

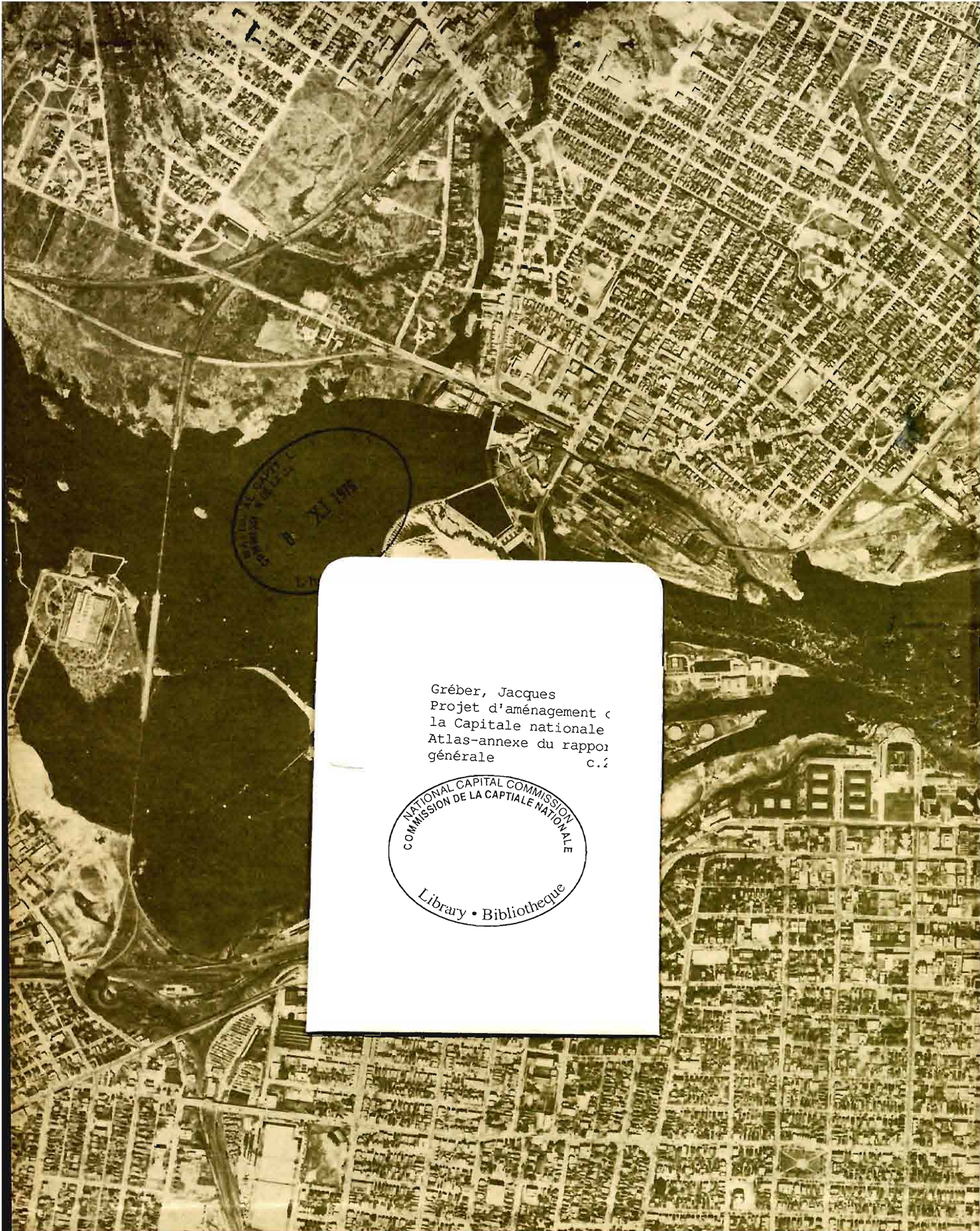
PROJET D'AMÉNAGEMENT
DE LA
CAPITALE NATIONALE

CANADA



1950

RAPPORT GÉNÉRAL



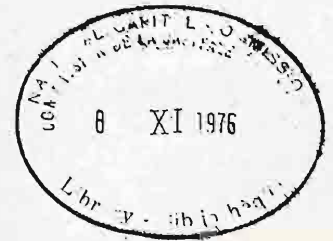
Gréber, Jacques
Projet d'aménagement de
la Capitale nationale
Atlas-annexe du rapport
général c.2







PROJET D'AMÉNAGEMENT
de la
CAPITALE NATIONALE



RAPPORT GÉNÉRAL
SOUMIS AU COMITÉ D'AMÉNAGEMENT
DE LA CAPITALE NATIONALE



SERVICE D'AMÉNAGEMENT DE LA CAPITALE NATIONALE
OTTAWA

JACQUES GRÉBER,
Hon. F.R.A.I.C., M.E.I.C., M.I.P.T.P., Hon. S.L.A.T.P., S.A.D.G., S.C., S.F.U.,
Professeur à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Paris
URBANISTE CONSEIL

ÉDOUARD FISET, M.R.A.I.C., S.A.D.G.F., M.I.P.T.P.
JOHN M. KITCHEN, M.B.E., M.R.A.I.C., M.I.P.T.P.
ADJOINTS

Hf380
08
G-75
1950
e.1
04

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.Ph.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1950

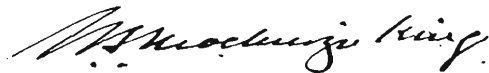
AVANT-PROPOS

La capitale du Canada s'est développée dans un cadre magnifique de paysages intimes, imposants et enchanteurs. Toutefois, la progression d'Ottawa a atteint un degré d'expansion urbaine qui restreint et met rapidement en danger ses avantages naturels. Afin d'être digne de la grandeur future du Canada, sa capitale doit être aménagée avec une prévoyance s'étendant à tous les domaines. Cet ouvrage présente à la population canadienne, une vue d'ensemble remarquable de ce qui, croit-on, est le plus propre à assurer ce résultat d'importance majeure.

Le plan d'ensemble qu'il développe a pour but d'aménager et de protéger de vastes étendues urbaines, rurales et boisées. Il constitue la réponse au besoin urgent d'aménagement collectif sage et d'organisation efficace de la circulation et des moyens de transport; il corrige les lacunes qui découlent d'entreprises passées mises en œuvre sans plan préalable; il souligne la possibilité de conserver ce qui n'a pas encore été gâté.

Si une telle prévoyance dicte la ligne de conduite future, elle permettra de réaliser d'importantes économies. Le gaspillage, résultant des aménagements exécutés sans plan, n'est que trop évident.

La somme considérable de recherches, de connaissances techniques et d'imagination, dont cette œuvre de M. Gréber et de ses adjoints est une si éloquente preuve, ne saurait manquer, si elle est convenablement appréciée et appuyée, d'assurer l'aménagement d'une capitale dont les Canadiens de notre temps et des générations à venir pourront de plus en plus s'enorgueillir.



Ce 18 novembre 1949.

PRÉAMBULE

Le présent rapport est un mémoire descriptif et justificatif des études effectuées pour l'élaboration du plan d'aménagement de la région de la capitale nationale.

Il est une mise au point du Rapport préliminaire soumis le 31 décembre 1948 au Comité d'aménagement de la capitale nationale, et présenté par la Commission du district fédéral, le 27 avril 1949, au Gouvernement, qui en a saisi la Chambre des communes en date du 29 avril 1949.

Le texte a subi quelques modifications et a été complété et précisé, à la faveur du premier examen fait par le Comité d'aménagement de la capitale nationale le 1^{er} mars 1949 et du rapport établi par ses soins et transmis à la Commission du district fédéral le 29 du même mois.

Le présent Rapport comprend quatre parties :

PREMIÈRE PARTIE—Enquête documentaire

DEUXIÈME PARTIE—Justification du Projet

TROISIÈME PARTIE—Étapes d'exécution

QUATRIÈME PARTIE—Recommandations générales.

L'illustration relativement succincte du Rapport préliminaire a été considérablement augmentée et comprend, d'une part, tous les documents réunis dans l'album de plans et graphiques qui accompagnait le Rapport préliminaire, ainsi qu'un grand nombre de photographies, schémas et dessins destinés à faciliter la bonne compréhension des éléments d'enquête et des opérations proposées. Les planches les plus importantes, dont la dimension ne permettrait pas de les inclure dans le présent volume, sont réunies dans un Album annexé au Rapport, et dont référence est faite à chacun des chapitres auxquels elles correspondent. En outre, les dessins originaux, ainsi que de nombreux documents préparés depuis le début des travaux du Service d'aménagement de la capitale nationale constituent le dossier du projet, qui est à la disposition des autorités administratives et de leurs techniciens, au siège du Service d'aménagement de la capitale nationale.

Deux schémas d'assemblage montrent l'emplacement et l'étendue des surfaces étudiées dans les limites de la région urbaine, tant pour les plans d'état actuel que pour les projets envisagés.

Enfin, quatre maquettes ont été préparées par la Division des graphiques de l'Office national du film sous la direction du Service d'aménagement de la capitale nationale pour fins d'exposition et d'examen.

PLANCHE 19
DE L'ATLAS

- 1—Plan-relief de la région de la capitale. Échelle: 1" = 3000'.
- 2—Maquette générale de la partie centrale de la région urbaine. Échelle: 1" = 100'.
- 3—Maquette détaillée du centre civique d'Ottawa comportant deux variantes relatives à l'emplacement des monuments publics proposés. Échelle: 1" = 30'.
- 4—Maquette détaillée de la colline du Parlement et de la partie correspondante de la rue Wellington. Échelle: 1" = 30'.

INTRODUCTION

Le projet d'aménagement de la capitale nationale dont le présent Rapport est l'aboutissement, forme la suite d'études antérieures et sera sans doute, à son tour, continué et révisé dans l'avenir, selon les exigences du développement éventuel de la capitale.

Comme ses illustres prédécesseurs, sir Wilfrid Laurier et sir Robert Borden, le très honorable W. L. Mackenzie King avait le souci de doter le Canada d'une capitale digne de l'essor merveilleux de ce pays, se faisant ainsi l'interprète du sentiment de fierté nationale des Canadiens.

En 1936, lors d'une inspection des chantiers de l'Exposition internationale de Paris, M. King que j'avais l'honneur d'accompagner comme architecte en chef, et qui connaissait les travaux exécutés à Philadelphie sur mes plans, m'invitait à venir à Ottawa pour étudier avec les Services techniques du gouvernement, l'aménagement du centre administratif de la ville.

Dès 1937, des études furent faites en coopération avec le ministère des Travaux publics et la Commission du district fédéral, et furent suivies d'exécution jusqu'en septembre 1939, les travaux étant interrompus par la guerre mondiale.

Les plans ne concernaient alors qu'une faible partie de la ville d'Ottawa.

Mais, comme tous les grands hommes d'État, le premier ministre voulait *construire* l'histoire de son pays, et il songeait déjà à un travail d'une toute autre envergure. On verra plus loin les suggestions faites à ce sujet dans notre Rapport du 7 juin 1939, où l'essentiel de l'organisation actuelle du Comité d'aménagement de la capitale nationale était esquissé.

Le 22 août 1945, après l'interruption de cinq années de guerre, je recevais du ministre des Travaux publics, l'honorable Alphonse Fournier, le câblogramme suivant:

POUR TENIR LIEU DE TOUT AUTRE MONUMENT
COMMÉMORATIF DE LA GUERRE QUI VIENT DE S'ACHEVER LE
GOUVERNEMENT A CONVENU DE DÉVELOPPER LA CAPITALE
NATIONALE DU CANADA ET SES ENVIRONS SUR LES DEUX
RIVES DE LA RIVIÈRE OTTAWA STOP NOUS DÉSIRONS
QUE LE PLAN DE BASE TRACÉ PAR VOUS ET PARTIELLEMENT
EXÉCUTÉ SOIT ÉTENDU JUSQU'AUX LIMITES RÉCEMMENT
DÉTERMINÉES ET CONSIDÉRABLEMENT ÉLARGIES STOP
LE PREMIER MINISTRE M'A PRIÉ DE VOUS DEMANDER
SI VOUS POURRIEZ ENTREPRENDRE CE TRAVAIL STOP
PRIÈRE DE M'AVISER SI VOUS POUVEZ VENIR
IMMÉDIATEMENT

Profondément reconnaissant de l'honneur qui m'était fait par le gouvernement fédéral, je demandai à mon Gouvernement de m'autoriser à confier à mes adjoints mes fonctions d'inspecteur général de la Reconstruction et de l'Urbanisme en France, afin de pouvoir entreprendre la tâche pour laquelle j'étais appelé au Canada.

Dès mon arrivée à Ottawa, le 2 octobre, j'étais interviewé par la presse, à laquelle je signalais toute l'importance de ce travail et l'exemple donné par le Canada en consacrant à la commémoration de la guerre le plan d'ensemble de la capitale. « Ce travail constituerait une entreprise nationale, réalisée grâce à la collaboration d'architectes, d'ingénieurs et de techniciens canadiens, sous la direction d'un Comité national d'aménagement de la capitale ».

Un programme général de travail était soumis au gouvernement fédéral, le 16 novembre 1945, et confirmait un rapport préalable que j'avais soumis au très honorable premier ministre le 7 juin 1939, relatif au travail que j'avais déjà été chargé d'entreprendre pour le gouvernement fédéral, à cette époque.

Extraits de ces deux rapports:

1° Rapport soumis au premier ministre (7 juin 1939)

Si je ne m'abuse, il serait question de la création éventuelle d'un district de la capitale du Canada, sur le modèle du district de Columbia aux États-Unis.

N'étant pas compétent pour examiner le besoin d'un district fédéral de la capitale, du point de vue politique ou de l'administration générale, j'ai l'honneur de vous soumettre les remarques ci-après, *limitées au problème strictement urbaniste.*

Plusieurs exemples d'aménagement régional et de règlements généraux visant l'aménagement urbain, en Europe et en Amérique, montrent que ce problème en particulier, même s'il intéresse un grand nombre de municipalités, *peut être étudié et résolu avec succès sans changement profond de leurs administrations respectives*, grâce à l'organisation, seulement en vue d'un aménagement coordonné et de l'application d'une réglementation commune du zonage et de la construction, d'un comité central d'aménagement, nommé spécialement pour élaborer plans et règlements, et en dirigeant l'exécution et la mise en vigueur.

Des représentants des diverses villes et autres agglomérations comprises dans le territoire régional, déterminé suivant ses conditions physiques et ses besoins éventuels, devraient faire partie du Comité d'aménagement, ainsi que des délégués des différentes administrations intéressées. Le Comité agirait sous l'autorité du gouvernement à titre d'organisme interdépartemental et d'arbitrage. Des juristes, des hygiénistes, des ingénieurs des divers services techniques contribuant à l'aménagement urbain et rural, des architectes, des paysagistes, des représentants d'associations historiques et touristiques, devraient être consultés par le Comité, et travailler sous la direction d'un urbaniste coordonnateur, agissant en qualité de consultant en chef.

Un comité exécutif, choisi parmi les membres du Comité général assurerait la préparation des études, des plans et rapports à soumettre aux séances du Comité pour discussion et approbation finale.

Ce bref exposé s'inspire du « Comité supérieur de l'aménagement de la région parisienne » qui groupe une agglomération de plus de 600 villes, cantons et communes au voisinage direct de la ville de Paris, dans un rayon d'environ 20 milles du centre de la ville, et qui dépendent de plusieurs « départements » ou administrations préfectorales.

D'autres plans régionaux sont actuellement en voie de préparation, en France, suivant les mêmes principes, pour tous les grands centres urbains.

Le *New York Regional Plan*, la *Philadelphia Tri-State Planning Corporation* (Pennsylvanie, New-Jersey, Delaware) constituent d'autres exemples d'autorités centrales analogues, chargées d'un travail purement technique, n'intervenant pas dans l'administration des villes ou des États.

Si la comparaison est possible avec la capitale du Canada, il semble logique qu'un semblable comité d'aménagement puisse être organisé sous la direction d'une commission du district fédéral amplifiée, et fonctionnant avec la collaboration des administrations municipales comprises dans les limites de la région de la capitale et sous l'autorité supérieure du gouvernement fédéral.

2° Mémoire relatif au travail préliminaire du plan d'ensemble de la capitale nationale (le 16 novembre 1945).

Le premier travail à faire est *l'enquête documentaire* (une liste des documents nécessaires était jointe).

Une réunion générale de tous les techniciens en mesure de fournir les éléments de l'enquête documentaire, avait lieu à l'amphithéâtre de la Galerie nationale, le 9 novembre.

Au cours de l'organisation de notre service et de la préparation des plans de fond, nous avons à résoudre d'*urgents problèmes d'ordre local*, avec MM. Sutherland, Brault et Rankin, du ministère des Travaux publics et à adapter les plans antérieurs au projet actuel.

En conclusion:

1° Comme je l'ai déclaré publiquement à maintes reprises, et dans des interviews, le travail qui m'a été confié revêt *un caractère national*; pour en assurer rapidement le succès, j'aimerais agir à titre de *conseil auprès d'un comité d'aménagement de la capitale nationale*, travaillant en plein accord avec la Commission du district fédéral.

2° Il faudrait créer, le plus tôt possible, un organisme approprié, disposant d'une salle de conférences, d'un service de secrétariat, de sténographie et de classement, documentation et salle de dessin.

Cet organisme relevant de l'autorité de l'honorable ministre des Travaux publics, travaillerait sous ma direction de concert avec le Comité d'aménagement de la capitale nationale.

3° Le personnel de l'organisme serait composé de Canadiens de langue anglaise et de langue française, architectes et ingénieurs.

A titre de personnel de base, je proposerais:

- a) Enquête documentaire urbaine et régionale: M. J. M. Kitchen, et le personnel nécessaire.
- b) Plan directeur: M. Édouard Fiset, avec le personnel nécessaire, agirait en outre à titre de représentant de M. Jacques Gréber, pour la coordination générale des travaux indiqués en a) et b) et assurerait la correspondance avec M. Gréber pendant ses absences.

M. Sutherland, M. Brault et M. Rankin apporteraient leur aide et leurs conseils, comme ils l'ont fait si utilement pendant mes travaux antérieurs.

4° On consulterait des conseillers techniques du Comité d'aménagement de la capitale nationale pendant la préparation du projet, suivant les besoins.

5° Les plans et autres documents préparés sous ma direction, suivant le programme de travail (*voir* p. 5) seront condensés en un rapport général, qui constituera, après approbation, la charte de l'aménagement de la région, mentionnée dans le décret du conseil C.P. 5635 du 16 août 1945, et sera utilisé en qualité de plan directeur et de programme d'aménagement, pour l'étude ultérieure des plans d'aménagement particuliers à chacune des agglomérations incluses dans la région.

6° La préparation du présent travail est particulièrement opportune, car un grand nombre des ouvrages qu'il entraînera, tels que nivellement, établissement, élargissement ou amélioration des routes, jardinage et plantations, drainage, remblai, ouvrages d'art ruraux sont particulièrement indiqués pour la remise au travail d'urgence d'une main-d'œuvre non spécialisée.

Les travaux à entreprendre par la suite et graduellement, pour parer à une urgence ultérieure, conformément au *programme d'exécution à élaborer*, faciliteront la reconversion de diverses industries et entreprises de travaux publics et de bâtiment. Cette deuxième et vaste catégorie d'opérations procurera de l'emploi à la fois pour la main-d'œuvre spécialisée et non spécialisée, pour des artisans de métiers très divers, des ingénieurs et des artistes, tous intéressés directement au programme de travail d'après guerre.

7° En conséquence, les crédits consacrés aux travaux visés par le plan et le rapport seront *largement récupérés par l'économie des dépenses, du temps, et des recherches* qui résulteraient sans aucun doute du manque de prévision d'ensemble et de coordination des plans. En d'autres termes, *les budgets* à prévoir au titre *fédéral, provincial et municipal*, pour des opérations à entreprendre dans une

période d'au moins 25 années, se trouveront *allégés*, les travaux rendus plus faciles et plus efficaces et le service au public plus satisfaisant.

Les dépenses consacrées à la *prévision* et à la *prévention* sont toujours un sûr placement des fonds publics.

C.P. N° 6721

Extrait d'une copie conforme du procès-verbal d'une réunion du Comité du conseil privé, approuvé par Son Excellence l'Administrateur le 31 octobre 1945

Le Comité du conseil privé a été saisi d'un rapport du ministre des Travaux publics, en date du 25 octobre 1945, ainsi conçu :

Qu'en vertu de l'autorité conférée par les décrets du conseil C.P. 63/185 du 28 janvier 1937 et C.P. 2013 du 17 août 1938, M. Jacques Gréber, S.F.U., S.C., S.A.D.G., urbaniste et architecte de Paris (France), a été chargé d'effectuer une étude et de soumettre un projet d'aménagement d'édifices de l'administration fédérale sur le bord de la rivière Ottawa, de chaque côté des édifices du Parlement, et aussi de soumettre des plans en vue d'un aménagement plus complet des zones contiguës à la rue Wellington et à l'avenue Mackenzie;

Qu'en vertu de l'autorité conférée par le décret du conseil C.P. 5635 du 16 août 1945, une étendue de quelque 900 milles carrés, plus ou moins, attenante à la ville, a été désignée à titre de district de la capitale nationale et il a été décidé de charger de nouveau M. Gréber de faire un relevé de la région en vue de préparer les plans d'un projet convenable d'aménagement à longue échéance, en guise de Monument commémoratif national;

. . . que M. Gréber s'engage à :

(Programme de travail)

1° Diriger la préparation de l'enquête documentaire: plans de fond, cartogrammes, diagrammes, illustrations photographiques, etc. . . y compris les conseils nécessaires, pour la recherche et la représentation graphique de tous les éléments de l'enquête et la constitution d'une documentation d'exemples utiles et de la bibliographie, etc. . .

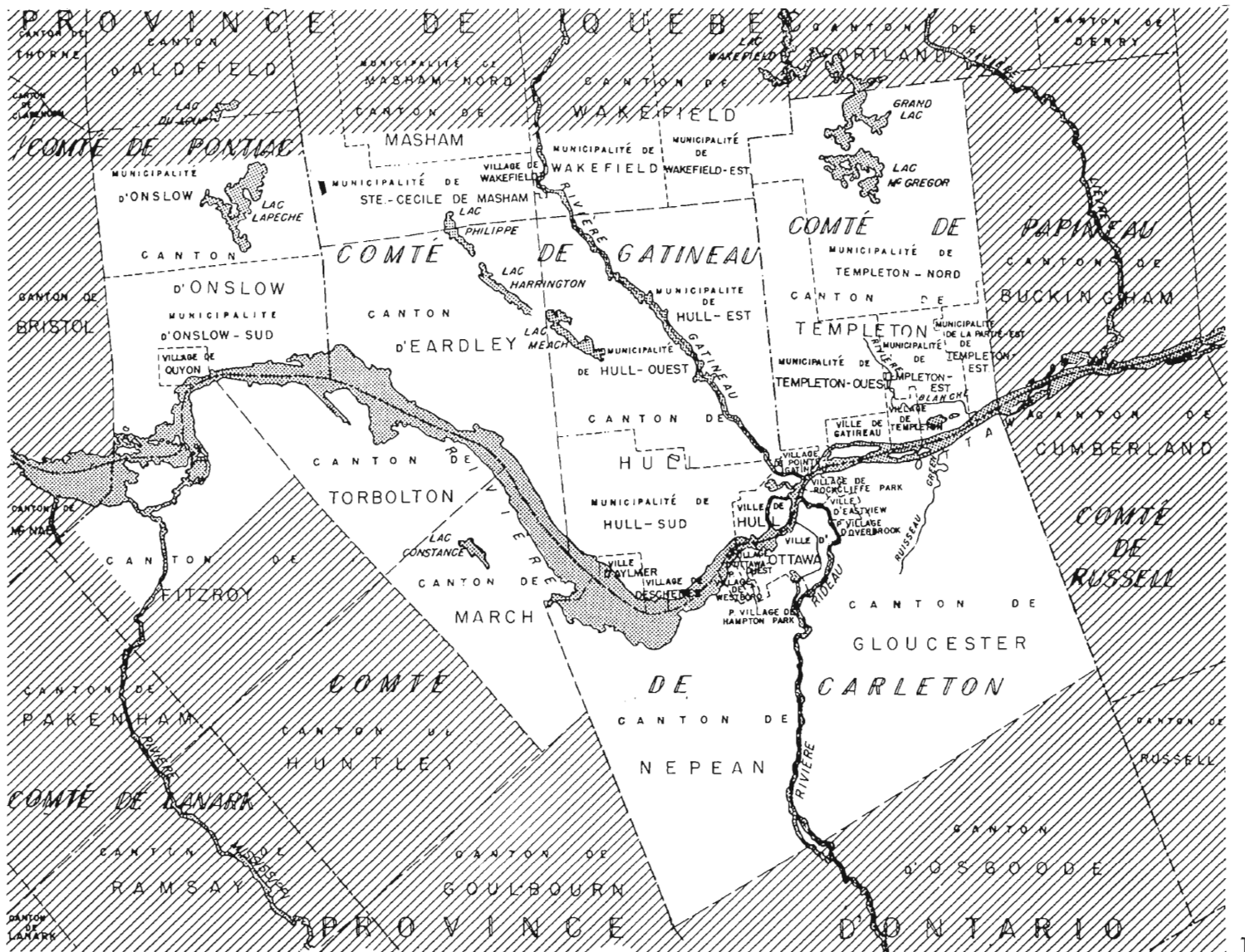
2° Diriger la préparation du Plan directeur proposé, par ses conseils et ses dessins et croquis personnels, à Ottawa et de Paris, comme il l'a fait antérieurement.

3° Diriger la rédaction des règlements proposés, des ordonnances de zonage et du programme d'aménagement.

4° Diriger, éventuellement, la préparation d'une maquette.

5° Fournir études et conseils relatifs à des travaux à entreprendre éventuellement pendant la préparation du Plan Directeur.

6° Diriger la préparation du rapport définitif et des plans de base.



LÉGENDE

- — — — LIMITES INTERPROVINCIALES
- — — — LIMITES DE COMTÉS
- — — — LIMITES DES CANTONS
- — — — LIMITES MUNICIPALES

LIMITES ADMINISTRATIVES DANS LA
RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

1948

SERVICE D'AMÉNAGEMENT DE
LA CAPITALE NATIONALE

J. GRÉBER - URBANISTE CONSEIL

0 1 2 3 4 MILLES

DÉLIMITATION DE LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

C.P. N° 5635

16 août 1945

Extrait d'une copie conforme du procès-verbal d'une réunion du Comité du conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le 16 août 1945

Le Comité du conseil privé a été saisi d'un rapport du premier ministre, le très honorable W. L. Mackenzie King, en date du 29 mai 1945, lui faisant savoir qu'un comité mixte du Sénat et de la Chambre des communes nommé pour étudier les problèmes particuliers découlant de l'établissement du siège du Gouvernement dans la ville d'Ottawa, et d'autres questions, a soumis, le premier août mil neuf cent quarante-quatre, un rapport dans lequel il recommande, entre autres choses:

.

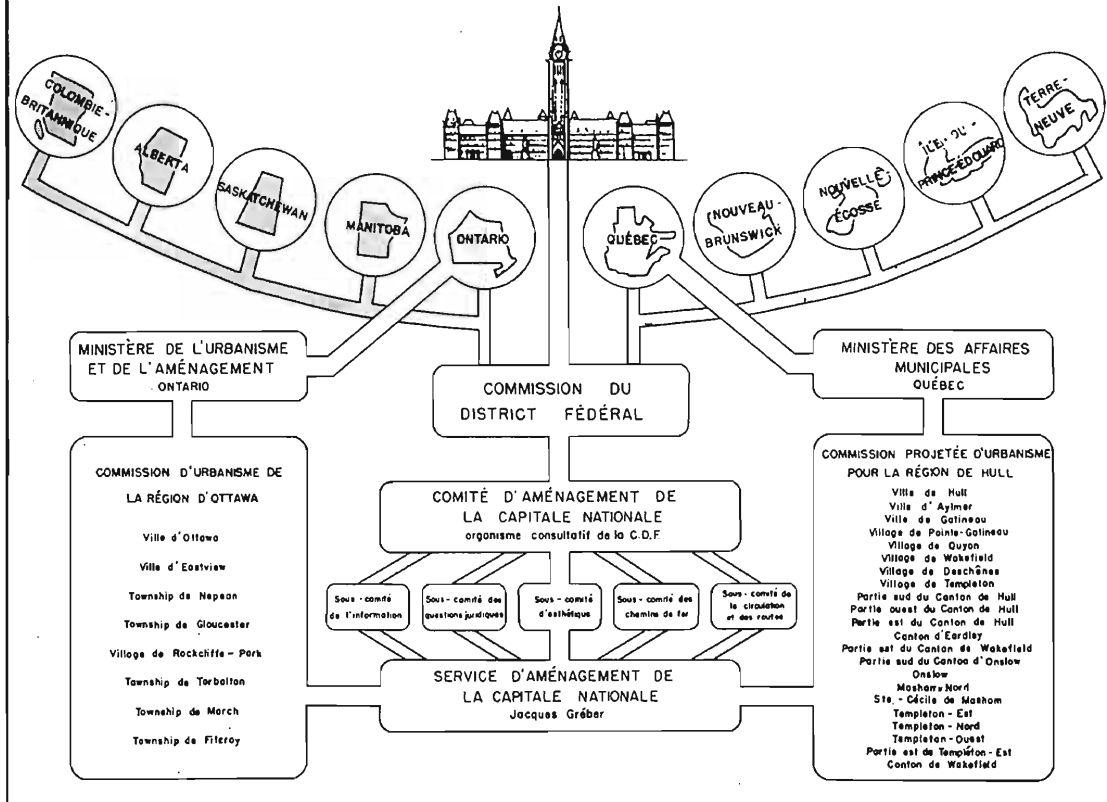
3° Que, aux fins précitées, le « district de la capitale nationale » soit délimité ainsi qu'il suit:

A partir du point où la ligne de partage entre les townships de McNab et de Fitzroy, dans la province d'Ontario, aboutit à la rive sud de la rivière Ottawa; puis vers le sud-ouest le long de ladite ligne de partage jusqu'à la ligne séparant les concessions 2 et 3 du township de Fitzroy; puis en direction sud-est le long de cette dernière ligne jusqu'à la ligne située entre les lots 15 et 16 dudit township; de là vers le nord-est le long de la dernière ligne mentionnée et à travers les concessions 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 et 12 jusqu'à la ligne de partage entre les townships de Fitzroy et de Torbolton; puis en direction sud-est, en suivant cette dernière ligne et ensuite la ligne de partage entre les townships de Huntley et de March, jusqu'à la ligne séparant les townships de March et de Goulbourn; de là vers le nord-est le long de la dernière ligne mentionnée jusqu'à la ligne qui sépare les townships de Goulbourn et de Nepean; puis vers le sud, le long de cette dernière ligne, jusqu'à la ligne qui sépare les lots 30 et 31 de Rideau-Front, dans le township de Nepean; puis en direction nord-est, en suivant cette dernière ligne, jusqu'à la ligne qui sépare les concessions 2 et 3 de Rideau-Front dans le township de Nepean; de là en direction sud le long de la dernière ligne mentionnée jusqu'à la ligne de partage des townships de Nepean et North-Gower; puis vers l'est le long de cette dernière ligne et ensuite de la ligne qui sépare les townships de Gloucester et d'Osgoode, jusqu'à la ligne de partage entre les townships de Gloucester et de Cumberland; puis en direction nord-ouest le long de la ligne séparant les townships de Gloucester et de Cumberland et ensuite le long de la ligne de partage entre les townships de Gloucester et de Cumberland jusqu'au point où cette dernière ligne intersecte la rive sud de la rivière Ottawa; de là en ligne droite jusqu'à la rive nord de la rivière Ottawa, à l'endroit où la ligne de partage des cantons de Templeton et de Buckingham, province de Québec, croise la rivière; de là en direction nord le long de la dernière ligne mentionnée jusqu'à

PLANCHE 3
DE L'ATLAS

la ligne qui sépare l'enclave (Gore) de Templeton du premier rang du canton de Portland; puis vers l'ouest le long de cette dernière ligne et ensuite encore vers l'ouest le long de la ligne de partage des rangs 4 et 5 du canton de Wakefield jusqu'à la ligne qui sépare les cantons de Wakefield et de Masham; puis vers le nord le long de cette dernière ligne et de la ligne de partage entre les rangs 4 et 5 du canton de Masham jusqu'à la ligne qui sépare les cantons de Masham et d'Onslow; de là vers l'ouest en suivant la ligne entre les rangs 11 et 12 du canton d'Onslow jusqu'à la ligne qui sépare les cantons d'Onslow et de Bristol; puis vers le sud le long de cette dernière ligne jusqu'au point où elle intersecte la rivière Ottawa; et de là vers le sud-ouest en ligne droite jusqu'au point de départ, sur la rive opposée de la rivière Ottawa, le tout comprenant 900 milles carrés, plus ou moins.

ORGANISATION FÉDÉRALE - PROVINCIALE - MUNICIPALE RELATIVE AU PLAN DE LA CAPITALE NATIONALE



2

CRÉATION DU COMITÉ D'AMÉNAGEMENT DE LA CAPITALE NATIONALE

8 mars 1946

(Article 28 du Règlement de la Commission du district fédéral)

Conformément à l'article 27 du Règlement de la Commission du district fédéral, approuvé par le décret du conseil C.P. 5634 du 15 août 1945, aux termes duquel la Commission a le pouvoir de nommer un ou plusieurs comités en vue de l'aménagement, de l'expansion, de l'amélioration et de l'embellissement du district de la capitale nationale, il est par les présentes ajouté au Règlement de la Commission du district fédéral un article 28 ainsi conçu:

Que soit institué un comité composé de dix-sept membres et désigné « Comité d'aménagement de la capitale nationale », qui sera l'organisme permanent d'aménagement du district de la capitale nationale, lequel district est délimité audit article 27 du Règlement.

Le Comité se composera du ministre fédéral des Travaux publics, du président de la Commission du district fédéral, de deux membres nommés par la ville d'Ottawa, d'un membre nommé par la ville de Hull, et de douze membres nommés par la Commission du district fédéral, dont deux représentant l'Institut des ingénieurs du Canada, deux, l'Institut royal des architectes du Canada, un, le comté de Carleton (Ontario), un, le comté de Gatineau (Québec), et de six autres membres. Le Comité doit rendre compte de ses actes directement à la Commission.

Les membres du Comité devront être des citoyens canadiens de bonne réputation, qui, par leur formation ou leur expérience, ou en vertu de leur position, sont censés s'intéresser particulièrement, du point de vue national ou d'un point de vue local, à la préparation et à l'exécution de plans convenables en vue de l'aménagement coordonné du district de la capitale nationale. Le Comité a le droit de remplacer en tout temps, pour cause suffisante, l'un quelconque de ses membres et de compléter son effectif à mesure qu'il se produit des vacances.

Le Comité a pour mission d'élaborer un plan directeur du district de la capitale nationale, suivant qu'il le croit opportun, et de conseiller la Commission quant à l'aménagement ultérieur et graduel de ce district, sur un certain nombre d'années, en ne perdant jamais de vue les intérêts essentiels de la population représentée par le gouvernement du Canada, les gouvernements des provinces d'Ontario et de Québec, les villes d'Ottawa et de Hull et les autres municipalités situées dans le district de la capitale nationale.

Le Comité se réunira à Ottawa aussi souvent qu'il le jugera nécessaire et il notera et étudiera soigneusement les observations que pourra lui soumettre tout organisme municipal ou gouvernemental établi dans le district de la capitale nationale ou tout autre groupement ou association dont il décidera d'accueillir les avis, afin que tous les groupes intéressés puissent collaborer à l'élaboration et à la mise au point d'un plan directeur ayant l'appui et l'approbation maximums du public. Toutes les questions soulevées au Comité seront résolues par un vote majoritaire. Les membres du Comité ne seront pas rémunérés mais on leur remboursera toutes sommes qu'ils auront dû dépenser dans l'exécution de leur tâche. Le secrétaire de la Commission remplira également les fonctions de secrétaire du Comité.

Le Comité nommera le personnel nécessaire à l'exécution prompte et convenable de ses fonctions; il aura la haute main sur ce personnel, dont il fixera la rémunération et la durée du service. M. Jacques Gréber, de Paris (France), remplira le rôle d'expert-conseil auprès du Comité et durant ses séjours à Ottawa il dirigera lui-même tout le travail du personnel. En l'absence de M. Gréber, le Comité confiera la direction des travaux à l'un des membres du personnel.

Toutes les dépenses du Comité seront acquittées par la Commission à même les fonds mis à sa disposition, à cette fin, par le gouvernement du Canada. Toutefois, la Commission pourra accepter, si elle le désire, les participations en espèces de tout autre organisme gouvernemental désireux de solder une partie des dépenses essentielles du Comité.

Les dépenses ainsi effectuées seront sujettes à vérification par l'auditeur général, tout comme les autres fonds publics.

Le Comité soumettra périodiquement et au moins une fois l'an au gouvernement du Canada, par l'entremise de la Commission, un rapport de ses initiatives et un état des sommes dépensées pour son compte.

Adopté ce 8^e jour de mars 1946.

POUR LA COMMISSION DU DISTRICT FÉDÉRAL,

Ottawa (Canada).

le président, F. E. BRONSON,

le secrétaire, H. R. CRAM.

MEMBRES DU COMITÉ D'AMÉNAGEMENT DE LA CAPITALE
NATIONALE ET DES SOUS-COMITÉS

1949

F. E. BRONSON, B.Sc., M.E.I.C., Ottawa (Ont.)

Président

L. L. COULTER, Phm.B., Ottawa (Ont.)

Contrôleur de la Ville d'Ottawa

E. L. COUSINS, C.B.E., M.E.I.C., Toronto (Ont.)

Représentant de l'Institut des Ingénieurs du Canada

C. G. COWAN, Ottawa (Ont.)

D. P. CRUIKSHANK, O.B.E., Rockcliffe (Ont.)

Représentant du Comté de Carleton (Ont.)

CHARLES DAVID, B.A.A., F.R.A.I.C., Montréal (P.Q.)

Représentant de l'Institut royal des Architectes du Canada

HON. A. FOURNIER, L.L.L., L.L.D., P.C., C.R., M.P., Hull (P.Q.)

Ministre des Travaux publics

RODOLPHE LEDUC, D.D.S., Maniwaki (P.Q.)

Représentant des municipalités du Québec, à l'exception de Hull

A. S. MATHERS, B.A.Sc., F.R.A.I.C., Toronto (Ont.)

Représentant de l'Institut royal des Architectes du Canada

DAVID MACMILLAN, M.E.I.C., Ottawa (Ont.)

Échevin de la ville d'Ottawa

SON HONNEUR ALPHONSE MOUSSETTE

Maire de la ville de Hull (P.Q.)

WATSON SELLAR, C.M.G., Ottawa (Ont.)

Auditeur-général

ARTHUR SURVEYER, B.A., B.A.Sc., C.E., D.Eng., L.L.D., M.E.I.C., Montréal (P.Q.)

Représentant de l'Institut des Ingénieurs du Canada

HALDANE R. CRAM, B.Sc., M.E.I.C., Ottawa (Ont.)

Secrétaire

Sous-comité des chemins de fer

E. L. Cousins, *président* L. L. Coulter
Alphonse Moussette

Sous-comité de la circulation et des routes

C. G. Cowan, *président* D. P. Cruikshank
David MacMillan

Sous-comité de l'information

D. P. Cruikshank, *président* C. G. Cowan
L. L. Coulter Watson Sellar

Sous-comité de l'esthétique

Gaston Amyot, M.R.A.I.C., Québec (P.Q.),
membre de la Commission du district fédéral
Charles David
J. A. Ewart, M.R.A.I.C., M.E.I.C., Ottawa (Ont.)
membre de la Commission du district fédéral
A. S. Mathers

Sous-comité des questions juridiques

Watson Sellar, *président*

Ex-membres du Comité

Col. J.-P. Carrière, M.E.I.C., ex-ingénieur et gérant de la ville de Hull
(mai 1946 à décembre 1947)
Yves Bernier, M.E.I.C., ex-ingénieur de la ville de Hull
(septembre 1948 à mars 1949)
Grenville Goodwin, ex-contrôleur de la ville d'Ottawa
F. MacRae, ex-contrôleur de la ville d'Ottawa

BUT DU PROJET

En établissant une région de la capitale nationale suivant les indications du Rapport final du Comité mixte du Sénat et de la Chambre des communes, et conformément aux dispositions de l'arrêté en conseil du 16 août 1945, le gouvernement fédéral a défini un territoire comprenant environ 900 milles carrés autour de la ville d'Ottawa, comme région de la capitale nationale, en vue de la préparation des plans applicables au développement à longue échéance de ce territoire.

En conséquence, le premier soin du Service d'aménagement de la capitale nationale était de rechercher les besoins présents et futurs de cette vaste région, afin d'en préparer la charte d'aménagement. Cette étude analytique forme la première partie de ce Rapport, appelée « Enquête documentaire ».

Il eût été relativement facile, après une enquête superficielle des conditions et tendances actuelles, de dresser un plan théorique qui, grâce au cadre naturel et magnifique de la région, aurait pu être fort attrayant, mais une telle procédure n'aurait eu aucune valeur pratique et n'aurait fait qu'entraîner des gaspillages inutiles.

Le plan de la capitale nationale a un double but: c'est avant tout de préparer la charte de développement du groupe de municipalités qui forment la région de la capitale, en vue d'assurer le confort et le bien-être de leurs habitants et de faciliter toutes leurs activités; mais ce doit être également l'aménagement d'une capitale, qui comporte des problèmes multiples relatifs à sa vie et à sa fonction spéciale: parlement, gouvernement, vie diplomatique, congrès nationaux et internationaux, dans une atmosphère de dignité, d'ordre et d'accueil.

La capitale se doit de donner l'exemple aux autres villes du pays, dans la recherche d'un aménagement conforme aux besoins de la vie moderne.

Un autre aspect du problème résulte de l'étendue de la région proposée à nos études. Les opérations d'aménagement proprement dit sont limitées au noyau urbain. Le territoire additionnel, qu'il a été sage d'inclure dans la région, n'exige aucune opération d'aménagement, mais seulement l'application de règlements de protection, afin d'en maintenir le caractère rural ou forestier. Une telle protection a le double avantage de ne rien bouleverser dans la vie actuelle de ce territoire et d'assurer la sauvegarde du remarquable cadre naturel, au milieu duquel la capitale s'est développée. La protection de ce cadre est une garantie de la prospérité croissante du tourisme, industrie majeure d'une capitale.



3

LA RÉGION DE LA CAPITALE, ÉTAT ACTUEL

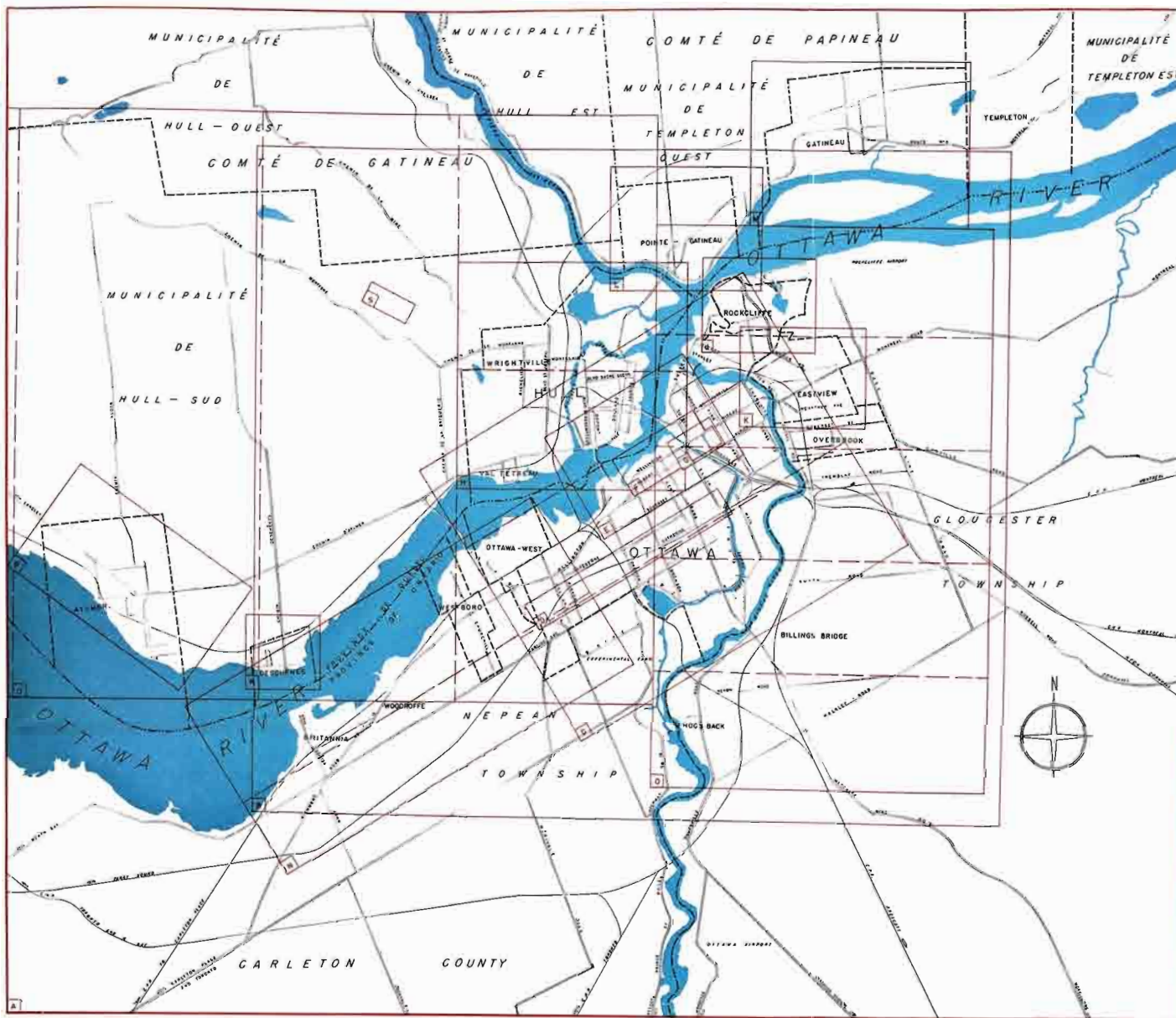


4

VUE AÉRIENNE DES VILLES D'OTTAWA ET DE HULL. LE SITE DE LA RÉGION DE LA CAPITALE ENCADRE LA VASTE COURBE DE LA RIVIÈRE. AU CENTRE, LA CHUTE DE LA CHAUDIÈRE, ET LA COLLINE DU PARLEMENT, SOUS LE VENT DES USINES.

PLANCHE I

SCHÉMA D'ASSEMBLAGE DES PLANS D'ÉTAT ACTUEL



PLANS D'ÉTAT ACTUEL
LÉGENDE

- A** Fonds de plans—r.n.c. 400' = 1'' 1000' = 1''
r.c. 2000' = 1'' 4000' = 1''
- Industries actuelles 1949 2000' = 1''
- Réseau public de transport 2000' = 1''
- Réseau routier actuel 2000' = 1''
- Réseau ferroviaire actuel par rapport au réseau de rues -2000' = 1''
- Propriétés de la C.D.F., louées de la ville, louées du Gouvernement Fédéral, entretenues pour le Gouvernement Fédéral -2000' = 1''
- B** Fonds de plans r.c. 1000' = 1'' 2000' = 1''
r.n.c. 400' = 1'' 1000' = 1''
- Étude préliminaire de l'utilisation du terrain -800' = 1''
- Utilisation du terrain 400' = 1''
- Quartiers déjà assujettis au zonage et règlements de construction 1000' = 1''
- Agrandissement des surfaces bâties 1810 à 1945 -4000' = 1''
- Municipalités ontariennes -4000' = 1''
- Densité de la population 1945 -1000' = 1'' 2000' = 1''
4000' = 1''
- Répartition résidentielle des fonctionnaires 1000' = 1''
- Réseau d'égouts collecteurs 800' = 1'' 2000' = 1''
- Alimentation en eau -800' = 1'' 2000' = 1''
- Industries existantes: lourdes et légères 1000' = 1''
- Lieux de culte, dénominations et répartition -2000' = 1''
- Écoles, emplacement et capacité -1000' = 1''
- Espaces libres actuels 1000' = 1''
- Propriétés publiques -1000' = 1''
- C** Fond de plan r.n. -200' = 1''
- Utilisation du terrain r.n. -200' = 1''
- Volume quotidien des voyageurs de la O.T.C.
- Répartition des tramways et autobus de la O.T.C.
- D** Réseau routier urbain actuel 50' = 1''
- E** Plan de la hauteur des constructions -200' = 1''
- Plan de la valeur des constructions -200' = 1''
- F** Fond de plan -Quartier central d'Ottawa -r.n., constructions, niveaux -100' = 1''
- Espaces de stationnement dans le centre de la ville -100' = 1''
- G** Centre de la Région urbaine -État actuel -100' = 1''
- Trojets quotidiens des autobus et des tramways -200' = 1''
- H** Fonds de plans niveaux des rues -200' = 1''
r.c. -200' = 1'' 400' = 1''
r.n. -200' = 1''
r.n.c. -200' = 1'' 400' = 1''
- Utilisation du terrain -200' = 1''
- I** Fonds de plans -r. -200' = 1''
r.n. -200' = 1''
- Utilisation du terrain -200' = 1''
- K** Fonds de plans -r. 200' = 1'' 400' = 1''
r.c. 200' = 1'' 400' = 1''
r.n. 200' = 1''
- Utilisation du terrain -200' = 1''
- Valeurs foncières -200' = 1''
- Valeur des constructions -200' = 1''
- L** Fonds de plans -r.n.c. -200' = 1''
r. constructions -200' = 1''
- Utilisation du terrain -200' = 1''
- M** Fonds de plans -r.n. -200' = 1'' 400' = 1''
- Utilisation du terrain -200' = 1''
- N** Fonds de plans -r.n. -200' = 1'' 400' = 1''
r.n., lots, dimensions, n° des plans cadastrés -200' = 1''
- Utilisation du terrain -200' = 1''
- O** Fonds de plans -r. -400' = 1'' 1000' = 1''
- Utilisation du terrain -200' = 1''
- P** Fonds de plans -r. 400' = 1'' 800' = 1''
r.n. -200' = 1'' 400' = 1''
- Utilisation du terrain -200' = 1''
- Valeur des constructions -200' = 1''
- Q** Sur fond de plan: lotissement et contours 200' = 1''
- Fond de plan -r.n. -400' = 1''
- Plan de l'état actuel du zonage -2000' = 1''
- Utilisation du terrain -400' = 1''
- R** Fond de plan -r.n. -200' = 1''
- Utilisation du terrain -200' = 1''
- S** Terrasse commémorative de la Gatineau -40' = 1''

r. — tracé des rues seulement
r.c. — rues et contours
r.n. — rues et noms des rues
r.n.c. — rues, noms des rues et contours

PREMIÈRE PARTIE

ENQUÊTE DOCUMENTAIRE

Importance de l'enquête

La qualité et le sérieux d'un projet d'urbanisme dépendent en grande partie du soin et de la méthode que l'urbaniste a su apporter à la constitution préalable d'un dossier d'enquête documentaire clairement exprimé.

L'enquête documentaire a donc pour but de réunir, de coordonner et de représenter graphiquement autant qu'il est possible, toutes les données qui caractérisent le site et les activités humaines qui se sont établies et tendent à se développer dans ce cadre physique.

Ces données ont trait aux conditions géographiques, physiques et humaines dans toute la multiplicité de leurs aspects. L'essentiel de cette analyse complexe a été réuni ici, dans le texte ainsi que dans les graphiques qui l'illustrent. Le dossier documentaire comprend beaucoup d'autres renseignements statistiques et graphiques qui auraient alourdi et compliqué la lecture de ce Rapport. Ils n'en ont pas moins été utilisés dans la préparation de la partie analytique de notre travail et ont largement contribué à l'élaboration de nos conclusions. Ils sont d'ailleurs à la disposition des divers Services techniques appelés par leurs fonctions à les consulter et à les étudier.

