

NCC  
AR  
1954

75820

# Federal District Commission

OTTAWA, CANADA



FIFTY - FIFTH ANNUAL REPORT

1954

209.1.  
F.4

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-Fifth Annual Report of  
the activities of the Commission.

We have the honour to be, Sir,

Your most obedient servants

Howard Kennedy,  
Chairman

Haldane R. Cram,  
Secretary

I N D E X

|          |    |   |                                                                                              |
|----------|----|---|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| Page No. | 1  | - | Letter of Transmittal                                                                        |
|          | 3  | - | General Remarks                                                                              |
|          | 6  | - | Membership of the Federal District Commission<br>and the National Capital Planning Committee |
|          | 8  | - | Historical                                                                                   |
|          | 13 | - | Planning                                                                                     |
|          | 20 | - | The Park System                                                                              |
|          | 24 | - | Gatineau Park                                                                                |
|          | 26 | - | Maintenance of Government Grounds                                                            |
|          | 27 | - | Construction - Other Government Departments                                                  |
|          | 29 | - | Construction - Master Plan Projects                                                          |
|          | 33 | - | Property Acquisition and Administration                                                      |
|          | 35 | - | Royal Canadian Mounted Police Report                                                         |
|          | 38 | - | Auditor General's Report                                                                     |

---

### General Remarks

During 1954 the Federal District Commission with the co-operation of the municipalities and other authorities completed several major projects and made a start on many important new features of the Master Plan. It is now apparent that these development plans have the widespread and sympathetic interest of residents of the National Capital District and of the people of Canada as a whole.

The progress which has been made in the implementation of the Master Plan is due in no small measure to the interest and enthusiasm of the members of the Federal District Commission, the National Capital Planning Committee and other advisory bodies, all of whom devote a great deal of their private and professional lives to the work. It should be pointed out that the Commission and all of its advisory committees are honorary in character, and all members serve without remuneration. Tributes are paid to the work of Dr. B. K. Sandwell of Toronto, a former Commissioner; and to Controller D. McCann and D. P. Cruikshank, both Ottawa members of the National Capital Planning Committee, who died this year, and appreciation is expressed of the contributions of a former commissioner, Mr. W. H. Warren of Victoria, B.C.; and Drs. R. Leduc of Maniwaki and Arthur Surveyer of Montreal, who resigned from the National Capital Planning Committee.

Probably the most satisfactory project completed this year was the construction of the Bytown Bridges over the Rideau River and the improvement of Sussex Street, which has been renamed Sussex Drive. These projects were constructed by the City of Ottawa with the technical and financial assistance of the Commission. Sussex Drive can now become the core of a federal building area rivalling Wellington Street in appearance. Her Majesty Queen Elizabeth The Queen Mother, on November 16th, opened the new bridges and named them the Bytown Bridges.

Final agreement has been reached on the plans and the legal and financial arrangements necessary to carry out the improvements at the Chaudiere crossing to Hull. This bottleneck to traffic will be improved by the removal of the street cars and the use of motor buses; the building of a new traffic lane thereby separating the north and southbound traffic; and the widening of all pavements. Incidental to these adjustments but of great value to the appearance of Wellington Street will be the removal of street car tracks and overhead trolley wires from this street.

To further improve the free flow of traffic in the National Capital District, financial and technical assistance is being given to the City of Ottawa for the new Hurdman's Bridge and the George Dunbar Bridge on Bronson Avenue, both of which cross the Rideau

River and provide access between the old and new portions of the City of Ottawa. In Hull, the construction of the Lac des Fees Parkway has been undertaken by the Commission and without the active cooperation of the City of Hull could not have become a reality. This parkway joins St. Joseph Boulevard to Gamelin Boulevard and will provide an attractive scenic drive along the western fringe of the City. To construct the roadway it was necessary to carry the large stream draining Lac des Fees underground for a considerable distance and the Commission and the City of Hull each constructed the almost equal portions of this culvert located on their own lands.

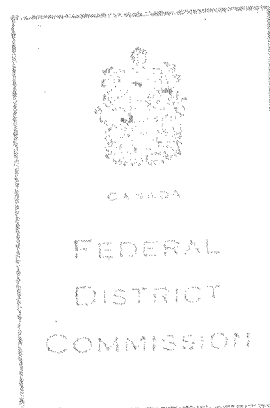
For some time negotiations have been underway with the Canadian National and Canadian Pacific Railways to find a satisfactory and workable scheme for the railway relocation programme. Important parts of this programme have already been completed. A new railway line has been constructed at the southern limit of the City of Ottawa to provide an alternative route for the trains which formerly used the Canadian National Railways Crosstown Line. Nine miles of yard tracks have been installed along the Walkley Road and a yard office, freight car repair buildings and miscellaneous other structures constructed, thereby permitting the transfer to this site of the freight movement activities now handled in the Bank Street Yard of the Canadian National Railways. As well, the installation of the Railway Signal Central Train Control System has been completed. This permits the dispatcher in the Union Station to control directly approximately twenty-six miles of main line trackage efficiently and economically.

The park system was substantially increased in size by extensive developments in the Hog's Back area. This involved the removal of some seventy-five cottages and the construction of a refreshment booth, public restrooms, paths and parking areas. As well, a large area of this new park was planted to turf, shrubs and trees in order to develop picnic areas and beauty spots similar to Rockcliffe Park. Additional areas of park lands are being developed along the banks of the Rideau and Ottawa Rivers.

The property acquisition programme has been actively carried on during the year and settlements of expropriated properties or purchases have been effected with some 150 owners. Since 1947, when these acquisitions were initiated, approximately 1000 properties have been dealt with and payments made after amicable negotiation in some 600 cases. Most properties not yet settled comprised those recently expropriated. Practically all of the property required for all phases of the development of the Master Plan has been either paid for or is under expropriation.

Relations with the public and with the municipalities comprising the National Capital District are increasingly satisfactory and tribute must be paid to the cooperation received from elected representatives and officials.

It should also be recorded that during the year, Mr. Alan K. Hay and Mr. H. R. Cram assumed the duties of General Manager and Assistant General Manager respectively as a result of the re-organization of the Commission staff.



FEDERAL DISTRICT COMMISSION

CHAIRMAN

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

COMMISSIONERS

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

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

Madame Cecile Fontaine, M.B.E.

Colonel J. D. Fraser, V.D.

Lawrence Freiman

A. J. Major, LL.D.

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

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

Alexis Caron, M.P., Mayor of Hull, representing the City of Hull.

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

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

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

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

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

Colonel Harold Cooch, B.A.Sc., M.E.I.C., representing the Province  
of Ontario

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

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

J. W. Sanderson, representing the Province of Saskatchewan

J. Alexander Walker, B.A.Sc., M.E.I.C., B.C.L.S., M.T.P.I.C.,  
representing the Province of British Columbia

OFFICERS

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

Haldane R. Cram, B.Sc., M.E.I.C.  
Assistant General Manager  
and Secretary

NATIONAL CAPITAL PLANNING COMMITTEE AND ITS SUBCOMMITTEES

C. G. Cowan, Ottawa, Chairman

Honourable Robert Winters, B.A., M.Sc., LL.D., Minister of Public Works  
Major General Howard Kennedy, C.B.E., M.E.I.C., Chairman of  
Federal District Commission

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

Watson Sellar, C.M.G.

Controller Daniel McCann, representing City of Ottawa

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

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

Alderman A. Deveault, representing City of Hull

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

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

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

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

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

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

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

Architectural (Aesthetics)

A. S. Mathers, Chairman

Gaston Amyot

J. A. Ewart

Charles David

Gordon Culham

Jacques Greber (Consultant)

Zoning and Greenbelts

Watson Sellar, Chairman

Gordon Culham

C. D. Wight

A. K. Hay

J. M. Kitchen

Railway

A. E. K. Bunnell, Chairman

Controller D. McCann

Alderman A. Deveault

D. P. Cruikshank

Information and Publicity

D. P. Cruikshank, Chairman

Controller D. McCann

Lawrence Freiman

Legal

Highway and Traffic

Watson Sellar, Chairman

D. K. MacTavish, Chairman

Alderman A. Deveault

Alderman Alex Roger

GATINEAU PARK ADVISORY COMMITTEE AND ITS SUBCOMMITTEE

R. P. Sparks, Chairman

Herbert Marshall

Wilfrid D'Amour

Major General E. L. M. Burns

Senator John J. Connolly

Parkway Subcommittee

H. Hyman, Chairman

J. M. Wardle

J. Smart

E. I. Wood

J. M. Kitchen

FEDERAL DISTRICT COMMISSION

OTTAWA

Canada

FIFTY-FIFTH ANNUAL REPORT

1954

---

### Historical

Ottawa was neither founded or designed as the National Capital. The City had its origin in the military and construction camp which grew up between 1826 and 1832 on the south shore of the Ottawa River during the construction of the Rideau Military Canal, which was built as a defence measure by the British Government to provide an inland waterway connecting the Ottawa River at this point with Kingston on Lake Ontario.

Originally called Bytown after Colonel John By, RE, the builder of the waterways, the community grew and prospered with the development of the timber and lumber trade of the Ottawa Valley. In 1850 it became a city and was renamed Ottawa. Queen Victoria chose it in 1857 to be the Capital of the united provinces of Upper and Lower Canada. The City became the seat of government of the new Dominion of Canada upon Confederation in 1867.

Although Ottawa had become the National Capital it remained an autonomous self-governing municipality, with the functions and structures of national government superimposed upon it. There was no plan to guide or control its development. In the early years after Confederation little if anything was done by Parliament to protect the natural beauty of the site or to improve the community in keeping with its national status; while such work was beyond the needs and resources of the municipality. Towards the end of the century Parliament became concerned over the appearance of the Capital and in 1899 established the Federal District Commission, originally known as the Ottawa Improvement Commission, to carry out a beautification and improvement programme in cooperation with the local municipal government. A report on park and parkway requirements for the Capital was prepared by the eminent Canadian Landscape Architect Frederick Todd, and much of the work carried out since this time follows his recommendations.

During the period 1899 to 1913 the Commission, under the direction of its chairman, Sir Henry Bate, carried out an active programme of land acquisition and built many driveways and parks.

Rockcliffe Park was purchased by the City of Ottawa at this time, notwithstanding the fact that it lay beyond the limits of the City and of the built-up area. It was leased by the Commission and developed as a wilderness park. At the same time the Federal Government acquired the land along the Ottawa River from the original Rockcliffe Park to the present site of the R.C.M.F. barracks. With the growth of the City these lands have been integrated into an urban park and the whole area, from the vicinity of Government House to the R.C.M.F. barracks, is now known as Rockcliffe Park.

Driveways were constructed along the west bank of the Rideau Canal for the horse-drawn carriages of the day and promenades,

floral displays and parks were prepared for the pedestrian. Lady Grey Drive was constructed and the Minto Bridges were built as the first link in a stately connection between Rideau Hall and the Parliament Buildings. Strathcona Park (an old rifle range), Central Park, King Edward Avenue Park, Dundonald Park and MacDonald Gardens were all designed and developed during this period, as were Major's Hill Park and Nepean Point Park across Entrance Bay of the Canal from the Parliament Buildings.

It is interesting to note the change in landscape design between this early period and the present time. In the early part of the century landscape architects designed intimate and intricate path systems with many small flower beds. Such designs have not proved suitable for crowded urban parks and would be most expensive to maintain. Roads too, were designed to carry slow horse-drawn carriages of light weight. Little of this early style landscape architecture remains in the National Capital. Parks are suited to the widespread use by the greater population of the larger urban area. Floral plantings are greatly simplified and substantial roadways adequate to carry heavier vehicle and with easy curves have been built for modern automobile traffic. The early plantings of trees and large shrubs have now reached maturity and care has been taken to preserve their beauty in the rebuilding of parks and driveways. By the end of 1912 the Commission had constructed some thirteen miles of roadway.

Between 1913 and 1926 the Commission, under the Chairmanship of Sir Henry K. Egan and, after 1920, under John B. Fraser devoted its efforts primarily to the development of lands already taken over for park uses and to the integration of these areas with existing park system. A new major parkway, Island Park Drive, was built and bridges were constructed to connect the north end of the new driveway with Bate Island in the middle of the Ottawa River. Hampton Park was added to the park system. Many new projects were undertaken during the Chairmanship of Hon. Thomas Ahearn, P.C. between 1926 and 1932. It was during this period that by Act of Parliament the name was changed to the Federal District Commission. This was in recognition of the extension of the Commission's activities to the City of Hull and the increased responsibilities of the Commission arising therefrom. As a result Hull was given representation on the Commission.

Park projects in Hull were begun, and during this period Jacques Cartier Park, Breboeuf Park, Fontaine (Lac Flora) Park were completed. The Champlain Bridges were extended to the Quebec shore thereby connecting Island Park Drive with the Aylmer Road and providing another much needed bridge over the Ottawa River. Buildings were razed in the centre of Ottawa as a start in the development of Confederation Park and with the cooperation of the Canadian National Railways the land lying between the west side of Nicholas Street and the railway tracks was made into a park. As by now many of the early parks had become worn or obsolescent extensive works were undertaken, including the rebuilding of Rockcliffe Park, Rideau Canal Drive and

Lady Grey Drive. A major new project was the construction of Echo Drive along the south and east sides of the Rideau Canal between the Bronson Avenue and Pretoria Avenue Bridges.

During the Chairmanship of Mr. W. E. Mathews from 1932 to 1936 the Commission extended the driveway through the Experimental Farm to connect Island Park Drive with the Prescott Highway.

Mr. Mathews was succeeded by the late Frederick E. Bronson, P.C. who served as chairman from 1936 to 1951. It was during Mr. Bronson's chairmanship that the Commission was given by Parliament the great responsibility of carrying out the Master Plan for the long-range development of the National Capital, then being prepared under the direction of the eminent French city planner Mr. Jacques Greber.

The new Master Plan did not represent the first such project for the Capital. Early in the century Parliament had become greatly concerned over the deterioration in the appearance of the Capital due to haphazard and uncontrolled industrial and commercial development, and Sir Robert Borden's Government established a Federal Planning Commission under the Chairmanship of Sir Herbert Holt to prepare a comprehensive long range plan. This was completed in 1915, at a time when all of Canada's energies and resources were devoted to the allied cause in the First World War, and the plan was never implemented. A second, but unofficial, plan was prepared by the late Noulan Cauchon of Ottawa, who was the honorary planning consultant to the City of Ottawa. In 1937 the Government of Mr. Mackenzie King invited Mr. Greber to advise on the replanning of the central section of the Capital and the grounds of Government buildings. The first phase of this early plan, the siting of the National War Memorial on Confederation Square and the clearing of much of the central area was completed, but the Second World War intervened before more could be done. In 1945, immediately after the war, Mr. Greber was invited to return to continue his work, but this time with greatly enlarged terms of reference. In the same year Parliament had defined the boundaries of the National Capital District, an area of 900 square miles embracing the Cities of Ottawa and Hull and 26 other neighbouring municipalities in Ontario and Quebec. In 1946 the powers of the Commission were broadened and increased funds were placed at its disposal in order that it could discharge the duties involved in the planning and implementation of National Capital projects. At the same time a permanent honorary advisory committee, the National Capital Planning Committee, was established by the Commission to help formulate and design a Master Plan which would have behind it a maximum amount of public approval. Mr. Greber was named consultant to this committee. A technical planning staff, the National Capital Planning Service, upon which served his Canadian associates, was established under the Department of Public Works. Because of his great personal interest in the development of the Capital, the late Prime Minister the Rt. Hon. William Lyon Mackenzie King, transferred control of the Commission to the office of the

Privy Council, his own department. Since then the Commission's activities have been reported to Parliament by the Prime Minister of Canada.

During the mid 30's the Federal Government became concerned about the extensive and uncontrolled cutting of the forest cover in the Kingmere area of the Laurentian Hills north of the Capital. A technical survey was authorized and the publication of the "Lower Gatineau Woodland Report" in 1937 led to the Commission being empowered to acquire land for the development of Gatineau Park. This programme was interrupted by the Second World War, but after 1945 land acquisition proceeded at a greatly increased rate. Today the Commission has acquired over half of the 75,000 acres which will be required for the development of what has become to be known as the "Summer and Winter Playground" of the National Capital. An interesting feature in the park today is the area known as the Mackenzie King Estate, the summer home of the late Prime Minister at Kingmere, which he bequeathed to the nation. In addition a former Chairman, the late Hon. Frederick E. Bronson, P.C., donated some 300 acres in the Luskville area of the park.

Gatineau Park has been extended until by the end of 1954 it comprises about 46,000 acres. A master Plan for the park was prepared in 1952 by the Commission's Gatineau Park Advisory Committee, and upon the recommendation of the National Capital Planning Committee this plan has been adopted in principle by the Commission as a general guide for the development of the park.

In 1953 a special sub-committee under the Chairmanship of Mr. Howard Hyman was established to advise on the location and requirements for parkways, and this year the Commission was able to publish the sub-committee's recommendations for a 50 mile scenic driveway through Gatineau Park. Construction has been completed of the first two miles of the Hull-Kingmere section of this parkway.

By 1950, after extensive studies and surveys by the technical staff and sub-committees of the National Capital Planning Committee, Mr. Greber's Report "Plan for the National Capital of Canada" - 1950 - General Report, was completed and presented to the Government after endorsement in principle by the National Capital Planning Committee and the Federal District Commission. Tabling the Report in the House of Commons on May 22, 1951, the Prime Minister, the Rt. Hon. Louis St. Laurent, P.C., M.P., stated "this is a plan for a long-time job to be done by the Canadian people to testify to the continuity of their institutions and their pride in these institutions".

Mr. Duncan MacTavish, Q.C., succeeded Mr. Bronson in 1951, and under his Chairmanship, the land acquisition programme was accelerated, and studies were made of the Federal District Commission Act to ensure that legal powers were adequate to carry out the duties devolving upon the Commission. Desirable amendments to the Act were initiated as a result of these studies.

Major General Howard Kennedy succeeded Mr. MacTavish late in 1952. As a result of the cumulative accomplishments of the preceding years, a firm foundation had by now been laid for the initiation and vigorous implementation of many new projects; while negotiations were successfully carried on with a number of different authorities whose cooperation was essential to the success of the Master Plan.

### Planning

The Federal District Commission designated by act of Parliament in 1946 as the federal agency responsible for carrying out the development plan of the National Capital, appointed a National Capital Planning Committee, composed of prominent Canadian citizens, including representatives of the leading architectural, engineering and town planning professional groups, as well as representatives of the municipalities within the 900 square mile National Capital District.

The primary function of the Committee was to draw up a Master Plan and to advise the Federal District Commission on the development of Government-owned or controlled properties in the National Capital District, and to study projects arising out of the Plan, all with reference to the general interests of the people as represented in the Government of Canada, the Governments of the Provinces of Ontario and Quebec, the Cities of Ottawa and Hull and other municipalities within the Capital District. Mr. Jacques Greber, the eminent Town Planner of Paris, France, was appointed consultant to the Committee. In practice, planning proposals are studied by the members of the National Capital Planning Committee and the planning staff and forwarded to the Federal District Commission with recommendations for their adoption, subject to the approval of the Governor in Council.

As a result of post-war public recognition of the need for adequate municipal planning as evidenced by the federal preparation for the plan of the Capital, the Province of Ontario, in 1946, enacted its own provincial planning legislation. Under the Planning Act, planning areas were defined throughout the Province and as part of this programme, the Ottawa Planning Area was established, comprising the City of Ottawa, the Town of Eastview, the Village of Rockcliffe Park and the Townships of Nepean, Gloucester, March, Toronto and Fitzroy. To ensure complete cooperation and understanding in matters of common interest affecting planning projects within the Ontario section of the National Capital District, the memberships of the Federal District Commission, the National Capital Planning Committee and the Ottawa Planning Area Board are interlocking, while the technical advisers of all three bodies work in close cooperation.

One of the first studies carried out by the Ottawa Planning Area Board concerned sporadic and undesirable fringe developments on the city's outskirts; the control of subdivisions, and the need for services within new areas. It recommended unified control of the Ottawa urban region and, in 1950, this led to annexation by the City of Ottawa of some 21,000 acres of the urban fringes of the Townships of Gloucester and Nepean.

Despite unsuccessful efforts to organize a parallel planning authority within the Quebec area of the National Capital District, the City of Hull and its adjoining municipalities recognized the intent of the Master Plan, and have cooperated to a very great extent in their own planning.

Recognizing that one of the most urgent problems was the provision of adequate municipal services for greater Ottawa, the Federal District Commission cooperated with the Ottawa Area municipalities by sharing in the costs of a report on sewer and water extensions. This report was prepared in 1948 by engineering consultants, Gore and Storrie. As a result of this report, the Commission makes financial grants to the City of Ottawa covering that portion of the expenditure for services considered to have been caused as a result of the overall planning, but which are in advance of the time that such would have been required as a result of normal city growth. These grants are equivalent to the carrying charges on the debentures or bonds, but do not include payments to retire the principal of the loans.

The National Capital Planning Committee studied the physical features of greater Ottawa and found that the waterways of the Rideau River and Canal and the existing railway trackage divided the City into nine separate "islands", thus causing many bottlenecks and hampering the free flow of traffic. In addition the railways had induced the development of industry in residential districts and in areas of Government buildings. While the present railway and industrial areas are considered out of keeping with the character of a National Capital, the Committee recognized the vital role played by industry in the economic life of the metropolitan area. It therefore recommended the removal of all railway lines from the central area and their replacement by a new line along the southern boundary of the future city. Substantial areas of land in the southeast section of Ottawa and the northern section of Hull were acquired for new railway yards, freight terminals and a future union passenger station. The land acquisitions provide space for light and heavy industry which would have to be relocated as a result of the railway revisions.

Construction of these new railway facilities was started in 1950. The work included overhead crossings on the new railway line for the Russell and Metcalfe Roads. In 1951 a connection was made at South March between the Beachburg and Renfrew Subdivisions of the Canadian National Railways, permitting trains to reach central Ottawa by the new Walkley Road line and thus releasing the crosstown tracks for conversion to highway purposes. In November 1953 the Canadian National Railways Montreal-Winnipeg manifest freight trains began using the new line and yards. At the end of 1954 the Canadian National Railways also began to transfer its yard office operations from Bank Street to the new facilities. Service trackage will be maintained between the present Union Station, Ottawa East and the Chaudiere areas until the completion of the relocation of existing industries and the Union Station.

The lands expropriated by the Commission for railway and industrial purposes in the Hurdman's Bridge area have not been developed pending availability of sewer and water facilities. The

City of Ottawa has now extended trunk sewers and water mains into the general area, which makes possible the provision of such services to the industrial areas.

It was recognized that the construction, widening and improvement of certain main traffic arteries was essential to the development of the Master Plan. During the current year much progress has been made in this work after intensive study by the Federal District Commission, the City and Provincial Governments, and financial agreements were reached on certain projects. These include the Commission plans to develop a crosstown limited access highway along the former right of way of the Canadian National Railways crosstown tracks to connect Highway 17 east and west of the City, and negotiations were begun with the Provincial Department of Highways, the Trans-Canada Highway Authority and the City of Ottawa. The Commission began acquiring properties for the new crosstown artery in 1950, principally to widen the available 80 foot railway right of way to the average of 200 feet required for highway purposes, and shortly after removed the rails and ties from the crosstown tracks between South March and Carling Avenue. The Provincial Department of Highways cooperated by acquiring the rights of way outside the city limits to make connection with Highway 17 at either end.

A key link in the new artery was a new crossing over the Rideau River and, at the end of the year, the City of Ottawa, with financial assistance from the Commission and the Province, began construction of a new Hurdman's Bridge. The limited access highway will be equipped with grade separations and points of access at designated intervals. It will be adequate to handle the mass of through east-west traffic until the growth of the City and the resultant increase in the volume of traffic necessitates the construction of a bypass through highway around the southern boundary of the City, as recommended in the Master Plan. At that time, in all probability, the crosstown limited access highway will become part of the Commission's parkway system.

During the winter of 1953-54 work was begun on the redevelopment of Sussex Street and the rebuilding of the Sussex Bridges over the Rideau River, a joint project by the Commission and the City of Ottawa. On November 16 last the new spans were reopened by Her Majesty Queen Elizabeth The Queen Mother and renamed the Bytown Bridges in honour of Ottawa's founder.

With the demolition of the old lumber mills at the Rideau Falls, the widening and boulevarding of Sussex Street and the removal from it of street car lines, all overhead wiring, and the provision of new street lighting, there is being consummated a major project in the Master Plan, that is, the logical extension north-eastwards of the heart of the Government building area on Wellington Street.

