquisition de vastes terrains dans la région du pont Hurdman et du chemin Walkley pour des fins industrielles et ferroviaires. Elle a aussi acheté des propriétés à l'extrémité est du pont Mackenzie-King et le long des voies du National-Canadien à travers la ville. En tout, cela représente quelque 625 propriétés et 595 propriétaires avec lesquels la Commission a dû entrer en pourparlers depuis ces dernières années. Environ 60 p. 100 des arrangements sont déjà conclus et plus de 90 p. 100 des estimations terminées.

Les propriétaires expropriés ont droit de priorité s'ils désirent demeurer à loyer dans leurs anciennes demeures jusqu'à ce que la Commission les réquisitionne; s'ils préfèrent évacuer, les propriétés sont louées au public. A la fin de 1951, il y avait en tout 492 baux en vigueur représentant surtout des petites maisons. Ce total comprend beaucoup de terrains loués pour l'érection de chalets, le long de la rivière Ottawa, à Tunney's Pasture et à Pointe-Gatineau, ainsi que dans le parc Gatineau.

A la suite d'un arrangement à cet effet, deux compagnies locales de fiducie s'occupent des détails d'administration de ces baux, l'une pour les propriétés situées en Ontario, l'autre, dans Québec.

Les immeubles sont entretenus par un groupe d'artisans qui font partie du personnel de la Commission; les terrains vacants le sont par les manœuvres des parcs. L'entretien des terrains vacants comprend aussi la lutte contre l'herbe à puce (sumac vénéneux) et les mauvaises herbes, contre les incendies, ainsi que des travaux de nettoyage général.

Destruction des moustiques

Cette année pour détruire les larves on a utilisé un vaporisateur-brouillard Todd contre les insectes, au lieu d'un vaporisateur à main. On s'est servi d'un mélange de 4 p. 100 de DDT mêlé à de l'huile combustible. On a également effectué des travaux de débroussaillement et de drainage dans les régions d'Ottawa et de Hull.

Les régions de ponte, le long de la rivière Rideau, généralement vaporisées du haut des airs par un avion du CARC, ne l'ont pas été cette année, parce qu'il n'y avait pas d'avion disponible.

En juillet et août, on a réussi à enrayer les moustiques, grâce à ce vaporisateur.

Etat financier, 1951

Recettes

Comté de Carleton	\$ 100.00
Ville d'Ottawa	2,000.00
Ville d'Eastview	50.00
Village de Rockcliffe-Park	1,000.00
Commission du district fédéral	1,823.08
	\$4,973.08

Dépenses

Main-d'œuvre, débroussaillement, drainage et vaporisation	1,655.10
Achats d'huile	1,667.03
DDT et autres insecticides	93.25
Réparations d'outillage et pièces de rechange	513.94
Loyer de camions et d'outillage	673.40
Allocations pour automobiles	23.45
Surveillance	346.91
	\$4,973.08

Les résolutions suivantes ont été adoptées par la Commission du district fédéral en reconnaissance des services rendus dans le passé par l'honorable F. E. Bronson, P.C., M. J.W. Ste-Marie, C.R., feu M. Grenville Goodwin et feu M. Alphonse Moussette.

RESOLUTION

C'est avec regret que la Commission du district fédéral a appris la démission de l'honorable F. E. Bronson, membre de la Commission depuis 1927 et président depuis 1936.

Sous sa présidence, nombre de travaux et de projets importants relatifs à l'amélioration et à l'embellissement de la capitale ont été complétés ou inaugurés, y compris:

Le parachèvement du boulevard de la Ferme expérimentale et d'Echo-Drive, entre la rue Bank et le pont Pretoria, en 1937; L'établissement du parc Gatineau, en 1938, et l'expansion qui s'ensuivit;

L'accroissement des pouvoirs de la Commission, en 1946, suivie de subventions plus importantes, y compris le Fonds de la capitale nationale, et celle du nombre des membres, de façon à comprendre un représentant de chaque province; la création du Comité d'aménagement de la capitale nationale, avec M. Jacques Gréber, de Paris, comme urbaniste-conseil, afin de préparer un plan directeur devant servir à l'embellissement progressif de la capitale et de ses environs;

L'acquisition de vastes étendues de terrain en vue de l'expansion des réseaux de parcs des rivières Ottawa et Rideau, ainsi que pour servir d'emplacements industriels, d'emprises pour les voies ferrées qui doivent être déménagées, de cours de marchandises, ainsi que pour la nouvelle gare, à Ottawa-sud;

La construction du pont Mackenzie-King et le début des travaux relatifs au raccourci du chemin de fer.