D'autre part, *nos recherches sont constamment poursuivies et mises à jour* afin qu'elles puissent conserver toute leur valeur pratique. Aucun projet d'aménagement n'est valable à moins que cette somme de renseignements ne soit continuellement alimentée, car le développement ultérieur du plan d'ensemble dans tous ses détails, doit profiter de ce complément d'information. L'évolution inévitable du projet, même si elle est minime, ainsi que les décisions majeures à prendre en vue de sa réalisation graduelle, doivent constamment trouver dans ce dossier un guide sûr et indiscutable.

Cependant, comme le champ des recherches qui peuvent entrer dans la formation d'un dossier documentaire est à peu près illimité, l'urbaniste risque souvent de se laisser prendre au mirage fallacieux de la statistique au détriment du but essentiel de son travail qui est d'assurer le plus rapidement possible, techniquement et économiquement, l'amélioration des conditions de vie de l'ensemble d'une population.

Nous avons donc limité nos recherches aux faits essentiels capables de justifier les propositions correctives ou créatrices que nous avons formulées dans la Deuxième Partie du Rapport.

Enfin, au dossier documentaire qui réunit l'ensemble de faits matériels doivent venir s'ajouter l'initiative et l'expérience de l'urbaniste et de ses adjoints en ce qui concerne les mille aspects impondérables de l'élément urbain qui ne peuvent se transcrire en termes et plans.

Au cours de notre expérience des divers problèmes urbains confiés à nos études ou à notre examen, nous avons plus d'une fois constaté que cette connaissance humaine des problèmes urbains était peut-être plus importante encore, qu'un immense dossier réuni avec peine et qui, entre les mains d'un théoricien, ne serait souvent que lettre morte. Ce n'est que par un contact journalier et en se penchant avec ferveur sur les subtils aspects d'un problème aussi complexe, qu'il est possible de donner au dossier documentaire toute son efficacité.

Connaissant toute l'importance de l'analyse préalable, nous n'avons pas hésité à y consacrer le temps voulu, afin de rendre plus rapide, plus claire et plus utile, l'élaboration de nos conclusions constructives.

CONDITIONS PHYSIQUES

Situation géographique

Le site de la région de la capitale offre des possibilités illimitées pour un développement urbain idéal. D'une part, le relief, la distribution des rivières et des lacs, ainsi que des territoires urbains, ruraux et forestiers; d'autre part, la composition de la population, la répartition équilibrée de ses activités, les communications interurbaines, bref les deux éléments fondamentaux de la *géographie urbaine: avantages naturels et travail de l'homme*, concourent à faciliter l'aménagement efficace et la mise en valeur de l'ensemble du territoire étudié.

Les 900 milles carrés de la région comprennent 536 milles carrés dans la province de Québec et 364 milles carrés dans la province d'Ontario.

Bien que la rivière Ottawa sépare les deux provinces, elle est plus exactement l'élément d'unité de leur attraction mutuelle.

La région de la capitale s'étend, depuis la Tour de la Paix, à 35 milles au nord-ouest, 20 milles au nord-est, 15 milles au sud-ouest et 15 milles au sud-est.

PLANCHES
1 et 2
DE L'ATLAS

Ottawa est situé à 126 milles de Montréal et à 265 milles de Toronto.

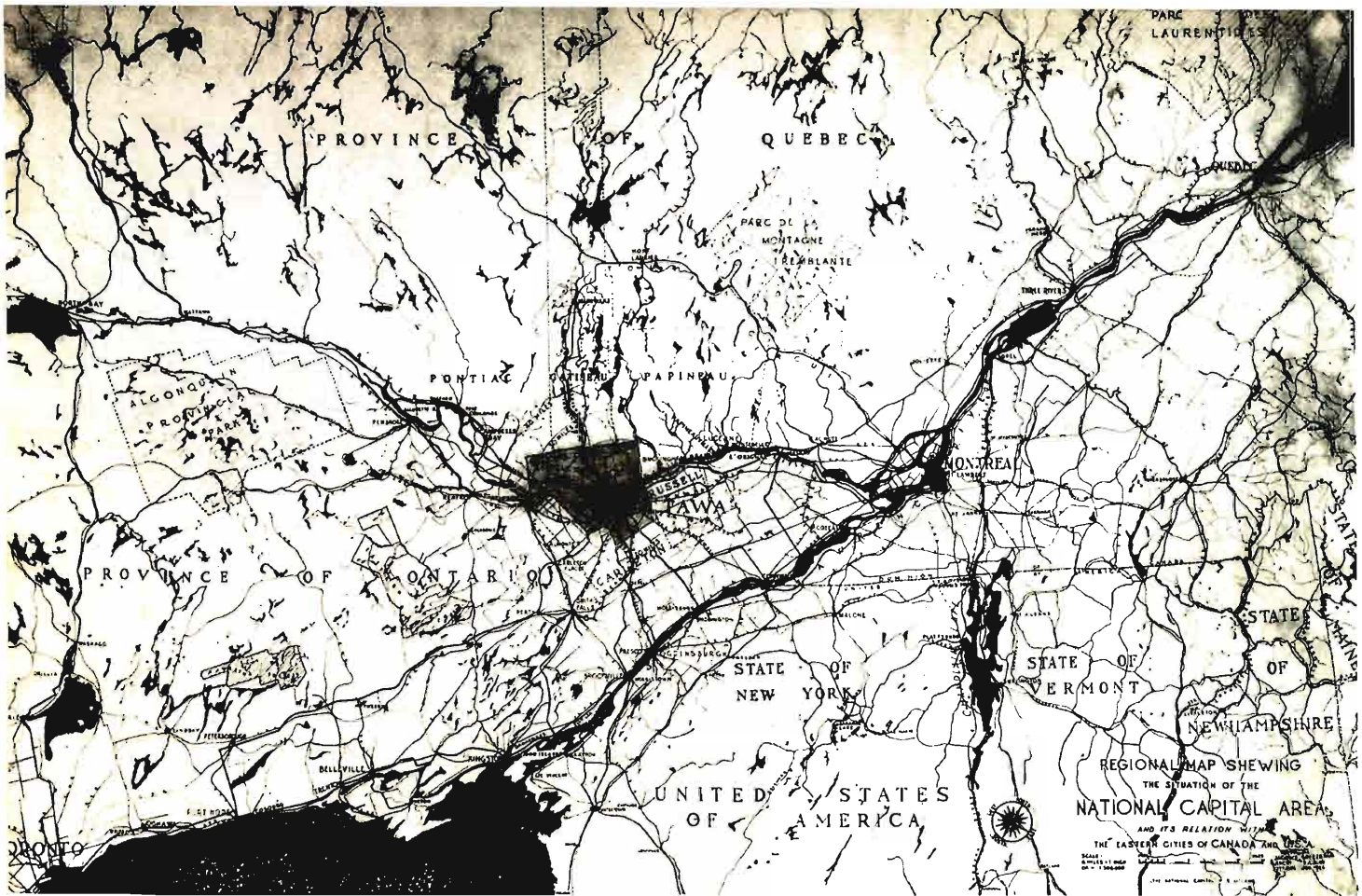
La frontière des États-Unis est à 45 milles d'Ottawa.

Avec ses affluents, — la rivière Gatineau au nord, la rivière Rideau et le canal Rideau au sud, — la rivière Ottawa constitue l'ossature du développement urbain.

La région comprend 19 milles carrés de surface bâtie, 479 milles carrés de terres de culture, 332 milles carrés de terres boisées et 70 milles carrés d'eau (rivières et lacs).

PLANCHE 4
DE L'ATLAS

Relief terrestre — Dans la partie nord de la région, il y a déclivité générale vers le sud et le sud-est et dans la partie sud, vers le nord et le nord-est, jusqu'à la vallée qu'arrose la rivière Ottawa; cependant, la pente n'est pas partout uniforme, à cause surtout de l'irrégularité des dépôts géologiques. En ce qui concerne la roche de fond, la pente des vallées et, par conséquent, de la surface, est orientée d'une façon générale vers le sud-est, au nord de la rivière Ottawa.



5

CARTE DE SITUATION DE LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

La plus haute partie de cette région est située à l'étage précambrien supérieur où certains points de la « montagne » se trouvent à environ 1,300 pieds au-dessus du niveau de la mer. Le point le plus bas est dans la vallée de la rivière Ottawa, en aval de la ville, où la surface de l'eau, aux plus bas niveaux, atteint de 127 à 132 pieds au-dessus du niveau de la mer. Dans la ville d'Ottawa, le point le plus élevé de la colline du Parlement est à une altitude de près de 300 pieds.

L'altitude des basses terres de la partie nord-ouest de la région, au nord de la rivière Ottawa, varie en général de 300 à 450 pieds, la partie la plus élevée, au nord-ouest de la ville d'Aylmer, atteignant près de 475 pieds. Au sud de la rivière Ottawa, dans la partie sud-ouest de la région, l'altitude générale est de 250 à 350 pieds, bien que certaines collines isolées soient un peu plus hautes, le point le plus élevé, à 3 milles à l'ouest de Stittsville, atteignant près de 470 pieds au-dessus du niveau de la mer. Dans la partie sud-est de la région, le point le plus élevé d'un amoncellement en forme de crête qui s'étend vers le sud-est depuis Bowesville, a 400 pieds d'altitude, mais le long de la rivière Rideau l'altitude générale est d'environ 300 pieds. La crête du voisinage de Bowesville

s'arrête abruptement du côté est de la vallée de la Rideau, entre Black-Rapids et Rideau-Junction; cependant, elle se poursuit à une plus basse altitude du côté ouest de la rivière, depuis le voisinage de Merivale jusqu'aux environs de Bells-Corners. Dans la partie est de la région, où l'on découvre de profonds amoncellements, le terrain est moins accidenté et l'altitude générale varie entre 225 et 275 pieds.

Climat

*Préparé par M. B. W. BOVILLE, B.A., météorologiste, avec
l'autorisation du directeur du Service météorologique,
ministère des Transports*

La région d'Ottawa est située à des hauteurs tempérées, dans la zone où dominant les vents de l'ouest. Des perturbations atmosphériques plus ou moins intenses et qui se déplacent généralement de l'ouest à l'est dans le courant dominant, traversent la région à intervalles d'environ 2 à 5 jours. L'intensité de ces perturbations provient surtout de vagues d'air chaud qui montent du sud-ouest et de courants d'air froid qui descendent du nord-ouest.

Les conditions climatiques de la région dépendent surtout de ces perturbations, qui s'accompagnent ordinairement de changements prononcés de la température. Par conséquent, outre les variations saisonnières normales, on constate des changements subits, à de brefs intervalles.

L'intensité des courants d'air chaud et d'air froid et les routes que suivent les tempêtes varient considérablement de mois en mois et d'année en année. D'où les variations prononcées de climat, d'une année à l'autre, avec le résultat que les conditions climatiques d'une année ne sont pas un indice sûr de ce à quoi on pourra s'attendre l'année suivante.

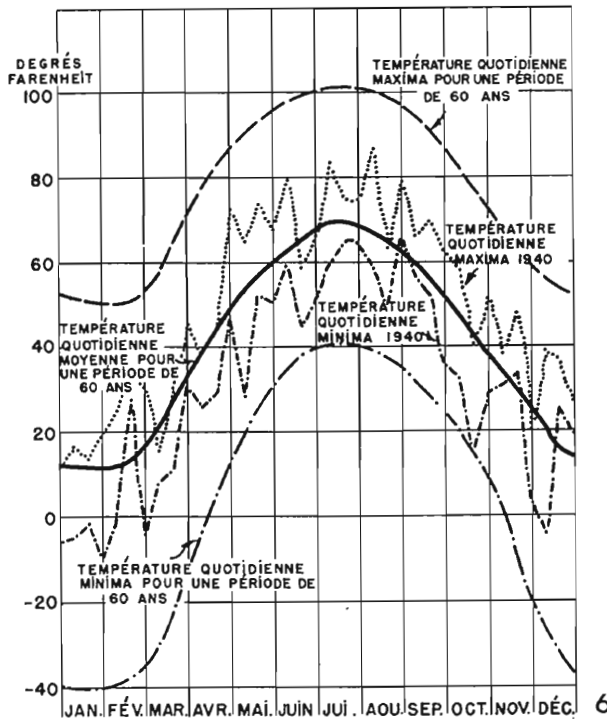
Outre les conditions atmosphériques ordinaires des zones tempérées, la situation géographique de la région influe plus ou moins sur le climat.

Les Grands lacs et, dans une plus faible mesure, les vallées de la rivière Ottawa et du fleuve Saint-Laurent, exercent une influence considérable sur notre climat. Les Grands lacs ont surtout pour effet de modifier la température. Les vagues d'air froid qui, en hiver, font souvent baisser la température dans les Prairies jusqu'à 50 degrés sous zéro, sont réchauffées au-dessus des Grands lacs et ne causent pas, à Ottawa, de chute trop marquée de la température.

Le froid est rigoureux à Ottawa quand les vents soufflant directement du nord, évitent la région relativement chaude des lacs. La rose des vents indique que les vents du nord ne sont pas très fréquents; ainsi les vagues de froid intense n'atteignent pas très souvent la région d'Ottawa.

L'influence des Grands lacs sur le climat varie selon la proximité des lacs. La température moyenne de janvier est de 11 degrés plus élevée à Toronto qu'à

TEMPÉRATURE
VILLE D'OTTAWA



très variable, change parfois nettement du jour au lendemain. Les accidents géographiques de la région sont aussi la cause de variations, qui se font sentir surtout en hiver.

B. W. BOVILLE

Géologie—Nature du terrain

Préparé par R. E. DEANE,
Division de la géologie
Ministère des Mines et Ressources

PLANCHE 5
DE L'ATLAS

La géologie, prise dans son sens le plus large, intéresse tout le monde. Elle traite de l'histoire de la terre, des minéraux qu'elle recèle, du roc sur lequel nous marchons et qui sert de fondement à nos voies de communication ainsi qu'à nos temples, des sols et de l'eau dont dépend notre existence quotidienne.

La géologie de la région de la capitale nationale est complexe et variée. Les plus vieilles roches, — elles remontent peut-être à un milliard d'années, — sont

Ottawa. Il tombe, en moyenne, 20 pouces de neige de plus à Ottawa qu'à Toronto où, la température moyenne étant plus élevée, une plus grande partie de la précipitation prend la forme de pluie. A d'autres égards, le climat des deux villes est sensiblement le même.

Le climat de Montréal est, en règle générale, à peu près identique à celui d'Ottawa, sauf que la précipitation y est plus grande. Il tombe en moyenne, à Montréal, environ 30 pouces de neige de plus qu'à Ottawa. Cela tient en partie du fait que les perturbations attribuables aux tempêtes qui remontent la côte orientale des États-Unis et traversent les provinces Maritimes, se font souvent sentir dans toute la vallée du Saint-Laurent jusqu'à Montréal, mais n'atteignent pas, au nord de cette vallée, la région d'Ottawa.

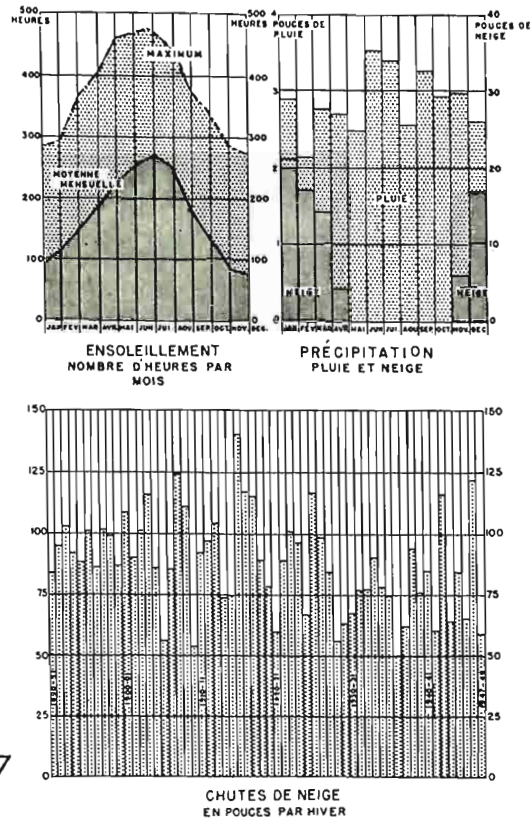
En général, Ottawa jouit d'un climat continental tempéré relativement typique; le temps, qui est

les roches intrusives ou granitiques, que nous connaissons tous pour en avoir souvent vues dans les monts de la Gatineau. Il y a environ 400 millions d'années, la mer qui recouvrait cette région déposa sur la roche granitique la matière qui compose nos roches sédimentaires: les grès, les schistes et les calcaires. Plus tard, quand la terre émergea et que les eaux se retirèrent, les roches s'usèrent graduellement jusqu'à ce que la surface en fût à peu près ce qu'elle est aujourd'hui. Puis, il y a environ un million d'années, il se produisit un autre changement important. Le climat devint plus froid et les glaciers, s'avançant du nord, recouvrirent la région. Il y eut probablement trois époques glaciaires distinctes, séparées par trois époques interglaciaires accompagnées d'un climat sensiblement égal au nôtre. La glace, en disparaissant, laissa certaines roches à nu et en recouvrit d'autres d'épaisses couches d'apports ou de sol. L'énorme couche de glace ayant causé des dépressions, la mer envahit de nouveau certaines parties de la région et y laissa, sur toute la périphérie, des couches de sable, de limon et d'argile. La glace disparut enfin et la terre émergea pour nous donner à peu près la topographie que nous voyons aujourd'hui.

Les deux genres de roches de la région sont la cause de topographies différentes contrastées. La topographie des hautes terres du nord de la rivière Ottawa, où se trouvent les roches précambriennes, est très accidentée; on y rencontre partout des collines rocheuses et des pentes abruptes. Par contre, la topographie des basses terres, au sud de la rivière, est marquée d'une série de pentes douces et d'ondulations. On découvre dans cette région les roches sédimentaires paléozoïques et les épaisses couches de sol qu'y ont laissées les glaciers et la mer.

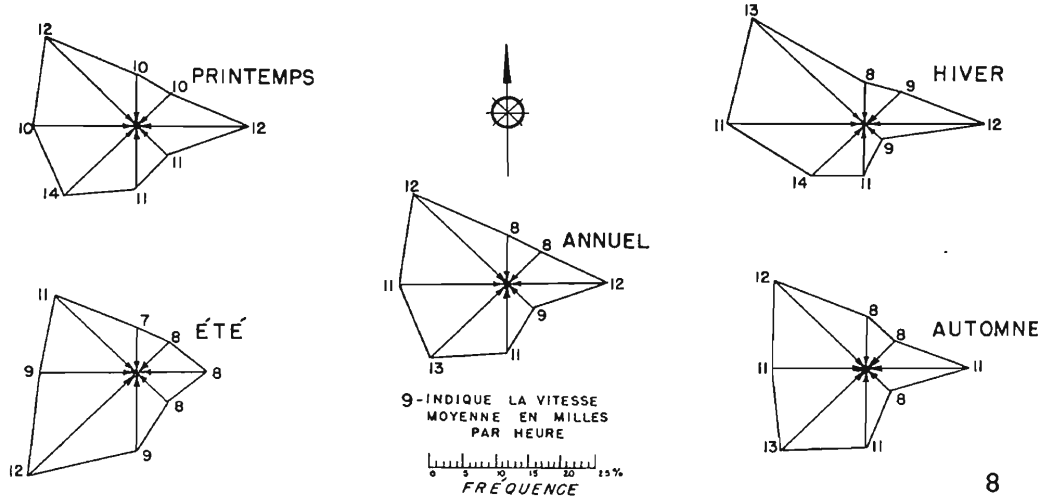
Les roches précambriennes, qui sont les plus anciennes, font partie du Bouclier canadien. On les découvre dans les hautes terres accidentées, au nord de la

ENSOLEILLEMENT, PLUIE ET NEIGE VILLE D'OTTAWA



7

LES VENTS VILLE D'OTTAWA



8

rivière Ottawa. Les glaciers ayant laissé les roches dures et résistantes complètement à nu ou recouvertes seulement d'une mince couche de terre, la région n'est utile que pour l'exploitation forestière ou minière, ou comme lieu de récréation. On y a découvert, en quantités diverses, des minéraux comme le mica, l'hématite, la magnétite, l'apatite, la pyrite, la galène, le molybdène et le brucite.

Dans la vallée de l'Ottawa et en allant vers le sud, on trouve les roches sédimentaires de l'époque paléozoïque: grès, calcaires, dolomies et schistes. Depuis de nombreuses années, les trois premières servent de pierre de construction. Elles servent également, dans une mesure plus restreinte, pour la préparation de pierre concassée, de ciment, de verre et de brique.

Presque partout la roche de fond est recouverte d'apports glaciaux ou marins. Ceux de l'époque glaciaire comprennent de l'argile à blocs, un mélange de galets, de sable, de limon et d'argile, ainsi que du sable et du gravier stratifiés. Dans la zone précambrienne, les apports sont minces ou nuls, tandis que les roches sédimentaires de l'époque paléozoïque sont recouvertes de dépôts atteignant jusqu'à 50 pieds d'épaisseur. Un diluvium composé de couches alternantes de sable, de limon et d'argile recouvre de vastes zones de la région de la capitale, particulièrement dans les basses terres. On trouve le sable surtout sur les hauteurs, où était jadis le rivage de la mer, tandis que les limons et les argiles se rencontrent plus fréquemment dans les vallées et les dépressions. Dans les excavations faites en vue de la construction, les couches terrestres se présentent ordinairement dans l'ordre suivant: à la surface les sables marins, puis les argiles marines, le limon renfermant des coquilles fossilisées, l'argile rubanée, l'argile à blocs, et enfin,

la roche de fond. Il se peut qu'une ou plusieurs couches antérieures à la roche de fond soient absentes. Les argiles marines servent à la fabrication de briques et de tuiles; les sables et les graviers, à la préparation de béton et de matériaux pour les routes.

Les nombreux lacs et petits cours d'eau de la zone précambrienne assurent un approvisionnement d'eau suffisant. Au sud de la rivière Ottawa, des puits aménagés dans les apports ou les dépôts marins fournissent l'eau nécessaire aux besoins domestiques. Parmi les roches sédimentaires, le grès contient le plus d'eau, tandis que le calcaire et le schiste sont celles qui en renferment le moins.

Avant d'aménager des barrages ou de construire des usines importantes, il est essentiel d'effectuer des levés géologiques complets, étant donné la nature complexe et variable de la roche de fond, ainsi que des apports glaciaux ou marins.

R. E. DEANE

Végétation

Les cultures, la beauté pittoresque et la richesse de la région de la capitale nationale

*Préparé par le DR E. S. ARCHIBALD,
Directeur de la Ferme expérimentale
Ministère de l'Agriculture*

Les cultures et le paysage d'Ottawa et des régions avoisinantes, dans l'Ontario et le Québec, offrent sans doute plus de beauté et d'attrait que les régions de presque toutes les autres capitales. Chaque saison y montre son charme particulier aux habitants et aux dizaines de milliers de visiteurs que les affaires ou le repos amènent à Ottawa. Nulle part ailleurs ne trouve-t-on à proximité de la ville autant d'attraits pour les pêcheurs, les visiteurs estivaux ou les chasseurs. Nulle part ailleurs une capitale n'est arrosée par trois rivières aussi magnifiques, chacune offrant un aspect différent. Ainsi que dans toutes les grandes vallées semblables, il existe de magnifiques étendues de riches terrains d'alluvion, éminemment favorables à la culture. Même la rude contrée de la Gatineau renferme de belles enclaves tout près d'Ottawa.

La vallée outaouaise est par elle-même un bassin qui possède plusieurs zones agricoles attrayantes, tandis que la Gatineau, au cours plus lent, parcourt des régions dont une grande partie ont un sol fertile. Comme le fait supposer la nature d'un tel terrain, il offre une très grande variété de sols particulièrement adaptés à certaines cultures, depuis les plantes potagères, amies de la chaleur, jusqu'aux essences forestières. Cette grande diversité des sols entraîne celle des exploitations. Il existe encore des champs en friche où l'on pourrait faire l'essai de nouvelles cultures, de variétés mieux adaptables à l'agriculture générale ou à l'horticulture, tandis que la conservation forestière, l'essai de nouvelles espèces et le reboisement des terres les plus propres à cette fin, même si elles sont belles dans leur état actuel, sont des pratiques encore à leurs débuts.

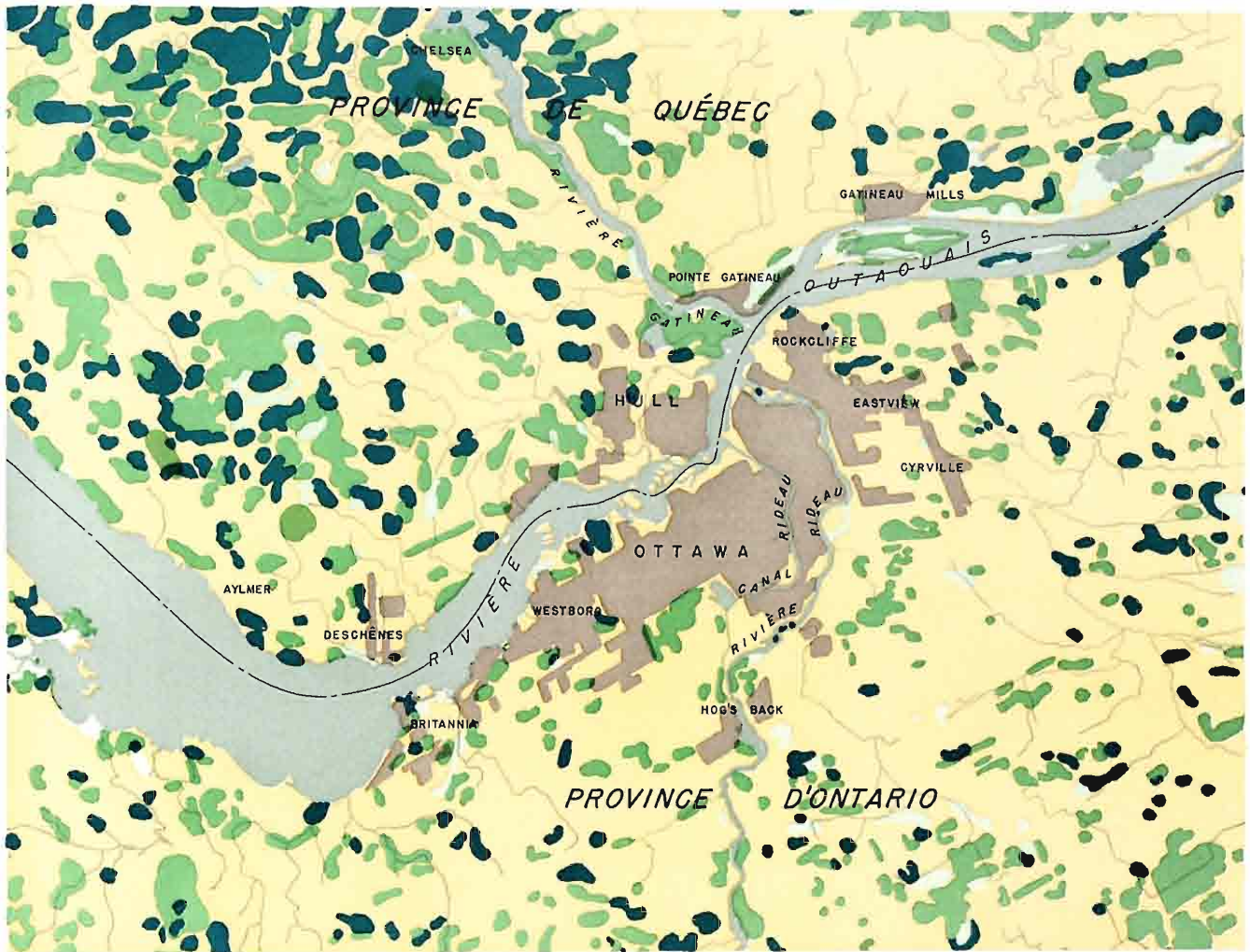
Les agriculteurs de cette zone et des régions avoisinantes du bassin outaouais se consacrent surtout à la production fermière. L'industrie laitière prédomine dans la région qui approvisionne Ottawa en lait. Le lait naturel y est le principal produit, mais il est suivi de près par le fromage et le beurre de haute qualité, comme l'indiquent les fabriques éparpillées dans la région.

Dans les régions plus rudes des collines de la Gatineau et dans la partie supérieure de la rivière Ottawa, l'élevage prédomine, surtout, celui du bœuf de boucherie, mais dans plusieurs régions, comme le comté de Pontiac, on produit du mouton et de l'agneau de haute qualité. Cette partie de la région de la capitale nationale est aussi réputée dans toute l'Amérique du Nord pour ses semences de haute qualité, comme les pois, l'avoine et l'orge, qui ont remporté plusieurs prix aux expositions internationales de semences les plus importantes du continent, entre autres celles des grains et du foin à Chicago et la foire agricole d'hiver de Toronto.

Contrairement à l'expansion horticole, l'industrie laitière, l'élevage des animaux de boucherie et la production des semences trouvent de bons débouchés dans les laiteries très modernes de la ville d'Ottawa, aux abattoirs de la ville de Hull et dans les établissements de vannage de la région. La région d'Ottawa n'est guère connue comme un important centre horticole. On y produit pourtant une grande variété de récoltes, mais principalement pour la consommation locale. De nombreux maraîchers cultivent plusieurs espèces de légumes, y compris ceux qui aiment la chaleur, comme les tomates et le maïs sucré. On cultive aussi en grandes quantités les petits fruits, comme les fraises et les framboises, les groseilles à grappes et les groseilles à maquereau. En ces dernières années, la culture des pommes a fort augmenté, si bien qu'aujourd'hui la région compte plusieurs vergers dont l'exploitation rapporte des bénéfices intéressants. On cultive également, mais de façon plus limitée, quelques variétés de prunes et de poires rustiques. D'autres fruits, comme les cerises et les raisins, ne sont pas cultivés pour le commerce, tandis que les pêches ne pourraient survivre aux hivers rigoureux, même dans les jardins fermés. Tant qu'il n'y aura pas de conserverie dans la région, la superficie ensemencée de fruits et de légumes se limitera à la demande du marché local.

On est trop souvent porté à prendre comme acquise l'importance économique de cette expansion agricole. La capitale, il est vrai, n'est pas connue avant tout comme ville industrielle; néanmoins, les industries d'Ottawa, de Hull et des autres municipalités comprises dans la région de la capitale nationale ont été établies d'abord pour répondre aux besoins de l'exploitation agricole et forestière. Celle-ci, à son tour, sert à nourrir les citadins et à leur procurer du travail. On ne saurait à l'avenir méconnaître cet heureux rapport. Les excellentes relations qui existent entre la production des vivres et celle des matériaux de construction destinés à la capitale doivent être maintenues de la façon la plus harmonieuse.

Dans le domaine de l'agriculture, la capitale est et doit demeurer le centre logique des recherches agricoles pour la région outaouaise et le territoire plus



LÉGENDE

- TERRAINS BOISÉS EN FEUILLUS
- TERRAINS BOISÉS EN CONIFÈRES
- TERRAINS MARÉCAGEUX
- TERRAINS NUS
- SURFACE BÂTIE EXISTANTE



NATURE DE LA VÉGÉTATION
 À LA PÉRIPHÉRIE
 DE LA ZONE URBAINE

LES DONNÉES PROVIENNENT DES CARTES DE
 LA DÉFENSE NATIONALE ET DE PHOTOS AÉRIENNES

SERVICE D'AMÉNAGEMENT DE
 LA CAPITALE NATIONALE
 J. GRÉBER, URBANISTE-CONSEIL
 OTTAWA - 1948

ÉCHELLE





étendu qu'embrasse cette zone climatique. De même, il n'est que logique qu'elle soit le centre administratif des recherches agricoles, puisque la responsabilité de ces travaux, pour tout le territoire canadien, retombe sur le gouvernement fédéral. Ottawa est donc particulièrement favorisé de posséder des institutions comme la Ferme expérimentale centrale, siège des recherches scientifiques agricoles, y compris le très important service de recherches en matière de pathologie animale, établi à Hull, et la Division de biologie du Conseil national des recherches. Il est très intéressant de noter que ces institutions de recherches existent dans la capitale même ou dans ses environs depuis près de soixante-dix ans, alors que ce n'est qu'au cours des vingt dernières années que notre grand voisin du Sud s'est rendu compte du pressant besoin d'un service fédéral analogue et qu'il a établi à proximité de Washington, à Beltsville (Maryland), une colossale institution de recherches agricoles, magnifiquement outillée. Cette institution, comme la Ferme expérimentale centrale d'Ottawa, est de plus en plus appréciée par la population urbaine en tant que centre de recherches où il est possible de se procurer des renseignements sûrs, au bénéfice tant de la région elle-même que du pays tout entier.

Le passé de chacune des divisions et l'énorme somme de travail accompli à la Ferme expérimentale centrale sont tout à l'honneur du personnel aussi bien que des producteurs de vivres, de fruits, de fleurs et d'arbres de la région. C'est cependant dans des domaines comme celui de la création de variétés de céréales que la Ferme expérimentale centrale ou les établissements qui en relèvent ont rendu les plus précieux services, ouvrant à l'agriculture les vastes provinces des Prairies et assurant à tous les cultivateurs canadiens des récoltes plus sûres et des produits de meilleure qualité.

Il est regrettable qu'Ottawa n'exerce pas, dans la sphère importante de la sylviculture, une influence aussi décisive. Quoi qu'il en soit, les réalisations en matière d'agriculture et les travaux scientifiques actuels en matière d'entomologie et de pathologie forestières influent profondément sur tous les domaines de l'industrie forestière, partout au Canada.

Pour ce qui est de l'enseignement agricole et sylvicole, la région de la capitale est également dotée de services provinciaux très actifs, comme le Collège d'agriculture de Kemptville; elle bénéficie de l'œuvre excellente des représentants de comté ainsi que d'agronomes, dans le Québec, et de représentants agricoles, dans l'Ontario. Les trois grandes vallées qui convergent vers Ottawa offrent donc à la grande capitale du jeune Dominion du Canada, encore dans sa période de croissance, des avantages sans pareils, aux points de vue de la production, de l'esthétique, de l'enseignement et de l'industrie.

E. S. ARCHIBALD.

Hydrographie — Lacs et cours d'eau
Inondations

La région est drainée par la rivière Ottawa et ses tributaires. La rivière Ottawa, principal cours d'eau de la région, coule à peu près en direction de l'est. La pente de cette rivière n'est pas constante; il s'agit d'une série d'élargissements en forme de lacs et de sections à pente très faible, entrecoupées de chutes et de rapides. Aux chutes de la Chaudière, près d'Ottawa, l'eau tombe de 25 à 30 pieds sur des strates de calcaire, tandis qu'au-dessus des chutes, on découvre une succession de rapides séparés par de faibles étendues d'eau plus calme. En amont des rapides Deschênes, près de Britannia, la rivière coule en partie dans une large vallée rocheuse; cette vaste nappe d'eau, qui porte le nom de lac Deschênes, a quelque deux milles de largeur et s'étend jusqu'à la partie sud-ouest de la région. A partir du lac Deschênes, en direction nord-ouest, la rivière est navigable presque jusqu'à l'extrémité ouest de la région, dans le voisinage de Fitzroy-Harbor; c'est immédiatement à l'ouest de cet endroit que se trouve le barrage de la chute des Chats. En aval de la ville d'Ottawa, la rivière a une pente très faible et coule dans une vallée recouverte d'une forte couche de glaise marine, la roche de fond n'étant que très rarement à nu.

La rivière Gatineau, deuxième cours d'eau de la région, par ordre d'importance, descend du nord et se jette dans la rivière Ottawa, en face de la ville. On a aménagé un barrage et une centrale d'énergie à Farmers-Rapids, à environ quatre milles au nord du confluent de ce cours d'eau et de l'Ottawa. Du barrage au confluent, les bords de la rivière sont formés de glaise marine et la pente du cours d'eau est très faible. En amont du barrage, cependant, la vallée est profonde, taillée dans le roc des collines précambriennes, et le courant, entrecoupé de chutes et de rapides, est, vu les faibles pentes, relativement lent.

La rivière Rideau vient du sud, atteignant la rivière Ottawa à la ville même, après une chute de quelque 50 pieds sur l'escarpement de roches calcaires qui forment la rive sud. Au-dessus de l'escarpement, l'île Green divise la rivière en deux, formant des chutes jumelles qui, à cause de leur apparence, ont reçu des premiers explorateurs le nom de chutes Rideau. Le même nom fut donné par la suite à la rivière et aux nombreux lacs où elle prend sa source et d'où elle coule jusqu'à la rivière Ottawa. Dans sa course à travers la région, la rivière Rideau coule surtout dans une vallée dont le fond est recouvert d'alluvions, le roc de fond n'affleurant qu'en de rares endroits. Là où le roc affleure, on trouve des chutes et des rapides, par exemple à Black-Rapids, au nord de Manotick, à Hog's-Back, situé à moins de quatre milles du centre de la ville, et au sud de Cumming's-Bridge, dans la ville même.

Il y aurait beaucoup à dire sur les caractéristiques particulières de chacun de ces cours d'eau, lesquels varient suivant la nature des terres qu'ils arrosent. La Gatineau draine les régions montagneuses et forestières du nord; la Rideau, les régions non accidentées du sud, composées de marais et de terres de culture. La première, active et rapide, continue au printemps sa course turbulente, alors

que déjà la Rideau a repris son cours paisible et tranquille. La rivière Ottawa, où elles se jettent, forme la limite entre deux provinces ayant chacune ses caractéristiques propres, au point de vue démographique, racial et religieux; elle constitue également la ligne de démarcation entre deux régions de formation différente au point de vue géologique. Au nord, la région des Laurentides, avec ses collines, sa multitude de lacs et de rivières et ses forêts s'étendant sans interruption jusqu'à la vaste contrée septentrionale; au sud, pays de plaines accueillantes, caractéristique des régions productives et fertiles de l'Ontario méridional, et doté d'un climat plus doux.

Il existe aussi de nombreux petits cours d'eau qui, particulièrement dans leur partie inférieure et là où les amoncellements sont épais, arrosent des vallées étroites, aux flancs escarpés. Les principales sont la rivière Lapêche et le ruisseau Chelsea, tous deux tributaires de la rivière Gatineau; la rivière Quyon et le ruisseau Breckenridge, sur la rive nord-est de l'Ottawa; le ruisseau Green, sur la rive sud-est; et les rivières Carp et Mississippi, dans la partie sud-ouest de la région. Toutefois, surtout dans la partie sud, la plupart des zones recouvertes d'apports n'ont été que légèrement atteintes par l'érosion fluviale; de fait, il y a des régions relativement étendues où la surface presque unie des apports n'est presque pas atteinte.

Des terrasses, formées surtout dans l'argile et les sables marins, se présentent à des niveaux passablement plus élevés que les chenaux de drainage de la partie est de la région. On en découvre dans les parties inférieures des vallées de la Gatineau et de l'Ottawa, le long de la vallée de la Rideau et dans la région que draine le ruisseau Green. Elles sont particulièrement visibles au sud de la ville d'Ottawa et, en aval de cette ville, le long de la vallée de l'Ottawa et des tributaires de ce cours d'eau.

La partie nord de la région est parsemée d'une foule de lacs; les principaux sont les lacs McGregor, Grand, Lapêche, Philippe, Harrington et Meach. C'est d'ailleurs l'une des caractéristiques de toute la zone laurentienne, où les lacs, les rivières et les ruisseaux sont aussi nombreux, peut-être, que dans toute autre région du monde. On découvre dans les hautes terres précambriennes deux lacs plus petits, les lacs Kingsmere et Pink. Sauf les élargissements de la rivière Ottawa, déjà mentionnés, il n'y a dans la région des basses terres que très peu de lacs; le plus considérable est le lac Constance.

Inondations.—La rivière Ottawa, qui traverse la région de l'ouest à l'est, est un cours d'eau important. Son parcours, dans la région, est marqué d'une suite de chutes et de rapides reliés par de longues étendues d'eau navigables qui s'élargissent à certains endroits et forment des lacs atteignant jusqu'à deux milles de largeur, tels, par exemple, la baie Constance et le lac Deschênes. Dans ces régions, les terres riveraines descendent graduellement jusqu'à la berge, tandis qu'aux endroits où il y a affleurement de roc, dans le voisinage des chutes et des rapides, la rive est marquée d'escarpements rocheux plus ou moins considérables qui contribuent à la beauté pittoresque du site.

Particulier à la plupart des cours d'eau du nord, le débit saisonnier de l'Ottawa varie du calme serein en été et en automne à l'agitation extrême après les dégels du printemps, surtout au voisinage des rapides, des chutes et dans les parties les plus étroites de la rivière. Le tableau qui suit fournit des données précises sur le débit et le niveau de cette rivière :

NIVEAUX DES EAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA

LIEU DES MESURAGES: Britannia, à l'ouest des rapides Deschênes.

DATES DES MESURAGES: de 1902 à 1947.

	HAUTES EAUX (42 relevés)	BASSES EAUX (39 relevés)
Niveau moyen.....	195·4	189·8
Niveau minimum.....	193·1 (1915)	188·0 (1937)
Niveau maximum.....	198·4 (1909)	191·1 (1927 et 1928)
Débit.....	<i>minimum</i> de 63,300 pieds- seconde à un niveau de 193·1 (1915) <i>maximum</i> de 181,200 pieds- seconde à un niveau de 196·6 (1943)	<i>minimum</i> de 6,900 pieds- seconde à un niveau de 188·8 (1911) <i>maximum</i> de 31,500 pieds- seconde à un niveau de 191·0 (1932)

LIEU DES MESURAGES: écluses du canal Rideau.

DATES DES MESURAGES: de 1876 à 1947.

	HAUTES EAUX (49 relevés)	BASSES EAUX (48 relevés)
Niveau moyen.....	142·7	129·5
Niveau minimum.....	136·3 (1931)	126·9 (1914)
Niveau maximum.....	149·2 (1909)	132·5 (1928)

Quand l'eau atteint un niveau exceptionnellement élevé, il en résulte des inondations qui, dans les agglomérations urbaines d'Ottawa, de Hull et des environs causent de graves avaries aux propriétés situées dans les plus basses terres de la région. Ces inondations sont fréquentes surtout dans les terres basses de la rive nord, à partir du ruisseau de la Brasserie jusqu'au delà de la rivière Gatineau, y compris la plus grande partie des aménagements riverains en bordure des rivières Gatineau et Ottawa, dans le village de Pointe-Gatineau. La même chose se produit le long des deux rives de l'Ottawa, à partir de Val-Tétreau et d'Ottawa-Ouest jusqu'au delà des villages de Deschênes et de Britannia.

Il se produit aussi de fréquentes inondations sur la rivière Rideau; étant donné la nature du lit de ce cours d'eau, à certains endroits, il faut invariablement, de toute nécessité, aménager en temps opportun des chenaux à travers la glace, afin de faciliter l'écoulement des eaux grossières par la fonte des neiges et prévenir ainsi les inondations. Les autorités locales se rendent bien compte de la situation mais en dépit d'efforts concertés, les difficultés surgissent et les eaux se déchaînent trop subitement pour qu'on puisse parer à leur force destructrice. Dans le voisinage



9

CRUE DES RIVIÈRES OTTAWA ET GATINEAU À LEUR CONFLUENT

Au printemps les rivières se précipitent violemment dans la vallée, causant parfois des dommages considérables sur leur passage, et posant chaque année des problèmes aigus, tels que le contrôle du niveau des eaux, le reboisement, l'interdiction de construire sur terrains bas, etc. . . .

de la ville d'Ottawa, les terres ainsi inondées sont sur la rive droite de la rivière, de Cumming's-Bridge à Hurdman et, vers le sud, des deux côtés de la rivière, à partir d'Hurdman jusqu'à un point situé à trois quarts de mille à l'ouest de Billings-Bridge.

En ce qui concerne la prévention des inondations, le gouvernement de la province d'Ontario a récemment mis à contribution toutes les ressources et l'outillage de ses ministères spécialisés, — Travaux publics, Agriculture, Terres et Forêts, Voirie, — dans la recherche d'une solution qui, évidemment, viendra de la collaboration entre le gouvernement provincial et les organisations locales. Le ministre ontarien de l'Organisation et de la Mise en valeur, l'honorable Dana Porter, a clairement exposé la nature du problème lorsqu'il a dit :

Le problème de la prévention des inondations comporte deux aspects essentiels. Au moment de l'inondation, on veut à tout prix se débarrasser de l'eau; pendant une courte période en effet, — période de quelques jours à peine, — l'eau constitue une menace. Elle cause des dégâts. Et cependant, à peine quelques mois plus tard, alors que commence la saison sèche, nous nous trouvons en face de l'autre extrême. Pendant la période de sécheresse on ne songe qu'à obtenir plus d'eau. Les mesures visant à éliminer l'eau le plus tôt possible ne constituent donc pas, en elles-mêmes, une solution permanente.

Le problème consiste donc réellement à conserver l'eau, à la retenir, la capter et l'emmagasiner par tous les moyens que puissent offrir la science, l'expérience, les connaissances et le bon sens. L'eau que l'on peut conserver, que l'on peut retenir afin de la relâcher graduellement n'ira pas enfler le cours de la rivière aux époques difficiles; par ailleurs, cette eau pourra servir plus tard à combattre la sécheresse.

Le sol est l'endroit tout désigné par la nature pour emmagasiner l'eau. On a dit qu'à l'exception des océans, il n'y a pas, pour l'eau, de réservoir plus vaste et plus effectif. Toute mesure qui a pour effet d'assurer une plus grande absorption de l'eau dans le sol et d'en prévenir l'écoulement trop rapide, joue un rôle important dans tout programme de conservation. A cette fin, on a mis au point et éprouvé des méthodes de conservation relativement simples: labours en travers de la pente, terrassement, enherbage des terrains en pente, aménagement de petits étangs, culture par bandes et protection des cours d'eau. Toutes ces mesures, qui sont fondées sur le bon sens, ont pour objet d'assurer une plus grande absorption d'eau dans le sol, de rendre le sol plutôt comme une éponge ou, si vous préférez, comme un buvard. Tout programme d'ensemble comportant des mesures de ce genre ne saurait être appliqué sans la collaboration des particuliers. Il faut que les propriétaires de fermes s'entendent volontairement quant à la meilleure façon de les appliquer.

Il y a un dernier moyen d'atteindre la fin précitée et c'est par le reboisement des terres qui se sont révélées impropres à la culture. Là où il y a des arbres, la neige fond plus lentement et l'eau est libérée plus graduellement. Le sol garde donc l'humidité. Les cours d'eau conservent leur débit normal même aux époques de sécheresse. Les forêts ont tendance à améliorer les niveaux d'eau souterrains.



10

CITY OF OTTAWA  CANADA WEST

2

HISTOIRE

Histoire de la capitale nationale

par

M. GUSTAVE LANCTOT

*Président de la Société royale du Canada et ancien sous-ministre
des Archives nationales*

Capitale du plus vaste pays des deux Amériques, Ottawa profile, en saisissant relief, sur un ciel de clair azur, l'imposante et sculpturale silhouette de ses monuments, de ses églises et de ses maisons, qui s'étalent en gradins du haut de ses collines. Devant elle, au confluent de deux rivières, se déploie un paysage de charme unique, où la variété des aspects s'ajoute à l'harmonie des perspectives: large cours de l'Ottawa entre la chute gracieuse de la Rideau et le saut impétueux de la Chaudière, groupement compact, en face, des maisons de Hull, et par delà,

campagne verdoyante coupée de champs et de bois, qui monte par rapides paliers vers les pittoresques montagnes des Laurentides, tapissées d'épaisses forêts de chênes, de bouleaux et d'érables, que l'automne métamorphose soudain en flamboyants manteaux d'or, de pourpre et de cuivre. Autour de sa colline du Parlement, que ceinture l'Ottawa, et de sa Côte-de-sable que longe la Rideau, se groupent ou se dispersent, en une vaste périphérie, ses maisons de pierre grise et de brique rouge, bordées de verdure le long de ses avenues, qu'ombragent agréablement de leurs rameaux des ormes altiers et de magnifiques érables.

Ville à peine centenaire, orgueilleuse de son rang politique, située à la limite du Québec français et de l'Ontario britannique, c'est avant tout une ville gouvernementale, en train de rapidement grandir, s'embellir et monter au niveau de l'importance mondiale d'un jeune pays, devenu brusquement véritable puissance internationale par ses ressources naturelles, son commerce et son industrie, et, davantage encore, peut-être, par son rôle économique et militaire durant ces deux périodes de guerre et de crise, qui ont bouleversé la vie des peuples et des continents.

Ottawa est la fille aînée de la grande rivière dont elle porte fièrement le nom, nom qui lui fut donné parce qu'elle était la route qu'empruntaient les navigations annuelles des Outaouats, c'est-à-dire les hommes de la forêt. De temps immémorial, vêtus de peaux et bariolés de couleurs, ils descendaient, chaque printemps, en canots d'écorce chargés de fourrures qu'ils allaient échanger avec les tribus de l'Est au rendez-vous de Tadoussac. « Chemin qui marche », selon le mot indien, l'Ottawa continuera d'être la grand route du commerce, après l'arrivée des Européens dans le Saint-Laurent, avec Jacques Cartier, en 1535. Le premier blanc à paraître devant le site de la capitale fut, en 1610, Nicolas de Vigneau, engagé du poste de Québec, fondé deux ans plus tôt. Trois ans plus tard, en juin 1613, Champlain lui-même, le fondateur de la Nouvelle-France, campait sur place. Il a décrit « l'arcade » que forment la chute de la Rideau et le saut tumultueux de l'Ottawa, que les Indiens, à cause des bouillons de ses remous, appelaient *Asticou*, en français la Chaudière.

Là, tous les voyageurs étaient forcés de faire portage, c'est-à-dire, d'enlever leurs canots et de les porter sur toute la distance des insurmontables rapides. Ainsi, tout au long du régime français, devant la colline du Parlement, atterrirent les indigènes de maintes nations, ainsi que les traiteurs et les explorateurs, les missionnaires et les soldats de France, Tessouat et Kondiaronk "les coureurs de bois" Radisson et Perrot, les découvreurs Du Lhut et La Vérendrye, les Jésuites Jogues et Brébeuf, les officiers de Troyes, d'Iberville et Lamothe-Cadillac. Sous le régime britannique, jusqu'à l'établissement des chemins de fer, l'Ottawa continuera d'être la grand route, parce que la plus courte, du commerce et des communications. Le premier Anglais à la remonter fut, en 1761, le traiteur Alexander Henry. Durant les années qui suivirent au pied des fougueux rapides passèrent les plus fameux barons de la fourrure, Frobisher, McTavish

et Alexander Mackenzie, ainsi que deux célébrités de leur temps, lord Selkirk, fondateur du Manitoba, et sir John Franklin, explorateur de l'Arctique. Tous passèrent en canots d'écorce que, l'aviron au poing et la chanson aux lèvres conduisaient les infatigables canotiers, surnommés les *voyageurs*, qui, par rivières et lacs innombrables, allaient de Montréal jusqu'à la côte du Pacifique.

Voici soudain qu'en 1800 surgit, à côté du traiteur, l'homme de demain, le colon. Il se nomme Philémon Wright, de Woburn (Massachusetts), qui s'installe avec cinq familles sur la rive opposée de Hull. Abatage de la forêt et culture des céréales, l'établissement progresse si rapidement qu'en 1806, les premiers radeaux de bûches descendent la rivière en route pour Montréal. Après les guerres napoléoniennes, commencèrent d'arriver, dès 1818, de nombreux émigrants, soldats licenciés, qui prirent des terres à Richmond, le long de la rivière Rideau. Leur passage amena un pionnier aventureux, Jehiel Collins, à construire la première maison, une sorte d'auberge, de l'actuel Ottawa au terminus de la navigation à l'endroit où se rencontrent les rues Duke et Wellington, bientôt connu sous le nom de Richmond-Landing, point transitaire des émigrants et des marchandises venant de Montréal. Bientôt, s'élevèrent aux alentours d'autres maisons: et tels furent les modestes débuts de la capitale canadienne.

