

[A white rectangular label with illegible text is attached to the bottom left corner of the photograph.]

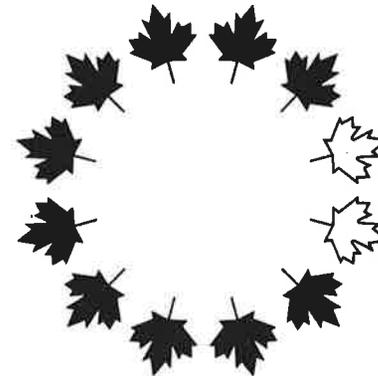
National Capital Commission
1973-1974 Annual Report

Rapport annuel 1973-1974
Commission de la Capitale
nationale



National Capital Commission
Commission de la capitale nationale

Library Bibliothèque
202 40 rue Egin Street
Ottawa, ON
K1P 1C7



FRONT COVER

Reproduction of the front of "The Guide to Canada's Capital" published by N.C.C. The back cover is an enlargement of one of 35 maps in "The Guide".

PREMIÈRE PAGE DE COUVERTURE

Reproduction de la couverture du "Guide de la Capitale du Canada", publié par la C.C.N. La dernière page de couverture est un agrandissement d'une des 35 cartes de ce guide.

June 30, 1974

The Honourable Ron Basford
Minister of State for Urban Affairs
House of Commons
Ottawa, Ontario

Dear Sir:

I have the honour to report on the operations of the National Capital Commission for the fiscal year ended March 31, 1974. On the Commission's behalf, and in accordance with Section 85 (3) of the Financial Administration Act, I forward herewith the annual report together with the financial statements and the report of the Auditor General.

I wish, first, to pay tribute to my predecessor, Mr. Douglas Fullerton, under whose leadership so much of this year's work was started. Also, I wish to express my sincere appreciation to Monsieur Jean-Claude LaHaye, Vice Chairman of the Commission, who agreed to act as Chairman from June 1973 until my appointment three and a half months later. Finally, I wish to say how much I feel indebted to all the Commissioners, to members of the Commission's advisory committees and to the staff of the Commission.

In this year's report we have tried to give some perspective to recent events by providing an overview of the stewardship of the Region since the creation of the NCC under the National Capital Act, 1958, c.37, s.1. I believe that the progress achieved to date in the National Capital Region is a great credit to the work of many Canadians from across this country who have served as Commissioners.

During the fiscal year just ended there were two major projects on which it would be premature to provide detailed reports. I refer, of course, to our work on general development concepts for the Region and planning strategies for the National Capital Core Area. I trust that within a few months we shall be in a position to have these concepts put forward with the concurrence of the government as a further contribution to the Capital of Canadians.

Respectfully submitted,



Edgar Gallant,
Chairman.

le 30 juin 1974

L'honorable Ron Basford
Ministre d'État aux Affaires urbaines
Chambre des communes
Ottawa (Ontario)

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous rendre compte des activités de la Commission de la Capitale nationale au cours de l'année financière se terminant le 31 mars 1974. Au nom de la Commission et conformément à l'article 85 (3) de la Loi sur l'administration financière, je vous envoie sous ce pli le rapport annuel accompagné des états financiers et du rapport de l'Auditeur général.

Je tiens d'abord à rendre hommage à mon prédécesseur, M. Douglas Fullerton, sous la direction duquel a été entreprise une grande partie des travaux de cette année. Je veux aussi exprimer ma sincère gratitude à M. Jean-Claude LaHaye, vice-président de la Commission, qui a rempli les fonctions de président de juin 1973 jusqu'au moment de ma nomination, trois mois et demi plus tard. Finalement, je tiens à dire combien je me sens redevable à tous les commissaires, aux membres des comités consultatifs et au personnel de la Commission.

Dans le rapport de cette année, nous nous sommes efforcés de situer les réalisations récentes dans une perspective à plus long terme en donnant un aperçu général de l'évolution de la région depuis la création de la C.C.N. en vertu de la Loi sur la Capitale nationale, 1958, c.37, art.1. Le progrès accompli jusqu'à maintenant dans la région de la Capitale nationale est un témoignage à l'honneur de nombreux Canadiens de toutes les régions du Canada, qui ont rempli les fonctions de commissaires.

Pendant l'année financière qui vient de se terminer, deux projets importants ont été exécutés, sur lesquels il serait prématuré de présenter des rapports détaillés. Je fais, bien sûr, allusion à nos travaux sur les concepts généraux d'aménagement de la région et aux stratégies de planification du centre de la Capitale nationale. J'espère que d'ici quelques mois nous pourrions présenter ces concepts avec l'approbation du gouvernement dans l'espoir de contribuer au bon développement de la Capitale des Canadiens.

Respectueusement soumis,

Le Président,



Edgar Gallant.

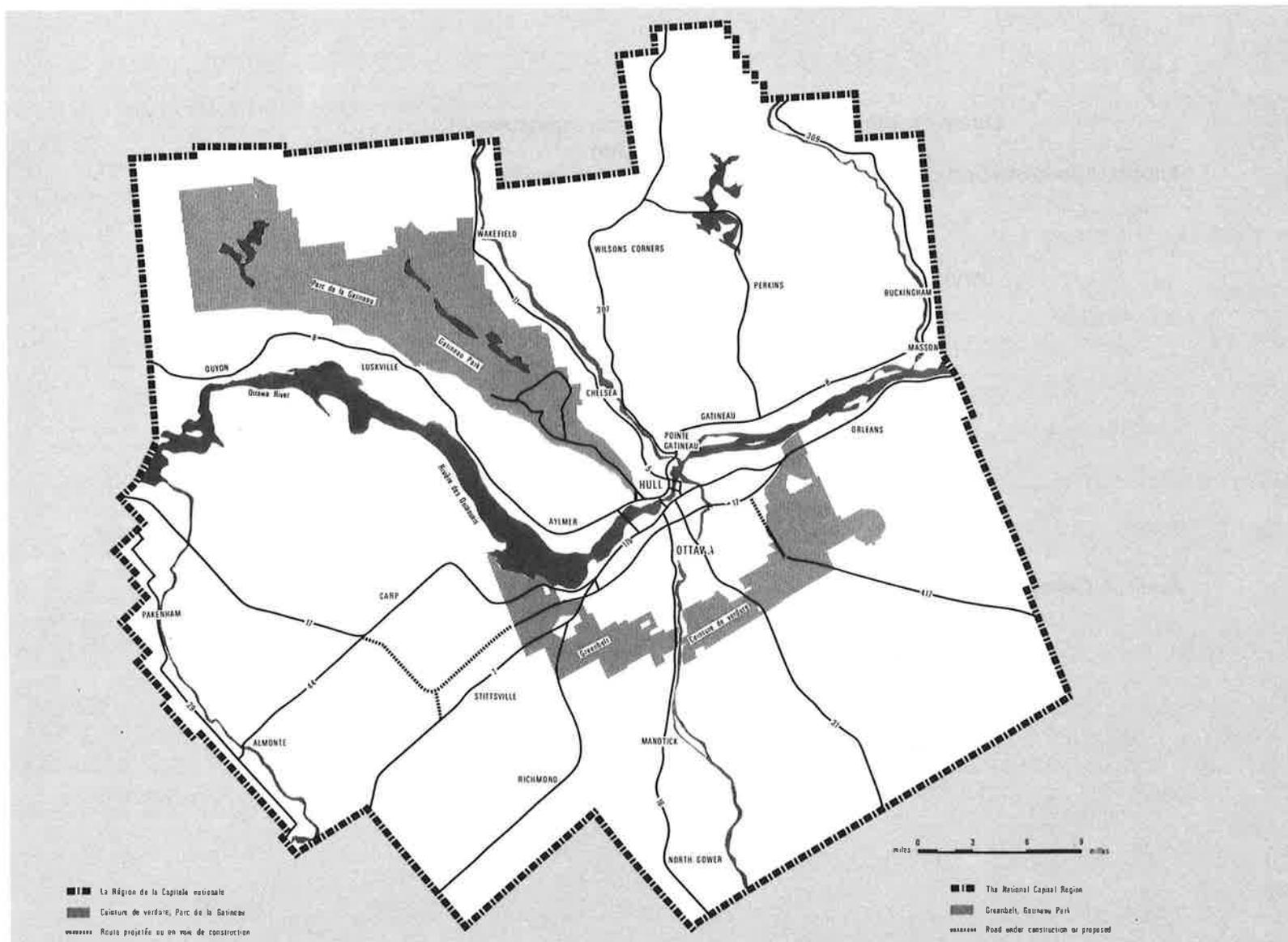
Table of Contents

Table des matières

Letter of transmittal	iii	Lettre d'accompagnement
Introduction	1	Introduction
Multiple Administration of the Capital	3	Administration multiple de la Capitale
The Plan	9	Le plan
The Railways	11	Les chemins de fer
The Land	15	Le sol
Services & Utilities	18	Services et commodités
Gatineau Park	21	Le parc de la Gatineau
The Greenbelt	23	La ceinture de verdure
The Parkways	25	Les promenades
Outdoors	29	Plein air
Heritage	33	Patrimoine
Languages	35	Langues
Transportation	36	Le transport
Hull	43	Hull
The Staff	45	le personnel
Financial Review	47	Rapport financier
Auditor General's Report	Appendix/Appendice	Rapport de l'Auditeur général

The National Capital Region

La région de la Capitale nationale



Introduction

The aim of the National Capital Commission is the development of a National Capital which will stand as a monument to Canadian federalism, a Capital for all Canadians.

The Canadian Capital is not a city like other cities, nor a capital like other capitals. It is unique. It deserves care and nourishment to ensure its freshness, grace and vitality. The Capital must be for every Canadian a home where he can hang his heart as well as his hat.

Apart from its role as the seat of the national legislative and administrative functions, Canada's Capital does not wield the enormous national power and influence of many world capitals. It is not, for instance, the country's centre of industry, banking, commerce, or the arts.

But in the current Canadian context, it has one distinguishing characteristic above all those. It is a social and cultural microcosm of Canada itself: the 640,000 people living in the National Capital Region mirror, in cultural and linguistic background, the make-up of the Canadian population generally. This is the key in trying to create a Capital for all Canadians. A Capital which reflects the two provinces it straddles would be an achievement; but even that is not enough. A Capital reflecting all of Canada is the objective.

Canada is a confederated state and federalism does not call for uniformity. Rather it implies diversity with enough national outlook to allow formulation of effective national policy for external and domestic purposes.

Some countries suppress diversity deliberately to maintain political unity. Canadians not only encourage and practise diversity; they insist on

Introduction

Le but de la Commission de la Capitale nationale est d'aménager une Capitale nationale qui constitue un monument au fédéralisme canadien, la capitale de tous les Canadiens.

La Capitale du Canada n'est pas une ville comme les autres villes, ni une capitale comme les autres capitales. Elle est unique. Elle mérite d'être entourée de soins et de sollicitude pour lui donner fraîcheur, grâce et vitalité. La capitale doit être pour chaque Canadien un endroit où il puisse se sentir chez lui matériellement et sentimentalement.

À part son rôle de siège des fonctions législatives et administratives nationales, la Capitale du Canada ne possède guère à l'échelle nationale la puissance et l'influence considérables de plusieurs autres capitales. Ainsi, elle n'est pas le centre industriel, bancaire, commercial ou artistique du pays.

Mais dans le contexte canadien actuel, elle possède, au-delà de ces caractéristiques, un trait distinctif. Elle est un microcosme social et culturel du Canada lui-même: les 640,000 habitants qui vivent dans la région de la Capitale nationale reflètent, sur les plans culturel et linguistique, la composition de la population canadienne dans son ensemble. C'est là la clé de la création d'une capitale pour tous les Canadiens. Une capitale qui serait le reflet des deux provinces qu'elle chevauche constituerait déjà une réussite; mais même cela ne serait pas suffisant. Le but à atteindre doit être la création d'une capitale qui reflète le Canada tout entier.

Le Canada est un État confédéré et le fédéralisme n'appelle pas l'uniformité. Il comporte la diversité jointe à suffisamment de perspective nationale pour permettre l'élaboration d'une politique nationale efficace pour les questions intérieures et extérieures.

Certains pays éliminent délibérément la diversité afin de maintenir l'unité politique. Les Canadiens ne se contentent pas seulement de favoriser la diversité ou de la prati-

it. Regional differences abound including those between English- and French-speaking Canadians, between Maritimers and "Upper" Canadians and between Easterners and Westerners. Those differences are largely matters of pride, not of embarrassment.

But Canadians also wish to remain confederated. That is the national will. We are still here together on one-eighth of the earth's land surface despite all economic and other logic and perhaps despite ourselves. Trying to solve the puzzle of intertwined national and regional loyalties and attachments has occupied Canadian political leaders before and since Confederation. The Capital should stand for these efforts and symbolize the result.

quer; ils y tiennent. Les différences régionales abondent, dont celles qui existent entre les Canadiens anglophones et les Canadiens francophones, entre les habitants des Maritimes et ceux du "Haut Canada" et entre les habitants de l'Est et ceux de l'Ouest. Ces différences sont pour une grande part une source de fierté plutôt que de gêne.

Mais les Canadiens désirent aussi rester confédérés. C'est la volonté nationale. En dépit de l'aspect économique et d'autres considérations d'ordre logique, et peut-être malgré nous-mêmes, nous sommes toujours là, réunis sur un territoire qui représente le huitième de la surface de la terre. La recherche d'une solution au problème complexe de notre loyauté nationale et régionale entremêlée a occupé les chefs politiques canadiens avant et depuis la Confédération. La capitale doit symboliser ces efforts et en concrétiser les résultats.

Multiple Administration of the Capital

In the years 1841 to 1857, the Capital flitted from Kingston to Montreal to Toronto to Quebec City.

The royal choice of Ottawa as the Capital, in 1858, caused derisive laughter, cultural smirks, snorts of "lumber village" and "la capitale des billots" and even some legislative attempts to overturn the royal decision.

It was in 1913 that Sir Robert Borden appointed a commission under the chairmanship of Sir Herbert Holt to prepare a plan for the development of both Ottawa and Hull with their surrounding areas. Fourteen years later the Ottawa Improvement Commission was replaced by the Federal District Commission with responsibility for a Capital Region which included Ottawa, Hull and their surrounding areas. Another important achievement was the Gréber Plan which provided for significant developments on both sides of the Ottawa River. Finally in 1959 the Federal District Commission was replaced by the National Capital Commission and today's National Capital Region was established. Ten years later at Canada's constitutional conference of February 1969, the Prime Minister of Canada and the First Ministers of the ten provinces agreed formally that the cities of Ottawa and Hull with their surrounding areas constitute the Canadian Capital Region.

Today's National Capital Region, a product of Canadian federalism, mirrors many of the familiar political, social, linguistic and cultural differences and quirks of the Canadian society. It is something recognizably Canadian.

The Region comprises the various jurisdictional strata which make up Canada. There is the federal presence, of course, and the provincial, regional and municipal authorities — that is, two provinces, two

Administration multiple de la Capitale

De 1841 à 1857, la Capitale a déménagé de Kingston à Montréal, de là, à Toronto, puis à Québec.

Le choix d'Ottawa comme capitale arrêté par la reine en 1858 a suscité des rires moqueurs, des sourires affectés, des qualificatifs comme "centre d'exploitation forestière" et "capitale des billots" et même certaines tentatives législatives visant à renverser la décision royale.

Ce fut en 1913 que Sir Robert Borden chargea une commission présidée par Sir Herbert Holt d'établir un plan d'aménagement d'Ottawa et de Hull ainsi que de leurs environs. Quatorze ans plus tard, la Commission d'embellissement d'Ottawa était remplacée par la Commission du district fédéral, chargée de la région de la capitale comprenant Ottawa, Hull et leurs environs. Une autre réalisation importante fut le plan Gréber qui a permis l'exécution d'importants travaux d'aménagement des deux côtés de la rivière des Outaouais. Enfin, en 1959, la Commission du district fédéral fut remplacée par la Commission de la Capitale nationale, et la région de la Capitale nationale d'aujourd'hui fut établie. Dix ans plus tard, à la Conférence constitutionnelle canadienne de février 1969, le premier ministre du Canada et les premiers ministres des dix provinces acceptèrent officiellement que les villes d'Ottawa et de Hull ainsi que leurs régions environnantes constituent la région de la Capitale nationale.

Aujourd'hui, la région de la Capitale nationale, produit du fédéralisme canadien, reflète bon nombre des différences et des ambiguïtés politiques, sociales, linguistiques et culturelles familières de la société canadienne. C'est un trait typique du Canada.