Les tâches et les devoirs de la Commission s'étant multipliés, le travail et les responsabilités des membres en ont été grandement accrus. Mais c'est surtout le président, l'honorable M. Bronson, qui a porté le fardeau des responsabilités. Il a volontiers consacré son temps aux affaires de la Commission et c'est surtout grâce à ses directives et à ses efforts personnels que des questions importantes ont été résolues de façon satisfaisante.

IL EST DONC RESOLU que la Commission du district fédéral exprime le profond regret que lui cause la démission de l'honorable M. Bronson, qui rompt des liens étroits et met fin à une heureuse association de plusieurs années. Elle le remercie également de la précieuse contribution qu'il lui a apportée dans ses travaux, au cours des vingt-quatre dernières années, surtout en ce qui a trait au Plan d'aménagement de la capitale nationale. Elle souhaite également que l'avenir lui réserve de nombreuses années de bonheur et de bonne santé. Il est également résolu que la Commission lui offre ses plus sincères félicitations, à l'occasion de sa nomination au Conseil privé, en reconnaissance des services qu'il a rendus au Canada.

RESOLUTION

ATTENDU que la Commission du district fédéral a reçu avec un profond regret l'avis de démission de M. J. W. Ste-Marie, membre de la Commission, et qu'elle désire lui rendre hommage en faisant consigner dans ses procès-verbaux l'expression de son appréciation pour les services marqués qu'il lui a rendus, à titre de commissaire, depuis sa nomination, le 4 mai 1927;

ATTENDU que M. Ste-Marie, grâce à ses vastes connaissances et à l'expérience qu'il a acquise par la pratique du droit dans la province de Québec, était particulièrement qualifié pour renseigner la Commission sur l'aspect juridique des travaux entrepris dans cette province; qu'il était sans cesse à la disposition des divers comités et que ses conseils étaient très précieux;

IL EST RESOLU que la Commission du district fédéral exprime ses profonds regrets à la suite de la rupture des relations étroites qui ont existé pendant tant d'années, et qu'elle souhaite également à M. Ste-Marie de nombreuses années de bonheur et de bonne santé.

RESOLUTION

ATTENDU que la Commission du district fédéral a appris avec le plus profond regret la mort soudaine du maire Grenville W. Goodwin, le 28 août 1951, membre estimé de la Commission depuis janvier à titre de maire de la ville d'Ottawa, et ancien représentant de la ville auprès du Comité d'aménagement de la capitale nationale;

ATTENDU que la collaboration apportée par le maire Goodwin au développement du Plan d'aménagement, surtout au stade initial, que sa compréhension des problèmes d'alors et son appui des propositions principales, d'une vaste portée, contenues dans ce plan, ont très largement contribué à la réalisation du projet;

ATTENDU qu'à titre de représentant du Conseil de la ville d'Ottawa auprès du Comité d'aménagement, de 1946 à 1948, le maire Goodwin a rendu de précieux services comme président du sous-comité de l'Information au sein duquel il a inauguré, en grande partie, un vaste programme de renseignements au sujet du Plan d'aménagement, et qu'en même temps, il était membre distingué du sous-comité ferroviaire;

ATTENDU qu'au cours de la brève période durant laquelle il fut membre de la Commission, il a consacré beaucoup de son temps et de son énergie aux travaux de cette dernière, et beaucoup aidé à affermir la collaboration qui existe entre la ville et la Commission à l'égard de l'exécution du Plan;

IL EST RESOLU que la Commission du district fédéral, à sa séance régulière du 17 septembre 1951, exprime ses profonds regrets à l'occasion de la mort prématurée du maire Goodwin et toute son appréciation pour les services remarquables qu'il lui a rendus, à des titres divers, depuis 1946.

RESOLUTION

ATTENDU que la Commission du district fédéral a appris avec un profond regret la mort du maire Alphonse Moussette, survenue le 13 septembre 1951, qu'il était membre distingué de la Commission depuis 1948 à titre de maire de la ville de Hull (P.Q.) et représentant désigné par la ville de Hull auprès du Comité d'aménagement de la capitale nationale;

ATTENDU que les connaissances précises, que possérait le maire Moussette, de la région de Hull et des affaires et intérêts des autres municipalités de ladite province faisant partie de la zone québequoise du district de la capitale nationale, donnaient à ses avis et à son assistance une valeur inestimable en ce qui concerne les travaux de la Commission dans cette zone, particulièrement l'expansion du parc Gatineau;

IL EST RESOLU que la Commission du district fédéral, à sa séance régulière du 17 septembre 1951, exprime ses profonds regrets à l'occasion de la mort du maire Moussette et toute son appréciation pour l'assistance précieuse qu'il lui a apportée dans ses travaux depuis 1948.