Simultanément s'amorçait, depuis longtemps à l'étude, un projet de grande importance militaire. Au cours de la guerre de 1812, la capture de Toronto et la marche d'une armée américaine sur Montréal, menaçant de couper la communication par le fleuve entre le Québec et l'Ontario, avaient révélé la nécessité de trouver une route secondaire hors de tout danger d'occupation par l'ennemi. A la suite de rapports et relevés techniques, le grand état-major avait opté en faveur d'une route qui, empruntant le cours des rivières Ottawa et Rideau, relierait, à l'abri de toute atteinte hostile, les deux ports laurentiens de Montréal et de Kingston. En avril 1826, le lieutenant-colonel John By, du Génie royal, fut désigné pour diriger la construction d'un canal qui, partant de l'Ottawa et utilisant à l'occasion le cours de la Rideau, permettrait une navigation ininterrompue entre Montréal et Kingston. En septembre, après un dernier examen du terrain, l'officier adoptait le tracé que suit maintenant le canal Rideau. On peut dater de ce mois la fondation de la capitale canadienne.

Commencés en juin 1827, avec pose de la pierre angulaire le 29 septembre par le gouverneur Dalhousie, les travaux furent poussés si activement par la troupe du Génie, que le canal pouvait s'inaugurer, le 29 mai 1832, avec le passage du bateau à vapeur, le *Pumper*, portant le colonel By et un groupe d'invités d'honneur. Le coût de l'entreprise se totalisait à quatre millions de dollars environ.

Durant les cinq années de sa construction, les travaux en cours avaient amené et retenu nombre de manœuvres et de tâcherons, qui se fixèrent sur l'emplacement actuel d'Ottawa. Leur présence, à son tour, attira des artisans de tous métiers,

des marchands et des boutiquiers, si bien que l'endroit, qui prit le nom de Bytown, en l'honneur du constructeur du canal, groupa bientôt une population d'environ 1,000 âmes. En l'absence de toute guerre, le canal ne servit jamais militairement, mais, par contre, il ouvrit à la colonisation une contrée de terre fertile, facilita le transport des marchandises industrielles et des produits agricoles et contribua de maintes façons au développement et au progrès de toute une vaste région à la frontière de deux provinces.

A cette époque, la seule industrie de cette région était la coupe des arbres et le flottage des bûches. En hiver, les forêts riveraines s'animaient de l'activité des camps de bûcherons, où les haches besognaient à coups formidables. Au printemps, descendues de l'Ottawa supérieur et de la Gatineau, d'innombrables bûches étaient assemblées dans le bassin, à la tête du canal. Là, les floteurs ou *raftsmen* en formaient de grands radeaux, sur lesquels se dressaient plusieurs cabanes servant à l'équipage de cuisines et de dortoirs. Toute cette industrie, coupes et flottage, nécessitait d'énormes quantités de provisions et de marchandises pour la multitude des bûcherons et des floteurs, dont les séjours sur place décuplaient, d'année en année, tout le commerce et les métiers et contribuaient à un accroissement ininterrompu de la population, si bien qu'en 1841, celle-ci se chiffrait par plus de 3,000 âmes. Ensuite débutait, dès 1852, la construction de plusieurs scieries, qui doublièrent bientôt la production et le commerce de Bytown et de Hull, sa voisine.

Pendant de longues années, à l'industrie comme à la colonisation, avait suffi le léger canot d'écorce, auquel étaient venus s'ajouter les *Durhams*, solides barques à rames, plus stables et porteuses de plus lourds chargements. Puis, dès 1821, apparurent sur la rivière les bateaux à vapeur, dont le premier s'appelait l'*Union*. Le passage de Bytown à Montréal ou à Kingston coûtait le premier cinq dollars et le second six dollars en chiffres ronds. Finalement, en 1854, un premier chemin de fer, allant de Prescott à Bytown et se reliant au réseau Montréal-Toronto, inaugura un service régulier, dont les trains circulaient à une vitesse de dix milles à l'heure.

Avec l'expansion de l'industrie forestière et l'accroissement de la population agricole de la région, le village des débuts avait grandi d'année en année, au point de devenir le chef-lieu du district dès 1842, se targuant aussi de posséder trois hebdomadaires depuis 1836. Érigée en municipalité de ville par une loi de juillet 1847, désavouée ensuite par révocation royale, Bytown reprit son titre de ville en janvier 1850 et choisit son premier maire, qui fut l'avocat John Scott. Continuant toujours de croître en nombre, en importance et en prospérité, fière d'une population de 10,000 âmes, l'ambitieuse petite ville demanda et obtint le rang légal de cité, en janvier 1855, avec le droit de troquer le nom par trop commun de Bytown contre celui plus rare et plus harmonieux d'Ottawa.



LES CHUTES DE LA CHAUDIÈRE
Dessin original par le Colonel John By, 1826

11

Dans l'intervalle, le Canada-Uni, qui se composait des provinces de l'Ontario et du Québec, depuis 1841, n'avait pas encore fait le choix définitif de sa capitale. Son parlement tint ses premières sessions à Kingston, au mécontentement de tous les députés. L'un d'eux suggéra de siéger alternativement à Québec et à Toronto, tandis que le représentant du comté de Carleton proposa de choisir Ottawa. Finalement, en novembre 1844, Montréal devenait la capitale, mais elle perdait son titre, dès 1849, à la suite d'une émeute qui incendiait le palais parlementaire. Incapable d'adopter un choix définitif, l'assemblée législative décida de siéger alternativement tous les quatre ans à Québec et à Toronto. Ce régime d'une capitale mobile, transportant sa bibliothèque, ses archives, son mobilier et son personnel, se révéla difficile, compliqué et fort coûteux. La question se posa de nouveau de choisir, enfin, une capitale permanente. Six villes s'en disputèrent l'honneur: Montréal, Québec, Toronto, Kingston, Hamilton et Ottawa. La plus jeune et la moins peuplée, cette dernière présentait, d'autre part, du moins à cette époque, un impressionnant tableau d'avantages: éloignement de la frontière à l'abri de toute menace d'occupation, facilité de communications avec les grandes villes du pays, situation centrale sur la frontière des deux provinces à mi-distance de partout, centre d'une région d'avenir et beauté remarquable du lieu et des environs. Enfin, argument décisif après la question stratégique, seul son choix



12

LES CHUTES DE
LA CHAUDIÈRE,
ÉTAT PRIMITIF

Lithographie de W. S. Hunter Jr.

ENTRÉE DU CANAL RIDEAU, BYTOWN, 1839

Gravure de W. H. Bartlett



13



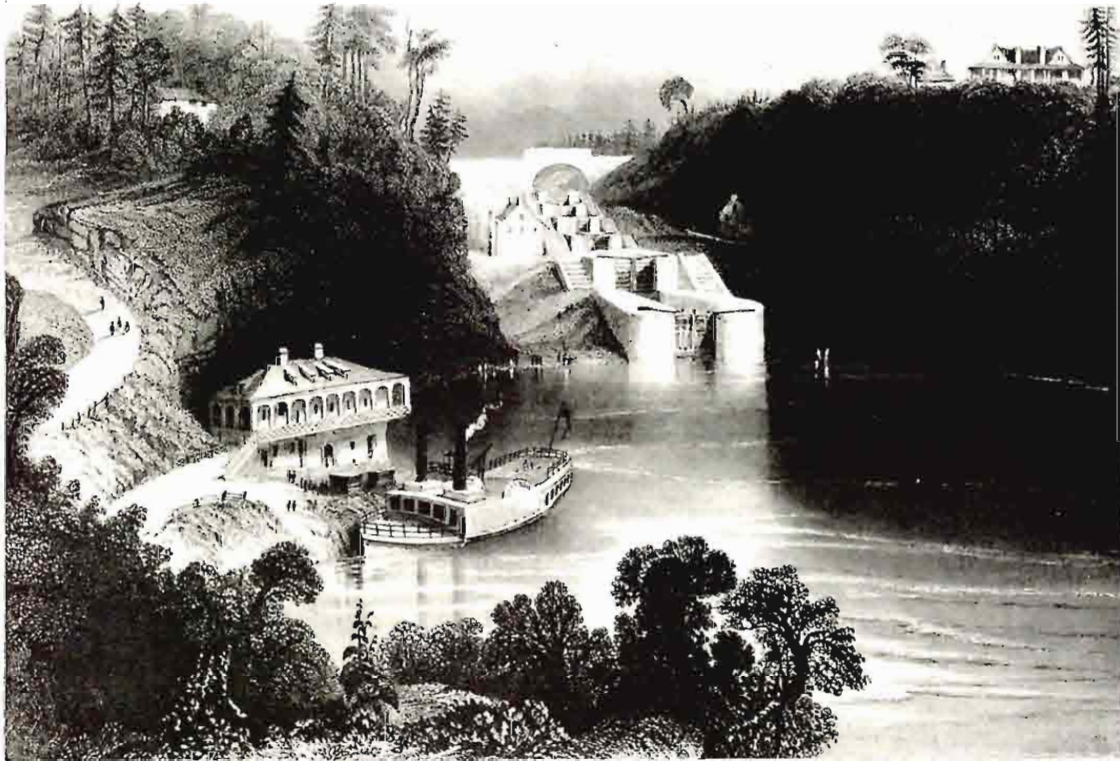
14

LES CHUTES
RIDEAU,
ÉTAT PRIMITIF

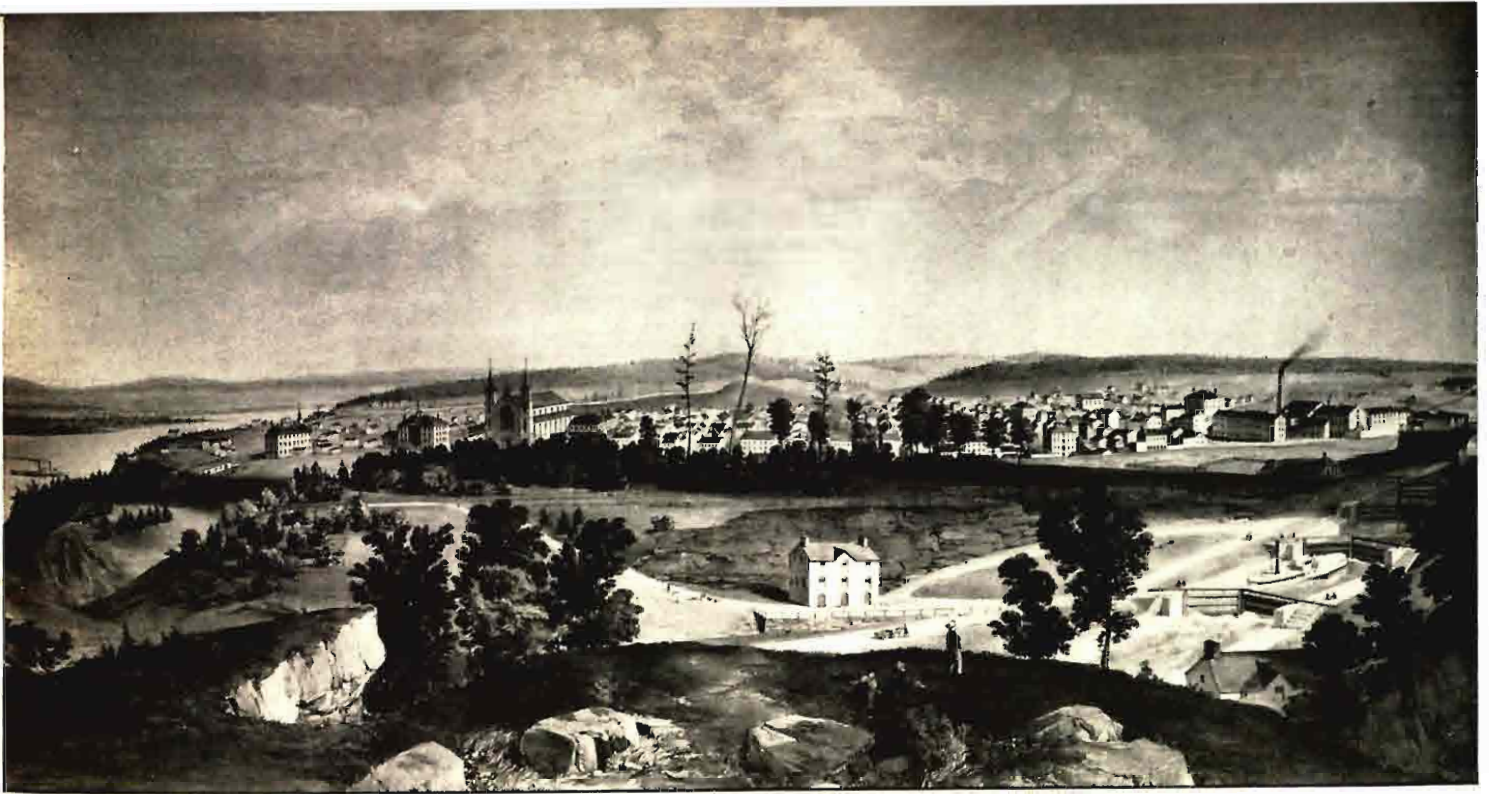
Lithographie de W. S. Hunter Jr.

LES ÉCLUSES SUR LE CANAL RIDEAU, EN 1841

Gravure de W. H. Carleton



15



OTTAWA CITY, CANADA WEST.

LOWER TOWN

16

OTTAWA EN 1855, lithographie par E. Whitefield

pouvait régler l'intense rivalité des deux principales candidates, Montréal et Toronto. Devant ces raisons, le 31 décembre 1857, la reine Victoria informait le gouvernement qu'elle désignait Ottawa comme capitale du Canada-Uni, désignation que confirmait de justesse l'assemblée législative par un vote 64 contre 59 voix.

Sans tarder, dès l'adoption du plan, après concours, des architectes Fuller et Jones, on mit en marche la construction du Parlement et des édifices ministériels. On choisit, pour les y élever, le promontoire éminemment favorable qui dresse son escarpement au-dessus de la grande courbe de la rivière Ottawa entre la pointe Nepean et l'île Victoria, avec sa vue magnifique sur le paysage qui se déploie, harmonieux et pittoresque, entremêlé de plateaux en culture et de collines boisées, jusqu'aux prochaines Laurentides dont les sommets ondulent mollement, mauves dans le soir, sur le ciel bleu des lointains horizons. Le 1^{er} septembre 1860, le prince de Galles, qui devint Édouard VII, posait la pierre angulaire de la tour centrale; mais ce ne fut que le 8 juin 1866 que s'ouvrit la première session des Communes, tenue à Ottawa, dans le superbe palais du Parlement, heureuse alliance d'un style gothique relevé de sculptures et d'une pierre du pays de teinte grège et grise. Ce jour-là, à la grande fierté de ses 20,000 citoyens, Ottawa entra de plein pied dans son rêve, en apparence longtemps chimérique, de devenir la capitale du pays.

Bientôt, en route depuis des années, un grand événement allait se produire, qui rehausserait encore l'éminence d'Ottawa et grandirait soudainement son rôle politique et national. A la suite de plusieurs conférences, les quatre provinces du Québec, de l'Ontario, de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick formaient, le 1^{er} juillet 1867, une confédération qui prit le nom de Puissance du Canada. Du coup, Ottawa devenait la capitale d'un très vaste pays, qui triplait bientôt son étendue par l'acquisition des Territoires du Nord-Ouest et par l'annexion de deux nouvelles provinces, la Colombie-Britannique en 1871 et l'Île-du-Prince-Édouard en 1873, si bien que la capitale gouvernait maintenant un pays qui s'étendait de l'Atlantique au Pacifique et de l'Arctique à la frontière américaine.

Monté au rang de colonie autonome, possédant d'énormes ressources naturelles avec les pêcheries et les charbonnages de la Nouvelle-Écosse, les forêts du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario, les fourrures des Territoires du Nord-Ouest, les plaines à blé du Manitoba, les bois et les mines de la Colombie-Britannique, le Canada ne groupait encore qu'une faible population de trois millions d'habitants, dispersés en sept provinces, mais unis par une allégeance commune et les liens d'acier de ses chemins de fer allant d'Halifax à Vancouver. Pourtant, voici que bientôt, lentement mais sûrement, s'amorçaient une substantielle progression agricole et une solide expansion industrielle sous la direction de la politique nationale de sir John A. Macdonald, progression et expansion qui portaient à cinq millions la population canadienne, pendant que la capitale allait relever son total de 43,000 âmes en 1891 à 60,000 en 1901.

Soudain, une maîtrise nouvelle s'affirmait au gouvernement du pays. Une intense propagande déclenchait une telle vague annuelle d'immigration qu'en 1911 la population s'était haussée par bonds successifs à sept millions d'âmes, soit un accroissement de deux millions en dix ans, tandis qu'Ottawa croissait au même rythme que le pays, s'étendait et se peuplait au point d'inscrire à son crédit une population de 90,000 âmes, chiffre remarquable pour une ville qui n'avait que soixante ans d'existence. En même temps que s'accroissait une grandissante autonomie politique, un programme de préférence impériale élevait les échanges commerciaux à des sommets sans précédents, si bien que Laurier, l'artisan de cette progression sur les deux fronts, pouvait justement s'exclamer: « Le vingtième siècle sera le siècle du Canada. »

A cette heure même, explosait la Première Guerre mondiale. A l'appel du droit et de la liberté des peuples, le Canada répondit superbement: volontaires, en énorme majorité, 620,000 hommes prirent les armes et quatre divisions combattirent glorieusement sur le front européen, notamment à Ypres, Courcelette, Festubert et Vimy. Aussi, devant cette magnifique collaboration, ni la Grande-Bretagne ni les États-Unis ne purent dénier au représentant du Canada, sir Robert Borden, le droit et l'honneur d'apposer sa signature au traité de Versailles. D'un trait de plume, le pays accédait au palier de l'indépendance

nationale et à la stature d'une puissance internationale, accessions que confirmait la conférence impériale de 1926, et qu'enregistrait le Statut de Westminster de 1931.

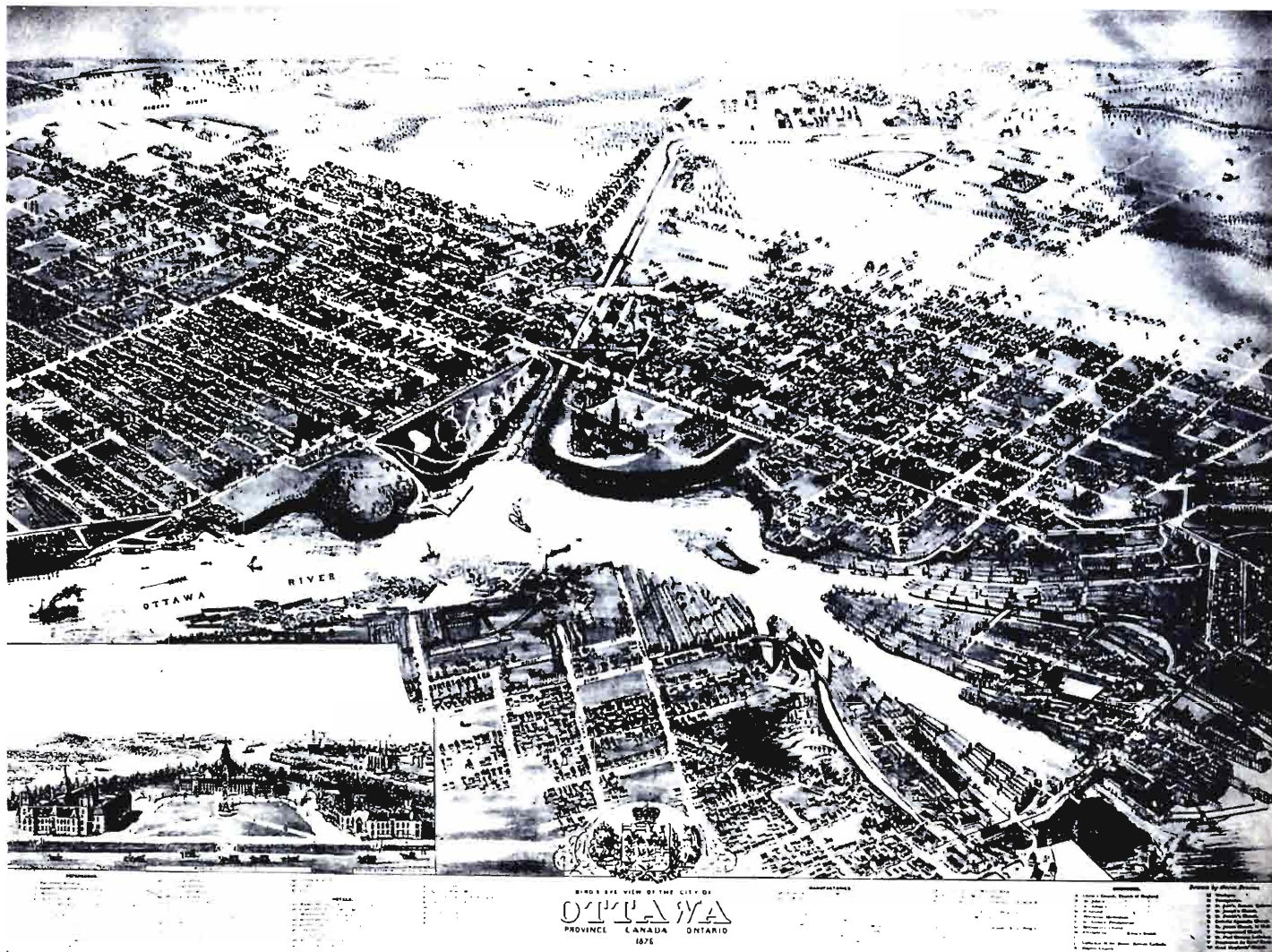
Dès lors, le Canada signait seul ses propres traités et se donnait des ambassadeurs, en même temps qu'il accréditait chez lui les représentants diplomatiques de l'étranger. De capitale politique, Ottawa devenait capitale internationale.

La guerre, cependant, lui avait porté un rude coup: en février 1916, allumé par une main allemande, un incendie détruisait son premier parlement. Bientôt reconstruit sur des plans plus considérables de l'architecte John Pearson, le superbe monument, qui a gardé le style gothique, domine aujourd'hui, depuis 1920, avec son altière Tour de la Paix, toute la ville et le paysage circonvoisin. En ces années de guerre, avec la création de nouveaux ministères et l'accroissement des services administratifs, la population marquait une courbe ascendante à laquelle contribuait également la construction de nouveaux édifices de commerce et de maisons de rapport, si bien qu'elle atteignait, en 1930, le chiffre de 120,000 âmes.

Comme le reste du pays, la capitale lutta vaillamment au cours de la dépression économique, qui s'ouvrit en 1929, l'Ottawa politique portant secours à tous les points affaiblis. Elle marchait en pleine route d'une saine économie sur tous les fronts, quand elle accueillit en triomphe, en mai 1939, Sa Majesté George VI et la gracieuse reine Elisabeth et, pour une fois unique dans l'histoire, le souverain de l'Empire britannique présida une réunion des Communes du Canada.

Trois mois plus tard, survenait, plus terrible parce que plus systématiquement barbare, la Seconde Guerre mondiale. De nouveau, pour la défense de la justice et de la civilisation, un million, cette fois, de Canadiens franchirent l'Atlantique et se distinguèrent sur les fronts d'Italie, de France et de Hollande. En même temps, Ottawa prenait en main tous les contrôles, levait une finance prodigieuse, improvisait une industrie de guerre énorme et exportait outre-mer d'immenses quantités d'armes et de munitions, de blé et d'approvisionnements. En proportion de sa population, nul pays ne fournit un si gigantesque effort militaire, économique et financier, effort qui s'est continué après la guerre par une aide extraordinaire aux nations appauvries ou dévastées de l'Europe. Aujourd'hui, de nouveau, la guerre a porté au plus haut sommet le renom du Canada et révélé en ce pays, qui s'ignore ingénûment, une véritable puissance internationale de prime grandeur.

D'autre part, en centralisant autour de ses ministères de multiples organisations et commissions, la guerre avait rapidement augmenté la population d'Ottawa qui atteint maintenant le total de 165,000 âmes. En même temps, la capitale se révélait centre touristique de rare attraction. Résultat fort naturel, d'ailleurs, car à côté de son importance politique se rencontrent la grandeur de ses monuments publics, le charme de son site et l'agrément de ses environs. Résidence du gouverneur général, cité universitaire et ville épiscopale, Ottawa peut offrir aux



OTTAWA EN 1876. Dessin de H. Brosius

17

congressistes des hôtels de tout confort; aux spécialistes la bibliothèque du Parlement, les Archives nationales et le Conseil national des recherches; aux simples touristes l'Hôtel de la Monnaie, les musées historiques et scientifiques, ainsi que la Galerie des beaux-arts. Pour les promeneurs, voici le parc de Rockcliffe, le Driveway et les jardins de la Ferme expérimentale. Au sortir de la ville, le visiteur se trouve, au bout de quelques minutes, dans le parc national de la Gatineau, à la porte d'un paradis de chasse et de pêche, dont la grande beauté sauvage est parsemée de lacs bleus et de vertes rivières. Nulle région au monde ne présente aux yeux un spectacle comparable à l'éblouissante féerie de la forêt automnale de la Gatineau avec son merveilleux tableau d'or et de feu, d'ocre et de pourpre.

Capitale politique dans un cadre d'agréable et pittoresque nature, Ottawa s'est, depuis longtemps, préoccupée de s'élever par l'urbanisme intelligent à la hauteur de son rôle et de son avenir. L'initiative de son aménagement revient à sir Wilfrid Laurier qui, dès 1896, demandait qu'elle devienne la Washington du Nord. De cette idée est née, en 1899, la première commission d'urbanisme, qui

devint, dans la suite, la Commission du district fédéral. Grâce à cet organisme, quelques travaux d'aménagement et d'amélioration furent menés à bonne fin. Dès 1938, M. Jacques Gréber, l'urbaniste français de réputation internationale, dessinait, excellent début, le plan de la place de la Confédération et de la rue Elgin. Puis, en 1945, sur l'initiative du premier ministre M. W. L. Mackenzie King, le gouvernement lui demandait de dresser un plan d'aménagement englobant toute la ville et s'étendant à toute la région, des Laurentides aux lacs Rideau et de Perth à Montebello. Au cours de plusieurs années, le projet a pris forme, a grandi et le voici bientôt qui entrera dans la période des réalisations. Au pittoresque et à la splendeur du milieu naturel, au nombre et à l'importance de ses édifices publics, il joindra les avantages d'une ville aérée, libérée de la congestion de la circulation, délivrée des obstructions des chemins de fer, traversée de larges avenues et d'autostrades de ceinture, offrant place à de nouveaux palais pour les ministères, les musées, les théâtres et les salles de réunions, sans oublier les parcs d'arbres et de verdure. Une capitale nouvelle pourrait ainsi surgir de ce plan qui préconise une collaboration intelligente et fructueuse de l'État, des provinces et des municipalités dans un cadre de beauté. De cet urbanisme supérieur de haute conception et prévision pourrait naître, au cours des années, dans cette ville d'Ottawa, une capitale que distinguerait, par l'union de l'art et de la nature, l'excellence de ses monuments, l'agrément de ses avenues et de ses parcs et la parfaite commodité des services modernes, si bien que cette capitale s'élèverait fièrement à la hauteur du rôle national et international qu'est appelée à remplir, dès les proches lendemains, cette nouvelle puissance mondiale qui se nomme le Canada, pays de l'avenir.

GUSTAVE LANCTOT.

Évolution urbaine de la région de la capitale

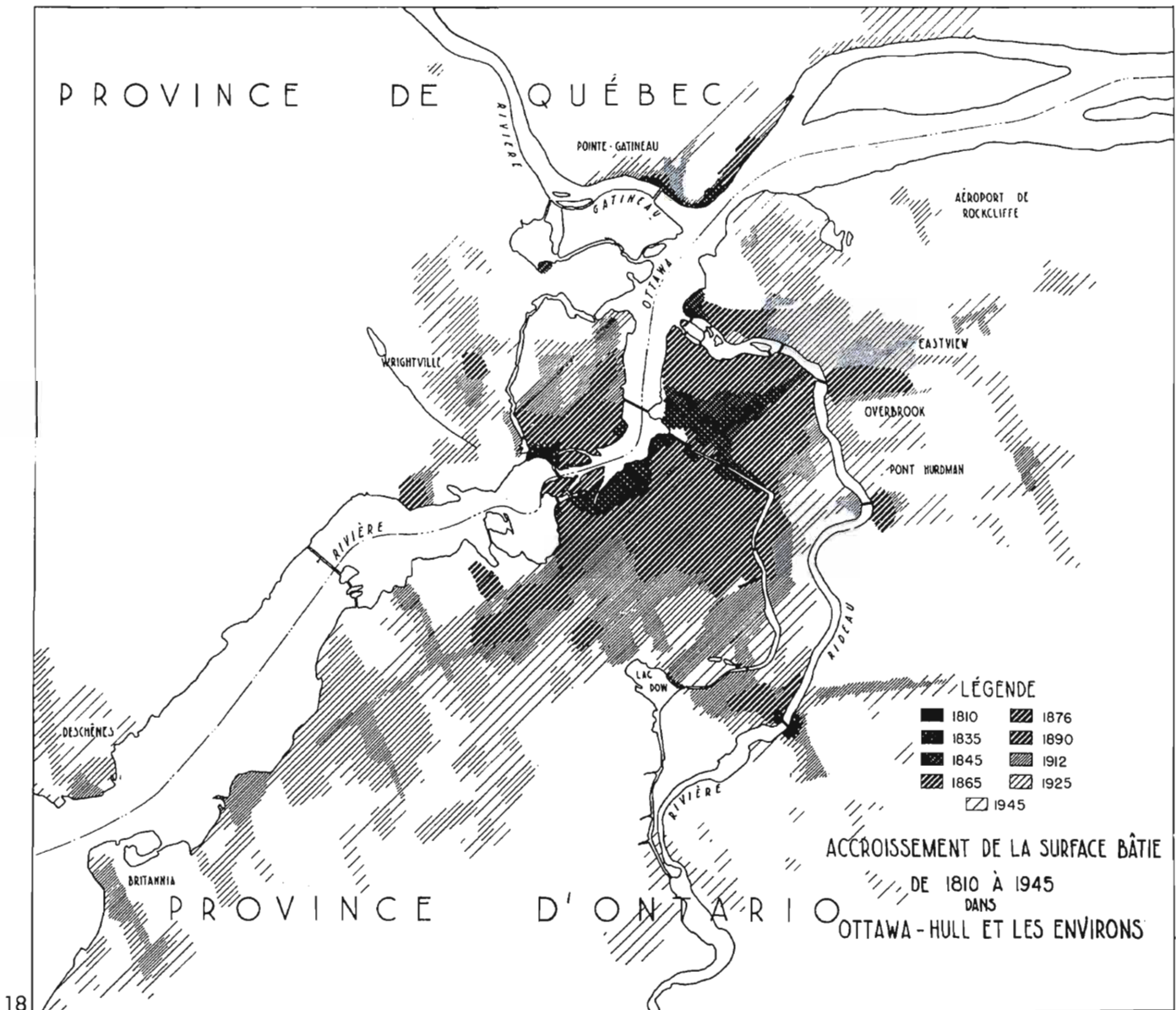
PLANCHE 6
DE L'ATLAS

L'agglomération urbaine qui comprend maintenant Ottawa, Hull et les environs, doit *sa naissance* à son emplacement favorable au confluent de trois grandes rivières. Ces cours d'eau constituaient les voies naturelles de transport du bois provenant des forêts voisines.

Son essor est dû principalement à la construction du canal Rideau et au choix d'Ottawa comme capitale du pays. Comme pour toute colonie nouvelle, l'arrivée des chemins de fer a eu pour effet d'en accélérer le développement.

Mais dans le cours de l'évolution de la ville, l'importance relative de ces éléments s'est renversée. L'activité et la prospérité actuelles d'Ottawa sont attribuables surtout à *sa fonction* de capitale nationale, l'industrie y jouant un rôle secondaire.

Né de la recherche de moyens de transport et de sources d'énergie, l'établissement primitif a débuté du côté de Hull, près des chutes Chaudière. Puis, avec



18

les grands travaux nécessités par l'aménagement du canal stratégique construit par le colonel By, de nouveaux établissements surgirent de chaque côté des écluses. Plus tard, quand on décida d'ériger les édifices du gouvernement sur Barracks-Hill, ces établissements constituèrent le noyau de l'entité urbaine.

L'aménagement et les emprises étendues des lignes de chemin de fer dans cette jeune collectivité, bien qu'ayant contribué à son essor, devinrent le plus grand obstacle à sa croissance rationnelle et harmonieuse. L'encercllement continu de la ville et la dissection impitoyable de sa surface sans cesse croissante par les voies ferrées, ont minimisé les avantages qu'apportaient les chemins de fer et leurs

industries satellites, en nuisant au bien-être et au confort de la population. Ces mêmes éléments qui, dans le passé, ont suscité des périodes successives d'activité et d'expansion et qui, par la suite, se sont révélés nuisibles à ses intérêts, deviennent aujourd'hui le facteur impératif de la réorganisation de la capitale.

L'aspect des zones centrales a été déterminé par les activités premières, et, sauf par l'expansion des quartiers industriels ou commerciaux, n'a guère changé. Les quartiers d'habitation établis dans le voisinage immédiat de ces zones démontrent les désavantages d'une telle croissance. La région des chutes Chaudière a continué à se développer sans cesse chaque année comme quartier industriel, les usines, les entrepôts et les voies d'évitement empiétant graduellement sur les quartiers d'habitation et paralysant la circulation des deux côtés de la rivière. Le centre de la ville prend une activité commerciale et semi-industrielle débordant presque partout dans les quartiers d'habitation voisins et y suscitant l'encombrement. Les rues Rideau, Dalhousie, Sparks et Bank sont occupées presque entièrement par le commerce de détail qui a atteint les rues adjacentes et dénaturé d'anciens quartiers d'habitation. On a donc toléré, dès le début, l'expansion des zones commerciales, semi-commerciales, industrielles, semi-industrielles, au détriment des quartiers d'habitation avoisinants. De plus, ces quartiers ont évolué sans cesse, sous la pression d'une demande constante de services additionnels. Vers l'extrémité nord de la rue Bronson qui était autrefois le quartier d'habitation par excellence, les résidences particulières ont été converties en logements ou remplacées par des immeubles de rapport. La rue Metcalfe où naguère la circulation lourde était interdite, a subi la même transformation. La Côte-de-Sable subit les empiètements du commerce, malgré le désir de ses habitants d'en garder le caractère résidentiel. Les quartiers domiciliaires tendent constamment à s'éloigner de la zone de grande activité commerciale. La statistique ne révèle aucune diminution du nombre d'habitants dans les zones d'habitation centrales, mais par contre elle indique clairement que les zones périphériques ont progressé rapidement.

Si l'expansion se poursuit sans un contrôle efficace dû à un règlement de zonage adéquat, les quartiers d'habitation continueront à se détériorer. Cet état de choses est fréquent dans les grandes villes, surtout dans les centres de caractère industriel ou commercial.

La recherche d'espace, la pression constante d'activités diverses, l'amélioration des routes et des services de transport, sont autant d'éléments qui ont favorisé l'expansion des zones suburbaines. A mesure que les distances se sont accrues, les quartiers périphériques ont révélé une tendance à l'expansion continue plutôt qu'à la formation de noyaux extérieurs. Les constructions échelonnées le long des principales voies de communication leur ont donné le *double et inconciliable caractère* de grand routes et de voies de service local. Ces caractéristiques sont particulièrement marquées dans les parties ouest d'Ottawa et de Hull, tandis que dans l'est les agglomérations montrent une tendance à rester plus homogènes.

Afin d'assurer leur essor normal, certains quartiers résidentiels ont tenté de se protéger de façons diverses: quelques-uns, comme Ottawa-Sud, par la création

d'un esprit de bon voisinage et par l'adoption de mesures spontanées de protection, et d'autres, comme Rockcliffe, par des mesures d'exclusion et de contrôle.

L'expansion de la ville est maintenant gênée par le manque de voies de communication satisfaisantes. Avec cette tendance à l'expansion le long des artères dans la région ouest, les distances sont devenues prohibitives, et ces artères n'ont pu remplir d'une manière satisfaisante le double rôle de grandes routes et de voies commerciales. Aussi, afin de s'intégrer davantage au centre de la ville, les aménagements les plus récents ont tiré parti de terrains encore non bâtis en raison de voisinages peu attrayants (entreprise de l'avenue Mann) ou bien ont recherché des zones à forte densité de population au cœur même de la collectivité, ou, à défaut, ont trouvé de nouveaux terrains bien situés, mais mal reliés au centre de la ville (entreprises de Manor-Park et de Wrightville).

Dans les villes et les villages en plein essor, le réseau routier étant réduit, les constructions s'échelonnent par économie le long des grandes voies de circulation et constituent le point de départ d'un développement tentaculaire. L'un des avantages essentiels d'un *plan directeur* réside dans la *détermination préalable des diverses zones d'activité* en limitant le plus possible le développement de la zone urbaine centrale, et en recherchant la création de centres satellites complets, enchassés dans un réseau rationnel d'espaces libres, afin d'éviter les inconvénients d'une expansion continue et non contrôlée.

Cette initiative permet d'organiser le réseau routier nécessaire en éliminant le défaut des fonctions circulatoires doubles dont souffre actuellement la zone centrale.

Subdivision du terrain. La demande pressante de terrains, de la part des colons, les grands espaces et les difficultés de communication, de même que les moyens restreints d'effectuer des relevés, ont déterminé dans une large mesure les limites artificielles des comtés et des cantons et leur subdivision arbitraire en damier. C'était là un mode rapide et pratique de répartition hâtive de terrains qui ne pouvaient être convenablement arpentés.

Ces méthodes ne tenaient nullement compte de la topographie du terrain; on établissait les limites sans se préoccuper des éléments naturels qui, dans les pays plus anciens, *sont à la base même de la subdivision foncière.*

Les cantons, de chaque côté de la rivière, étaient préalablement divisés en "concessions" ou vastes quadrilatères réguliers dont les dimensions variaient souvent d'un canton à l'autre. Dans la zone urbaine actuelle du côté Ontario, ces concessions mesuraient 100 chaînes¹ en largeur et étaient divisées en lots de 200 acres mesurant 20 chaînes par 100, une emprise routière d'une chaîne étant réservée entre chaque concession ainsi qu'à tous les cinq lots. Du côté de Québec les concessions avaient une largeur uniforme de 80 chaînes pour des longueurs variables. Les lots mesuraient 26 chaînes par 80 et comportaient généralement une emprise routière d'une chaîne entre les concessions.

¹ Une chaîne mesure 66 pieds; il faut 80 chaînes pour faire un mille, et 10 chaînes carrées équivalent à un acre.

On ne saurait comprendre le plan actuel du tracé des rues dans la région urbaine de la capitale sans la connaissance de ces modes de subdivision des terrains, à l'origine. Cette subdivision est, encore plus que les éléments physiques, le facteur essentiel qui a déterminé l'orientation des voies, leur largeur, leur espacement ainsi que le lotissement des terres. Il va sans dire qu'un tel tracé n'a jamais été fait en vue d'y incorporer une ville, mais qu'au contraire, il a fallu intégrer dans ce cadre tous les éléments physiques et les activités urbaines, en s'efforçant de les adapter sans y parvenir de façon satisfaisante.

Influence des bâtiments de l'administration sur la répartition de la population. L'emplacement des *édifices publics*, particulièrement des bâtiments destinés à loger les services de l'État, a été un facteur qui a influé directement sur la répartition de la population (voir planche IV). Les personnels de ces Services ont essayé de s'établir graduellement à proximité de ces édifices, ainsi que le démontrent nos études sur la densité d'habitation par rapport aux lieux de travail.

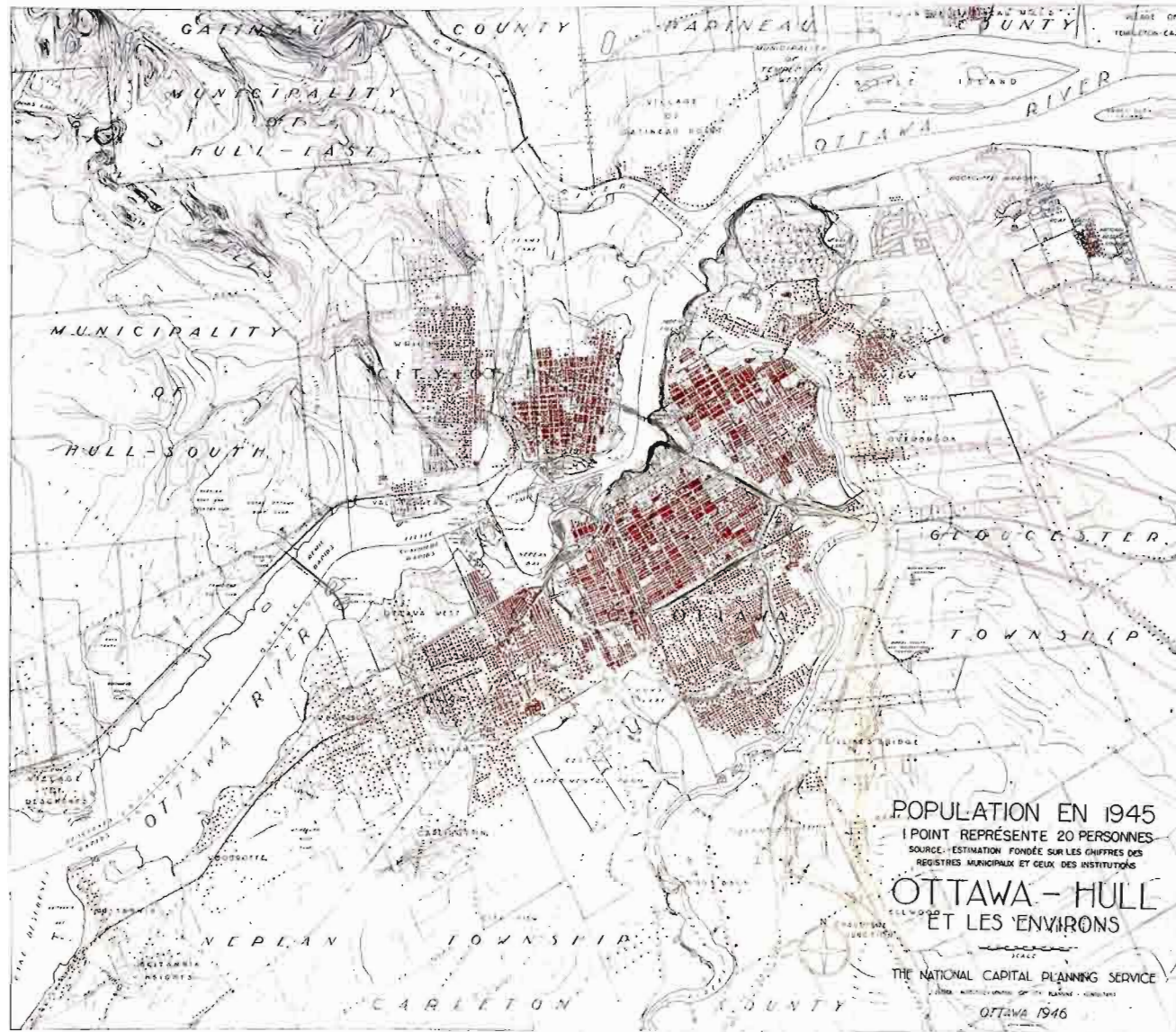
Caractère de l'expansion urbaine. La comparaison schématique des plans du développement de la ville de 1810 à 1945 ainsi que le schéma de leur superposition (voir illust. 18) révèlent des expansions tentaculaires, particulièrement en direction de l'ouest, durant le premier quart du vingtième siècle, suivies d'une tendance intermittente, vers l'est et le sud; en dépit des obstacles que présentaient les voies ferrées, cette tendance a été très nette durant les dernières années.

Nos recherches en vue de la délimitation de toute extension ultérieure et du caractère que devront avoir les aménagements futurs tiennent nécessairement compte des développements existants, *qu'il était impossible de détruire*, tout en s'efforçant de corriger les défauts découlant d'une division foncière en damier, propice à des aménagements ruraux, mais guère favorable à l'exécution d'un plan rationnel d'urbanisme.

Dans les chapitres suivants de l'Enquête documentaire (Chapitres 3 à 7) nous avons tenté d'analyser sous tous ses aspects majeurs la formation des centres d'activité sur une trame impropre à leur développement normal, et les tendances fâcheuses de lotissements utilitaires ou spéculatifs. Sans tomber dans l'erreur du bouleversement idéologique, nous avons concentré nos efforts en vue *d'adapter et corriger*, partout où il était impossible d'appliquer vigoureusement les tracés régénérateurs dont nous avons pourvu les zones d'extension future. Le chapitre 4 de la Seconde Partie est consacré à l'étude de nos propositions pour cette œuvre de remise en ordre progressif et pratique.

PLANCHE III

DISTRIBUTION DE LA POPULATION



MALGRÉ CERTAINS POINTS DE DENSITÉ PLUS FORTE, IL N'Y A PAS DE CONGESTION VÉRITABLE MÊME AU CENTRE DE LA CAPITALE. LA RÉPARTITION DE LA POPULATION DANS LA RÉGION URBAINE NE POSE DONC PAS DE PROBLÈME IRRÉMÉDIABLE, MAIS DEMANDE PLUTÔT UN AJUSTEMENT PROGRESSIF APPUYÉ SUR UN PROGRAMME DE DÉCENTRALISATION, DE ZONAGE ET DE RÉSERVATION DE TERRAINS.

DÉMOGRAPHIE

Croissance et densité de la population

La croissance constante de la population est nettement marquée par une parabole sur le schéma 19, qui indique une tendance ferme vers une augmentation continue et progressive.

La population totale de l'ensemble de la région est approximativement de 273,000 habitants, soit 212,000 en Ontario et 61,000 dans le Québec. Le tableau suivant donne la répartition de la population, d'après le recensement de 1947, dans les 30 municipalités:

Ontario

Ville d'Ottawa.....	164,266
Ville d'Eastview.....	10,293
Village de Rockcliffe-Park.....	1,599
Township de Nepean.....	19,963
Township de Gloucester.....	12,743
Fitzroy	612
Torbolton	1,958
March	626

212,060

(En tout ou en partie—8 municipalités)

Québec

Ville de Hull	39,400
Ville de Gatineau	4,800
Ville d'Aylmer	3,800
Village de Pointe-Gatineau	3,000
Village de Deschênes	543
Village de Wakefield.....	299
Village de Templeton	
Village de Quyon	
Canton d'Eardley.....	845
Municipalité d'Onslow	472
Municipalité d'Onslow-Sud	750

Report		212,060
<i>Québec—Suite</i>		
Municipalité de Masham-Nord	415	
Municipalité de Sainte-Cécile-de-Masham		
Municipalité de Wakefield		
Municipalité de Wakefield-Est	490	
Municipalité de Hull-Est		
Municipalité de Hull-Ouest	924	
Municipalité de Hull-Sud	2,556	
Municipalité de Templeton-Nord		
Municipalité de Templeton-Ouest		
Municipalité de Templeton-Est		
Partie orientale de Templeton-Est.....		
(évaluée à 3,000).....	3,000	
		61,294
Total approximatif.....		273,354

(En tout ou en partie—22 municipalités)

En général, la densité de la population est faible. La population de la ville d'Ottawa, par exemple, est ainsi distribuée:

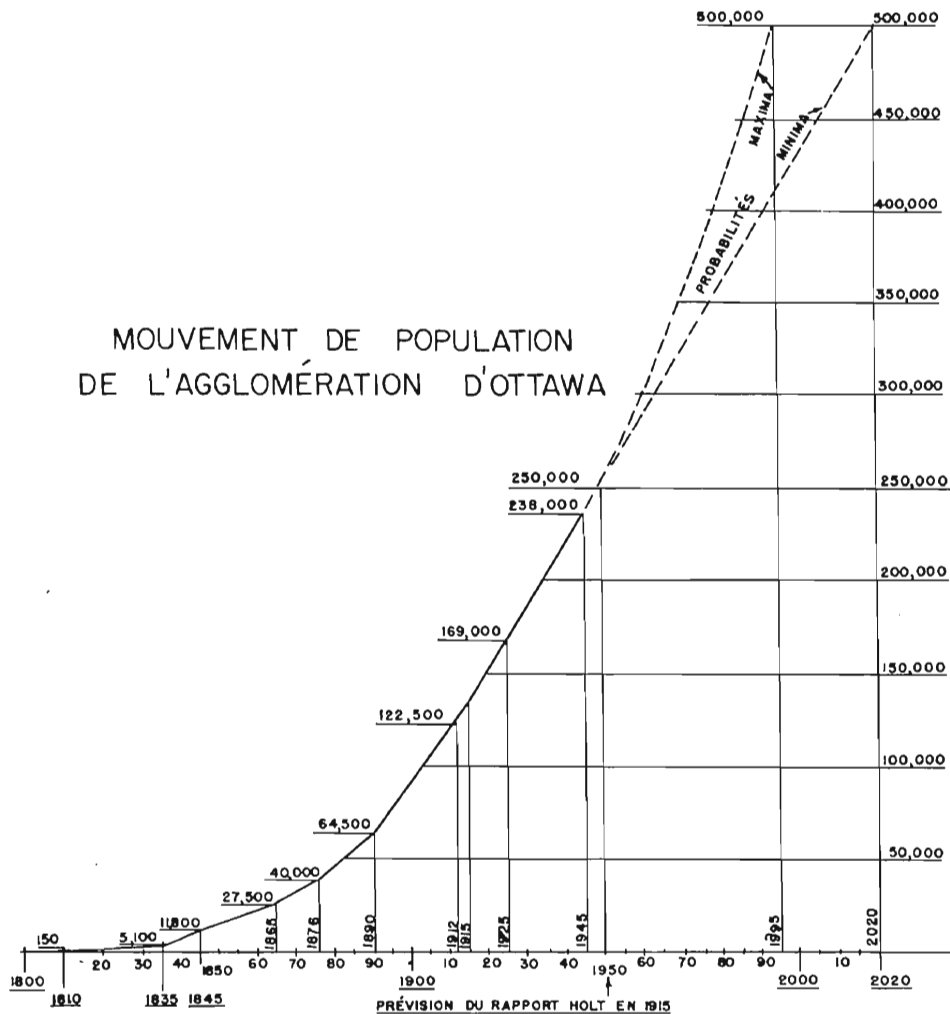
OTTAWA—DENSITÉ DE LA POPULATION (1947)

Quartier	Population	Superficie en acres	Densité à l'acre
Victoria	11,389	612·2	18·6
Dalhousie	17,529	420·3	41·7
Elmdale	20,171	765·5	26·4
Wellington	18,611	329·7	56·4
Capital	14,842	519·5	28·5
Riverdale	13,911	774·6	18·0
Central	16,728	373·9	44·8
Saint-Georges	20,575	537·7	38·3
By	11,143	201·3	55·4
Ottawa	13,197	229·9	57·4
Rideau	6,170	335·0	18·4
	164,266	5,099·6	32·2
Eau		909·6	
	164,266	6,009·2	27·3

Par sa population, qui s'élève à 238,000 habitants, la région urbaine de la capitale se place au cinquième rang des centres urbains du pays.