La région comprend les divers paliers juridiques qui constituent le Canada. Il y a la présence fédérale, bien sûr, et les administrations provinciales, régionales et municipales, c'est-à-dire, deux provinces, deux adminis-

regional governments and more than two score municipalities, including three cities. There is also the important role played by the business communities and by the community associations and groups throughout the Region.

Moreover, the federal presence is not a single entity. A multitude of federal agencies, corporations and departments all exert some degree of influence on the affairs of the region and, up to now at least, have not always advanced the same policies.

Among this plethora of authorities is the National Capital Commission, created in 1959 as the successor to the Federal District Commission to represent the national interest within the National Capital Region.

Through its Act and programs, the Commission seeks to create a Capital as a national symbol for all Canadians. It does not seek to destroy or replace provincial and regional loyalties, even if that were possible. Its aim, as set out by Parliament, is emplacement of a fulcrum of Canadianism.

The Commission undertakes works of its own, guides and co-ordinates other federal activities and assists the provinces, regional governments and municipalities in projects as varied as road networks and language instruction. Moreover, the Commission is the only body with a planning responsibility for the entire region.

The federal government reports to Parliament on Capital affairs through the Minister of State for Urban Affairs. The Commission itself comprises 20 commissioners representing all the provinces and the region.

In 1969 the federal government in effect renewed the pledge to Confederation. This policy was to be

trations régionales et plus d'une quarantaine de municipalités, y compris trois villes. Il y a également le rôle important joué par le milieu des affaires ainsi que par les associations et les groupes communautaires de l'ensemble de la région.

De plus, la présence fédérale n'est pas homogène. Une multitude d'organismes, de sociétés et de ministères fédéraux exercent tous une certaine influence sur les affaires de la région et, du moins jusqu'à maintenant, ils n'ont pas toujours préconisé les mêmes politiques.

Parmi cette pléthore d'autorités, il y a la Commission de la Capitale nationale, créée en 1959 pour succéder à la Commission du district fédéral, afin de représenter l'intérêt national dans la région de la Capitale nationale.

Par sa loi et ses programmes, la Commission cherche à créer une capitale qui soit un symbole national pour tous les Canadiens. Elle ne cherche pas à détruire ou à remplacer les loyalismes provinciaux et régionaux, même si c'était possible. Son but, tel que l'a défini le Parlement, est d'être le centre de l'identité canadienne.

La Commission entreprend ses propres travaux, guide et coordonne d'autres activités fédérales et aide les provinces, les administrations régionales et les municipalités dans des projets aussi divers que la construction de réseaux routiers ou l'enseignement des langues. En outre, la Commission est le seul organe chargé de la planification de toute la région.

Le gouvernement fédéral rend compte au Parlement des affaires concernant la capitale par l'intermédiaire du ministre d'État aux Affaires urbaines. La Commission même comprend 20 commissaires représentant toutes les provinces et la région.

En 1969, le gouvernement fédéral a, en fait, réaffirmé son attachement à la Confédération. Cette politique devait se

The Commissioners/Les Commissaires (31/3/74)



Edgar Gallant
Chairman/Président
M.A.
Ottawa, Ontario



J.-C. LaHaye
Vice Chairman / Vice-Président
B.A., B.COMM., M.C.P.,
C.U.O., M.I.U.C., A.A.P.Q.,
Montréal, Québec



Mrs. M.J. Lambert
B. ARCH.
Ottawa, Ontario



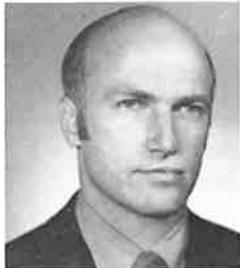
Clément N. Beauchamp
B.C.L.
Hull, Québec



W.D. Hurst
C.M. B.S.C. (C.E.) P. ENG.,
H.F.I.W.E., F.A.S.C.E., L.M.E.I.C.
Winnipeg, Manitoba



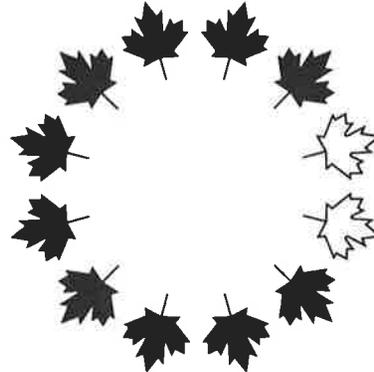
Wm. Vanden Bosch
Manotick, Ontario



M.F. Schurman
Summerside, Prince Edward Island



Dr. S. Boyle.
O.D.
Taber, Alberta



S.S. Lefeaux
P. ENG.
Vancouver, British Columbia



Dr. T. Howarth
F.R.A.I.C., F.R.I.B.A.,
HON. F.A.I.A.
Toronto, Ontario



J.H. Wade
F.R.A.I.C., F.R.I.B.A., A.A. DIP. (HONS.)
Victoria, British Columbia



Wm. J. Stephens
Sydney, Nova Scotia



Mrs. N. Goodridge
St. John's, Newfoundland



Lt. Col. P.R. Cook
B.COM., C.D.
Thunder Bay, Ontario



R.N. Leblanc
B.A., A.D.B.A., M.R.A.I.C.,
Moncton, Nouveau-Brunswick



R. Morency
ING., MSC., (URB)
Sainte-Foy, Québec

made visible by the redevelopment of central Hull as a major employment centre. More than in name, the Capital was to be on both sides of the river.

The NCC was directed:

"To help develop the National Capital so that it would be:

"A symbol of Canada's cultural and linguistic values;

"An efficient and aesthetically satisfying place in which to carry out the nation's business; and

"A model for urban planning and development that would benefit the country and be a source of pride for Canadians."

In short, a much broader horizon than tending the grounds of Parliament Hill, building parkways or even relocating the railways and acquiring the greenbelt.

Implementation of the new policy has meant a massive injection of federal funds into Hull in this decade. But at the same time expenditures on National Capital projects on the Ontario side of the region have been maintained.

People who live in the National Capital Region naturally have a more immediate interest than other Canadians in the form and quality of the Capital.

But for the NCC, the Capital must be not only a home for its residents but a home away from home for all other Canadians.

Provincial and regional government planning in the Capital area has changed the relative position of the federal government in its development plans. There is nothing sinister in this. It is just that the federal

concrétiser par le réaménagement du centre de Hull en un centre administratif important. Plus qu'en théorie, la capitale devait comprendre les deux côtés de la rivière.

Il fut prescrit à la C.C.N.:

"d'aider à aménager la Capitale nationale pour qu'elle devienne:

"un symbole des valeurs linguistiques et culturelles du Canada;

"un endroit agréable où les affaires de l'État sont traitées avec efficacité; et

"un modèle de planification et d'expansion urbaine dont pourra bénéficier le reste du pays et qui sera une source de fierté pour les Canadiens."

Bref, une perspective beaucoup plus vaste que celle d'entretenir les pelouses de la Colline du Parlement, de construire des promenades ou même de déplacer les voies ferrées et de faire l'acquisition de la ceinture de verdure.

La mise en oeuvre de la nouvelle politique a signifié une injection massive de fonds fédéraux dans la ville de Hull au cours de cette décennie. Mais en même temps, les dépenses de la capitale nationale effectuées pour des projets situés du côté ontarien de la région ont été maintenues.

Les gens qui vivent dans la région de la Capitale nationale s'intéressent évidemment de façon plus directe que les autres Canadiens à l'aspect et à la qualité de la capitale.

Mais pour la C.C.N., la capitale doit être non seulement un chez-soi pour ses habitants mais aussi un second chez-soi pour tous les autres Canadiens.

La planification des administrations provinciales et régionales pour la région de la capitale a changé la position relative du gouvernement fédéral dans ce domaine. Il n'y a rien de tragique à cela. C'est seulement que le

government previously filled the planning vacuum. Now other jurisdictions seek their places in the planning sun.

This increased activity by other levels of government has required the federal authority to place increasing reliance upon persuasion and indirect strategies — through its use of federally-owned land, for instance — to implement its policy and planning objectives.

The result is a growing discrepancy between the responsibilities of the federal government and its capacity to act effectively to carry them out.

This is not necessarily a matter for complaint. It is just the B.N.A. Act in action.

But it does demonstrate that it is timely and essential that a fresh basis of consensus be reached to guide governments to a common goal for the National Capital Region.

N.C.C. proposals for the goal itself and how to reach it are not the subject of this report. They will be contained in a report called Tomorrow's Capital.

This report seeks to outline major Capital undertakings in the past year and in the years since a special Parliamentary Committee examined thoroughly developments in the Capital.

gouvernement fédéral comblait auparavant le vide qui existait en matière de planification. Maintenant d'autres autorités compétentes cherchent à se faire une place dans le domaine de la planification.

Cette activité accrue de la part d'autres paliers de gouvernement a obligé l'autorité fédérale à compter davantage sur la persuasion et sur des stratégies indirectes — par l'utilisation qu'elle fait de ses terrains, par exemple — pour mettre en oeuvre sa politique et atteindre ses objectifs en matière de planification.

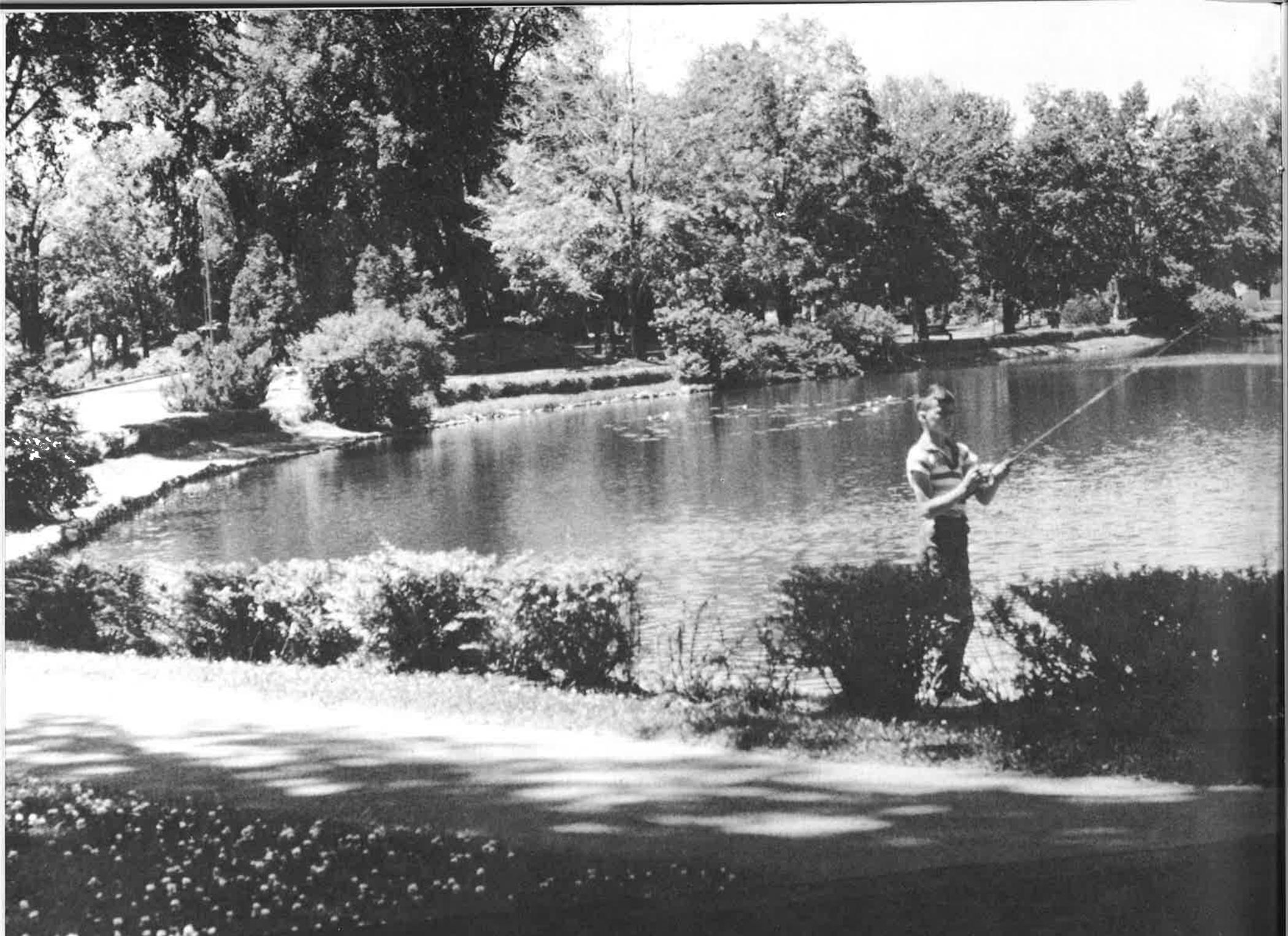
Il en est résulté un écart croissant entre les responsabilités du gouvernement fédéral et sa capacité à agir de façon efficace pour les assumer.

Il n'y a pas là nécessairement matière à se plaindre. C'est simplement le jeu de l'Acte de l'A.N.B.

Mais cela démontre bien qu'il est temps et qu'il est essentiel qu'un nouveau terrain d'entente soit établi afin de guider les administrations vers un but commun à l'égard de la région de la Capitale nationale.

Les propositions de la C.C.N. concernant le but même et les moyens de l'atteindre ne font pas l'objet du présent rapport. Cette question sera traitée dans un rapport intitulé "La capitale de demain".

Le présent rapport veut exposer les grandes lignes des principaux projets entrepris dans la capitale au cours de la dernière année et de celles qui ont suivi l'étude approfondie de l'aménagement de la capitale par un Comité parlementaire spécial.



*Queen Elizabeth Drive
(The Driveway)*

*Promenade Reine Elizabeth
(Le Driveway)*

The Plan

The last plan for the National Capital was commissioned after the Second World War. The then prime minister, the Right Honourable W.L. Mackenzie King, saw a plan for the Capital as a fitting legacy for the generation whose freedom has been assured and a fitting tribute to those who had made it possible.

The plan, produced by French planner Jacques Gréber and tabled in Parliament in 1950, has been essentially implemented. Its population projections have already been surpassed. The plan was carried out largely through the co-ordinating and development activities of the National Capital Commission and its predecessor, the Federal District Commission. Its accomplishment, however, ultimately involved every federal, provincial and municipal authority in the region.

The major elements of the Gréber plan were in the nature of large-scale individual projects and they continue to be the basic factors giving the National Capital Region its form and character: the greenbelt, Gatineau Park, the parkways, the railway relocation, government employment centres outside the core. All these have had a beneficial urban influence beyond accurate measure.

The last great goal implicit in the Gréber proposals — and in other recommendations as far back as 1927 — was that the Capital could not fill its national role without fully respecting — and be seen to be fully respecting — the founding cultures and languages which so significantly come together in the very heart of the National Capital Region. That goal still stands.

The last comprehensive review of the Capital's development was conducted by a Parliamentary Committee in 1956. That committee's work resulted in the 1959 National Capital Act establishing the

Le plan

Le dernier plan relatif à la Capitale nationale a été recommandé après la Seconde Guerre mondiale. Le très honorable W.L. Mackenzie King, le premier ministre de l'époque, vit dans ce plan un héritage approprié pour la génération dont la liberté avait été assurée ainsi qu'un digne hommage à ceux qui l'avaient rendue possible.

Le plan, établi par l'urbaniste français Jacques Gréber et déposé au Parlement en 1950, a été réalisé dans ses grandes lignes. Ses projections démographiques ont déjà été dépassées. Il a été exécuté en grande partie grâce aux activités de coordination et d'aménagement de la Commission de la Capitale nationale et de sa devancière, la Commission du district fédéral. Sa réalisation entraîna, cependant, la participation ultérieure des autorités fédérale, provinciales et municipales de la région.

Les points principaux du plan Gréber se présentaient sous la forme de projets distincts de vaste envergure et ils continuent d'être les éléments de base qui donnent à la région de la Capitale nationale son aspect et son caractère: la ceinture de verdure, le parc de la Gatineau, les promenades, le déplacement des voies ferrées, les centres administratifs gouvernementaux établis hors du noyau. Tous ces éléments ont eu une influence bénéfique sur la ville au-delà de toute mesure précise.

Le dernier grand objectif implicite dans les propositions Gréber - et dans d'autres recommandations qui remontent à aussi loin que 1927 stipulait que la capitale ne pouvait jouer son rôle national sans respecter complètement - et montrer qu'elle respecte complètement - la culture et la langue des groupes fondateurs qui sont réunis de façon si significative au coeur même de la région de la Capitale nationale. Cet objectif tient toujours.