Maintien de l'ordre sur les terrains
de la Commission du district fédéral

1. Le personnel de l'escouade de patrouille de la Commission du district fédéral, sous la direction de l'officier en charge de la division "A", du département des enquêtes criminelles, compte vingt-quatre membres utilisant, au total, quinze véhicules. Cette escouade se divise en trois groupes:

(A) L'ESCOUADE DE MOTOCYCLISTES - chargée de surveiller la circulation sur les promenades de la région d'Ottawa, se compose comme suit: un caporal, qui remplit les fonctions de directeur, et dix gendarmes (patrouilleurs); un gendarme qui joue le rôle de plaignant devant les tribunaux. Cet effectif relève directement du sous-officier commandant la Division A, du département de la circulation. L'escouade de motocyclistes utilise dix motocyclettes "Harley-Davidson" et deux automobiles pourvues d'appareils radio-phoniques récepteurs et transmetteurs.

(B) L'ESCOUADE DU PARC GATINEAU - chargée du maintien de l'ordre et de la protection de la propriété de l'Etat dans cette zone, se compose de deux gendarmes (patrouilleurs) et dispose d'une automobile comme moyen de transport.

(C) L'ESCOUADE DE RADIO-PATROUILLEURS - chargée de la protection des propriétés de la Commission, dans les régions d'Ottawa et de Hull, autres que le parc Gatineau, comprend dix gendarmes (patrouilleurs). Elle utilise deux automobiles pourvues d'appareils radiophoniques récepteurs et transmetteurs.

2. Le personnel et le matériel de transport mentionnés dans les paragraphes (B) et (C) sont sous la surveillance directe du sous-officier commandant le détachement de la ville.

3. Pendant la période à l'étude (janvier à décembre 1951), l'escouade de motocyclistes mentionnée au paragraphe 1 (A) a enquêté au sujet des 1,494 causes suivantes:

Condamnations.....	340
Acquittements.....	2
Retraits de la plainte.....	--
Réprimandés.....	948
Aide à d'autres corps policiers.....	43
Aide au public.....	22
Dommages à la propriété de la C.D.F.....	13
Accidents (véhicules).....	113
Causes pendantes devant les tribunaux.....	13
TOTAL.....	1,494

4. Les 113 accidents qui ont fait l'objet d'enquêtes ont donné lieu à dix poursuites devant les tribunaux locaux; il y a eu huit condamnations et deux plaintes ont été retirées.

5. Ces deux plaintes avaient été formulées en vertu des articles 14(1) et 11(2) du Règlement 26 de la C.D.F. Les difficultés, en ce concerne ces deux articles, ont été expliquées en détail dans des rapports présentés à cette occasion. Le magistrat s'est opposé à l'application desdits articles dans ces deux causes parce qu'ils ne s'appliquaient pas exactement aux offenses qui ont fait l'objet des plaintes. A la suite des avis du magistrat, il a donc été décidé d'ajouter au Règlement 26 de la C.D.F. des dispositions semblables à celles qui sont contenues dans la loi dite Ontario Highway Traffic Act, afin de remédier à des situations de ce genre.

6. Les gendarmes ont retrouvé 3 autos et 2 bicyclettes sur les terrains de la C.D.F. Ces véhicules ont été rendus à leurs propriétaires ou remis au corps de police intéressé.

7. Les gendarmes se sont portés au secours dans le cas de six noyades survenues aux environs des terrains de la C.D.F. Il n'y en a pas eu sur sa propriété.