Agreement has been reached with the Cities of Ottawa and Hull for improvements to the Chaudiere Bridges and approaches in order to relieve existing traffic congestion - a major problem in the entire National Capital area. The agreement provides for the duplication of the present trestle located north of the main Ottawa River channel to provide one-way traffic lanes at this point; the removal of the street car trestles at the easterly end of the street from the river to Main Street in Hull; the elimination of the street cars and the substitution of motor buses with improved bus terminals. This will also result in the removal of street car tracks and overhead wiring from Wellington Street. These changes will greatly improve traffic conditions in the section in general and form part of the Master Plan for the area. The Commission is contributing a major part of the cost of the improvements.

While the Chaudiere Bridge project, the new Bytown Bridges and the new Hurdman's Bridge represent improvements to existing facilities, the task of providing new crossings over the miles of waterways within the urban area is equally important. The first such project designed to relieve congestion and aid the movement of traffic was the Mackenzie King Bridge. This was almost entirely a Commission undertaking, and its effect was to open up a new east-west route through the centre of the City and relieve congestion at Confederation Square. A new crossing over the Rideau River in the southern section, the first in this area, is now planned. To be known as the George Dunbar Bridge, the new span, which is being built by the City with some assistance from the Commission, will extend from the end of Bronson Avenue southerly across the Rideau River to connect with the Bowesville Road. This will provide a new route to the Ottawa Airport. Eventually, as recommended in the Master Plan, it will be linked with the Provincial Highways to the St. Lawrence River and provide a new southern entrance to the Capital.

Progress is being made in the acquisition of land for inner parkways in the urban area of Ottawa and Hull, as recommended in the Master Plan. These parkways will provide the open space essential to the amenities and for the well being of the metropolitan area, for, in effect, the Federal District Commission Parkway System meets the need for both urban parks and non-commercial traffic arteries. The parkways now planned will total about 40 miles, and represent the addition of about 4,000 acres to the urban open space, exclusive of the waterways. Most of the land for this programme has been acquired. The new parkways include the Eastern-Western Parkway, which will run in a wide arc from Britannia on the west to Rockcliffe on the east, crossing the Rideau River south of Mooney's Bay, together with its inner sections which will link with the existing driveway system; the Rideau River Parkway, which runs south along the east bank of the Rideau River from Rideau Falls to the narrows south of Mooney's Bay; the Ottawa River Parkway, between Britannia and Nepean Bay; and ultimately, the parkway planned along the right of way of the crosstown limited access highway.

With the cooperation of the City of Hull, progress also is being made on the urban parkway system for the Hull area. Land has been acquired and construction started on the Lac des Fees Parkway which skirts the westerly part of Hull from St. Joseph Boulevard to Boulevard Gamelin. From this point it will be extended north easterly to the Gatineau River and then southerly along the west side of the Gatineau River to the centre of Hull. Land also is being acquired for another link in this parkway system which will run from the north end of Lac des Fees southwesterly through a beautiful section of the Municipality of Hull South to Deschenes on the Ottawa River. The Master Plan recommends a bridge over the Ottawa River from Deschenes to Britannia to link this parkway with the Western Parkway in Ottawa, and to provide another general traffic use crossing of the river.

Gatineau Parkway, which runs from the Ottawa River at Val Tetreau northward, may also be considered as part of the parkway programme for this area.

Progress continues on the development of Hog's Back Park. Summer cottages in the park area have been removed and extensive landscaping has been carried out.

During 1954 the Commission began to improve the old Canal Road, the scenic approach to Hog's Back Park from the City, and on November 16 last, Her Majesty Queen Elizabeth The Queen Mother re-named the road "Colonel By Drive" at a public ceremony arranged by the Commission.

The procedure under which the Commission exercises control of the siting and architectural design of new Government buildings is an important factor in the physical development of the National Capital. All Government departments and agencies are required to submit for Commission approval the location, detailed site plans and the exterior architectural elevations of new buildings within the National Capital District. The submitted plans are studied by a Committee comprising four eminent architects and a prominent landscape architect drawn from the personnel of the Federal District Commission and the National Capital Planning Committee. Since 1950, more than 150 building projects have been studied and passed upon by this Committee, and its influence is evidenced in the design of recent Government buildings. By a special Act of the Provincial legislature the City of Ottawa was empowered to pass a bylaw to control the design of buildings fronting or abutting upon Federal Government property. The City of Ottawa frequently has sought the advice of the Commission prior to issuing building permits in such locations. Also noteworthy is a growing tendency on the part of private developers to seek advice on projects in order that their character and use might be in approved relationship with adjacent Government lands or buildings and with development in accordance with the Master Plan.

Since its assumption of responsibility for the implementation of the Master Plan, the Federal District Commission has stressed to the municipalities in the National Capital District the importance of using to the fullest extent all legislative methods available to them for the implementation of planning. In particular the Commission has urged the zoning of present and future urban areas in order to protect their development and to ensure that these areas will conform to the overall planning. The Federal District Commission cooperates in this work by providing technical assistance. To date overall zoning has been enacted in the Town of Aylmer and in the Municipality of South Hull, while a comprehensive zoning ordinance is ready for enactment by the City of Hull. Progressive zoning in the City of Ottawa is now being undertaken and the Township of Hull West has requested and has been assured of the cooperation and help from the Commission on its zoning.

The Commission likewise has strongly urged the zoning of the Green Belt area and holds the view that its use should be restricted to purposes requiring large tracts of land. This is essential if the City is to be protected from the uneconomical provision of municipal services and ribbon development along arterial roads. The protection of agricultural lands from urban encroachment also is necessary.

The increasing contamination of the Ottawa River and its tributaries by raw sewage and urban and industrial effluent has been a matter of growing concern, not only to the National Capital, but to all other communities along these water courses. Recently the Governments of the Provinces of Ontario and Quebec convened a conference of affected municipalities to hear evidence of the extent of contamination and discuss an approach to the difficult problem of finding a practical solution.

So far as Ottawa is concerned, the recommendations of the Gore and Storrie Report regarding sanitary disposal of sewage gradually are being implemented. A site for a civic sewage disposal plant east of the City has been acquired and the new trunk sewers recently constructed and those remaining to be undertaken will eventually connect with a sewage disposal plant to be built.

The Commission views with considerable satisfaction the overall progress which has been made to date on the implementation of the Master Plan. Planning has long passed the blue print stage, as is evidenced by the many projects in all sections of the Capital and its district which are in progress or have been completed. It was early appreciated that if future projects were to have reasonable chance of successful and economic implementation, it was essential to secure the necessary land before it was taken up for other use. By the end of the year, the Commission is able to report that 75% of the necessary lands for future construction projects has been obtained.

The Commission carries on an effective and continuous programme of public information about all its activities and its intentions with regard to the National Capital. This has contributed to nation-wide public appreciation and support of the great undertaking which the National Capital Plan represents.

Many phases of the Master Plan development would not have been possible without the whole-hearted cooperation of Federal Government departments and agencies, and provincial and municipal authorities, as well as the sympathetic support of the general public in the National Capital District.

### The Park System

As in the past years the park and parkway developments of the Commission have been the subject of much favourable comment from tourists visiting Ottawa and from the citizens in the area. The begonia display in midsummer was rated as the most popular feature of the National Capital District by the Ottawa Tourist Bureau, who canvassed by questionnaire the opinion of visitors. This display, which was located on Echo Drive in the vicinity of Seneca Street, undoubtedly warrants such popular appeal as it is a blaze of colour during the summer months.

In order to enlarge the tourist season, the Commission is cooperating with local publicity groups to develop Ottawa as a tulip centre. The bulb display in the spring of 1954 was the most effective to date, as cool weather preserved the blossoms beyond their normal life and the Commission planted a great many more bulbs than in previous years. This fall a still greater area was devoted to bulb plantations. The hillside beds at Dow's Lake were enlarged; a completely new bed at the northwest side of the Laurier Avenue Bridge was laid out, and a new border was established on the Driveway around the Exhibition Grounds near Fifth Avenue. The new bed located near the Laurier Avenue Bridge is in a most conspicuous location, as thousands of Ottawans pass it daily and the Driveway here is an extensively used tourist route.

As well as the tulips, additional daffodils were added to the naturalized groupings in the Rockcliffe Rockeries to complete this plantation. Crocuses were planted in profusion in the grass on Parliament Hill, around the National War Memorial, on Nepean Point and along the Driveway.

An indication of the widespread interest in Ottawa's Annual Tulip Show was the appearance in Time Magazine of four full pages of colour photographs by Karsh. The coverage given by Time to this issue was world-wide. Many other magazines, newspapers and house-organs carried pictures of the tulip display.

Again the Commission extended its thanks to Her Majesty, Queen Juliana of the Netherlands who made a gift to the Ottawa people of some 16,000 tulip bulbs. The Associated Bulb Growers of Holland, recognizing the importance of the publicity attached to the Commission's bulb display, donated 15,000 tulip bulbs.

As soon as buildings are removed from lands acquired by the Commission they become part of the park system for maintenance and development.

During the year substantial tracts of land were so treated, especially along the banks of the Rideau River between Nordic Circle to Mooney's Bay. At one time this river bank was cluttered up with many cottages, since removed. This use of the waterfront caused

serious erosion to the land and killed many of the fine trees in the area. Following removal of the cottages, extensive work was carried out to develop a fine park in the vicinity of Hog's Back to provide for the south end of the City a park which will function in a similar manner to Rockcliffe Park. To this end thousands of cubic yards of fill were placed over the scars and much planting, sodding and seeding was carried out. To avoid the severe problem of erosion on the steep banks along the Rideau River, channels were constructed to carry the run-off of the rains.

As part of the ultimate programme for the park development trails were constructed running north from Hog's Back, one along the water, one part way up the river bank, and a third through the pine grove which covers the highest land. Along this last route two overlooks were constructed. The view from these overlooks is particularly beautiful as it covers the valley of the Rideau River and Rideau Canal.

As a result of the removal of the refreshment booth from the east end of the Hog's Back Bridge, it was decided that similar facilities would have to be provided as well as a public shelter from the weather, public toilets and the necessary parking to serve these functions. In the spring a contract was awarded for the erection of a building replacing these facilities and construction is nearly completed. The new snack bar will be a Commission concession and tenders for its operation will be called early in the new year.

The parking area and its access roadways were paved with a base coat of asphalt and concrete curbs erected. Modern lighting standards were installed and the grading for the landscaping and a certain amount of planting was completed.

To improve the access road to this new park, extensive work was carried out along the south side of Dow's Lake west of Bronson Avenue. From Bronson Avenue to the Canadian Pacific Railway crossing a curb was installed, a low retaining wall was built and a pedestrian walk completed along the edge of the Lake. A new fence was erected on the Canal Wall and lighting standards were installed. The roadway was widened and is ready for paving, which will be done next year. In order to provide public parking areas at this location, a large amount of fill was placed in the swamp. Ultimately this will be graded and paved.

On November 16, 1954, Her Majesty Queen Elizabeth The Queen Mother at an impressive ceremony renamed this section of the Commission's parkway "Colonel By Drive".

Across Dow's Lake some 400 feet of shoreline were rebuilt and as part of the project four flower beds were enlarged.

Development of the waterfront park along the east shore of the Rideau River between Billings Bridge and Hurdman's Bridge represents the largest current land reclamation project in the Capital

area. Level of the land, which is low lying and subject to periodic flooding, is being raised by the method of sanitary fill. From Billings Bridge three quarters of a mile downstream fill has been completed and this year the Commission added two feet of topsoil, ready for planting next spring. While it will be several years before the project is completed, the great improvement which will result can be judged by the present appearance of the Commission's Kingsview Park, between Rideau and St. Patrick's Street Bridges, which was at one time a city dump. The completed project will be known as the Rideau River Parkway.

In order that the establishment and expansion of parking areas on the south banks of the Ottawa River would not mar the shoreline and the bluffs of Parliament Hill, shrubs and trees were planted to screen these areas from the Interprovincial Bridge, Nepean Point, Parliament Hill, the Supreme Court and other points of vantage. As conifers cannot withstand the sulphur fumes from the paper mills on the Hull Shore, deciduous trees had to be used for these screen plantings. As a result, the screening of the parking areas is only effective when the trees are in leaf.

A start was made on the development of the Ottawa River Parkway with a limited amount of filling in the vicinity of the Champlain Bridges. Clearing and tidying operations were carried out near Lazy Bay.

Along the Rideau Canal Driveway from Bank Street to Fifth Avenue an important regrading programme was carried out. At fifth Avenue the fence enclosing the Exhibition Grounds was relocated and the expanded area filled with new shrubbery. On the Canal Bank near Cartier Street a new shrubbery plantation was established.

On Echo Drive in the vicinity of St. Patrick's College, the shrub borders were overhauled and additional plantings made on the steep banks beside the street. Flowering crabapples were used here to develop an attraction equal to the tulip and begonia displays.

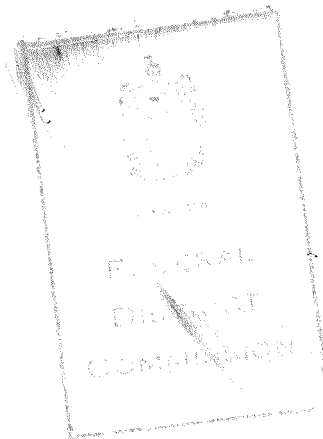
Work carried out on other sections of the park system included the closing and planting of the old road connecting Lady Grey Drive and Sussex Street. At the Rose Street Park further grading was completed.

In order to keep the driveways and park walks in good repair two asphalt patching crews operated during the whole construction season. Between Fifth Avenue and Bank Street on the Rideau Canal Drive concrete curbs were built and the roadway was renewed by adding an asphalt surface course.

The programme to improve the lighting of the Driveways was continued by renovating additional old lighting standards. This was done by adding steel extensions with modern luminaires to the obsolete concrete posts.

The National Capital area has always been remarkably free from vandalism and untidiness on the part of the public using the parks. That it continues to be is due to the responsible behaviour of the majority of the public, judicious policing, and the high standard of maintenance. However, in the past few years increasingly heavy use has brought more litter and a tendency to untidiness is developing on the part of motorists and other users. Three years ago it was found advisable to start special weekend patrols to clean up paper and other litter and it is now necessary for park employees to work on Sundays for this purpose. This year it has been necessary to add patrols on Saturdays and all holidays. Further to encourage tidiness, increased numbers of trash baskets have been put in the parks.

It is with satisfaction that the Commission can report that the Park System is rapidly being expanded and improved to take care of the needs of the growing population of the National Capital and its visitors and that many obsolescent features of its design are being replaced by modern facilities. By this means and the greatly increased use of mechanical equipment the unit costs of maintenance are being reduced.



### Gatineau Park

Gatineau Park is a wedge-shaped area of about 75,000 acres of land in the Province of Quebec, lying northwest of Ottawa and Hull. The narrow end of this wedge is within about three miles of the Parliament Buildings on the south shore of the Ottawa River and extends north for about thirty miles. It is about seven miles across at the widest point. The area consists of several ranges of hills, the highest being about 1300 feet above sea level, and more than 1000 feet above the surrounding flat land. It contains four large lakes and about a hundred smaller lakes. About 90 percent of the area is forest land, mostly deciduous trees with maple predominating, but with a mixture of pine, spruce, balsam, hemlock and larch.

Although summer cottage developments have sprung up in several localities, most of the land within its boundaries is not suitable for building. It is a wilderness park through which will be constructed 40 miles of parkway to provide easy access for the motorist, bicyclist and hiker. The southern portion of this park is so located that it can function as part of the urban open spaces and the whole park will provide "a place close to the Cities of Ottawa and Hull where visitors to it could enjoy peace and quietness and obtain relief from the distractions of a busy city life, and where one could relax and enjoy the atmosphere of natural surroundings" to quote Commissioner Dr. Charles Camsell.

During 1952 the Commission received Government approval to construct a scenic parkway from Boulevard Tache at Val Tetreau northwards to the Kingsmere area, and then along the Valley of the Three Lakes to the north end of Lac Phillipe. From this point the Parkway will loop back along the high escarpment of the Laurentians, from which can be obtained the finest panoramic views in the National Capital District. It will rejoin the first section of the Parkway in the Kingsmere area. Connecting scenic roads are planned to link the two main sections of the roadway within the park. The first of these, from the Meach Lake Road at Dunlops through the Valley of Fortune Lake and Creek to the highest point of the escarpment, has been surveyed, and tenders for construction work have already been called.

A Gatineau Parkway Sub-Committee was formed and in December 1953 tendered a report which will ensure the highest of engineering and aesthetic standards. Contour maps based on aerial photographs of the approximate route have been obtained and are proving of great help in conjunction with ground surveys.

The area at the north end of Lac Phillipe continues to attract many visitors, some 5,000 people crowding the picnic tables and beach on hot weekends. It has become necessary to enlarge the area and in view of this, over twenty summer cottages owned by the Commission have been removed and the area made available to the public.

The site of the old sawmill and tannery at Old Chelsea, close to the waterfall, has been purchased. Some old buildings of Philomon Wright's original settlement still exist, and it has been suggested that these be acquired and moved to the site in order to preserve them for their historical interest and significance.

### Maintenance of Government Grounds

It is the responsibility of the Commission to landscape and maintain the grounds of Federal public buildings. The costs of this work are provided for in a special vote in the Federal District Commission Estimates.

Numerous minor improvements and maintenance jobs were done on the grounds of Government buildings.

On Parliament Hill a considerable amount of renovation work was undertaken there during the year. The roadway leading from the Centre Block to the north and west of the West Block had deteriorated badly. The broken surface was scarified and replaced with a new asphalt surface course. The main concrete walk opposite the Centre Block entrance was also renovated by breaking down the poor concrete and building up the surface with sheet asphalt. The resurfacing work was done by contract to the lowest bidder. In the vicinity of Queen Victoria's Monument paths were reduced, the turf area increased, and the shrubbery was restored.

At Rideau Hall three sets of stone steps were rebuilt and tennis courts and the main garden lawn were improved. The vegetable garden was discontinued. A ceremonial tree was planted in the grounds by the Emperor of Ethiopia during a State visit of His Majesty to Ottawa.

Grounds around Government buildings taken over for maintenance during the year included the Forest Products Laboratory on Isabella Street; the Chief Electoral Office, McArthur Road; the Research Annex on Alta Vista Drive; the Bureau of Statistics and the Atomic Energy Building, plus paved roads in Tunney's Pasture; the grounds of the Flight Research Group at Uplands Airport; the grounds around the Building Research, the Chemistry Building the Electrical Engineering Buildings, the overpass and entrance areas and other minor areas at the National Research Council grounds on the Montreal Road.

The steadily increasing programme of work being undertaken by the Commission is reflected in the increasing need for more storage and workshop space. A start was made on an addition to the shops at Carling Avenue which will give needed additional space to the painters and electricians.

### Construction - Other Government Departments

During the year the Commission carried out and supervised various construction and landscape projects for a number of Government departments and agencies. The Commission, in accordance with standing practice, carried out this work on a cost plus 15 % supervision fee. The projects included:

Department of Public Works: One of the largest projects undertaken for this department was the construction and landscaping of a five acre car parking lot on the site of the R.A. Playing Field at the west end of Wellington Street between the Government Heating Plant and the Millrace of the Ottawa River. This involved the enlarging of the area by the dumping of rock fill into the river, the construction of parking bays by an application of consolidated gravel base and an oil surface: trees will be planted between the rows of parking bays and around the perimeter of the area to screen the cars from Hull and Parliament Hill.

The lower parking area at the end of Bank Street was enlarged, and construction was begun of a more convenient pedestrian walk to the street level.

On Parliament Hill, the old stone retaining wall east of the old Supreme Court Building collapsed and was rebuilt. In order to lessen the pressure on the wall from the earth of the slope above, the height was reduced and the slope planted to shrubbery.

At 24 Sussex Street, the Prime Minister's residence, a retaining wall was built at the cliff edge above the river.

At Tunney's Pasture substantial landscape work involving grading, seeding and foundation planting was carried out on twelve acres adjacent to the Bureau of Statistics.

Defence Research Board: An additional fifteen acres of land surrounding new buildings at Shirley's Bay site were graded, prepared and seeded to turf. Extensive plantings of conifer and deciduous trees were completed. Newly constructed roads serving an extension of this area were surfaced with asphalt.

A three acre area of the Flight Research Development site at Uplands Airport was graded and prepared for seeding in spring 1955. Additional trees and shrubbery were planted and a parking area was graded and paved.

National Research Council: Grading, seeding and planting was carried on to complete landscape development of grounds surrounding the Chemistry Research Laboratory, the Building Research Building, the new Gatehouse area and the overpass on Highway 17. A final surface coat of asphalt was laid on the pavements surrounding the overpass.

The area surrounding the Electrical Engineering Building was graded and seeded. Some thirty large trees were planted and work started on improvements to road shoulders and ditches.

Bank of Canada: A small parking area was graded and paved at the rear of the Wellington Street property.

### Construction - Master Plan Projects

Following consolidation of the approach fills at the Mackenzie King Bridge, permanent approach structures were completed in 1954. The work included concrete sidewalks and curbs along both the Slater and Albert Streets lanes of the western approach and curb on the extension of Slater Street from Elgin Street to the Driveway. Monumental end posts were erected at both sides of the bridge's western approach and at the south side of the eastern approach and the ornamental iron railing of the main bridge was extended to meet these structures. The final layer of asphalt pavement was laid on the entire western approach to give a finished surface leading to the bridge deck. Lighting standards of the same type as those used on the bridge proper were installed on both legs of the western approach.

Extensive surveys and studies were made of the Hull approaches to the Chaudiere Bridge by the staffs of the Department of Public Works and the Commission. The first step toward the improvement of this traffic bottleneck was the elimination of the street cars from the Chaudiere Bridge route to Hull, and on November 27th the last street car passed over the causeway. In the future motor buses will provide the public transportation.

It is proposed to improve traffic conditions on this important inter-city connection by using the existing roadway for south-bound traffic and adding a new lane for north-bound traffic. The new lane will be carried partially on the old trestle which was used by the street cars and partially on a new bridge some 350 feet long.

In order to find a suitable base for the foundation of the bridge very extensive borings had to be carried out by the Department of Public Works which also prepared plans and specifications for the new structure. These have reached the stage that it is anticipated that tenders can be called for the bridge and accessory structures early in 1955. The Commission also intends to make a start in the very near future on the construction of necessary retaining walls and other work in the vicinity of the old timber slide near the Devil's Hole.

The roadway on the new Gatineau Parkway itself was brought to grade, treated with a primer coat and covered by a base course of asphalt pavement. Shoulders were placed against the new pavement, side slopes and drainage channels were stabilized and roadside landscaping was completed by seeding the slopes and shoulders with grass. The steep slopes left by construction and the swamp areas were covered with shrubbery and ground cover. Some thousands of sumac, a shrub native to the area, were brought from other points

on Commission property at no cost for materials. Several hundreds of trees were planted to screen ugly views and to bring the woods closer to the roadway. An interesting feature has been created by the use of some thousands of bittersweet to stabilize the steep banks. At the end of the season the project had been brought to the high standard adopted for a Class I Parkway of the Commission.

Due to some difficulty in acquiring necessary land, the extension of the Gatineau Parkway north of Boulevard Gamelin was not possible this year. It was decided therefore to build a Class III Parkway from Dunlop's on the Meach Lake Road to the edge of the escarpment overlooking the Ottawa Valley. This road will eventually connect two arms of the Gatineau Parkway and in the meantime will give the public access to the rugged higher ground of the Park area and the striking view from the escarpment. It is located on land which is at present owned by the Commission.

Tenders were awarded for clearing right-of-way of this roadway, and the contract will be completed in the winter.

As a necessary preliminary to Gatineau Parkway construction, extensive reconnaissance and line survey work was required to establish a suitable and feasible route. To aid in this work and for future studies, aerial photographs were obtained of the entire Park at a scale of 1"-1000'. In addition a contract was let for the supply of photogrammetric maps covering 14,000 acres at a scale of 1"-200' and showing contours at 5' intervals. The maps were delivered in the fall of the year and arrangements made for the mapping of an additional 4000 acres. Use of the maps will very greatly reduce the slow and expensive ground surveys which would otherwise be necessary. During the 1954 season two survey parties were in the field and a satisfactory location was marked on the ground for some 5 miles of the Parkway.

The major road project during the year was the construction of the Lac des Fees Parkway, which involved the grading of  $1\frac{1}{2}$  miles of first class parkway in the City of Hull from Duquesne and Graham Streets to Boulevard Gamelin. This project was in accordance with the terms of an agreement recently entered into by the Commission and the City of Hull, and included the construction of access roadways to the parkway from Desjardins and Brodeur Streets as well as the Duquesne and Graham connections at the lower end near the Aylmer Road. The new Parkway will eventually have a paved width of 32 feet plus 10 foot shoulders and correspondingly high standards in the other items of the design. A contract for the grading work was let in May to the lowest bidder and upon the termination of this contract in October the Commission, with its own forces, continued the work. Favourable fall weather permitted the completion of the earthwork for the roadway section; shoulders and roadside landscaping of both the main parkway and the access roads; and the installation of all culverts and other drainage structures. In order to carry the creek

flowing from Lac des Fees under the Parkway an unusually large reinforced concrete culvert having an opening 6 feet by 12 feet and 202 feet in length was built.