La dernière étude globale de l'aménagement de la capitale a été faite par un Comité parlementaire en 1956. Les travaux de ce Comité eurent comme résultat la Loi de 1959 sur la Capitale nationale qui établissait la Commis-

Commission as the successor to the Federal District Commission which in turn had succeeded the Ottawa Improvement Commission, set up in 1901.

The original Commission started in a small way. It built the Driveway, now Queen Elizabeth Drive, beside the Rideau Canal. It built well because that original Capital parkway exists, one of the finest, to this day. The present Commission can only hope that it is building as well.

Because it is 18 years since the Commission's work has been fully reviewed by a Parliamentary Committee, it would seem appropriate that the Commission now outline its work in its major fields of endeavour. These fields have obviously expanded enormously since the early parkway-building days, though parkway-building continues.

Individual developments and projects are not undertaken independently of each other. All are — or are supposed to be — carefully inter-related so that they present a coherent whole. But projects which appear to be on the side of the angels when undertaken and even when finished may in themselves create devilish problems. For instance, did the removal of railway lines from downtown Ottawa-Hull and the consequent vast increase in the road network create an even uglier monster in the smoke and smother of traffic circulation?

sion pour remplacer la Commission du district fédéral, qui avait elle-même succédé à la Commission de l'amélioration d'Ottawa, créée en 1901.

La première Commission commença doucement. Elle construisit le Driveway, aujourd'hui promenade Reine Elizabeth, le long du canal Rideau. Elle fut bien construite puisque cette première promenade de la capitale, une des plus belles, existe encore aujourd'hui. L'actuelle Commission ne peut qu'espérer construire aussi bien.

Comme il y a dix-huit ans que le travail de la Commission a été entièrement examiné par un Comité parlementaire, le temps semble venu pour elle de tracer les grandes lignes de ses réalisations dans ses principaux domaines d'activité. Ces domaines se sont de toute évidence considérablement étendus depuis les premiers jours où l'on construisait des promenades, même si on en construit toujours.

Les différents aménagements et projets ne sont pas entrepris séparément. Tous sont - ou sont censés être - étroitement reliés de façon à former un ensemble cohérent. Mais des projets qui semblent merveilleux lorsqu'ils sont entrepris et même lorsqu'ils sont achevés peuvent finalement engendrer des problèmes colossaux. Ainsi le déplacement des voies ferrées du centre d'Ottawa-Hull et l'expansion considérable du réseau routier qui s'en est suivie ont-ils engendré un monstre encore plus affreux avec la fumée et la poussière dues à l'encombrement de la circulation?

The Railways

The railway relocation program, carried out in the 1950s and 1960s, is unique to North America.

Various attempts have been made in other cities at urban improvements by removing redundant trackage, but only in Ottawa-Hull has a massive operation been conceived and brought to completion.

The total cost of relocation was \$42,325,000 including \$2,900,000 for downtown Union Station.

Official recommendations for removal of downtown trackage were made as early as 1915. At the peak of railway growth in the Capital, there were in the Ottawa urban area alone 11 railway lines, three major freight yards, many private sidings, 150 grade crossings and 100 dead-end streets caused by this rail profusion.

Relocation of railway lines was the framework for the Capital master plan commissioned by Prime Minister King and prepared by Gréber in 1950.

Negotiations for relocation began that same year between the Federal District Commission and the railroads. By August, 1955, Canadian National Railways had transferred its marshalling and maintenance yards from central Ottawa to new facilities south of the city.

The entire relocation job was finished in time for Centennial Year, 1967.

A number of improvements resulted from this operation.

Unightly downtown railway tracks and their companions, shabby sheds and fall-down warehouses, became landscaped parkways. A particular example is Colonel By Drive beside the Rideau Canal.

All freight and marshalling yards were consolidated in one terminal in the southeast sector of the Capital.

Les chemins de fer

Le programme de déplacement des lignes de chemin de fer, réalisé au cours des années cinquante et soixante, est unique en Amérique du Nord.

Diverses tentatives ont eu lieu dans d'autres villes pour améliorer la situation urbaine en enlevant les voies ferrées superflues, mais il n'y a qu'à Ottawa-Hull qu'une vaste opération a été conçue et réalisée et a procuré des avantages évidents et durables.

Le coût total du déplacement a été de \$42,325,000 y compris \$2,900,000 pour acquérir la gare Union au centre.

Des recommandations officielles avaient été faites dès 1915 en vue de l'enlèvement des voies ferrées du centre. À l'apogée de l'expansion ferroviaire dans la capitale, il y avait dans la seule région urbaine d'Ottawa 11 lignes de chemin de fer, trois principales gares de marchandises, plusieurs voies de garage privées, 150 passages à niveau et 100 culs-de-sac dus au grand nombre de rails.

Le déplacement des lignes de chemin de fer a constitué le cadre du plan directeur de la capitale commandé par le premier ministre King et élaboré par Gréber en 1950.

Les négociations en vue du déplacement commencèrent la même année entre la Commission du district fédéral et les Chemins de fer. Au mois d'août 1955, les Chemins de fer nationaux du Canada avaient transféré leurs gares de triage et d'entretien du centre d'Ottawa à de nouvelles installations au sud de la ville.

Tout le déplacement fut terminé à temps pour l'année du Centenaire en 1967.

Voici quelques-unes des améliorations qui en résultèrent:

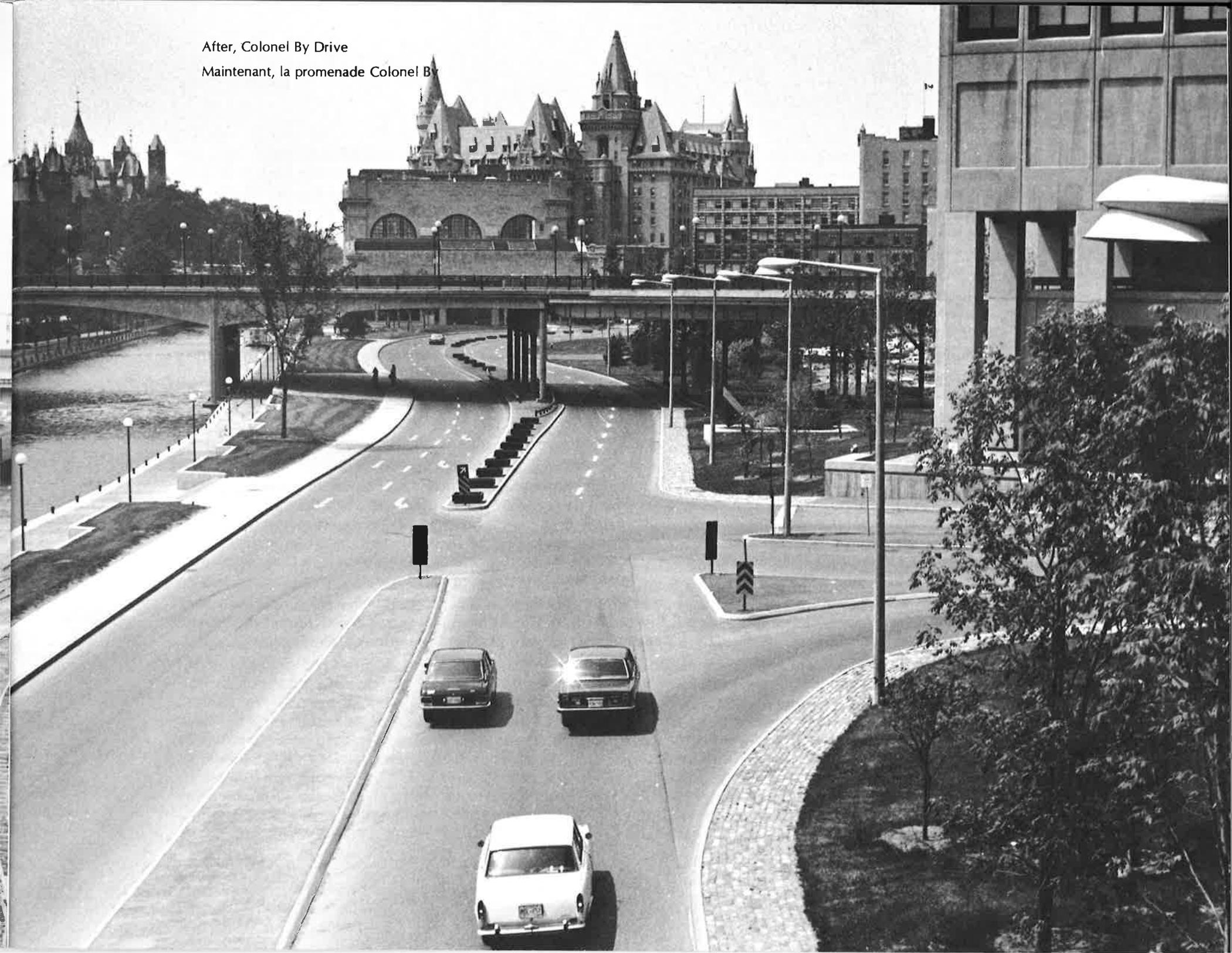
Les voies ferrées inesthétiques du centre ainsi que leur cortège, hangars minables et entrepôts délabrés, ont été remplacés par des promenades. La promenade Colonel By le long du canal Rideau en est un exemple.

Toutes les gares de marchandises et de triage ont été réunies en une seule gare dans le secteur sud-est de la

Before, railways
Autrefois, le chemin de fer



After, Colonel By Drive
Maintenant, la promenade Colonel By



The CNR right-of-way was used for the Queensway, the main crosstown traffic artery.

The railway station was moved from downtown Ottawa to a site near the freight terminal. (This turned out to be a mixed blessing because transportation from the station to downtown, a distance of 2 1/2 miles, is inadequate).

Railway crossings, the cause of so many accidents, were virtually eliminated. The number of dead-end streets decreased.

Industries were relocated in industrial parks.

The urban environment improved. So did land values.

Railway relocation permitted redevelopment of Confederation Square and other squares and parks, the clearance of an entire slum west of Parliament Hill, an extension of the University of Ottawa campus and urban renewal in the older parts of Hull.

Railway operations were simplified and rail approaches to the Capital, except for the last few miles, are through open country.

capitale. L'emprise du C.N. fut utilisée pour le Queensway, la principale artère de circulation qui traverse la ville.

La gare Union fut déplacée du centre d'Ottawa vers un emplacement situé près de la gare de marchandises. (Ce déplacement se révéla moins avantageux que prévu parce que le service de transport sur les 2 milles et demi qui séparent la gare du centre-ville, est inadéquat.)

Les croisements de chemins de fer furent virtuellement éliminés et par conséquent les accidents qui s'y produisaient. Le nombre des culs-de-sac diminua.

Les industries furent déplacées dans des parcs industriels.

L'environnement urbain s'améliora. Les terrains prirent de la valeur.

Le déplacement des voies ferrées permit le réaménagement de la place de la Confédération et d'autres places et parcs, la suppression de tout un quartier de taudis à l'ouest de la Colline du Parlement, le prolongement du campus de l'Université d'Ottawa ainsi que la rénovation des vieux secteurs de Hull.

Le fonctionnement du chemin de fer a été simplifié et les voies ferrées qui mènent à la Capitale se trouvent en rase campagne, sauf pour les quelques derniers milles.

The Land

The key asset of the National Capital Commission is land. This asset originated in the authorization from the federal government to the Commission to acquire real estate in advance of need and before speculative development could increase prices to the point where government projects, whether buildings, parks or whatever, would become far more expensive than they have.

Of the 1,800 square miles making up the National Capital Region, the federal government owns outright 190 square miles. In the urban part of the Region, the federal government owns 28 per cent of the land.

Most of this federal land was acquired through purchase or expropriation by the Commission because the Commission found that, being without zoning powers, it could not properly plan the improvement and beautification of the Capital except by controlling land use through land ownership.

The rate of land buying accelerated after the Second World War as the federal government instituted the recommendations of the Gréber plan to build more parkways, to establish a Greenbelt around Ottawa and to create Gatineau Park on the Québec side of the Ottawa River.

Land ownership has not only enabled the Commission to construct parkways and bicycle paths and provide government building sites at reasonable cost. The Commission has also been able to stop undesirable developments. For instance, few roads can be built or utilities planned which do not involve the crossing of Commission land. The Commission thus has a powerful influence in decisions involving the Capital region where, without land, it might have little or none. There must, of course, be careful use of

Le sol

Le principal atout de la Commission de la Capitale nationale est le sol. Il découle de l'autorisation accordée à la Commission par le gouvernement fédéral d'acquérir des biens immobiliers avant que leur nécessité soit établie et avant que la spéculation ne fasse monter les prix au point de rendre beaucoup plus coûteux par la suite les projets gouvernementaux, qu'il s'agisse d'immeubles, de parcs ou de toute autre installation.

Le gouvernement fédéral possède 190 des 1,800 milles carrés qui forment la région de la Capitale nationale. Dans la partie urbaine de la Région, il possède 28 pour cent du sol.

La plupart de ces terrains fédéraux ont été acquis par achat ou expropriation par la Commission, parce que cette dernière trouvait que, sans pouvoir de zonage, elle ne pouvait planifier l'amélioration et l'embellissement de la capitale de façon adéquate, sinon par le contrôle exercé sur l'utilisation des terrains acquis.

Le rythme d'achat des terrains augmenta après la Seconde Guerre mondiale, époque où le gouvernement fédéral donna suite aux recommandations contenues dans le plan Gréber de construire plus de promenades, d'établir une ceinture de verdure autour d'Ottawa et de créer le parc de la Gatineau du côté québécois de la rivière des Outaouais.

L'acquisition de terrains n'a pas seulement permis à la Commission de construire des promenades et des pistes cyclables, et de fournir des emplacements pour les immeubles gouvernementaux à un coût raisonnable. La Commission a également pu mettre un terme aux constructions indésirables. Par exemple, il est difficile de construire des routes ou de planifier des commodités qui ne traversent pas les terrains de la Commission. La Commission a donc une influence considérable sur les décisions relatives à l'aménagement de la région de la capitale alors

this land power so that worthwhile provincial or municipal projects are not stunted or rejected.

Land acquisition in the long run has saved the public millions of dollars.

The Commission has spent about \$160 million for land. That land today is worth close to \$1,000 million. A lot of this property is committed to long-term use such as parkland and any financial profit through sale could not be realized, of course. But take the case of LeBreton Flats, a former railroad-slum area one mile west of Parliament Hill. The cost of acquiring and clearing this land was about 5% of its present day value. Whatever is done with this land, the original cost in 1962 was only a fraction of what it would be now to the public treasury.

The Commission's two largest holdings are Gatineau Park, 88,000 acres, and the Greenbelt, 42,000 acres.

In March 1974, the NCC began acquisition of some 4,000 acres of land near Carlsbad Springs 10 miles from the core of the Capital. The land is to be used to provide open space and recreational areas for the planned federal-provincial development of a new city to house 100,000 people by 1990. This development is being carried out in partnership with the Ontario Housing Corporation and CMHC, in co-operation with the Regional Municipality of Ottawa Carleton and the Township of Gloucester.

que, sans ces terrains, elle n'en aurait que peu ou pas du tout. Il faut, bien sûr, faire un emploi prudent de ce pouvoir afin de ne pas arrêter ou rejeter les projets valables des provinces ou des municipalités.

À la longue, l'acquisition de terrains a épargné des millions de dollars au public.