Distances parcourues durant la période à l'étude:

Motocyclettes.....	66,551
Autos de la Gendarmerie.....	<u>59,502</u>

TOTAL..... 126,053 milles

9. La valeur totale des amendes résultant de poursuites pour contraventions aux règlements de la circulation de la C.D.F. est la suivante:

En vertu du règlement 26.....	\$ 3,540.00
Frais perçus.....	701.00

10. La valeur approximative globale des dommages causés à la propriété de la C.D.F. et sur lesquels les gendarmes patrouilleurs ont fait enquête s'est élevée à..... 3,071.00
A la suite d'investigations, la valeur recouvrable de ces dommages était d'environ..... 2,035.00

11. La valeur approximative des dommages à la propriété privée, résultant d'accidents (véhicules) survenus sur les promenades de la C.D.F., au cours de la période à l'étude, s'est élevée à..... 23,100.00

12. En trente-cinq occasions, l'escouade de motocyclistes a prêté son concours lors de visites de hauts dignitaires, de funérailles, de parades militaires, etc., souvent en collaboration avec les agents de la circulation de la police municipale.

13. Les gendarmes ont dirigé la circulation en quarante-huit occasions, lors de réceptions officielles, de courses internationales de chiens, etc. Ceci ne comprend pas la surveillance ordinaire lors des joutes de football, comme celle des "Big Four", alors que la circulation est très intense, pas plus que les parties de base-ball des équipes locales, au Parc Lansdowne. A ces occasions, tous les automobilistes empruntent le Driveway, à la sortie des terrains de l'Exposition. Il est à noter qu'aucun accident n'est survenu en ces heures d'affluence, grâce à la surveillance exigeante, en dépit des milliers d'automobilistes qu'il a fallu diriger.

14. Comme par le passé, l'escouade de motocyclistes a patrouillé la partie du Driveway située dans les limites du terrain de l'Exposition, durant la semaine de la foire centrale, et a réussi à diriger, sans le moindre accident, la circulation intense qui a emprunté ce boulevard durant la semaine.

15. Outre la mise en vigueur du Règlement 26 relatif aux propriétés de la C.D.F., les patrouilleurs ont maintes fois ouvert les enquêtes préliminaires sur des délits commis sur lesdites propriétés et relevant du Code criminel et d'autres lois. Les causes ont ensuite été confiées à l'organisme intéressé.

16. Au cours de l'exécution régulière de leurs fonctions, les patrouilles de la C.D.F. ont accordé, en 43 occasions, de l'aide aux polices municipales d'Ottawa, d'Eastview et de Hull, ainsi qu'aux polices provinciales de l'Ontario et du Québec. Il s'agissait de vols d'autos, de bicyclettes, d'intervention dans l'application du L.C.B.O. Act et de la loi relative aux grandes routes de l'Ontario, de recherche de personnes noyées, et d'aide en matière d'application du Code criminel.

17. Le public en général a reçu de l'aide dans 22 cas; recherche de personnes et d'objets perdus, enquêtes au sujet de blessures et de plaintes ne résultant pas d'accidents d'automobiles, etc.

18. ESCOADE DU PARC GATINEAU - Les escouades mentionnées aux alinéas 1(B) et (C) ont commencé leurs patrouilles le 1^{er} juin 1951. Elles ont surtout pour but de protéger la propriété de la Commission et de faire enquête sur les dommages causés.

19. L'escouade du parc Gatineau travaille par périodes alternatives de huit heures. Au cours de ses six mois d'activité, elle a parcouru en tout 17,713 milles. Il y a eu enquête dans onze cas et quatre plaintes ont été portées devant le tribunal de Hull, en vertu de l'art. 16 du Règlement 26 de la C.D.F., pour usage de langage indécent. Les plaintes ont cependant été rejetées à cause du manque de preuve au sujet des termes exacts qui ont été employés.

20. Dans les autres cas qui ont donné lieu à des enquêtes, il s'agissait de chasse, de consommation de bière et de vol sur la propriété de la C.D.F., dans le parc Gatineau.

21. ESCOUADE DES RADIO-PATROUILLEURS (Par. 1 (c))

Cette escouade est divisée en deux équipes et travaille chaque jour de 8 h. 30 du matin jusqu'à minuit trente. Durant le période à l'étude, elle a patrouillé, en tout, 39,962 milles et poursuivi 49 enquêtes. Il y a eu deux condamnations en vertu de l'art. 26 du Règlement 26 de la C.D. F. Des amendes de \$3 ont été imposées et les frais de \$2 recouvrés. Parmi les 49 cas qui ont fait le sujet d'enquêtes, il y a eu 8 cas d'assistance aux autres corps policiers, 4 cas d'assistance au public et 3 noyades.

22. La valeur des dommages causés à la propriété de la C.D.F. s'est élevée à \$193.50, tandis que la valeur recouvrable, à la suite d'investigations, était de \$19.50. L'autre partie des dommages a surtout été causée par les bourrasques qui ont brisé des globes d'éclairage.