During 1954 very considerable progress has been made on the re-arrangement of railway facilities.

In accordance with the agreement with the Canadian National Railways dated March 30, 1950, eight miles of track on the former Renfrew Subdivision rail line from South March and east of Carling Avenue has been removed. The construction of the Walkley Yard in South Ottawa comprising approximately nine miles of yard tracks and over fifty switches has been vigorously continued during the year. Necessary buildings, namely, the Yard Office, freight car repair buildings and miscellaneous facilities have been completed. This new yard is available for transfer to it of freight movements from Bank Street Yard in the centre of the City.

The installation of the Railway Signal Central Train Control System by means of which all Canadian National Railway train movements between South March on the west, Union Station on the north and Hawthorne Station on the east can be controlled by the train dispatcher located in the Union Station has progressed to such an extent that it will be ready for operation next year. This Signal System will control twenty-six miles of main line trackage on which there are many intricate train movements.

The second step of railway re-arrangement is being studied by various committees and present indications are that negotiations may lead to the joint operation (including freight) of all railway traffic south of the Ottawa River inside Terminal Area.

During the year the construction of the Bytown Bridges, the new spans over the Rideau River at Rideau Falls, was completed. Two bridges were required each about 150' long and represented one of the first important projects in Canada using the pre-stressed concrete method of construction. This implies that the steel reinforcing was stretched prior to setting of the concrete and therefore the construction of these bridges aroused great interest in technical circles as a result of its design. Special emphasis was given to the appearance and materials of these bridges. Aluminum being a primary Canadian product, it was felt that as much as possible of this material should be used. Accordingly the railings and lamp standards were specially designed for fabrication in aluminum. It is felt that the final result warranted the extensive investigation and design which went into the making of these items. Aluminum was also used to cover and protect from the weather the exposed concrete members.

The Commission contributed the larger share of the cost of the Bytown Bridges, and provided technical and other assistance.

On November 16th, Her Majesty Queen Elizabeth the Queen Mother opened these bridges at a ceremony arranged by the City of Ottawa and re-named them the Bytown Bridges.

As a part of the whole proposal for the re-development of the north-eastern portion of the City, Sussex Street was completely re-built from Rideau Street to Rideau Gate. This involved the construction of a boulevarded street from the Bytown Bridges to the vicinity of the Royal Mint and the widening of the balance of the thoroughfare; the extensive re-adjustment and replacement of Hydro facilities by underground equivalents; and the removal of the street car tracks.

With the removal of the tracks, Sussex Drive, as it is now known, has become one of the most pleasant and heavily used drives in the Capital, due particularly to the removal of the overhead wires and the replacement of street cars by motor buses.

The driveway along the Ottawa River through Rockcliffe Park now crosses Mackay Creek at the outlet of Hemlock Lake on a dangerous curve flanked by fairly steep grades. In order to remove this driving hazard and also to provide a link in the future driveway extension, a heavy fill was placed across the mouth of Mackay Creek in the fall of the year. The supply and hauling of the granular material of the fill was let by contract to the lowest bidder.

### Property Acquisition and Administration

The Federal District Commission early endorsed the view of its National Capital Planning Committee that the acquisition of the lands necessary to the successful implementation of the Master Plan would have to be undertaken to provide a framework for all future developments. As a result of the rapid postwar growth of the Capital, it was early apparent that the lands forming this framework would have to be acquired at an early date while it was still economical to do so.

A high priority land purchase programme therefore was initiated, designed to take care of both immediate projects such as the Mackenzie King Bridge and the railway and industrial relocation; as well as to provide for future projects such as the Crosstown Limited Access Highway; the Rideau and Ottawa Rivers Parkways; the Eastern-Western Parkway System; and the Parkways in the Hull area.

The wisdom of acquiring these properties in the early stages of the planning is apparent, as the lands are now within the built-up areas of the community, and, had they to be secured today, the costs would be prohibitive.

In 1954, agreements were reached with approximately 150 property owners for either the purchase price or in the expropriation cases, the amount of compensation. To date, some one thousand properties have been appraised and negotiations commenced with most of the owners. Appraisal and negotiation work is carried out by eight local real estate firms.

It is the duty of the Federal District Commission to ensure that funds allocated to it are wisely spent and that only reasonable prices are paid for the properties purchased. Honest differences of opinion occur between the Commission and the owners of land required for the development of the National Capital because of the difficulty of assessing the sentimental and other such debatable values attached to the property. However, in all transactions which have taken place, an effort has been made to negotiate a deal acceptable to both the buyer and seller.

It should be stated that to date, of the 575 parcels already settled or purchased, only one had to be adjudicated by the Exchequer Court - perhaps indicating a reasonable and patient attitude on the part of the Commission.

When properties with buildings are acquired, particularly dwellings, arrangements are made for the former owner to continue as tenants under lease, with the privileges of vacating at any time.

A special rental formula is used, based on a percentage of purchase price. The Commission on its part, always gives six months notice to vacate, and usually twelve.

This year, as part of the requirements for the construction of the new Hurdman's Bridge, the occupants of some 60 dwellings acquired between 1947 and 1954 were given notice to vacate. While reasonable notice was given in order to alleviate any hardship which might result to persons unable to find satisfactory housing on their own behalf, the Commission, as it has in the past, is attempting to provide accommodation in its own properties elsewhere.

The Commission has placed the leasing of its property in the hands of two local trust companies, and this arrangement has proven satisfactory over the past few years.

ROYAL CANADIAN MOUNTED POLICE

"A" DIVISION

FEDERAL DISTRICT COMMISSION PATROL SQUADS

ANNUAL REPORT - DECEMBER 1ST, 1953 TO NOVEMBER 25TH, 1954.

1. The strength of the Federal District Commission Patrol Squads as of the 25-11-54, under the direction of the Officer in Charge, "A" Division Criminal Investigation Branch, is nineteen members who use a total of sixteen transport units. These squads and their basic duties are as follows:

(a) The Federal District Commission Patrol Squad

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

Transport for the foregoing Squad, during the past year, comprised ten Harley-Davidson motorcycles and four-"three-way" radio-equipped patrol cars. The above squad come under the direct supervision of the N.C.O. I/C "A" Division Traffic Branch with one Corporal assistant who is included in the strength shown.

(b) The Gatineau Park Patrol

Is responsible for the maintenance of order and the protection of Federal District Commission property in this area. It is comprised of one constable patrolman who utilizes a police car and who operates on a staggered shift basis as the circumstances warrant. During the summer months, on weekends and when large crowds are picnicing or vacationing in the district, an extra member is added to this patrol to ensure better police protection and to assist the general public. This patrol also operates under the direction of the N.C.O. In Charge "A" Division Traffic Branch.

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

- (a) As a result of infractions committee under F.D.C. Bylaw 32 there were 1,651 Traffic Violation Tickets issued, the results were as follows:
- 

|                               |      |
|-------------------------------|------|
| Convictions . . . . .         | 311  |
| Dismissals . . . . .          | 7    |
| Withdrawals . . . . .         | 6    |
| Warnings . . . . .            | 1311 |
| Court Cases pending . . . . . | 16   |

- (b) Motor Vehicle Accidents investigated under F.D.C. Bylaw 32 and information pertaining to same:
- 

|                                            |             |
|--------------------------------------------|-------------|
| Number of Motor Vehicle Accidents. . . . . | 200         |
| Damage to F.D.C. Property. . . . .         | \$ 4,184.00 |
| Damage to Private Property. . . . .        | \$56,445.81 |
| Persons injured in Accidents. . . . .      | 40          |

(There were no fatal accidents)

- (c) Monies paid into Ottawa District Courts as a result of Convictions under F.D.C. Bylaw 32.
- 

|                                |             |
|--------------------------------|-------------|
| Fines paid into court. . . . . | \$ 2,599.00 |
| Costs paid into court. . . . . | 649.00      |

- (d) The following outlines other duties carried out by the F.D.C. Patrol Squad during the period under review:
- 

|                                                                                                                        |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Traffic Control Duties during visits of visiting dignitaries and receptions at residences on F.D.C. Driveway . . . . . | 47 |
| Motorcycle Escorts provided . . . . .                                                                                  | 30 |
| Assistance to other police departments. . . . .                                                                        | 45 |
| Investigations of damage to F.D.C. property other than by M/V Accidents, Amount of Damage \$245.00. . . . .            | 10 |

- (e) Total Mileage travelled by Police Transports in the enforcement of F.D.C. Bylaw 32:
- 

|                              |         |
|------------------------------|---------|
| Motorcycle Mileage . . . . . | 46,489  |
| Police Car Mileage . . . . . | 182,770 |

3. As in previous years, there were numerous verbal warnings issued by all members on patrol for minor infractions. These warnings were issued to the general public particularly with regards to ball playing in F.D.C. parks, riding bicycles on the Driveway in a careless manner and without the necessary lights, etc.

4. Traffic trends have been kept under observation and where necessary, to cope with specific problems, selective enforcement was inaugurated and satisfactory results obtained. All accident reports were analyzed to ascertain the causes of same and were also studied with a view to having warning signs erected to eliminate further possible accidents. The recommendations for the erection of signs were forwarded to the Federal District Commission who cooperated fully in the erection of same.

5. In order to maintain more efficient policing of the Federal District Commission Property, an F.M. Radio Network has been installed in the "A" Division Traffic Branch. The installation of this Radio System has assisted greatly in the general efficiency of the Patrol Squad as all cars are now in direct contact with the office.

6. During the past year, the high standard of cooperation has continued with all other Police Forces in the surrounding district to the mutual benefit of all concerned.

7. As stated previously, we have received the highest degree of cooperation from the Federal District Commission and this is much appreciated by the Traffic Branch.

(sgd.) J. F. Smith #12081. Sgt.  
I/C Traffic Branch.

Ottawa, August 20, 1954

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

Gentlemen:

The accounts of the Commission, for the fiscal year ended March 31, 1954, having been audited under my direction, I forward herewith a copy of my report which has been made to the President of the Privy Council, in accordance with Section 87 of the Financial Administration Act, and the Balance Sheet as at the date of closing, together with the following supporting schedules:

- Schedule I Statement of Income and Expenditures for the general purposes of the Commission
- II Revenues from rental etc., received in respect of properties purchased from moneys provided under Section 13(1) of the Federal District Commission Act
- III Statement of Receipts and Expenditures, from Government of Canada Appropriations, Votes 308 and 594
- IV Statement of Receipts and Expenditures, from Government of Canada Appropriations, Votes 309 and 119
- V Statement of Receipts and Expenditures, from Government of Canada Appropriation, Vote 361
- VI (a) and (b) statement of the National Capital Fund, for the construction, operation and maintenance of works, etc.
- VII Statement of Fixed Assets
- VIII Accretions to Proprietary Equity

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

|                                                                                                                                                                                                                                                                          |                         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| For the general purposes of the Commission: the maintenance of parks, parkways and plant, etc., under its control at and in the vicinity of Ottawa, per Schedule I                                                                                                       | \$ 667,483              |
| For maintenance and improvements of grounds adjoining Government buildings, at Ottawa, and for construction, improvements, maintenance and operation of the parkway system under control of the Commission, per Schedule III                                             | 464,704                 |
| For activities of the National Capital Planning Committee, per Schedule IV                                                                                                                                                                                               | 43,673                  |
| For activities of the National Capital Planning Service, per Schedule V                                                                                                                                                                                                  | 20,532                  |
| 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 VI(b) | <u>2,640,019</u>        |
| Total                                                                                                                                                                                                                                                                    | <u><u>3,836,411</u></u> |

Yours faithfully,

(Sgd) Watson Sellar

Auditor General of Canada

Ottawa, August 20, 1954.

Sir,

Re: Federal District Commission

Having completed the audit of the accounts of the Commission for the fiscal year ended March 31, 1954, I now report to you, in compliance with the requirements of Section 87 of the Financial Administration Act, the results of the examination both of the accounts, and of the Financial Statement (2 copies) forwarded herewith.

Vote 308 (supplemented by Vote 594), 1953-54, provides \$477,760 "for maintenance and improvement of grounds adjoining Government buildings at Ottawa, and to authorize an amount not exceeding \$135,500 for construction, improvements, maintenance and operation of the Parkway System under the control of the Federal District Commission". The sums expended, as shown by Schedule III, include capital outlays of \$42,307. These, it would appear, come within the ambit of, and therefore should have been paid from the annual Statutory Grant of \$300,000 for the general purposes of the Commission. Again, the expenditure for the general purposes of the Commission, shown by Schedule I, includes \$16,952 for grading and levelling at Hog's Back Park, and \$10,000 for resurfacing part of the roadway on Parliament Hill, which should have been financed from the National Capital Fund and from Vote 308 as supplemented, respectively.

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

1. proper books of account have been kept by the Commission;
2. the Financial Statement has been prepared on a basis consistent with that of the preceding year and is in agreement with the books of account; also, the Balance Sheet and the accompanying statements, respectively, give a true and fair view of the state of the Commission's affairs as at March 31, 1954, and of the results of the Commission's operations for the fiscal year;
3. the transactions of the Commission that have come under my notice have been within its powers as set forth in the Federal District Commission Act and the Financial Administration Act.

Yours faithfully,

(Sgd) Watson Sellar

Auditor General.

The Right Honourable L.S. St. Laurent,  
President of the Privy Council,  
O t t a w a.

FEDERAL DISTRICT COMMISSION  
(Incorporated under the Federal District Commission Act)  
Balance Sheet as at March 31, 1954

- 41 -

| <u>Assets</u>                                                                                                   |                   | <u>Liabilities and Proprietary Equity</u>                                                                              |                   |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| Cash:                                                                                                           |                   | <u>Liabilities</u>                                                                                                     |                   |
| On Hand and in Bank                                                                                             | \$ 1,944,449      | Accounts Payable and Accrued Charges                                                                                   | \$ 227,887        |
| On Deposit with the Receiver General<br>of Canada, per Schedule VI(a)                                           | <u>6,210,000</u>  | Provision for Municipal Taxes                                                                                          | <u>12,600</u>     |
|                                                                                                                 | \$ 8,154,449      | Contractors' Security Deposits (contra)                                                                                | \$ 240,487        |
| Investments:                                                                                                    |                   |                                                                                                                        | <u>1,633</u>      |
| Canadian National Railways, Bonds<br>(market value \$19,200), at cost                                           | 20,136            | Government of Canada -                                                                                                 |                   |
| Wright and Pontiac Telephone Company -<br>2 shares, nominal value                                               | <u>1</u>          | National Capital Fund, per Schedule VI(a)                                                                              | 7,579,798         |
|                                                                                                                 | 20,137            | Revenues incidental to properties purchased<br>from grants received under Section 13(1)<br>of the Act, per Schedule II | 245,941           |
| Accounts and Rentals Receivable:                                                                                |                   | Moneys provided from Government<br>appropriations, to be refunded -                                                    |                   |
| General, less provision for doubtful<br>accounts                                                                | 57,804            | Votes 308 and 594, per Schedule III                                                                                    | \$ 13,056         |
| Government of Canada                                                                                            | <u>720</u>        | Vote 309, per Schedule IV                                                                                              | 897               |
|                                                                                                                 | 58,524            | Vote 361, per Schedule V                                                                                               | <u>4,360</u>      |
| Inventories, as determined, valued (at or<br>Below cost), and certified by the Management:                      |                   |                                                                                                                        | 18,313            |
| Small tools and equipment                                                                                       | 23,510            | Other accountable advances                                                                                             | 96,285            |
| Maintenance and operating supplies                                                                              | 60,673            | Employees' income tax deductions, etc.                                                                                 | <u>1,216</u>      |
| Trees and shrubs in nurseries                                                                                   | 50,729            |                                                                                                                        | <u>7,941,553</u>  |
| Moveable park benches and snow fences                                                                           | <u>4,196</u>      |                                                                                                                        | 8,183,673         |
|                                                                                                                 | 139,108           | <u>Proprietary Equity</u>                                                                                              |                   |
| Deposits, Advances and Prepaid Expenses:                                                                        |                   | Balance as at April 1, 1953                                                                                            | 12,184,988        |
| Payments on land purchases under<br>negotiation                                                                 | 765,630           | Accretions during the year,<br>per Schedule VIII                                                                       | <u>2,097,758</u>  |
| Contractors' security deposits (contra)                                                                         | 1,633             |                                                                                                                        | 14,282,746        |
| Prepaid insurance                                                                                               | <u>162</u>        | Add, Reserved for replacement of motor<br>vehicles, machinery and equipment,<br>per Schedule VII                       | <u>29,161</u>     |
|                                                                                                                 | 767,425           |                                                                                                                        | 14,311,907        |
| Fixed Assets, at actual or estimated cost<br>(less accumulated allowance for depreciation),<br>per Schedule VII | 13,355,937        |                                                                                                                        |                   |
|                                                                                                                 | <u>22,495,580</u> |                                                                                                                        |                   |
|                                                                                                                 |                   |                                                                                                                        | <u>22,495,580</u> |

Signed for the purpose of identification only and subject  
to my Report (copy herewith) to the President of the Privy Council.

Approved on behalf of the Commission

(Sgd) Howard Kennedy  
.....  
Chairman

(Sgd) H. R. Cram  
.....  
Secretary

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

FEDERAL DISTRICT COMMISSION

Schedule I

Statement of Income and Expenditures for the general purposes of the Commission for the year ended March 31, 1954

Income

|                                                                                                                                |              |                |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|----------------|
| Statutory Grant, received from the Government of Canada, under authority of Section 12, of the Federal District Commission Act |              | \$ 300,000     |
| Other Income -                                                                                                                 |              |                |
| Rentals - equipment \$68,779, and real estate \$660                                                                            | \$ 69,439    |                |
| Proceeds from sale of materials, supplies, nursery stock, equipment, etc.                                                      | 47,747       |                |
| Supervision and overhead recovered                                                                                             | 45,457       |                |
| Interest on bank deposits \$2,742, and investments \$550                                                                       | 3,292        |                |
| Recoveries for property damage                                                                                                 | <u>4,567</u> |                |
|                                                                                                                                |              | <u>170,502</u> |
|                                                                                                                                |              | \$ 470,502     |

Expenditures

|                                                                                                       |               |                |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|----------------|
| Maintenance:                                                                                          |               |                |
| Operating -                                                                                           |               |                |
| General                                                                                               | 205,425       |                |
| Equipment repairs, gasoline, etc.                                                                     | 52,706        |                |
| Snow removal expense                                                                                  | 19,306        |                |
| Nursery and greenhouse expense                                                                        | 30,266        |                |
| Carling Avenue shops and office building                                                              | 29,476        |                |
| Mosquito control expense (net)                                                                        | 6,361         |                |
| Gatineau Park maintenance and operation \$25,054 (see Schedule III), and snow plowing expense \$4,665 | <u>29,719</u> |                |
|                                                                                                       |               | 373,259        |
| Repairs                                                                                               |               | <u>89,663</u>  |
|                                                                                                       |               | 462,922        |
| Administrative expenses \$73,449, less \$36,725 allocated to Government grounds, per Schedule III     |               | 36,724         |
| Commissioners' travel expense and entertaining expense                                                |               | 8,818          |
| Grants to municipalites in lieu of taxes                                                              |               | 8,285          |
| Retirement annuity - A. Stuart                                                                        |               | 3,000          |
| Provision for doubtful accounts                                                                       |               | 1,426          |
| Public Service Superannuation Fund contributions                                                      |               | 2,119          |
| Reserved for replacement of motor vehicles, machinery and equipment, per Schedule VII                 |               | <u>25,624</u>  |
|                                                                                                       |               | 548,918        |
| Capital -                                                                                             |               |                |
| Parks and boulevards                                                                                  | 42,204        |                |
| Buildings                                                                                             | 32,882        |                |
| Machinery and equipment                                                                               | 25,810        |                |
| Payment on land purchase under negotiation                                                            | 7,018         |                |
| Office furniture and equipment                                                                        | 6,024         |                |
| Parkway lighting system                                                                               | 4,023         |                |
| Road construction and improvements                                                                    | <u>604</u>    |                |
|                                                                                                       |               | <u>118,565</u> |
|                                                                                                       |               | 667,483        |
| Excess of Expenditures over Income, transferred to Proprietary Equity, per Schedule VIII              |               | 196,981        |

FEDERAL DISTRICT COMMISSION

Revenues from Rental etc., received in respect of properties  
purchased from moneys provided under Section 13(1) of the  
Federal District Commission Act

Receipts

|                                                           |               |
|-----------------------------------------------------------|---------------|
| Funds in hand as at April 1, 1953                         | \$ 194,103    |
| Rentals earned and other income                           | <u>51,838</u> |
| Funds in hand, as at March 31, 1954,<br>per Balance Sheet | 245,941       |

=====

FEDERAL DISTRICT COMMISSION

Statement of Receipts and Expenditures, for the year ended March 31, 1954, from Government of Canada Appropriations, Votes 308 and 594, for maintenance and improvements of grounds adjoining Government buildings, Ottawa, and to authorize an amount not exceeding \$135,500 for construction, improvements, maintenance and operation of the Parkway System under the control of the Federal District Commission which is additional to the sum of \$300,000 granted under  
Section 12 of the Federal District Commission Act

Receipts

|                                                                |            |
|----------------------------------------------------------------|------------|
| Funds received from Government of Canada,<br>Votes 308 and 594 | \$ 477,760 |
|----------------------------------------------------------------|------------|

Expenditures

|                                                                                        |               |                |
|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------|----------------|
| Maintenance and improvement of grounds<br>adjoining Government buildings:              |               |                |
| Ordinary                                                                               | \$ 285,833    |                |
| Maintenance and operation of the<br>Parkway System:                                    |               |                |
| Gatineau Park \$100,262, less<br>\$25,054 paid from Statutory<br>Grant, per Schedule I | \$ 75,208     |                |
| Rehabilitation of sections of<br>the Parkway System                                    | <u>17,985</u> |                |
|                                                                                        |               | 93,193         |
| Administrative expenses, per Schedule I                                                |               | 36,725         |
| Public Service Superannuation Fund<br>contributions                                    |               | 3,526          |
| Capital:                                                                               |               |                |
| Construction and improvements -                                                        |               |                |
| Alterations to office building                                                         | 35,645        |                |
| Office furniture and equipment                                                         | 8,000         |                |
| Machinery and equipment                                                                | <u>1,782</u>  |                |
|                                                                                        |               | <u>45,427</u>  |
|                                                                                        |               | <u>464,704</u> |
| Funds Unexpended, per Balance Sheet                                                    |               | <u>13,056</u>  |

FEDERAL DISTRICT COMMISSION

Statement of Receipts and Expenditures, for the year ended March 31, 1954,  
from Government of Canada Appropriations for activities of  
the National Capital Planning Committee

Receipts

|                                                                                                                           |            |           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------|
| Funds received from Government of Canada,<br>Vote 309 for the activities of the<br>National Capital Planning<br>Committee | \$ 44,000  |           |
| Vote 119 a supplementary vote "for the<br>payment of salaries, wages and<br>other payroll charges"                        | <u>570</u> | \$ 44,570 |

Expenditures

|                              |              |               |
|------------------------------|--------------|---------------|
| Committee members:           |              |               |
| Travel                       |              | 455           |
| Engineering:                 |              |               |
| Salaries                     | \$17,055     |               |
| Miscellaneous supplies       | 1,564        |               |
| Travel                       | <u>96</u>    |               |
|                              |              | 18,715        |
| Information office:          |              |               |
| Salaries                     | 9,324        |               |
| Travel                       | 301          |               |
| Public relations             | 3,703        |               |
| Office expense and supplies  | 534          |               |
| Photographic                 | 1,655        |               |
| Exhibit                      | <u>5,888</u> |               |
|                              |              | 21,405        |
| Capital:                     |              |               |
| Engineering equipment        | 1,430        |               |
| Information office equipment | <u>1,668</u> |               |
|                              |              | <u>3,098</u>  |
|                              |              | <u>43,673</u> |