ACCROISSEMENT DE LA POPULATION, OTTAWA, HULL ET LES ENVIRONS

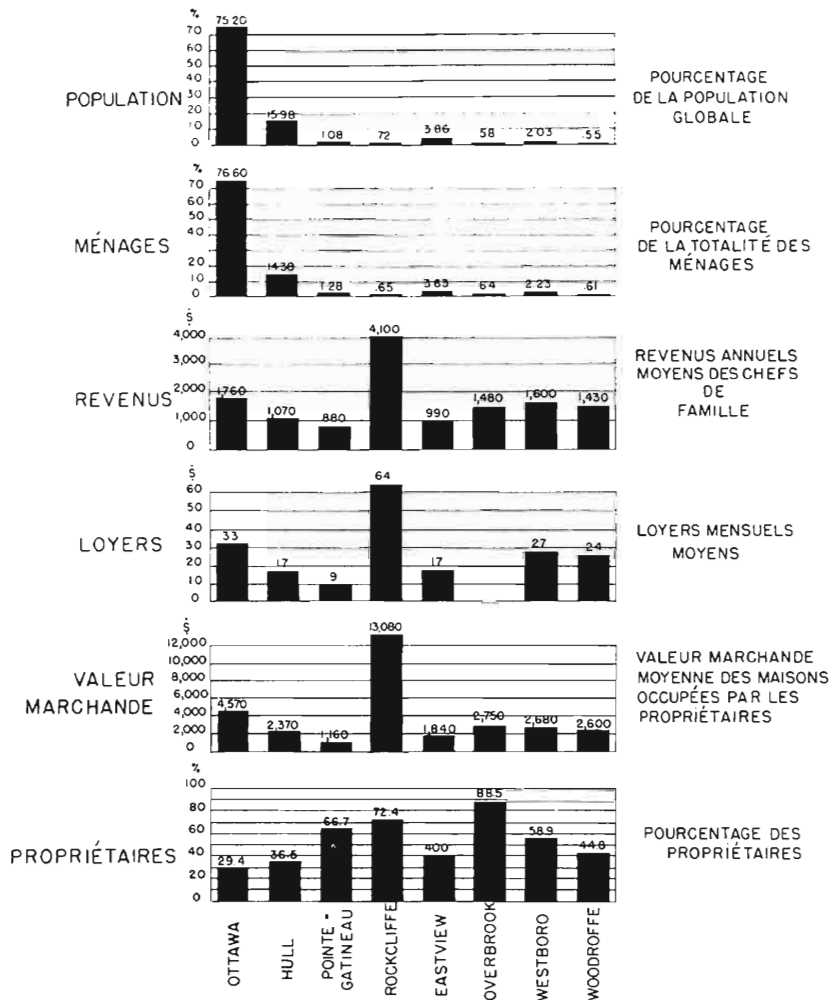
MOUVEMENT DE POPULATION DE L'AGGLOMÉRATION D'OTTAWA



19

L'estimation des auteurs du rapport Holt de 1915, selon laquelle le chiffre de la population serait de 250,000 habitants en 1950, semble presque confirmée par la réalité, la population s'élevant en 1947 à 238,000 habitants. Il semble donc que le chiffre de la population totale de la capitale doive atteindre aisément le demi-million avant l'expiration du vingtième siècle. Toutefois, il est impossible, même d'après les tendances les plus certaines, de déterminer, cinquante ans à l'avance, si la région de la capitale, précisément à cause de son rôle principal de capitale et de l'expansion éventuelle de l'industrie, verra s'accroître sa population au delà de ce chiffre. S'il en est ainsi, nous avons prévu deux solutions, exposées dans la Deuxième Partie.

COMPARAISONS ENTRE OTTAWA ET LES MUNICIPALITÉS AVOISINANTES

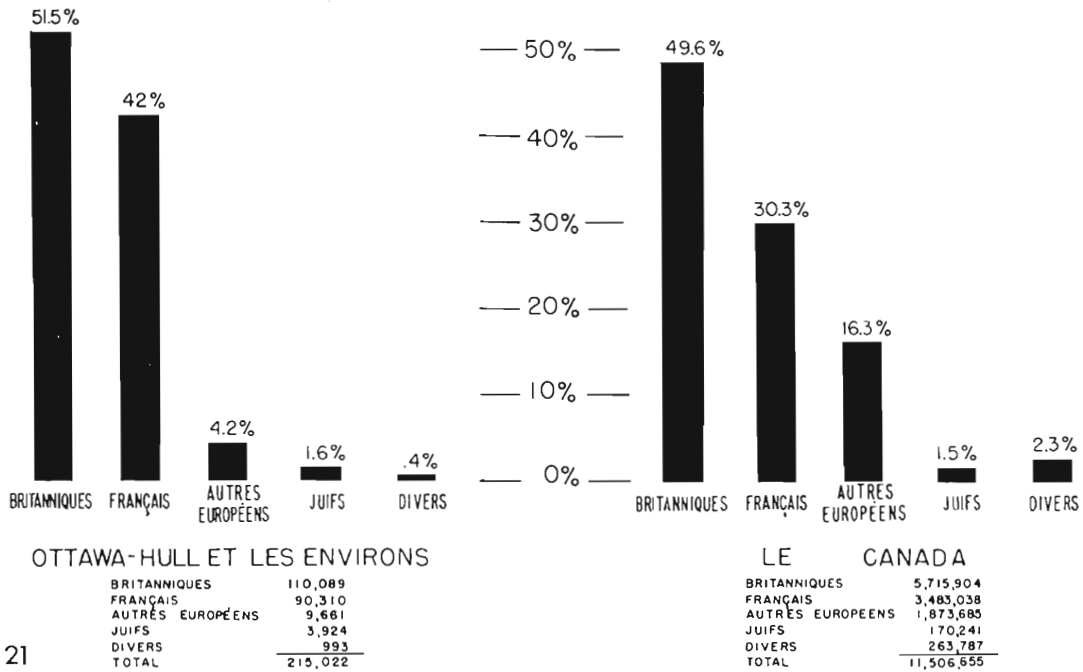


20

Origines de la population—Religions

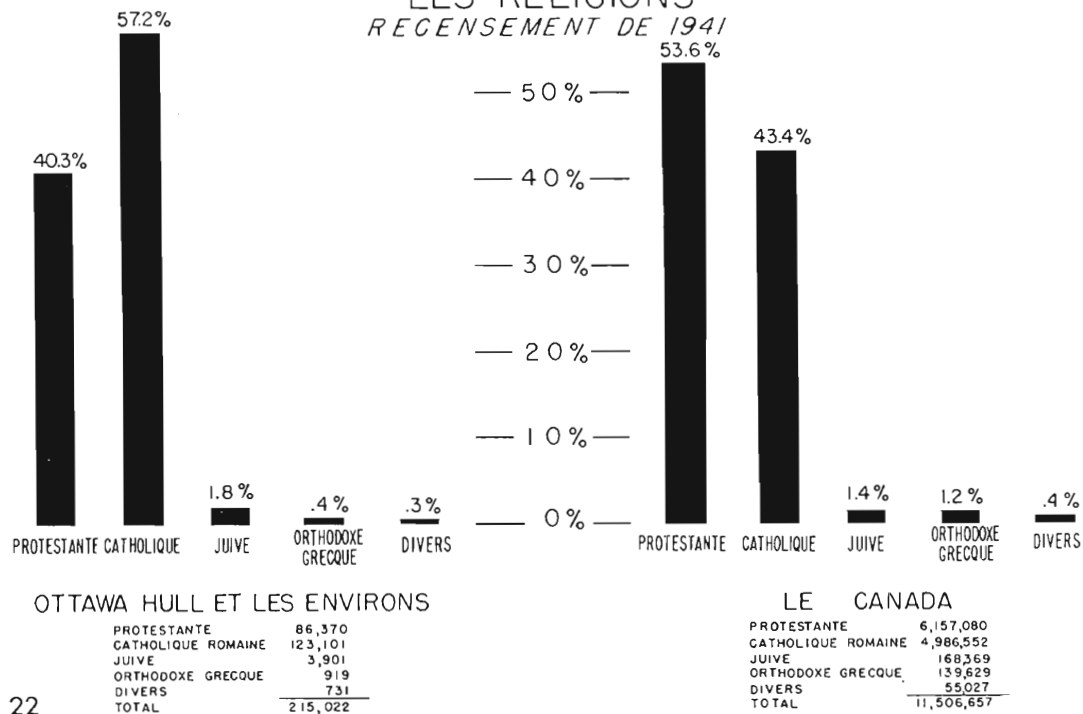
La répartition actuelle des populations de langue française et de langue anglaise dans la région de la capitale caractérise assez bien l'ensemble de toute la population canadienne ainsi qu'en fait foi le graphique 21. Elle démontre clairement qu'en choisissant Ottawa, en 1857, pour capitale du Canada, malgré la prédominance de l'élément britannique à l'époque, la reine Victoria a agi sagement. Graduellement, le commerce, l'industrie et les services de l'État, attirant continuellement sur les deux rives de nouveaux arrivants de langue française, les deux principales parties constituantes de la population canadienne se sont stabilisées en un équilibre caractéristique de l'état démographique du pays. Les mêmes observations s'appliquent aux cultes religieux, sauf une légère différence en faveur de la religion catholique grâce à ses adhérents d'origine française et irlandaise. (Graphique 22).

POPULATIONS COMPARÉES SELON
L'ORIGINE RACIALE
RECENSEMENT DE 1941

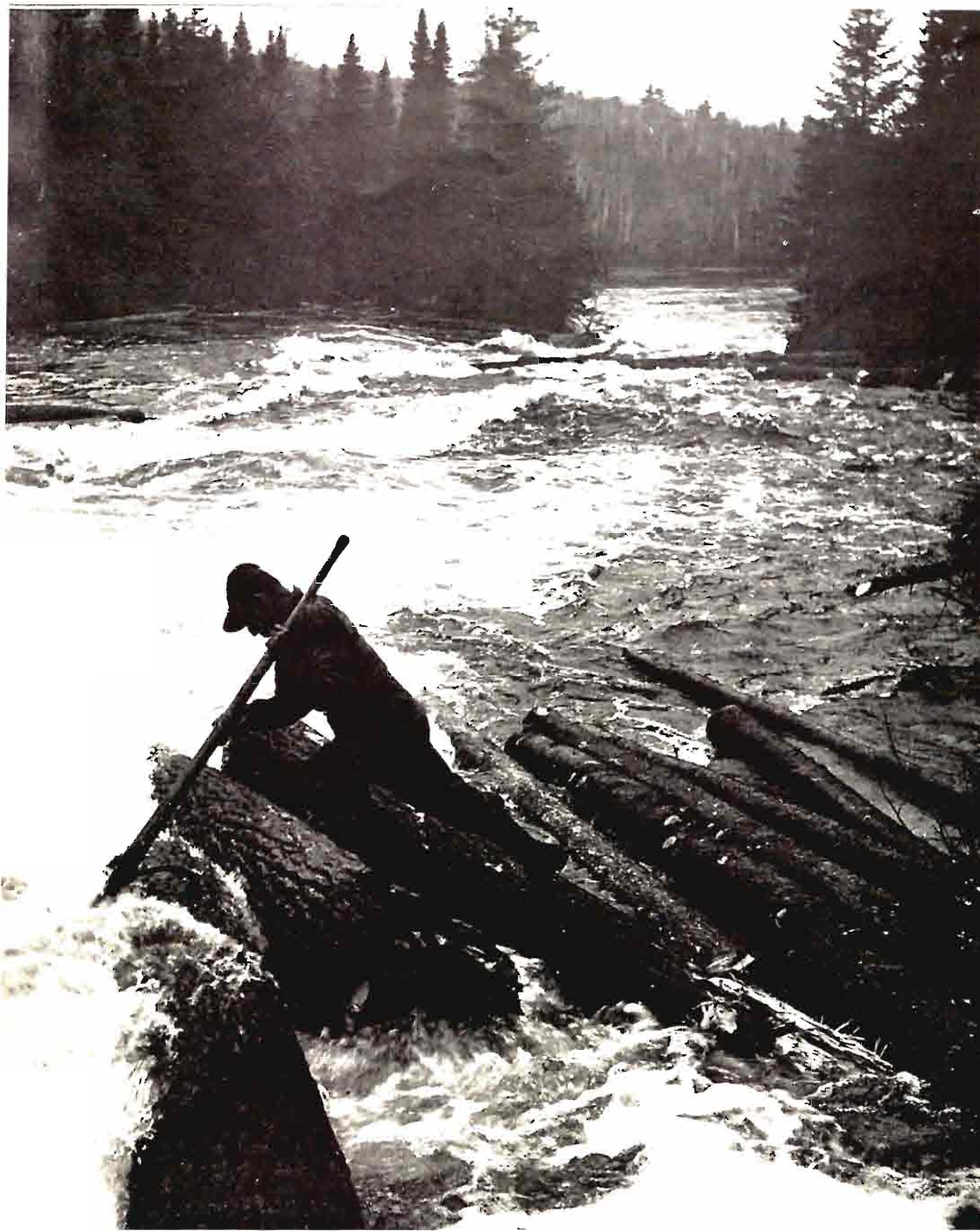


21

POPULATIONS COMPARÉES SELON
LES RELIGIONS
RECENSEMENT DE 1941



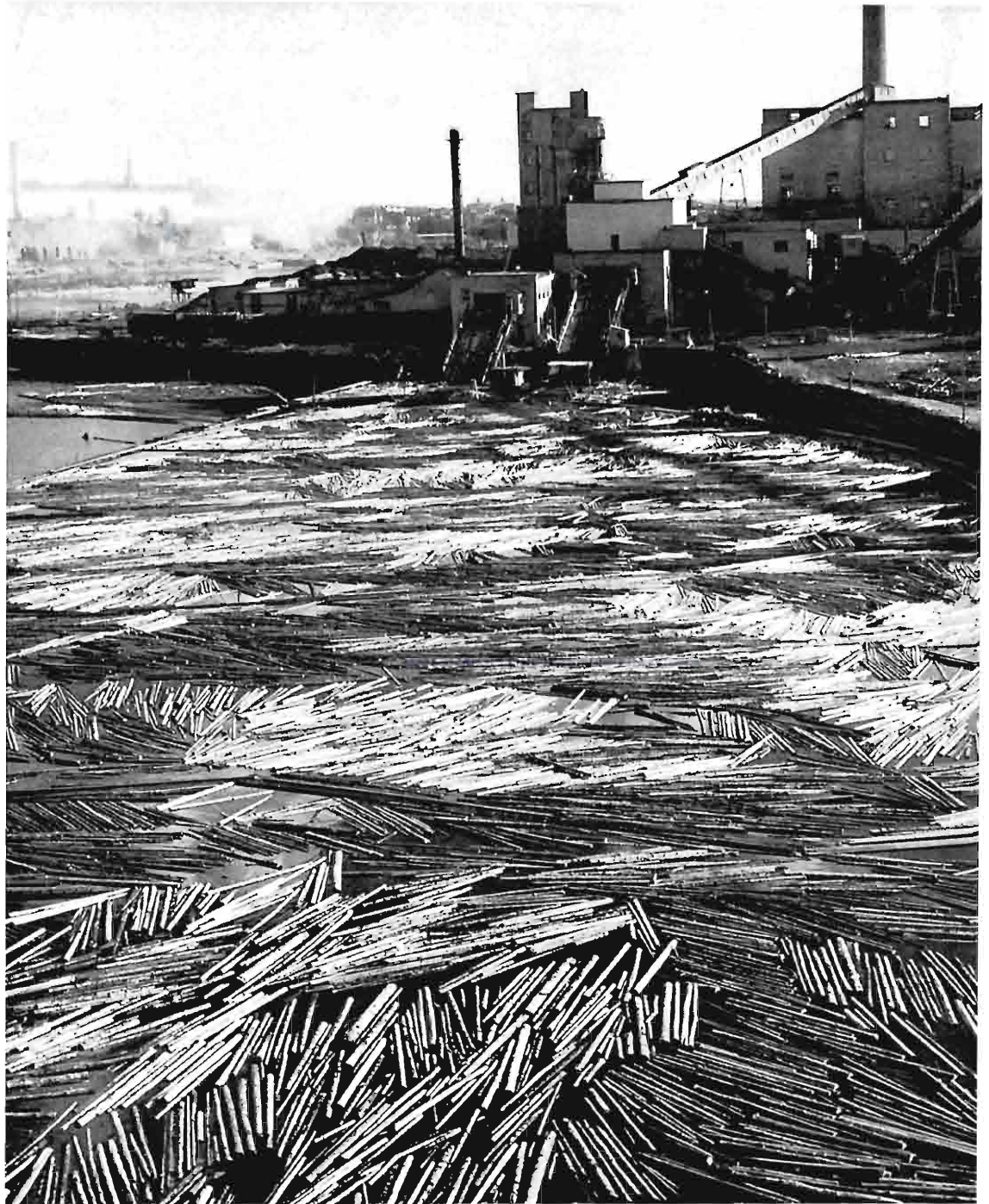
22



LA "DRAVE"
DANS
LE NORD
DE LA
GATINEAU

Aspect caractéristique de l'exploitation des forêts, qui est la première industrie au Canada y compris la région de la Capitale.

Après la coupe, le bois est transporté aux centres industriels par voie d'eau. Ce "flottage" est effectué par les "drapeurs", qui, avec les bûcherons ou *lumber jacks*, sont principalement recrutés dans les régions rurales, en saison morte. Bûcherons et "drapeurs" forment une classe caractéristique de la population...



LE BOIS ET
LES USINES
EN FACE DE
LA COLLINE
DU PARLEMENT

Le bois est assemblé et retenu par une ceinture, ou "boom", faite de larges troncs flottants reliés par des chaînes. Il sera ensuite repris par les convoyeurs et entassé en d'énormes piles avant de subir les diverses transformations désirées. L'immense quantité de bois coupé et les installations nécessaires à son traitement en font une industrie peu désirable dans un centre urbain, et particulièrement dans une capitale, en raison surtout du danger d'incendie dont on a pu constater l'importance lors du sinistre de mars 1946 qui a failli détruire le Pont Interprovincial.

ACTIVITÉS

Fonctionnaires—Par suite de l'enquête démographique quantitative, l'analyse de la population active montre (graphique 25) la prédominance des fonctionnaires, expression de la fonction de la capitale. Leur nombre comprend non seulement le recensement officiel des fonctionnaires directement affectés aux emplois du gouvernement fédéral (32,000 environ) mais aussi les professions variées qui dépendent indirectement du gouvernement et des administrations publiques. Cet état de choses a deux conséquences directes sur la vie économique de la capitale: la *stabilité* des échanges et des activités économiques et le *niveau relativement élevé des revenus*, comparé aux autres centres urbains canadiens ainsi que le démontre le graphique 41. Il va de soi que ces facteurs reflètent à leur tour sur l'aménagement physique du centre urbain et sur les projets envisagés.

Employés d'industrie—Outre cette activité prédominante, on constate, suivant le même graphique, que les industries dans la région de la Capitale montrent une tendance substantielle vers un développement normal, facteur désirable de prospérité et d'équilibre urbain. On comptait dans la région, en 1947, 264 activités industrielles diverses,¹ les plus grands établissements étant ceux ayant trait à l'industrie du bois, notamment ceux de la ville de Gatineau et ceux des îles Chaudière. La ville de Hull est en premier lieu une ville industrielle, avec ses caractéristiques propres qui accentuent encore la différence avec Ottawa, différence déjà due à la diversité raciale, religieuse et administrative des deux villes.

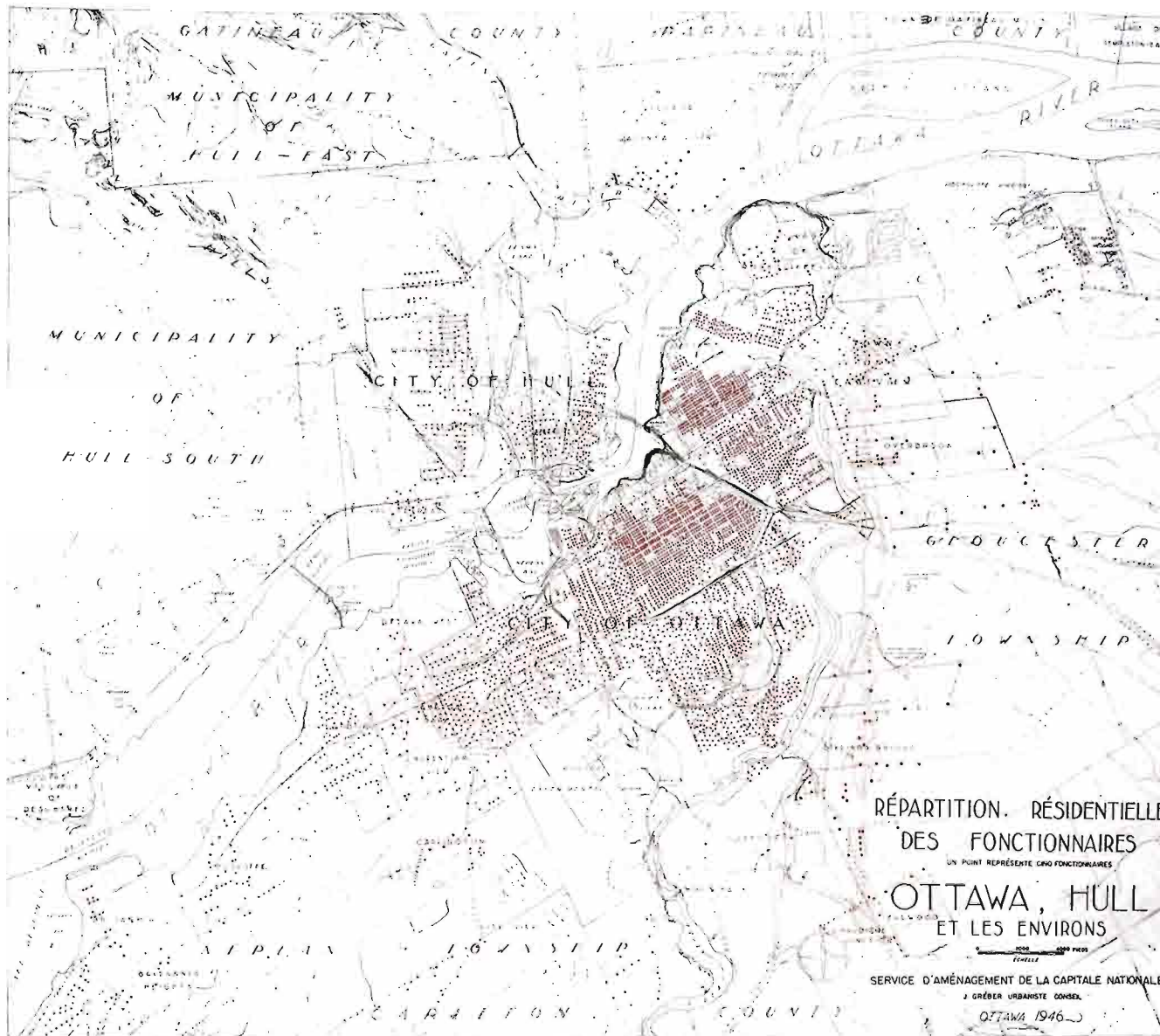
Divers—Étant les centres urbains de loin les plus importants de toute la région, Ottawa et Hull sont appelés à desservir commercialement les autres localités de la vallée. L'entreposage ainsi que le commerce de gros ou de détail occupent donc un grand nombre de personnes. De plus, étant au cœur d'une région particulièrement riche en produits agricoles et laitiers qui requièrent une main-d'œuvre déjà assez importante, Ottawa et Hull constituent naturellement le lieu d'échange de ces produits.

Le manque de données précises relatives aux municipalités rurales empêche de déterminer le pourcentage exact des travailleurs agricoles.

¹ Renseignements extraits du pamphlet intitulé *The Ottawa Market*.

PLANCHE IV

RÉPARTITION RÉSIDENTIELLE
DES FONCTIONNAIRES

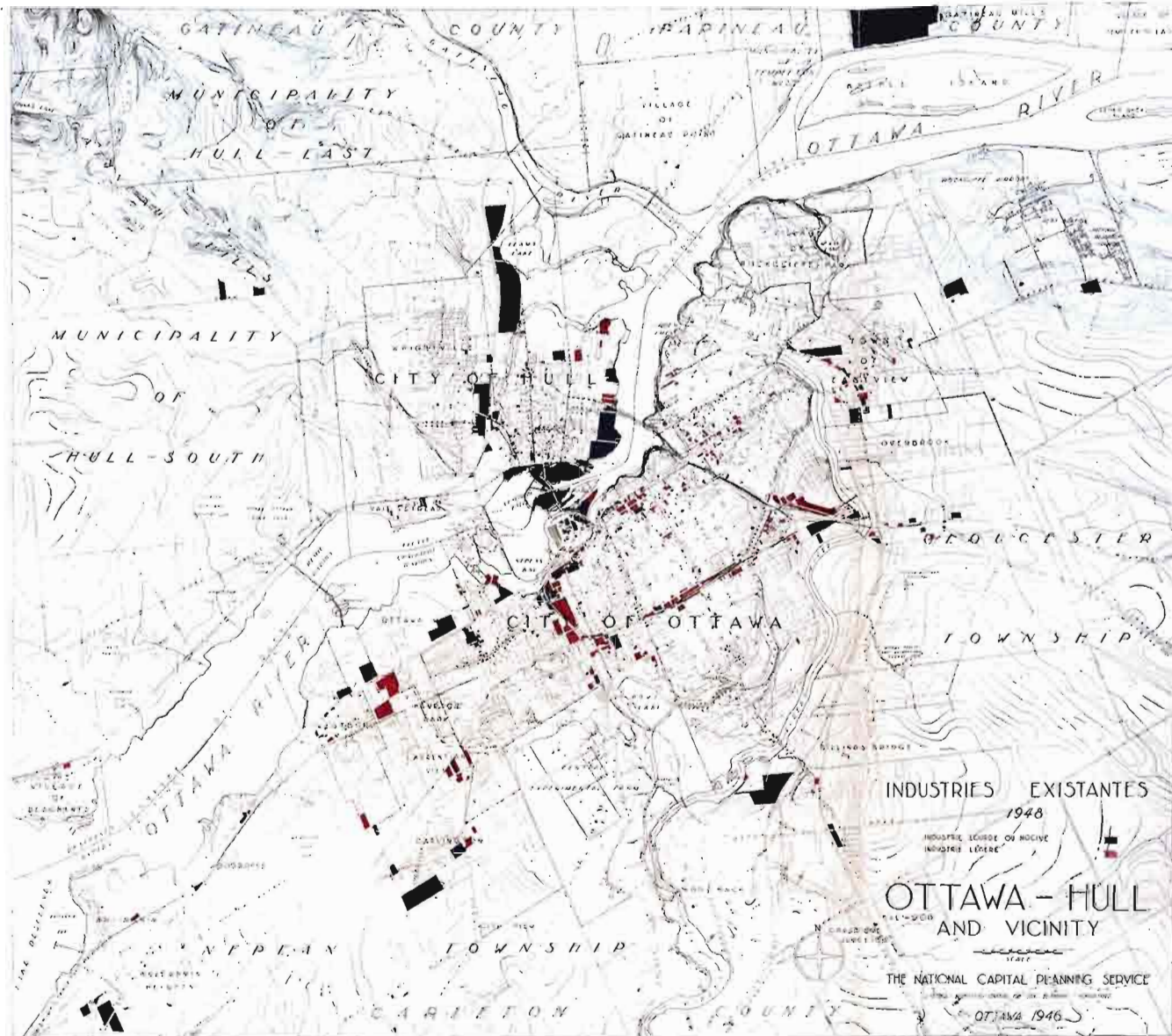


LA FONCTION PARTICULIÈRE DE LA CAPITALE, VILLE ADMINISTRATIVE, EST ILLUSTRÉE PAR LA PROPORTION IMPORTANTE DES FONCTIONNAIRES. LES GROUPEMENTS RELATIVEMENT DENSES, VOISINS DE LA PARTIE CENTRALE D'OTTAWA, CORRESPONDENT À LA PROXIMITÉ DES LIEUX DE TRAVAIL, DONT CERTAINS SONT DES BÂTIMENTS PROVISOIRES. LA DÉCENTRALISATION SYSTÉMATIQUE DES SERVICES PUBLICS PERMETTRA UNE RÉPARTITION PLUS HOMOGÈNE DES LIEUX DE RÉSIDENCE DES FONCTIONNAIRES.

DI
V
C
N
;

PLANCHE V

INDUSTRIES EXISTANTES

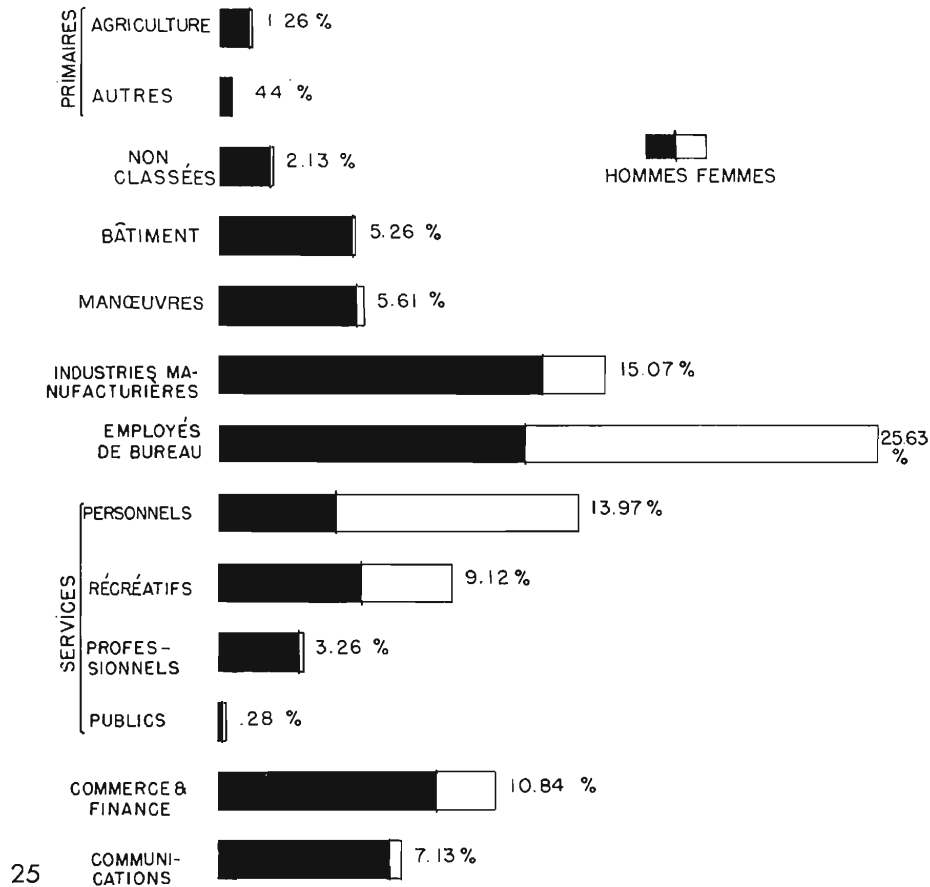


LES INDUSTRIES DE LA RÉGION URBAINE DE LA CAPITALE SE SONT ÉTABLIES AUTOMATIQUEMENT LE LONG DES VOIES FERRÉES ET AU NORD DE LA RIVIÈRE ET SE SONT TROUVÉES GRADUELLEMENT ENTOURÉES DE ZONES RÉSIDENTIELLES, CE QUI A CRÉÉ UN OBSTACLE À LEUR EXPLOITATION ET À LEUR EXTENSION, ET CONSTITUE UN GRAVE INCONVÉNIENT POUR LE CONFORT DES HABITANTS. UN REGROUPEMENT S'IMPOSE, PLUS PARTICULIÈREMENT POUR LES INDUSTRIES DE CATEGORIES NUISIBLES À L'HYGIÈNE PUBLIQUE ET AU BIEN-ÊTRE.

OCCUPATIONS RÉMUNÉRÉES

OTTAWA, HULL ET LES ENVIRONS

RECENSEMENT DE 1941



25

Il est de fait que la plupart des capitales artificielles, limitées à leur fonction gouvernementale et administrative, sont, économiquement, un fardeau pour la nation, à moins qu'elles n'acquièrent graduellement le caractère normal de villes vivant de leurs propres ressources. Par contre, Ottawa présente cette condition heureuse, de n'être pas une grande métropole, aux problèmes complexes, mais d'être une ville de moyenne importance, spacieuse, et non congestionnée. Elle est déjà par essence assurée d'une existence collective bien équilibrée et économiquement indépendante, grâce à l'épanouissement des occupations commerciales et industrielles, au centre d'un vaste cadre rural et forestier, ce qui complète le cycle de vie collective d'une population qui, en deux générations, peut facilement doubler.

UTILISATION DU TERRITOIRE

Zones urbaine, suburbaine et rurale—Relevé des îlots bâtis

L'étude de l'utilisation du territoire comprend:

1° Distribution du sol (terrain bâti pour diverses utilisations, surface des voies publiques, terrains agricoles, surface d'eau, etc.), pour la plupart des municipalités de la région, représentée en diagrammes comparatifs, et donnant aussi les dimensions réelles. Voir graphiques 27 à 33 inclusivement.

2° Utilisation générale du sol, à l'intérieur de la zone urbaine, obtenue par inspections sur place et enquêtes dans les diverses municipalités et résumée pour chaque îlot urbain. Voir planche VI.

3° Utilisation détaillée du sol donnant, à ce jour, l'utilisation de chaque parcelle, soit en monochrome (voir illustration 34), soit en couleurs (planche VII).

PLANCHE 7
DE L'ATLAS

Semblable analyse a été faite pour les villes d'Ottawa, de Hull, d'Aylmer, d'Eastview, de Gatineau, les townships de Nepean, Gloucester, Hull-Sud, les villages de Rockcliffe et Pointe-Gatineau.

Les plans d'utilisation du sol indiquent non seulement la représentation des différentes activités industrielles ou commerciales, la densité des îlots d'habitation mais aussi l'état actuel de l'emploi des terrains appartenant au gouvernement, aux municipalités, et aux diverses institutions publiques ou semi-publiques.

Un élément important du plan d'utilisation du sol est le relevé des lotissements existants, ou proposés, et la connaissance précise de l'état actuel de la viabilité, en vue soit d'incorporer et de coordonner au projet d'ensemble les éléments existants, et de modifier s'il y a lieu ceux qui sont encore au stage préparatoire.

Ces études servent également de guide dans les projets d'aménagement où elles permettent d'établir, après analyse critique, le pourcentage d'occupation du sol pour chacun des différents modes d'utilisation du territoire.

PLANCHE VI

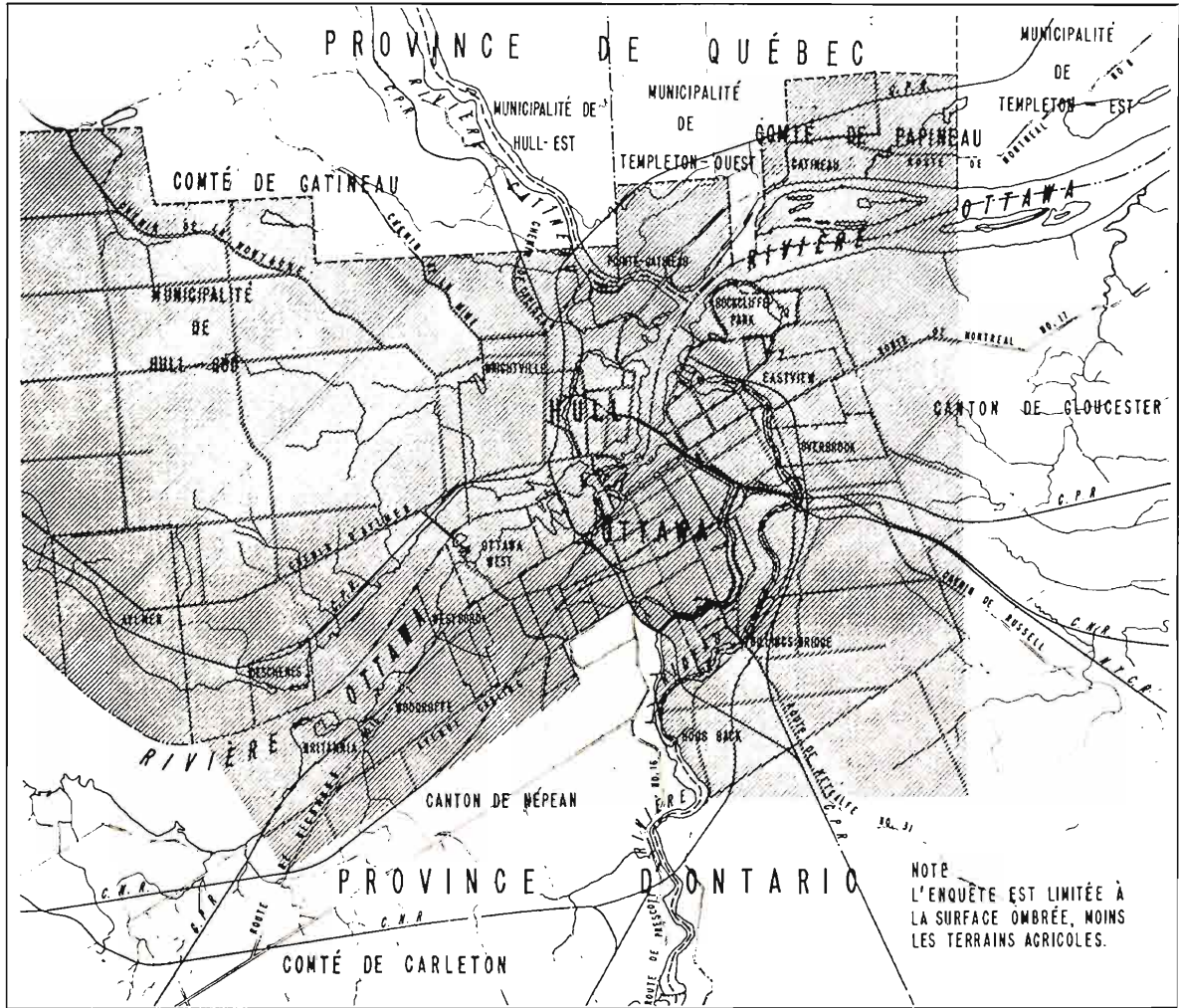
PLAN GÉNÉRAL D'UTILISATION
DU TERRAIN ÉTABLIE PAR ÎLOT



THE NATIONAL CAPITAL PLANNING SERVICE
OTTAWA-HULL
AND VICINITY

- LEGEND
- INDUSTRIAL: FACTORY, WAREHOUSE, SHED, OPEN SPACE
 - RESIDENTIAL: SINGLE DWELLING, MULTIFAMILY, TRANSIENT, ROOMING HOUSES, APARTMENTS, COLLECTIVE DWELLINGS
 - COMMERCIAL: OFFICE, RETAIL, PUBLIC OPEN SPACE
 - RECREATION: PARKS, PLAY AREAS, SPORTS AREAS
 - TRANSPORTATION: AIRPORT, RAILROADS, CANALS
 - UTILITIES: POWER PLANTS, WASTE TREATMENT PLANTS
 - UNDEVELOPED: WOODLAND, OPEN SPACE

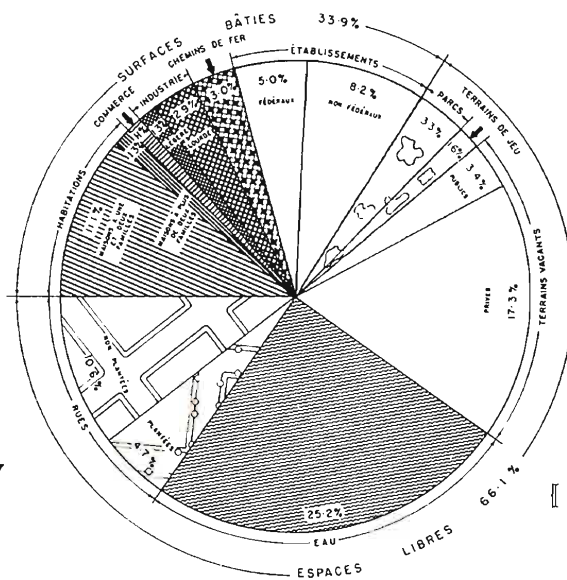
OTTAWA 1946



26

PARTIE DE LA RÉGION URBAINE QUI A FAIT L'OBJET D'ENQUÊTE DÉTAILLÉE

27

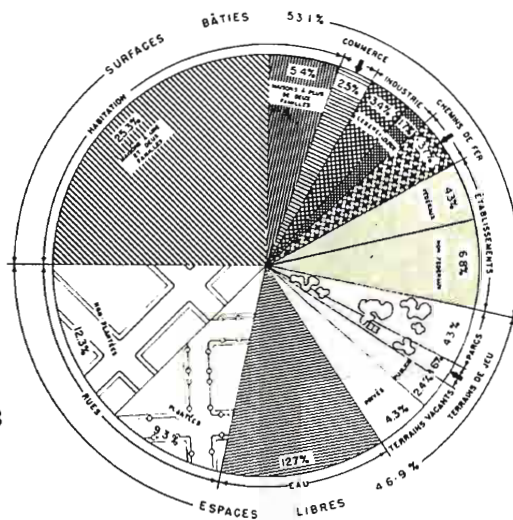


UTILISATION DU TERRAIN
DANS LA ZONE URBAINE
D'OTTAWA - HULL ET LES ENVIRONS

ESPACES LIBRES	
PARCS	833 5 ACRES
TERRAINS DE JEU	394 2 "
TERRAINS PUBLICS VACANTS	837 8 "
TERRAINS PRIVÉS VACANTS	4330 2 "
EAU	6027 3 "
RUES (PLANTÉES)	1176 7 "
RUES (NON PLANTÉES)	2643 1 "
AGRICULTURE	
TOTAL	16,242 8 "
SURFACES BÂTIES	
HABITATION	
MAISONS À UNE ET DEUX FAMILLES	2786 7 ACRES
MAISONS À PLUS DE DEUX FAMILLES	336 7 "
COMMERCE	277 8 "
INDUSTRIE	
LÉGÈRE	325 7 "
LOURDE	728 6 "
CHEMINS DE FER	743 2 "
ÉTABLISSEMENTS	
FÉDÉRAUX	1256 6 "
NON FÉDÉRAUX	2052 8 "
TOTAL	8508 1 "

TOTAL GLOBAL 24,750.9 ACRES

28



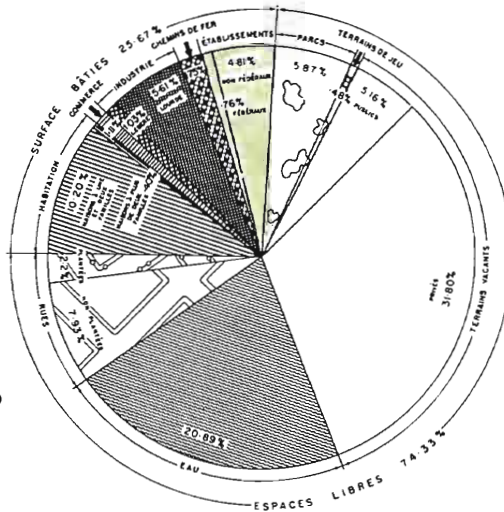
UTILISATION DU TERRAIN VILLE D'OTTAWA

ESPACES LIBRES	
PARCS	251.9 ACRES
TERRAINS DE JEU	93.8 "
TERRAINS PUBLICS VACANTS	143.4 "
TERRAINS PRIVÉS VACANTS	254.5 "
EAU	744.2 "
RUES (PLANTÉES)	546.4 "
RUES (NON PLANTÉES)	718.9 "
AGRICULTURE	NIL
TOTAL	2,753.1

SURFACES BÂTIES	
HABITATION	
MAISONS À UNE ET DEUX FAMILLES	1479.2 ACRES
MAISONS À PLUS DE DEUX FAMILLES	314.6 "
COMMERCE	148.1 "
INDUSTRIE	200.1 "
LÉGÈRE	102.6 "
LOURDE	214.5 "
CHEMINS DE FER	252.3 "
ÉTABLISSEMENTS	395.5 "
FÉDÉRAUX	252.3 "
NON FÉDÉRAUX	395.5 "
TOTAL	3,069.9

TOTAL GLOBAL 5,860 ACRES

29



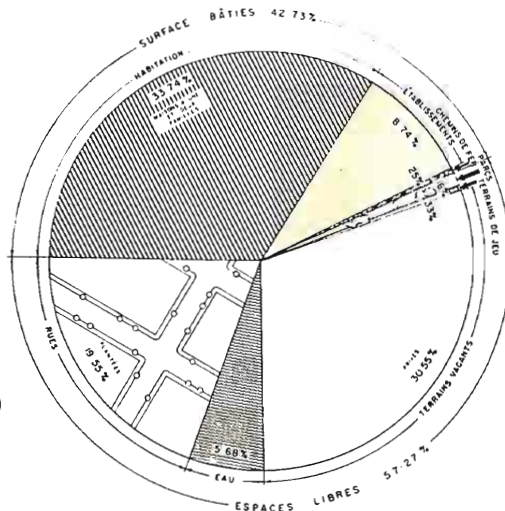
UTILISATION DU TERRAIN VILLE DE HULL

ESPACES LIBRES	
PARCS	210.4 ACRES
TERRAINS DE JEU	13.6 "
TERRAINS PUBLICS VACANTS	184.8 "
TERRAINS PRIVÉS VACANTS	1139.6 "
EAU	748.9 "
RUES (PLANTÉES)	78.7 "
RUES (NON PLANTÉES)	284.4 "
AGRICULTURE	NIL
TOTAL	2,660.4

SURFACES BÂTIES	
HABITATION	
MAISONS À UNE ET DEUX FAMILLES	365.4 ACRES
MAISONS À PLUS DE DEUX FAMILLES	14.1 "
COMMERCE	36.3 "
INDUSTRIE	36.8 "
LÉGÈRE	9 "
LOURDE	9 "
CHEMINS DE FER	62.7 "
ÉTABLISSEMENTS	23.5 "
FÉDÉRAUX	172.5 "
NON FÉDÉRAUX	712.2 "
TOTAL	712.2

TOTAL GLOBAL 3,372.6 ACRES

30

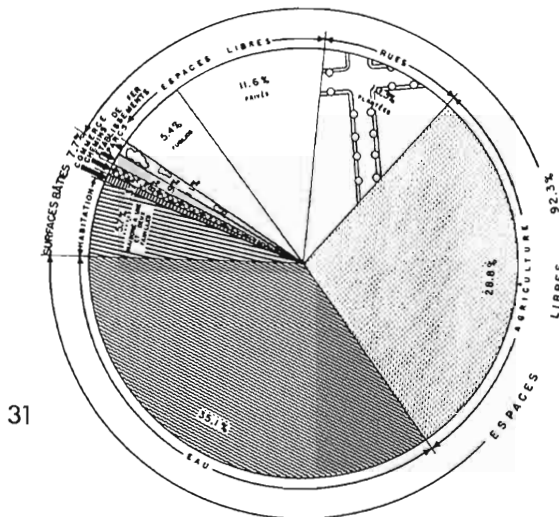


UTILISATION DU TERRAIN VILLAGE DE ROCKCLIFFE PARK

ESPACES LIBRES	
PARCS	5.3 ACRES
TERRAINS DE JEU	1.5 "
TERRAINS PUBLICS VACANTS	NIL
TERRAINS PRIVÉS VACANTS	137.2 "
EAU	25.5 "
RUES (PLANTÉES)	87.5 "
RUES (NON PLANTÉES)	NIL
AGRICULTURE	NIL
TOTAL	257.0

SURFACES BÂTIES	
HABITATION	
MAISONS À UNE ET DEUX FAMILLES	151.8 ACRES
MAISONS À PLUS DE DEUX FAMILLES	2 "
COMMERCE	NIL
INDUSTRIE	NIL
LÉGÈRE	NIL
LOURDE	NIL
CHEMINS DE FER	1.2 "
ÉTABLISSEMENTS	NIL
FÉDÉRAUX	39.3 "
NON FÉDÉRAUX	192.5 "
TOTAL	192.5

TOTAL GLOBAL 449.5 ACRES

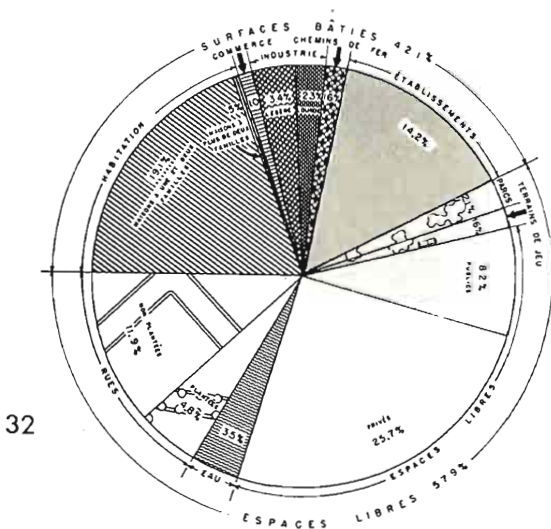


UTILISATION DU TERRAIN VILLE D'AYLMER

ESPACES LIBRES	
PARCS	23.1 ACRES
TERRAINS DE JEU	0
TERRAINS PUBLICS VACANTS	121.7
TERRAINS PRIVÉS VACANTS	241.5
EAU	736
RUES (PLANTÉES)	216.7
RUES (NON PLANTÉES)	NIL
AGRICULTURE	288.6
TOTAL	1936.4

SURFACES BÂTIES	
HABITATION	
MAISONS À UNE ET DEUX FAMILLES	118.2 ACRES
MAISONS À PLUS DE DEUX FAMILLES	4
COMMERCE	7.8
INDUSTRIE	NIL
LÉGÈRE	1.8
LOURDE	17.1
CHEMINS DE FER	NIL
ÉTABLISSEMENTS	NIL
FÉDÉRAUX	10.3
NON FÉDÉRAUX	NIL
TOTAL	163.4

TOTAL GLOBAL 2100.00 ACRES

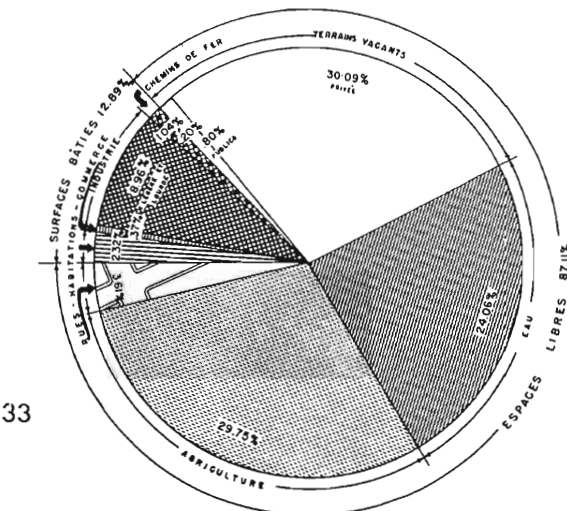


UTILISATION DU TERRAIN VILLE D'EASTVIEW

ESPACES LIBRES	
PARCS	14.7 ACRES
TERRAINS DE JEU	10.8
TERRAINS PUBLICS VACANTS	55.7
TERRAINS PRIVÉS VACANTS	175.2
EAU	23.9
RUES (PLANTÉES)	32.7
RUES (NON PLANTÉES)	81.9
AGRICULTURE	NIL
TOTAL	3949

SURFACES BÂTIES	
HABITATION	
MAISONS À UNE ET DEUX FAMILLES	130.7 ACRES
MAISONS À PLUS DE DEUX FAMILLES	3.5
COMMERCE	6.6
INDUSTRIE	23.5
LÉGÈRE	15.0
LOURDE	10.5
CHEMINS DE FER	NIL
ÉTABLISSEMENTS	NIL
FÉDÉRAUX	96.9
NON FÉDÉRAUX	NIL
TOTAL	287.7

TOTAL GLOBAL 682.6 ACRES

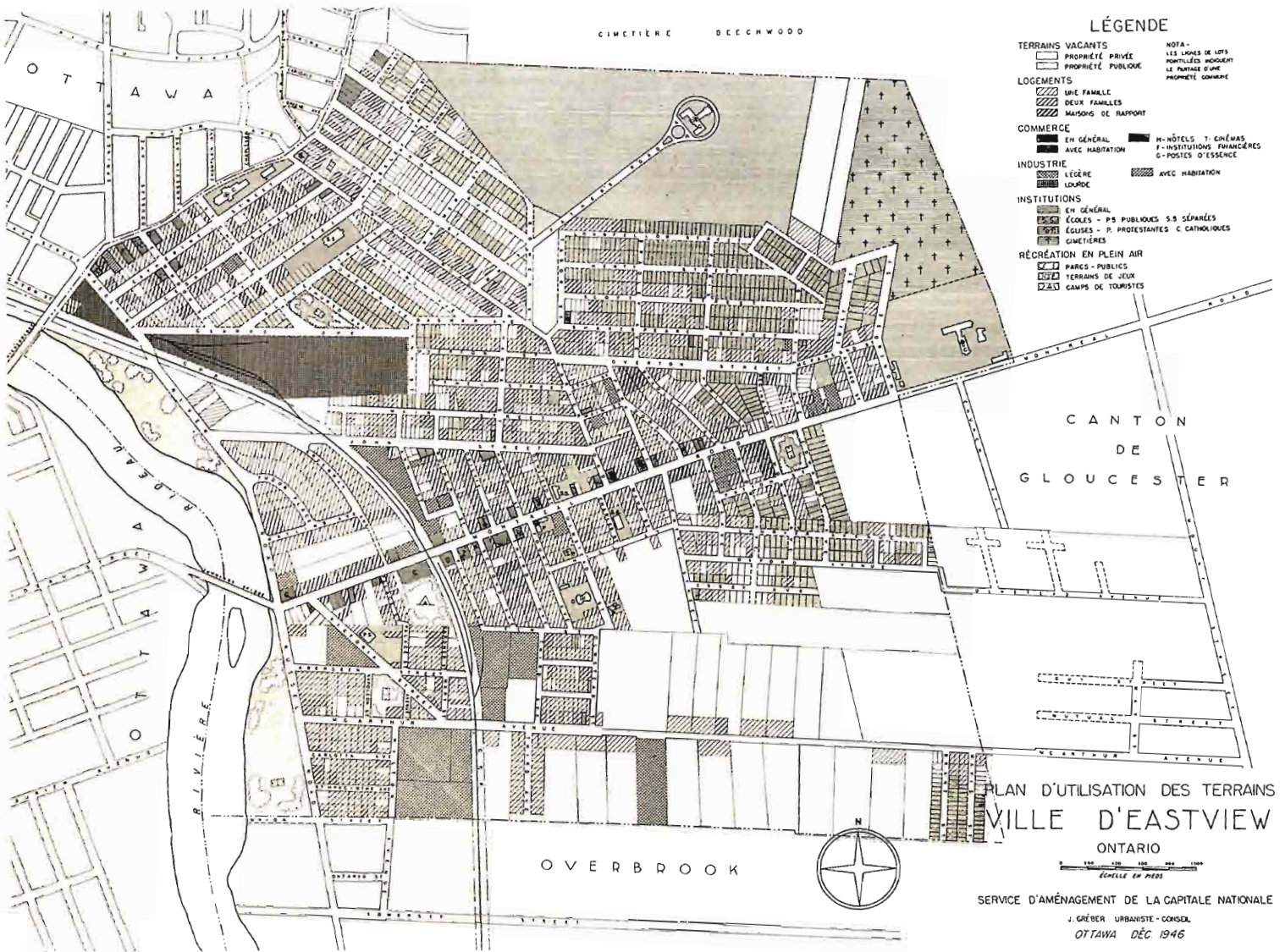


UTILISATION DU TERRAIN VILLE DE GATINEAU

ESPACES LIBRES		ACRES
PARCS		
TERRAINS DE JEU		22.3
TERRAINS PUBLICS VACANTS		808.9
TERRAINS PRIVÉS VACANTS		671.4
EAU		103.5
RUES (PLANTÉES)		829.8
RUES (NON PLANTÉES)		NIL
AGRICULTURE		2.8
TOTAL		2435.9

SURFACES BÂTIES		ACRES
HABITATION		
MAISONS À UNE ET DEUX FAMILLES		65.0
MAISONS À PLUS DE DEUX FAMILLES		2.2
COMMERCE		7.8
INDUSTRIE		1.4
LÉGÈRE		249.4
LOURDE		29.1
CHEMINS DE FER		NIL
ÉTABLISSEMENTS		NIL
FÉDÉRAUX		8.8
NON FÉDÉRAUX		NIL
TOTAL		363.7

TOTAL GLOBAL 2799.6 ACRES



UTILISATION DES TERRAINS PAR LOT
 (Exemple de représentation monochrome)

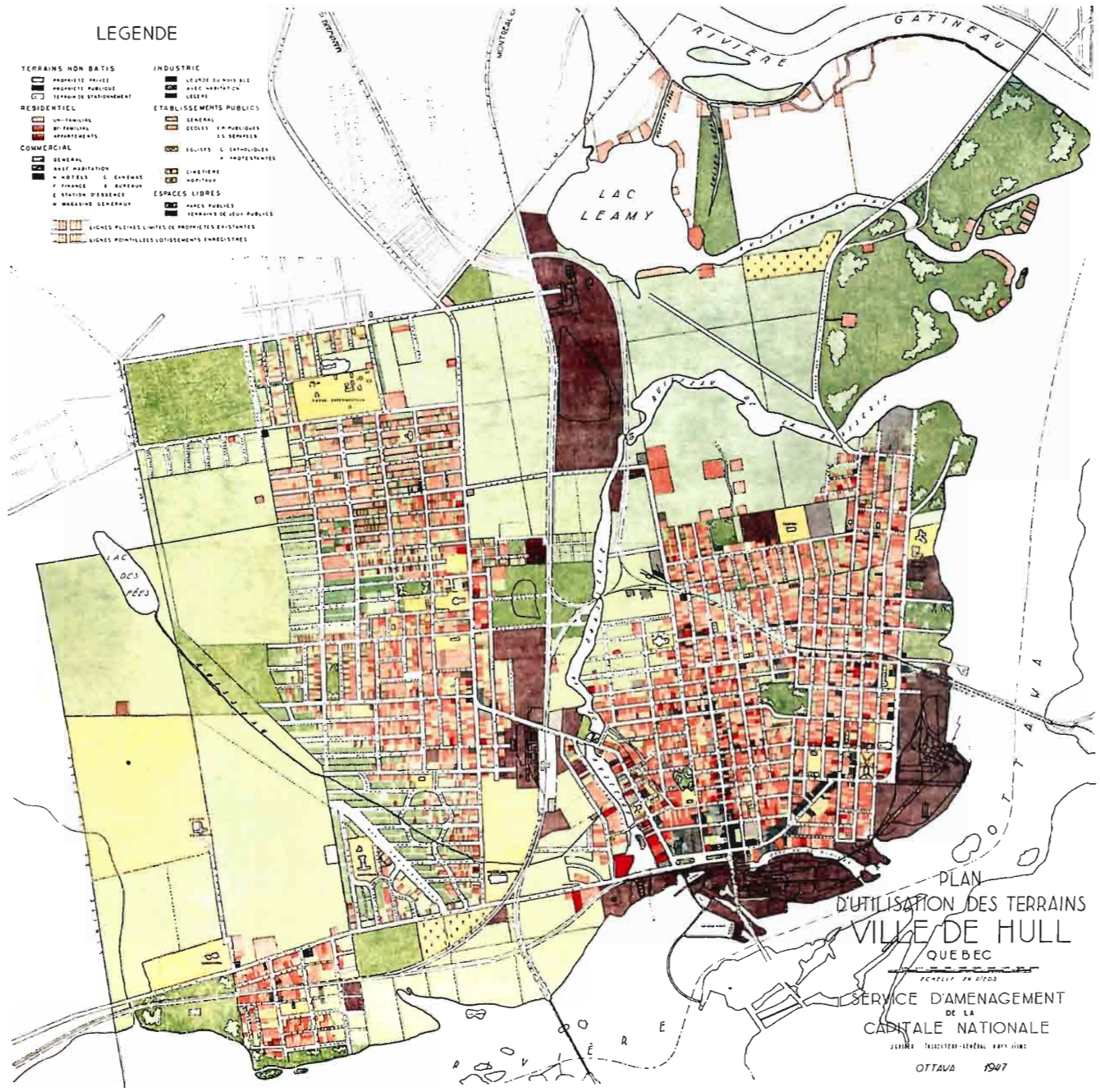


PLANCHE VII L'INSUFFISANCE DES RÈGLEMENTS DE ZONAGE EST DÉMONTRÉE PAR CETTE PLANCHE OÙ LES DIVERS TYPES D'UTILISATION SE PRÉSENTENT EN DÉSORDRE.