23. Grâce à l'effort collectif des trois escouades, 1,55⁴ enquêtes ont été menées, comme suit:

Condamnations.....	342
Acquittements.....	6
Retraits de plaintes.....	--
Réprimandés.....	990
Causes pendantes.....	13
Accidents (véhicules).....	113
Dommages à la propriété de la C.D.F.	13
Aide à d'autres corps policiers.....	51
Aide au public.....	26
TOTAL GLOBAL.....	1,55 ⁴
Parcours total des motocyclettes.....	66,551
Parcours total des automobiles des gendarmes	<u>117,177</u>
TOTAL GLOBAL	183,728 milles

24. OBSERVATIONS

La diminution du nombre des poursuites intentées à la suite d'accidents d'automobiles, apparemment causés par la négligence, est attribuable aux décisions rendues par le tribunal local de la circulation, alors que le magistrat a déclaré que les articles du règlement actuel concernant ces contraventions ne contiennent pas les termes essentiels qui puissent les définir. Comme nous l'avons

déjà mentionné, il s'agit des articles 14 (1) (voir le rapport concluant au sujet de Harold T. Hill) et 11(2) (voir rapport concluant au sujet de Walter Spirak).

25. Il y a eu en outre un grand nombre d'avertissements verbaux au public, de la part des patrouilleurs, au sujet desquels nous ne conservons pas de dossiers. Ils portaient sur les joutes de balle dans les parcs de la Commission, sur le fait pour les cyclistes de pédaler côte à côte sur le Driveway. Les groupes qui vont goûter sur l'herbe, dans la région des parcs Gatineau et Rock-cliffe, ont été surveillés. Les bambins, non accompagnés de leurs parents, sont éloignés des bords des rivières ou mis sur leurs gardes.

26. Il est également intéressant de noter qu'en dépit du nombre croissant des véhicules circulant sur les promenades de la Commission, le nombre des accidents a été, cette année, légèrement inférieur à celui de l'an dernier, soit 113 en 1951 et 137 en 1950.

Ottawa, 3 août 1951.

Monsieur le président,
Messieurs les membres,
Commission du district fédéral,
Ottawa, Ontario.

Messieurs,

Les comptes de la Commission du district fédéral, pour l'année financière terminée le 31 mars 1951, ayant été vérifiés sous ma surveillance, je vous envoie ci-inclus le bilan, au 31 mars 1951, ainsi que l'état des recettes et des dépenses aux fins générales de la Commission, montrant un surplus de \$63,324 (Annexe 1) pour l'année; l'actif fixe au 31 mars, (Annexe VI) et la commandite, accroissement pendant l'année (Annexe VII).

Les dépenses relevant de la compétence de la Commission durant l'année sont indiquées ci-dessous, dans les annexes mentionnées:

Pour les fins générales de la Commission, c-a-d
l'entretien des réseaux de parcs et promenades
et des plantes, etc. aux abords d'Ottawa et
relevant de sa compétence, Annexe I \$ 302,539

Pour les fins de la Commission, en tant qu'elles ont trait à l'achat de terrain et à la réalisation de tout projet d'aménagement et d'entretien nécessitant une dépense plus considérable qu'il n'est possible à la Commission de faire avec ses recettes annuelles effectives. Annexe II

Pour l'entretien et l'aménagement des terrains attenants aux édifices de l'Etat, à Ottawa, et les améliorations au réseau de parcs et promenades, relevant de la Commission. Annexe III

Pour les travaux du Comité d'aménagement de la
capitale nationale, Annexe IV 77,500

Pour la construction, le fonctionnement et
l'entretien d'ouvrages et de projets, dans le
district de la capitale, conformément à un plan
général d'aménagement autorisé et s'écartant des
travaux ordinaires d'amélioration municipale,
Annexe V 1.068.453

\$ 2,266,415

Les dépenses suivantes, qui sembleraient relever de la subvention annuelle de \$300,000 pour les fins générales de la Commission, sont comprises dans les frais d'entretien et d'aménagement des terrains attenants aux édifices de l'Etat, à Ottawa, etc., Annexe III:

Salaires et augmentations de traitement des employés, du 1 ^{er} décembre 1950 au 31 mars 1951	\$16,420
Construction d'un entrepôt, avenue Carling	10,773
Améliorations aux ateliers et à l'édifice des bureaux	10,710

Sous réserve de ce qui précède, je déclare avoir obtenu tous les renseignements et explications nécessaires et, à mon avis, le bilan ci-inclus est dressé de façon à fournir une idée exacte et véritable des affaires de la Commission, au 31 mars 1951, au meilleur de ma connaissance, d'après les renseignements qui m'ont été fournis et suivant les livres de la Commission.