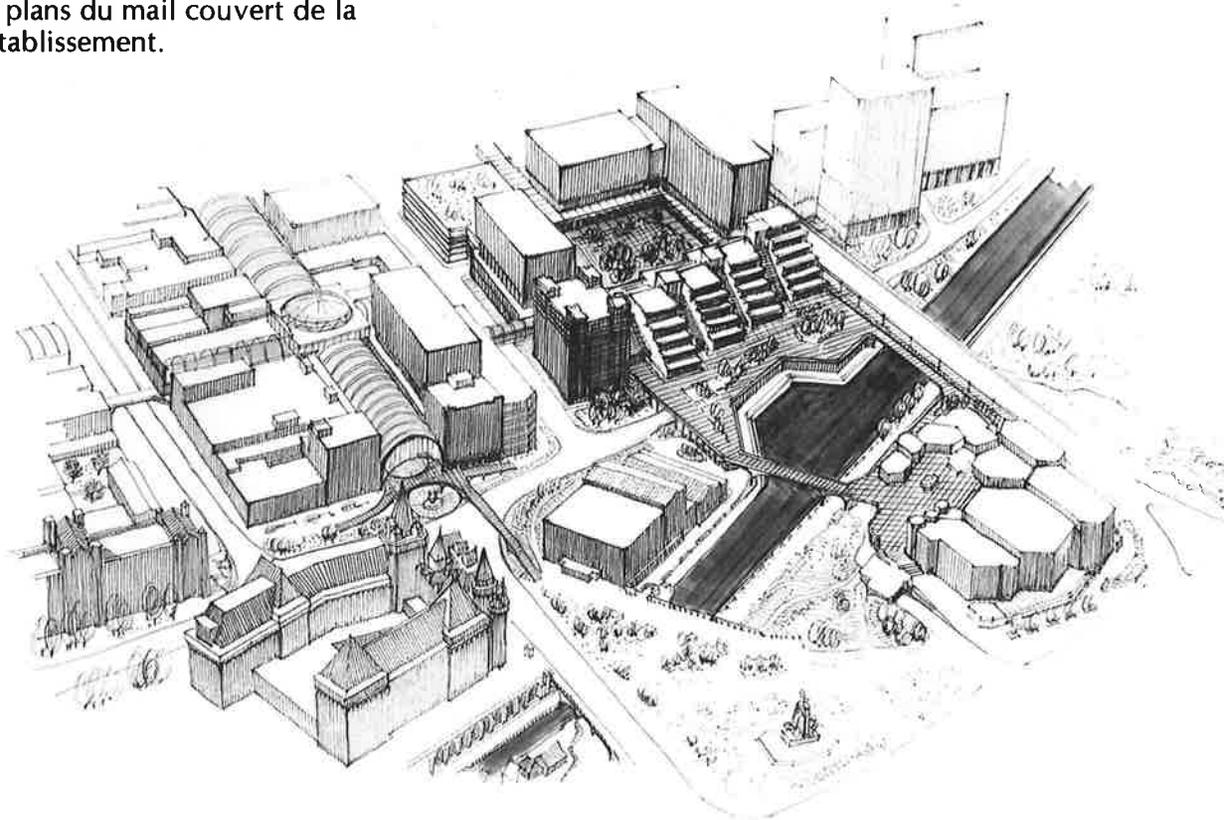
La Commission a dépensé environ \$160 millions pour des terrains. Ceux-ci valent aujourd'hui près de \$1,000 millions. Une grande partie de ces biens a été affectée à des usages à long terme, comme l'aménagement de parcs, et il ne serait évidemment pas possible de réaliser un profit financier en les vendant. Mais, prenons le cas du secteur LeBreton Flats, autrefois quartier de taudis à proximité des voies ferrées, un mille à l'ouest de la Colline du Parlement. Le prix de l'achat et du dégagement des terrains a été environs 5 p.cent de sa valeur d'aujourd'hui. Quelle que soit l'utilisation qui sera faite de ces terrains, il n'en reste pas moins que le coût original de 1962 n'est qu'une fraction de ce que paierait aujourd'hui le Trésor public.

Les deux plus grandes propriétés foncières de la Commission sont le parc de la Gatineau, qui compte 88,000 acres, et la ceinture de verdure, qui en compte 42,000.

En mars 1974, la Commission a commencé à acquérir quelque 4,000 acres de terrains près de Carlsbad Spring, à 10 milles du centre de la capitale. Ces terrains serviront d'espaces libres et récréatifs pour le projet fédéral-provincial d'aménagement d'une ville nouvelle dont la population atteindra 100,000 habitants d'ici 1990. Cet aménagement est réalisé en association avec la Société d'habitation de l'Ontario et la S.C.H.L., et en collaboration avec la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton et le canton de Gloucester.

Carrefour Rideau

Sur des terrains du gouvernement fédéral, en face du Centre national des Arts, s'élèvera un hôtel du Canadien Pacifique destiné à donner l'impulsion nécessaire au projet d'aménagement du Carrefour Rideau. Les urbanistes de la C.C.N. ont collaboré avec la municipalité et les commerçants pour revitaliser le secteur centre-est, de la promenade Sussex à la rue Dalhousie. L'historique marché By Ward et les immeubles de la promenade Sussex sont actuellement réaménagés et les plans du mail couvert de la rue Rideau sont en cours d'établissement.



Rideau centre

On federal land across the Rideau Canal from the National Arts Centre will rise a C.P. Hotel planned to give the Rideau Centre development project its impetus. N.C.C. planners have been working with municipal staff and merchants to revitalize the east central area from Sussex Drive to Dalhousie. The historic By Ward Market and Sussex Drive properties are being redeveloped and a covered mall for Rideau Street is in design.

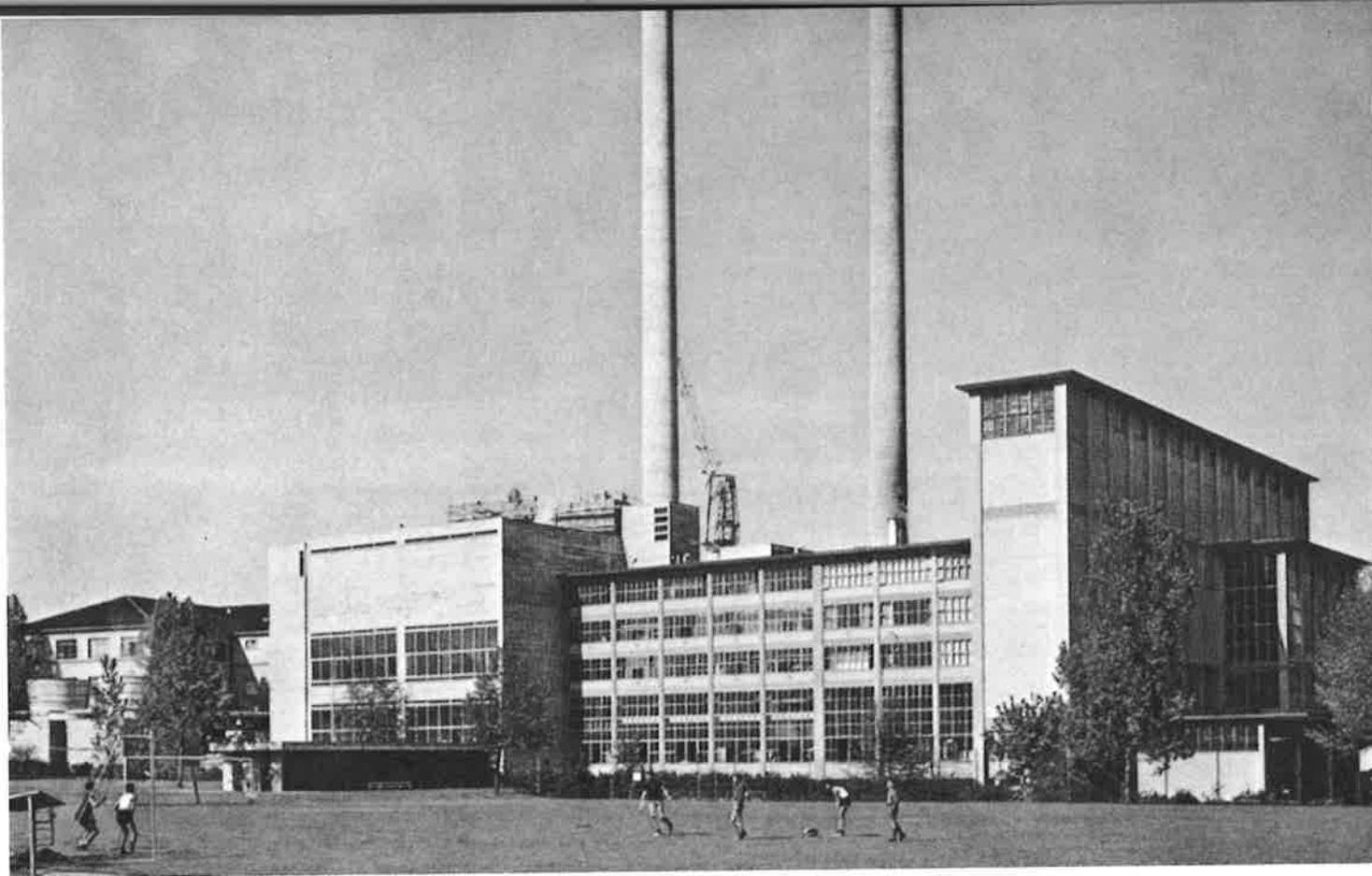
Services and Utilities

Construction continues on multi-million dollar sewage systems for the National Capital Region. These works are being carried out under tripartite agreements involving the two provinces, the two regional municipalities and the NCC. The sleek tunnel is the work of a nine-foot boring machine. The traditional drill and blast method is also used.



Services et commodités

La construction d'un réseau d'égout de plusieurs millions de dollars se poursuit dans la région de la Capitale nationale. Ces travaux sont effectués dans le cadre d'ententes tripartites regroupant les deux provinces, les deux municipalités régionales et la C.C.N. Le tunnel est creusé à l'aide d'une foreuse de neuf pieds. La méthode traditionnelle par forage et dynamitage est également utilisée.



Solid Waste Disposal

During 1973-74, a consortium of consulting engineers studied the problems of collection and disposal of garbage in the National Capital Region. The study, prompted by the scarcity of landfill sites and the increasing amount of solid wastes, was financed by NCC, Environment Canada and the regional municipalities on the Ontario and Québec sides of the Ottawa River. It was concluded that a centrally located incineration plant fired by solid waste may provide the solution. Recovery of energy from incineration may be used to heat and cool government buildings. At fiscal year's end, NCC prepared to seek proposals from industry in Canada and beyond for a regional plant similar to the one illustrated here.

Évacuation des déchets solides

En 1973-1974, un consortium d'ingénieurs-conseils a étudié le problème du ramassage et de l'évacuation des ordures ménagères dans la région de la Capitale nationale. Cette étude, nécessitée par la rareté des décharges et l'accroissement des déchets solides, a été financée par la C.C.N., Environnement Canada et les municipalités régionales des côtés québécois et ontarien de la rivière des Outaouais. Il a été conclu que la solution consisterait peut-être en une usine d'incinération située au centre de la région et alimentée par des déchets solides. La récupération de l'énergie provenant de l'incinération permettrait de chauffer et de climatiser les immeubles du gouvernement. À la fin de l'année financière, la C.C.N. s'apprêtait à demander des propositions aux entreprises industrielles canadiennes et étrangères, concernant une usine semblable à celle qui figure ici.

Gatineau Park

Creation of Gatineau Park was first suggested to the government in 1903 and the idea was revived from time to time as this century progressed. In 1934 a group of private citizens formed the Federal Woodlands Preservation League. The name is self-explanatory. Finally, in 1937, the Federal District Commission was given authority to begin acquiring land. Two years later, 16,000 acres had been assembled. The boundaries of the present 88,000-acre park were set out in 1960, but it must be remembered that more than 4,000 acres within these boundaries are still privately owned. In recent years, the Commission has tried to purchase these private holdings as they have come on the market — in order to bring them under the jurisdiction of the National Capital Act.

The Commission has attempted to maintain Gatineau Park as a semi-wilderness while providing recreation facilities such as swimming beaches and hiking trails in some areas.

Part of the park's uniqueness and value is its proximity to the downtown Capital. But this factor makes its position even more critical. As the Capital's population grows, the demands for recreation amenities increase, too. The Commission believes that Gatineau Park should provide only those recreation activities which require a natural environment and which will not damage or destroy that environment. Already some restrictions have had to be put on the numbers of people using the lakes on summer weekends. Otherwise the result would be just more polluted lakes.

It is obvious that the transportation, housing and recreational needs of the people who live and will live around the wedge-shaped southern end of the park must be served. This means corridors for highways across and beside the park and for transmission lines, the facilities which go with urban parkland,

Parc de la Gatineau

La création du parc a été proposée au gouvernement pour la première fois en 1903 et l'idée refaisait surface de temps à autre, à mesure que les années passaient. En 1934, un groupe de citoyens fondait la Ligue de préservation des bois fédéraux. Le nom dit tout. Enfin, en 1937, la Commission du district fédéral reçut l'autorisation de commencer à acheter des terrains. Deux ans plus tard, 16,000 acres avaient été réunis. Les limites du parc actuel de 88,000 acres ont été établies en 1960, mais il faut se rappeler que plus de 4,000 acres à l'intérieur de ces limites appartiennent encore à des particuliers. Ces dernières années, la Commission a tenté d'acheter ces propriétés privées lorsqu'elles ont été mises en vente — afin de les soumettre aux dispositions de la Loi sur la Capitale nationale.

La Commission s'est efforcée de garder le parc de la Gatineau dans un état semi-sauvage tout en aménageant des installations de loisirs comme des plages et des sentiers piétonniers dans certains secteurs.

Une partie du caractère unique et de la valeur du parc lui vient de sa proximité du centre de la capitale. Mais ce facteur rend sa situation encore plus critique. Avec la croissance démographique de la capitale, la demande d'installations de loisirs augmente aussi. La Commission croit que le parc de la Gatineau ne devrait offrir que les loisirs qui exigent un environnement naturel et qui n'endommageront ni ne détruiront cet environnement. Il a déjà fallu apporter certaines restrictions quant au nombre de personnes qui fréquentent les lacs durant les fins de semaine d'été. Sinon, il n'en résulterait que des lacs encore plus pollués.

Il est évident qu'il faut répondre aux besoins en matière de transport, de logement et de loisirs, des gens qui habitent et habitent autour de la pointe sud-est du parc. Cela signifie des corridors traversant et longeant le parc pour les autoroutes et pour les lignes de transmission, des installations qui vont de pair avec les parcs urbains ainsi

more building cheek-by-jowl with the park borders. But it is equally obvious that the wilderness part of the park must be preserved and protected if future urban generations are to have even a nodding acquaintance with greenery and open space.

que plus de constructions tout près des limites du parc. Mais il est également évident qu'il faut préserver et protéger la partie sauvage du parc si l'on veut que les futures générations urbaines puissent connaître - ne serait-ce que vaguement - la verdure et les espaces libres.



The Greenbelt

Many of the problems of Gatineau Park are also present in the Greenbelt. In the case of the latter, they boil down to land use: which use best suits each part?

Gréber in 1950 recommended establishment of a belt of land around Ottawa as a means of preventing urban sprawl throughout the countryside adjacent to the Capital. In 1958, the government acted on the recommendation after years of trying without success to persuade neighbouring townships to adopt zoning laws to keep the land in question rural and natural. A 42,000-acre Greenbelt approximately 2 1/2 miles wide enclosed Ottawa in a huge semi-circle which reaches the Ottawa River on either side of the city. It is unique in North America.

Large areas of the Greenbelt are under the control of federal departments and agencies other than the NCC. These include the Capital's International Airport, the animal research institute, geomagnetic laboratory, research forest station and Connaught rifle range. The Mer Bleue bog in the Greenbelt, a special geological formation is a bird sanctuary which requires intense care.

The Greenbelt has been put to a lot of practical and attractive uses: dairy, beef and mixed farming, market gardens, hobby gardens for apartment dwellers, hiking trails, parkland, reforestation, golf courses, a hostel for children visiting the Capital, a hospital, preservation of heritage buildings.

The Greenbelt was never intended as open space only, however. One of its purposes was to provide a reserve of sites for future government buildings and public institutions. Neither was the Greenbelt intended to restrict population growth, and it has not

La ceinture de verdure

Plusieurs des problèmes que connaît le parc de la Gatineau se posent aussi pour la ceinture de verdure. Dans ce dernier cas, ils se ramènent à l'utilisation du terrain: quel emploi convient le mieux à chaque partie?

Gréber recommanda en 1950 l'établissement d'une ceinture de terrains autour d'Ottawa, qui empêcherait l'urbanisation désordonnée de s'étendre à toute la campagne environnante. En 1958, le gouvernement suivit sa recommandation, après avoir vainement tenté pendant des années de persuader les cantons voisins d'adopter des règlements de zonage afin de conserver aux terrains en question leur caractère rural et naturel. Une ceinture de verdure de 42,000 acres de superficie et d'environ 2 milles et demi de large enserme Ottawa dans un vaste demi-cercle qui va jusqu'à la rivière des Outaouais de chaque côté de la ville. C'est un exemple unique en Amérique du Nord.

De larges sections de la ceinture de verdure sont sous le contrôle de ministères et d'organismes fédéraux autres que la C.C.N. Elles comprennent l'aéroport international de la Capitale, l'Institut de recherches zootechniques, le laboratoire géomagnétique, une station de recherches forestières et le champ de tir Connaught. Le marécage de Mer Bleue, une formation géologique particulière, situé dans la ceinture de verdure est une réserve d'oiseaux qui exige des soins intensifs.

La ceinture de verdure sert à de multiples fins pratiques et attrayantes: élevage de bétail et polyculture, jardins potagers, jardins d'agrément pour ceux qui habitent en appartement, sentiers piétonniers, parcs, reboisement, terrains de golf, centre d'accueil pour les enfants qui visitent la capitale, hôpital et conservation de bâtiments historiques.