VALEUR DES TERRAINS ET DES CONSTRUCTIONS

Possibilités de plus-value foncière par l'aménagement

Un relevé des valeurs des terrains et des immeubles est essentiel à l'étude des conditions existantes. Il montre non seulement la situation foncière, mais il donne surtout une claire conception des hausses et des dépréciations. Il en fait apparaître les causes, d'où l'on peut déduire les remèdes possibles. Il est le guide le plus sûr pour un aménagement raisonné et pratique.

Le meilleur projet d'urbanisme risque d'être inopérant si les possibilités financières de sa réalisation ont été négligées. En conséquence, une étude soigneuse *des valeurs des terrains et des bâtiments* est essentielle avant qu'aucune solution ou proposition ne soit élaborée.

Il est évident que si le plan de base de l'état actuel, dont résulte la vision exacte des améliorations possibles, comporte la représentation de la valeur actuelle de chaque partie des terrains, l'urbaniste sera en mesure de concentrer ses propositions sur les terrains de valeur faible, et d'éviter les opérations utopiques sur les parties de la ville où la valeur foncière offre peu de marge pour une plus-value substantielle.

A ce titre, le plan des valeurs foncières d'Ottawa et de Hull est un excellent guide pour l'urbaniste; la relation directe avec les problèmes à traiter d'urgence y apparaît clairement: emprises ferroviaires, secteurs dépréciés, habitations congestionnées et malsaines, correspondant aux secteurs urbains où la valeur foncière est relativement basse. L'amélioration de ces secteurs est donc possible, et grâce à la revalorisation elle peut devenir *une opération bénéficiaire*.

Dans des pays comme la France, l'Angleterre ou l'Allemagne, par l'application du principe *d'expropriation en excès des besoins*, nombre d'améliorations ont pu être réalisées et rapidement remboursées, grâce à la mise en valeur et à la revente des terrains limitrophes des opérations, et par l'augmentation de leur valeur taxable. Des opérations semblables exécutées sur des terrains de prix élevé n'auraient eu pour résultat qu'une augmentation de la dette municipale ou des taxes.

En outre, ces pays possèdent des lois d'urbanisme qui ont pour effet de réduire l'importance et le coût des expropriations, grâce à l'application de règlements de zonage plus efficaces que ceux résultant des pouvoirs donnés aux autorités locales par les législations provinciales du Canada.

Ainsi qu'il est expliqué en divers chapitres de la Deuxième Partie (Justification du projet) *l'élément valeur foncière* a été pris comme base fondamentale pour l'étude de la plupart des travaux proposés.



LÉGENDE

	0 - 1,000		20,000 - 30,000
	1,000 - 2,500		50,000 - 100,000
	2,500 - 5,000		100,000 - 200,000
	5,000 - 10,000		200,000
	10,000 - 20,000		

EVALUATION DES CONSTRUCTIONS
DANS LA PARTIE CENTRALE
D'OTTAWA ET DE HULL

0 200 400 600 800 1000 1200 PIEDS

SERVICE D'AMÉNAGEMENT DE LA CAPITALE NATIONALE

J. GRÉBER URBANISTE-CONSEIL

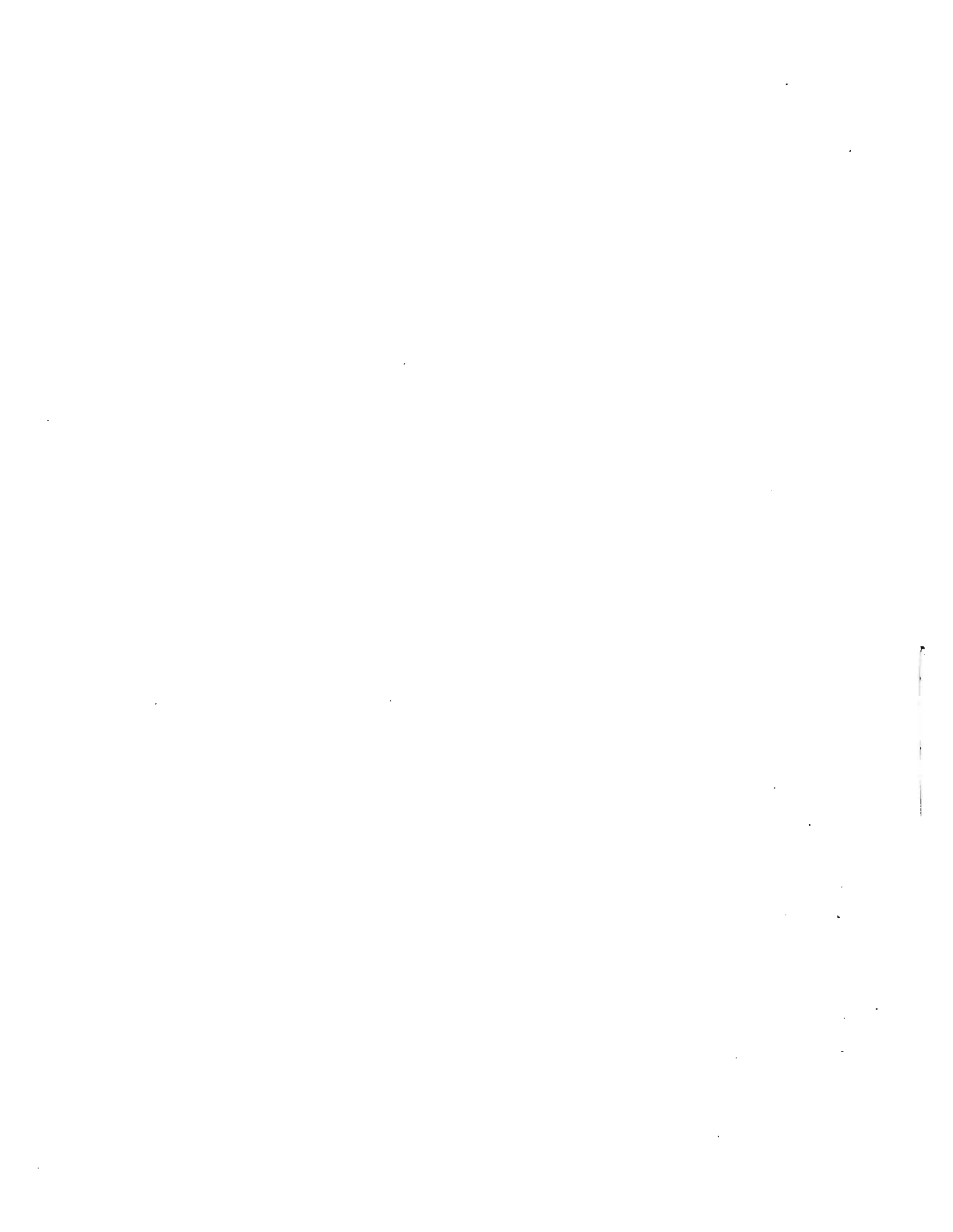
OTTAWA 1947

PLANCHE VIII

PLAN DES VALEURS FONCIÈRES
POUR OTTAWA, HULL
ET LES ENVIRONS



L'ENQUÊTE SUR LES VALEURS FONCIÈRES PERMET DE DÉTERMINER LES EMPLACEMENTS OÙ LES AMÉNAGEMENTS NOUVEAUX SONT SUSCEPTIBLES D'APPORTER UN MAXIMUM DE PLUS-VALUE PROFITABLE À LA COMMUNAUTÉ



HABITATION

Densité et catégories d'habitations—Conditions du logement

En général, les conditions du logement dans les régions urbaines d'Ottawa, de Hull et des environs se comparent avantageusement à celles d'autres villes d'égale importance de l'Amérique du Nord. Elles sont supérieures, à plusieurs égards, à celles de certaines villes moins favorisées quant au cadre naturel et à la nature des entreprises industrielles qui s'y sont établies.

Toutefois, comme dans ces villes, la croissance rapide, insuffisamment dirigée, l'imprévoyance, les exigences industrielles nées du progrès, et les méfaits de la spéculation immobilière sans contrôle, ont engendré des quartiers défectueux, et en ont avili le patrimoine foncier.

L'étude de l'habitation dans la région a porté sur la densité de la population, le type de maisons, la façon dont elles sont habitées, l'échelle comparative des salaires et des loyers.

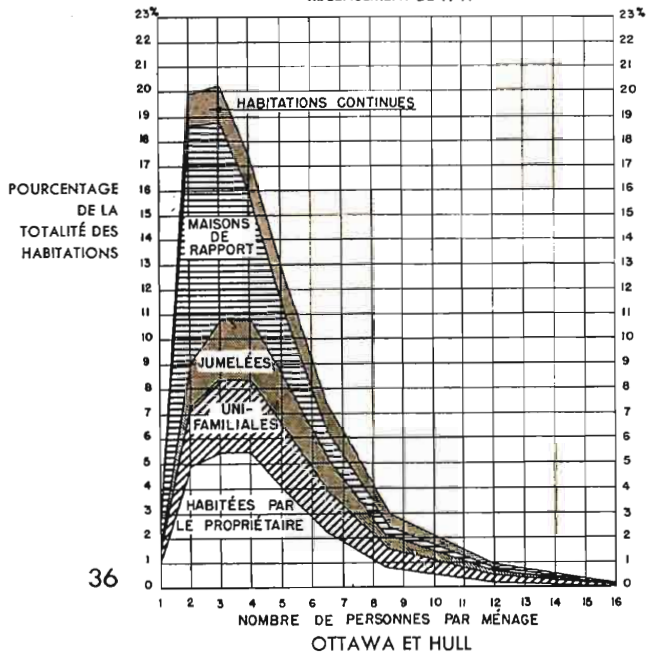
Le graphique 36 indique, pour la région urbaine, le nombre de personnes par rapport aux différents types d'habitations: maisons détachées, jumelées, appartements et maisons groupées en ordre contigu. Des plans détaillés d'utilisation du terrain, à l'échelle de 200 pieds au pouce, montrent la répartition et l'emplacement des divers types d'habitations.

Pour souligner le surpeuplement anormal de certains logements, le graphique 37 montre le nombre de personnes par ménage, par rapport au nombre de pièces occupées. Le graphique 38 précise pour chaque genre d'habitations le nombre de pièces occupées par les ménages de même que le pourcentage des divers genres de logements par rapport au nombre de pièces disponibles.

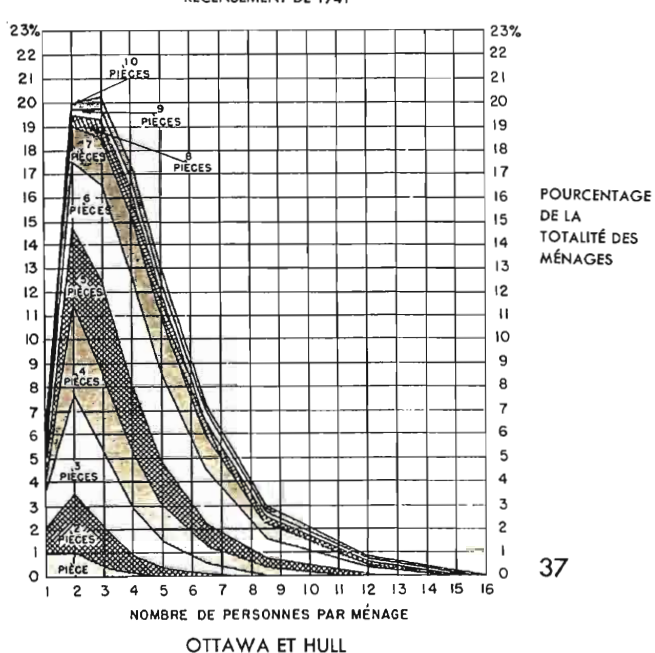
Le graphique 39 indique le pourcentage élevé d'habitations insuffisantes. Ainsi 82·8 p. 100 des familles de 9 personnes habitent des maisons de moins de 9 pièces, tandis que 5·4 p. 100 seulement des couples sans enfants vivent dans des logements d'une seule chambre. Le graphique montrant le pourcentage de chambres par personne confirme le fait suivant: 60·1 p. 100 des logements à chambre unique abritent plus d'une personne alors que 11·2 p. 100 des maisons à neuf pièces sont occupées par des familles de plus de neuf personnes.

Le graphique 41 donne une intéressante comparaison entre le revenu familial à Ottawa et celui existant dans d'autres villes du pays. A Ottawa, le pourcentage des familles à faible revenu est un peu plus bas tandis que le pourcentage de celles qui touchent un revenu plus élevé, à cause de la prédominance des fonctionnaires dans la capitale, est plus fort que dans les autres villes.

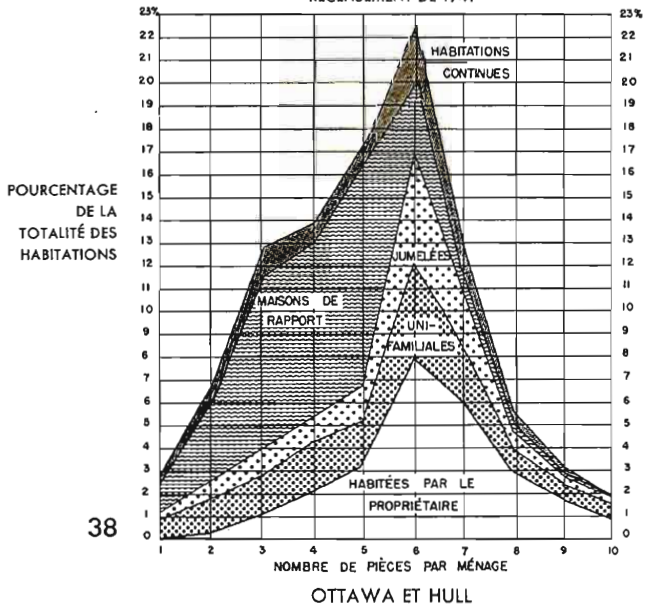
PERSONNES PAR MÉNAGE SELON LE GENRE D'HABITATION
RECENSEMENT DE 1941



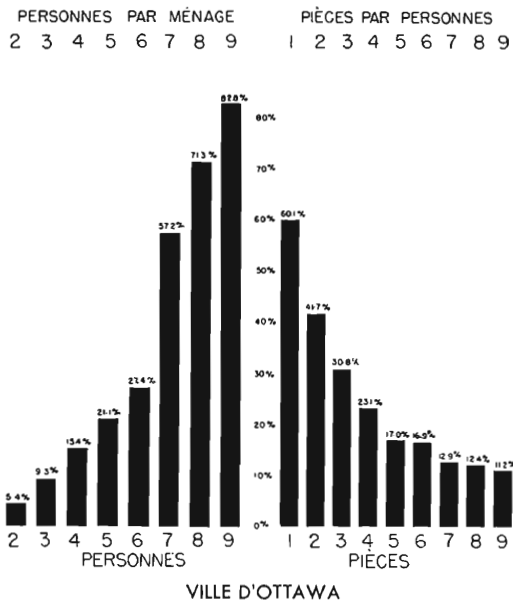
MÉNAGES D'APRÈS LE NOMBRE DE PIÈCES ET D'OCCUPANTS
RECENSEMENT DE 1941



PIÈCES PAR MÉNAGE SELON LE GENRE D'HABITATION
RECENSEMENT DE 1941



MÉNAGES COMPTANT PLUS D'UNE PERSONNE PAR PIÈCE
RECENSEMENT DE 1941

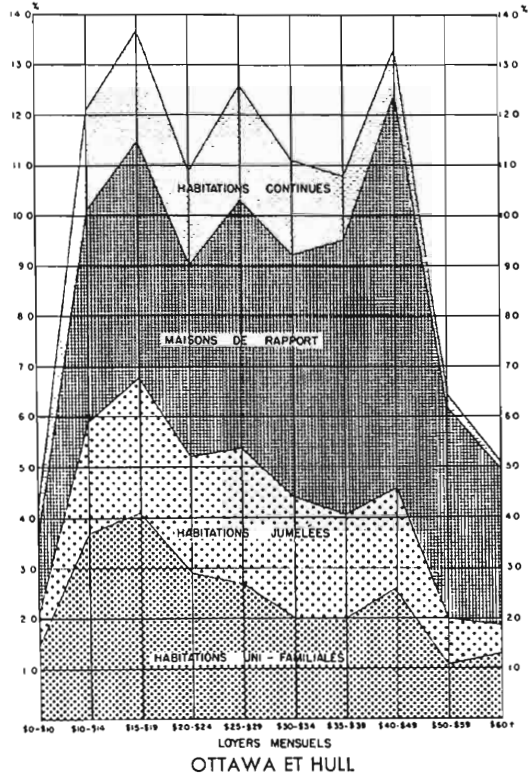


Le graphique 42 compare les loyers mensuels de la ville d'Ottawa avec ceux des autres villes canadiennes. Pour la même raison (fonctions de la capitale) les loyers mensuels à Ottawa sont nettement plus élevés, tandis que dans les autres villes, surtout à Winnipeg, le pourcentage des loyers modiques est plus grand.

Au graphique 40, les loyers mensuels pour chaque genre d'habitations sont analysés. L'examen coordonné de ces graphiques et des cartes indiquant la densité de la population, l'emplacement et la valeur du terrain et des bâtiments, révèle d'une manière assez précise les conditions du logement dans la région d'Ottawa et de Hull.

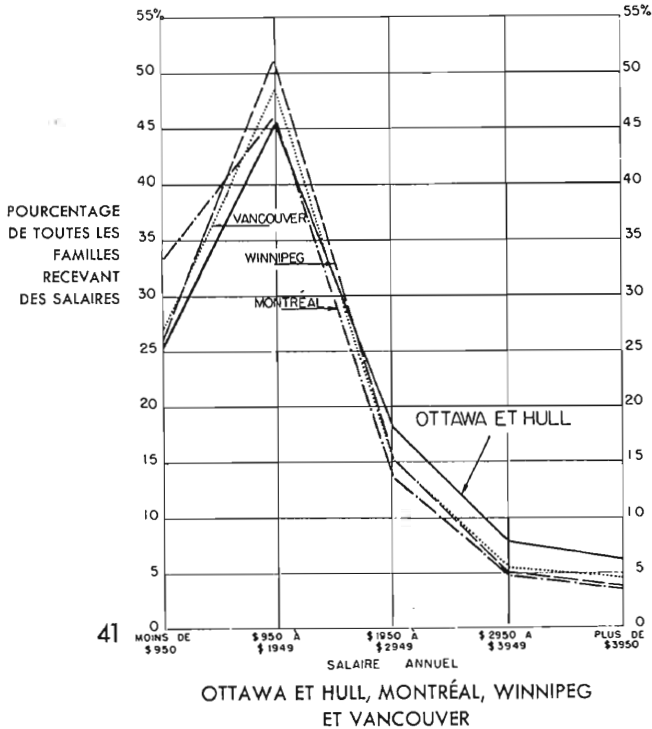
Les éléments défavorables signalés dans les graphiques susmentionnés tendent nettement à se manifester dans les régions communes de logements défectueux, c'est-à-dire où la population est concentrée dans les logements surpeuplés, dans les maisons à loyers bas, où deux familles occupent un logement commun et où les habitations manquent d'aménagements et de commodités suffisantes.

LOYERS MENSUELS D'APRÈS LE GENRE D'HABITATION
RECENSEMENT DE 1941



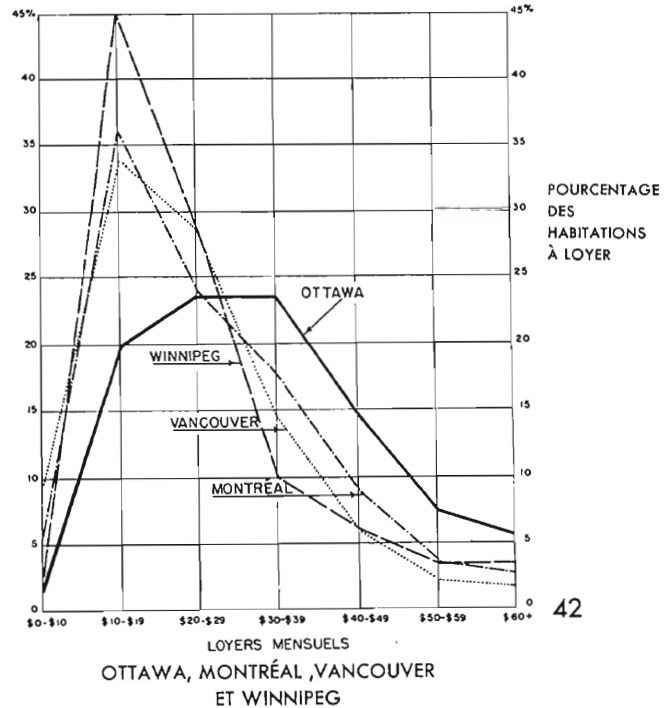
40

REVENU FAMILIAL
RECENSEMENT DE 1941



41

LOYERS MENSUELS DES HABITATIONS
RECENSEMENT DE 1941



42

Ces conditions existent invariablement dans les régions de peu de valeur au point de vue du terrain et du bâtiment, ce qui est dû généralement à certains facteurs tels que la proximité de voies ferrées et de cours de triage, celle d'industries et de certaines entreprises commerciales nuisibles et au fait de l'aménagement de terrains impropres à la construction.

Les graphiques 45, 46, 47 et 48 ont été établis d'après les données d'une enquête faite en 1941. Ils n'ont trait qu'à la ville d'Ottawa. Une enquête semblable en 1951, permettra de tenir à jour, et d'établir par diagrammes comparatifs le sens de l'évolution des conditions de l'habitation ainsi analysées. Telles quelles ces études constituent dans les limites de la ville d'Ottawa un élément de comparaison entre les différentes catégories de logement et les conditions relatives des facteurs économiques ou sociaux qui les affectent. L'étude et l'analyse de l'état de l'habitation permettront de découvrir les causes diverses de certaines conditions regrettables (installations ferroviaires, terrains bas ou peu propices à la construction, développement non contrôlé des quartiers commerciaux ou industriels, manque d'espaces libres, absence ou insuffisance de règlements de zonage, etc.). Les mesures susceptibles de remédier à cet état de choses sont envisagées et décrites dans la Seconde Partie de ce présent rapport.

Hôtels

Il n'y a pas assez d'hôtels dans les villes d'Ottawa et de Hull pour recevoir les diverses classes de la population flottante de la capitale, les membres du Parlement, les fonctionnaires des gouvernements et des services provinciaux, les diplomates et les membres des missions étrangères, les délégués de toutes les parties du pays et des pays étrangers dont les réunions et congrès de toutes sortes, politiques, scientifiques, économiques, etc., sont très nombreux. Les besoins du tourisme sont également très importants et croîtront sans arrêt. Le nombre approximatif de lits disponibles est de 1,950.

A cause de cet état de choses, un grand nombre de chambres se louent dans les maisons privées où le confort est limité. Les touristes sont forcés de louer des cabines qui s'alignent le long des grand routes en dehors des villes, remède très peu satisfaisant à la pénurie de chambres d'hôtel, et, trop souvent, désastreux pour l'aspect du paysage.

Il conviendrait de construire des hôtels de différentes classes, à des endroits appropriés, non seulement au centre mais également dans les quartiers plus tranquilles de la région urbaine et de ses environs.

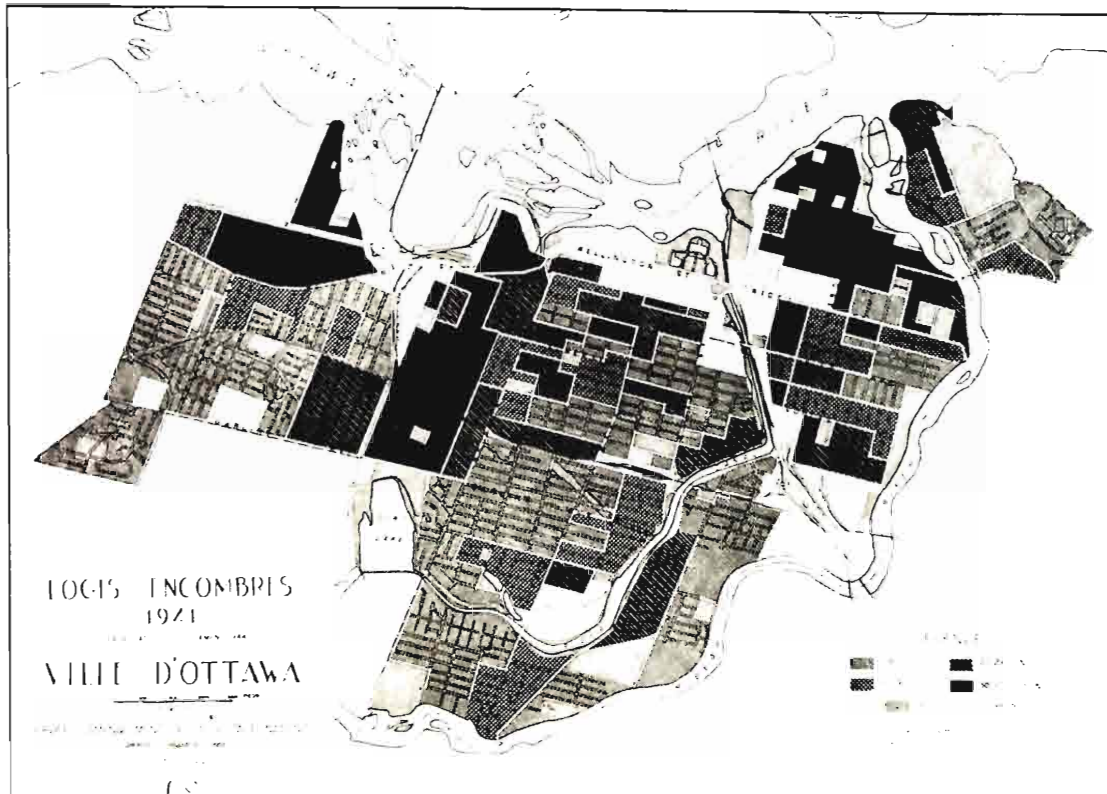


43

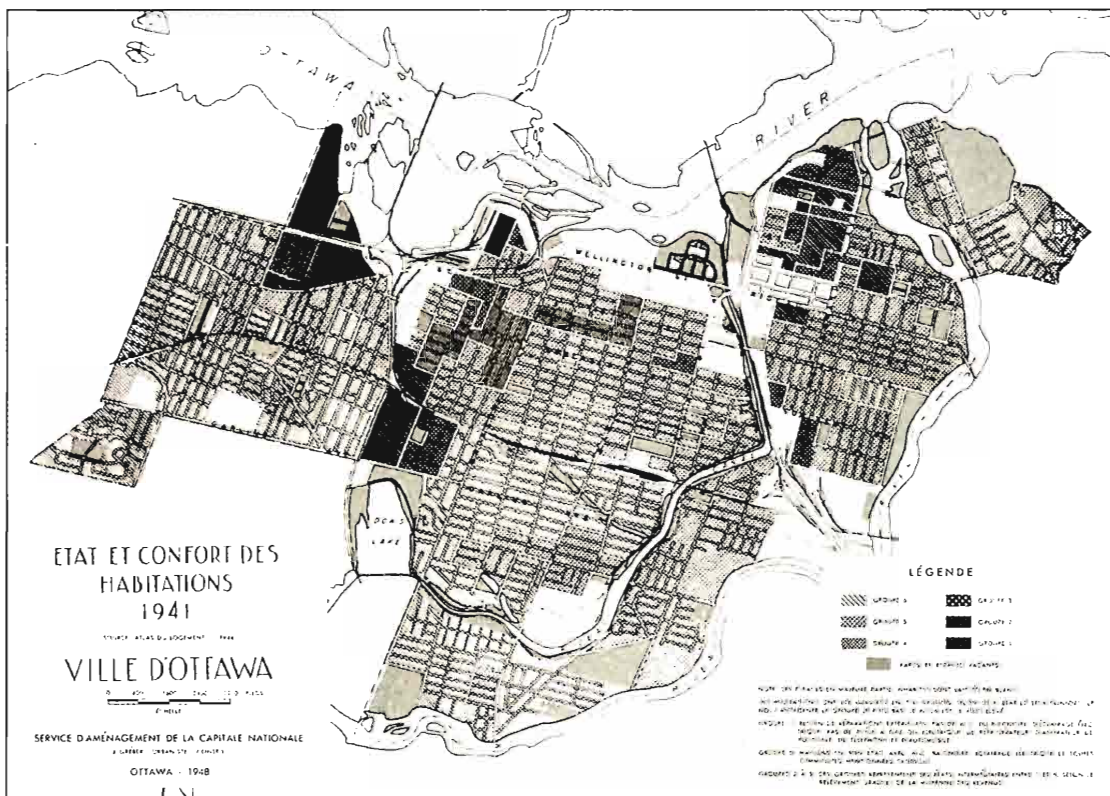
LA CAUSE DE L'ÉTAT REGRETTABLE DE CES HABITATIONS N'EST PAS LA PAUVRETÉ, MAIS PLUTÔT L'IMPRÉVOYANCE ET LE MANQUE DE RÉGLEMENTATION. IL EN RÉSULTE UN GASPILLAGE DU TERRAIN ET L'EXISTENCE DE TAUDIS.



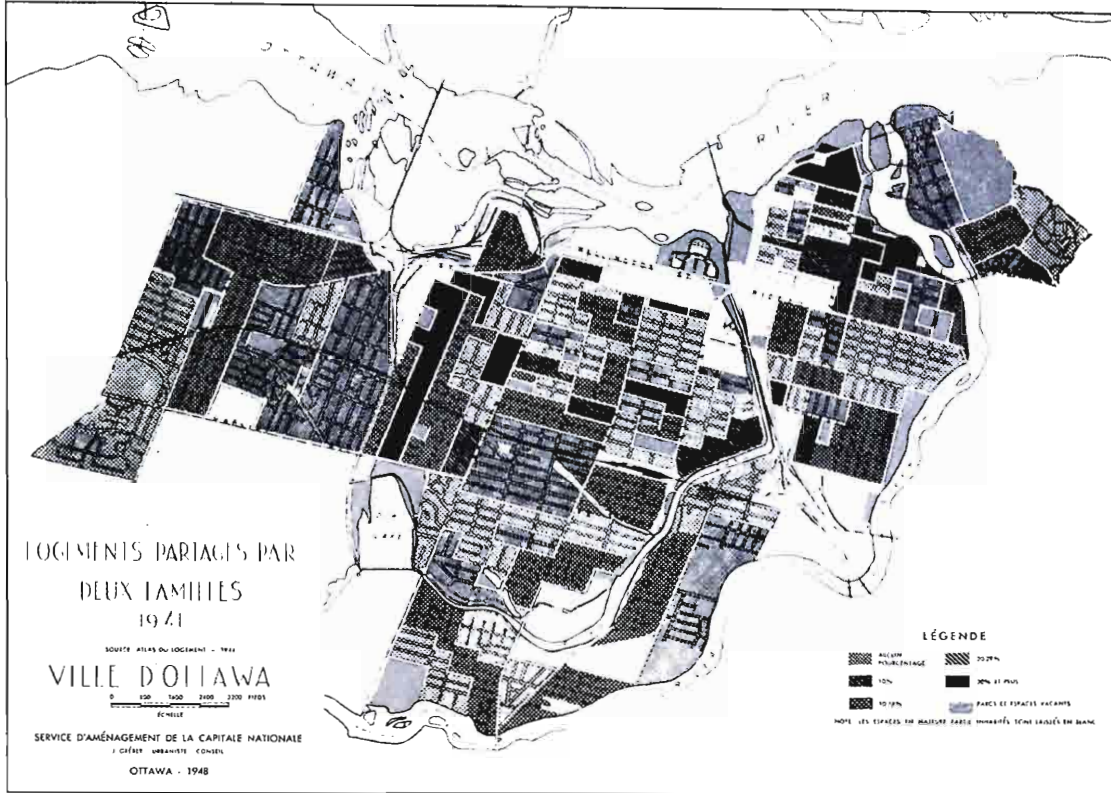
44



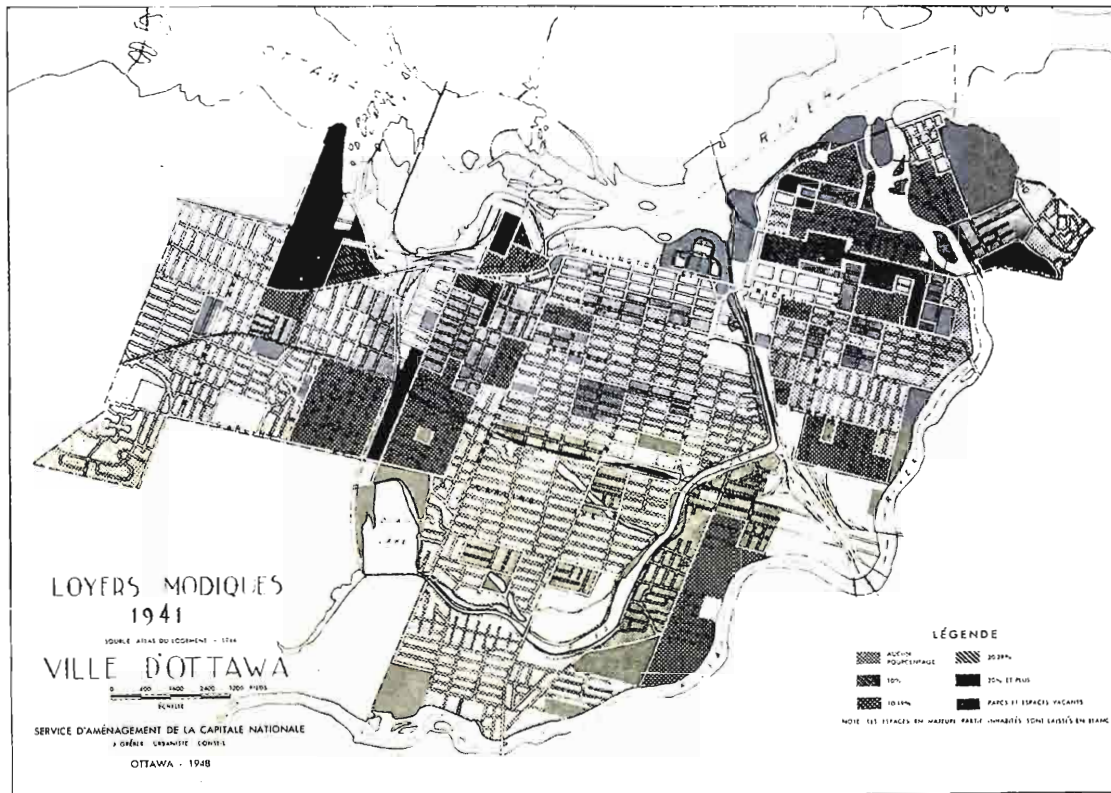
45



46



47



48

État actuel des règlements de zonage

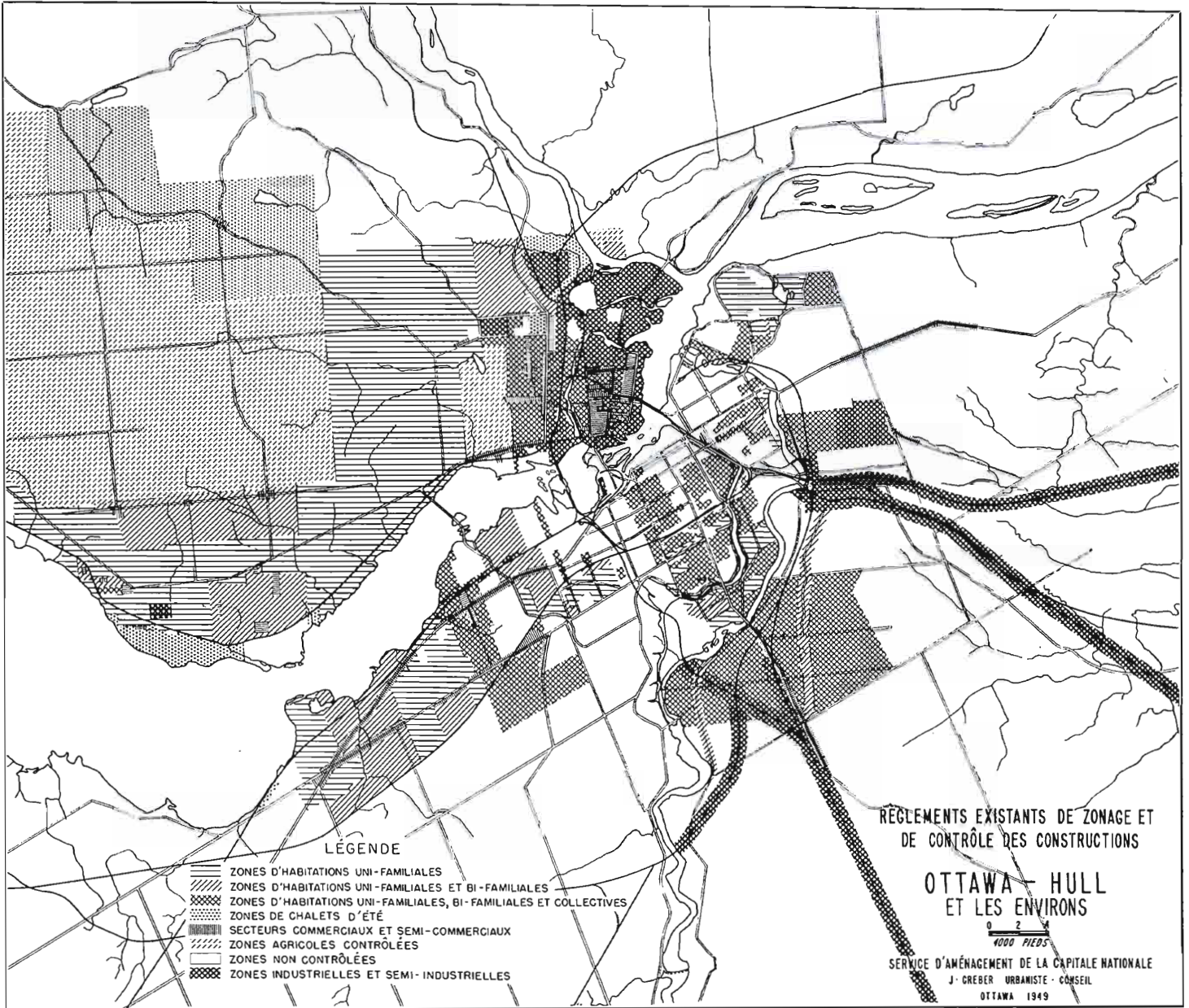
PLANCHE 14
DE L'ATLAS

Malgré les avis précis présentés par les rapports Todd (1903), Holt (1915) et Cauchon (1923), la ville d'Ottawa n'a pas arrêté un plan général de zonage. Des règlements restrictifs ont été promulgués de temps à autre, la plupart du temps à la demande de propriétaires dont l'intérêt était menacé.

Au moyen de restrictions aux titres particuliers, ceux qui s'intéressent à l'aménagement des immeubles ont depuis longtemps reconnu la nécessité de la protection. Mais, faute de connaître les principes en cause, ils n'ont réussi le plus souvent qu'à perpétuer un état de choses qui, à la longue, s'est révélé néfaste. D'autre part, les règlements promulgués, tout en améliorant dans une certaine mesure les conditions existantes, ont eu l'effet de reporter les conditions contre lesquelles on voulait se protéger dans les régions contiguës, exemptes de restrictions, mais ayant également besoin de protection. La ville de Hull a adopté et

MAISONS SANS ATTRAIT DANS LA RÉGION URBAINE DE LA CAPITALE





codifié des règlements régissant la mise en valeur des terrains, mais ils sont tels que dans l'ensemble ils annulent dans une grande mesure l'objectif visé primitivement. Dans certaines municipalités avoisinantes, la répartition en zones fait, dans certains cas, entièrement défaut, tandis que dans d'autres, les mesures adoptées sont ou trop rigoureuses ou inspirées de principes faux, facteurs qui, dans les deux cas, seront préjudiciables à ces municipalités.

Dans toute la région, on constate des excroissances rapides dues à l'urgence des besoins, au manque de programme d'urbanisme, à des subdivisions indépendantes réalisées à la hâte sans égard aux besoins humains essentiels d'une collectivité. Tout développement urbain est susceptible de dégénérer s'il se compose, dans l'ensemble, d'agglomérations successives de maisons, où aucun espace n'est ménagé pour les écoles, les églises, les centres commerciaux, les salles communales, les terrains de jeu et les endroits de repos et de détente. Les habitants de telles régions devront chercher ailleurs ces commodités, les obtenir après des déplacements onéreux ou renoncer au mode de vie auquel ces avantages servent de complément.

Dans quelques-unes des diverses collectivités de la région de la capitale il existe des règlements compliqués mais inefficaces, dans certains cas trop rigoureux, tandis que des cantons ou des villages avoisinants n'en ont pas du tout. Dans d'autres collectivités les règlements de zonage en vigueur sont appliqués d'une manière insuffisante et sont ou annulés en grande partie par de nombreuses modifications ou rédigés sans égard aux conditions physiques de l'agglomération. Ce défaut d'équilibre essentiel peut se révéler inoffensif dans un centre isolé ou nouveau, mais il peut être nuisible à un groupe de collectivités voisines si certains éléments tendent à créer le déséquilibre.

Un plan général de zonage, où chaque règlement est adapté avec soin au caractère de chaque partie de la région développée, empêche l'uniformité inopportune de l'ensemble et la monotonie inhumaine de l'habitat.

Afin de répondre aux besoins et aux aspirations des divers genres de familles, les règlements de zonage doivent être assez souples pour s'adapter aux diverses catégories d'habitations. De cette façon, la collectivité nouvelle ressemblera à l'ancien village, source sûre d'inspiration. A cause des problèmes complexes qui, en même temps que les avantages, découlent du progrès, la ville du vingtième siècle a un plus grand besoin de prendre des mesures capables d'assurer le bien-être de la collectivité. Un aménagement de quartiers d'habitations sans âme, une masse de maisons de rapport, peuvent assurer un abri nécessaire, mais manquent des éléments indispensables à une vie heureuse. L'un des avantages de l'urbanisme est de protéger l'humanité contre cette menace de la vie moderne. L'effet de cette sage ligne de conduite sur l'économie et l'équilibre social est évident.

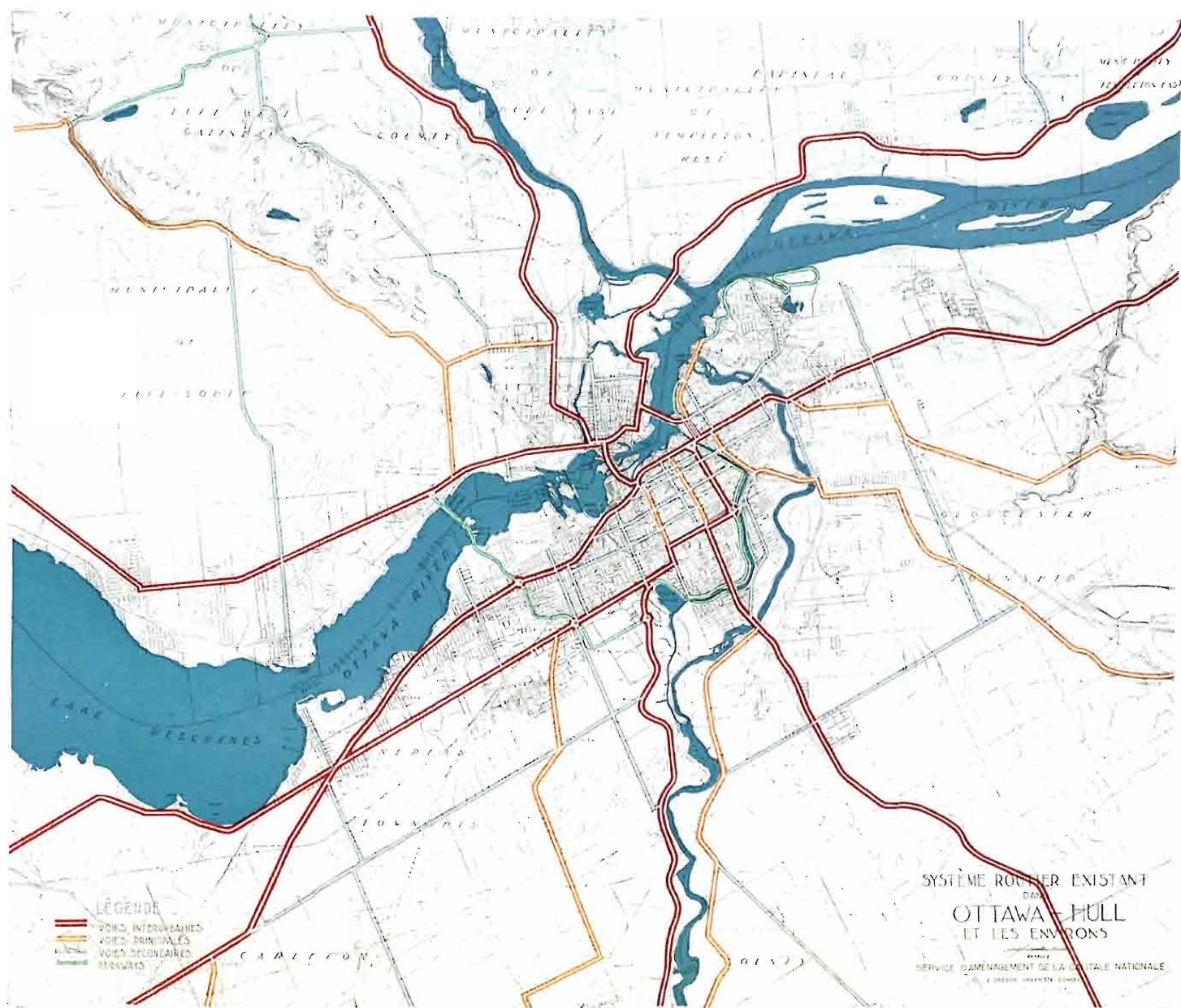


PLANCHE IX

LES VOIES INTERURBAINES SE CONFONDENT, AU COEUR DE LA VILLE, AVEC LES ARTÈRES COMMERCIALES QUI SONT EN MÊME TEMPS LES VOIES DE CIRCULATION LOCALE UTILISÉES EN OUTRE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN. UN TEL ÉTAT DE FAIT NE PEUT QUE CRÉER L'ENCOMBREMENT ET LA CONFUSION DÉCRITS DANS CE CHAPITRE.