Votre tout dévoué,

L'Auditeur général du Canada

BILAN AU 31 MARS 1951

Actif

Encaisse et banque	\$ 950,778
En dépôt chez le Receveur général du Canada, Annexe V	5,500,000
Portefeuille:	
Obligations du National-Canadien (Valeur marchande \$18,650), au prix coûtant	\$ 20,136
Cie de Téléphone Wright et Pontiac, 2 actions, valeur nominale	<u>1</u>
Loyers et autres créances, (déduire provision pour créances douteuses)	32,756
Inventaires établis et certifiés par la direction, au prix coûtant:	
Outils et petit matériel	61,363
Fournitures d'atelier et de bureau	28,815
Arbres et arbustes en pépinières	23,664
Bancs de parcs et pare-neige, amovibles	<u>12,567</u>
Acomptes, avances et frais payés d'avance:	
Acomptes versés sur terrains en voie d'achat	814,921
Avances sur ouvrages en construction	51,047
Cautionnement versé par l'entrepreneur (ci-contre)	20,000
Timbres d'assurance-chômage en mains	<u>1,380</u>
Immobilisations, au coût réel ou estimatif (moins amortissement) Annexe VI	887,348

15,069,031

Passif et commandite

Liabilités

Exigibilités et frais courus

Gouvernement du Canada:

Avances pour achat de terrains, etc, Annexe II	\$ 114,566
Sommes provenant des crédits du gouvernement devant être remboursées:	
Crédits 278 et 724, selon l'Annexe III	\$ 1,206
Crédit 279, selon l'Annexe IV	22,500
Ministère des Travaux publics	<u>1,643</u>

Fonds de la capitale nationale, selon l'Annexe V

25,349	<u>6,016,025</u>
6,041,374	<u>6,155,940</u>
20,000	<u>6,236,780</u>

Commandite

Solde au 1er avril 1950	7,157,646
Accroissement durant l'année, selon l'Annexe VII	<u>1,664,605</u>

8,822,251

Ajouter, réserve pour remplacement de matériel

10,000

8,832,251

15,069,031

Approuvé au nom de la Commission,

(Signé) Le président, F. E. Bronson

(Signé) Le secrétaire, H. R. Cram

Certifié exact, sous réserve de mon rapport ci-annexé.

L'Auditeur général,

(Signé) Watson Sellar

ANNEXE 1

Etat des recettes et des dépenses de l'année close le 31 mars 1951,
pour les fins générales de la Commission

Recettes

Subvention reçue du Gouvernement du Canada, autorisée par l'article 8 de la Loi de la Commission du district fédéral, 1927, modifiée \$ 300,000

Autres recettes-

Loyers: matériel (\$21,700) et biens immeubles, (\$4,202)	\$ 25,902
Produits de la vente de matériaux, fournitures, plants de pépinière, matériel, etc.	16,539
Frais de surveillance et frais généraux	12,227
Intérêt sur les placements et dépôts en banque	8,100
Recouvrements de dommages-intérêts	1,595
Produits de la vente de terrains	<u>1,500</u>
	<u>65,863</u>
	\$ 365,863

Dépenses

Entretien-

Général	142,053
Outilage, réparations, essence, etc.	31,881
Enlèvement de la neige	19,373
Pépinières et serres	18,867
Ateliers de l'avenue Carling et immeuble de bureaux	8,882
Destruction des moustiques	<u>1,310</u>
	<u>222,336</u>

Administration - au prorata

Améliorations au réseau de promenades; aménagement de jardins paysagers, entretien des chaussées et réparations générales	37,062
Pension à A. Stuart	11,212
Provision pour créances douteuses	3,000
Réserve pour remplacement de matériel	510
	2,500

Immobilisations-

Construction et amélioration de routes	11,169
Machines et outillage	9,543
Véhicules automobiles	4,182
Ameublement et agencements de bureaux	<u>995</u>
	<u>25,889</u>
	<u>302,539</u>