Funds Unexpended, per Balance Sheet

897

FEDERAL DISTRICT COMMISSION

Statement of Receipts and Expenditures, for the year ended  
March 31, 1954 from Government of Canada Appropriation,  
Vote 361, re National Capital Planning Service  
(transferred to the Commission from the Department of  
Public Works under authority of Order in Council P.C.  
1953-1821 of November 19, 1953)

|                                                       | <u>Total</u> | <u>Department of<br/>Public Works</u> | <u>Federal<br/>District<br/>Commission</u> |
|-------------------------------------------------------|--------------|---------------------------------------|--------------------------------------------|
| <u>Receipts</u>                                       |              |                                       |                                            |
| Funds received from Government of<br>Canada, Vote 361 | \$ 52,226    | \$ 27,334                             | \$ 24,892                                  |
| <u>Expenditures</u>                                   |              |                                       |                                            |
| Salaries                                              | 35,418       | 20,933                                | 14,485                                     |
| Professional and special services                     | 9,015        | 5,933                                 | 3,082                                      |
| Travel                                                | 949          | 359                                   | 590                                        |
| Displays, models and information<br>service           | 1,458        | -                                     | 1,458                                      |
| Office stationery and supplies                        | 568          | 9                                     | 559                                        |
| Miscellaneous                                         | 458          | 100                                   | 358                                        |
| Total Expenditures                                    | 47,866       | 27,334                                | 20,532                                     |
| Funds Unexpended, per Balance Sheet                   | 4,360        |                                       | 4,360                                      |

FEDERAL DISTRICT COMMISSION

Statement of the National Capital Fund to March 31, 1954, for the construction, operation and maintenance of works or projects, within the National Capital District, in keeping with an approved general plan for improvement of the National Capital and not in the nature of ordinary municipal improvements, as authorized by Appropriation Act, No. 4, 1948, Vote 809

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

Appropriated prior to April 1, 1953 \$ 12,500,000  
Vote 310, Appropriation Act, No. 3,  
1953 2,500,000

\$ 15,000,000

Deduct:

Funds released to the Commission -

Prior to April 1, 1953 4,945,000  
Released during the year 3,845,000

8,790,000

Funds on deposit with the Receiver  
General of Canada

\$ 6,210,000

Funds in the hands of the Commission,  
per Schedule VI(b)

1,369,798

National Capital Fund, per Balance Sheet

7,579,798

Earmarked Funds: With regard to sewer and waterworks projects being constructed by the City of Ottawa ahead of the date that these would normally have been undertaken except for the impact of National Capital Planning, the Government authorized the Commission to assume the extra cost burden arising from interest accruing on relative debenture issues, by making annual payments to the City of Ottawa over a predetermined period. Based on revised estimates of the total expenditures and interest rates, approved by Order in Council P. C. 1954-1028 of July 6, 1954, the total amount earmarked for this purpose is

\$ 2,482,660

Less: Grants paid or provided for as at  
March 31, 1954, per Schedule VI(b)

448,133

Available Funds

\$ 2,034,527  
5,545,271

National Capital Fund, per Balance Sheet

7,579,798

FEDERAL DISTRICT COMMISSION

Schedule VI(b)

Statement of the National Capital Fund - concluded

The Commission's Transactions for the year ended  
March 31, 1954

|                                                                                                                                     | <u>For the year ended March 31, 1954</u> | <u>Total<br/>to date</u> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|--------------------------|
| <u>Receipts</u>                                                                                                                     |                                          |                          |
| Funds in hand as at April 1, 1953                                                                                                   | \$ 164,817                               |                          |
| Funds received by the Commission,<br>per Schedule VI(a)                                                                             | <u>3,845,000</u>                         | \$ <u>8,790,000</u>      |
|                                                                                                                                     | \$ 4,009,817                             |                          |
| <u>Expenditures</u>                                                                                                                 |                                          |                          |
| Capital expenditures for:                                                                                                           |                                          |                          |
| Land -                                                                                                                              |                                          |                          |
| Industrial sites Township of<br>Gloucester                                                                                          | \$ <u>186,180</u>                        | <u>1,060,878</u>         |
| Parks and parkway development -                                                                                                     |                                          |                          |
| East-West parkway                                                                                                                   | 166,067                                  | 415,560                  |
| Western parkway                                                                                                                     | 16,935                                   | 66,066                   |
| Eastern parkway                                                                                                                     | 177,841                                  | 194,651                  |
| Rideau River driveway                                                                                                               | 166,453                                  | 229,785                  |
| Ottawa River driveway                                                                                                               | 15,364                                   | 107,248                  |
| Hull parks and parkways                                                                                                             | 185                                      | 20,705                   |
| Gatineau Park                                                                                                                       | 316,192                                  | 626,143                  |
| Mackenzie King Bridge                                                                                                               | 50 (Cr.)                                 | 192,393                  |
| Miscellaneous sites                                                                                                                 | <u>5,734</u>                             | <u>210,036</u>           |
|                                                                                                                                     | <u>864,721</u>                           | <u>2,062,587</u>         |
| Total Land                                                                                                                          | 1,050,901 ✓                              | <u>3,123,465</u>         |
| Construction and Development -                                                                                                      |                                          |                          |
| Removal, re-routing and recon-<br>struction of cross-town tracks<br>and facilities                                                  | 354,963                                  | 1,256,797                |
| Roads and driveways                                                                                                                 | 10,277                                   | 29,747                   |
| Hull parks and boulevards                                                                                                           | 809                                      | 1,877                    |
| Gatineau Park driveways                                                                                                             | 281,858                                  | 396,067                  |
| Mackenzie King Bridge                                                                                                               | 110,284                                  | 1,278,061                |
| Machinery and equipment                                                                                                             | -                                        | <u>119</u>               |
| Total Construction and<br>Development                                                                                               | 758,191                                  | <u>2,962,668</u>         |
| Payments on land purchases under<br>negotiation                                                                                     | <u>433,352</u>                           | <u>736,657</u>           |
| Total Capital Expenditures                                                                                                          | <u>2,242,444</u>                         | <u>6,822,790</u>         |
| Other expenditures -                                                                                                                |                                          |                          |
| Sussex Street Bridges - re-location                                                                                                 | 187,433                                  | 189,722                  |
| Grant to City of Ottawa, re interest<br>on debentures issued to finance<br>sewer and waterworks construction,<br>per Schedule VI(a) | 224,313                                  | 448,133                  |
| Miscellaneous expenses                                                                                                              | <u>24,433</u>                            | <u>50,224</u>            |
|                                                                                                                                     | <u>436,179</u>                           | <u>688,079</u>           |
| Less rentals earned and other income                                                                                                | <u>38,604</u>                            | <u>90,667</u>            |
| Total other Expenditures                                                                                                            | <u>397,575</u>                           | <u>597,412</u>           |
| Total Expenditures                                                                                                                  | <u>2,640,019</u>                         | <u>7,420,202</u>         |
| Funds in hand, as at March 31, 1954,<br>per Schedule VI(a)                                                                          | 1,369,798                                | 1,369,798                |

FEDERAL DISTRICT COMMISSION

Statement of Fixed Assets as at March 31, 1954

| <u>Description</u>                                                          | <u>Additions during the year (net)</u> | <u>Actual or estimated cost to date</u> | <u>Accumulated allowance for depreciation to date</u> | <u>Depreciated value</u> |
|-----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|-----------------------------------------|-------------------------------------------------------|--------------------------|
| Land:                                                                       |                                        |                                         |                                                       |                          |
| Purchased and donated -                                                     |                                        |                                         |                                                       |                          |
| Parks, driveways, etc.                                                      | \$ 666,576                             | \$ 5,022,901                            |                                                       | \$ 5,022,901             |
| Industrial sites                                                            | 186,673                                | 1,134,742                               |                                                       | 1,134,742                |
| Gatineau Park                                                               | 337,528                                | 1,770,657                               |                                                       | 1,770,657                |
| Mackenzie King Bridge                                                       |                                        | 50Cr. 192,393                           |                                                       | 192,393                  |
| Held under lease or licence of occupation                                   |                                        | <u>1</u>                                |                                                       | <u>1</u>                 |
|                                                                             | 1,190,727                              | 8,120,694                               |                                                       | 8,120,694                |
| Roads and driveways                                                         | 293,548                                | 1,865,228                               | \$ 1,033,106                                          | 832,122                  |
| Bridges and approaches                                                      | 107,995                                | 2,191,018                               | 471,978                                               | 1,719,040                |
| Parks and boulevards - construction and development                         | 42,204                                 | 931,715                                 |                                                       | 931,715                  |
| Removal, re-routing and re-construction of cross-town tracks and facilities | 354,963                                | 1,256,797                               |                                                       | 1,256,797                |
| Permanent park benches                                                      |                                        | 6,696                                   | 2,210                                                 | 4,486                    |
| Parkway lighting system                                                     | 4,023                                  | 164,811                                 | 88,797                                                | 76,014                   |
| Buildings                                                                   | 72,130                                 | 417,162                                 | 169,829                                               | 247,333                  |
| Machinery and equipment                                                     | 33,336                                 | 182,587                                 | 70,437                                                | 112,150                  |
| Motor vehicles                                                              | 4,876                                  | 70,810                                  | 48,323                                                | 22,487                   |
| Office furniture and equipment                                              | <u>20,298</u>                          | <u>42,731</u>                           | <u>9,632</u>                                          | <u>33,099</u>            |
| Totals                                                                      | 2,124,100                              | 15,250,249                              | 1,894,312                                             | 13,355,937               |

Funds reserved for Replacement of Motor Vehicles, Machinery and Equipment, as at March 31, 1954

|                                           |               |
|-------------------------------------------|---------------|
| In hand April 1, 1953                     | \$ 21,445     |
| Provided from income, per Schedule I      | <u>25,624</u> |
|                                           | 47,069        |
| Less: Expenditures during the year -      |               |
| Machinery and equipment                   | \$ 10,075     |
| Motor vehicles                            | 7,737         |
| Office furniture and equipment            | <u>96</u>     |
|                                           | <u>17,908</u> |
| In hand March 31, 1954, per Balance Sheet | <u>29,161</u> |

FEDERAL DISTRICT COMMISSION

Accretions to Proprietary Equity during the year ended  
March 31, 1954

Capital Expenditures from:

|                                                                                                                                           |               |                  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|------------------|
| Statutory Grant and other income of the Commission, per Schedule I                                                                        | \$ 118,565    |                  |
| Funds provided from Government of Canada appropriations for maintenance of grounds adjoining Government buildings, etc., per Schedule III | 45,427        |                  |
| Funds provided for activities of the National Capital Planning Committee, per Schedule IV                                                 | 3,098         |                  |
| National Capital Fund, per Schedule VI(b)                                                                                                 | 2,242,444     |                  |
| Reserved funds expended for replacement of motor vehicles, machinery and equipment, per Schedule VII                                      | <u>17,908</u> | \$ 2,427,442     |
| Inventory Increases, maintenance and operating supplies                                                                                   |               | 6,688            |
| Fixed Assets - increases                                                                                                                  |               | <u>5,485</u>     |
|                                                                                                                                           |               | 2,439,615        |
| Deduct:                                                                                                                                   |               |                  |
| Excess of expenditures over Statutory Grant and other income of the Commission, per Schedule I                                            | 196,981       |                  |
| Depreciation for the year                                                                                                                 | 118,641       |                  |
| Prior years' adjustments                                                                                                                  | <u>26,235</u> |                  |
|                                                                                                                                           |               | <u>341,857</u>   |
| Total Accretions, per Balance Sheet                                                                                                       |               | <u>2,097,758</u> |

NCC  
AR  
1954f  
c.3

75818

# La Commission du District Fédéral

OTTAWA, CANADA



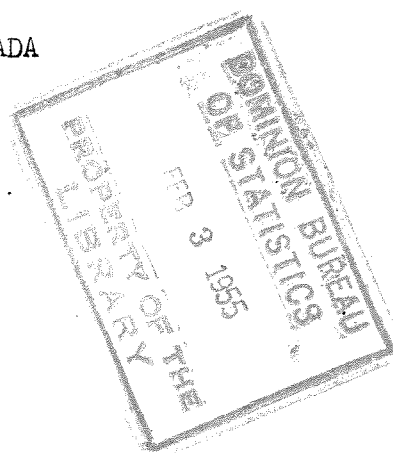
## LE CINQUANTE-CINQUIÈME RAPPORT ANNUEL

1954

COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

OTTAWA

CANADA



CINQUANTE-CINQUIEME RAPPORT ANNUEL

1 9 5 4

---

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

Monsieur le premier ministre,

Conformément aux dispositions de la Loi de la Commission du district fédéral, nous avons l'honneur de vous présenter le cinquante-cinquième rapport annuel des travaux effectués par la Commission au cours de l'année 1954.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

Vos très obéissants serviteurs,

Le président,

Howard Kennedy

Le secrétaire,

Haldane R. Cram,

TABLE DES MATIERES

Page 1 - Lettre d'envoi

3 - Observations générales

6 - Membres de la Commission du district fédéral et  
du Comité d'aménagement de la capitale nationale

8 - Historique

13 - Aménagement

20 - Parcs

24 - Parc de la Gatineau

26 - Entretien des terrains du gouvernement

27 - Travaux entrepris pour le compte des ministères

29 - Réalisation de projets prévus par le Plan directeur

33 - Acquisition et administration des biens immobiliers

35 - Rapport de la Gendarmerie royale du Canada

38 - Rapport de l'Auditeur général

### Observations générales

En 1954, la Commission du district fédéral, en collaboration avec les autorités municipales et autres, a terminé plusieurs travaux importants et entrepris la réalisation d'un bon nombre de nouveaux projets prévus par le Plan directeur. Il est maintenant évident que ces travaux d'aménagement intéressent vivement les habitants du district de la capitale nationale, ainsi que l'ensemble de la population canadienne, qui voient ces réalisations d'un bon oeil.

Le progrès accompli dans l'exécution du Plan directeur dépend beaucoup de l'intérêt et de l'enthousiasme des membres de la Commission du district fédéral, du Comité d'aménagement de la capitale nationale et d'autres organismes consultatifs, qui tous consacrent à ce travail une bonne partie de leurs heures de loisir et du temps qu'exige l'exercice de leur profession. Il faut noter que la Commission et tous les comités consultatifs se composent de membres bénévoles qui tous se dévouent, par conséquent, sans être rémunérés. Nous rendons hommage pour leur travail à la mémoire de M. B. K. Sandwell, de Toronto, ancien commissaire, et au commissaire municipal D. McCann ainsi qu'à M. D. P. Cruikshank, ces deux derniers membres du Comité d'aménagement de la capitale nationale, qui sont décédés au cours de l'année; nous tenons également à exprimer notre appréciation de leur concours à M. W. H. Warren, de Victoria (C.-B.), ancien commissaire, au docteur R. Leduc, de Maniwaki, et à M. Arthur Surveyer, de Montréal, qui ont démissionné du Comité d'aménagement de la capitale nationale.

La réalisation probablement la plus satisfaisante terminée cette année a été la construction des ponts Bytown au-dessus de la rivière Rideau et les travaux d'amélioration de la rue Sussex, rebaptisée promenade Sussex. C'est la ville d'Ottawa qui a vu à l'exécution de ces projets, avec l'aide technique et financière de la Commission. La promenade Sussex pourra maintenant devenir le coeur d'une agglomération d'édifices fédéraux et rivaliser d'apparence avec la rue Wellington. Sa Majesté la Reine Mère Elizabeth a inauguré les nouveaux ponts le 16 novembre et les a baptisés les ponts Bytown.

On est parvenu à une entente définitive au sujet des plans et des dispositions financières et juridiques nécessaires pour l'exécution des travaux d'amélioration au pont des Chaudières qui conduit à Hull. Cette voie où se produit l'embouteillage sera améliorée par la disparition des tramways, remplacés par des autobus, par la construction d'une nouvelle voie destinée à la circulation et qui rendra possible la séparation des voitures roulant vers le nord de celles qui roulent en direction sud et par l'élargissement de toutes les chaussées pavées. Une conséquence

accessoire de ce nouvel aménagement, qui ajoutera beaucoup à l'apparence de la rue Wellington sera l'enlèvement des rails de tramways et des câbles conducteurs de cette rue.

Afin de faciliter d'avantage la circulation des voitures dans le district de la capitale nationale, nous apportons notre aide financière et technique à la ville d'Ottawa pour la construction du nouveau pont Hurdman's et du pont George Dunbar, avenue Bronson; ces deux ponts passent au-dessus de la rivière Rideau et relient les nouvelles parties de la ville à l'ancienne. A Hull, la Commission a entrepris l'aménagement de la promenade du lac des Fées, mais ces travaux n'auraient pu s'accomplir sans la collaboration active de la ville de Hull. Cette promenade relie le boulevard Saint-Joseph au boulevard Camelin; elle offrira aux automobilistes l'occasion de faire une randonnée dans un paysage attrayant en bordure ouest de la ville. Pour construire la route, il a fallu faire passer sous terre une longue partie du grand ruisseau dans lequel se déverse le lac des Fées; la Commission et la ville de Hull ont donc chacune construit une des deux parties à peu près égales du ponceau situé sur leur propre terrain.

Des pourparlers sont en cours depuis quelque temps avec les autorités des Chemins de fer Nationaux et du Pacifique-Canadien en vue d'établir un plan satisfaisant et réalisable pour l'exécution du projet de nouvel emplacement des voies ferrées. Certaines parties importantes de ce programme ont déjà été réalisées. Une nouvelle voie ferrée a été construite à la limite sud de la ville d'Ottawa créant ainsi une seconde route pour les trains qui autrefois empruntaient la ligne du National-Canadien traversant la ville. On a installé neuf milles de voies de triage le long du chemin Walkley, ainsi qu'un bureau de gare de triage, des ateliers de réparation de wagons à marchandises et divers autres ouvrages, ce qui permettra de manoeuvrer les wagons dans cet endroit plutôt qu'à la gare de triage du National-Canadien près de la rue Bank. Egalement terminée est l'installation de la signalisation centralisée qui permet à l'expéditeur des trains à la gare Union de diriger directement, de façon économique et efficace, le mouvement des trains sur vingt-six milles de voie principale.

Le réseau des parcs s'est accru considérablement par suite des grands travaux menés dans la région de Hog's Back. Ces travaux ont comporté le déplacement de soixante-quinze chalets et la construction d'un petit restaurant, de lieux d'aisance publics, de sentiers et de parcs de stationnement. Egalement, une grande partie du nouveau parc a été gazonnée et plantée d'arbres et d'arbustes afin qu'on y trouve des endroits agréables pour aller en pique-nique et des coins pittoresques, comme en contient le parc de Rockcliffe. De nouveaux terrains sont en voie d'aménagement en parcs en bordure des rivières Rideau et Outaouais.

Le programme d'acquisition de biens immobiliers a progressé rondement durant l'année et nous avons conclu avec 150 propriétaires des règlements pour les terrains expropriés ainsi que des achats. Depuis 1947, alors qu'ont commencé ces acquisitions, environ 1,000 terrains ont été acquis et les paiements ont été effectués après des négociations à l'amiable dans environ 600 cas. La plupart des terrains pour lesquels il n'y a eu jusqu'à présent aucun règlement comprennent ceux qui ont été récemment expropriés. Presque tout le terrain nécessaire à la réalisation entière du Plan directeur a été payé ou est présentement en voie d'expropriation.

Nos relations avec la population et les autorités des municipalités formant le district de la capitale nationale sont de plus en plus satisfaisantes et nous devons rendre hommage pour leur collaboration aux représentants élus et aux fonctionnaires.

Il faut encore ajouter qu'au cours de l'année, M. Alan K. Hay et M. H.R. Cram ont assumé respectivement les fonctions de directeur général et de directeur général adjoint, par suite du remaniement du personnel de la Commission.

COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

PRESIDENT

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

COMMISSAIRES

Charles Camsell, C.M.G., LL.D., F.R.S.C.  
J. A. Ewart, B.A.Sc., M.R.A.I.C.  
Madame Cécile Fontaine, M.B.E.  
Colonel J. D. Fraser, V.D.  
Lawrence Freiman  
A. J. Major, LL.D.  
R. E. Valin, D.M., F.R.C.S., F.A.C.S.  
Melle Charlotte Whitton, C.B.E., M.A., D.C.L., LL.D., mairesse  
d'Ottawa et représentant la ville d'Ottawa.  
Alexis Caron, député, maire de Hull, représentant la ville de  
Hull.  
Eric Cook, Q.C., représentant la province de Terre-Neuve  
J. H. Blanchard, B.A., LL.D., représentant la province de  
l'Ile du Prince-Edouard.  
Harvey W. Doane, M.E.I.C., représentant la province de la  
Nouvelle-Ecosse.  
A. F. Baird, M.E.I.C., D.Sc., représentant la province du  
Nouveau-Brunswick.  
Gaston Amyot, M.R.A.I.C., représentant la province de Québec.  
Colonel Harold Cooch, B.A.Sc., M.E.I.C., représentant la  
province d'Ontario.  
Cecil Earl Joslyn, B.Sc., D.L.S., représentant la province  
du Manitoba.  
Mme Cora T. Casselman, B.A., représentant la province d'Alberta.  
J. W. Sanderson, représentant la province de Saskatchewan.  
J. Alexander Walker, B.A.Sc., M.E.I.C., B.C.L.S., M.T.P.I.C.,  
représentant la province de Colombie-Britannique.

DIRECTEURS

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

Haldane R. Cram, B.Sc., M.E.I.C.  
Directeur général adjoint  
et secrétaire

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

C. G. Cowan, Ottawa, président

L'honorable Robert Winters, B.A., M.Sc., LL.D., ministre des  
Travaux publics

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

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

Watson Sellar, C.M.G.

Daniel McCann, commissaire représentant la ville d'Ottawa

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

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

A. Deveault, échevin représentant la ville de Hull

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

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

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

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

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

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

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

Architecture (Esthétique)

Zonage et ceinture de verdure

A. S. Mathers, président

Gaston Amyot

J. A. Ewart

Charles David

Gordon Culham

Jacques Greber (conseil)

Watson Sellar, président

Gordon Culham

C. D. Wight

A. K. Hay

J. M. Kitchen

Chemins de fer

Information et publicité

A. E. K. Bunnell, président

D. McCann, commissaire municipal

A. Deveault, échevin

D. F. Cruikshank

D. F. Cruikshank, président

D. McCann, commissaire municipal

Lawrence Freiman

Routes et circulation

Contentieux

D. K. MacTavish, président

A. Deveault, échevin

Alex Roger, échevin

Watson Sellar, président

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

R. P. Sparks, président

Herbert Marshall

Wilfrid D'Amour

Major général E. L. M. Burns

Sénateur John J. Connolly

Sous-comité de la promenade du parc

H. Hyman, président

J. M. Wardle

J. Smart

E. I. Wood

J. M. Kitchen

### Historique

La ville d'Ottawa n'était pas destinée, à sa fondation, à devenir la capitale nationale. L'origine de la ville remonte à un camp militaire et à un chantier de construction qui se sont développés, entre 1826 et 1832, sur la rive sud de l'Outaouais au cours de la construction du canal militaire Rideau, qui avait été entrepris comme mesure de défense par le gouvernement anglais, afin de créer une voie fluviale entre cet endroit de la rivière Ottawa et Kingston, sur le lac Ontario.

Bytown, ainsi désigné à l'origine du nom du directeur des travaux de construction, le colonel John By, du Génie royal, a connu un développement et un progrès qui sont allés de pair avec l'expansion du commerce du bois dans la vallée de l'Outaouais. C'est en 1850 que le bourg devint ville et prit le nom d'Ottawa. La reine Victoria la désigna en 1857 pour être la capitale des provinces unies du Haut et du Bas-Canada, et la ville devint en 1867 le siège du gouvernement de la nouvelle Confédération canadienne.

Encore qu'Ottawa fût devenue capitale nationale, la municipalité n'en restait pas moins une institution autonome, les fonctions et les organismes du gouvernement national se superposant à ceux de l'administration locale. Il n'y avait aucun plan pour orienter ou surveiller le développement de la ville. Pendant les premières années après la Confédération, le Parlement s'est peu ou point soucié de conserver les beautés naturelles du paysage ou d'élever la ville à son rang de capitale nationale, bien qu'une telle oeuvre fût au-dessus des moyens et des ressources de la municipalité. Ce n'est que vers la fin du siècle que le Parlement a commencé à se préoccuper de l'apparence de la capitale: en 1899 il institua la Commission du district fédéral, d'abord sous le nom de Commission d'embellissement d'Ottawa, chargée de collaborer avec les autorités municipales à l'embellissement et à l'amélioration de la ville. M. Frederick Todd, le distingué architecte paysagiste canadien, prépara un rapport sur les parcs et les promenades de plaisance qu'il y aurait lieu d'établir pour la capitale, et plusieurs des aménagements effectués depuis sont l'application de ses recommandations.

De 1899 à 1913, sous la direction de son président, sir Henry Bate, la Commission s'occupa d'acquérir des terrains et d'aménager des parcs et des promenades.

C'est au cours de cette période que la ville d'Ottawa fit l'acquisition du parc de Rockcliffe, bien qu'il fût en dehors des limites de la ville et de la zone habitée. Le parc fut cédé à bail à la Commission, qui en fit un parc à l'état sauvage.