PLACE DE LA CONFÉDÉRATION ET RUE RIDEAU

51

8

CIRCULATION

Réseau routier interurbain et suburbain

Routes principales

Ottawa et Hull sont au point de rencontre de plusieurs routes provinciales:

Province d'Ontario—

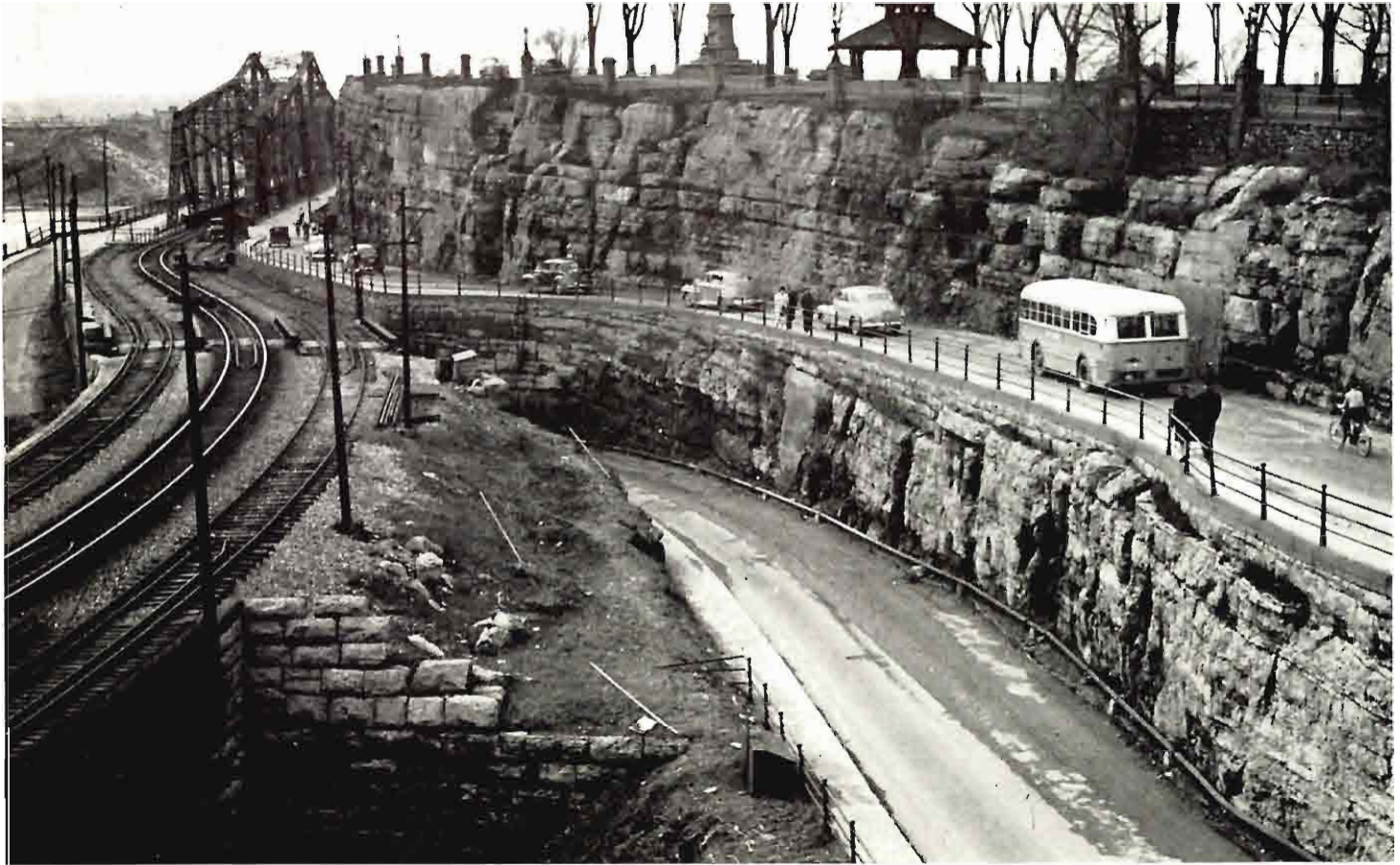
Route 15 de Perth, reliée à la route 7 de Toronto, Smiths-Falls.

Route 16 de Prescott.

Route 17 de Montréal et Hawkesbury par Ottawa, à Pembroke et North-Bay.

Route 31 de Morrisburg (chemin de Metcalfe).

PLANCHE 10
DE L'ATLAS



52

LES APPROCHES DU PONT INTERPROVINCIAL, DU CÔTÉ D'OTTAWA. Les voies ferrées qui pénètrent au cœur de la capitale en longeant l'historique canal Rideau, enjambent la rivière à la pointe Nepean, où elles empruntent un pont à structure métallique qui reçoit également la circulation véhiculaire. Ces abords constituent un exemple frappant de travaux utilitaires exécutés sans tenir compte des beautés naturelles d'un site.

Province de Québec—

Route 8 de Montréal par Hull à Fort-Coulonge et Pembroke.
Route 11 de Maniwaki (Mont-Laurier).

Routes secondaires

Ontario—

Chemin de Russell, d'Ottawa à Russell,
Chemin McArthur à Cyrville,
Chemin Bowesville à Manotick,
Chemin Merivale à City-View et au chemin de Prescott.

Québec—

Chemin de la Montagne de Hull à Breckenridge,
Chemin de la Mine à Chelsea,
Chemin de Perkins à Saint-Pierre-de-Wakefield et Poltimore,
Chemin de Masham de Wakefield à Saint-Louis-de-Masham.



53

L'ENLÈVEMENT DE LA NEIGE DANS LES RUES ÉTROITES ET ENCOMBRÉES NÉCESSITE UN OUTILLAGE SPÉCIALISÉ ET DES TRANSPORTS RÉPÉTÉS ET CÔUTEUX. (RUE BANK).

DÉPÔT PROVISOIRE DE LA NEIGE SUR UNE VOIE LARGE (RUE ELGIN)



54

Plusieurs routes primitivement établies comme lignes de base, aux limites des concessions, et des voies transversales, desservent la banlieue de la région urbaine.

D'autre part, des voies urbaines, encombrées déjà par la circulation locale, qui correspond à leur fonction de rues, sont en outre surchargées par la circulation interurbaine, qui leur impose *la fonction supplémentaire de routes*. Il importe donc de remédier à cet état de choses.

Les *artères de pénétration* dans la région de la capitale traversent les agglomérations suburbaines. Leur largeur est insuffisante et quasi impossible à améliorer, en raison des constructions établies en bordure. Elles n'offrent donc aucune facilité ni aucune sécurité pour la circulation rapide, et en outre elles sont loin de présenter l'aspect accueillant qui convient aux entrées d'une capitale. Elles empruntent actuellement les parcours suivants:

Le chemin de Montréal (Route 17) à travers Eastview—

Le chemin de Russell, de Cumming's-Bridge à Hurdman's-Bridge—

Le chemin de Metcalfe (Route 31) par la rue Bank et la route au sud de Billing's-Bridge, bordée de constructions à l'alignement—

Le chemin de Richmond (Route 15) et l'avenue Carling dans Ottawa—

Le chemin d'Aylmer (Route 8) et le chemin de Chelsea (Route 11) dans Hull.

Réseau de rues

Les dispositions en rectangles ne s'adaptent pas toujours à la topographie du terrain, aux exigences de la circulation, ni aux fonctions de chaque rue. Quelles que soient ces fonctions,—circulation générale, desserte résidentielle ou commerciale,—on ne s'est guère soucié de la largeur de la chaussée, de son profil, des croisements et des espaces de stationnement. C'est un *tracé de lotissements à fins de construction*, et non un *tracé de réseau circulatoire*.

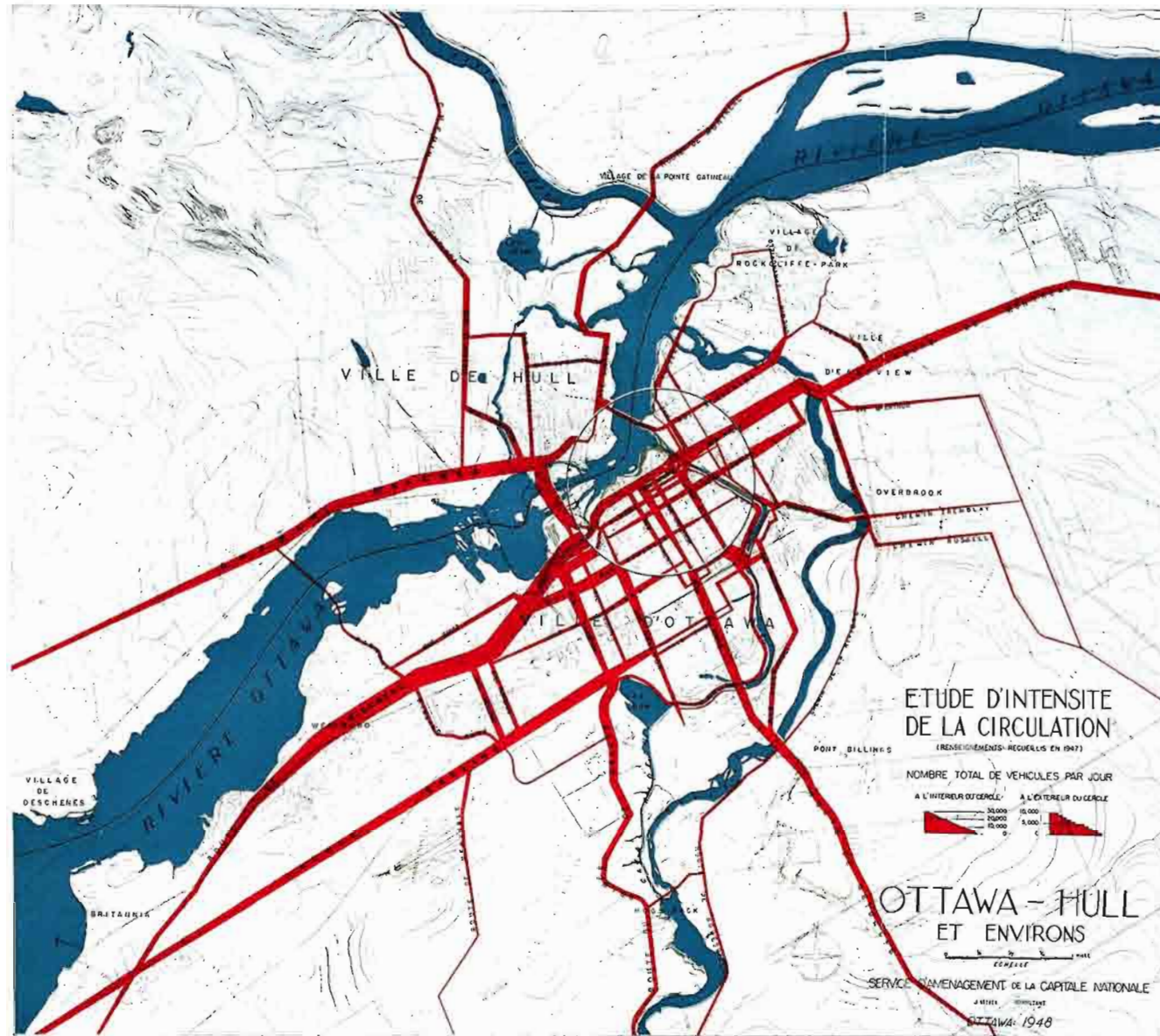
Dans la partie centrale d'Ottawa, la largeur moyenne est de 66 pieds pour les rues allant du nord au sud et de 60 pieds pour celles qui vont de l'est à l'ouest. Les rues plus étroites sont exceptionnelles. On aurait pu, grâce à un plan préalable des rues et de leurs fonctions, aménager des voies plus larges pour la circulation générale et vraisemblablement prévoir de façon plus économique les rues desservant les quartiers d'habitation. Une largeur standardisée appliquée à peu près à toutes les rues (66 pieds par exemple) est totalement insuffisante si la rue doit être une grande voie de passage, et est excessive si la rue n'a qu'une fonction locale de desserte résidentielle ou commerciale. Il est évident que la largeur et le profil d'une voie publique dépendent de la nature de la circulation qu'elle doit assurer.

Un grand nombre de rues plantées d'arbres dans Ottawa peuvent être citées comme un excellent modèle de rues d'habitation. Fraîches et ombragées l'été, elles créent une atmosphère de tranquillité et d'intimité; elles sont très belles au printemps et davantage à l'automne, lorsqu'elles prennent les couleurs de cette saison. Même durant les longs hivers neigeux, elles ont un charme inouï. A cet égard, Ottawa possède le même avantage que Washington, qui

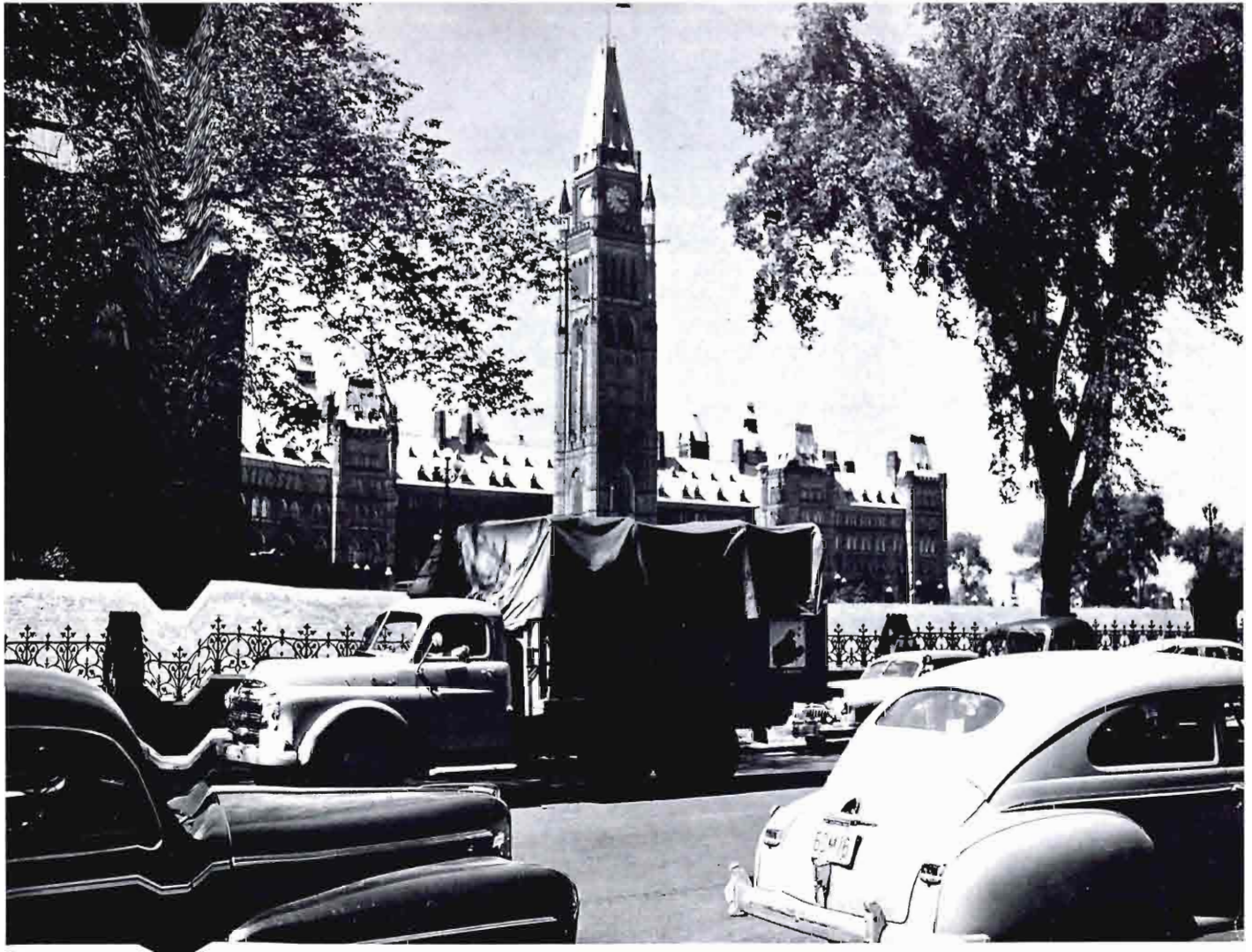


PLANCHE X

INTENSITÉ DE LA CIRCULATION



ON PEUT CONSTATER PAR CETTE ILLUSTRATION LE DEGRÉ DE CONCENTRATION DE LA CIRCULATION, L'ÉTAT DE CONGESTION DE CERTAINES ARTÈRES, ET LES DÉFICIENCES ÉVIDENTES DU RÉSEAU CIRCULATOIRE, NOTAMMENT EN CE QUI CONCERNE LES ARTÈRES EST-OUEST.



55

CIRCULATION COMMERCIALE SUR LA RUE WELLINGTON

est une ville bâtie dans les arbres. Des éléments si importants de beauté, malgré leurs petits inconvénients, ne doivent pas être gâchés dans l'intérêt de l'équipement mécanique. Au contraire, il y a lieu de s'appliquer à les préserver et à les multiplier dans toute la région de la capitale.

Densité de la circulation

A certains points du réseau circulatoire à l'intérieur comme aux abords de la capitale, l'encombrement aux heures de pointe devient de plus en plus grave, du fait que l'organisation rationnelle de la circulation automobile toujours croissante n'a pas encore pu être réalisée.

En 1947, 40.000 voitures automobiles étaient immatriculées dans la région de la capitale. Au cours des saisons de tourisme et de sports, l'été et l'hiver, un grand nombre de voitures automobiles venant des diverses parties du pays et des États-Unis, rendent plus difficile le problème de la circulation et du stationnement. Dans la Deuxième Partie, nous exposons trois solutions à apporter au

problème de la circulation: la réglementation de la circulation, l'élargissement de certaines routes et l'aménagement de nouvelles artères. Ces méthodes ont été appliquées aux endroits appropriés pour toutes les opérations proposées, et leur exécution est envisagée soit à brève soit à longue échéance suivant le cas.

Il est à noter, en outre, que la mise en vigueur d'un règlement rationnel du zonage modifiera graduellement la circulation, de telle sorte qu'elle diminuera sensiblement en certains points en s'effectuant sur des voies mieux appropriées. La rue Wellington, dans la partie centrale, devrait servir uniquement à accéder aux édifices du Gouvernement, du Parlement et autres services publics. Ce devrait être là son unique fonction. Les rues Rideau et Sparks, la rue Dalhousie, rues commerçantes, ne sont pas des artères commodes pour traverser la ville alors que les rues parallèles voisines peuvent y pourvoir. On peut soulager de même la rue Bank, autre rue commerçante, en donnant aux rues Lyon et O'Connor un meilleur débouché au sud.

L'expérience démontre, dans un grand nombre d'autres villes, qu'il est plus économique et plus efficace de disposer de façon rationnelle les voies de circulation, que d'essayer à grands frais d'expropriation, d'améliorer les rues encombrées.

Ce qu'il est convenu d'appeler "l'embouteillage", à la partie est de la place de la Confédération, est probablement le point le plus difficile de la ville. Des plans avaient été dressés, en 1938-1939, en vue d'améliorer dans son ensemble cette importante partie de la ville. Mais on n'a pu terminer que l'intersection en forme de T des rues Elgin et Wellington. *La seconde Grande Guerre a empêché l'aménagement de la partie est de ce carrefour.* Même la rue Elgin ne fut aménagée que provisoirement en vue de la visite Royale, en mai 1939. Il était entendu que les plans présentés alors pour le nivellement définitif de la rue et le parachèvement de la partie orientale de la place seraient exécutés en 1939 ou 1940. La disparition de l'édifice Daly et l'aménagement sur cet emplacement d'un parc de stationnement à deux niveaux auraient permis d'élargir l'accès aux rues Rideau et Sussex et d'assurer un stationnement à deux niveaux vis-à-vis du Château Laurier.

Les plans actuels pour cette partie de la ville complètent donc les projets arrêtés en 1939 à titre d'améliorations provisoires, et dont les dispositions définitives seront graduellement réalisées au fur et à mesure des possibilités.

En hiver, le problème de l'enlèvement des neiges complique encore la situation, tant au centre de la ville que dans les quartiers résidentiels suburbains.

Le stationnement à Ottawa pose un grave problème. Malgré l'utilisation de nombreux terrains libres comme lieux *provisoires* de stationnement, les voies d'accès aux quartiers des affaires, aux immeubles du gouvernement et aux hôtels, sont encombrées par des voitures en stationnement dans l'espace qui devrait être entièrement réservé à la circulation.

Le plan où sont notés les accidents de la circulation démontre l'insuffisance et l'encombrement des principales voies de circulation.

En vue de remédier à ces conditions, nous proposons dans la Deuxième Partie, 3e chapitre, plusieurs solutions à appliquer suivant les cas, en de nombreux points particulièrement encombrés.



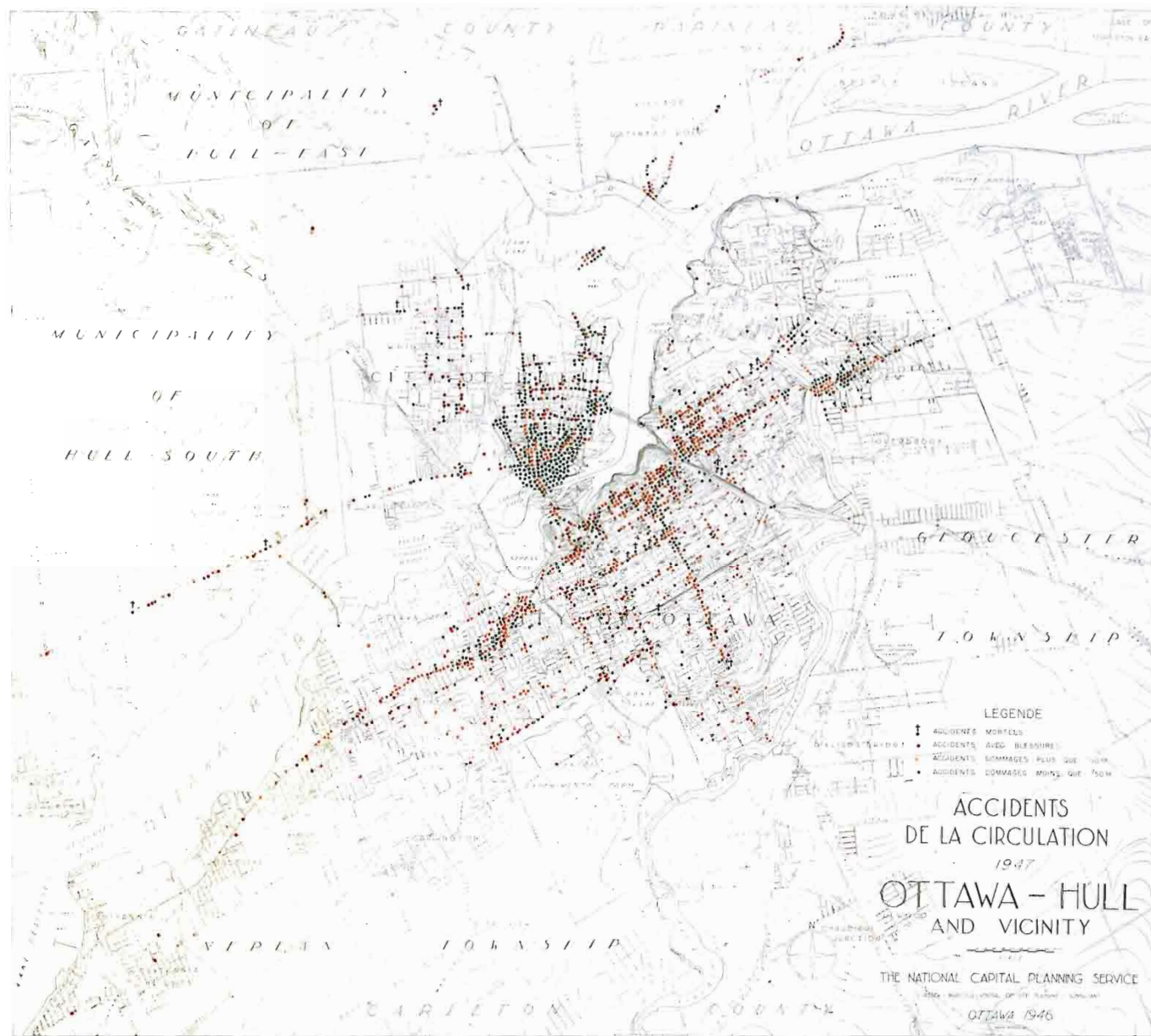
PLANCHE XI

LES TACHES ROSES INDIQUÉES SUR CETTE PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE DU CENTRE DE LA VILLE D'OTTAWA MONTRENT LES TERRAINS VACANTS UTILISÉS DE FAÇON PLUS OU MOINS PRÉCAIRE POUR LE STATIONNEMENT DES VOITURES. LEUR NOMBRE DÉMONTRE CLAIREMENT L'IMPORTANCE DES BESOINS AINSI QUE LA NÉCESSITÉ DE RÉPARTIR LES EMPLACEMENTS DÉFINITIFS DE STATIONNEMENT SUIVANT UN PLAN PLUS RATIONNEL.



PLANCHE XII

ACCIDENTS DE LA CIRCULATION EN 1947



LE PLAN DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION EST NETTEMENT INDICATIF DES DANGERS ET DES INCONVÉNIENTS RÉSUltANT DES "RUES À TOUT FAIRE" ET DES INTERSECTIONS INSUFFISANTES POUR UNE CIRCULATION INTENSE



56

BAIE NEPEAN À OTTAWA. ENVAHISSEMENT FERROVIAIRE ET INDUSTRIEL AU CENTRE DE LA CAPITALE.

9

TRANSPORTS

Chemins de fer

Si dans ce rapport intentionnellement condensé, l'espace l'avait permis, nous aurions cité longuement le rapport Holt, de 1915, particulièrement le chapitre qui traite des chemins de fer.

Il y a 34 ans, avec des conditions beaucoup moins compliquées que maintenant, *la clé du plan de la capitale nationale* était le problème des chemins de fer. Le Rapport Holt indiquait comme principale recommandation que "le pivot dont dépendait le succès ou l'échec de la réalisation de toute conception d'ensemble était dans la solution appropriée du problème des transports par chemins de fer".

L'ensemble de l'analyse des conditions existantes et des besoins futurs était exposé dans le premier chapitre traitant des chemins de fer et des gares. Nous nous trouvons actuellement en face du même problème, mais aggravé cependant par 34 années d'extension urbaine, en dimension et en densité, comme en besoins de circulation et de transports.

Les emprises initiales des chemins de fer furent déterminées par les facteurs suivants :

L'économie d'installation, en plaçant les emprises sur le terrain aux conditions les plus avantageuses, sans considérer les autres facteurs.

L'emplacement des centres industriels existants

Certaines lignes furent installées en vue de desservir directement des quartiers industriels actifs. Ainsi le déploiement des voies de triage, des entrepôts et des gares de marchandises avoisinant les chutes Chaudière, a été appelé par les échanges nécessités par le commerce du bois, déjà actif dans ce secteur.

La concurrence de plusieurs compagnies de chemins de fer

Plus d'une demi-douzaine de compagnies différentes exploitaient séparément leurs lignes principales ou de service dans toute la région. A l'heure actuelle ces compagnies ont été absorbées par les deux grandes compagnies du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, le New York Central conservant une ligne terminus. En certains cas, le sol a été inutilement divisé par des voies de compagnies différentes alors qu'une action concertée aurait permis d'utiliser les mêmes emprises.

Le tracé des lignes avait été, au début, établi à la périphérie d'une zone urbaine réduite, sans tenir compte de l'extension urbaine future et sans prévision de croisements à niveaux superposés.

Il est donc évident que l'équipement ferroviaire a été constitué en vue des opérations propres aux chemins de fer et pour leur économie immédiate, aux dépens de la croissance et du fonctionnement de l'agglomération. De même n'était-il pas tenu compte des conséquences que le choix des emprises ferroviaires aurait sur les valeurs foncières et partant sur l'équilibre financier des municipalités. Ce peu d'égards pour les aspects divers de la vie de la collectivité s'explique par le fait que le chemin de fer était, à l'époque, le facteur par excellence de prospérité dans les colonies nouvelles. Mais les inconvénients d'un tel système ne pouvaient tarder à se faire sentir pour aboutir finalement à la situation regrettable actuelle.

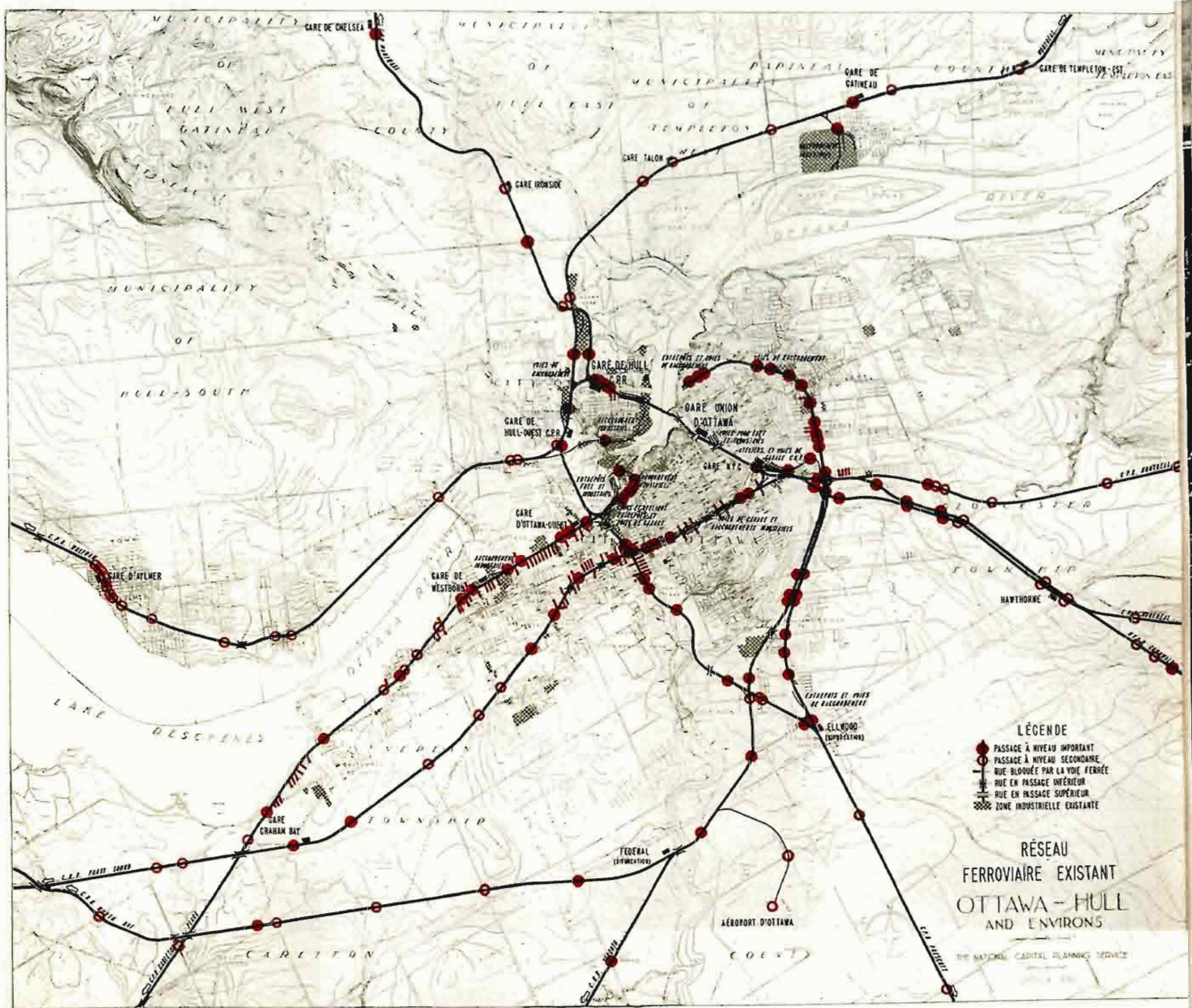


PLANCHE XIII



57

GARE CENTRALE ET INSTALLATIONS FERROVIAIRES

LE PONT INTERPROVINCIAL, VU DE HULL



58

Onze lignes différentes coupent actuellement Ottawa et Hull en plusieurs tronçons. *Plus de cent cinquante passages à niveau* obstruent la circulation et constituent un danger public dans la zone urbaine; plus de cent rues sont sans *issue* du fait des obstacles ferroviaires. Les quartiers d'habitation sont éparpillés dans un réseau de voies ferrées, d'entrepôts, d'ateliers, de gares, et sont exposés aux bruits, aux fumées et aux dangers de toute nature. Les industries qui suivent habituellement l'équipement ferroviaire, augmentent encore la dépréciation causée par les obstacles ferroviaires, et l'exploitation des chemins de fer et la marche des industries sont toutes deux gênées par un environnement saturé de constructions, ne leur laissant aucune possibilité d'expansion.

La manœuvre des trains s'en trouve compliquée et entraîne des pertes de temps, de main-d'œuvre et d'argent. Les installations ferroviaires sont insuffisantes pour le volume actuel des passagers et des marchandises. Des gares de marchandises dans le centre de la Capitale, plusieurs lignes à voie unique, le manque d'espace pour des raccordements industriels, les manœuvres lentes, des distances de plusieurs milles entre les gares de triage et les dépôts, tout cela démontre que l'expansion urbaine et la densité des constructions ont été tout aussi contraires à la bonne exploitation et à l'efficacité des chemins de fer que ceux-ci peuvent l'être à la vie normale et économique de la cité et à la sécurité des habitants.

En 1915, un remaniement complet des aménagements ferroviaires était déjà hautement justifié. Son urgence est maintenant devenue d'*importance vitale* à la fois pour l'exploitation des chemins de fer et l'amélioration de la zone urbaine.

Les remèdes proposés en 1915 par le Rapport Holt, et qui sont décrits dans la Première Partie, Chapitre 14, "Rapport de la Commission du Plan fédéral" ne tenaient pas suffisamment compte des grandes possibilités d'expansion de la Capitale et de l'importance de son rôle national et international actuel. Une solution convenable pour l'immédiat est toujours une expérience ruineuse, lorsque les besoins ultérieurs n'ont pas été prévus. Or les conditions qui avaient déjà évolué de 1915 à 1939 ont, depuis, considérablement changé. Par son rôle dans la Seconde Guerre mondiale, par les récentes et incessantes découvertes minières, et par son énorme expansion industrielle, le Canada est devenu une nation de premier ordre. L'aménagement de sa capitale, pour la rendre digne du potentiel national actuel, pose donc des problèmes complètement différents de ceux qui se posaient avant 1940.

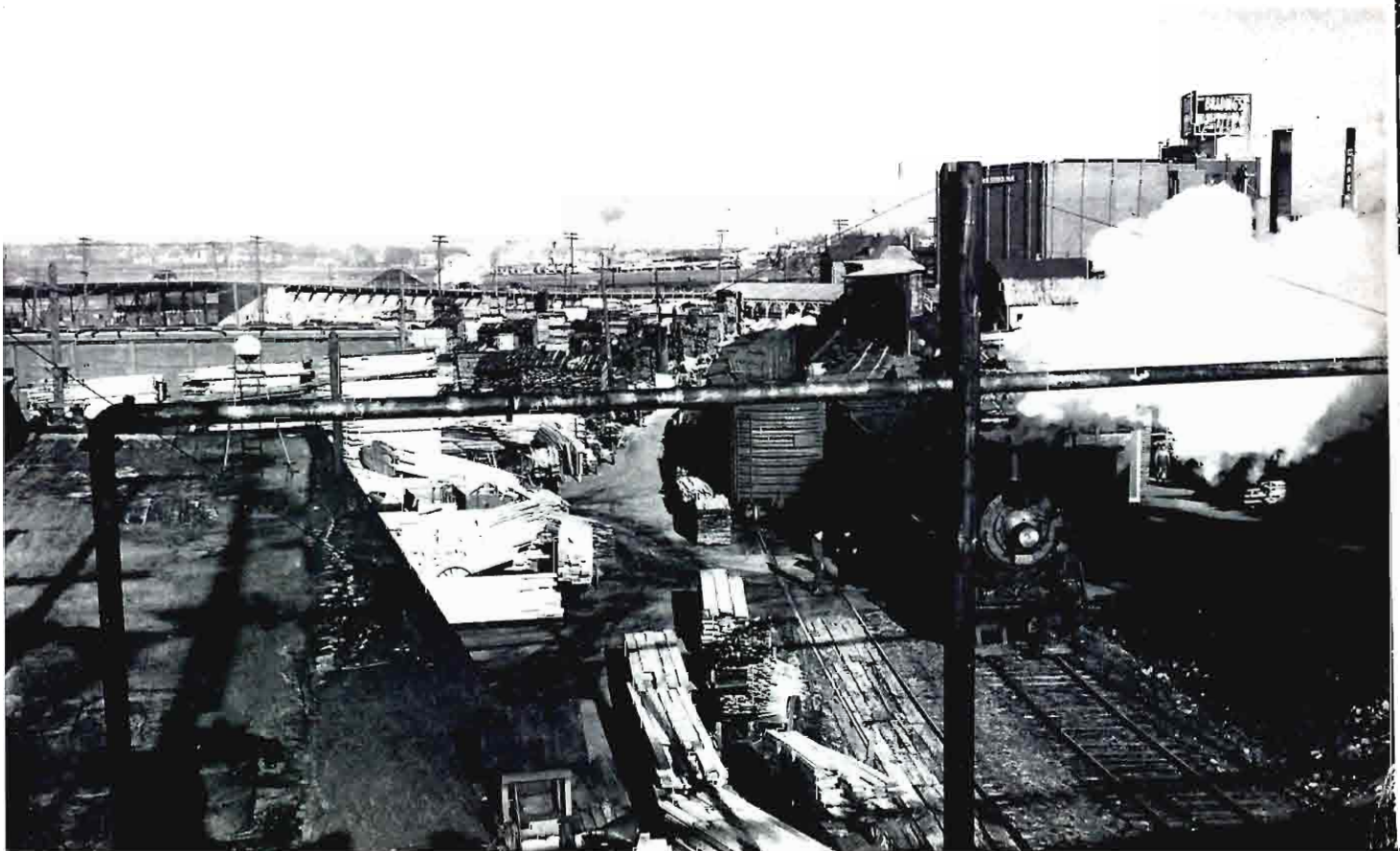
Le Gouvernement et le Comité mixte du Sénat et de la Chambre des communes ont clairement indiqué la raison qui inspirait leur décision d'aménager la région de la Capitale nationale. Notre devoir était donc d'agir en conséquence, en formulant, pour l'aménagement ferroviaire, des propositions susceptibles de répondre aux besoins futurs, et qui sont décrites dans le Chapitre 2 de la Deuxième Partie.



59

INSTALLATIONS FERROVIAIRES AU CENTRE DE LA CAPITALE, ENTRE LES RUES WELLINGTON ET SOMERSET

Vues prises du viaduc de la rue Somerset



60



61

VIADUC FERROVIAIRE AU CENTRE DE HULL

Tramways et autobus

Il n'existe pas moins de douze sociétés particulières de transports pour desservir la région de la capitale nationale¹. En outre, une entreprise de chemin de fer assure le transport de banlieue sur la rive droite de la rivière Gatineau.

Soixante-dix pour cent des lignes actuelles n'existaient pas il y a 10 ans. On peut attribuer directement aux exigences du temps de guerre l'extension de ces lignes, qui jouissent d'une situation prospère résultant de la construction de groupes d'habitations et d'établissements industriels. La croissance prodigieuse des transports en commun est prouvée par le fait qu'il y a trente ans, les villes d'Ottawa et de Hull n'étaient respectivement desservies que par *une seule ligne électrifiée*.

Territoires desservis

Pour examiner le territoire desservi, il convient de diviser la région en deux secteurs: le secteur situé au nord de la rivière Ottawa (dans la province de Québec) et celui situé au sud (dans la province d'Ontario), chaque secteur étant lui-même divisé en zones. Dans le secteur nord, la région comprise dans les limites municipales de la ville de Hull forme une zone, tandis que le reste du

¹ Enquête conduite en 1948.

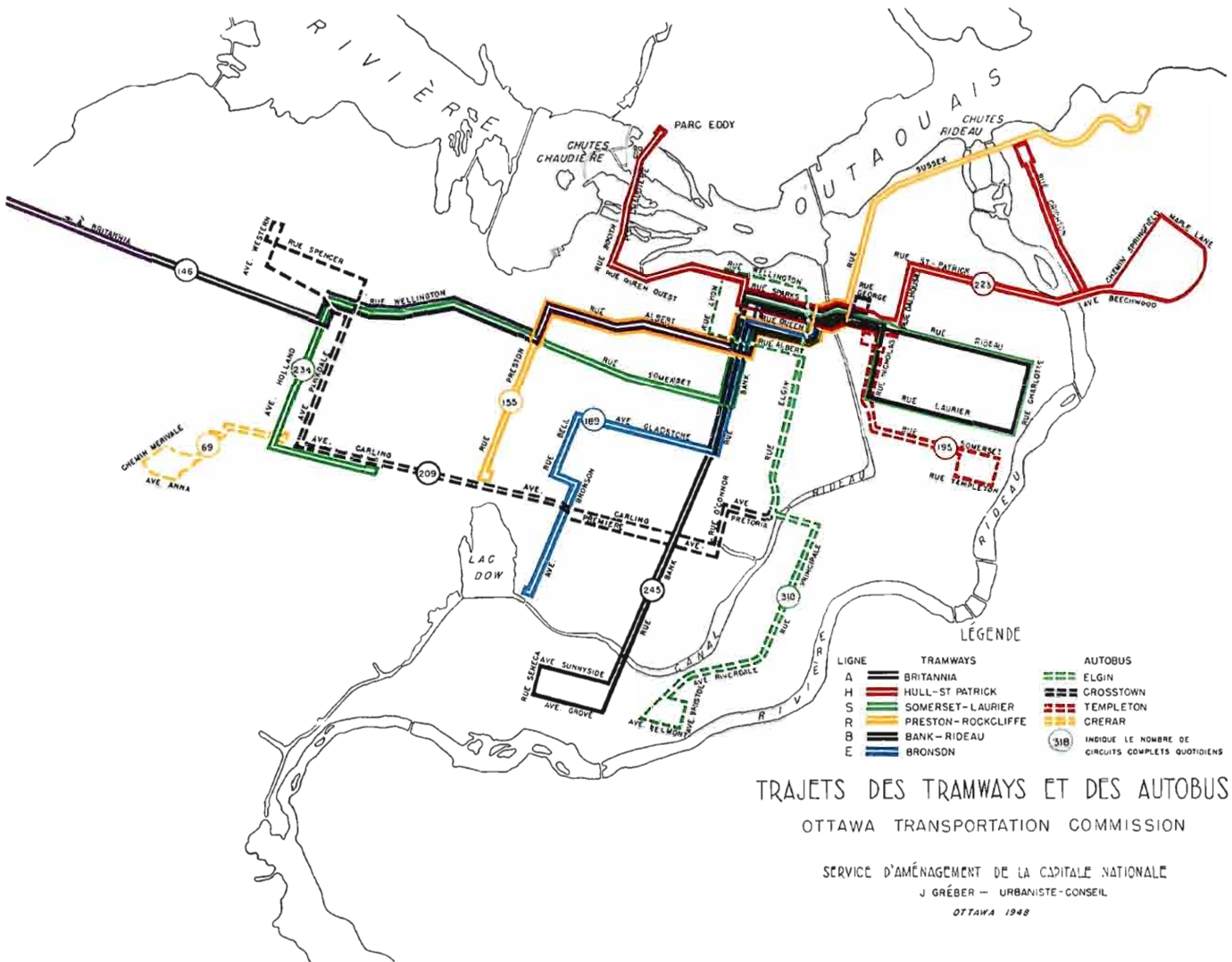


PLANCHE XIV

TOUTES LES LIGNES DE L'OTTAWA TRANSPORTATION COMMISSION RELIANT LA RIVE GAUCHE DU CANAL À L'EST DE LA VILLE, PASSENT PAR LA PLACE DE LA CONFÉDÉRATION. DE MÊME, À L'EXCEPTION DE LA LIGNE 209, TOUTES LES LIGNES ONT UN CARACTÈRE CONVERGENT. IL NE SERA POSSIBLE DE CRÉER DE NOUVEAUX ITINÉRAIRES QUE LORSQUE LES TRANSPORTS EN COMMUN ADOPTERONT UN MODE DE LOCOMOTION SOUPLE, ET QUE DE NOUVELLES ARTÈRES AURONT ÉTÉ OUVERTES.

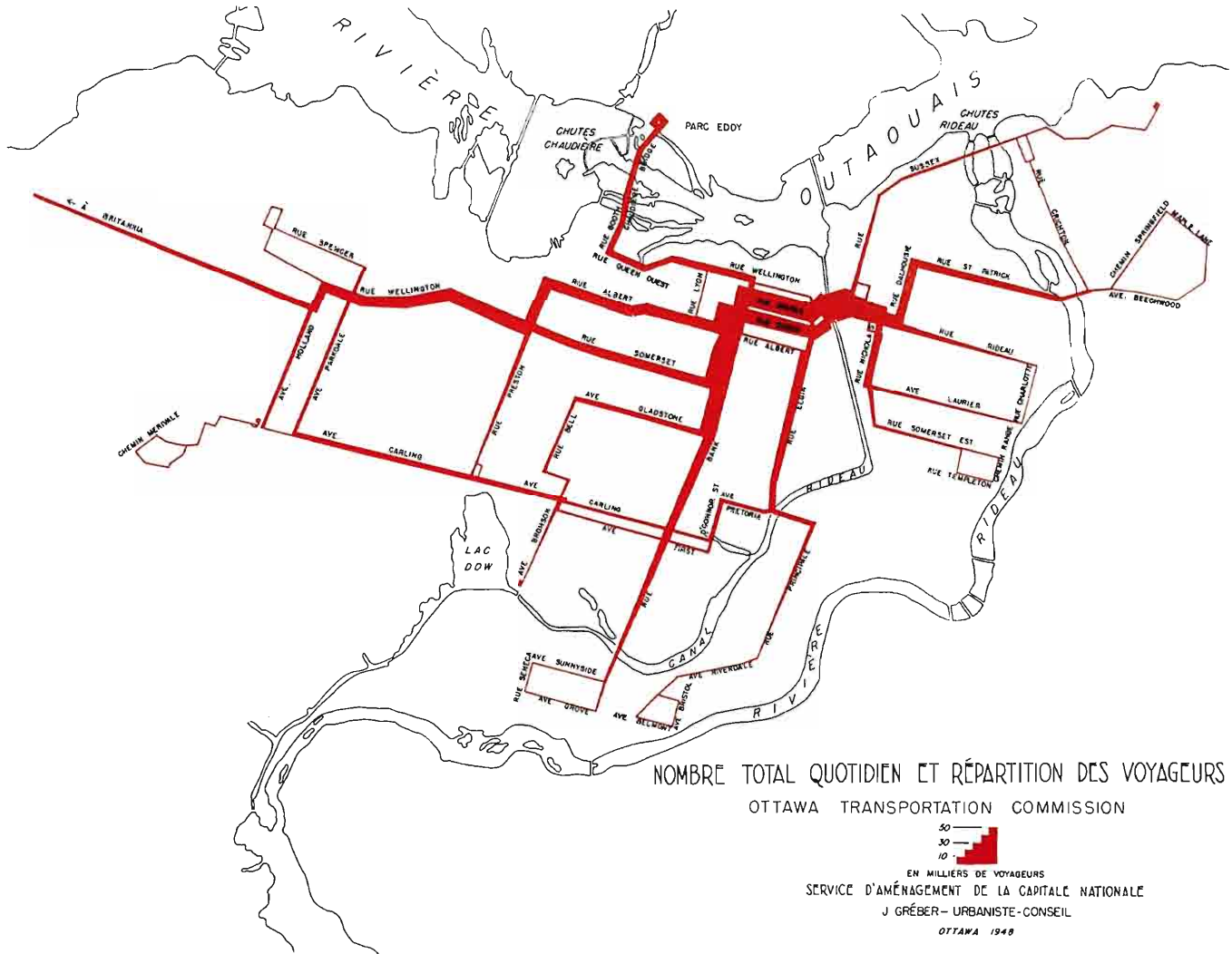


PLANCHE XV

LES ITINÉRAIRES ADOPTÉS PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN ACCENTUENT L'ÉTAT DE CONGESTION (VOIR PLANCHE X). L'ENCOMBREMENT EST PARTICULIÈREMENT GRAVE DANS LES RUES COMMERCIALES ET AUX ABORDS DE LA PLACE DE LA CONFÉDÉRATION.

territoire se divise en zones septentrionale, occidentale et orientale. Le secteur ontarien est divisé de la même façon, la ville d'Ottawa constituant une zone, tandis que le reste du territoire est divisé en zones occidentale, méridionale et orientale.

Secteur nord

Un nouveau service d'autobus, assuré par la *Compagnie de Transports urbains de Hull*, dessert maintenant la ville de Hull dans ses limites municipales. En plus du transport urbain, la Compagnie assure plusieurs lignes suburbaines.

La *ville de Hull* avait primitivement un service de tramways mais qui était devenu si défectueux que la Municipalité n'a pu en renouveler la concession. En 1946, la Société de transports urbains de Hull obtint en remplacement de la Société antérieure des tramways, la concession des autobus qui, par leur nature, assurent un service plus adaptable aux besoins de l'extension urbaine.

Il faut cependant rappeler que l'étroitesse des rues et l'exiguïté des carrefours ont obligé la *Compagnie de Transports urbains de Hull* à n'utiliser que des voitures de capacité réduite.

La *zone ouest* du secteur nord a trois lignes d'autobus qui paraissent répondre efficacement aux besoins actuels.

La *Compagnie de Transports urbains de Hull* assure un service suburbain vers le village de Deschênes. La ville d'Aylmer est desservie par la *Compagnie des Autobus de Gatineau*, et les points au delà par les *Compagnies d'Autobus de Pontiac et de Gatineau*.

On peut donc estimer que les Services assurés par ces Compagnies répondent aux besoins actuels de la zone ouest.