Excédent des recettes sur les dépenses, porté à l'Annexe VII

63,324

ANNEXE 11

Etat des recettes et dépenses imputées sur la subvention spéciale prévue à l'article 9(1) de la Loi de la Commission du district fédéral, 1927, modifiée, pour les objets de la Commission, en tant qu'ils ont trait à l'acquisition de terrains et à la réalisation de tout projet d'aménagement et d'entretien nécessitant une dépense plus considérable qu'il n'est possible à la Commission de faire avec ses recettes annuelles effectives
pour l'année terminée le 31 mars 1951

Recettes

Fonds disponibles le 1er avril 1950	\$ 117,195
Sommes reçues, autorisées par l'arrêté en conseil C.P.12/2300 du 6 mai 1950	<u>500,000</u> \$ 617,195

Dépenses

Compte de capital:

Terrains pour parcs, allées, etc.	
Ottawa, Hull et environs	\$ 13,512
Allée de la rivière Rideau	58,192
Allée de la rivière Ottawa	16,484
Parc Gatineau	<u>150,629</u>

Machines et outillage	
	238,817
	<u>2,450</u>
	<u>241,267</u>

Acomptes sur terrains en voie d'achat	
	301,708
	<u>542,975</u>

Déduire:

Loyers touchés et autres recouvrements	47,320
Moins frais d'expertise, de bureaux et autres	<u>6,974</u>
	<u>40,346</u>
	<u>502,629</u>

Encaisse de la Commission au 31 mars 1951, selon le Bilan	114,566
	<u> </u>

Note: La subvention statutaire spéciale, prévue à l'article 9(1) de la Loi, ne doit pas dépasser, dans l'ensemble, \$3,000,000. De cette somme, les montants suivants ont été versés à la Commission sous l'empire d'arrêts en conseil, ainsi qu'en font foi les bilans annuels vérifiés:

1947-1947	Annexe D	\$ 600,000
1948-1949	Annexe IV	1,000,000
1949-1950	Annexe IV	500,000
1950-1951	Ci-dessus	<u>500,000</u>
		<u>2,600,000</u>

ANNEXE III

Etat des recettes et des dépenses imputées sur les crédits du gouvernement fédéral pour entretien et amélioration des terrains attenant aux édifices de l'Etat, à Ottawa, et pour les améliorations au réseau de parcs et allées relevant de la Commission, année close le 31 mars 1951

Recettes

Crédits (nos 278 et 724) du gouvernement du Canada \$ 316,500

Dépenses

Exploitation:

Améliorations ordinaires et entretien	\$ 169,298
Entretien du parc Gatineau	52,061
Fournitures et imprévus	24,610
Traitements et augmentation de salaires des employés de la Commission, du 1 ^{er} décembre 1950 au 31 mars 1951	16,420
Administration	<u>16,220</u>
	\$ 278,609

Travaux spéciaux:

Améliorations, jardins paysagers, drainage, plantation, etc.	6,539
Remplacement du mur de soutènement du canal Rideau et de la clôture	6,299
Déménagement du signalisateur lumineux au pont Champlain	<u>2,364</u>
	15,202

Compte de capital:

Construction d'un entrepôt,
avenue Carling 10,773

Amélioration des ateliers et de l'immeuble de bureaux, avenue Carling 10,710

21,483
315,294

Indépensé, selon le Bilan

1,206

ANNEXE IV

Etat des recettes et dépenses imputées sur les crédits du gouvernement du Canada, pour des travaux du Comité d'aménagement de la capitale nationale pendant l'année close le 31 mars 1951

Recettes

Sommes reçues du gouvernement du Canada
sous l'empire du crédit 279 \$ 100,000

Dépenses

Administration:

Traitements et salaires	\$ 27,968
Fournitures de bureaux et services	2,568
Frais de déplacement	805
Travaux d'ingénieurs	85
	<u>\$ 31,426</u>

Publicité:

Dépenses d'exposition	16,425
Traitements et salaires	8,992
Frais de déplacement	8,287
Plaquettes sur le plan de la Capitale nationale	6,941
Relations publiques	2,516
Photographie	1,621
Annonces	809
	<u>45,591</u>

Capital:

Fournitures et agencements de bureaux	<u>483</u>
	<u>77,500</u>

Indépensé, selon le Bilan

22,500

ANNEXE V

Etat du Fonds de la capitale nationale, au 31 mars 1951, pour la construction, l'exploitation et l'entretien d'ouvrages ou d'entreprises, dans les limites du District de la capitale nationale, conformes au plan général approuvé d'aménagement de la capitale nationale, dont la portée dépasse les améliorations municipales ordinaires, et autorisés par le crédit 809 de la Loi des subsides no 4, 1948