La ceinture de verdure n'a toutefois jamais été conçue pour former seulement un espace libre. Un des buts de sa création est de constituer une réserve d'emplacements pour de futurs immeubles gouvernementaux et des établissements publics. Son objet n'a pas été non plus de

done so. Corridors for roads, utilities and services pass through it. As the Capital expands and new urban communities rise nearby, the Greenbelt will become — is already becoming — a priceless sanctuary from row on row of city streets.

Greenbelt Farms

The well managed farms in the 42,000 acre Greenbelt surrounding Ottawa, in addition to the food they produce, are a visual boon to the urbanite. The NCC which leases 13,000 acres for agricultural use hopes to ensure their vitality through long term leases to expert farmers, by installation of proper drainage and by improvement of farm buildings and facilities. Country lanes near town are preserved too.

restreindre la croissance démographique et elle ne l'a jamais fait. Des corridors pour des routes, des commodités et des services la traversent. A mesure que la capitale s'étend et que de nouveaux centres urbains se forment non loin, la ceinture de verdure deviendra - devient déjà - un refuge inestimable contre le morne lacs des rues de la ville.

Fermes de la ceinture de verdure

En plus d'être une source de produits alimentaires, les fermes bien exploitées situées dans les 42,000 acres de la ceinture de verdure entourant Ottawa constituent un avantage visuel pour les citoyens. La C.C.N., qui loue 13,000 acres de terres à des fins agricoles, espère en assurer la vitalité grâce à des baux à long terme conclus avec des fermiers expérimentés, à un programme global de drainage et à l'amélioration des bâtiments et des installations agricoles. Les chemins ruraux près de la ville ont également leur importance.



The Parkways

The National Capital Commission and its predecessors by land purchase, expropriation and trading have been able to restore to public ownership and use much of the Capital waterfront which was privately held, mainly by the railroads and industries relying on them.

The result is a system of parks and parkways which is still under development and probably will be for centuries.

Apart from Gatineau Park and the Greenbelt, there are other large areas of green in the National Capital. In Hull alone, for instance, there are Lac des Fées Park, several hundred acres, Lac Leamy Park, 213 acres, Jacques Cartier Park, 60 acres. On the Ontario side of the Capital are such open spaces as Rockcliffe Park, 240 acres, Vincent Massey Park, 52 acres, Hog's Back Park, 54 acres, and Mooney's Bay, 58 acres.

Many of these parks are accessible by Commission parkways which are not merely roads but wide corridors of green which also include bikeways and pedestrian paths.

Major parkway development depended on removal of railway lines. The 7 1/2-mile Ottawa River Parkway, for instance, was opened as recently as 1967. Work now is starting on a comparable eastern parkway to provide another approach to the Capital as scenic as the western route.

The most spectacular Commission parkway is the 25-mile winding road into the Gatineau Hills. Plans to extend it farther have been cancelled because

Les promenades

La Commission de la Capitale nationale et ses devancières ont pu, par l'achat, l'expropriation et l'échange de terrains, rendre au public une grande partie du front de rivière qui appartenait à des particuliers, principalement aux compagnies de chemin de fer et aux industries qui en dépendaient.

Il en est résulté un ensemble de parcs et de promenades qui est encore en cours d'aménagement et qui le sera probablement durant des siècles.

Outre le parc de la Gatineau et la ceinture de verdure, il existe d'autres grands espaces verts dans la Capitale nationale. A Hull seulement, par exemple, il y a le parc du lac des Fées, qui couvre plusieurs centaines d'acres, le parc du lac Leamy, 213 acres et le parc Jacques-Cartier, 60 acres. Du côté ontarien de la capitale, il y a les espaces verts suivants: le parc Rockcliffe, 240 acres, le parc Vincent-Massey, 52 acres, le parc Hog's Back, 54 acres et Mooney's Bay, 58 acres. La planification a commencé en vue de l'aménagement du parc de 2,000 acres de Ruisseau Green, à l'extrémité est de la ceinture de verdure.

Il est possible d'atteindre beaucoup de ces parcs en utilisant des promenades de la Commission qui ne sont pas simplement des routes mais de larges corridors de verdure dotés également de pistes cyclables et de sentiers pour piétons.

L'aménagement de grandes promenades dépendait de l'enlèvement des voies ferrées. Par exemple, la promenade de l'Outaouais, longue de 7 milles et demi, n'est ouverte que depuis 1967. Les travaux débutent maintenant en vue de l'aménagement d'une promenade semblable à l'est, afin de donner à la capitale d'autres accès aussi panoramiques que ceux de l'ouest.

La promenade la plus pittoresque de la Commission est la route de 25 milles qui serpente dans les collines de la Gatineau. Les plans visant à la prolonger ont été abandon-

such easy access to the park was threatening to damage the environment severely.

The Commission does not build for looks alone. In 1972 it opened the four-mile Airport Parkway to provide direct travel between the air terminal and downtown. Perhaps this helps to make up for moving the railway station from the doorstep of Parliament Hill.

nés parce qu'un accès au parc aussi facile pour les véhicules menaçait d'endommager sérieusement l'environnement.

La Commission ne construit pas seulement pour l'esthétique. En 1972, elle a inauguré la promenade de l'Aéroport, qui s'étend sur quatre milles, afin de permettre le transport rapide entre l'aérogare et le centre de la ville. Peut-être cela aide-t-il à compenser le déménagement de la gare ferroviaire du voisinage de la Colline du Parlement.

PROMENADE DE L'EST

La construction d'un parc et d'une promenade de sept milles longeant la rivière des Outaouais a été annoncée au mois de janvier 1974. Cette route panoramique, donnant accès à la capitale par l'est, coûtera environ 5.5 millions de dollars répartis sur cinq ans.

Cette promenade à deux voies sera l'épine dorsale d'un parc linéaire qui comprendra des sentiers piétonniers et des pistes cyclables, en partie sur le bord de la rivière, des pistes de ski et de raquette, des belvédères, des terrains de jeux et de pique-nique et autres installations semblables. La promenade desservira le parc du ruisseau Green qui sera aménagé sur une superficie de 2,000 acres dans la partie est de la ceinture de verdure.



ROCKCLIFFE

EASTERN DRIVEWAY

Construction of a seven mile Ottawa rivershore driveway and park was announced in January 1974. This scenic eastern approach to the Capital is estimated to cost \$5.5 million over five years.

The two-lane driveway will be the spine of a linear park which will include walking paths and bikeways, partly on the bank of the Ottawa River, ski and snowshoe trails, overlooks, playing fields, picnic spots and the like. Eventually, the driveway will provide a link with a planned 2,000-acre Green Creek Park in the eastern Greenbelt.



Bikeways

With nearly 40 miles built and 30 more planned, N.C.C. bikeways are making the Capital a freewheeling place.

Pistes cyclables

Près de 40 milles étant aménagés et 30 autres prévus, les pistes cyclables de la C.C.N. font de la capitale un endroit où l'on peut rouler en toute liberté.

Outdoors

Recreation is not strictly the NCC's line of work at all. It does not provide recreation facilities such as arenas, gymnasiums, pools and the like though it often makes land for them available. Rather it tries to make it possible for people to enjoy the outdoors by laying down bikepaths, marking trails for hiking and skiing, clearing and flooding the Rideau Canal for skating, smoothing out gravel pits for toboggan slides and ploughing fallow land for hobby gardens.

The tremendous advantage — and the one being exploited — is that all these natural amenities are available right in the Capital or next door to it.

One objective is, of course, to encourage people to enjoy the outdoors — especially people who sit in offices all the working week. But the facilities in themselves help to make the Capital a city of urban grace in which all Canadians can take pride.

A promenade has been built around the base of Parliament Hill and it will be lengthened as soon as possible to form a circle pedestrian route linking Ottawa and Hull via the Portage and Interprovincial bridges. The promenade is wide enough to accommodate a bicycle path. By 1976, there will be some 70 miles of bikeways linking residential, recreational and employment centres in the Capital. Some people now regularly ride bikes to work in the summer.

In the winter, more and more people are skating on the Rideau Canal rink, now five miles long from the National Arts Centre to Carleton University. The Commission has gained four winters' experience in ice-making. People now come from some distance — Montreal, Toronto, New York State, for instance — for a weekend of canal skating.

Plein air

Les loisirs ne sont pas, à proprement parler, du ressort de la C.C.N. Elle ne construit pas de stades, de gymnases, de piscines et autres installations semblables bien qu'elle fournisse souvent les terrains nécessaires. Elle cherche plutôt à faire en sorte que les gens puissent profiter du plein air en établissant des pistes cyclables, en traçant des sentiers pour la marche et pour le ski, en préparant le canal Rideau pour le patinage, en aplanissant des collines de gravier pour les pistes de toboggan et en labourant des terrains en friche pour en faire des jardins d'agrément.

L'avantage considérable - et celui qu'on exploite justement - consiste en ce que tous ces aménagements naturels sont disponibles dans la capitale même ou à proximité.

Un des buts est évidemment d'encourager les gens à profiter du plein air - spécialement les gens qui travaillent assis dans leurs bureaux pendant toute la semaine. Mais les installations en elles-mêmes peuvent servir à faire de la capitale une ville pleine de charme, qui soit une source de fierté pour tous les Canadiens.

Un sentier a été aménagé autour de la base de la Colline du Parlement et il sera prolongé dès que possible pour former un chemin circulaire pour piétons, reliant Ottawa et Hull par les ponts du Portage et Interprovincial. Le sentier est assez large pour faire place à une piste cyclable. En 1976, il y aura 70 milles de pistes cyclables qui relieront les centres résidentiels, récréatifs et administratifs de la capitale. Certaines personnes utilisent maintenant leurs bicyclettes de façon régulière pour se rendre à leur travail en été.

L'hiver, de plus en plus de gens utilisent la patinoire du canal Rideau qui s'étend maintenant sur cinq milles, du Centre national des Arts à l'Université Carleton. La Commission a acquis l'expérience de la fabrication de la glace au cours de quatre hivers. Les gens viennent maintenant d'assez loin — Montréal, Toronto, l'État de New-York, par exemple — pour patiner sur le canal une fin de semaine.



In the Capital 3500 families have more than an apartment balcony for raising flowers and food. Garden plots on spare land are rented by NCC at \$10.00 per season.

Dans la capitale, 3,500 familles ne se limitent pas au balcon de leur appartement pour cultiver des fleurs et des légumes. La C.C.N. loue des parcelles de jardinage aménagées sur des terrains vacants au prix de \$10 par saison.

Heritage

The Commission, along with many other groups and individuals, has a direct interest in the preservation and maintenance of the Capital Region's historically and architecturally important heritage. This interest takes many forms and evidence of the work the Commission has done, either on its own account or in association with others, is readily apparent throughout the Region.

Since 1961, the Commission has been preserving and restoring the "Mile of History" along Sussex Drive in an attempt to recreate a town-scape close to that which existed in Confederation days. Other historic structures have been acquired throughout the Capital Region and are being maintained by the Commission. They include carbide and grist mills, old stone schoolhouses, Georgian mansions and examples of pioneer homes. Wherever possible these buildings are either maintained as museums or put to use as shops and restaurants. The Thompson-Perkins Mill and la Ferme Columbia are prime examples of this kind of restaurant now being operated under Commission lease.

The limitations of resources available to the Commission does not always make it possible for it to do all it would like in the field, particularly with respect to acquiring or sharing in the acquisition and preservation of all important structures which might be threatened with demolition. However, the Commission does have available the results of a continuing and comprehensive program of study and research into heritage sites, buildings and artifacts.

Patrimoine

La Commission, de même que de nombreux autres groupes et particuliers, s'intéresse directement à la conservation et à l'entretien de l'important patrimoine historique et architectural de la région de la capitale. Cet intérêt se manifeste sous diverses formes, et le travail que la Commission a effectué, soit seule, soit en collaboration avec d'autres peut se voir dans toute la Région.

Depuis 1961, la Commission a conservé et restauré le "Mille d'histoire" le long de la promenade Sussex afin de recréer un décor semblable à celui qui existait à l'époque de la Confédération. D'autres édifices historiques ont été acquis dans toute la région de la capitale et sont entretenus par la Commission. Il y a entre autres des usines de carbure et des moulins à blé, d'anciennes écoles de pierres, des résidences de style géorgien et des exemples de maisons de pionniers. Lorsque c'est possible, ces édifices sont conservés en tant que musées, ou aménagés en boutiques ou en restaurants. Le moulin Thompson-Perkins et la ferme Columbia sont les principaux exemples de ce genre de restaurants exploités en vertu d'un bail accordé par la Commission.

Les ressources limitées dont dispose la Commission, ne lui permettent pas toujours de faire tout ce qu'elle voudrait dans ce domaine, surtout pour ce qui est d'acquérir ou de participer à l'acquisition et à la conservation de tous les édifices importants menacés de démolition. Toutefois, la Commission dispose des résultats d'un programme permanent et complet d'études et de recherches sur les lieux, les édifices et les objets ouvrés historiques.

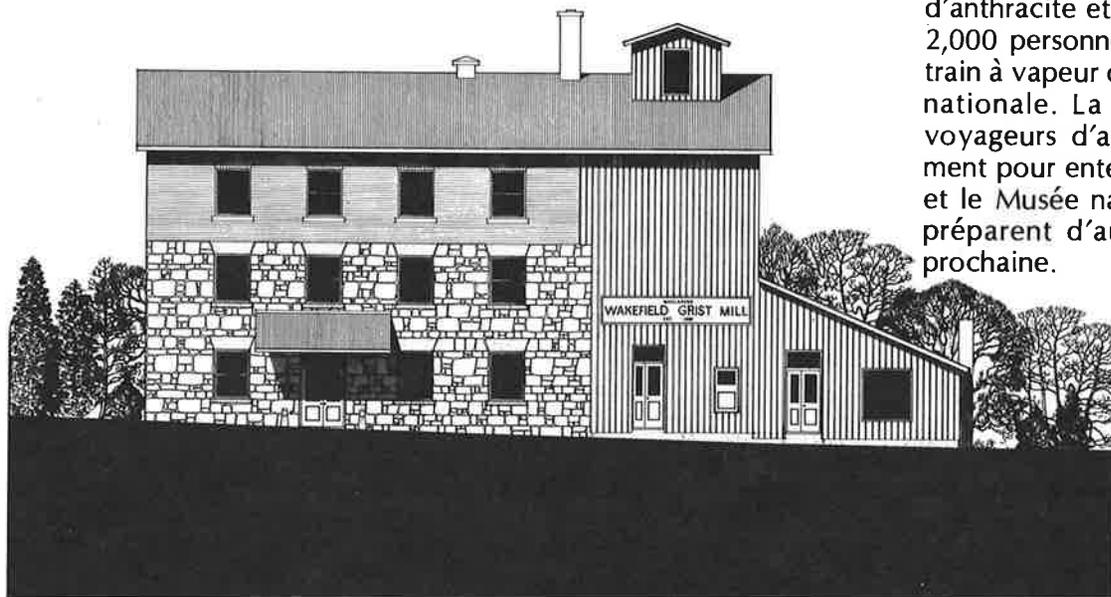


Tin House Court

In 1974, this charming old courtyard will become one of the jewels of historic Sussex Drive. Restored buildings will house a bakery, a small gallery and shops. On one wall hangs the tin facade from the home of the late Honoré Foisy, a Lower Town tinsmith.

La cour de la maison de fer blanc

En 1974, cette ancienne et charmante cour deviendra l'un des bijoux de l'historique promenade Sussex. Les bâtiments restaurés abriteront une boulangerie, une petite galerie et des boutiques. Sur l'un des murs est suspendue la façade en fer blanc de la maison de feu Honoré Foisy, ferblantier de la Basse-Ville.