La *zone nord* est desservie par la *Compagnie d'Autobus de la Gatineau*, la *Compagnie de Transports urbains de Hull* et le chemin de fer Pacifique-Canadien. Cette zone diffère de la plupart des autres par son pourcentage élevé de transports saisonniers. La *Compagnie d'Autobus de la Gatineau* assure le trafic normal, tandis que les transports urbains de Hull pourvoient de façon efficace au transport des foules qui envahissent le parc national de la Gatineau durant toute l'année. Le Pacifique-Canadien dessert la rive droite de la rivière Gatineau avec service d'abonnement pour l'hiver et l'été.

La *zone est* du secteur nord, où l'industrie domine, est desservie par la *Compagnie d'Autobus de la Gatineau*, et par une ligne interurbaine de la *Cie de Transport provincial*, société filiale de la "*Colonial Coach Lines*" opérant dans la province d'Ontario. En général la *Compagnie des Autobus de la Gatineau* se charge du transport quotidien des ouvriers d'Ottawa et de Hull vers les centres industriels de Gatineau, Buckingham et Masson.

Cet exposé des transports au nord de la rivière Ottawa, dans la région de la capitale nationale peut se résumer en quelques mots: sauf ce qui est du régime d'abonnements de la Compagnie du Pacifique-Canadien, le service est de nature très flexible et peut satisfaire aux besoins de la région au fur et à mesure de l'accroissement des agglomérations.

Secteur sud

L'*Ottawa Transportation Commission* dessert la ville d'Ottawa dans ses limites municipales. La Commission a été créée en octobre 1948 lors de l'achat par la ville d'Ottawa de l'*Ottawa Electric Railway*.

Bien qu'elle exploite six différentes lignes de tramways et quatre d'autobus, elle ne semble pas pouvoir satisfaire les besoins d'une population en croissance rapide.

La congestion qui règne dans le district central pose un problème sérieux, *non d'exploitation* mais *d'itinéraire*, dont certains aspects sont traités dans les chapitres 3, 4 et 6 de la Deuxième Partie.

L'une des lignes de tramways de la Commission s'étend en dehors des limites municipales jusqu'au parc de Britannia, sur une distance de sept milles de la place de la Confédération.

La zone ouest du secteur sud est desservie par une ligne urbaine de tramways, de l'*Ottawa Transportation Commission*, trois lignes suburbaines d'autobus—*Capital, Richmond et Nepean*—et une ligne interurbaine d'autobus exploitée par la *Colonial Coach Company*. Jusqu'à il y a deux ou trois ans, le service dans cette zone était tout à fait insuffisant. Toutefois, l'addition de la *Compagnie d'Autobus de Nepean* a rétabli une situation qui empirait de jour en jour en raison de la croissance rapide du Canton de Nepean au sud du chemin de Richmond.

Les lignes interurbaines d'autobus transportent les voyageurs de Renfrew, Arnprior, Carleton-Place, Smiths-Falls et points intermédiaires vers le terminus d'Ottawa. A l'heure actuelle cette zone est bien équipée pour le transport en commun.

La zone sud est desservie par une ligne interurbaine et deux lignes suburbaines d'autobus. La *Greer Bus Company* dessert les centres adjacents à la route de Merivale. Ceux bordant la route du Prince de Galles jusqu'à Prescott utilisent le service interurbain des *Colonial Coach Lines*. La *Compagnie d'autobus d'Uplands* assure le service suburbain vers l'Aéroport par le chemin de Bowesville et vers l'édifice du Conseil des Recherches sur la route de Morrisburg. Elle dessert aussi les lotissements nouveaux de la région de Billings-Bridge. Les *Colonial Coach Lines* transportent les voyageurs de Metcalfe à Ottawa par la route de Morrisburg. Les moyens de transport public dans cette région suffisent aux besoins actuels.



2

PLACE DE LA CONFÉDÉRATION VUE DE LA GARE

Dans *la zone est*, les *Capital Bus Lines* exploitent deux lignes suburbaines d'autobus, de Russell et du village de Navan vers Ottawa. La *Compagnie d'autobus de Cyrville* assure le transport des maraîchers de Cyrville et des points intermédiaires. La Compagnie d'autobus offre un service de plus en plus étendu à la ville d'Eastview, au village d'Overbrook, au nouveau lotissement de Manor-Park, à la station d'aviation de Rockliffe et au Conseil des Recherches.

Les voyageurs habitant près de la route de Montréal au delà du Conseil des Recherches peuvent utiliser un service d'abonnement partant de Rockland et touchant Cumberland et autres localités en bordure de la route de Montréal. Les services de cette zone sont suffisants et il semble que les compagnies soient en mesure de satisfaire aux besoins résultant de l'accroissement de population dans cette région.

En résumé, la principale activité des transports en commun, due pour une large part aux services du gouvernement réunis dans le quartier central d'Ottawa, surcharge les voies publiques, particulièrement les rues Sparks, Queen, Bank, la place de la Confédération, la rue Rideau. A cette activité principale s'ajoutent pour les mêmes lignes, les mouvements dus au commerce de détail et à la desserte d'industries centralisées. De cinquante à soixante mille voyageurs en tramway ou en autobus passent chaque jour dans cet étroit couloir. Les rues Queen et Sparks sont trop étroites pour la circulation qu'elles sont appelées à recevoir; les voitures en stationnement obligent les automobilistes à emprunter l'espace des voies de tramways et il s'ensuit un ralentissement excessif du trafic, non seulement aux heures de pointe, mais toute la journée.

Aucune des lignes susmentionnées ne possède de terminus convenable dans la région urbaine.

ÉDIFICES ET SERVICES PUBLICS

*Administration**Ministères*

Le nombre des départements ministériels s'accroît au rythme de l'importance toujours croissante de la Nation canadienne, partant, le nombre des fonctionnaires. Ainsi, de nouveaux besoins pour l'habitation et la circulation sont nés qui seront à la base des principes de décentralisation des services publics recommandés dans la seconde partie du présent rapport.

La Deuxième Guerre a d'ailleurs motivé la création de services nouveaux, dont beaucoup sont devenus permanents, tandis que les ministères existants devaient être développés.

Presque tous les terrains vacants dans la capitale ont été couverts de bâtiments temporaires par le gouvernement, et un grand nombre de services officiels sont éparpillés dans des bureaux en location et généralement dans des bâtiments désuets impropres au travail et parfois impossibles à protéger contre l'incendie.

Administration municipale

Depuis l'incendie qui a détruit l'hôtel de ville, l'administration municipale est logée dans une partie d'un bâtiment commercial; la police occupe des locaux délabrés. Le palais de justice de comté et la prison sont également démodés et impropres à satisfaire aux besoins d'une population en évolution rapide.

Pour remédier au manque de place et en prévision des besoins futurs dans le cadre des projets d'aménagement, qui doivent pourvoir aux besoins des diverses administrations pour une période de cinquante années, nous soumettons (deuxième et troisième parties) une série de propositions de constructions nouvelles, essentielles en *première* et en *seconde* urgence.

*Enseignement**Enseignements supérieur et secondaire*

Ontario—Depuis la fondation du premier collège, il y a un siècle, l'*Université d'Ottawa* s'est développée graduellement sur son emplacement primitif, près du centre actif de la ville.



63 LES ÉDIFICES DE LA JUSTICE ET DE LA CONFÉDÉRATION montrent une préoccupation de formes désuètes et volontairement tourmentées. De plus, les constructions sont fâcheusement alignées contre la rue et appellent une trop grande concentration d'employés.



64 LE JACKSON BUILDING EST UN DES NOMBREUX IMMEUBLES commerciaux occupés par les ministères de l'État. Cet Édifice situé sur une rue commerciale, fut exproprié en 1940 par le gouvernement pour pourvoir aux besoins du temps de guerre.

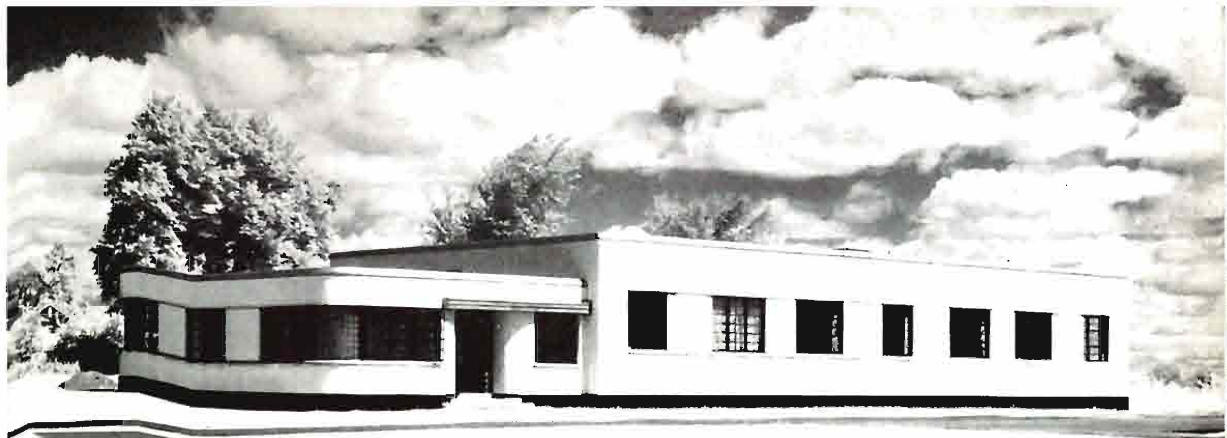
BLOC DE L'OUEST, ÉDIFICE DU PARLEMENT. A cause d'une recherche excessive du pittoresque avec l'apport de formes d'inspiration médiévale, la fonction même de l'édifice a été méconnue, les conditions de travail rendues difficiles, l'éclairage inadéquat et le rendement insuffisant.

65



LABORATOIRES
DU CONSEIL
NATIONAL DES
RECHERCHES

66



ÉDIFICE
DU CONSEIL
NATIONAL DES
RECHERCHES

67



(66) LES NOUVEAUX LABORATOIRES du Conseil national des recherches construits dans un parc sont fonctionnels et d'aspect satisfaisant, alors que le bâtiment principal (67) est un prototype d'édifices d'inspiration classique peu adaptés à leurs fonctions.

(68) LA CAPITALE A ÉTÉ COUVERTE DE bâtiments temporaires pour les besoins de la guerre. Bien qu'ingénieusement conçus, ils font obstacle à la construction d'édifices permanents, et déparent les parcs qu'ils occupent et comportent de sérieux dangers d'incendie.

BÂTIMENTS TEMPORAIRES
OCCUPÉS PAR LES SERVICES
DE LA DÉFENSE NATIONALE

68





69

Depuis l'incendie de l'hôtel de ville en 1931, les services administratifs de la ville d'Ottawa occupent en partie un immeuble commercial: le *TRANSPORTATION BUILDING* (à droite de la photo) situé près de la gare, sur la rue Rideau, à la fois voie commerciale et artère de pénétration.

Le *collège Carleton*, institution qui grandit rapidement, va exiger des terrains et des bâtiments suffisants pour son plein développement.

Les écoles normales, techniques, les collèges ou écoles secondaires sont, suivant les cas, insuffisants ou mal répartis dans la zone urbaine. De nouveaux établissements doivent être prévus sur des terrains préalablement réservés en fonction des extensions urbaines probables dans la partie Ontario de la capitale.

Québec—À Hull, les collèges, les écoles normales, techniques et secondaires, présentent les mêmes caractéristiques qu'en Ontario, mais en raison de la différence du système d'éducation des deux provinces, les écoles *publiques* dans l'une s'appellent écoles *privées* dans l'autre.

Enseignement primaire

Le tableau général des établissements scolaires donne, ci-dessous, les caractéristiques des écoles primaires, publiques et privées, existant dans les parties Ontario et Québec de la région de la capitale nationale.

Ce tableau fait particulièrement apparaître la répartition assez irrégulière des divers établissements, et l'insuffisance de la surface réservée à chaque enfant, dans un grand nombre d'écoles relativement anciennes.

Relevé des écoles en 1948, dans Ottawa, Hull et les environs (Voir PL. XVI)

PARTIE ONTARIO

Écoles publiques

	Ottawa	Rockcliffe	Eastview	Nepean	Gloucester	Total
Nombre d'écoles.....	18	1	1	8	8	36
Nombre d'élèves.....	8,691	210	236	1,940	921	11,998
Superficie des terrains de jeux, en verges carrées.....	94,317	38,720	4,840	142,780	82,280	362,937
Nombre de verges carrées par élève.....	10.8	184	20.5	73.6	89.3	
Nombre moyen de verges carrées par élève.....						30.2
Superficie moyenne des écoles, en acres.....						2.08
Nombre moyen d'élèves par école.....						333

Écoles séparées (catholiques)

	Ottawa	Eastview	Nepean	Gloucester	Total
Nombre d'écoles.....	35	4	2	4	45
Nombre d'élèves.....	9,246	1,650	336	818	12,050
Superficie des terrains de jeux, en verges carrées.....	62,279	29,229	3,922	45,980	141,410
Nombre de verges carrées par élève.....	6.7	17.7	11.7	56.2	
Nombre moyen de verges carrées par élève.....					11.7
Superficie moyenne des écoles, en acres.....					0.63
Nombre moyen d'élèves par école.....					268

Écoles secondaires et "high schools"

	Ottawa	Nepean	Total
Nombre d'écoles.....	5	1	6
Nombre d'élèves.....	5,440	610	6,050
Superficie des terrains de jeu, en verges carrées.....	30,125	9,680	39,805
Nombre de verges carrées par élève.....	5.5	15.9	
Nombre moyen de verges carrées, par élève.....			6.6
Superficie moyenne des écoles, en acres.....			1.4
Nombre moyen d'élèves par école.....			1,009

Plus

	Nombre d'élèves
12 couvents ou séminaires.....	1,143
2 collèges.....	1,365
1 université.....	3,399

PARTIE QUÉBEC

<i>Écoles publiques (catholiques)</i>	Hull	Deschênes	Pointe-Gatineau	Gatineau	Total
Nombres d'écoles.....	14	1	2	2	19
Nombre d'élèves.....	5,226	112	540	685	6,563
Superficie des terrains de jeux, en verges carrées.....	43,798	1,111	26,997	18,889	90,795
Nombre de verges carrées par élève.....	8.4	10	56	27.6	
Nombre moyen de verges carrées par élève.....					13.8
Superficie moyenne des écoles, en acres.....					1
Nombre moyen d'élèves par école.....					345

Écoles séparées (non confessionnelles)

	Hull	Hull-Sud	Pointe-Gatineau	Total	
Nombre d'écoles.....	1	3	2	6	
Nombre d'élèves.....	276	62	98	436	
Superficie des terrains de jeu, en verges carrées..	2,000	3,630	7,260	12,890	
Nombre de verges carrées par élève.....	7.2	58.5	75.1		
Nombre moyen de verges carrées par élève.....					29.5
Superficie des écoles, en acres.....					0.44
Nombre moyen d'élèves par école.....					73

Plus

	Nombre d'élèves
1 couvent.....	38
2 collèges.....	450
2 écoles secondaires—Hull.....	563

RÉSUMÉ

	Ontario		Québec		Total	Total
	Écoles	Élèves	Écoles	Élèves	Écoles	Élèves
Écoles élémentaires.....	81	24,048	25	6,999	106	31,047
Écoles secondaires.....	6	6,050	2	563	8	6,613
Couvents ou séminaires.....	12	1,143	1	38	13	1,181
Universités et collèges.....	3	4,764	2	450	5	5,214
Total.....	102	36,005	30	8,050	132	44,055
Pourcentage de la population totale.....	17.6%		17.9%		17.65%	

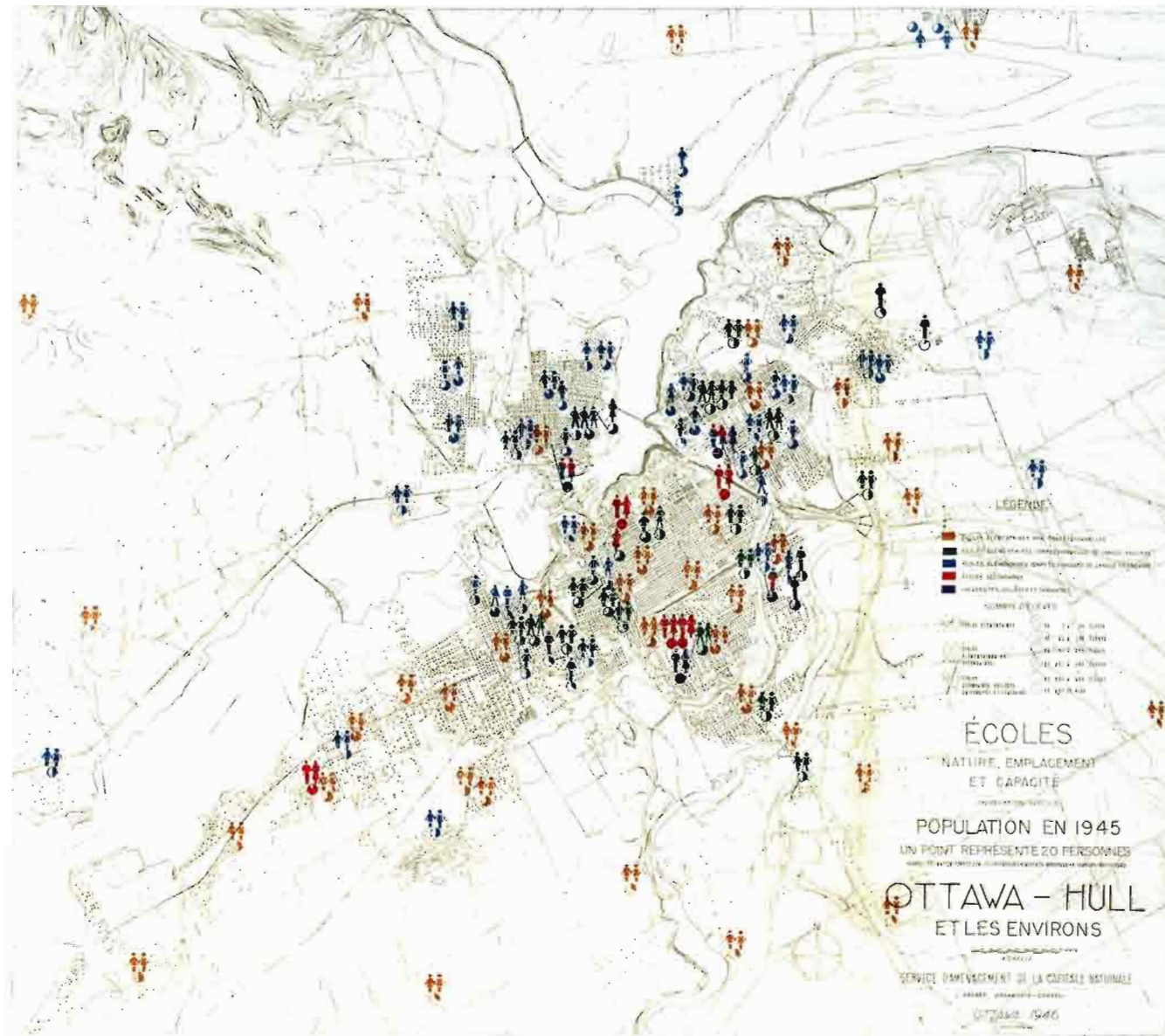
Institutions religieuses

La planche XVII, mieux qu'aucun texte, montre la répartition dans le périmètre urbain de tous les édifices du culte, suivant les diverses dénominations religieuses. Certains quartiers sont, actuellement, convenablement pourvus, tandis que d'autres se sont bâtis sans qu'aucun terrain n'ait été préalablement réservé en bonne place pour donner à chaque unité résidentielle le lieu de réunion spirituelle indispensable.

Il existe en Ontario, comme en Québec, d'importantes institutions religieuses, pour la plupart catholiques, et d'autres sont en projet dans les secteurs d'extension déjà constitués.

PLANCHE XVI

RÉPARTITION DES ÉCOLES

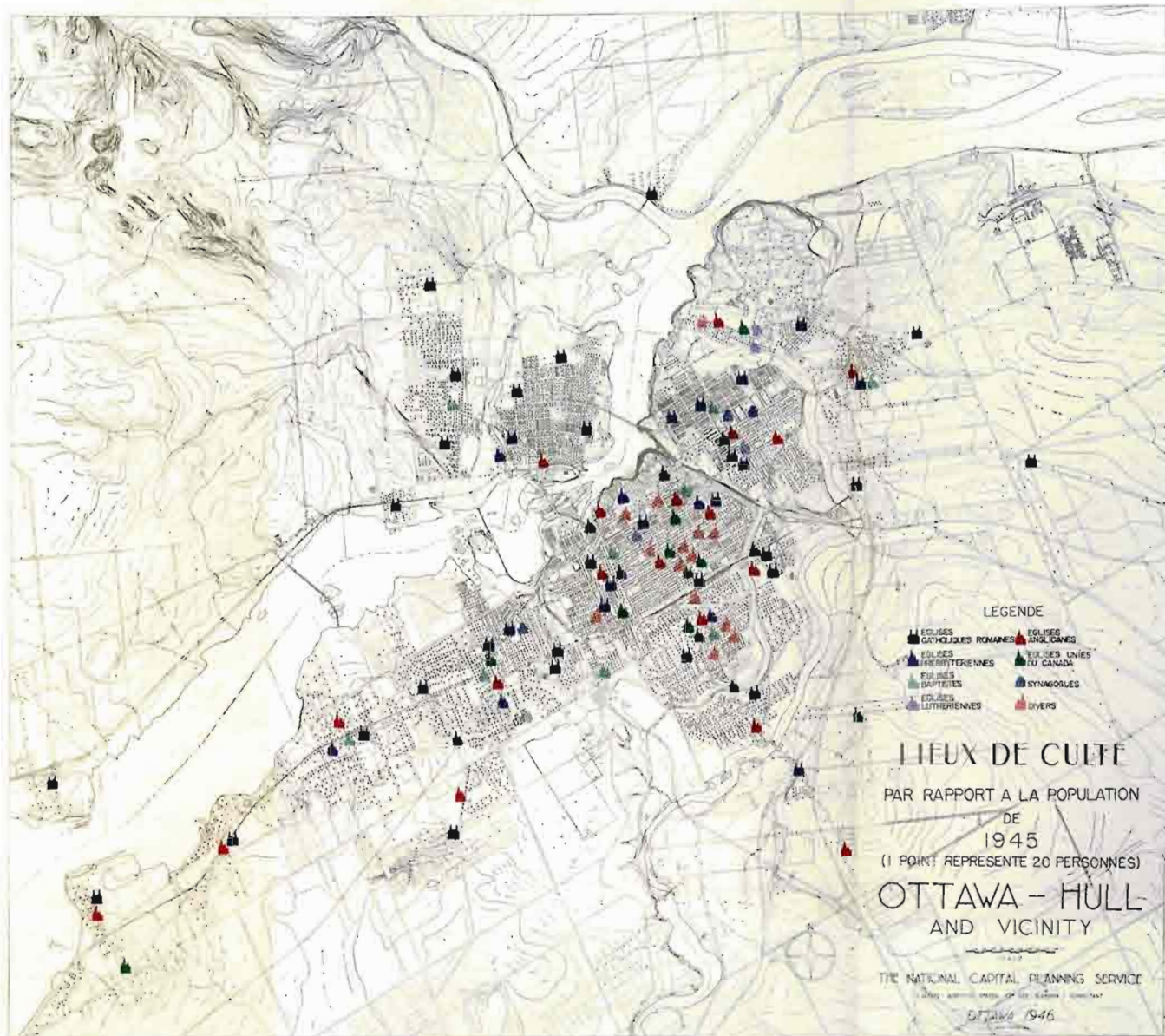


L'EMPLACEMENT DES ÉCOLES CORRESPOND ASSEZ EXACTEMENT AUX PRINCIPAUX GROUPEMENTS DE POPULATION. LE BILINGUISME ET LES DÉNOMINATIONS RELIGIEUSES DIFFÉRENTES MOTIVENT LEUR NOMBRE RELATIVEMENT IMPORTANT.

Dans l'Ontario, les écoles publiques sont neutres et les écoles libres sont confessionnelles, alors que dans la province de Québec, les écoles publiques sont catholiques, et les écoles libres comprennent toutes autres dénominations.

PLANCHE XVII

LIEUX DE CULTE



LE PLAN DE RÉPARTITION DES LIEUX DE CULTÉ PERMET DE CONSTATER LA DIVERSITÉ DES DÉNOMINATIONS RELIGIEUSES

Il est intéressant de rapprocher cette planche à la planche précédente ("Écoles") pour avoir une image générale des groupements religieux et ethniques dans la région urbaine.



LA BASILIQUE CATHOLIQUE NOTRE-DAME, RUE SUSSEX

70

Hôpitaux

Les services hospitaliers de la zone urbaine d'Ottawa, de Hull et des environs sont insuffisants. Ainsi que l'indique le tableau ci-joint, les principales institutions de la région ne comptent en 1948 que 2,237; chiffre relativement peu élevé pour une population de 276,000 âmes, et particulièrement pour une agglomération qui est le seul centre urbain étendu dans un vaste territoire semi-rural.

Ottawa

Hôpital municipal (général).....	852 lits
Hôpital Général (général).....	350 "
Hôpital Grace (maternité).....	56 "
Hôpital Saint-Vincent (incurables)...	330 "
Hospice Perley (incurables).....	101 "
Sanatorium Royal-Ottawa (tuberculose)	213 "
Hôpital Strathcona (maladies contagieuses).....	145 "

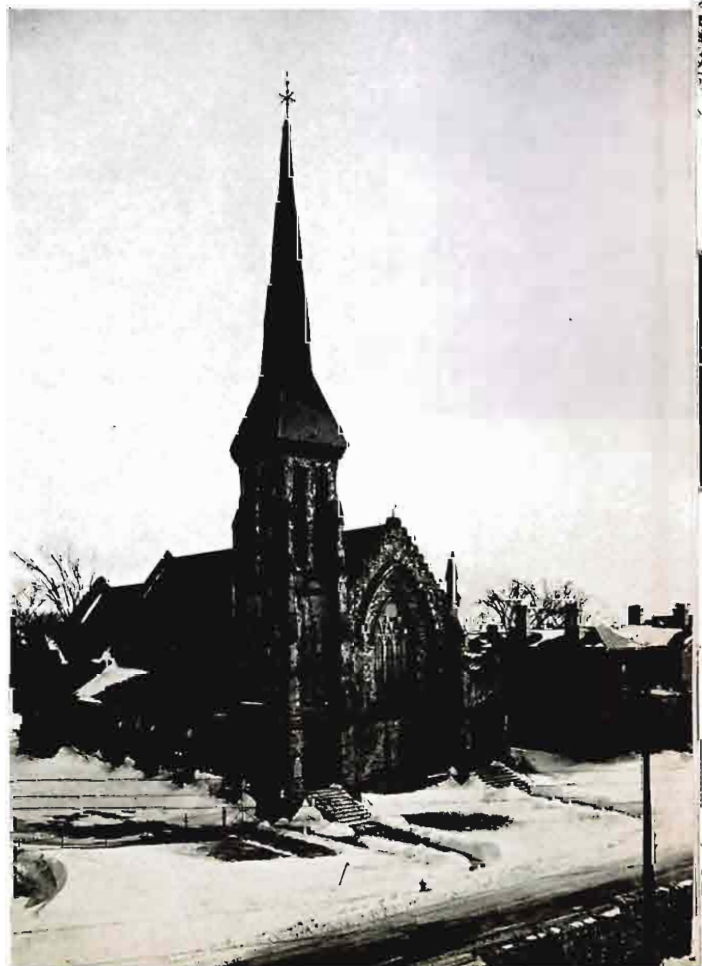
LA CATHÉDRALE ANGLICANE, RUE SPARKS

Hull

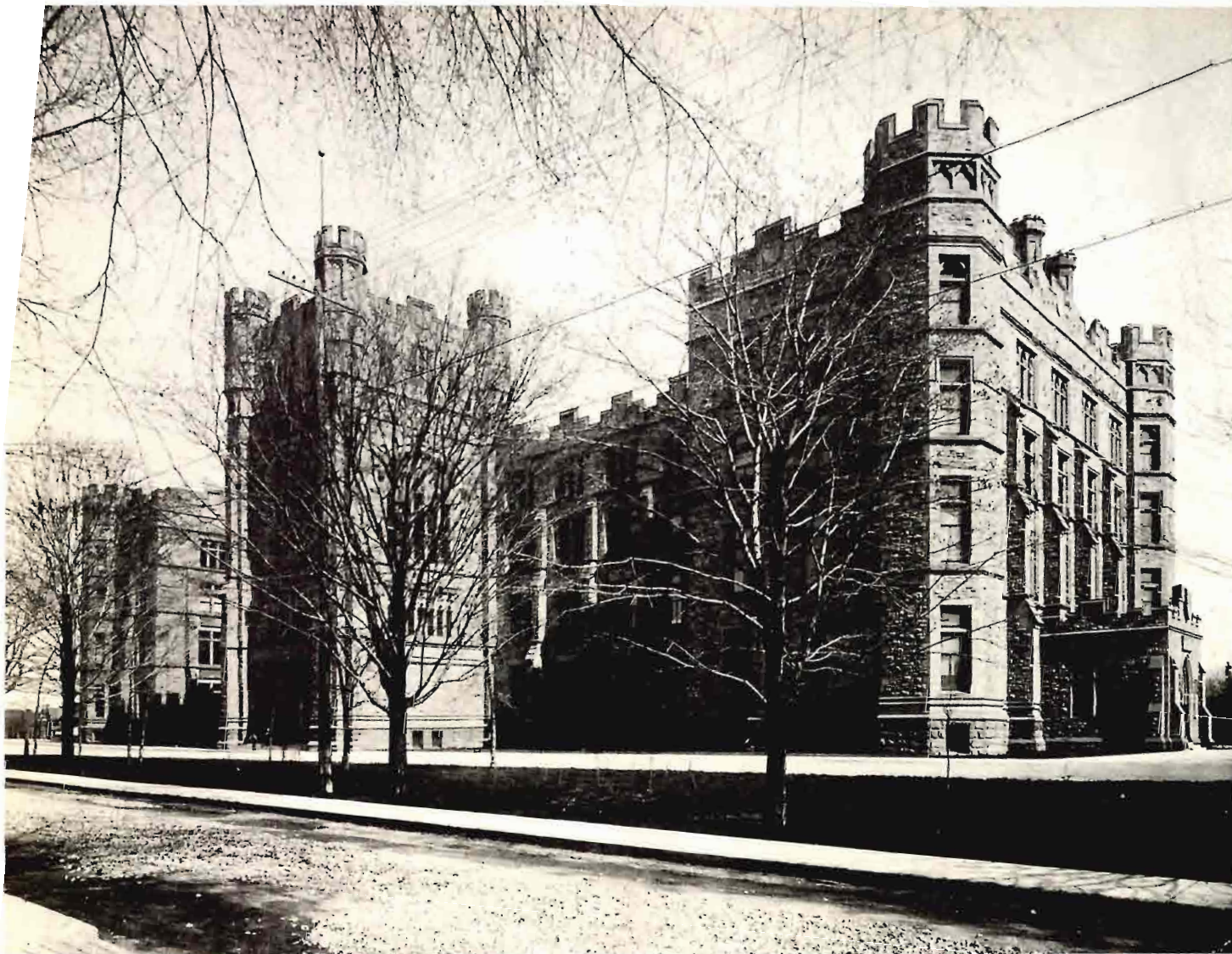
Hôpital du Sacré-Cœur (général).....	145 lits
Sanatorium Saint-Laurent (tuberculose)	155 "
TOTAL	2,237 "

Une enquête générale sur la santé et la question des facilités d'hospitalisation est ouverte par chaque ministère provincial de la santé, sous l'instigation du ministère fédéral de la Santé et du Bien-être. Cette enquête, qui couvrira la région d'Ottawa et de Hull, permettra d'établir un programme d'aménagement hospitalier sur des bases solides. Le rôle de l'urbaniste en ce domaine consistera à recommander des emplacements satisfaisants pour les constructions envisagées mais surtout à contribuer à

[97]



71



72

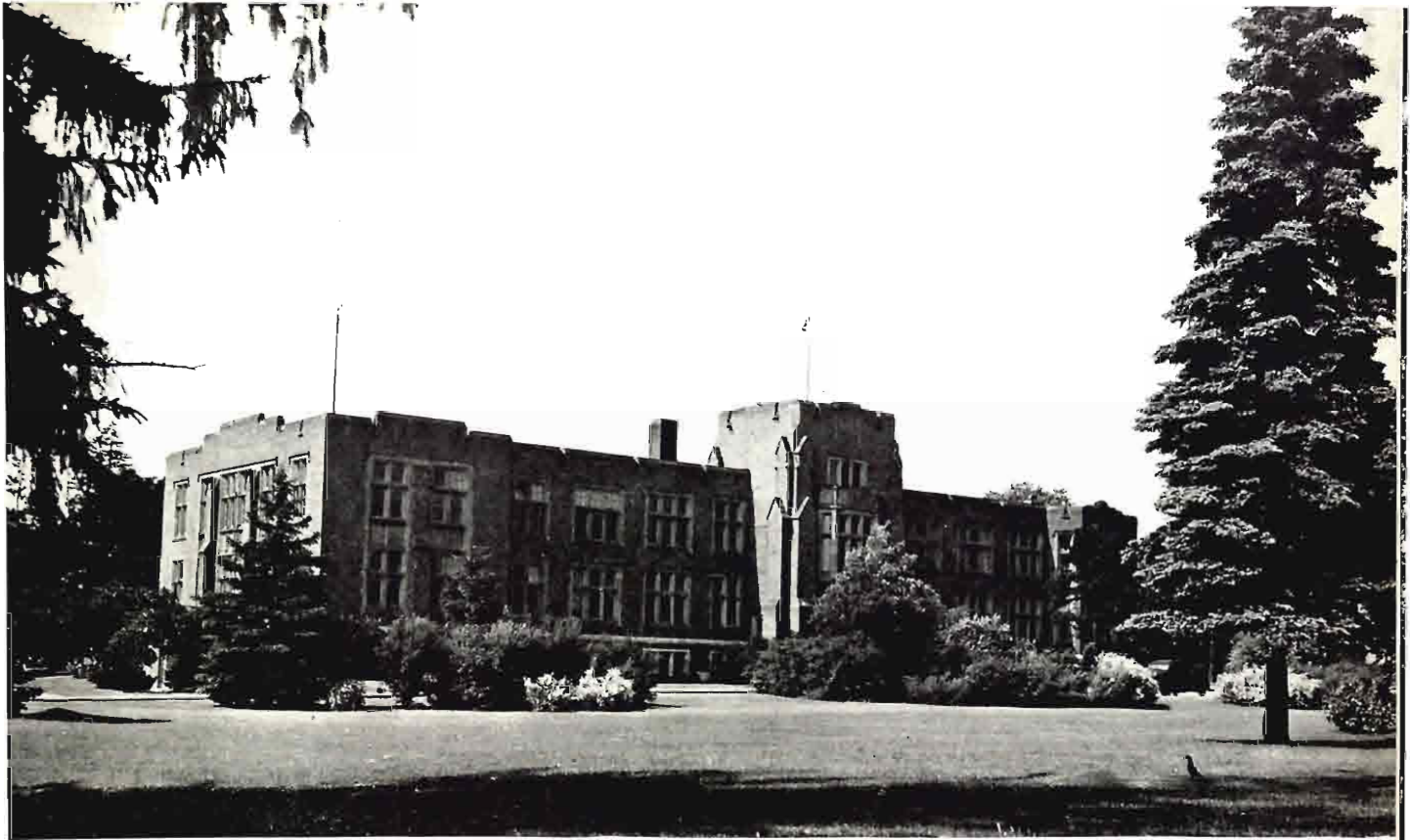
LE MUSÉE NATIONAL contient la Galerie nationale,
et une division du ministère des Mines et Ressources.

l'amélioration de la santé et du bien-être, dans les aménagements futurs, en prévoyant de meilleures conditions d'habitation, et en réservant les espaces libres nécessaires à la récréation aussi bien qu'à l'hygiène générale.

Institutions culturelles

La *bibliothèque municipale*, don de la Fondation Carnegie, compte,¹ outre l'établissement principal, six succursales, dont trois desservent respectivement le quartier de la rue Rideau, Ottawa-Sud et l'ouest de la ville, tandis que les deux autres (celles de l'avenue Bronson et de New-Edinburgh) se trouvent dans des

¹ En 1949.



73

LES BUREAUX DE LA FERME EXPÉRIMENTALE SONT SITUÉS AU COEUR D'UN CADRE DE VERDURE. Malgré l'évocation de formes archaïques et une certaine rigidité de composition, un tel édifice établit le principe d'un exemple à suivre dans les aménagements prévus.

FAUTE D'ESPACE, CERTAINS SERVICES DU GOUVERNEMENT SONT LOGÉS DANS DE VÉRITABLES TAUDIS. Une section de l'Office national du film occupe ici une ancienne scierie. Les employés doivent faire face à des conditions d'hygiène et de travail déplorables; la menace d'incendie est grande; de plus, ces baraques déparent un des plus beaux sites de la capitale: les chutes Rideau, ainsi qu'un de ses remarquables monuments: l'ambassade de France. Au centre, une cheminée de ventilation des égouts de la ville.



74

écoles publiques. Malgré l'acquisition d'une collection très précieuse de 204,900 volumes en 1947, ces bibliothèques sont manifestement insuffisantes pour une capitale.

Les *théâtres* manquent également à Ottawa. Les représentations d'opéra et d'œuvres dramatiques ont lieu dans des salles privées, surtout des cinémas, et même dans un établissement sportif, l'Auditorium, qui se prête mieux aux combats de lutte, de boxe, aux parties de hockey, aux rodéos et aux défilés folkloriques, et à la rigueur à des concerts populaires. Sa contenance normale est de 5,000 spectateurs et peut être exceptionnellement portée à 8,000. Le parc de Lansdowne, propriété de la ville, comporte des salles aménagées surtout pour des expositions, des manifestations sportives et des congrès, et apporte un certain remède à la pénurie de salles de spectacle, mais de nature précaire et inadéquate. Cet état de choses a été le sujet de maintes récriminations.

À Hull, une institution privée comporte une vaste salle utilisable pour de grands banquets, des bals et occasionnellement des manifestations artistiques. Des salles paroissiales et quelques cinémas sont les seuls endroits disponibles pour les manifestations culturelles.

Le *Musée national* renferme d'importantes collections d'histoire naturelle, de minéralogie, de paléontologie, d'arts primitifs et d'arts plastiques (*Galerie nationale*). Faute d'espace pour les exposer et même les entreposer, les collections sont imparfaitement mises en valeur, et certaines restent dans leurs caisses. Le musée est mal conçu pour les expositions ou autres manifestations artistiques, et le vaste vaisseau démodé en simili-tudor, reposant sur un terrain mouvant, est actuellement en mauvaise condition.

Graduellement, des *centres récréatifs* se sont aménagés dans certaines écoles de la zone urbaine, mais en dépit des louables efforts et des études de divers groupements civiques, aucun plan d'ensemble n'a encore été établi.

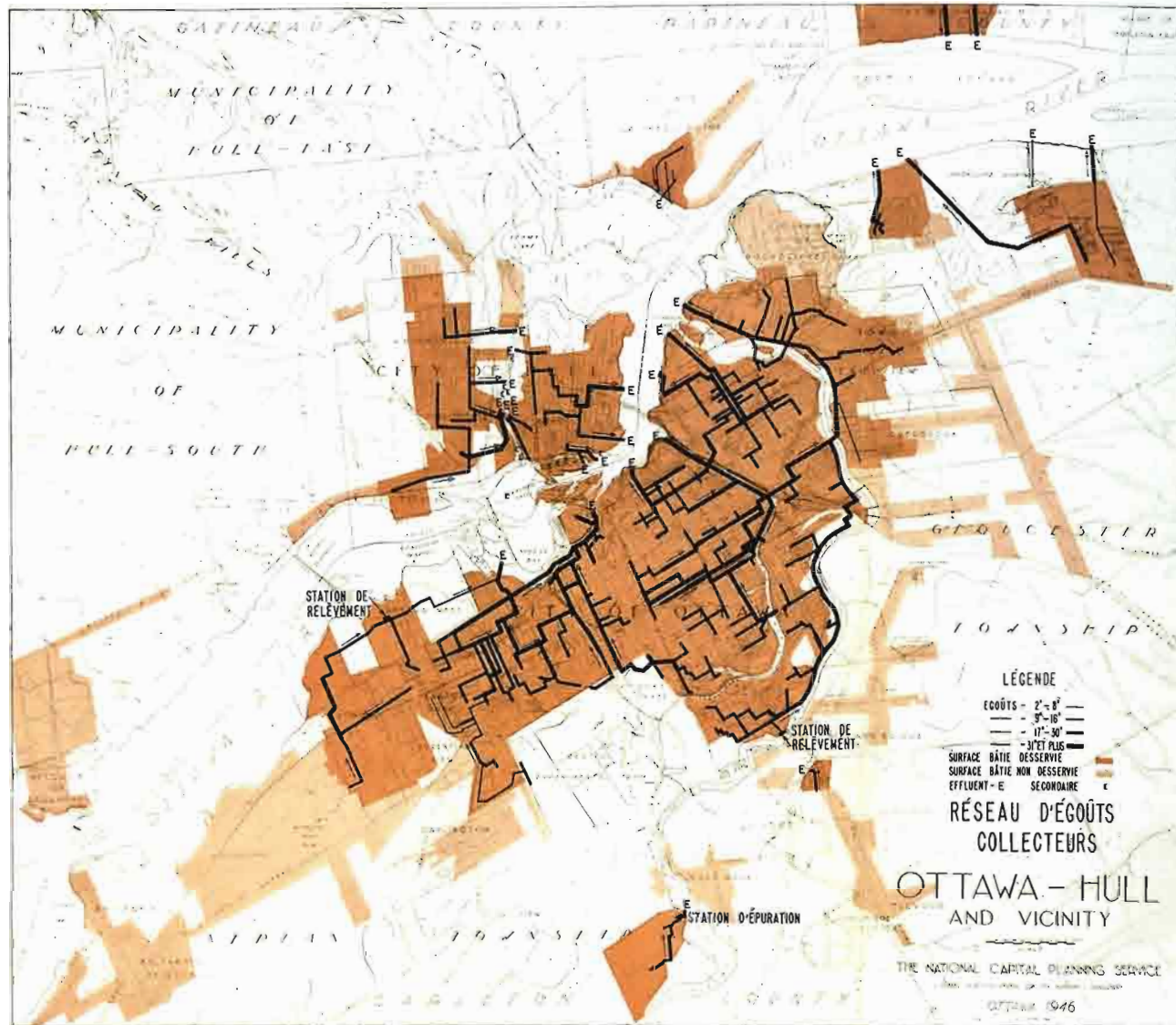
L'*Office national du film*, organisme gouvernemental relevant du ministère de la Reconstruction, constitue la base d'une institution culturelle et éducative d'envergure nationale, pour laquelle il est urgent de construire des locaux permanents, à l'épreuve du feu, et techniquement équipés pour rendre tout le service qu'on en attend.

La région de la capitale ne possède pas de *jardin zoologique*, ni *botanique*, exception faite des collections d'horticulture et de l'arboretum de la Ferme expérimentale, qui est surtout une *institution scientifique* de recherches et d'acclimatation, plutôt qu'un parc botanique public.

Il n'existe pas non plus de *Stade national* pour grandes épreuves sportives. Seuls le stade municipal du parc Lansdowne et l'Ovale de l'Université d'Ottawa, permettent de tenir de modestes réunions sportives.

PLANCHE XVIII

RÉSEAU D'ÉGOUTS COLLECTEURS



AUCUNE CONCEPTION D'ENSEMBLE N'A PRÉSIDÉ À L'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU D'ÉGOÛTS; SUR LES DEUX RIVES DE LA RIVIÈRE OTTAWA, LES EFFLUENTS SONT NOMBREUX ET CAUSENT LA POLLUTION DES EAUX; L'ENSEMBLE DU SYSTÈME LAISSE À DÉSIRER AU DOUBLE POINT DE VUE DU FONCTIONNEMENT ET DE L'HYGIÈNE.

!

!

PLANCHE XIX

ALIMENTATION EN EAU

Équipement d'utilité publique

L'*assainissement général* et l'*alimentation en eau potable* ont été l'objet d'une enquête approfondie de la part d'ingénieurs spécialistes, travaillant en étroit contact avec notre Service qui leur a fourni les plans de base de la région ainsi que les renseignements nécessaires sur les aménagements futurs, afin que leurs propositions cadrent aussi bien avec les conditions d'état actuel qu'avec les dispositions d'avenir du Plan directeur de la capitale.

L'examen des plans d'égouts (Planche XVIII) permet de constater qu'aucune conception d'ensemble n'a présidé au tracé des canalisations. Les différentes parties de la région urbaine sont dotées de systèmes combinés c'est-à-dire que les canalisations d'égout recueillent les eaux de surface. Les eaux résiduaires se déversent directement dans les cours d'eau de la région urbaine, principalement dans la rivière Ottawa, sans avoir subi de traitement préalable. Les eaux de la rivière sont ainsi polluées pour plusieurs milles en aval. La crique de la Brasserie à Hull, qui pourrait être un élément de grand attrait, n'est guère qu'une gigantesque canalisation à ciel ouvert qui recueille les eaux vannes ainsi que des déchets de toute nature.

La rivière Ottawa est la source d'alimentation en eau des deux systèmes d'aqueducs d'Ottawa et de Hull. L'usine de filtration des eaux à Ottawa peut suffire à une population de plus d'un demi-million d'habitants selon les experts, et est généralement considérée comme une usine modèle. L'usine de Hull souffre de défauts techniques, mais elle a surtout le défaut de prendre ses eaux en un endroit où elles manquent de courant. (Voir Planche XIX.)

Dans l'aménagement du réseau de distribution du pouvoir électrique nécessité par l'extension urbaine, on doit éviter l'installation d'éléments encombrants et disgracieux sur les chemins publics. En certains cas, les conduits existants devront être mis sous terre, particulièrement dans les rues principales, les places publiques et les quartiers résidentiels.

ESPACES LIBRES

Sports—Éducation physique

PLANCHE 16
DE L'ATLAS

La superficie actuelle des espaces libres dans la zone urbaine de la capitale, ainsi qu'il résulte du tableau suivant, n'est que de 809·5 acres, soit pour une population urbaine de 238,000 habitants, une moyenne de 3·4 acres pour 1,000.

Il faut cependant noter qu'il existe un début de système de parcs, grâce aux remarquables réalisations de la Commission du district fédéral, avec ses avenues entourées de jardins, au bord du canal Rideau, du lac Dow et les acquisitions et travaux en cours en bordure de la rivière Rideau, et à Hull, le parc Cartier et les acquisitions en bordure de la rivière Ottawa. En outre, au proche voisinage de la zone urbaine, le parc de la Gatineau, dont la superficie s'augmente progressivement, apporte un élément considérable de récréation, de repos et de promenade.

*Tableau des parcs et jardins publics urbains**Jardins publics d'Ottawa*

Parc de Rockcliffe.....	70	acres
Parc Central (av. Clemow).....	16	"
Parc Brewer (extrémité de l'av. Bronson).....	39	"
Parc des Commissaires (Dow's Lake).....	4	"
Parc de Green-Island (embouchure de la r. Rideau).....	6	"
Pointe Nepean et parc Major.....	21	"
Parc McDonald (rue Charlotte).....	7	"
Carré Anglesea (rue York).....	3	"
Parc Stratheona (Range Road).....	8	"
Parc St-Luke's (rue Frank).....	1·5	"
Parc Minto (rue Elgin).....	1·5	"
Parc Dundonald (rue Somerset).....	2	"
Parc Plouffe (rue Preston).....	4	"
Parc McNab (av. Gladstone).....	3	"
Parc de la ferme Reid (Sherwood-Drive).....	6	"
Parc Ballantine (rue Main, Ottawa-Est).....	1	"

193 acres

193 acres

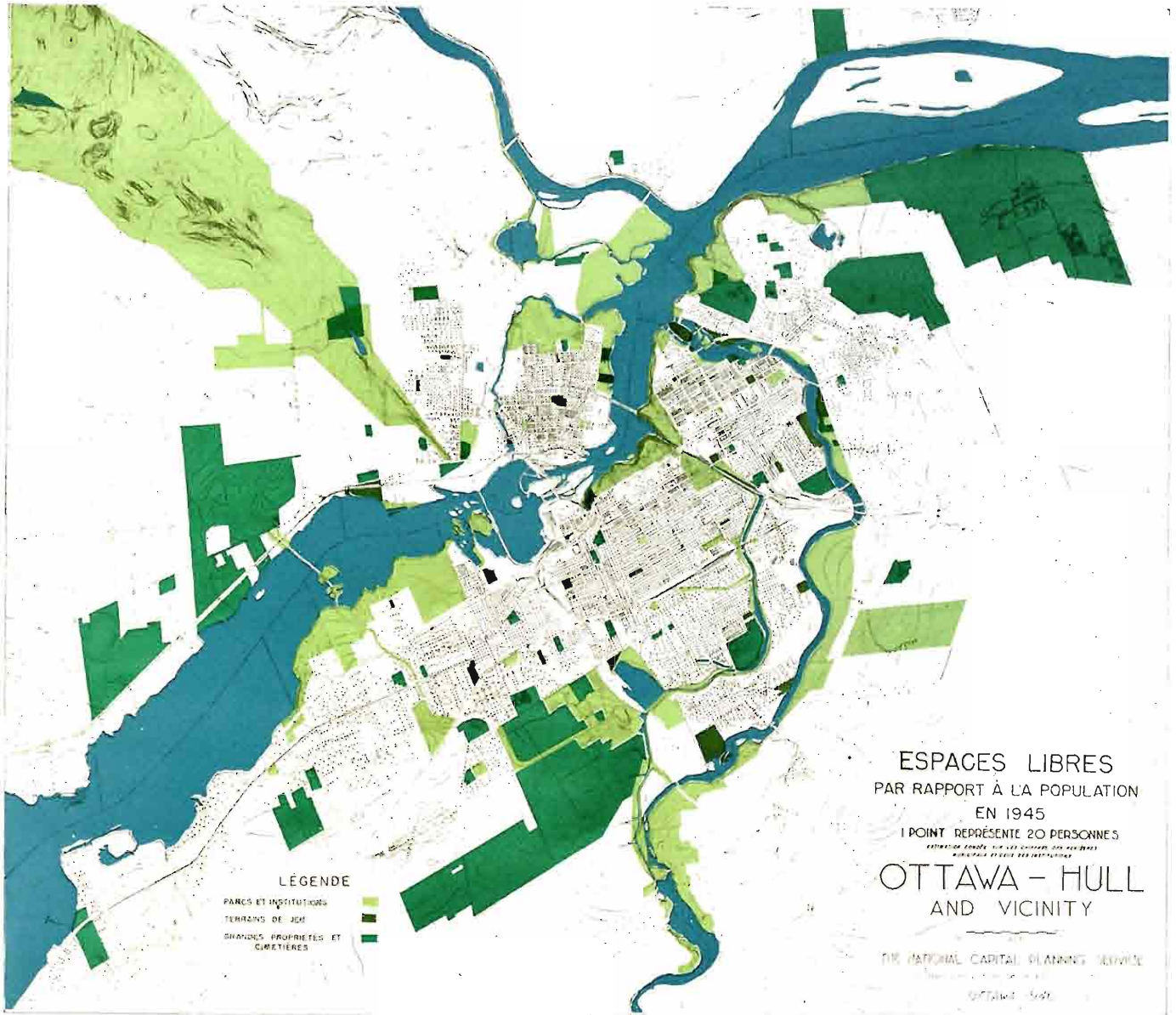
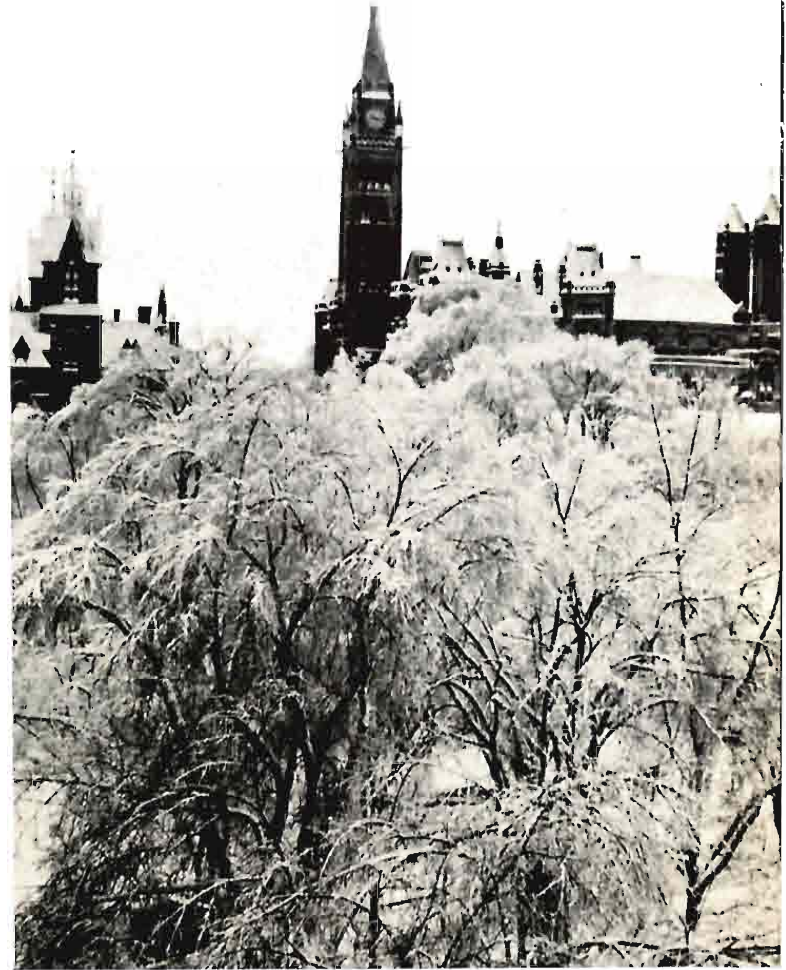


PLANCHE XX

SCHÉMA DE L'ENSEMBLE DES ESPACES LIBRES PUBLICS OU PRIVÉS COMPRENANT LES GRANDES INSTITUTIONS ENTOURÉES DE PARCS ET LES CIMETIÈRES. LA RÉPARTITION DES ESPACES LIBRES ACTUELS N'EST PAS CONFORME AUX BESOINS DE LA POPULATION DONT LES DENSITÉS SONT INDICUÉES PAR POINTS CORRESPONDANT CHACUN À 20 PERSONNES.