Sommes allouées et portées à un compte spécial du Fonds du revenu consolidé et sujettes à versement sur la recommandation du gouverneur en conseil:

1er avril 1950	\$ 5,000,000
Crédit 280, Loi des subsides no 4, 1950	<u>2,500,000</u>
	\$ 7,500,000

Déduire:

Fonds versés à la Commission:

1er avril 1951	1,500,000
Durant l'année	<u>500,000</u>
	2,000,000

Fonds en dépôt au ministère des Finances

5,500,000

Opérations de la Commission pour l'année financière terminée le 31 mars 1951

Recettes: Encaisse, 1er avril 1950

Fonds reçus par la Commission comme ci-dessus	<u>500,000</u>
	1,584,478

Dépenses:

Immobilisations pur emplacements

industriels et aménagement	
Township de Gloucester	132,185
Ottawa, Hull et environs	<u>119,297</u>
Terrain du pont Mackenzie King	\$ 169,331
Construction du pont et aménagement	
des abords	<u>237,778</u>
	407,109

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

92,077

750,668

Avances sur ouvrages en construction

51,047

Acomptes sur terrains en voie d'achat

281,831

332,878

1,083,546

Déduire:

Loyers acquis	15,672
Moins dépenses diverses	<u>579</u>
	<u>15,093</u>

1,068,453

Encaisse de la Commission, au 31 mars 1951

516,025

Solde indépensé du Fonds

En dépôt au ministère des Finances	\$ 5,500,000
Encaisse de la Commission	<u>516,025</u>
Fonds de la capitale nationale indiqué	
au Bilan	<u>6,016,025</u>

ANNEXE VI

Actif fixe au 31 mars 1951

<u>Désignations</u>	<u>Augmentations nettes durant l'année</u>	<u>Coût réel ou estimatif à ce jour</u>	<u>Amortissements à ce jour</u>	<u>Valeur amortie</u>
Terrains:				
Achetés ou reçus en don -				
Parcs, allées, etc,	\$ 590,341	\$ 3,584,781		\$ 3,584,781
Emplacements pour industries	350,112	437,266		437,266
Parc Gatineau	150,629	753,974		753,974
Pont Mackenzie King	169,706	169,706		169,706
Détenus en vertu de beaux ou de permis -		1		1
	1,260,788	4,945,728		4,945,728
Chemins et avenues	11,169	1,416,629	\$ 925,104	491,525
Ponts et abords	236,372	1,176,704	365,729	810,975
Parcs et boulevards - construction et aménagement		853,311		853,311
Enlèvement, réaménagement et reconstruction des voies ferrées qui traversent la ville	92,077	92,077		92,077
Bancs de parc fixes et système d'éclairage de promenades	734	162,180	75,902	86,278
Bâtiments	25,086	333,919	167,708	166,211
Machines et matériel	10,960	115,756	38,394	77,362
Véhicules automobiles	4,959	49,978	32,425	17,553
Fournitures et agencements de bureaux	4,373	14,665	4,082	10,583
Totaux	1,646,518	9,160,947	1,609,344	7,551,603

ANNEXE VII

Commandite: accroissement pendant l'année terminée
le 31 mars 1951

Dépenses de capital:

Subvention statutaire et autre revenue de la Commission, selon l'Annexe I	\$ 25,889
Subvention statutaire spéciale, selon l'Annexe II	241,267
Crédits du gouvernement du Canada, selon l'Annexe III	21,483
Fonds pour les travaux du Comité d'aménagement de la capitale nationale, selon l'Annexe IV	483
Fonds de la capitale nationale, selon l'Annexe V	<u>750,668</u>
	\$ 1,039,790

Acomptes sur achat de terrains en voie
de négociations:

Subvention statutaire spéciale, selon l'Annexe II	301,708
Fonds de la capitale nationale, selon l'Annexe V	<u>281,831</u>
	583,539

Avance sur des ouvrages en construction,
selon l'Annexe V

51,047

Augmentation d'inventaire, matériel d'entretien
et d'exploitation

3,684

Augmentations de l'actif fixe

6,791

10,475

Excédent des recettes sur les dépenses,
selon l'Annexe I

63,324

Profit sur les éléments d'actif fixe vendus

500

63,824

1,748,675

84,070

Déduire: Amortissement pour l'année

1,664,605

Total, porté au Bilan