Dans le même temps, le gouvernement fédéral achetait les terrains en bordure de l'Outaouais, depuis le premier parc de Rockcliffe jusqu'à l'emplacement actuel de la caserne de la Gendarmerie royale. Avec le développement de la ville, ces terrains sont devenus partie du parc urbain, et toute l'étendue de terrain qui va des abords de l'Hôtel du Gouvernement jusqu'à la caserne de la Gendarmerie royale est maintenant connue comme le parc de Rockcliffe.

Le long de la rive ouest du canal Rideau, le Driveway a été construit à l'intention des voitures du temps à traction hippomobile; des promenades, des parcs et des parterres de fleurs furent aménagés pour les piétons. On construisit la promenade Lady-Grey et les ponts Minto ont été érigés comme premier chaînon d'un lien majestueux entre Rideau Hall et les édifices du Parlement. Les parcs Strathcona (un ancien champ de tir), Central, de l'avenue King Edward, Dundonald et les jardins MacDonald ont tous été conçus et aménagés au cours de cette période, de même que ceux de la colline Major et de la pointe Nepean, qui sont séparés des édifices du Parlement par la baie à l'entrée du canal.

Il y a lieu de souligner la différence entre les travaux paysagistes de cette première époque et ceux de nos jours. Les architectes paysagistes du début du siècle favorisaient des réseaux de sentiers entrelacés et bordés de petites plates-bandes fleuries; ces aménagements ne conviennent plus à des parcs urbains fréquentés par de grandes foules parce que leur entretien serait trop onéreux. Les chemins aussi avaient été conçus pour la circulation paisible de légères voitures hippomobiles. Il reste très peu de choses aujourd'hui dans la capitale nationale de la conception paysagiste de cette première époque. Les parcs se prêtent désormais à une plus large fréquentation par la plus forte population de la ville agrandie. Les plantations de fleurs sont plus simples; de solides voies aux courbes peu prononcées ont été aménagées pour les véhicules plus lourds de la circulation automobile de nos jours. Cependant, les arbres et les arbustes du début ont maintenant atteint leur épanouissement et dans le réaménagement des parcs et des allées on s'est appliqué à en conserver la beauté. A la fin de 1912, la Commission avait aménagé quelque 13 milles de voies carrossables.

Entre 1913 et 1926, la Commission, sous la présidence d'abord de sir Henry K. Egan, puis après 1920 sous celle de M. John B. Fraser, s'est employée surtout à aménager les terrains qui avaient été acquis pour en faire des parcs et à fondre ces zones dans le réseau existant de parcs. Une nouvelle et grande promenade de plaisance, la promenade d'Island Park, fut aménagée, et des ponts ont été érigés pour relier la partie nord de la nouvelle promenade à l'île Bate située au milieu de la rivière Ottawa. Le parc Hampton a été ajouté au réseau des parcs. Sous l'impulsion de l'honorable Thomas Ahearn, C.P., président de 1926 à 1932, plusieurs nouveaux projets furent mis sur pied. C'est au cours de cette période qu'une loi du Parlement donna à la Commission son nom actuel de Commission du district fédéral. C'était la conséquence de

l'extension de l'activité de la Commission à la ville de Hull de de l'accroissement de responsabilités qui en découlaient. Depuis lors, la ville de Hull a été représentée au sein de la Commission.

Plusieurs projets de parcs dans Hull furent alors mis en train, et l'on acheva l'aménagement des parcs Jacques Cartier, Bréboeuf et Fontaine (lac Flora), de même que la construction des ponts Champlain jusqu'à la rive québécoise, reliant ainsi la promenade d'Island Park au chemin d'Aylmer et dotant la rivière Ottawa d'un nouveau pont dont la construction s'imposait. Des édifices furent démolis au centre d'Ottawa en prévision de l'aménagement du parc de la Confédération, et avec le concours du chemin de fer National, la bande de terrain située entre le côté ouest de la rue Nicholas et les voies ferrées a été transformée en parc. Comme plusieurs des parcs du début avaient vieilli ou étaient devenus désuets, de grands travaux de restauration furent entrepris, y compris la réfection du parc de Rockcliffe, de la promenade du canal Rideau et de la promenade Lady-Grey. Une autre grande entreprise du temps fut la construction de l'Echo Drive, sur les rives sud et est du canal Rideau, entre les ponts de l'avenue Bronson et de l'avenue Pretoria.

Sous la présidence de M. W. E. Mathews, de 1932 à 1936, la Commission prolongea le Driveway à travers la Ferme expérimentale, de façon à relier la promenade d'Island Park au chemin de Prescott.

M. Mathews eut comme successeur feu M. Frederick E. Bronson, C.P., qui fut président de 1936 à 1951. C'est sous la présidence de M. Bronson que la Commission se vit confier par le Parlement la lourde responsabilité de mettre à exécution l'oeuvre de longue haleine de l'aménagement de la capitale nationale, dont le plan d'ensemble se préparait sous la direction de l'éminent urbaniste français, M. Jacques Gréber.

Le nouveau plan directeur n'était pas la première version d'un tel projet pour l'embellissement de la capitale. Déjà des années auparavant, le Parlement s'était inquiété de l'enlaidissement de la capitale par l'envahissement au petit bonheur et désordonné des établissements industriels et commerciaux, et le gouvernement de sir Robert Borden avait institué la Commission fédérale d'urbanisme, dont sir Herbert Holt fut le président et qui fut chargée de préparer un plan d'ensemble pour l'avenir. Ce plan fut mis au point en 1915, au moment où le Canada consacrait toute son énergie et ses ressources à soutenir la cause des Alliés dans la Première Guerre mondiale, de sorte que le projet n'a jamais été mis en oeuvre. Un deuxième plan avait été préparé, mais non officiellement, par feu M. Noulan Cauchon, de la ville d'Ottawa même, pour laquelle d'ailleurs il agissait comme urbaniste conseil bénévole. C'est en 1937 que M. Mackenzie King invita M.

Gréber à conseiller son gouvernement en ce qui concerne la partie centrale de la capitale et les terrains des propriétés de l'Etat. La première étape de ce plan embryonnaire, le choix de l'emplacement du monument du Souvenir à la Place de la Confédération et le dégagement d'une bonne partie du centre de la ville, fut menée à terme, mais la Seconde Guerre mondiale survint avant qu'on pût aller plus de l'avant. Dès la fin de la guerre, en 1945, M. Gréber fut prié de revenir au pays pour reprendre son oeuvre, mais cette fois avec des attributions bien plus larges. La même année, en effet, le Parlement avait établi les limites du district de la capitale nationale, qui embrasse une superficie de 900 milles carrés et englobe les villes d'Ottawa et de Hull et 26 autres municipalités avoisinantes de l'Ontario et du Québec. En 1946, les pouvoirs de la Commission furent élargis, en même temps que l'on mettait à sa disposition un budget plus considérable afin que l'organisme puisse s'acquitter de ses fonctions, qui sont d'aménager la capitale et de voir à son expansion. C'est à ce moment que la Commission institua le Comité d'aménagement de la capitale nationale, organisme consultatif, à caractère permanent et bénévole, qui fut chargé d'aider à l'élaboration et au tracé d'un plan directeur qui sera assuré de l'approbation et de l'appui maximum du public. M. Gréber devint le conseiller de ce comité, et il fut créé au ministère des Travaux publics, le Service d'aménagement de la capitale nationale, dont le personnel de techniciens de l'urbanisme réunissait les collaborateurs canadiens de M. Gréber. Par suite du grand intérêt que le regretté premier ministre, le très hon. William Lyon Mackenzie King, portait personnellement à la capitale nationale, la régie de la Commission fut transférée au bureau du Conseil privé, dont il assurait la direction. A compter de ce moment, le premier ministre du Canada a toujours fait rapport au Parlement des travaux de la Commission.

Au milieu des années trente, le gouvernement fédéral s'inquiéta de l'abattage considérable et désordonné qui se pratiquait dans le massif forrestier du secteur de Kingsmere des Laurentides, au nord de la capitale. Des techniciens furent chargés de faire une étude de la question, et à la suite de la publication en 1937 du rapport sur les terres à bois de la Gatineau inférieure, la Commission fut autorisée à acquérir des terrains pour l'aménagement du parc de la Gatineau. Ce programme fut mis en veilleuse pendant la Seconde Guerre mondiale, mais, depuis 1945, le rythme des achats s'est accéléré. La Commission a aujourd'hui fait l'acquisition de la moitié des 75,000 acres qu'il faudra pour l'aménagement de ce qui est désormais connu sous le nom de "Terrain de jeux d'été de d'hiver" de la capitale nationale. L'un des secteurs intéressants du parc actuel est cette partie connue sous le nom de domaine Mackenzie King, la résidence d'été à Kingsmere de l'ancien premier ministre, qu'il a léguée à la nation. En outre, un ancien président de la Commission, feu l'hon. Frederick Bronson, C.P., a fait don de quelque 300 acres dans le secteur de Luskville du parc.

Vers la fin de 1954, le parc de la Gatineau avait atteint une superficie de 46,000 acres environ. Le Comité consultatif de la Commission pour le parc de la Gatineau a préparé en 1952 un plan d'ensemble du parc, et, sur la recommandation du comité d'aménagement de la capitale nationale, ce plan a été adopté en principe par la Commission comme guide d'ensemble dans l'aménagement du parc.

Au cours de 1953 fut institué, sous la présidence de M. Howard Hyman, un sous-comité spécial chargé de conseiller en matière de l'emplacement et des exigences d'aménagement des promenades de plaisance, et pendant l'année la Commission a été en mesure de rendre publiques les recommandations du sous-comité touchant une pittoresque promenade de 50 milles à travers le parc de la Gatineau. On a déjà achevé la construction des deux premiers milles de la section Hull-Kingsmere de cette promenade.

En 1950, après des études et des arpentages poussés par le personnel technique et les sous-comités du comité d'aménagement de la capitale nationale, le rapport de M. Gréber intitulé "Plan de la capitale nationale, 1950 - Rapport général" avait été mis au point et présenté au gouvernement, après que le comité d'aménagement de la capitale nationale et la Commission du district fédéral l'eussent accepté en principe. Ce rapport a été déposé à la Chambre des communes le 22 mai 1951 par le premier ministre, le très hon. Louis St-Laurent, C.P., qui déclara ce qui suit: "Il s'agit ici du plan d'un travail de longue main que la population du Canada pourra réaliser en vue de témoigner de la continuité de ses institutions et de la fierté qu'elles lui inspirent."

M. Duncan MacTavish, Q.C., a succédé à M. Bronson en 1951. Sous la direction du nouveau président, le programme d'acquisition des terrains s'est continué à un rythme accéléré. On a étudié la Loi sur la Commission du district fédéral afin de s'enquérir si la Commission avait les pouvoirs juridiques nécessaires à l'accomplissement de la tâche qui lui est dévolue. Ces études ont donné lieu à la proposition d'amendements appropriés à la loi.

Le major général Howard Kennedy a remplacé, à la fin de 1952, M. MacTavish à la présidence. Par suite de tout qui a été accompli dans les années antérieures, il est possible de s'appuyer sur une solide fondation pour entreprendre plusieurs nouveaux projets et en pousser énergiquement la réalisation. Dans le même temps, on a entamé avec succès des pourparlers avec diverses autorités, dont la coopération est essentielle à la réussite du plan directeur.

### Aménagement

La Commission du district fédéral, désignée par une loi du Parlement en 1946 comme l'agence fédérale chargée de l'exécution du plan d'aménagement de la capitale nationale, a nommé un comité d'aménagement de la capitale nationale, composé de citoyens canadiens en vue, y compris des représentants des principaux groupes d'architectes, d'ingénieurs et d'experts en urbanisme, de même que de représentants des municipalités situées dans les 900 milles carrés du District de la capitale nationale.

La principale fonction du comité était d'élaborer un plan directeur et de conseiller la Commission du district fédéral relativement à l'embellissement des propriétés appartenant ou ressortissant au gouvernement fédéral dans le district de la capitale nationale et d'étudier les projets découlant du plan, en tenant constamment compte des intérêts du peuple représenté respectivement par le gouvernement du Canada, les gouvernements des provinces d'Ontario et de Québec, les villes d'Ottawa et de Hull, et les autres municipalités du district. M. Jacques Gréber, éminent urbaniste de Paris, fut nommé conseiller du comité. D'habitude, les propositions d'aménagement sont étudiées par le comité d'aménagement de la capitale nationale et les membres de son personnel, puis envoyées à la Commission du district fédéral qui est priée de les exécuter une fois qu'elles ont été approuvées par le gouverneur en conseil.

Après la guerre, on a reconnu publiquement la nécessité d'un aménagement municipal approprié, ainsi que l'a démontré l'élaboration d'un plan fédéral de la capitale, et, en 1946, la province d'Ontario a promulgué sa propre loi d'aménagement. En vertu de cette loi, des zones d'aménagement ont été délimitées dans toute la province et, comme partie du programme, la zone d'aménagement d'Ottawa a été établie, comprenant la ville d'Ottawa, la ville d'Eastview, le village de Rockcliffe Park et les townships de Nepean, Gloucester, March, Torbolton et Fitzroy. Pour assurer la coopération et l'entente complètes dans les questions d'intérêt commun concernant les projets d'aménagement dans la partie ontarienne du district de la capitale nationale, plusieurs personnes font simultanément partie de la Commission du district fédéral, du comité d'aménagement de la capitale nationale et de la Commission d'urbanisme pour la région d'Ottawa, tandis que les conseillers techniques des trois organismes travaillent en étroite collaboration.

Une des premières études faites par la commission d'urbanisme pour la région d'Ottawa se rapportait aux aménagements isolés et indésirables dans la périphérie; au contrôle des subdivisions et au besoin de services publics dans les nouvelles zones.

La Commission a recommandé un contrôle unifié de la région urbaine d'Ottawa et cela a amené, en 1950, l'annexion par la ville d'Ottawa d'environ 21,000 acres des townships de Gloucester et de Nepean.

Malgré des efforts infructueux pour établir un organisme d'aménagement semblable dans la zone de Québec du district de la capitale nationale, la ville de Hull et ses municipalités avoisinantes ont reconnu le but du plan directeur et elles ont coopéré très largement dans leurs propres travaux d'urbanisme.

Reconnaissant qu'un des problèmes les plus urgents était de fournir des services municipaux suffisants dans la région métropolitaine d'Ottawa, la Commission du district fédéral a coopéré avec les municipalités de la région d'Ottawa et a partagé le coût d'un rapport sur le prolongement des services d'égouts et d'eau. Ce rapport a été préparé en 1948 par les ingénieurs conseils Gore et Storrie. Comme résultat de ce rapport, la Commission accorde à la ville d'Ottawa des subventions représentant la portion des frais subis pour l'établissement de services que l'on considérerait comme attribuables à la mise à exécution du plan directeur, mais qui étaient fournis avant le moment où lesdits services auraient été nécessaires si la ville avait progressé normalement. Ces subventions représentent l'intérêt des bons et obligations, sans inclure de montant destiné au remboursement du principal.

Le comité d'aménagement de la capitale nationale a étudié les particularités physiques de la région métropolitaine d'Ottawa et il a trouvé que la rivière et le canal Rideau, de même que les voies ferrées actuelles, divisaient la ville en neuf "îles séparées", occasionnant ainsi plusieurs embouteillages et nuisant au libre cours de la circulation. En plus, les chemins de fer ont amené le développement de l'industrie dans des quartiers résidentiels et aux alentours des édifices du gouvernement. Bien que les présentes zones ferroviaires et industrielles soient considérées comme étant peu en harmonie avec le caractère de la capitale nationale, le comité a reconnu le rôle capital joué par l'industrie dans la vie économique de la région métropolitaine. Il a par conséquent recommandé l'enlèvement de toutes les voies ferrées dans la zone centrale et leur remplacement par une nouvelle ligne le long de la limite sud de la future cité. Des étendues considérables de terrain ont été acquises dans la partie sud-est d'Ottawa et dans la partie nord de Hull en vue d'y aménager des centres de triage, des terminus pour les marchandises et une future gare centrale pour les voyageurs. Les acquisitions de terrain procurent de l'espace pour l'industrie lourde et légère qu'il faudra loger ailleurs à la suite des changements apportés aux voies ferrées.

La construction des nouvelles installations ferroviaires a commencé en 1950. Les travaux comprenaient des passages supérieurs sur la nouvelle ligne aux chemins Russell et Metcalfe. En 1951, on a construit à South March un tronçon reliant les lignes de

Beachburg et de Renfrew du National-Canadien, ce qui permet aux trains d'atteindre le centre d'Ottawa par la nouvelle ligne de Walkley Road, libérant ainsi les voies qui traversent la ville pour les convertir en grande route. En novembre 1953, le National-Canadien a commencé à utiliser la nouvelle ligne et les nouveaux centres de triage pour ses trains de marchandises rapides entre Montréal et Winnipeg. A la fin de 1954, le National-Canadien a aussi commencé à déménager ses services auxiliaires de la rue Bank au nouvel emplacement. Des lignes resteront en service entre la gare actuelle, Ottawa-Est et la région de la Chaudière jusqu'à ce que les industries qui y sont installées ainsi que la gare Union, soient déménagées ailleurs.

Les terrains que la Commission a expropriés pour des fins industrielles et ferroviaires dans la zone du pont Hurdman n'ont pas encore été aménagés, parce qu'il n'y a pas de service d'égout et d'eau. La ville d'Ottawa a maintenant terminé la pose d'égouts collecteurs et de conduites principales d'eau dans toute cette zone, et il sera désormais possible de pourvoir aux besoins des zones industrielles.

On reconnaît que la construction, l'élargissement et l'amélioration de certaines artères importantes sont essentiels à la mise en oeuvre du plan directeur. Au cours de l'année, ces travaux ont progressé considérablement après une étude approfondie faite par la Commission du district fédéral, la ville d'Ottawa et le gouvernement provincial, et après conclusion des accords financiers à l'égard de certains projets. Ainsi, la Commission projette d'aménager une artère d'accès limité le long de l'ancienne voie du National-Canadien qui traverse la ville, pour relier la route 17 à l'est et à l'ouest de la ville, et elle a entamé des pourparlers avec le ministère provincial de la Voirie, la direction de la route transcanadienne et la ville d'Ottawa. En 1950, la Commission s'est occupée d'acheter des terrains pour la nouvelle grande route, en vue principalement d'élargir l'ancien emplacement de la voie ferrée de 80 pieds à la moyenne de 200 pieds nécessaire à une grande route, puis elle a enlevé les rails et les traverses de cette voie ferrée entre l'avenue Carling et South March. Le ministère ontarien de la Voirie a collaboré à ce projet en acquérant le droit de passage en dehors des limites de la ville pour relier cette artère à la route 17 aux deux extrémités.

Un chaînon très important de la nouvelle artère était un nouveau passage au-dessus de la rivière Rideau et, à la fin de l'année, la ville d'Ottawa avec l'aide financière de la Commission et de la province, a commencé la construction du nouveau pont Hurdman. L'artère d'accès limité sera pourvue d'étagements des voies et de points d'accès à des intervalles déterminés. Elle suffira à la circulation massive directe est-ouest jusqu'à ce que l'extension de la ville et l'augmentation du volume de la circulation qui en résultera nécessitent la construction

d'une route d'évitement directe autour de la limite sud de la ville, ainsi qu'il est recommandé dans le plan directeur. Il est tout probable que dans ce temps-là, l'artère à accès limité qui traverse la ville deviendra partie du réseau des promenades de plaisance de la Commission.

Au cours de l'hiver de 1953-1954, on a commencé le nouvel aménagement de la rue Sussex et la reconstruction des ponts Sussex sur la rivière Rideau, un projet conjoint de la Commission et de la ville d'Ottawa. Le 16 novembre dernier, la reine mère Elizabeth ouvrit les nouvelles travées et donna aux ponts le nom de Bytown en l'honneur du fondateur d'Ottawa. Avec la démolition des anciennes scieries aux chutes Rideau, l'élargissement et l'aménagement en boulevard de la rue Sussex, l'enlèvement des tramways et de tous les fils aériens et l'installation d'un nouveau système d'éclairage, se trouve réalisé un projet important du plan directeur, soit le prolongement logique vers le nord-est du centre de la zone des édifices du gouvernement sur la rue Wellington.

Une entente a été conclue avec les villes d'Ottawa et de Hull relativement aux améliorations à apporter aux ponts de la Chaudière et à leurs approches afin de diminuer l'encombrement actuel de la circulation, ce qui est un problème important pour toute la région de la capitale nationale. L'entente prévoit la duplication du pont de chevalets actuel situé au nord du chenal principal de la rivière Ottawa en vue de prévoir des passages à sens unique à cet endroit; l'enlèvement des chevalets du tramway à l'extrémité est de la rue à partir de la rivière jusqu'à la rue Principale à Hull; l'élimination des tramways et leur remplacement par des autobus et des termini d'autobus. Cela aura pour résultat de faire disparaître les voies de tramway et les fils aériens à partir de la rue Wellington. Ces changements amélioreront grandement les conditions de la circulation dans cette section en général et ils font partie du plan directeur pour la région. La Commission paie une grande partie du coût des améliorations.

Même si le projet du pont de la Chaudière et les nouveaux ponts Bytown et Hurdman sont de nature à améliorer les aménagements actuels, la tâche de construire de nouveaux passages au-dessus des milles de cours d'eau de la région urbaine est également importante. Le premier projet de cette nature destiné à atténuer l'encombrement et aider au mouvement de la circulation était celui du pont Mackenzie King. C'était une entreprise presque exclusivement de la Commission et qui avait pour but d'ouvrir une nouvelle route de l'est à l'ouest dans le centre de la ville et d'atténuer ainsi l'encombrement à la place de la Confédération. Il est maintenant question d'un nouveau passage au dessus de la rivière Rideau dans la partie sud; ce sera le premier dans cette zone. Le nouveau pont, qui sera connu sous le nom de George Dunbar, et qui est construit par la ville avec une certaine aide financière de la Commission, s'étendra de l'extrémité de l'avenue Bronson en direction du sud et à travers la rivière Rideau pour rejoindre le

chemin de Bowesville. Ce sera une nouvelle route vers l'aéroport d'Ottawa. Par la suite, et ainsi qu'il est prévu dans le plan directeur, cette route rejoindra la grande route provinciale allant au fleuve Saint Laurent et fournira une nouvelle entrée du sud vers la capitale.

Comme le veut le plan directeur, on s'occupe d'acquérir du terrain pour l'aménagement de promenades de plaisance dans la zone urbaine d'Ottawa et de Hull. Ces promenades procureront un espace libre essentiel à l'agrément et au bien-être de la région métropolitaine, parce qu'en effet, le réseau de promenades de plaisance de la Commission du district fédéral fait face aux besoins de parcs urbains et d'artères de circulation non commerciales. Les promenades actuellement projetées auront une longueur d'environ 40 milles et représenteront une addition d'environ 4,000 acres à l'espace urbain libre, sans tenir compte des cours d'eau. On a déjà fait l'acquisition de la plus grande partie du terrain requis pour le projet. Les nouvelles promenades comprennent la promenade est-ouest formant un grand arc s'étendant de Britannia à l'ouest jusqu'à Rockcliffe à l'est, traversant la rivière Rideau au sud de la baie Mooney, de même que les sections intérieures qui rejoindront le réseau actuel de promenades; la promenade de la rivière Rideau qui va vers le sud le long de la rive est de la rivière Rideau à partir des chutes Rideau jusqu'au goulet au sud de la baie Mooney; la promenade de la rivière Ottawa entre Britannia et la baie Nepean; et, en dernier lieu, la promenade projetée le long de la route à accès limité qui traversera la ville.

Avec la coopération de la ville de Hull, le projet du réseau de promenades dans cette région va de l'avant. On a fait l'achat de terrain et commencé la construction de la promenade du lac des Fées qui contourne la partie ouest de Hull à partir du boulevard Saint Joseph jusqu'au boulevard Gamelin. De ce point, la promenade s'étendra en direction nord-est jusqu'à la rivière Gatineau, puis vers le sud le long de la rive ouest de la Gatineau jusqu'au centre de Hull. On a aussi fait l'acquisition de terrain pour un autre chaînon de ce réseau de promenades qui partira de l'extrémité nord du lac des Fées en direction sud-ouest à travers une section magnifique de la municipalité de Hull-Sud jusqu'à Deschênes sur la rivière Ottawa. Le plan directeur recommande un pont sur la rivière Ottawa entre Deschênes et Britannia pour relier cette promenade à celle de l'ouest d'Ottawa et fournir ainsi une autre traversée de la rivière pour la circulation en général.