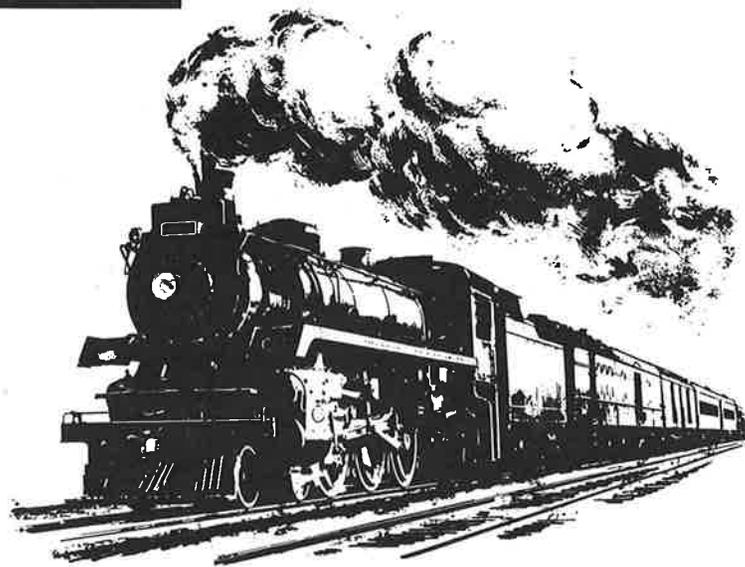


Excursions en train à vapeur

Malgré l'effondrement de la voie ferrée menant à Wakefield, la grève des cheminots, la pénurie d'antracite et de nombreux autres contretemps, plus de 2,000 personnes ont profité des excursions estivales en train à vapeur qui ont eu lieu dans la région de la Capitale nationale. La ville de Carleton Place a accueilli ces voyageurs d'autrefois venus de loins, certains uniquement pour entendre le sifflet de la locomotive. La C.C.N. et le Musée national des Sciences et de la Technologie préparent d'autres activités semblables pour l'année prochaine.

Steam Train Excursions

Despite washout of the track to Wakefield, railroad strikes, shortage of anthracite and many other hitches, more than 2,000 people enjoyed summer-time steam train excursions in the National Capital Region. The Town of Carleton Place welcomed these old time travellers who came from far away places - some just to hear the whistle. The N.C.C. and the National Museum of Science and Technology plan more of the same for 1974 when the steam train will run to Wakefield as well as to Carleton Place.





Language swapping, no sweat.

Aucune difficulté à communiquer dans l'autre langue.

Languages

In December, 1971, the federal government appointed the National Capital Commission as the coordinator, at the federal level, of activities to extend bilingual capabilities and services in the National Capital Region.

The Commission has tried to use its resources to support policies and programs of local bodies designed to strengthen the bilingual character of the Capital. For example, the Commission has made co-operative arrangements with municipal authorities for provision of simultaneous interpretation at Ottawa City Council meetings and of translation services at the Communauté régionale de l'Outaouais.

The Commission has also worked with various boards of education in the Region. It has helped in development of exchange programs between Ottawa and Carleton schools and schools in Quebec province. Secondary schools in Hull have had exchanges with schools in Peterborough.

At the Community level, the Commission has helped to finance simultaneous interpretation, a bilingual newspaper, a bilingual national students' magazine, a summer camp for language learning, a bilingual service directory for senior citizens, and similar local projects.

The Commission maintains close contact with the provincial authorities, the university, community, and with local business interests. It has also given its support to workshops and seminars, focussing attention on matters of broad concern in the field of language in the capital.

Langues

Au mois de décembre 1971, le gouvernement fédéral désigna la Commission de la Capitale nationale pour coordonner, au niveau fédéral, les activités visant à accroître les services bilingues dans la région de la Capitale nationale.

La Commission s'est efforcée d'utiliser ses ressources pour soutenir les politiques et les programmes des organismes locaux visant à renforcer le caractère bilingue de la capitale. Par exemple, la Commission a conclu une entente avec les autorités municipales pour la fourniture de services d'interprétation simultanée aux réunions du Conseil municipal d'Ottawa et de services de traduction à la Communauté régionale de l'Outaouais.

La Commission a aussi collaboré avec divers conseils scolaires de la Région. Elle a participé à l'élaboration de programmes d'échange entre les écoles d'Ottawa et de Carleton et les écoles de la province de Québec. Les écoles secondaires de Hull ont effectué des échanges avec des écoles de Peterborough.

Au niveau régional, la Commission a aidé à financer l'interprétation simultanée, un journal bilingue, une revue nationale bilingue pour les étudiants, un camp d'été pour l'apprentissage des langues et un répertoire bilingue de services pour les personnes âgées, et d'autres projets régionaux analogues.

La Commission maintient des liens étroits avec les autorités provinciales, universitaires, municipales et le milieu local des affaires. Elle a également prêté son concours aux ateliers et colloques, insistant sur des questions d'intérêt général en matière de langue dans la capitale.

Transportation

The National Capital Commission has for decades contributed directly and indirectly to the development of transportation facilities in the National Capital Region.

It has relocated downtown railway lines, extended and improved its own parkway system and provided right-of-way and contributed financially to projects by other authorities.

The Commission has opposed over-use of the car as a one-person means of getting to and from downtown. It believes that more resources should be put into public transit rather than into road systems designed mainly to handle private cars.

The Ontario government's allocation of funds for rapid transit in the Ottawa area served to sharpen the need for meshing of transit plans and systems in the Region as a whole. Otherwise transit could become a divisive rather than unifying factor.

The Commission opposes construction of freeways within urban areas. Where roads have to penetrate residential districts, the Commission favours landscaped parkways with limited access.

The Ottawa, Rideau and Gatineau Rivers and the Rideau Canal have been major obstacles in the knitting together of the Region and especially in the uniting of the Ottawa and Hull cores. The Commission recognized this problem as long ago as 1927 when it built the Champlain Bridge across the Ottawa River. It participated in construction of the Mackenzie King Bridge across the canal and bore one-third of the cost of the MacDonald-Cartier Bridge across the Ottawa. It is paying half the cost of the Draveurs Bridge across the Gatineau and paid entirely for the Portage Bridge linking Ottawa's Wellington Street and Maisonneuve Boulevard in Hull.

Le transport

La Commission de la Capitale nationale a contribué directement et indirectement depuis des décennies à l'aménagement des services de transport dans la région de la Capitale nationale.

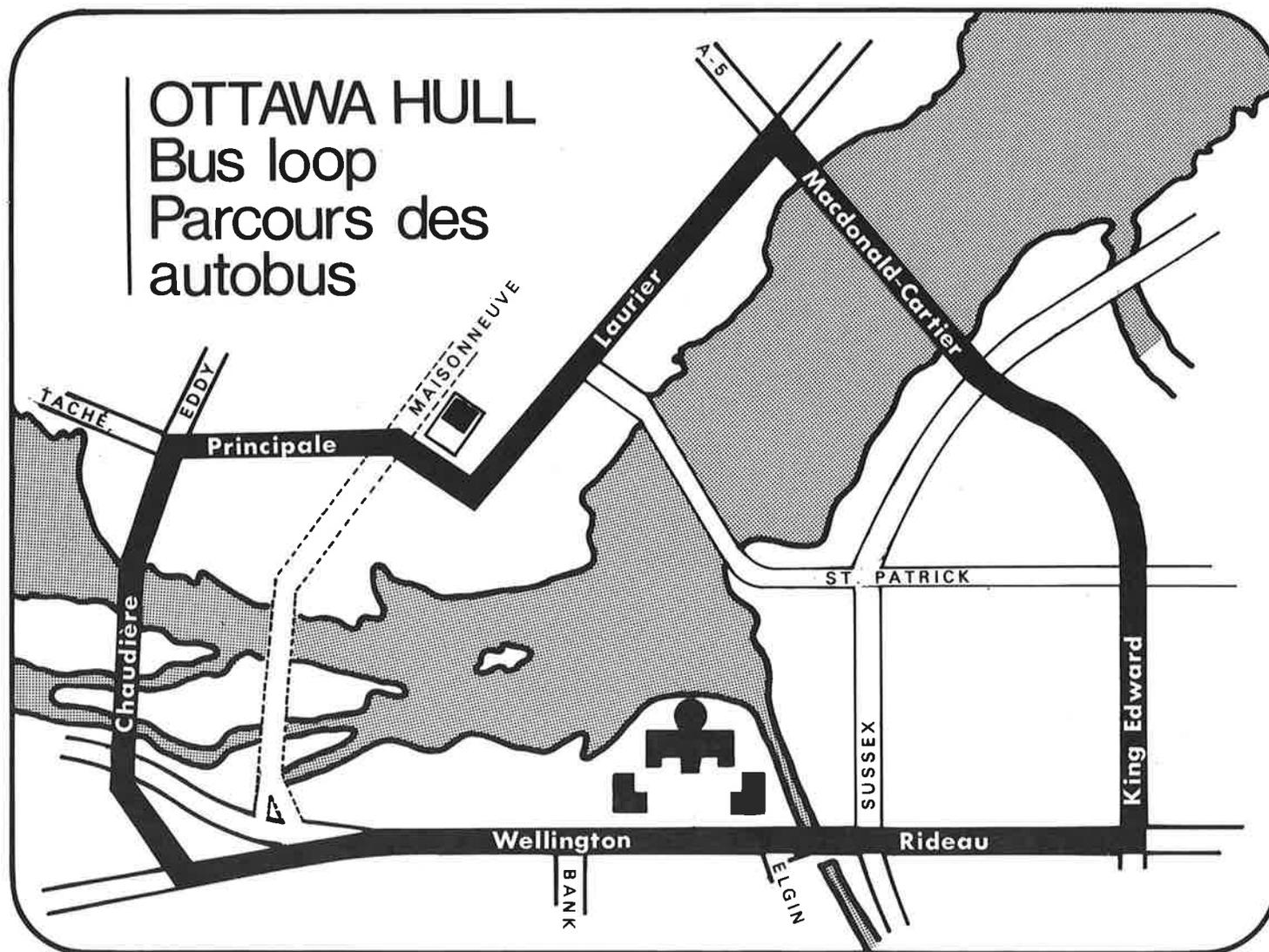
Elle a déplacé les voies ferrées du centre, étendu et amélioré son propre réseau de promenades, fourni des emprises et contribué à financer des projets mis sur pied par d'autres autorités.

La Commission s'est opposée à l'emploi abusif de l'automobile en tant que moyen de transport individuel à destination et en provenance du centre de la ville. Elle croit qu'il faudrait affecter plus de ressources au transport en commun plutôt qu'aux réseaux routiers qui servent principalement aux voitures particulières.

L'allocation de fonds du gouvernement de l'Ontario pour le transport rapide dans la région d'Ottawa a servi à rendre plus aigue la nécessité d'intégrer les plans et les réseaux de transport dans l'ensemble de la Région. Sinon le transport pourrait devenir un facteur de division plutôt que d'unité.

La Commission s'oppose à la construction d'autoroutes au sein des régions urbaines. Lorsque des routes doivent passer dans les quartiers résidentiels, la Commission préfère aménager des promenades.

Les rivières des Outaouais, Rideau et Gatineau ainsi que le canal Rideau ont été des obstacles importants à l'unification de la Région et spécialement à l'union des centres d'Ottawa et de Hull. La Commission a décelé ce problème au moins dès 1927 lorsqu'elle construisit le pont Champlain au-dessus de la rivière des Outaouais. Elle participa à la construction du pont Mackenzie King sur le canal et acquitta le tiers du coût du pont MacDonald-Cartier qui enjambe la rivière des Outaouais. Elle assume la moitié du coût pour le pont des Draveurs qui franchit la Gatineau et le coût total du pont du Portage qui relie la rue Wellington à Ottawa au boulevard Maisonneuve à Hull.



Ottawa-Hull Bus Loop

Two cities, two bus systems, a connecting loop and, finally, one fare. In October 1973, backed by a \$500,000 NCC subsidy, transit authorities in the Capital undertook an experiment whereby the transfers of each system are accepted by the other. Elimination of double fares coincides with the rise of federal buildings, and employment in Hull and heavier traffic across the river.

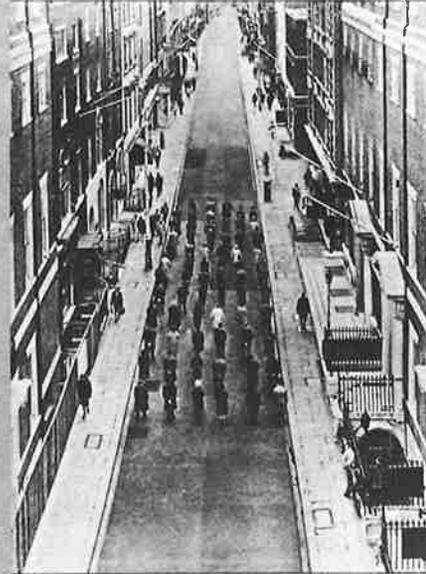
Parcours des autobus Ottawa-Hull

Deux villes, deux réseaux d'autobus, un circuit de ceinture qui assure la correspondance et finalement, un tarif unique. Au mois d'octobre 1973, grâce à une subvention de \$500,000 de la C.C.N., les commissions de transport de la capitale ont tenté une expérience qui permet à chaque réseau d'accepter les billets de correspondance de l'autre. L'élimination du tarif double coïncide avec la construction d'édifices fédéraux et l'accroissement des emplois à Hull ainsi qu'avec l'augmentation de la circulation d'un côté à l'autre de la rivière.

These vehicles
are carrying...

69 people
who could all...

be on this
one bus →



A gauche de l'affiche figure un paysage de Grande-Bretagne et à droite un paysage du Canada. Depuis le mois de mars 1974, la C.C.N. et l'OC Transpo ont, à titre d'expérience, réservé aux autobus des voies sur la promenade de l'Outaouais aux heures d'affluence. Les premiers résultats sont encourageants: le transport public est plus rapide et la circulation moins dense.

The poster on the left is British but the scene on the right is Canadian. Since March 1974, N.C.C. and OC Transpo have experimented with exclusive bus lanes during rush hours on the Ottawa River Parkway. Early indications were encouraging - faster public transit and a reduction in motor traffic.



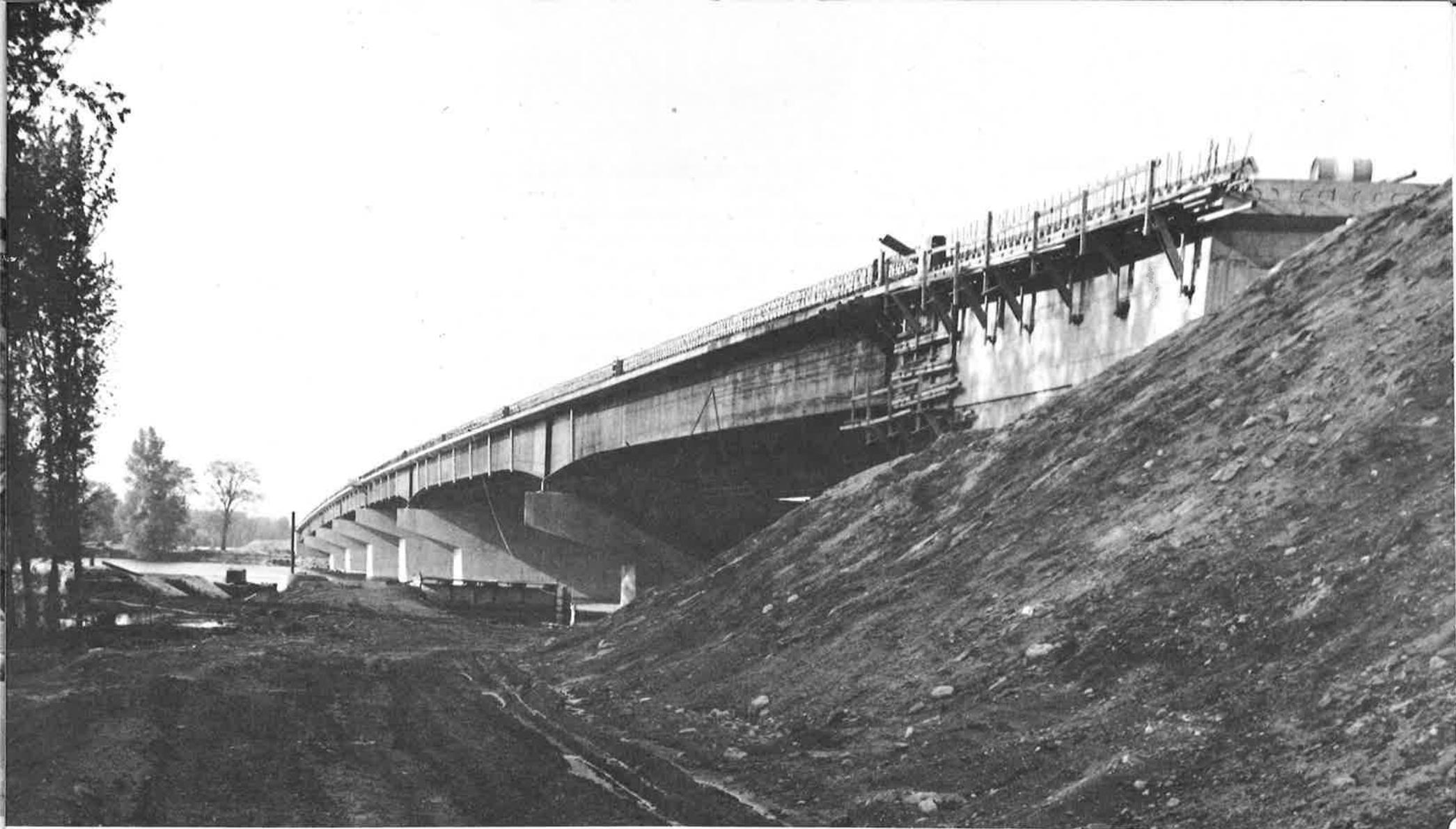


Portage Bridge

Financed by N.C.C. and built by D.P.W., this new link between the centres of Hull and Ottawa was opened in December, 1973. Swinging across Victoria Island from Maisonneuve to Wellington, the bridge floats over Champlain's old portage for a great view of Parliament and its cliffs across the water.