La promenade de la Gatineau, qui part de la rivière Ottawa à Val-Tétreau en direction du nord, peut être considérée comme faisant partie du programme des promenades dans cette région.

On continue les travaux d'aménagement du parc de Hog's Back. Les chalets d'été qui étaient situés dans le voisinage sont disparus et on a considérablement amélioré le paysage.

Au cours de 1954, la Commission a entrepris l'amélioration du vieux chemin du canal, l'approche pittoresque du parc de Hog's Back en venant de la ville et, le 16 novembre dernier, la reine mère Elizabeth a changé le nom du chemin en celui de "Promenade du Colonel By" lors d'une cérémonie publique organisée par la Commission.

La façon de procéder par laquelle la Commission contrôle l'emplacement et l'architecture des nouveaux édifices du gouvernement constitue un élément important de l'aménagement physique de la capitale nationale. Tous les ministères et organismes de l'Etat sont tenus de soumettre à l'approbation de la Commission le plan détaillé de l'emplacement et des élévations extérieures des nouveaux édifices dans les limites du district de la capitale nationale. Les plans soumis sont étudiés par un comité composé de quatre architectes éminents et d'un paysagiste en vue du personnel de la Commission du district fédéral et du comité d'aménagement de la capitale nationale. Depuis 1950, la Commission a étudié plus de 150 projets de construction et le style des derniers édifices du gouvernement démontre son influence. En vertu d'une loi spéciale du gouvernement provincial, la ville d'Ottawa a été autorisée à adopter un règlement pour contrôler le style d'édifices donnant sur la propriété du gouvernement fédéral. La ville d'Ottawa a souvent demandé l'avis de la Commission avant d'accorder un permis de construire sur de tels emplacements. Il importe aussi de noter la plus grande tendance qu'ont les entrepreneurs particuliers de rechercher l'avis de la Commission sur leurs projets afin qu'ils ne déparent pas les terrains et édifices avoisinants du gouvernement, et qu'ils s'harmonisent avec l'évolution prévue par le plan directeur.

Depuis qu'elle a assumé la responsabilité de la mise en oeuvre du plan directeur, la Commission du district fédéral a insisté auprès des municipalités du district de la capitale nationale sur l'importance d'utiliser jusqu'au bout toutes les méthodes législatives mises à leur disposition pour la mise en oeuvre de l'aménagement. La Commission a particulièrement préconisé le zonage des régions urbaines présentes et futures afin d'en protéger le développement et d'assurer que ces régions soient en conformité du plan d'ensemble. La Commission du district fédéral coopère à ce travail en fournissant l'aide technique. Actuellement, la ville d'Aylmer a établi des zones générales; il en est ainsi de la municipalité de Hull-Sud; quant à la ville de Hull, elle est prête à promulguer une ordonnance de zonage. Cette répartition va de l'avant dans la ville d'Ottawa et, de son côté, le canton de Hull-Ouest a demandé et est assuré d'avoir la coopération de la Commission à cet égard.

De plus, la Commission a fortement insisté sur le zonage de la ceinture de verdure et elle est d'avis que l'utilisation de celle-ci devrait être restreinte à des fins exigeant une superficie considérable de terrain. C'est essentiel si la ville doit être protégée contre la fourniture non économique de services municipaux et la construction en bordure des artères. La protection des terres en culture contre l'empiètement est aussi nécessaire.

La contamination de plus en plus grande de la rivière Ottawa et de ses tributaires par les égouts et les effluents urbains et industriels inquiète de plus en plus non seulement la capitale nationale, mais aussi toutes les autres municipalités le long de ces cours d'eau. Les gouvernements des provinces d'Ontario et de Québec ont récemment convoqué une conférence des municipalités concernées pour recueillir la preuve de l'étendue de la contamination et d'essayer de trouver le moyen de résoudre ce problème difficile.

Pour autant qu'il s'agit d'Ottawa, les recommandations du rapport Gore et Storrrie concernant la destruction sanitaire des déchets sont mises en oeuvre graduellement. On a fait l'acquisition d'un emplacement pour une usine civique de destruction des déchets dans l'est de la ville et l'égout collecteur qui vient d'être construit et ceux qu'il reste à construire seront par la suite reliés à cette usine.

La Commission regarde avec grande satisfaction le progrès général réalisé à date au sujet de la mise en oeuvre du plan directeur. L'aménagement a dépassé depuis longtemps l'état de projet, comme le démontrent les nombreux travaux qui, dans toutes les parties de la ville et du district, sont en cours ou ont été complétés. On a reconnu au début que si les projets futurs devaient avoir la chance raisonnable d'être mis en oeuvre économiquement et avec succès, il était essentiel d'acquérir le terrain nécessaire avant qu'il soit utilisé à d'autres fins. A la fin de l'année, la Commission est en mesure de faire rapport que 75 p. 100 des terrains requis pour de futurs projets de construction ont été acquis.

La Commission poursuit un programme efficace et continu en vue de renseigner le public sur ses travaux et sur ses intentions en ce qui concerne la capitale nationale. Cela a contribué à l'appréciation et à l'appui par tout le public de la grande entreprise que représente le plan de la capitale nationale.

Plusieurs phases de la mise en oeuvre du plan directeur n'auraient pas été possibles sans la coopération sincère des ministères et des agences du gouvernement fédéral, des autorités provinciales et municipales, non plus que sans l'appui sympathique du grand public dans le district de la capitale nationale.

### Parcs

Comme par les années passées, les touristes qui sont venus à Ottawa, tout autant que les citoyens mêmes de la région se sont plu à faire des remarques élogieuses concernant l'expansion qu'a accordée la Commission aux parcs et aux promenades. Les résultats d'une enquête entreprise par l'Office du tourisme d'Ottawa, au moyen d'un questionnaire remis à chaque visiteur, démontrent que les plates-bandes de bégonias placées dans le district de la capitale nationale ont surtout attiré l'attention. Ce sont surtout les bégonias plantés le long de l'Echo Drive aux environs de la rue Seneca, qui ont suscité le plus d'attrait, avec leurs couleurs flamboyantes, pendant les mois d'été.

Afin d'étirer la saison touristique, la Commission collabore avec des groupements locaux de publicité, pour donner d'avantage à Ottawa la réputation de la ville par excellence où fleurissent les tulipes. C'est en effet au printemps de 1954 qu'elles ont été les plus belles, la température fraîche ayant contribué à en prolonger la vie normale. Et la Commission avait, cette année, planté un plus grand nombre de bulbes que d'habitude. Aussi, a-t-on, à l'automne, consacré beaucoup plus de terrain à la plantation de ces bulbes. On a agrandi les plates-bandes au flanc des collines du lac Dow, cependant qu'une nouvelle plate-bande était placée du côté nord-ouest du pont de l'avenue Laurier, ainsi qu'en bordure du Driveway, aux environs des terrains de l'exposition, près de la Cinquième avenue. La plate-bande la plus en évidence est celle qui se trouve près du pont de l'avenue Laurier, parce que des milliers de citoyens d'Ottawa y circulent chaque jour et le Driveway est une route très fréquentée par les touristes.

En plus des tulipes et pour compléter les plantations, l'on a ajouté dans les rocailles de Rockcliffe, de nouvelles jonquilles aux autres variétés acclimatées. Sur la colline parlementaire, près du monument aux morts de la guerre, à la pointe Nepean, le long du Driveway, l'on a planté dans le gazon des crocus à profusion.

La publication dans le magazine Time de quatre pages remplies des photos en couleur du photographe Karsh est la preuve de l'immense intérêt que suscite l'exposition annuelle de tulipes à Ottawa. Le magazine Time a accordé à ce numéro un tirage universel. Plusieurs autres magazines, journaux et publications particuliers ont reproduit des photos de nos plates-bandes de tulipes.

De nouveau la Commission a exprimé des remerciements à Sa Majesté la reine Juliana de Hollande pour le cadeau de 16,000 tulipes offert à la ville d'Ottawa. Consciente de l'importance de la publicité faite au sujet de l'usage de ces tulipes par la Commission, l'Association des producteurs de bulbes de Hollande a également fait un don de 15,000 bulbes.

Les terrains dont la Commission a fait l'acquisition feront partie du réseau des parcs, dès qu'on en aura enlevé les constructions qui s'y trouvent.

Au cours de l'année, on a travaillé de grandes étendues de terrain, particulièrement le long de la rivière Rideau, entre Nordic-Circle et Mooney's Bay. Autrefois, les bords de la rivière, à cet endroit, étaient encombrés de chalets maintenant disparus. L'usage que l'on a fait des abords de la rivière a été la cause de l'érosion du terrain, entraînant la perte de beaucoup de beaux arbres. Une fois les chalets démolis, on s'est mis à l'oeuvre afin d'aménager un beau parc dans le voisinage de Hog's Back et de doter également la partie sud de la ville d'un autre parc appelé à jouer le rôle de celui de Rockcliffe. Pour en arriver là, on a transporté des milliers de verges cubes de terre à jeter sur les décombres, avant de procéder aux plantations, au gazonnement et aux semences. Pour éloigner tout danger d'érosion et pour drainer l'eau de pluie, on a construit des canaux sur les bords abrupts de la rivière Rideau.

Pour l'exécution d'une partie du projet d'expansion des parcs, on a pratiqué des sentiers en direction du nord, à partir de Hog's Back. Il y en a un qui longe la rivière, l'autre, à une faible distance de la rivière, et un troisième, à travers la pinière qui se trouve sur les hauteurs. C'est dans ce dernier que l'on a érigé deux terrasses d'où la vue est spécialement belle, parce qu'elle y embrasse la vallée de la rivière Rideau ainsi que le canal.

Après la démolition du comptoir aux rafraîchissements qui se trouvait à l'extrémité est du pont de Hog's Back, on a décidé qu'il fallait remplacer ce comptoir par un autre semblable, et construire un abri public en cas de mauvais temps, ainsi que des latrines publiques. Au printemps, on a adjugé un contrat relatif à l'érection d'une bâtisse, maintenant presque finie, qui est destinée à rendre disponibles toutes ces commodités, en plus d'un espace pour le stationnement des voitures. Quant au comptoir aux rafraîchissements, l'exploitation en sera concédée par la Commission. Dès le début de l'an prochain, des soumissions seront demandées à ce sujet.

Le terrain de stationnement ainsi que les avenues qui y conduisent ont été pavés en asphalte et l'on a également construit une bordure de béton. On a utilisé un système d'éclairage nouveau. On a procédé à l'aménagement des pentes, embelli le paysage et terminé une partie des plantations.

Afin d'améliorer la route qui conduit à ce nouveau parc, l'on a fait de grands travaux du côté sud du lac Dow, à l'ouest de l'avenue Bronson. On a installé un rebord au chemin qui va de l'avenue Bronson au passage à niveau du Pacifique canadien, cependant

que l'on a construit un mur de soutènement peu élevé ainsi qu'un trottoir qui longe le lac. On a surmonté d'une clôture le mur du canal et installé un système d'éclairage. La route est élargie et prête à recevoir le pavage qui se fera l'an prochain. Afin d'obtenir l'espace nécessaire au stationnement, à cet endroit, l'on a remblayé le marais, quitte à niveler et à paver plus tard.

Le 16 novembre 1954, Sa Majesté la reine mère Elizabeth au cours d'une cérémonie impressionnante, a débaptisé cette partie de la route de la Commission, qui portera dorénavant le nom de "Promenade du Colonel By".

De l'autre côté du lac Dow, on a refait 400 pieds de mur et, pour réaliser une partie du projet, quatre plates-bandes ont été agrandies.

L'expansion donnée au parc longeant le côté est de la rivière Rideau, entre les ponts Billings et Hurdman, constitue la principale étape dans la réalisation du projet d'assèchement de terrain, au sein de la capitale. On a entrepris de relever, au moyen d'un système de remblayage sanitaire, ce terrain qui est actuellement très bas et exposé à des inondations, à certains moments. Sur une distance de trois quarts de mille, à partir du pont Billings, en aval de la rivière, le remblai est maintenant terminé. En outre, cette année, la Commission a recouvert toute cette étendue d'une couche de terre de deux pieds d'épaisseur et propice à la plantation, le printemps prochain. Bien que la réalisation du projet doit prendre plusieurs années, on peut juger de l'embellissement qui en résultera par le parc Kingsview de la Commission, situé entre le pont de la rue Rideau et celui de la rue Saint-Patrice, qui a été aménagé à la place d'un ancien dépotoir municipal. Cette partie de la ville s'appellera la Promenade de la Rivière Rideau.

Pour ne pas gâter l'effet des abords et des escarpements de la colline parlementaire, vus du pont interprovincial, de la pointe Nepean, du Parlement lui-même, de l'édifice de la Cour Suprême et d'ailleurs, par l'aménagement et l'expansion des terrains de stationnement le long de la rive sud de la rivière Ottawa, on a dissimulé ces derniers derrière des massifs d'arbres et d'arbustes plantés ici et là. Les conifères ne pouvant pas supporter les émanations de soufre venant des usines à papier de Hull, il a fallu planter des arbres à feuillage caduc afin de faire ce camouflage qui ne produit son effet que lorsque ces arbres ont leurs feuilles.

On a commencé l'expansion de la promenade de la rivière Ottawa, en y complétant une partie du remblai dans le voisinage des ponts Champlain. Des travaux de nettoyage ont été exécutés près de la baie Lazy.

D'importants travaux de nivellement ont aussi été exécutés sur la route qui longe le canal Rideau, à partir de la rue Bank jusqu'à la Cinquième avenue, où la clôture entourant les terrains de l'exposition a été changée de place, et l'espace resté vacant, rempli de nouveaux arbustes. D'autres arbustes ont aussi été plantés sur les abords du canal, près de la rue Cartier.

On a émondé les bosquets, et on en a ajouté, dans les escarpements, de chaque côté de l'Echo Drive, dans le voisinage du collège St. Patrick. C'est ici que l'on a planté des pommiers sauvages dont on s'attend que le feuillage en fleurs donnera un aussi bel effet que celui obtenu avec les tulipes et les bégonias.

D'autres travaux ont encore été exécutés en d'autres parties du réseau des parcs, y compris la fermeture de l'ancien chemin reliant la promenade Lady Grey à la rue Sussex, où l'on a fait des plantations. Au parc de la rue Rose, d'autres travaux de nivellement ont aussi été exécutés.

Afin de garder les grandes routes et les allées des parcs en bon état, des équipes d'hommes en ont constamment réparé le pavé, durant toute la saison. A la promenade du canal Rideau, entre la Cinquième avenue et la rue Bank, on a recouvert la chaussée d'une nouvelle couche d'asphalte et construit une bordure en béton de chaque côté. Poursuivant l'exécution du programme d'éclairage dans les promenades, on y a amélioré les poteaux de lumière, en surmontant d'un ornement en fer les poteaux de béton devenus surannés.

Dans le district de la capitale nationale, il a toujours été remarquable que les gens qui visitent les parcs sont soucieux de la propriété et ne commettent aucun acte de vandalisme. S'il continue d'en être ainsi, c'est que la plupart des gens se conduisent bien, que la police fait bien la surveillance et que l'on s'occupe judicieusement de l'entretien. Cependant, depuis quelques années, les gens y venant en plus grand nombre, on voit plus de détritits partout et les automobilistes et autres personnes ont tendance au désordre. Il y a trois ans, il avait été jugé nécessaire d'affecter, vers la fin de chaque semaine, des équipes d'hommes à l'enlèvement des chiffons de papier et autres détritits. Maintenant, il faut que ces hommes travaillent même le dimanche. De plus, cette année, il a fallu, le samedi et les jours de fête, augmenter le nombre des hommes préposés à ce travail. Pour inciter le public à être plus soigneux, on a placé dans les parcs plus de paniers pour y déposer les déchets.

La Commission est fière de dire que l'expansion et l'amélioration du réseau des parcs se poursuivent rapidement, afin de satisfaire aux besoins de la population grandissante de la capitale nationale et des gens qui la visitent. Tout ce que l'on y voit qui soit démodé, est remplacé par des choses plus nouvelles. De cette façon et au moyen de l'outillage mécanique, il est possible de réduire les frais d'entretien.

### Parc de la Gatineau

Le parc de la Gatineau s'étend en forme de coin, au nord-ouest des villes d'Ottawa et de Hull, dans la province de Québec, sur une superficie de 75,000 acres environ. La pointe étroite de ce coin est à trois milles seulement des édifices du Parlement, situés sur la rive sud de la rivière Ottawa, et le parc se prolonge vers le nord sur une distance d'une trentaine de milles. Dans sa partie la plus large, il atteint quelque sept milles. C'est un terrain très accidenté comptant plusieurs chaînes de collines, dont la plus haute s'élève à 1,300 pieds au-dessus du niveau de la mer et surplombe de 1,000 pieds les terres avoisinantes. Il s'y trouve quatre grands lacs et une centaine de lacs plus petits. Environ 90 p. 100 de la superficie est boisée, surtout d'arbres à feuilles caduques où l'érable domine, à côté du pin, de l'épinette, du sapin baumier, de la pruche et du mélèze.

Bien qu'en mains endroits il se soit développé des colonies de villégiature, la majeure partie du parc n'est guère propice à l'habitation. C'est un parc à l'état sauvage qui sera traversé par une promenade de plaisance, d'une longueur de 40 milles, qu'on construira pour faciliter l'accès des lieux aux automobilistes, aux cyclistes et aux promeneurs à pied. La partie méridionale du parc est située de telle sorte qu'elle fera fonction de banlieue urbaine et tout le parc procurera "à proximité de Hull et d'Ottawa, un endroit où les visiteurs pourront trouver la paix et la tranquillité et se reposer de l'existence trépidante des villes, en se livrant à une détente bienfaisante et en jouissant de l'atmosphère apaisante de la grande nature", ainsi que l'écrivait le commissaire Charles Camsell.

Le gouvernement a autorisé, en 1952, la Commission à construire une pittoresque promenade de plaisance allant vers le nord depuis le boulevard Taché, à Val Tétreau, jusqu'au secteur de Kingsmere, et de là par la vallée des Trois Lacs pour aboutir au nord du lac Philippe. De ce dernier endroit, pour rejoindre le premier tronçon de la promenade dans le secteur de Kingsmere, la voie de retour suivra le versant escarpé des Laurentides, du haut duquel on aura de très belles vues du district de la capitale nationale. De pittoresques chemins de traverse sont prévus pour relier les deux tronçons principaux de la grande route à l'intérieur du parc. L'arpentage a déjà été fait pour le premier de ces chemins de traverse, allant du chemin du lac Meach, à Dunlop's, au point le plus élevé de l'escarpement, en passant par la vallée du Lac Fortune et de la crique. Des soumissions pour les travaux de construction ont déjà été demandées.

Il s'est constitué un sous-comité de la promenade du parc de la Gatineau, qui a présenté en décembre 1953 un rapport tendant à assurer que cette route de plaisance sera en tout point

parfaite du double point de vue du génie et de l'esthétique. On a déjà tracé des cartes indiquant le profil de la route d'après des photographies aériennes de l'emplacement approximatif de la route, et celles-ci ont été d'un grand secours aux équipes d'arpentage.

Le secteur à l'extrémité septentrionale du Lac Philippe a continué d'attirer un grand nombre de visiteurs; quelque 5,000 personnes se sont disputé les tables de pique-niqueurs et ont envahi la grève par les fins de semaine de grande chaleur. Il est devenu nécessaire d'aménager plus d'espace, et, à cette fin, plus de vingt chalets d'été, qui étaient la propriété de la Commission, ont été déplacés et les terrains ont été mis à la disposition du public.

La Commission a fait l'acquisition de l'emplacement des anciennes scierie et tannerie, à Old Chelsea, non loin de la chute. Quelques-uns des vieux bâtiments de la colonie fondée par Philémon Wright sont encore debout, et d'aucuns ont préconisé que la Commission en fasse l'acquisition pour les transporter sur les lieux afin d'en souvegarder l'intérêt et la valeur historiques.

### Entretien des terrains du gouvernement

Il incombe à la Commission d'aménager et d'entretenir les terrains avoisinant les édifices publics occupés par le gouvernement fédéral. Un crédit spécial du budget des dépenses de la Commission du district fédéral pourvoit au coût d'exécution de ces travaux.

Un grand nombre d'amélioration d'importance secondaire et de travaux d'entretien ont été effectués sur les terrains des édifices de l'Etat.

De grands travaux de réfection ont été entrepris au cours de l'année sur la colline parlementaire. L'allée conduisant de l'édifice du Centre au nord et à l'ouest de l'édifice de l'Ouest s'était dangereusement détériorée. La surface fissurée a été passée au scarificateur et on l'a recouverte d'un nouveau revêtement d'asphalte. Le principal trottoir de béton à l'entrée de l'édifice du Centre a été refait: on a brisé le béton défectueux et on recouvert la surface d'une couche d'asphalte. Ces travaux de revêtement ont été adjugés au plus bas soumissionnaire. Dans le voisinage du monument à la reine Victoria, les sentiers ont été retrécis, ce qui a laissé plus d'espace en gazon, et le bosquet a été restauré.

A Rideau Hall, on a reconstruit trois rangs de marches en pierre et l'on a amélioré les courts de tennis de même que la pelouse du grand jardin. On a abandonné le potager. Un arbre souvenir a été planté en grande pompe par Sa Majesté l'empereur d'Ethiopie, au cours de sa visite officielle à Ottawa.

Les terrains avoisinant les édifices du gouvernement qui ont été pris à charge d'entretien au cours de l'année comprennent les suivants: le laboratoire des produits forestiers, rue Isabelle; le bureau du directeur des élections, chemin McArthur; le bâtiment annexe des Recherches, promenade Alta Vista; le Bureau de la statistique et l'Edifice de l'énergie atomique, de même que les chemins pavés de Tunney's Pasture; les terrains du Groupe de recherches aéronautiques, à l'aéroport d'Uplands; les terrains avoisinant le pavillon de la recherche en construction, le pavillon de la chimie, les pavillons de l'électrotechnique, les espaces adjacents au passage souterrain et à l'entrée et quelques autres espaces d'importance secondaire, au Conseil national de recherches, chemin de Montréal.

L'accroissement constant des travaux qu'entreprend la Commission se traduit par un plus grand besoin d'espace pour l'entreposage et les ateliers. On a commencé l'agrandissement des ateliers de l'avenue Carling, qui donnera aux peintres et aux électriciens l'espace supplémentaire dont ils ont grandement besoin.

Travaux entrepris pour le compte des ministères

Au cours de l'année, la Commission a exécuté et dirigé divers projets de construction et d'aménagement pour plusieurs ministères et organismes gouvernementaux. La Commission, en conformité de la pratique établie, a exécuté ces travaux au prix de revient, plus 15 p. 100 pour les frais de surveillance. Ces travaux comprennent ce qui suit:

Ministère des Travaux publics: L'un des plus importants projets entrepris pour le compte de ce ministère a été l'aménagement d'un terrain de stationnement, d'une superficie de cinq acres, sur l'emplacement du terrain de jeu de l'Association récréative des fonctionnaires à l'extrémité ouest de la rue Wellington, entre le centrale de chauffage du gouvernement et le chenal de la rivière Ottawa. La plate-forme a été agrandie par le dépôt de pierre de remblai dans la rivière et la surface des terrains de stationnement a été formée de gravier damé et recouvert d'une couche d'huile comme élément agglutinant. Des arbres seront plantés entre les rangées d'îlots de stationnement et autour du terrain, afin que de Hull et de la colline parlementaire les voitures soient dissimulées à la vue.

On a aussi agrandi le parc de stationnement inférieur qui se trouve au pied de la rue Bank et l'on a commencé la construction d'un sentier facilitant aux piétons l'accès au niveau de la rue.

Sur la colline parlementaire, on a reconstruit le vieux mur de soutènement en pierre, à l'est de l'ancien édifice de la Cour Suprême, qui s'était écroulé. Afin d'atténuer la pression que la terre du talus exerce contre le mur, la hauteur de celui-ci a été abaissée et le versant du talus a été garni d'arbustes.

Au 24 de la rue Sussex, résidence du premier ministre, un mur de soutènement a été érigé en bordure de la falaise de la rivière Ottawa.

A Tunney's Pasture, d'importants travaux d'aménagement ont été effectués: régalage, ensemencement et plantation de stabilisation sur une superficie de 12 acres contigües au Bureau fédéral de la statistique.

Conseil de recherches pour la défense: On a régalé, préparé et ensemencé en gazon une superficie additionnelle de quinze acres de terrain avoisinant les nouveaux bâtiments de Shirley's Bay. On a complété les vastes plantations de conifères et d'arbres à feuilles caduques. Les chemins nouvellement contruits pour desservir ce secteur agrandi ont reçu un revêtement d'asphalte.

Une superficie de trois acres de l'emplacement pour la recherche en aéronautique à l'aéroport d'Uplands a été régalée et préparée pour ensemencement au printemps 1955. On a planté d'autres arbres et arbustes, et un terrain de stationnement a été régalé et pavé.

Conseil national de recherches: On a poursuivi le régalage, l'ensemencement et les plantations en vue de compléter l'aménagement des terrains entourant le laboratoire de recherches en chimie, le pavillon de recherches en construction, le secteur de la nouvelle entrée et cette partie surélevée de la grande route 17. Une dernière couche d'asphalte a été posée sur le pavage avoisinant la voie surélevée.

Le secteur dans le voisinage du pavillon de l'électronique a été régalé et ensemencé. On a planté une trentaine de grands arbres et on a commencé les travaux d'amélioration aux épaulements et aux fossés du chemin.

Banque du Canada: On a régalé et pavé un petit parc de stationnement à l'arrière de la propriété de la rue Wellington.

Réalisation de projets prévus par le Plan directeur

Une fois stabilisé le remblai des approches du pont Mackenzie King, on a complété en 1954 la construction de rampes d'accès permanentes. L'ouvrage comprenait les trottoirs et les bordures en pierre le long des deux voies des rues Slater et Albert, du côté de l'approche ouest, et la bordure le long du prolongement de la rue Slater, entre la rue Elgin et le Driveway. De gros piliers ont été érigés au bout des deux côtés des approches ouest du pont et au côté sud de l'approche est, et le garde-fou en fer décoratif de la partie principale du pont a été prolongé jusqu'à ces piliers. On a étendu la dernière couche de revêtement bitumineux sur toute la surface des rampes d'accès ouest pour leur donner un fini définitif jusqu'au tablier du pont. On a installé aux deux voies de l'approche ouest les mêmes appareils d'éclairage que sur le pont.

Le personnel du ministère des Travaux publics et de la Commission a fait des relevés poussés et une étude approfondie des approches du pont des Chaudières, du côté de Hull. La première mesure prise en vue d'atténuer l'embouteillage de la circulation a été d'éliminer les tramways du circuit de Hull, empruntant le pont des Chaudières et le 27 novembre le dernier tramway passait sur la digue. A l'avenir, le transport public se fera par autobus.

On projette d'améliorer les conditions de la circulation sur cette voie de communication entre les deux villes en se servant du chemin existant pour la circulation à destination du sud et en ajoutant une nouvelle voie pour la circulation vers le nord. La nouvelle allée de circulation reposera en partie sur l'ancien ponton sur chevalets qu'employait le tramway et en partie sur un nouveau pont d'une longueur de quelque 350 pieds.

Afin de trouver une base convenable à la fondation du pont, le ministère des Travaux publics a dû faire beaucoup de sondages, et il a aussi préparé les plans et devis de la nouvelle structure. Ceux-ci sont rendus à un point assez avancés pour qu'on prévoie pouvoir demander au début de 1955 des soumissions pour le pont et d'autres structures accessoires. La Commission projette aussi de commencer prochainement les murs de soutènement et les autres ouvrages nécessaires dans le voisinage de l'ancienne glissoire près du Trou du diable.

La chaussée de la nouvelle promenade du parc de la Gatineau a été régalée, a reçu une couche d'impression et a été recouverte d'une couche de base d'asphalte. Les épaulements ont été mis en place à côté du nouveau pavage, les pentes latérales et les canaux de drainage ont été stabilisés, et l'aménagement

des abords de la route a été complété par l'ensemencement en gazon des pentes et des épaulements. Les pentes abruptes laissées après la construction et les endroits marécageux ont été recouverts d'arbustes et de terre de remblai. Quelques milliers de sumacs, arbrisseau indigène de la région ont été pris sur d'autres propriétés de la Commission, sans qu'il en coûtât un sou pour l'achat. Plusieurs centaines d'arbres ont été plantés pour dissimuler la laideur et rapprocher le boisement du chemin. Une initiative intéressante a été l'utilisation de quelques milliers de morelles grimpantes pour stabiliser d'abrupts remblais. A la fin de l'année, le projet avait été amené au haut niveau adopté par la Commission pour une promenade de première classe.

A cause de certaines difficultés en ce qui concerne l'acquisition des terrains, il n'a pas été possible cette année d'entreprendre la construction de la promenade du parc de la Gatineau au nord du boulevard Gamelin. Il fut donc décidé de construire une promenade de classe III, depuis Dunlop's, sur le chemin du lac Meach, jusqu'au rebord de l'escarpement qui surplombe la vallée de l'Outaouais. Ce chemin reliera éventuellement les deux tronçons de la promenade du parc de la Gatineau; dans l'intervalle, le public aura accès à la nature sauvage des hauteurs de ce secteur du parc et pourra jouir du panorama qu'offre l'escarpement. L'emplacement de ce chemin se trouve sur un terrain qui appartient déjà à la Commission.

L'essartage de l'emplacement de ce chemin a déjà été adjugé et les travaux seront achevés au cours de l'hiver.

En guise de préparation à la construction de la promenade du parc de la Gatineau, il a fallu entreprendre de grands travaux de reconnaissance et d'arpentage en vue de déterminer un tracé convenable et pratique. Afin de faciliter cette tâche et pour fins d'études postérieures, toute la superficie du parc a fait l'objet de photographies aériennes à l'échelle d'un pouce par mille pieds. En outre, un contrat a été adjugé pour la fourniture de cartes de photogrammétrie embrassant une superficie de 14,000 acres, à l'échelle d'un pouce par 200 pieds et indiquant le profil à 5 pieds d'intervalle. La livraison des cartes s'est faite au cours de l'automne, et l'on a pris les mesures pour la cartographie d'un autre secteur de 4,000 acres. L'utilisation de ces cartes permettra de se dispenser d'une bonne partie des arpentages lents et coûteux qui seraient autrement nécessaires. Au cours de la saison de 1954, deux équipes d'arpentage ont travaillé sur le terrain, et ont jalonné un emplacement satisfaisant de la promenade sur une longueur de cinq milles.

Le principal projet de voirie entrepris pendant l'année a été la construction de la promenade du lac des Fées, qui comportait le régalage d'un mille et demi de promenade de première classe dans la ville de Hull, depuis les rues Duquesne et Graham jusqu'au boulevard Gamelin. Ce projet était en conformité

des conditions de l'accord conclu récemment entre la Commission et la ville de Hull et il comprenait la construction de chemins d'accès à la promenade partant des rues Desjardins et Brodeur, aussi bien que de raccordements avec les rues Duquesne et Graham, à l'extrémité inférieure dans le voisinage du chemin d'Aylmer. La nouvelle promenade sera pavée sur une largeur de 32 pieds, avec des épaulements de 10 pieds et des normes correspondantes aussi élevées en ce qui concerne les autres points de l'aménagement. Le contrat pour le régalage a été accordé en mai au plus bas soumissionnaire et, à l'achèvement du contrat en octobre, la Commission a continué le travail avec ses propres équipes. Grâce à la température favorable de l'automne, on a pu achever le terrassement de cette partie du chemin, les épaulements et l'aménagement des abords de la promenade principale et des chemins d'accès, la construction des ponceaux et les autres ouvrages de drainage. Pour recevoir le déversement des eaux du lac des Fées par le ruisseau qui passe sous la promenade, on a construit un gros ponceau de béton armé, d'une dimension de 6 pieds sur 12 pieds et d'une longueur de 202 pieds.

Au cours de 1954, on a fait de grands progrès en ce qui concerne le réaménagement des voies ferrées.

En conformité de l'accord conclu le 30 mars 1950 avec les Chemins de fer Nationaux du Canada, on a enlevé, sur une longueur de huit milles, les rails de l'ancienne voie de la subdivision de Renfrew, depuis South-March jusqu'à l'est de l'avenue Carling. On a poussé vigoureusement au cours de l'année l'aménagement de la cour Walkley, à Ottawa-Sud, comprenant environ neuf milles de voie de service et plus de cinquante aiguilles. On a achevé les bâtiments nécessaires, c'est-à-dire les bureaux de la cour, les ateliers de réparation des wagons à marchandises et diverses autres bâtisses. La nouvelle cour est maintenant prête à accomoder le va-et-vient des wagons à marchandises qui s'opérait dans la cour de la rue Bank, au centre de la ville.

L'installation du système de signalisation centrale pour le mouvement des trains, dispositif par lequel le mouvement de tous les trains du National-Canadien entre South-March à l'ouest, la gare Union au nord et la gare Hawthorne à l'est peut être dirigé par l'expéditeur des trains qui se trouve à la gare Union, a avancé à tel point qu'il pourra fonctionner l'an prochain. Ce système de signalisation va embrasser vingt-six milles de voie principale où le mouvement des trains est fort enchevêtré.

Divers comités étudient la seconde phase du réaménagement des voies ferrées, et il semble à l'heure actuelle qu'on pourra en venir à une entente sur la direction conjointe de tout le trafic ferroviaire (y compris le trafic-marchandises) au sud de la rivière Ottawa, à l'intérieur de la section de terminus.

On a achevé au cours de l'année la construction des ponts Bytown, au-dessus de la rivière et des chutes Rideau. Les deux ponts ont chacun une longueur de 150 pieds environ, et ce fut l'un des premiers ouvrages importants au Canada où fut appliquée la méthode de construction au béton précontraint, ce qui veut dire que l'acier d'armature avait été dilaté avant la prise du béton; c'est pourquoi la construction de ces deux ponts avait soulevé un si grand intérêt dans les milieux de techniciens à cause de cette particularité de leur conception. On a attaché une importance particulière à l'apparence et aux matériaux de ces ponts. L'aluminium étant un produit canadien de base, il nous est apparu que ce matériau devait être utilisé dans toute la mesure du possible. C'est pourquoi les garde-fous et les réverbères avaient été spécialement conçus pour une fabrication en aluminium. Nous sommes convaincus que les résultats acquis sont la justification des recherches et des dessins qui ont précédé ces innovations. L'aluminium a aussi servi à recouvrir et à protéger le béton exposé aux intempéries.

La Commission a assumé la majeure partie du coût de construction des ponts Bytown et elle a fourni l'assistance technique et autre.

Sa Majesté la reine mère Elizabeth a présidé le 16 novembre à l'inauguration de ces ponts et, au cours d'une cérémonie sous l'égide des autorités municipales, Sa Majesté leur a donné le nom de ponts Bytown.

En tant qu'élément du plan d'ensemble du réaménagement de la section nord-est de la ville, il y a eu transformation de la rue Sussex depuis la rue Rideau jusqu'à l'entrée de Rideau Hall. L'entreprise a comporté l'aménagement d'un boulevard depuis les ponts Bytown jusque dans le voisinage de l'Hôtel des monnaies, l'élargissement du reste de la chaussée, l'enfouissement des fils électriques et l'enlèvement des rails.

Grâce à la disparition des rails, la promenade Sussex, d'après son nouveau nom, est devenue l'une des voies les plus agréables et les plus fréquentées de la capitale, en particulier à cause de l'absence de fils aériens et de la substitution de l'autobus au tramway.

La promenade le long de la rivière Ottawa à travers le parc de Rockcliffe traverse actuellement le ruisseau MacKay à la décharge du lac Hemlock par une dangereuse courbe entourée de pentes fort prononcées. Afin de faire disparaître ce danger et aussi d'assurer un raccordement avec le prolongement prévu de la promenade, un solide remblai a été pratiqué au cours de l'automne à l'embouchure du ruisseau MacKay. Le contrat pour la fourniture et le transport du matériau de remplissage a été adjugé au plus bas soumissionnaire.

Acquisition et administration des biens immobiliers

La Commission du district fédéral a très tôt accepté l'idée du Comité d'aménagement de la capitale nationale qu'il fallait commencer d'acquérir les terrains nécessaires à la bonne exécution du Plan directeur afin de posséder le cadre des travaux futurs d'aménagement. Par suite de la croissance rapide qu'a connue la capitale après la guerre, on n'a pas tardé à se rendre compte qu'il fallait acheter sans retard les terrains devant constituer ce cadre, alors qu'ils ne coûtaient pas encore bien cher.

Un programme en première priorité d'achat de terrains a donc été lancé pour pourvoir tant aux projets immédiats, tels le pont Mackenzie King et le déplacement des voies ferrées et des usines, qu'aux projets futurs, tels la grande route d'accès limité qui traversera la ville, les routes de plaisance des rivières Rideau et Ottawa, le réseau des promenades de l'est et de l'ouest et les routes de plaisance dans la région de Hull.

Il a été manifestement sage de s'assurer la possession de ces terrains dès les premiers moments de la mise en projet, car les mêmes terrains sont maintenant situés dans des agglomérations et s'il fallait les acheter de nos jours, le coût en serait inabordable.

En 1954, des accords ont été conclus avec environ 150 propriétaires soit au sujet du prix d'achat soit au sujet des montants d'indemnité dans les cas d'expropriation. Jusqu'ici, environ mille évaluations ont été faites et des négociations, entamées avec la plupart des propriétaires. Ce sont huit courtiers en immeubles de la région qui s'occupent des évaluations et des négociations.

Il appartient à la Commission du district fédéral de s'assurer que les fonds qui lui sont attribués sont dépensés sagement et que les prix payés pour les propriétés acquises sont toujours raisonnables. Il survient des divergences honnêtes d'opinion entre la Commission et les propriétaires des terrains nécessaires à l'aménagement de la capitale nationale, à cause de la difficulté qu'il y a à évaluer la valeur sentimentale et d'autres valeurs aussi peu précises qu'on attache aux propriétés. Cependant, dans tous les accords qui ont été conclus, on s'est efforcé de s'entendre sur un prix acceptable tant à l'acheteur qu'au vendeur.

A noter que sur les 575 lopins de terre dont nous avons déjà fait l'acquisition par voie d'achat ou d'expropriation, un seul nous a été adjugé par la Cour de l'Echiquier, ce qui est peut-être un indice de l'attitude raisonnable et patiente dont fait preuve la Commission.

Lorsque l'acquisition porte sur un terrain avec des bâtiments, en particulier des maisons, la Commission s'arrange pour les louer à bail aux ex-propriétaires, qui sont libres d'en partir à n'importe quel moment. Le loyer est fixé selon une formule spéciale ayant pour base un pourcentage du prix d'achat. De son côté, la Commission donne toujours un avis d'évacuer six mois d'avance et ordinairement douze mois d'avance.

Cette année, les locataires de 60 maisons acquises entre 1947 et 1954 ont été avisés de vider les lieux, cette mesure étant une de celles qui étaient rendues nécessaires par la construction du nouveau pont Hurdman. Tout en ayant averti les locataires suffisamment longtemps d'avance pour atténuer les difficultés que pourraient éprouver certaines personnes incapables de se trouver pour elles-mêmes des logis convenables, la Commission cherche encore, comme par le passé, à loger ces personnes dans ses propres maisons situées ailleurs.

La Commission a confié à deux sociétés locales de fiducie le soin de louer ses maisons; cette mesure s'est révélée satisfaisante au cours des quelques dernières années.

GENDARMERIE ROYALE DU CANADA

DIVISION "A"

ESCOUADES DE PATROUILLE DE LA COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

RAPPORT ANNUEL - DU 1<sup>er</sup> DECEMBRE 1953 AU 25 NOVEMBRE 1954

1. Au 25 novembre 1954, l'effectif des escouades de patrouille de la Commission du district fédéral, sous la direction de l'officier commandant le service de la Sûreté à la division "A", compte 19 membres et utilise au total 16 véhicules. Voici quelles sont ces escouades et leurs principales fonctions:

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

À la fin du printemps, en été et au début de l'automne, cette escouade est en service 24 heures par jour. Le Driveway du district fédéral est divisé en deux sections, et chacune est sous la surveillance d'un motocycliste, de 8 heures du matin à 4 heures de l'après-midi, et de 4 heures à 11 h. 30 du soir. Pendant ces deux périodes, un gendarme monté dans une automobile munie d'un appareil radiophonique à trois directions, patrouille tous les terrains de la Commission attenants aux villes de Hull et d'Ottawa. De 11 h. 30 du soir à 8 heures du matin, deux gendarmes, chacun dans une auto munie d'un appareil radiophonique, patrouillent le Driveway. Ils ne vont dans les régions suburbaines qu'en cas d'appels d'urgence. Au début du printemps, à la fin de l'automne et en hiver, ces régions, ainsi que le Driveway, sont patrouillées 24 heures par jour, sauf qu'on se sert uniquement d'autos munies d'appareils radiophoniques.

Cette escouade se sert de dix motocyclettes Harley-Davidson et de quatre automobiles munies d'appareils radiophoniques à trois directions. Elle relève directement du sous-officier chargé du service de la circulation à la division "A", assisté d'un caporal compris dans l'effectif ci-dessus.

(b) La patrouille du parc de la Gatineau

Cette patrouille, chargée du maintien de l'ordre et de la protection des terrains de la Commission dans cette région, se compose d'un gendarme, qui utilise une autopatrouille et assure la surveillance par périodes échelonnées selon les circonstances, et, durant les mois d'été et les fins de semaine, et lorsque de grandes foules se rendent en pique-nique ou en vacances dans cette région, d'un autre gendarme qui s'ajoute pour assurer une plus grande protection policière et pour aider au public. Elle relève également du sous-officier chargé du service de la circulation à la division "A".

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

- (a) Pour contraventions au Règlement 32 de la Commission du district fédéral, 1,651 billets d'infractions ont été décernés; en voici les résultats:

|                                                   |      |
|---------------------------------------------------|------|
| Condamnations . . . . .                           | 311  |
| Acquittements . . . . .                           | 7    |
| Retraits de plainte . . . . .                     | 6    |
| Réprimandes . . . . .                             | 1311 |
| Causes en instance devant les tribunaux . . . . . | 16   |

- (b) Accidents de la route ayant fait l'objet d'une enquête aux termes du Règlement 32 de la Commission du district fédéral et renseignements s'y rapportant:

|                                                         |             |
|---------------------------------------------------------|-------------|
| Nombre d'accidents de la route . . . . .                | 200         |
| Dommages matériels subis par la Commission . . . . .    | \$ 4,184.00 |
| Dommages matériels subis par des particuliers . . . . . | \$56,445.81 |
| Personnes blessées dans des accidents . . . . .         | 40          |

(Il n'y a eu aucun accident mortel)

- (c) Montants versés aux tribunaux du district d'Ottawa par suite de condamnations en vertu du Règlement 32 de la Commission du district fédéral:

|                                         |             |
|-----------------------------------------|-------------|
| Amendes versées aux tribunaux . . . . . | \$ 2,599.00 |
| Frais versés aux tribunaux . . . . .    | 649.00      |

- (d) Voici un aperçu du travail accompli dans d'autres domaines par l'escouade de patrouilleurs de la C.D.F., au cours de la période à l'étude:

|                                                                                                                                                                     |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Direction de la circulation à l'occasion de visites de hauts dignitaires et de réceptions officielles données à des résidences sur le Driveway de la C.D.F. . . . . | 47 |
| Escortes de motocyclistes . . . . .                                                                                                                                 | 30 |
| Aide à d'autres corps policiers . . . . .                                                                                                                           | 45 |
| Enquêtes portant sur des dommages causés à la propriété de la C.D.F. autrement que par des accidents de la route, . . . . .                                         |    |
| Montant des dommages, \$245.00 . . . . .                                                                                                                            | 10 |

- (e) Distance totale parcourue par les véhicules de la Gendarmerie en application du Règlement 32 de la C.D.F.

|                                            |         |
|--------------------------------------------|---------|
| Motocyclettes (milles) . . . . .           | 46,489  |
| Autos de la Gendarmerie (milles) . . . . . | 182,770 |

3. Comme par les années passées, les gendarmes en service de patrouille ont donné de vive voix un grand nombre d'avertissements dans les cas d'infractions légères. Le grand public a reçu en particulier des avertissements relatifs au jeu de balle dans les parcs de la Commission, aux randonnées à bicyclettes sur le Driveway faites sans prudence et sans les feux nécessaires, etc.

4. Les tendances des conducteurs d'automobiles ont été observées et, au besoin, afin de répondre à des problèmes particuliers, les règlements ont été appliqués de façon sélective et les résultats de cette nouvelle méthode ont été satisfaisants. Tous les rapports d'accidents ont été analysés pour en découvrir les causes; cette étude visait aussi l'installation de signaux avertisseurs destinés à prévenir d'autres accidents. Les recommandations au sujet de l'installation de signaux ont été envoyées à la Commission du district fédéral qui a collaboré entièrement au travail d'installation de ces signaux.

5. Afin de maintenir un service de police plus efficace dans les propriétés de la Commission du district fédéral, le service de la circulation à la division "A" a été pourvu d'un réseau radio-phonique à fréquence modulée. Cette installation a grandement aidé à l'efficacité de l'escouade de patrouille, puisque toutes les voitures sont maintenant en communication directe avec le bureau.

6. Durant l'année écoulée, la collaboration de la Gendarmerie avec tous les autres corps policiers de la région environnante s'est maintenue très étroite, pour le plus grand bien de tous les intéressés.

7. Ainsi que nous l'avons déjà mentionné, la Commission du district fédéral nous a apporté son concours le plus entier et le service de la circulation l'en remercie sincèrement.

(Signature) J. F. Smith N° 12081, sergent,  
Chargé du service de la  
circulation.

Ottawa, 20 août 1954.

Monsieur le président,

Messieurs les membres,

Commission du district fédéral,

Ottawa.

Messieurs,

Les comptes de la Commission du district fédéral pour l'année financière terminée le 31 mars 1954 ayant été vérifiés sous ma direction, je vous transmets ci-jointe une copie du rapport que j'ai adressé au président du Conseil privé, conformément à l'article 87 de la Loi sur l'administration financière, ainsi que le bilan arrêté à la fermeture des comptes, accompagné des annexes justificatives suivantes:

Annexe I Etat du revenu et des dépenses de l'année pour les fins générales de la Commission;

II Encaissements de loyer, etc., à l'égard de propriétés achetées avec les deniers avancés en vertu de l'article 13(1) de la Loi sur la Commission du district fédéral;

III Etat des recettes et dépenses imputées sur les crédits 308 et 594 du gouvernement du Canada;

IV Etat des recettes et dépenses imputées sur les crédits 309 et 119 du gouvernement du Canada;

V Etat des recettes et dépenses imputées sur le crédit 361 du gouvernement du Canada;

VI (a) et (b) Etat du fonds de l'aménagement de la capitale nationale pour la construction, le fonctionnement et l'entretien d'ouvrages, etc.;

VII Etat de l'actif immobilisé;

VIII Accroissement de la part de propriétaire.

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

Pour les fins générales de la Commission:  
entretien des parcs et promenades et du  
matériel, etc., relevant de la Commission,  
à Ottawa et dans les environs (Annexe I) \$ 667,483

Pour l'entretien et l'amélioration des  
terrains contigus aux édifices de l'Etat,  
à Ottawa, et pour la construction, l'amé-  
lioration et l'entretien du réseau de pro-  
menades relevant de la Commission,  
(Annexe III) 464,704

Pour les travaux du Comité d'aménagement  
de la capitale nationale (Annexe IV) 43,673

Pour les travaux du Service d'aménagement  
de la capitale nationale (Annexe V) 20,532

Pour la construction, le fonctionnement  
et l'entretien, dans le district de la  
capitale nationale, d'ouvrage ou d'entre-  
prises entrant dans le cadre d'un plan  
général approuvé d'aménagement de la  
capitale nationale, mais sortant du cadre  
des améliorations municipales ordinaires  
(Annexe VI (b)) 2,640,019

Total 3,836,411

Votre tout dévoué,  
L'Auditeur général du Canada

(Signature) Watson Sellar

Ottawa, 20 août 1954.

Monsieur le ministre,

Sujet: Commission du district fédéral

Ayant terminé la vérification des comptes de la Commission pour l'année terminée le 31 mars 1954, je vous adresse, conformément aux dispositions de l'article 87 de la Loi sur l'administration financière, un rapport des résultats de l'examen des comptes ainsi que des états financiers (2 exemplaires) ci-joints:

Le crédit 308 (avec le crédit supplémentaire 594), de 1953-1954, prévoit la somme de \$477,760 pour "entretien et amélioration des terrains contigus aux édifices du gouvernement, à Ottawa, et montant d'au plus \$135,500 pour l'aménagement, l'amélioration, l'entretien et l'exploitation des parcs et du réseau de promenades relevant de la Commission du district fédéral". Les montants dépensés, comme l'indique l'Annexe III, comprennent des immobilisations de \$42,307. Ces montants semblent relever de la subvention statutaire de \$300,000 aux fins générales de la Commission et auraient dû être imputés sur celle-ci. En outre les dépenses aux fins générales de la Commission, comme l'indique l'Annexe I, comprennent \$16,952 pour régilage et nivellement au parc de Hog's Back et \$10,000 pour la réfection du pavage d'une partie du chemin de la colline parlementaire et qui, respectivement, auraient dû être prélevés sur le Fonds de la capitale nationale et imputés sur le crédit 308, tel qu'il a été augmenté.