Pont du Portage

Financé par la C.C.N. et construit par le M.T.P., ce nouveau pont qui relie les centres de Hull et d'Ottawa, a été inauguré en décembre 1973. Enjambant l'île Victoria du boulevard Maisonneuve à la rue Wellington, le pont surplombe l'ancienne zone de portage du temps de Champlain et permet d'avoir une vue magnifique du Parlement et de ses falaises qui se dressent de l'autre côté de la rivière.



Quebec Road Network

The Draveurs bridge spanning the Gatineau River is a key element of expressway 8 serving the area east of Hull. These developments and others to the north and west have been undertaken jointly with Quebec in order to improve the road system in the Quebec part of the National Capital Region. 1974 and 1975 will be years of heavy construction activity.

Réseau routier du Québec

Le pont des Draveurs qui enjambe la rivière Gatineau est un élément clé de l'autoroute 8 qui dessert la région située à l'est de Hull. Ces travaux, ainsi que d'autres au nord et à l'ouest, ont été entrepris conjointement par la C.C.N. et le Québec dans le but d'améliorer le réseau routier dans la partie québécoise de la région de la Capitale nationale. Les années 1974 et 1975 connaîtront une activité intense sur le plan de la construction.

Transportation Planning

The problems of big city transportation in North America are endemic of course and, as the Capital grows, there is no escape from them.

During the year, the NCC, with its unique interest in the entire National Capital Region, worked for the establishment of co-ordinated arrangements whereby the Ottawa-Carleton and Outaouais Regional Governments, the Provinces of Ontario and Québec, and the Federal Government could pursue common goals to improve the quality of public transit service and the road network serving the Region.

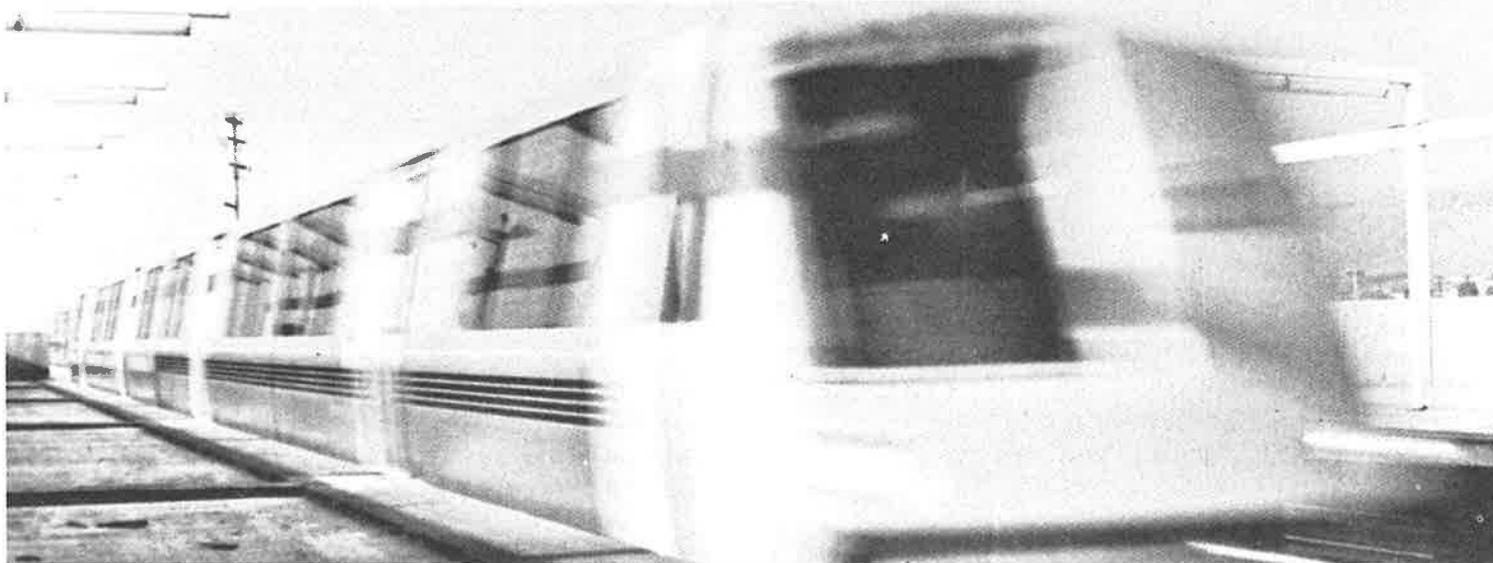
In December 1973 these efforts resulted in a meeting of federal and provincial Ministers from Ontario and Québec and the Chairmen of the Regional Governments and the N.C.C. It was agreed to establish formal arrangements for continuing liaison between all parties at the technical, administrative and policy levels on transportation matters. This kind of consultation should enable the adoption of a common approach in meeting future transportation needs in the Region.

Planification du transport

Il est évident que les problèmes de transport sont endémiques dans les grandes villes nord-américaines, et, à mesure que la capitale grandit, elle ne peut y échapper.

Pendant l'année, la C.C.N., dont l'unique intérêt est l'ensemble de la région de la Capitale nationale, a participé à l'établissement de mécanismes de coordination qui ont permis aux administrations régionales d'Ottawa-Carleton et de l'Outaouais, aux provinces du Québec et de l'Ontario ainsi qu'au gouvernement fédéral, de poursuivre des buts communs pour améliorer la qualité du service de transport en commun et du réseau routier desservant la Région.

En décembre 1973, ces efforts ont abouti à une réunion de ministres fédéraux et provinciaux du Québec et de l'Ontario ainsi que des présidents des administrations régionales et de la C.C.N. Il a été convenu d'établir des mécanismes officiels afin de continuer à assurer la liaison entre toutes les parties aux paliers technique, administratif et de la politique, en matière de transport. Ce genre de consultation permettrait l'adoption d'une façon commune de répondre aux besoins futurs de la Région dans le domaine du transport.



Hull

In 1969, the National Capital Commission acquired 15 acres in central Hull and a huge reconstruction program was undertaken.

The initial visible result of this effort is 24-storey Place du Portage I, the first of several government office buildings on the 15 acres. It was opened in the fall of 1973.

The object is much broader than office towers, however. With the Quebec government joining in, the development will also include commercial enterprises, a hotel, cultural centres, parks, housing, underground parking, an interchange for car, public transit and pedestrian traffic.

The entire 15-acre reconstruction is scheduled for completion by 1977. It is already linked to Ottawa by the Portage Bridge and a core loop bus service financed mainly by the Commission.

In 1972, the Commission purchased 44 acres of Eddy industrial property across the river from Parliament Hill. Most of it was quickly cleared of its pulp piles and obsolete plant. These lands will help provide housing and parkland adjacent to Hull's rebuilt centre.

Full development cannot go ahead until it is known whether the remaining Eddy lands — another 80 acres — on both the Quebec and Ontario sides of the river, will be available for redevelopment. The Commission has right of first refusal on these properties. The Eddy Company has said it plans to move its plants to another site in or near Hull within 10 years but at the time of preparation of this report, no company decision has been announced.

Hull

En 1969, la Commission de la Capitale nationale a acquis 15 acres de terrains au centre de Hull et a entrepris un immense projet de reconstruction.

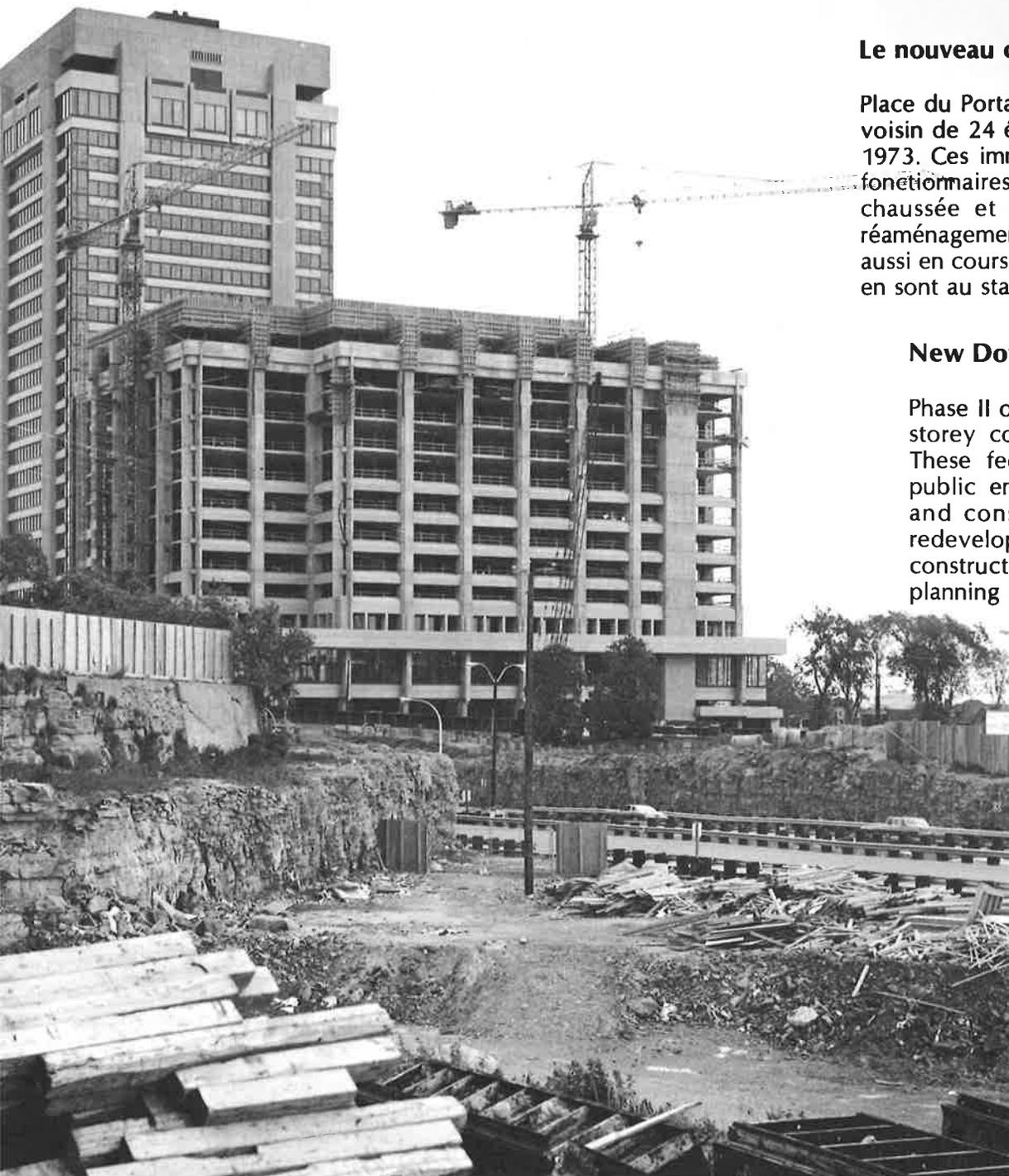
Le premier résultat apparent de ces travaux est la Place du Portage I, édifice de 24 étages, qui inaugure la série d'immeubles de bureaux gouvernementaux devant s'élever sur les 15 acres. Il a été ouvert à l'automne 1973.

Toutefois, ce projet ne se limite pas à la construction de tours de bureaux. Le gouvernement du Québec ayant décidé d'y participer aussi, ce complexe comprendra des boutiques, un hôtel, des centres culturels, des parcs, des logements, un terrain de stationnement souterrain, ainsi qu'un échangeur pour les automobiles, les autobus et les piétons.

Il est prévu que la reconstruction des 15 acres sera entièrement terminée en 1977. Le complexe est déjà relié à Ottawa par le pont du Portage et par un circuit d'autobus central financé principalement par la Commission.

En 1972, la Commission a acheté à la société Eddy 44 acres de terrains situés de l'autre côté de la rivière, face à la Colline du Parlement. La plus grande partie du terrain fut vite débarrassée des amas de bois et de la vieille usine. Ces terrains serviront à la construction de logements et à l'aménagement de parcs dans le voisinage immédiat du centre rebâti de Hull.

Le réaménagement total ne peut s'effectuer avant que l'on sache si le reste des terrains de la société Eddy - 80 autres acres - sur les côtés québécois et ontarien de la rivière, seront disponibles à cette fin. La Commission possède un droit de préemption sur ces terrains. La société Eddy a dévoilé son intention de déménager ses usines dans un autre secteur de Hull ou des environs d'ici 10 ans, mais au moment de la rédaction de ce rapport, elle n'a pas encore fait connaître sa décision.



Le nouveau centre de Hull

Place du Portage II s'élève graduellement à côté de son voisin de 24 étages qui a ouvert ses portes à l'automne 1973. Ces immeubles fédéraux, qui accueilleront 3,000 fonctionnaires, comprennent des boutiques au rez-de-chaussée et constituent une amorce importante du réaménagement du centre de Hull. Place du Portage III est aussi en cours de construction et d'autres aménagements en sont au stade de la planification.

New Downtown Hull

Phase II of Place du Portage shoulders up to its 24-storey cousin which opened in the fall of 1973. These federal buildings, which will house 3,000 public employees, include street level commerce and constitute a significant beginning for the redevelopment of Hull's core. Phase III is also under construction and further developments are in the planning stages.

Organization of NCC Staff Organigramme du personnel de la CCN

CHAIRMAN – **E. GALLANT** – PRÉSIDENT

GENERAL MANAGER – **A.E. MORIN** – DIRECTEUR GÉNÉRAL

A.G.M. DEVELOPMENT – **J.A. MACNIVEN** – DGA DÉVELOPPEMENT

- DIR. DESIGN & CONSTRUCTION – **D.W. PETTIT** – DIR. ÉTUDES TECHNIQUES ET CONSTRUCTION
- DIR. SUPPLY & MAINTENANCE – **E.G. DALY** – DIR. APPROVISIONNEMENT ET ENTRETIEN
- DIR. PARKS & PUBLIC SERVICES – **A.R. EDE** – DIR. PARCS ET SERVICES PUBLICS

A.G.M. PLANNING ONTARIO – **R.D. CLACK** – DGA PLANIFICATION – ONTARIO

- DIR. URBAN PLANNING – **D. BUCHANAN** – DIR. PLANIFICATION URBAINE
- DIR. LAND USE – **J.W.P. COLE** – DIR. AMÉNAGEMENTS DES TERRAINS

A.G.M. PLANNING QUEBEC – **A. BONIN** – DGA PLANIFICATION – QUÉBEC

- DIR. URBAN PLANNING – **M. BERTRAND** – DIR. PLANIFICATION URBAINE
- DIR. INFRASTRUCTURE SERVICES – **G. PELLETIER** – DIR. SERVICES DE L'INFRASTRUCTURE

A.G.M. PLANNING RESEARCH & SERVICES – **B. TURNER-DAVIS** – DGA RECHERCHE ET SERVICES DE PLANIFICATION

- DIR. COMPUTER SERVICES – **D.C. SYMONS** – DIR. SERVICES DE L'INFORMATIQUE

A.G.M. PROPERTY & FINANCE – **J.E. KIRCHNER** – DGA BIENS IMMOBILIERS ET FINANCES

- DIR. PROPERTY – **F.G. MARSHALL** – DIR. BIENS IMMOBILIERS
- DIR. FINANCE – **D. MORLEY** – DIR. FINANCES

ADVISOR, COMMUNICATIONS POLICY – **D. McINTOSH** – CONSEILLER, POLITIQUE DE COMMUNICATIONS

- CHIEF, INFORMATION SERVICES – **D.K. LAMBERT** – CHEF, SERVICES D'INFORMATION

CHIEF, ORGANIZATION & METHODS – **T. TREHERNE** – CHEF, ORGANISATION ET MÉTHODES

SECRETARY & DIR. GEN. ADMIN. & PERSONNEL – **A.H. STEVENSON** – SECRÉTAIRE DIR. GÉN. ADMIN. ET PERSONNEL

- DIR. ADMINISTRATION – **C.H. GREENWAY** – DIR. ADMINISTRATION
- DIR. PERSONNEL – **J.J. HUSSAR** – DIR. PERSONNEL
- ADVISOR ON BILINGUALISM – **P. CHÉNÉ** – CONSEILLER EN BILINGUISME

ADVISOR, INTERGOVERNMENTAL AFFAIRS – **M. COUTURE** – CONSEILLER, AFFAIRES INTERGOUVERNEMENTALES

ADVISOR, SOCIAL DEVELOPMENT – **J.M. WELD** – CONSEILLER, RELATIONS SOCIALES

LEGAL ADVISOR – **E.M. THOMAS Q.C.** – CONSEILLER JURIDIQUE



Retiring after three decades of helping to forge the National Capital Region, Douglas L. McDonald, 2nd left, Assistant General Manager Planning, receives a symbolic anvil with stainless steel replica of the Region in place. With Doug are three chairmen of N.C.C., past and present, Jack Frost, at left, Douglas Fullerton, at right and Edgar Gallant.

Prenant sa retraite après avoir contribué pendant trois décennies à l'aménagement de la région de la Capitale nationale, M. Douglas L. McDonald, le deuxième, à gauche, directeur général adjoint de l'Urbanisme, reçoit une enclume symbolique sur laquelle est reproduite une réplique en acier inoxydable de la région actuelle. Avec M. McDonald figurent deux anciens présidents de la C.C.N., MM. Jack Frost, à gauche, et à droite, Douglas Fullerton, et le président actuel, M. Edgar Gallant.

National Capital Commission Highlights of Financial Operation

Fiscal Year 1973-74

Capital Expenditures

Pursuing the objective of fostering the development of the National Capital Region, the Commission spent on capital projects during the fiscal year 1973-74 some \$21.0 million, of which approximately \$1.8 million was provided for out of loans to acquire certain types of property, and \$19.2 million out of the National Capital Fund.

Some of the major projects were:

1. Acquisition of certain properties required approximately \$6.7 million, offset by proceeds from disposals of almost \$3.2 million during the same period.
2. Construction of the Portage Bridge has been substantially completed with the expenditure of some \$2.6 million of an estimated \$13.2 million cost.
3. Contribution towards the construction of a comprehensive road network in the Quebec portion of the National Capital Region amounted to almost \$7.2 million during the year. An agreement provides for an additional contribution of \$53.3 million over the next few years.
4. Contribution towards the construction of a comprehensive sewage disposal system in the Quebec portion of the National Capital Region amounted to some \$0.6 million during the year. An agreement provides for an additional contribution of \$12.0 million over the next few years.
5. Contribution towards the construction of Phase I of a comprehensive sewage disposal system in the Ontario portion of the National Capital Region amounted to almost \$0.7 million during the year. An agreement provides for an additional contribution of \$9.8 million over the next two to three years.

Operating Expenditures

The Commission's expenditures for this purpose approximated \$15.0 million (net), including the following:

1. Grants in lieu of taxes —

— Payment or provision for payment of some \$1,276,000 was made.

2. Operation and Maintenance

The Commission's responsibilities also include the maintenance and operation of parks, parkways, of grounds surrounding government buildings, and of various other properties. Close to 48% of the total Operating Expenditures (net), namely some \$7.1 million, was spent for this purpose during the year, (compared with \$5.8 million during the previous year).

Commission de la Capitale nationale Faits saillants des opérations financières

Année financière 1973-1974

Dépenses d'investissement

La Commission a poursuivi son objectif, qui est de favoriser le développement de la région de la Capitale nationale et, pour ce faire, a consacré quelque \$21.0 millions à des projets d'investissements au cours de l'année financière 1973-1974. De ce montant, \$1.8 millions proviennent de prêts pour l'acquisition de certains genres de bien-fonds et \$19.2 millions de la Caisse de la Capitale nationale.

Quelques uns des projets d'importance étaient:

1. Les diverses acquisitions ont nécessité un montant d'environ \$6.7 millions, compensé par des recettes provenant de la vente de biens-fonds atteignant près de \$3.2 millions au cours de la même période.
2. La construction du pont Portage, dont le coût global est évalué à \$13.2 millions est presque terminée, les dépenses atteignant \$2.6 millions au cours de l'année financière.
3. Les dépenses dans le cadre des travaux d'aménagement d'un vaste réseau routier dans le secteur québécois de la région de la Capitale nationale ont presque atteint \$7.2 millions pendant l'année. A cet égard, une entente prévoit une contribution supplémentaire de \$53.3 millions au cours des prochaines années.
4. Les dépenses dans le cadre des travaux d'aménagement d'un vaste réseau d'élimination des eaux usées dans le secteur québécois de la région de la Capitale nationale ont presque atteint quelque \$0.6 million pendant l'année. À cet égard, une entente prévoit une contribution supplémentaire de \$12.0 millions au cours des prochaines années.
5. Les dépenses dans le cadre des travaux d'aménagement d'un vaste réseau d'élimination des eaux usées dans le secteur ontarien de la région de la Capitale nationale ont presque atteint \$0.7 million pendant l'année. À cet égard, une entente prévoit une contribution supplémentaire de \$9.8 millions au cours des prochaines années.

Dépenses de fonctionnement

Les dépenses de la Commission à cette fin ont atteint environ \$15.0 millions (net), y compris les suivantes:

1. Subventions tenant lieu de taxes —

Le versement ou la prise de dispositions en vue du versement d'un montant approximatif de \$1,276,000.

2. Exploitation et entretien

La Commission est en outre chargée de l'entretien et de l'exploitation des parcs et des promenades sur les terrains entourant les édifices du Parlement, et en divers autres endroits. La Commission a consacré à cette fin presque 48 p. 100 des sommes totales versées au chapitre du fonctionnement (net) au cours de l'année soit \$7.1 millions (comparativement à \$5.8 millions au cours de l'année précédente).

National Capital Commission Summary of Expenditures

for the year ended March 31, 1974
(for details refer to the financial statements)

Summary of Expenditures	1974	1973
Expense of operation and maintenance, and general administration	\$13,701,884	\$12,037,501
Interest charges on outstanding loans from Canada	3,284,363	3,178,662
Total	<u>16,986,247</u>	<u>15,216,163</u>
National Capital Fund		
Expenditures for improvement and development within the National Capital Region		
Capital expenditures	11,128,524	18,872,524
Non-capitalized expenditures (Table I)	10,889,495	9,632,556
	<u>22,018,019</u>	<u>28,505,080</u>
Acquisition of property through loans provided by Canada for:		
Greenbelt	1,818,559	167,753
Other than Greenbelt	36,125	1,265,650
	<u>1,854,684</u>	<u>1,433,403</u>
Total Gross Expenditures	<u>40,858,950</u>	<u>45,154,646</u>
Less: Sales of property attributed to		
National Capital Fund	3,874,622	2,392,838
Loans — Greenbelt	141,711	873,977
Loans — Other than Greenbelt	195,049	2,540,001
	<u>3,211,382</u>	<u>5,806,816</u>
Total net Expenditures	<u>37,647,568</u>	<u>39,347,830</u>
These expenditures were financed by:		
Parliamentary appropriations	34,149,006	39,282,879
Revenues of the Commission	1,980,638	2,059,894
Loans to the Commission	1,854,684	1,433,403
	<u>37,984,328</u>	<u>42,776,176</u>
Less: Loans repaid out of sales	336,760	3,413,978
Repayment of loans out of the National Capital Fund	—	14,368
	<u>336,760</u>	<u>3,428,346</u>
Net Expenditures, as above	<u>\$37,647,568</u>	<u>\$39,347,830</u>

Commission de la Capitale nationale Sommaire des dépenses

pour l'année terminée le 31 mars 1974
(pour de plus amples détails, voir les états financiers)

Sommaire des dépenses
Frais d'exploitation et d'entretien, et de l'administration générale
Intérêt sur le solde des prêts consentis par Canada
Total
Caisse de la Capitale nationale
Dépenses pour les travaux d'amélioration et d'aménagement dans la région de la Capitale nationale
Dépenses pour immobilisations
Dépenses non-capitalisées (Tableau I)
Acquisition de propriété au moyen de prêts consentis par Canada:
Ceinture de verdure
En dehors de la ceinture de verdure
Dépenses brutes totales
Moins: Ventes de propriétés imputées à:
Caisse de la Capitale nationale
Prêts — ceinture de verdure
Prêts — en dehors de la ceinture de verdure
Dépenses nettes totales
Ces dépenses ont été assurées par:
Crédits de Parlement
Revenus de la Commission
Prêts à la Commission
Moins: Prêts remboursés par ventes de propriétés
Remboursement de prêts à même de la Caisse de la Capitale nationale
Dépenses nettes, comme ci-dessus

National Capital Commission
Non-Capital Expenditures

to March 31, 1974

(with comparative figures for the years ended March 31, 1973)

Table 1

Commission de la Capitale nationale

Dépenses non-capitalisées

au 31 mars 1974

(avec chiffres comparables pour les années terminées le 31 mars 1973)

	To - À 1973	1973-1974	To - À 1974	
Assistance to municipalities				Aide aux municipalités, etc. -
Assets transferred to railway companies	\$ 41,919,917	\$ 23,663	\$ 41,943,580	Installations cédées aux compagnies ferroviaires
Contribution re road network - Quebec	4,467,114	7,209,759	11,676,873	Contribution à la construction du réseau routier - Québec
Contribution re Queensway right-of-way	3,248,547		3,248,547	Contribution pour l'emprise du Queensway
Contribution re construction of Riverside Drive	1,306,299		1,306,299	Contribution à l'aménagement de la promenade Riverside
Contribution re construction of Bytown bridges and improvements to Sussex Drive	966,315		966,315	Contribution à la construction des ponts Bytown et travaux d'amélioration de la Promenade Sussex
Improvements to Ottawa (\$307,511) and Hull (\$490,092) approaches to Chaudiere Bridge	797,603		797,603	Travaux d'amélioration aux approches du pont des Chaudières à Ottawa (\$307,511) et à Hull (\$490,092)
Contribution re construction of new Bronson Avenue - Canal Bridge	639,313		639,313	Contribution à la construction d'un nouveau pont audessus du canal à l'avenue Bronson
Landscaping and demolition of buildings for the Queensway	581,846	7,110	588,956	Aménagement paysager et démolition de bâtiments en prévision de l'aménagement du Queensway
Contribution towards cost of construction of overpasses at the intersection of the Western Parkway and Carling Avenue and Richmond Road	500,203		500,203	Contribution au coût de construction de viaducs aux croisements de la promenade de l'Outaouais et de l'avenue Carling et du chemin Richmond
Share of cost of Lees Avenue extension	311,602		311,602	Contribution du coût du prolongement de l'avenue Lees
Demolition of buildings for approaches to Macdonald-Cartier Bridge	264,822		264,822	Démolition de bâtiments, aux approches du pont Macdonald-Cartier
Alexandra Bridge approach study	82,426		82,426	Étude - approches du pont Alexandra
Contribution toward Redpath Street structure - Ottawa	94,756		94,756	Contribution au coût des ouvrages de la rue Redpath
Contribution re construction of Dunbar Bridge	190,815		190,815	Contribution à la construction du pont Dunbar
Reconstruction of sidewalk, wall and fence on Princess Avenue	100,679		100,679	Réfection du trottoir, d'un mur et d'une clôture sur l'avenue Princess
Rehabilitation of Champlain Bridge	1,551,572		1,551,572	Restauration du pont Champlain
Confederaion Square area, Ottawa	995,394	23,129	1,018,523	Place de la Confédération, Ottawa
Laurier Bridge rehabilitation - Ottawa	59,854	5,289	65,143	Restauration du pont Laurier - Ottawa
Share of cost of underground wiring - downtown Ottawa	665,025		665,025	Contribution au coût de l'enfouissement des fils électriques dans le centre-ville d'Ottawa
National Arts Centre landscaping	270,536		270,536	Centre national des Arts - embellissement paysagiste
Rideau Falls Dam - Ottawa	396,025		396,025	Barrage des chutes Rideau, Ottawa

National Capital Commission
Non-Capital Expenditures

to March 31, 1974

(with comparative figures for the years ended March 31, 1973)

	To - À 1973	1973-1974
Contribution to City of Ottawa for construction of sewers to sewage disposal site at Green Creek to alleviate the pollution of the Ottawa River	5,000,000	
Contribution to City of Ottawa for the construction of sewers and watermains in advance of need	2,685,971	
Contribution to Hull for filtration plant	1,622,969	
Contribution toward sewer and water works - Quebec	2,294,500	635,347
Contribution toward sewers and water works - Ontario	2,689,308	754,583
Contribution to Village of DesChênes for loss of sewers and watermains, etc.	250,000	
Contribution to Nepean for construction of a new sewage disposal plant	160,000	
Contribution to Gloucester for construction of sewers and watermains, etc.	123,406	
Contribution toward cost of water supply - Touraine	70,809	
Contribution toward cost of hydraulic study - Outaouais Regional Community	15,000	
Refurbishing and planting - Wellington Street - Ottawa	159,364	4,429
Research and proposal for redevelopment - downtown Ottawa	445,302	
Miscellaneous assistance	479,584	121,288
LeBreton Flats studies, etc.	230,415	
Miscellaneous research and studies	442,176	177,152
Aerial mapping of region	473,156	145,600
Integrated survey control	187,568	64,511
Contribution toward cost of consolidated survey	383,452	160,092
Dutch elm disease control	805,312	174,353
Contribution to historical societies	254,682	10,000
Assistance to regional transit	59,571	602,440
Bilingualism	60,783	91,695
Improvements to ground of official residence	—	8,457

Commission de la Capitale nationale
Dépenses non-capitalisées

au 31 mars 1974

(avec chiffres comparables pour les années terminées le 31 mars 1973)

Table I
(cont'd)

	To - À 1974
Contribution à la ville d'Ottawa pour la construction d'égouts allant jusqu'à l'usine d'épuration des eaux-vannes à Green Creek, en vue d'enrayer la pollution de la rivière Outaouais	5,000,000
Contribution à la ville d'Ottawa pour la construction de services d'eau et d'égout commencée plus tôt que la date normale	2,685,971
Contribution au coût de l'usine de filtration à Hull	1,622,969
Contribution au coût de services d'eau et d'égout Québec	2,929,847
Contribution au coût de services d'eau et d'égout Ontario	3,443,891
Contribution au village DesChênes pour la suppression d'égouts et d'aqueducs, etc.	250,000
Contribution à Nepean pour la construction d'une usine d'épuration	160,000
Contribution au canton de Gloucester pour la construction d'égouts et de conduits d'eau	123,406
Contribution au coût d'installation d'un service d'eau - Touraine	70,809
Contribution au coût d'une analyse hydraulique - Communauté régionale de l'Outaouais	15,000
Remise à neuf - rue Wellington - Ottawa	163,793
Etudes - réaménagement - centre-ville - Ottawa	445,302
Aides diverses	600,872
LeBreton Flats, études, etc.	230,415
Recherches et études diverses	619,328
Cartographie régionale	618,756
Arpentage intégré	252,079
Contribution au coût des levés de regroupement parcellaire	543,544
Traitement de la maladie hollandaise de l'orme	979,665
Contributions aux sociétés historiques	264,682
Aide au transport public	662,011
Bilinguisme	152,478
Amélioration des terrains des résidences officielles	8,457

National Capital Commission
Non-Capital Expenditures

to March 31, 1974
(with comparative figures for the years ended March 31, 1973)

Table I
(cont'd)

Commission de la Capitale nationale
Dépenses non-capitalisées

au 31 mars 1974
(avec chiffres comparables pour les années terminées le 31 mars 1973)

	To - À 1973	1973-1974	To - À 1974	
Rehabilitation of Alexandra Bridge approaches	—	357,714	357,714	Restauration des approches du pont Alexandra
MacDonald-Cartier Bridge - landscaping	—	18,389	18,389	Aménagement paysager approches du pont MacDonald-Cartier
National Capital Region guide map	—	180,751	180,751	Guide de la capitale du Canada
Study of the National Capital Region	—	113,744	113,744	Étude sur la capitale nationale
Miscellaneous rehabilitation and maintenance projects	1,141,043	—	1,141,043	Divers travaux d'entretien et de réfection
Contributions, assistance, etc. (Statement II)	79,445,034	10,889,495	90,334,529	Contributions, aide aux municipalités, etc. (État II)
Interest on loans to acquire property - (Statement I)	38,393,620	3,284,363	41,677,983	Intérêts sur les prêts pour l'acquisition biens-fonds - (État I)
	<u>\$ 117,838,654</u>	<u>\$ 14,173,858</u>	<u>\$ 132,012,512</u>	