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

1. la Commission a tenu des livres de comptabilité appropriés;
2. l'état financier a été préparé sur une base compatible avec celle de l'année précédente et est en accord avec les livres de comptabilité; le bilan et les états qui l'accompagnent donnent également un aperçu juste et fidèle de l'état des affaires de la Commission au 31 mars 1954, ainsi que de ses opérations durant l'année financière;
3. les transactions de la Commission qui ont été portées à ma connaissance relevaient des pouvoirs que lui confèrent la Loi sur la Commission du district fédéral et la Loi sur l'administration financière.

Votre tout dévoué,  
L'Auditeur général du Canada,

(Signature) Watson Sellar.

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

O t t a w a.

COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

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

Bilan au 31 mars 1954

| Actif                                         |              | Passif                                            | Passif et part de propriétaire |            |
|-----------------------------------------------|--------------|---------------------------------------------------|--------------------------------|------------|
| Encaisse:                                     |              | Comptes a payer et frais accrus                   | \$ 227,887                     |            |
| En mains et en banque                         | \$ 1,944,449 | Reserve pour taxes municipales                    | 12,600                         | \$ 240,487 |
| En depot chez le Receveur general du Canada   |              | Cautionnement verses par les entrepreneurs        |                                | 1,633      |
| Annexe VI (a)                                 | 6,210,000    | (contre partie)                                   |                                |            |
|                                               | \$ 8,154,449 | Gouvernement du Canada -                          |                                |            |
| Portefeuille:                                 |              | Fonds de la capitale nationale (Annexe VI(a) )    | 7,579,798                      |            |
| Obligations des Chemins de fer Nationaux du   |              | Revenus a l'egard de proprietes achetees a        |                                |            |
| Canada (valeur marchande de \$19,200) au      |              | même les subventions recues en vertu de l'article |                                |            |
| prix courant                                  | 20,136       | 13 (1) de la Loi, Annexe II                       | 245,941                        |            |
| Cie de telephone Wright et Pontiac -          |              | Sommes a rembourser provenant des credits du      |                                |            |
| 2 actions, valeur nominale                    | 1            | gouvernement:                                     |                                |            |
|                                               | 20,137       | Credits 308 et 594, Annexe III                    | \$ 13,056                      |            |
| Comptes et loyer a recevoir:                  |              | Credit 309, Annexe IV                             | 897                            |            |
| Generaux, moins provision pour creances       |              | Credit 361, Annexe V                              | 4,360                          |            |
| douteuses                                     | 57,804       |                                                   |                                | 18,313     |
| Gouvernement du Canada                        | 720          | Autres avances comptables                         |                                | 96,285     |
|                                               | 58,524       | Prelevement de l'impôt sur le revenu              |                                |            |
| Inventaires etablis, evalues (au prix cou-    |              | des employes, etc.                                | 1,216                          |            |
| tant ou en bas du prix courant) et cer-       |              |                                                   |                                | 7,941,553  |
| tifies par la direction:                      |              |                                                   |                                | 8,183,673  |
| Petits outils et materiel                     | 23,510       |                                                   |                                |            |
| Materiaux d'entretien et de fonctionnement    | 60,673       | Part de propriétaire                              |                                |            |
| Arbres et arbustes en pepiniere               | 50,729       | Solde au 1er avril 1953                           | 12,184,988                     |            |
| Bancs de parcs et pare-neige amovibles        | 4,196        | Accroissement durant l'annee,                     |                                |            |
|                                               | 139,108      | Annexe VIII                                       | 2,097,758                      |            |
| Depots, avances et frais payes d'avance:      |              |                                                   | 14,282,746                     |            |
| Versements a l'egard de terrains en voie      |              | Ajouter, reserve pour renouvellement de           |                                |            |
| d'achat                                       | 765,630      | vehicules automobiles, de machinerie              |                                |            |
| Cautionnements verses par les entrepreneurs   |              | et de materiel, Annexe VII                        | 29,161                         |            |
| (contre partie)                               | 1,633        |                                                   |                                | 14,311,907 |
| Primes d'assurance payees d'avance            | 162          |                                                   |                                | 22,495,580 |
|                                               | 767,425      |                                                   |                                |            |
| Actif immobilise, au cout reel ou estimatif   |              |                                                   |                                |            |
| (moins la depreciation accumulee, Annexe VII) | 13,355,937   |                                                   |                                |            |
|                                               | 22,495,580   |                                                   |                                |            |

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

Approuve au nom de la Commission

Le president  
(Signature) Howard Kennedy

Le secretaire  
(Signature) H. R. Cram

L'Auditeur general du Canada

(Signature) Watson Sellar

Etat du revenu et des dépenses pour les fins générales de la  
Commission, année terminée le 31 mars 1954

Revenu

Subvention statutaire reçue du gouvernement  
 du Canada, en vertu de l'article 12 de la  
 Loi sur la Commission du district fédéral \$300,000

## Autre revenu:

Loyer - matériel (\$68,779) et biens  
 immobiliers (\$660) \$ 69,439  
 Produit de la vente de matériaux, fourni-  
 tures, plants de pépinière, matériel, etc. 47,747  
 Frais de surveillance et frais généraux  
 recouvrés 45,457  
 Intérêt sur dépôts en banque (\$2,742) et  
 sur placements (\$550) 3,292  
 Dommages-intérêt 4,567

170,502

\$470,502

Dépenses

## Entretien:

## Fonctionnement:

Généralités 205,425  
 Réparation du matériel, essence, etc. 52,706  
 Déneigement 19,306  
 Pépinières et serres 30,266  
 Ateliers et bureaux de l'avenue Carling 29,476  
 Destruction des moustiques (net) 6,361  
 Parc de la Gatineau - entretien et fonc-  
 tionnement, \$25,054 (voir Annexe III)  
 et déneigement, \$4,665 29,719

373,259

## Reparations

89,663462,922

Administration, \$73,449, moins \$36,725 ap-  
 plicables aux terrains du gouvernement  
 (voir Annexe III)

36,724

Frais de voyage des commissaires et frais  
 de réception

8,818

Subventions aux municipalités tenant lieu  
 de taxes

8,285

Pension de retraite - A. Stuart

3,000

Provision pour créances douteuses

1,426

Pension de retraite du service public

2,119

Réserve pour renouvellement de véhicules  
 automobiles, de machines et de matériel,  
 selon Annexe VII

25,624548,918

## Immobilisations:

Parcs et boulevards 42,204  
 Bâtiments 32,882  
 Machines et outillage 25,810  
 Versements sur achats de terrains en cours 7,018  
 Mobilier et matériel de bureau 6,024  
 Système d'éclairage des promenades 4,023  
 Construction et amélioration de routes 604

118,565667,483

Excédent de la dépense en sus de la subvention statutaire  
 et autre revenu, porté à la part de propriétaire  
 selon Annexe VII

196,981

COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

Encaissements de loyer, etc., à l'égard de propriétés achetées  
avec les deniers avancés en vertu de l'article 13 (1) de la  
Loi sur la Commission du district fédéral

Recettes

|                                                    |                |
|----------------------------------------------------|----------------|
| Encaisse au 1 <sup>er</sup> avril 1953             | \$ 194,103     |
| Loyer perçu et autre revenu                        | <u>51,838</u>  |
| Encaisse au 31 mars 1954,<br>apparaissant au Bilan | <u>245,941</u> |

Annexe III

COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

Etat des recettes et dépenses, année terminée le 31 mars 1954, imputées sur les crédits 308 et 594 du gouvernement du Canada pour l'entretien et l'amélioration des terrains contigus aux édifices de l'Etat, à Ottawa, et montant d'au plus \$135,500 pour aménager, améliorer, entretenir et exploiter le réseau de parcs et de promenades relevant de la Commission du district fédéral. Ce montant est en sus de la somme de \$300,000 attribuée en vertu de l'article 12 de la Loi sur la Commission du district fédéral

---

Recettes

|                                                           |           |
|-----------------------------------------------------------|-----------|
| Fonds reçus du gouvernement du Canada, crédits 308 et 594 | \$477,760 |
|-----------------------------------------------------------|-----------|

Dépenses

|                                                                                                     |               |                |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|----------------|
| Entretien et amélioration des terrains contigus aux édifices de l'Etat:                             |               |                |
| Entretien ordinaire                                                                                 | \$285,833     |                |
| Entretien et fonctionnement du réseau de promenades:                                                |               |                |
| Parc de la Gatineau (\$100,262, moins \$25,054 pris sur la subvention statutaire, suivant Annexe I) | \$75,208      |                |
| Réaménagement de certaines parties du réseau de promenades                                          | <u>17,985</u> | 93,193         |
| Frais administratifs, suivant Annexe I                                                              |               | 36,725         |
| Pension de retraite du service public                                                               |               | 3,526          |
| Immobilisations:                                                                                    |               |                |
| Construction et améliorations:                                                                      |               |                |
| Modifications à l'immeuble à bureaux                                                                | 35,645        |                |
| Mobilier et matériel de bureau                                                                      | 8,000         |                |
| Machines et outillage                                                                               | <u>1,782</u>  |                |
|                                                                                                     |               | <u>45,427</u>  |
|                                                                                                     |               | <u>464,704</u> |
| Fonds indépensés, apparaissant au bilan                                                             |               | <u>13,056</u>  |

COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

Etat des recettes et dépenses imputées sur les crédits du  
gouvernement du Canada pour les travaux du Comité d'amé-  
nagement de la capitale nationale, année terminée le 31  
mars 1954.

---

Recettes

|                                                                                               |  |            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|--|------------|
| Fonds reçus du gouvernement du Canada:                                                        |  |            |
| Crédit 309 pour les travaux du Comité<br>d'aménagement de la capitale<br>nationale            |  | \$44,000   |
| Crédit 119 supplément "applicable aux<br>traitements, salaires et<br>autres éléments de paie" |  | <u>570</u> |
|                                                                                               |  | \$44,570   |

Dépenses

|                                         |              |              |
|-----------------------------------------|--------------|--------------|
| Membres du comité:                      |              |              |
| Frais de voyage                         |              | 455          |
| Division du génie:                      |              |              |
| Traitements                             | \$17,055     |              |
| Fourniture diverses                     | 1,564        |              |
| Frais de voyage                         | <u>96</u>    | 18,715       |
| Service d'information:                  |              |              |
| Traitements                             | 9,324        |              |
| Frais de voyage                         | 301          |              |
| Relations extérieures                   | 3,703        |              |
| Frais de bureau et fournitures          | 534          |              |
| Photographie                            | 1,655        |              |
| Frais d'exposition                      | <u>5,888</u> | 21,405       |
| Immobilisations:                        |              |              |
| Matériel pour la Division du génie      | 1,430        |              |
| Matériel pour le Service d'information  | <u>1,668</u> | <u>3,098</u> |
|                                         |              | 43,673       |
| Fonds indépensés, apparaissant au bilan |              | <u>897</u>   |

COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

Etat des recettes et dépenses, année terminée le 31 mars 1954,  
imputées sur le crédit 361 du gouvernement du Canada - Service  
d'aménagement de la capitale nationale (transfert à la  
Commission par le ministère des Travaux publics en vertu de  
l'arrêté en conseil C.P. 1953-1821 du 19 novembre 1953)

|                                                      | <u>Total</u> | <u>Ministère<br/>des Travaux<br/>publics</u> | <u>Commission<br/>du district<br/>fédéral</u> |
|------------------------------------------------------|--------------|----------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| <u>Recettes</u>                                      |              |                                              |                                               |
| Fonds reçus du gouvernement<br>du Canada, crédit 361 | \$52,226     | \$27,334                                     | \$24,892                                      |
|                                                      | <hr/>        | <hr/>                                        | <hr/>                                         |
| <u>Dépenses</u>                                      |              |                                              |                                               |
| Traitements                                          | 35,418       | 20,933                                       | 14,485                                        |
| Services professionnels et<br>spéciaux               | 9,015        | 5,933                                        | 3,082                                         |
| Frais de voyage                                      | 949          | 359                                          | 590                                           |
| Exposition, maquettes et<br>service d'information    | 1,458        | -                                            | 1,458                                         |
| Papeterie et fournitures<br>de bureau                | 568          | 9                                            | 559                                           |
| Divers                                               | 458          | 100                                          | 358                                           |
|                                                      | <hr/>        | <hr/>                                        | <hr/>                                         |
| Total des dépenses                                   | 47,866       | 27,334                                       | 20,532                                        |
|                                                      | <hr/>        | <hr/>                                        | <hr/>                                         |
| Fonds indépensés, bilan                              | 4,360        |                                              | 4,360                                         |
|                                                      | <hr/>        |                                              | <hr/>                                         |

Annexe VI (a)

COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

Etat du Fonds de la capitale nationale, arrêté au 31 mars 1954, pour la construction, le fonctionnement et l'entretien, dans le district de la capitale nationale, d'ouvrages et d'entreprises entrant dans le cadre d'un plan général approuvé d'aménagement de la capitale nationale, mais sortant du cadre des améliorations municipales, aux termes du crédit 809 de la Loi des subsides N° 4, 1948

|                                                                                                                                      |                  |              |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|--------------|
| Sommes attribuées et portées à un compte spécial du Fonds du revenu consolidé et à verser sur autorisation du gouverneur en conseil: |                  |              |
| Attribuées avant le 1 <sup>er</sup> avril 1953                                                                                       | \$12,500,000     |              |
| Crédit 310, Loi des subsides N° 3, 1953                                                                                              | <u>2,500,000</u> | \$15,000,000 |

Déduire:

|                                     |                  |                  |
|-------------------------------------|------------------|------------------|
| Fonds versés à la Commission:       |                  |                  |
| Avant le 1 <sup>er</sup> avril 1953 | 4,945,000        |                  |
| Durant l'année                      | <u>3,845,000</u> | <u>8,790,000</u> |

|                                                   |             |
|---------------------------------------------------|-------------|
| Fonds en dépôt chez le Receveur général du Canada | \$6,210,000 |
|---------------------------------------------------|-------------|

|                                         |                  |
|-----------------------------------------|------------------|
| Encaisse de la Commission, Annexe VI(b) | <u>1,369,798</u> |
|-----------------------------------------|------------------|

|                                               |                         |
|-----------------------------------------------|-------------------------|
| Fonds de la capitale nationale, suivant bilan | <u><u>7,579,798</u></u> |
|-----------------------------------------------|-------------------------|

Fonds réservés: En ce qui concerne les travaux d'égout et d'acqueduc exécutés par la ville d'Ottawa avant la date où ces travaux auraient normalement été entrepris, n'eût été l'impulsion donnée par l'aménagement de la capitale nationale, le Gouvernement a autorisé la Commission à assumer les frais supplémentaires découlant de l'intérêt à payer sur les émissions d'obligations se rattachant à ces travaux, en versant des paiements annuels à la ville durant une période prédéterminée. D'après les estimations révisées de la dépense globale et des frais d'intérêt, approuvées par l'arrêté en conseil C.P. 1954-1028 du 6 juillet 1954, la somme globale assignée à cette fin s'établit à \$ 2,482,660

|                                                                             |                |                  |
|-----------------------------------------------------------------------------|----------------|------------------|
| Moins: Subventions versées ou prévues au 31 mars 1954, suivant Annexe VI(b) | <u>448,133</u> |                  |
| <u>Fonds disponibles</u>                                                    |                | 2,034,527        |
|                                                                             |                | <u>5,545,271</u> |

|                                       |                         |
|---------------------------------------|-------------------------|
| Fonds de la capitale nationale, bilan | <u><u>7,579,798</u></u> |
|---------------------------------------|-------------------------|

COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL Annexe VI(b)  
Etat du Fonds de la capitale nationale - fin  
Gestion de la Commission, année terminée  
le 31 mars 1954

|                                                                                                                                             | Année terminée le 31 mars 1954 | Total à ce jour     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|---------------------|
| <u>Recettes</u>                                                                                                                             |                                |                     |
| Encaisse au 1 <sup>er</sup> avril 1953                                                                                                      | \$ 164,817                     |                     |
| Fonds reçus par la Commission,<br>suivant Annexe VI(a)                                                                                      | <u>3,845,000</u>               | <u>\$8,790,000</u>  |
|                                                                                                                                             | \$4,009,817                    |                     |
| <u>Dépenses</u>                                                                                                                             |                                |                     |
| Immobilisations:                                                                                                                            |                                |                     |
| Terrain:                                                                                                                                    |                                |                     |
| Emplacement industriel,<br>Township de Gloucester                                                                                           | <u>\$186,180</u>               | <u>1,060,878</u>    |
| Parcs et promenades:                                                                                                                        |                                |                     |
| Promenade est-ouest                                                                                                                         | 166,067                        | 415,560             |
| Promenade occidentale                                                                                                                       | 16,935                         | 66,066              |
| Promenade orientale                                                                                                                         | 177,841                        | 194,651             |
| Allée de la rivière Rideau                                                                                                                  | 166,453                        | 229,785             |
| Allée de la rivière Ottawa                                                                                                                  | 15,364                         | 107,248             |
| Parcs et promenades de Hull                                                                                                                 | 185                            | 20,705              |
| Parc de la Gatineau                                                                                                                         | 316,192                        | 626,143             |
| Pont Mackenzie King                                                                                                                         | 50 (cr.)                       | 192,393             |
| Emplacements divers                                                                                                                         | <u>5,734</u>                   | <u>210,036</u>      |
|                                                                                                                                             | <u>864,721</u>                 | <u>2,062,587</u>    |
| Total pour les terrains                                                                                                                     | 1,050,901                      | <u>3,123,465</u>    |
| Aménagement et améliorations:                                                                                                               |                                |                     |
| Enlèvement, retraçage et ré-<br>aménagement des voies ferrées<br>qui traversent la ville                                                    | 354,963                        | 1,256,797           |
| Routes et allées                                                                                                                            | 10,277                         | 29,747              |
| Parcs et boulevards de Hull                                                                                                                 | 809                            | 1,877               |
| Allées du parc de la Gatineau                                                                                                               | 281,858                        | 396,067             |
| Pont Mackenzie King                                                                                                                         | 110,284                        | 1,278,061           |
| Machines et outillage                                                                                                                       | -                              | 119                 |
| Total pour aménagement et<br>améliorations                                                                                                  | 758,191                        | <u>2,962,668</u>    |
| Versements à l'égard de ter-<br>rains en voie d'achat                                                                                       | <u>433,352</u>                 | <u>736,657</u>      |
| Total des immobilisations                                                                                                                   | 2,242,444                      | <u>6,822,790</u>    |
| Autres dépenses:                                                                                                                            |                                |                     |
| Reconstruction des ponts<br>de la rue Sussex                                                                                                | 187,433                        | 189,722             |
| Subvention à la ville d'Ottawa,<br>à l'égard de l'intérêt sur obli-<br>gations émises pour travaux d'é-<br>gout et d'acqueduc, Annexe VI(a) | 224,313                        | 448,133             |
| Dépenses diverses                                                                                                                           | <u>24,433</u>                  | <u>50,224</u>       |
|                                                                                                                                             | 436,179                        | 688,079             |
| Moins: loyer perçu et autre revenu                                                                                                          | <u>38,604</u>                  | <u>90,667</u>       |
| Total des autres dépenses                                                                                                                   | <u>397,575</u>                 | <u>597,412</u>      |
| Total des dépenses                                                                                                                          | <u>2,640,019</u>               | <u>7,420,202</u>    |
| Encaisse au 31 mars 1954, suivant Annexe VI(a)                                                                                              |                                | 1 260 702 1 260 702 |

COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

Etat de l'actif immobilisé au 31 mars 1954

| Détail                                                                                   | Augmenta-<br>tions net-<br>tes durant<br>l'année | Coût réel<br>ou estima-<br>tif à ce<br>jour | Provision<br>pour dé-<br>préciation<br>accumulée<br>à ce jour | Valeur<br>dépréciée |
|------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|---------------------|
| Terrains:                                                                                |                                                  |                                             |                                                               |                     |
| Achetés ou reçus en don:                                                                 |                                                  |                                             |                                                               |                     |
| Parcs, allées, etc.                                                                      | \$ 666,576                                       | \$ 5,022,901                                |                                                               | \$5,022,901         |
| Emplacements industriels                                                                 | 186,673                                          | 1,134,742                                   |                                                               | 1,134,742           |
| Parc de la Gatineau                                                                      | 337,528                                          | 1,770,657                                   |                                                               | 1,770,657           |
| Pont Mackenzie King                                                                      | 50CR.                                            | 192,393                                     |                                                               | 192,393             |
| Détenus en vertu de baux ou<br>de permis d'occupation                                    |                                                  | 1                                           |                                                               | 1                   |
|                                                                                          | <u>1,190,727</u>                                 | <u>8,120,694</u>                            |                                                               | <u>8,120,694</u>    |
| Routes et allées                                                                         | 293,548                                          | 1,865,228                                   | \$1,033,106                                                   | 832,122             |
| Ponts et abords                                                                          | 107,995                                          | 2,191,018                                   | 471,978                                                       | 1,719,040           |
| Parcs et boulevards, aménage-<br>ment et améliorations                                   | 42,204                                           | 931,715                                     |                                                               | 931,715             |
| Enlèvement, retraçage et réa-<br>ménagement des voies ferrées<br>qui traversent la ville | 354,963                                          | 1,256,797                                   |                                                               | 1,256,797           |
| Bancs de parcs fixes                                                                     |                                                  | 6,696                                       | 2,210                                                         | 4,486               |
| Eclairage des promenades                                                                 | 4,023                                            | 164,811                                     | 88,797                                                        | 76,014              |
| Bâtiments                                                                                | 72,130                                           | 417,162                                     | 169,828                                                       | 247,333             |
| Machinerie et matériel                                                                   | 33,336                                           | 182,587                                     | 70,437                                                        | 112,150             |
| Véhicules automobiles                                                                    | 4,876                                            | 70,810                                      | 48,323                                                        | 22,487              |
| Mobilier et matériel de bureau                                                           | <u>20,298</u>                                    | <u>42,731</u>                               | <u>9,632</u>                                                  | <u>33,099</u>       |
| Total                                                                                    | <u>2,124,100</u>                                 | <u>15,250,249</u>                           | <u>1,894,312</u>                                              | <u>13,355,937</u>   |

Fonds réservés pour le renouvellement des véhicules automobiles, de  
la machinerie et du matériel, au 31 mars 1954

|                                        |               |
|----------------------------------------|---------------|
| Encaisse au 1 <sup>er</sup> avril 1953 | \$ 21,445     |
| Pris au revenu, suivant Annexe I       | <u>25,624</u> |
|                                        | 47,069        |

|                                |               |
|--------------------------------|---------------|
| Déduire: Dépenses de l'année:  |               |
| Machinerie et matériel         | \$ 10,075     |
| Véhicules automobiles          | 7,737         |
| Mobilier et matériel de bureau | <u>96</u>     |
|                                | <u>17,908</u> |

|                                         |               |
|-----------------------------------------|---------------|
| Encaisse au 31 mars 1954, suivant bilan | <u>29,161</u> |
|-----------------------------------------|---------------|

Annexe VIII

COMMISSION DU DISTRICT FEDERAL

Accroissement de la part de propriétaire durant  
l'année terminée le 31 mars 1954

Immobilisations:

|                                                                                                                                     |                            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| Subvention statutaire et autre revenue de la Commission, suivant Annexe I                                                           | \$ 118,565                 |
| Fonds attribués par le gouvernement du Canada pour l'entretien des terrains contigus aux édifices du gouvernement, etc., Annexe III | 45,427                     |
| Fonds attribués pour les travaux du Comité d'aménagement de la capitale nationale, suivant Annexe IV                                | 3,098                      |
| Fonds de la capitale nationale, suivant Annexe VI(b)                                                                                | 2,242,444                  |
| Réserve pour renouvellement de véhicules automobiles, de machinerie et de matériel, suivant Annexe VII                              | <u>17,908</u> \$ 2,427,442 |
| Augmentation d'inventaire, matériaux d'entretien et de fonctionnement                                                               | 6,688                      |
| Actif immobilisé, augmentation                                                                                                      | <u>5,485</u>               |
|                                                                                                                                     | \$ 2,439,615               |

Déduire:

|                                                                                                             |                |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| Exédent de la dépense en sus de la subvention statutaire et autre revenu de la Commission, suivant Annexe I | 196,981        |
| Dépréciation de l'année                                                                                     | 118,641        |
| Ecritures de régularisation portant sur années antérieures                                                  | <u>26,235</u>  |
|                                                                                                             | <u>341,857</u> |
| Total porté au bilan                                                                                        | \$ 2,097,758   |