LA VALLÉE D'OTTAWA, tout en jouissant d'un climat continental, c'est-à-dire chaud en été et très froid en hiver, est dotée d'une flore particulièrement vigoureuse et luxuriante.

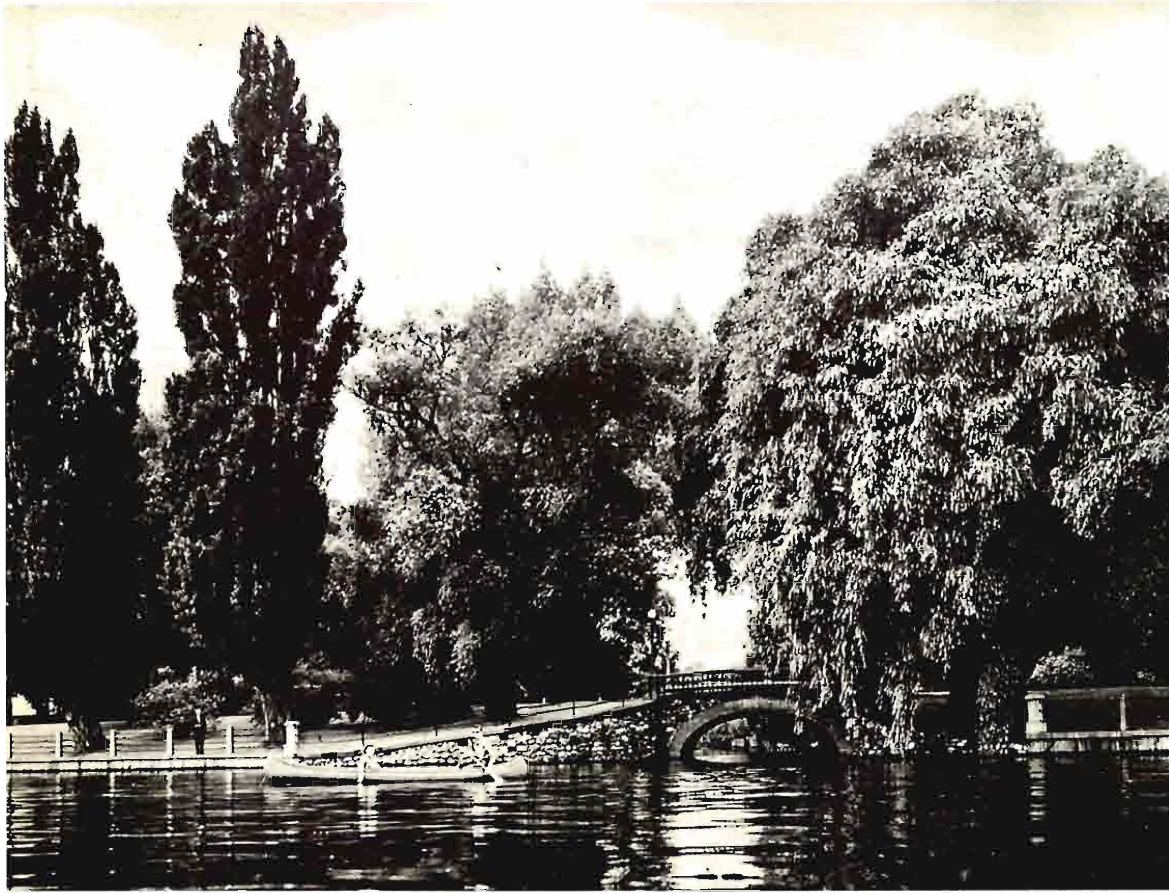
Au centre de la capitale, les tours et les pignons des premiers bâtiments publics détachent leur silhouette pittoresque et romantique au-dessus d'une abondante végétation où les ormes et les érables dominent. Vue à vol d'oiseau, la ville semble noyée dans la verdure.



75

L'ÉDIFICE DU PARLEMENT EN HIVER, VU DU CHÂTEAU LAURIER

	Report.....	193	acres
<i>Jardins publics de Hull</i>			
Parc Fontaine (rue Papineau).....	4	acres	
Parc Sainte-Marie (rue Saint-Rédempteur).....	1.5	"	
Parc Laroque (rue Brodeur).....	2	"	
Parc Saint-Jean (rue Montcalm).....	2	"	
Parc Moussette (Val Tétreau).....	17	"	
	<hr/>		
	26.5	acres	
<i>Parcs relevant de la Commission du district fédéral</i>	590	"	616.5 acres
	<hr/>		
Total			809.5 acres



76

LA CRIQUE PATTERSON

Il est vrai que l'arboretum de la Ferme expérimentale (61 acres) offre un supplément de promenade, mais ne constitue pas en lui-même un parc public; c'est un *lieu d'étude*, dont le caractère scientifique doit être protégé.

Les avenues-jardins formant le système de promenades créé par la Commission du district fédéral s'étendent sur une longueur de 22 milles.

Réserves forestières (parc de la Gatineau au sud de Kingsmere)..... 5,606 acres

Éducation physique:

Terrains de jeux urbains..... 394 acres
 Terrains de jeux scolaires..... 145 acres

539 acres

Pour une région urbaine de cette importance, et pour une population actuelle de près d'un quart de million d'habitants, il sera nécessaire de prévoir un complément d'espaces libres et de terrains d'éducation physique à répartir autant que possible en fonction de la densité de population des divers quartiers.



PARCS EN BORDURE DU CANAL RIDEAU





79

LAC DES FÉES, À HULL

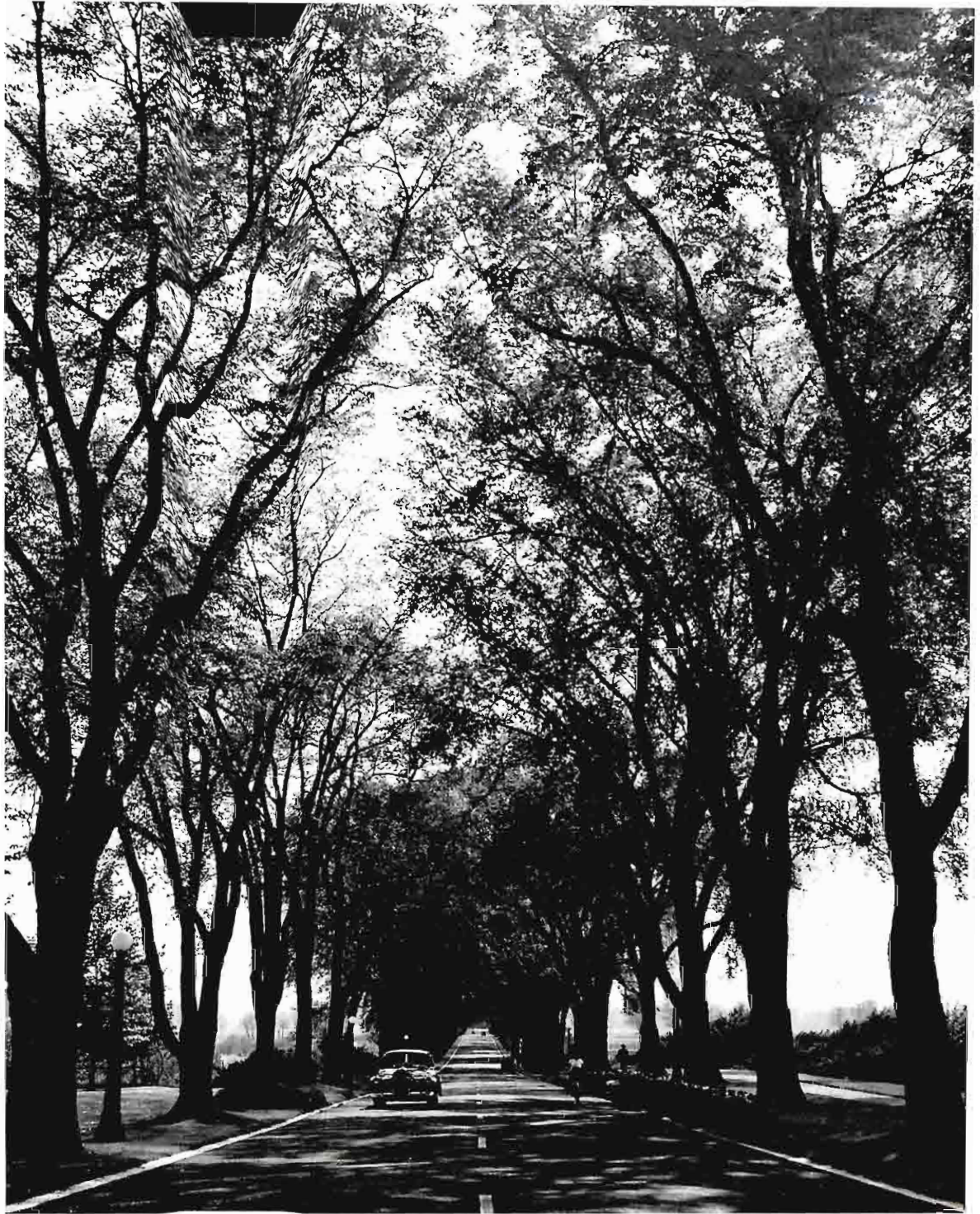
Il faut toutefois noter que les quartiers bâtis sont en grande partie très abondamment plantés: les rues sont presque toutes bordées d'arbres, et les maisons familiales isolées dans un jardin, à tel point qu'un survol de la région donne plutôt l'apparence d'un parc que d'une agglomération urbaine.

Sports

Le stade du parc de Lansdowne, qui contient normalement 10,000 spectateurs, peut en recevoir occasionnellement 14,000 par l'adjonction de gradins à découvert.

L'Ovale, stade de l'Université d'Ottawa, ne compte que 1,500 places.

En certains points de la zone urbaine, à Ottawa, à Hull et dans les localités voisines, des terrains de jeux locaux et privés, des clubs de sports, surtout de tennis, offrent des aménagements satisfaisants, mais restreints, pour l'éducation physique et la récréation, mais jusqu'à ce jour, aucun programme d'ensemble n'a été réalisé. Dix clubs de golf, de qualité variable, dont cinq se trouvent entre Hull et Aylmer, deux aux environs d'Ottawa, un à Hull (Glenlea), un dans la vallée de la Gatineau et un dans la ville de Gatineau, contribuent au système



80

LA FERME EXPÉRIMENTALE CONSTITUE UN PARC CENTRAL DANS LA ZONE
RÉSIDENTIELLE D'OTTAWA, ET SES AVENUES PARTICIPENT AU RÉSEAU D'ENSEMBLE
DES PROMENADES URBAINES CRÉÉES PAR LA COMMISSION DU DISTRICT FÉDÉRAL



PARC LANSDOWNE,
LIEU DES EXPOSITIONS ET
MANIFESTATIONS SPORTIVES

81

d'espaces libres de la région. Il conviendrait toutefois, de réserver d'autres terrains pour le golf dans les secteurs nord-est et sud-est, qui se prêtent à l'extension future.

Il y aura lieu de donner plus d'ampleur aux sports nautiques. Le *Britannia Boat Club* est le seul yacht-club de quelque importance dans l'ouest de la région, où la rivière Ottawa forme un vaste bassin (lac Deschênes) se prêtant admirablement à la navigation de plaisance et au canotage. Il serait possible de développer également dans le bassin est, les installations de l'*Ottawa Rowing Club* et du *New-Edinburgh Canoe Club*, en aval de la pointe Nepean, qui sont insuffisantes.

Les plages et les piscines sont également rares, et cependant la plage du parc Britannia montre le parti qu'on a pu aisément tirer de ce site naturel magnifique sur la rivière Ottawa.



82

SPORTS D'HIVER DANS LE PARC DE LA GATINEAU

CAMP FORTUNE, PARC DE LA GATINEAU



83

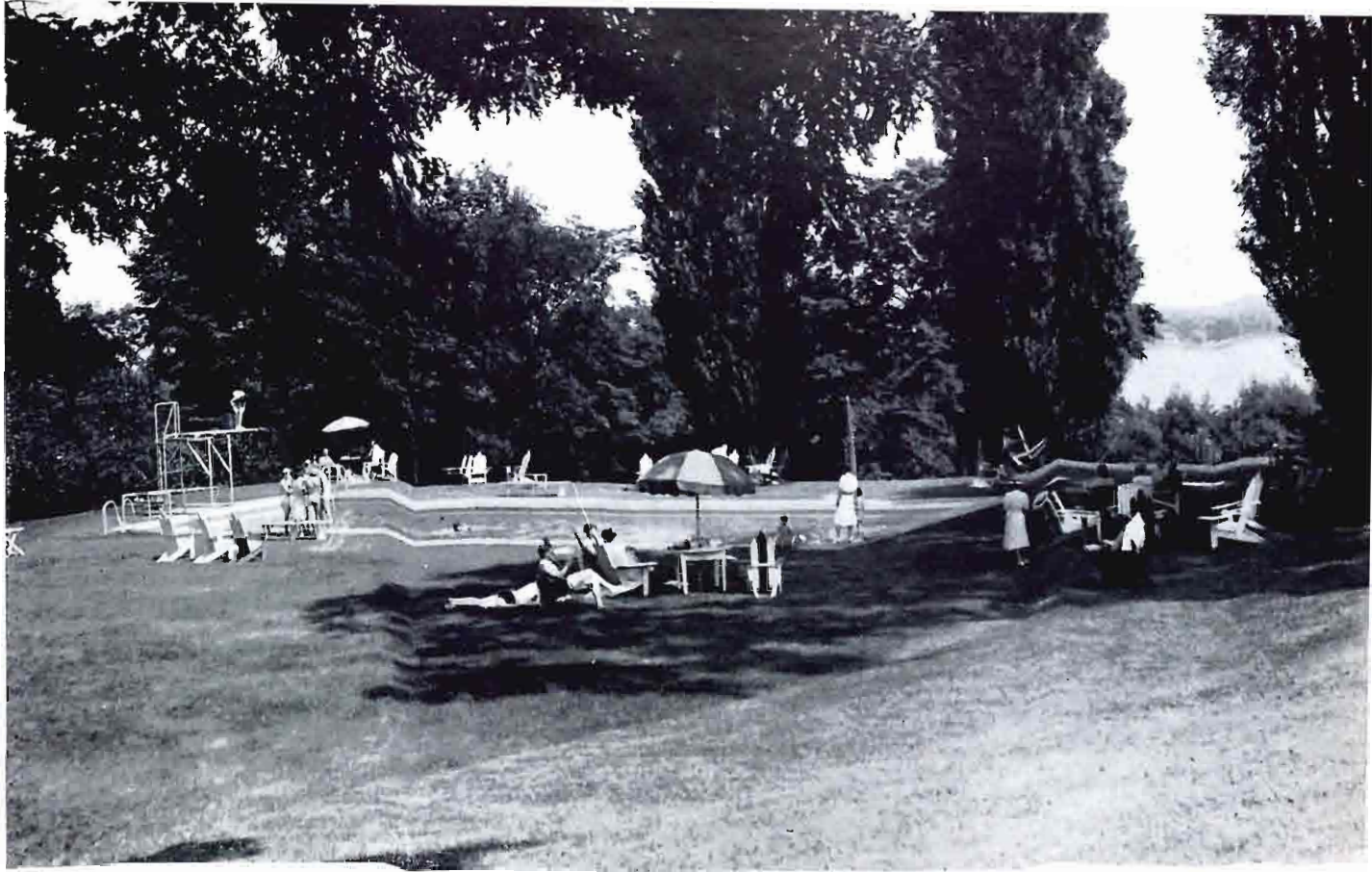


84

SPORTS NAUTIQUES SUR LE LAC DESCHÊNES

Pour les multiples sports d'été et d'hiver qui peuvent se pratiquer en forêt, le parc de la Gatineau, aux portes mêmes d'Ottawa et de Hull, offre d'inépuisables ressources. Il est partiellement et fort bien aménagé par la Commission du district fédéral, qui l'augmente chaque année.

La vallée de la rivière Gatineau, les lacs innombrables, entourés d'escarpements rocheux et boisés, la riante vallée de Masham, les vallées de la rivière Rideau et de la rivière Mississippi, les lacs Rideau, les vallées de nombreuses criques tributaires des trois grandes rivières forment un réseau d'espaces verts pour la promenade à pied, le repos, le tourisme cycliste, ou automobile, le bateau, la pêche, la chasse, le camping, les pique-niques, l'équitation, le ski, et la plus salubre des récréations, *la vie dans la nature*.



85

COUNTRY CLUB, PRÈS D'OTTAWA

12

RÉCRÉATION ET TOURISME

Récréation

La récréation, particulièrement en plein air, est partout considérée comme un élément nécessaire des activités humaines. Le Canada, tout comme les autres grands pays modernes, a reconnu l'importance de ce principe; il existe dans le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social un service dont le but est d'aider et de conseiller les municipalités dans leurs efforts en vue de créer un équipement correspondant à un programme complet de la récréation.

Nous avons parlé, au chapitre précédent, des terrains d'éducation physique, qui, en bien des cas, se confondent avec les espaces de récréation, mais qui sont particulièrement à leur place à l'intérieur de la zone urbaine dans les quartiers



86

TERRAIN DE JEUX MUNICIPAL, RUE ELGIN

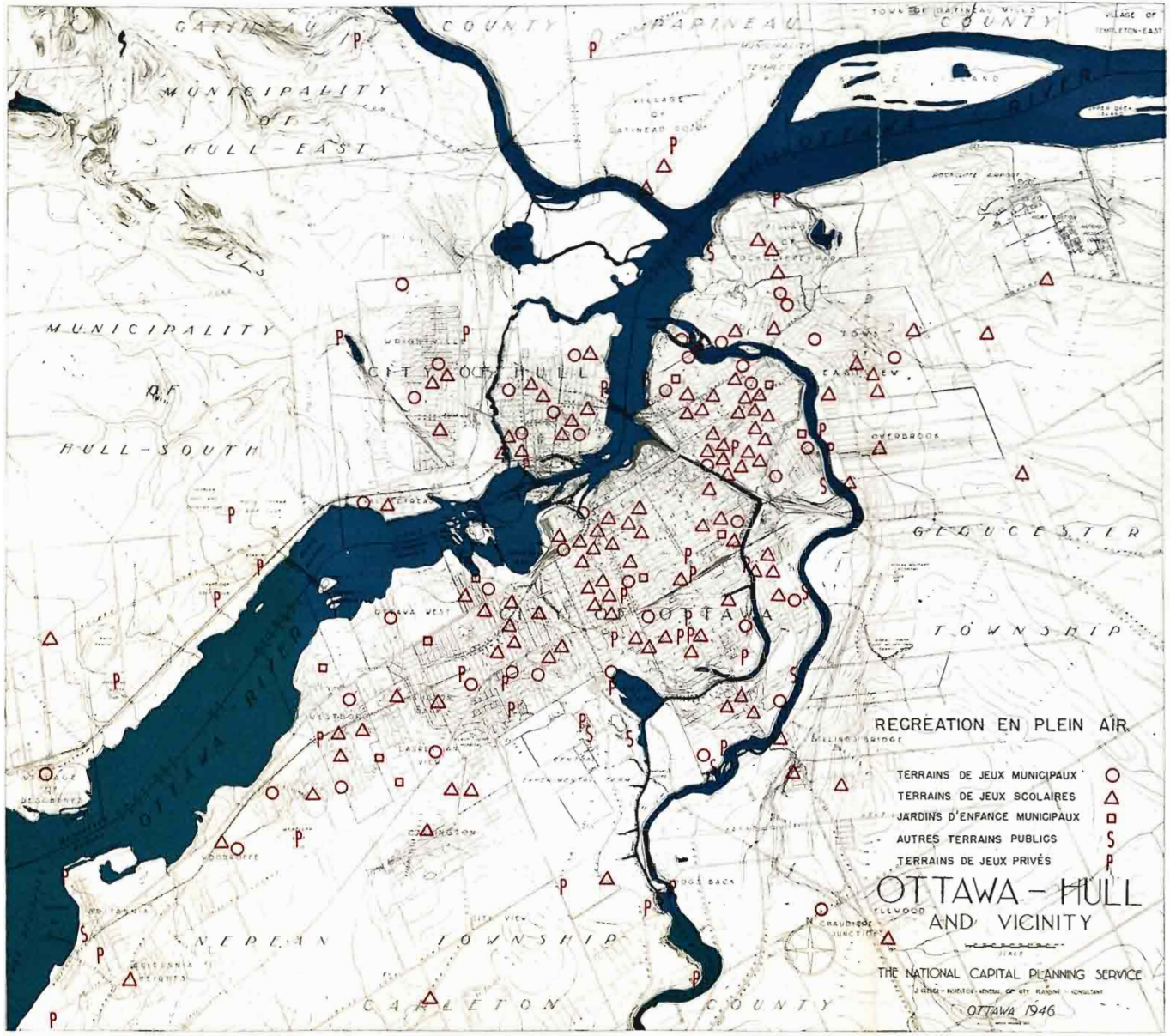
denses, et *près des écoles*, alors que la récréation proprement dite peut tout aussi bien s'exercer avec toute sa valeur à l'extérieur de la zone urbaine, et servir pour ainsi dire de lien entre la ville et les lieux de tourisme qui l'encadrent.

Une enquête approfondie sur cet aspect des activités sociales est actuellement en cours dans la région d'Ottawa, sous l'instigation du *Recreational Division of the Canadian Welfare Council* en collaboration avec le *Capital District Recreational Planning Survey* et avec l'appui d'organisations sociales et des services municipaux. De même que pour les enquêtes sur la circulation et sur les installations sanitaires, le Service d'aménagement de la capitale a travaillé en étroit contact avec les enquêteurs, mettant à leur disposition les renseignements d'ordre général déjà recueillis, donnant toutes les indications sur les aménagements envisagés et procédant à des échanges de vues utiles.

L'organisation de la récréation reste cependant, des deux côtés de la rivière, une responsabilité strictement municipale malgré l'aide, le concours ou l'appui des provinces ou du gouvernement fédéral. Dans la ville d'Ottawa, l'*Ottawa*

PLANCHE XXI

RÉCRÉATION EN PLEIN AIR



RECREATION EN PLEIN AIR

- TERRAINS DE JEUX MUNICIPAUX ○
- TERRAINS DE JEUX SCOLAIRES □
- JARDINS D'ENFANCE MUNICIPAUX △
- AUTRES TERRAINS PUBLICS □
- TERRAINS DE JEUX PRIVÉS △

OTTAWA - HULL AND VICINITY

THE NATIONAL CAPITAL PLANNING SERVICE

OTTAWA 1946



87

PLAGE PUBLIQUE À HOG'S-BACK

TERRAIN DE PIQUE-NIQUE

Aménagé par la Commission du district fédéral au Lac Philippe



88



89

PARC DE LA GATINEAU. VUE PANORAMIQUE DE LA RÉGION DE KINGSMERE

Recreation Commission, récemment organisée, obtient des résultats très satisfaisants par la coordination des activités récréatives dans les limites des espaces disponibles et dans la prévision de nouveaux éléments.

Sous les auspices du *Civic Playgrounds Committee* (choisi au sein du Conseil municipal) un commissaire, assisté de directeurs et de surveillants, dirige et coordonne les activités récréatives des terrains de jeux, de sports et des plages dont l'équipement a été considérablement augmenté ces dernières années, selon un programme d'expansion continu.

Dans la ville de Hull, l'*Œuvre des terrains de jeux* est un organisme paroissial chargé de l'organisation des loisirs dans la ville même; le financement en est assuré par la *Fédération des œuvres de charité*, et par une subvention provinciale. La *Commission municipale de récréation* est l'exécutif et relève directement du Conseil de ville. Elle pourvoit entre autres à l'achat et à l'équipement des terrains pour la récréation, dans les limites de la ville.

Dans toutes les municipalités ainsi équipées, la Commission du district fédéral joue un rôle effacé quoique important pour ce qui a trait à la récréation, en mettant des terrains de jeux à la disposition des municipalités. C'est le cas du parc Commissioner et du parc Jacques-Cartier à Hull, dont la jouissance a été confiée à la Commission municipale de récréation. Dans les municipalités rurales



90

UNE DES NOMBREUSES PROMENADES OMBRAGÉES QUI FONT LE CHARME DU PARC DE LA GATINEAU



91

LAC MEACH

LAC PHILIPPE



92



93

LA RIVIÈRE MISSISSIPPI

ou forestières, le rôle de la Commission est considérable, sa juridiction s'étendant sur les terrains de pique-nique ou de ski, les plages, etc., et dans le programme d'ensemble elle paraît devoir tenir la toute première place. L'équipement méthodique du parc de la Gatineau, et incidemment d'autres terrains dans la région, constitue pour la capitale l'élément majeur dans l'organisation de la récréation. Cet aspect du rôle de la Commission n'est pas le moindre et il est sans nul doute appelé à prendre encore de l'importance.

Les terrains de jeux scolaires forment un élément essentiel de l'aménagement de la récréation, mais les écoles ne disposent trop souvent que d'un espace insuffisant pour assurer un service efficace: en outre, l'emploi de ces terrains est limité aux élèves et seulement pendant les périodes scolaires.

Reste, comme apport à l'équipement nécessaire à la récréation, l'ensemble des entreprises privées, commercialisées ou contrôlées, dont l'importance n'est pas négligeable.

Comme on peut le constater il n'existe aucun régime d'ensemble pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un programme de récréation dans la région de la capitale. En conséquence, et sans bouleverser les organisations existantes, il semble désirable de les orienter vers une action conjointe, sous l'égide d'un comité



94

LAC VERT, PRÈS DE GRACEFIELD

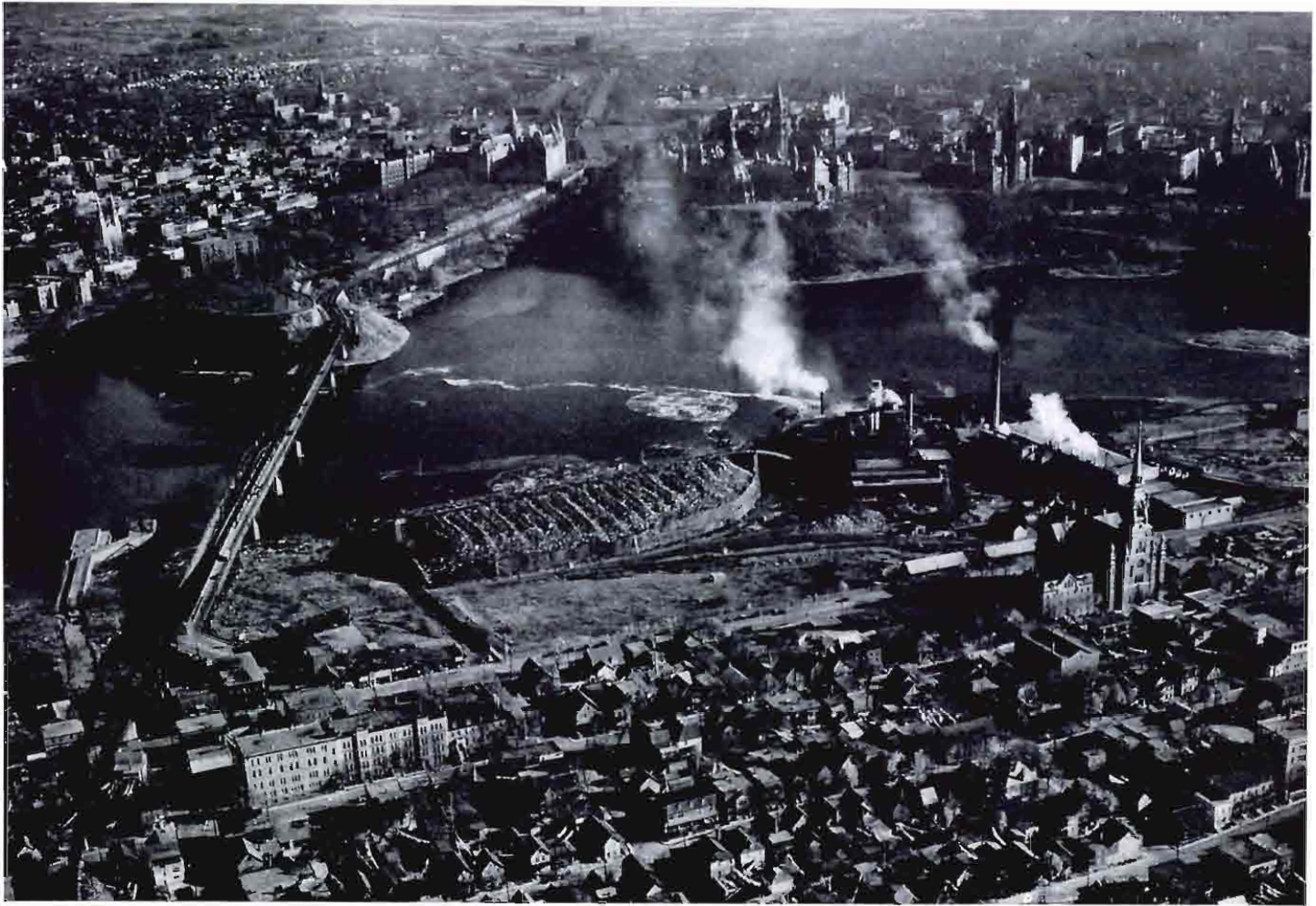
consultatif central, pour le plus grand avantage des intéressés. La nature même du Service d'aménagement de la capitale lui permettra de contribuer efficacement à un tel travail de coordination.

Tourisme

Nous n'avons pas besoin de démontrer tout l'intérêt que présente le *tourisme* comme facteur de prospérité pour la capitale nationale. Dans un si beau décor naturel, le succès du tourisme est déjà considérable; il importe seulement d'en *organiser* le développement et d'en *protéger la raison d'être*, c'est-à-dire *les sites pittoresques naturels* que l'exploitation intempestive et non contrôlée risque toujours d'enlaidir.

Il y a un très grand nombre de points d'attraction, dans la région de la capitale mais leur accès est souvent très précaire ou même inexistant; quelques circuits touristiques seulement sont actuellement possibles bien que défectueux sur certaines parties de leur parcours.

Les chapitres 8 et 9 de la Deuxième Partie traitent de nos propositions à cet égard.



95

VUE AERIENNE DE LA CAPITALE

La configuration du terrain est remarquable, mais l'harmonie en est parfois compromise par un développement urbain insuffisamment contrôlé.

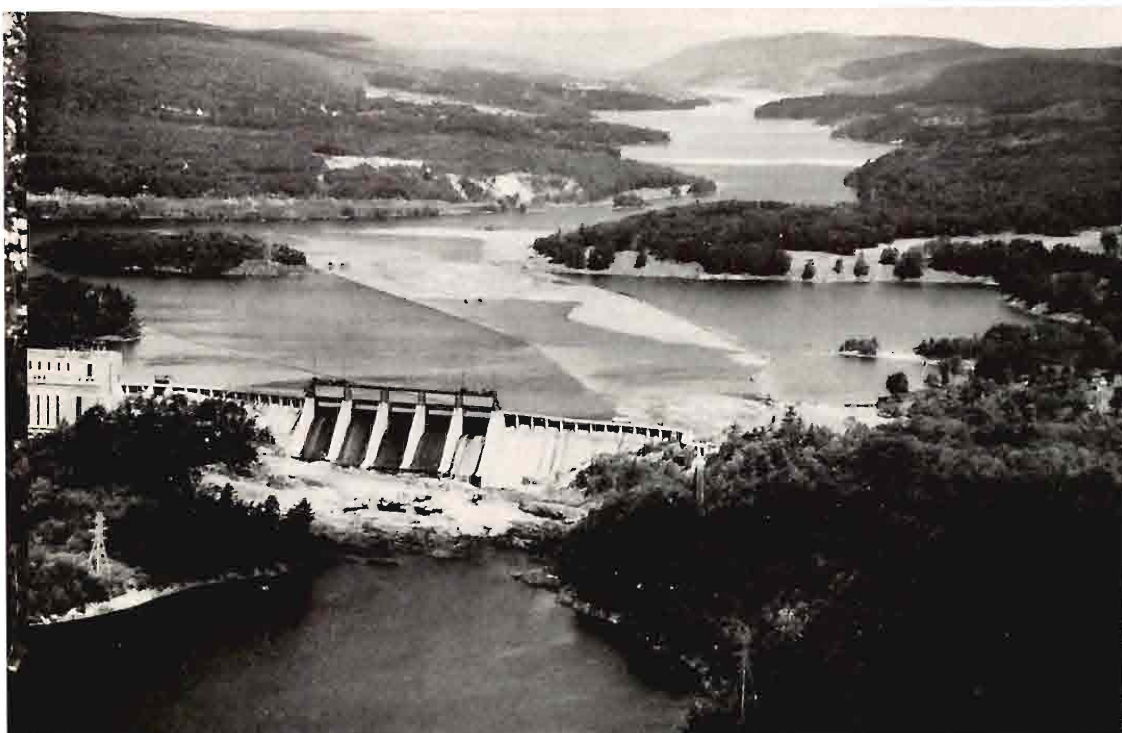
13

ESTHÉTIQUE

Beautés naturelles et réalisations heureuses

La région de la capitale nationale, située des deux côtés de la rivière Ottawa, est un mélange harmonieux de forêts, de terres agricoles, de cours d'eaux et de lacs dont la capitale occupe le centre.

La beauté pastorale de la région ontarienne avec ses terrains plats et le cours nonchalant de ses rivières, offre un contraste saisissant avec l'aspect plus tourmenté de la région du Québec, dont les collines ondulées, constellées de lacs et ravinées de torrents, se cachent sous d'épaisses forêts.



VALLÉE DE LA RIVIÈRE
GATINEAU

Au premier plan,
le barrage de Chelsea

96

Au sud de la rivière Ottawa, la plus grande partie de la région se compose de terres agricoles, entremêlées de marécages et de nombreux bosquets, où dominant le pin et l'orme. L'étroite bande de terrain longeant la rive nord de la rivière Ottawa présente les mêmes caractéristiques, tandis que dans les collines de la Gatineau, les terres agricoles et les forêts sont en proportion inverse. Cette contrée, aux collines basses, aux lacs, ruisseaux et vallons innombrables, où des fermes se fixent aux versants boisés, a un cachet d'hospitalité amène et charmant, qui a jusqu'ici échappé aux emprises parfois fâcheuses de la civilisation.



LAC PHILIPPE
Parc de la Gatineau

97



BARRAGE
DE HOG'S-BACK

98

Depuis longtemps conscients de cette beauté, les habitants ont essayé d'en tirer parti pour leur propre plaisir, bien que souvent le morcellement des terres ait nui à leur aspect et en ait diminué l'accessibilité au public.

Il serait souhaitable de faire une enquête détaillée dans cette région, en vue de déterminer dans quelle mesure l'exploitation particulière a nui à l'intérêt public et d'étudier les méthodes à appliquer pour en protéger le charme et l'attrait.

La rivière Gatineau, qui présente plusieurs magnifiques perspectives, est difficile d'accès à maints endroits, à cause de la topographie du sol et de la multiplicité des propriétés privées. Avant même de créer ces accès, il y aurait lieu de réserver des terrains destinés à la récréation et au délassément du public.



CASCADES DE LA
RIVIÈRE RIDEAU
À HOG'S-BACK

99

Sur les bords de la rivière Rideau, quelques jolis sites sont ouverts au public, tels ceux de Hog's-Back et de Black-Rapids, mais ils sont peu nombreux et ne sont pas aménagés de façon à permettre d'en jouir pleinement.

Les lacs et les montagnes de la Gatineau, en partie propriété de la Commission du district fédéral, qui a déjà exécuté d'importants travaux de conservation et d'embellissement, sont également difficiles d'accès. Le lac Kingsmere est complètement encerclé par des terrains privés. La seule route longeant le lac Meach est bordée de chalets qui déparent souvent la beauté du paysage et empêchent le voyageur de trouver, le long du rivage, un endroit où se reposer. Le lac Harrington, situé à environ 15 milles de la Tour de la Paix, est entièrement inexploité et reste la propriété exclusive de deux ou trois propriétaires. Le chemin qui en longe le rivage n'est pas carrossable et pour se rendre au lac Philippe, situé dans le prolongement du lac Harrington, les automobilistes doivent faire un détour de 40 milles. Comme ce lac sera sans doute finalement rattaché au réseau de parcs, il y aura lieu de protéger ce site naturel par un programme approprié de préservation, de réglementation et d'aménagement.

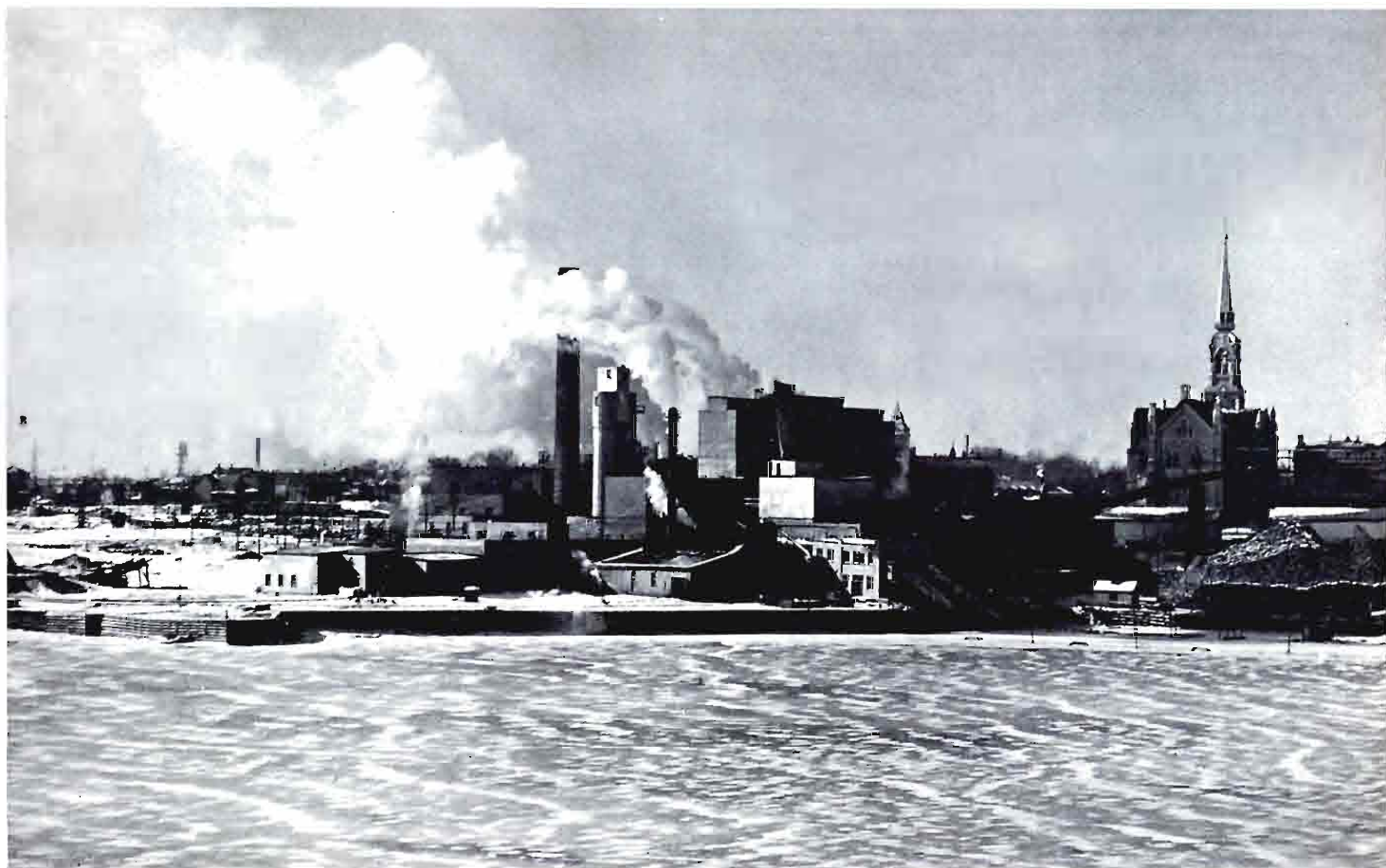
Le lac Lapêche et la région environnante offrent, au même titre, l'occasion de mettre en valeur leurs avantages naturels. Les lacs McGregor et Saint-Pierre-de-Wakefield, quoique de très grande beauté, risquent de perdre de leur attrait par suite d'exploitations privées non réglementées.

Dans la zone urbaine, le public n'a pas assez facilement accès aux rives de l'Ottawa, soit que le terrain, étant propriété privée, serve pour l'habitation ou l'industrie, ou que, resté inoccupé, il soit impropre à la promenade. A Ottawa et à Hull, seuls un petit nombre de parcs riverains sont accessibles. La Commission du district fédéral a heureusement acheté d'autres terrains, à l'ouest du parc Cartier, à Hull, ainsi que dans cette partie de la rive ontarienne qui sépare Lazy-Bay de Woodroffe, en vue d'y aménager des parcs et des routes d'agrément.

Les confluent des deux grandes rivières, la Gatineau et la Rideau sont particulièrement beaux. Les étranges strates horizontales de roche grise qui surplombent la rive sud, les rives broussailleuses, le bouillonnement de la rivière Rideau et celui des rapides de la Gatineau, tout semble concerté pour faire de ce site une composition inoubliable, dont l'âpre charme saisit le spectateur et le reporte, malgré la grande proximité de la ville, à une époque passée que remplissaient les appels des premiers guides et la lueur des feux de camp.

L'attrait de la capitale réside dans cet aspect farouche et puissamment évocateur, aussi bien que dans la grâce de ses grandes voies ombragées, le pittoresque de ses chutes et de ses canaux, la majesté de ses parcs et de ses monuments.

Les tourelles et les combles de ses bâtiments publics lui font une silhouette pittoresque et romantique. La multitude et la grâce des vieux ormes et des conifères bleutés, ainsi que l'exubérance de ses pelouses et de ses parcs rehaussent le charme naturel des alentours. La vue de la ville à vol d'oiseau laisse l'impression qu'elle est enveloppée de verdure.



LES FUMÉES DES USINES, VIS-À-VIS DE LA COLLINE DU PARLEMENT

Faiblesses

Mais le progrès, par suite de l'exploitation des forces naturelles et de l'utilisation hâtive du sol, a quelque peu compromis la beauté naturelle des sites.

De l'autre côté de la rivière, en face des majestueux édifices de la nation, on découvre une perspective de dépôts et d'équipement industriel, d'usines, de voies de garages, d'entrepôts; le tout, couronné de cheminées qui répandent la suie, la fumée et des odeurs désagréables. La beauté des chutes de la Chaudière peut difficilement s'entrevoir d'un pont délabré, ou de certains points d'une route qui chemine péniblement dans cette masse désordonnée de constructions. La vue de la colline et des édifices du Parlement est presque constamment cachée par ces mêmes éléments.

Dans la ville et les agglomérations environnantes, de nombreuses rues plantées d'arbres rehaussent l'aspect des quartiers d'habitation, mais trop nombreuses aussi sont les rues qu'on a dénudées de cet ornement naturel. Par comparaison,



101

LES CHUTES DE LA CHAUDIÈRE, ACTUELLEMENT BORDÉES PAR DES INSTALLATIONS INDUSTRIELLES

VUE AÉRIENNE DES ÎLES DE LA CHAUDIÈRE ENCOMBRÉES D'USINES



102



103

ANGLE DES RUES ELGIN ET COOPER

Ottawa abonde en rues bordées d'arbres. Dans le coeur même de la ville, des ormes et des érables magnifiques, tout en donnant ombrage et fraîcheur, cachent en partie des constructions hétéroclites.

ces dernières ont un aspect déprimant. Les immeubles qui les bordent, quelle que soit leur valeur architecturale propre, semblent être en désordre et détonnent avec les édifices voisins. Souvent les habitations sont trop rapprochées et leur style particulier, qui pourrait avoir un certain mérite si elles étaient isolées, est choquant et sans beauté.

ANGLE DES RUES METCALFE ET SOMERSET



104



L'aspect des rues commerciales révèle l'absence de zonage, et le manque de contrôle des volumes bâtis, de la publicité et des installations utilitaires.

RUE SOMERSET À L'ANGLE DE LA RUE BELL

105

La peinture a été employée sans souci de la teinte des bâtiments avoisinants et l'aspect de la rue ne présente souvent aucune harmonie de couleurs, de formes ni de volumes, alors que des arbres auraient pu y apporter une certaine unité.

L'apparence et l'emplacement des éléments d'utilité publique ne sont pas réglementés, sauf partiellement, pour la rue Elgin, au nord de Laurier, et pour la rue Wellington, de la place de la Confédération à la rue Bank.

RUE DALHOUSIE, À L'ANGLE DE LA RUE RIDEAU



106



107

RUE KENT, À L'ANGLE DE LA RUE QUEEN

Les rues principales du centre de la ville sont encombrées de tous les éléments nuisibles à la circulation et à l'esthétique: lignes de tramways, avec l'inconvénient additionnel du stationnement bilatéral; poteaux et lignes électriques, transformateurs, escaliers de secours, publicité non contrôlée, etc...

RUE QUEEN, ENTRE O'CONNOR ET BANK

Dans les rues commerciales et semi-commerciales en particulier, ces services ont empiété à tel point que, dans certains cas, la rue est devenue un véritable fouillis de poteaux de téléphone ou de transmission d'électricité, de réverbères, etc., et on n'entrevoit le ciel qu'à travers un réseau de fils et de transformateurs. Rien n'est plus déprimant que l'apparence de telles rues, ni ne convient moins à une capitale nationale, surtout lorsque ce désordre se trouve à deux pas des édifices du Parlement.

Les rues commerciales n'ayant été assujéties à aucune réglementation architecturale, l'apparence en est déplorable. Lorsque le passant porte ses regards au delà du faux éclat

[127]



108



109

PHOTO PRISE À L'ANGLE DES RUES QUEEN ET METCALFE

des montres de magasin, il aperçoit un amas incroyable de volumes, de formes et de couleurs, qui s'est formé sans qu'on ait jamais tenu compte de l'environnement.

L'absence de réglementation a permis l'emploi d'escaliers et d'engins de sauvetage extérieurs, ainsi que de panneaux publicitaires incongrus. Pareil état de choses est commun à la plupart des villes, il est vrai, mais la capitale se doit d'être la première à prendre des mesures appropriées en vue de mettre fin à ces pratiques indésirables.

La nation, jeune et vigoureuse, avait besoin d'exploiter ses ressources naturelles, de maintenir et d'agrandir ses marchés. Il est donc assez normal qu'on ait négligé certains éléments de raffinement qui semblent étrangers à ces considérations matérielles. Aujourd'hui, cependant, le Canada a atteint sa maturité. Il prend conscience et s'enorgueillit de ses richesses. Aussi, fait-il le bilan de sa façon de vivre afin de l'améliorer, et, au seuil de son épanouissement, il fera état des besoins de la culture intellectuelle et artistique.

RÉSUMÉ DES ÉTUDES ANTÉRIEURES SUR L'AMÉNAGEMENT DE LA CAPITALE

Rapport Todd sur le réseau de routes de plaisance, présenté à la Commission d'embellissement d'Ottawa (1903)

En 1903 la *Commission d'embellissement* d'Ottawa avait chargé feu Frederick Todd, de Montréal, éminent architecte-paysagiste, d'établir pour la ville d'Ottawa et ses alentours un régime d'ensemble touchant l'aménagement des parcs et des routes d'agrément. Bien que le rapport portât exclusivement sur l'embellissement, M. Todd y signalait, pour la première fois, la nécessité de réunir toutes les données nécessaires à l'établissement d'un plan d'ensemble. Soucieux surtout des grandes lignes, il cherchait à élaborer un plan général plutôt qu'à entrer dans le détail.

Si l'on se rappelle que le rapport a été rédigé en 1903, la citation suivante révèle bien cette attitude, alors nouvelle :

Ottawa est actuellement une ville industrielle d'une certaine importance. Ses ressources en énergie hydraulique lui assurent à cet égard, un magnifique avenir. Il convient, cependant, de *réglementer les industries de manière qu'elles nuisent le moins possible à la beauté de la ville* puisque, dans une certaine mesure, la capitale appartient à tout le pays. Il ne faut pas qu'une personne ni qu'un groupe de personnes se trouvent en mesure de gêner sérieusement la beauté de la ville et de jeter ainsi le discrédit sur toute la nation. A titre de capitale, *elle doit compter en abondance parcs et espaces libres. De vastes boulevards et routes d'agrément devraient longer les diverses voies d'eau et, à la fois relier les principaux parcs et les différents édifices publics.* La tâche qui consiste à préserver la grande beauté naturelle de la ville, patrimoine du Canada de l'avenir, et à permettre en même temps la plus grande exploitation possible du magnifique potentiel industriel d'Ottawa, pose un problème d'une telle complexité que le présent rapport tenterait inutilement d'en faire l'étude. A mon avis, cependant, il faudra, tôt ou tard, régler cette question et faire en sorte que ces deux considérations, souvent si nettement contradictoires, favorisent également la beauté et la prospérité futures de la ville, sinon le développement industriel sera sacrifié à l'aménagement esthétique ou, ce qui présente actuellement un danger plus grand encore, la beauté naturelle de la ville sera en partie victime de la croissance industrielle.

M. Todd soulignait particulièrement l'importance qu'il y a d'établir un plan général d'un réseau de parcs et de routes d'agrément dans la ville et ses alentours,

qui servirait de base à un programme d'exécution de grands travaux, à répartir sur un nombre important d'années à venir. On n'a pas donné suite à ce vœu. Jusqu'à la date du présent rapport, la *Commission d'embellissement* d'Ottawa n'avait rien pour guider ses travaux si ce n'est les directives d'ordre général que lui avait fournies M. Todd. Dans plusieurs cas, elle n'a pas tenu compte de ces directives ou leur a donné une interprétation telle que la Commission du district fédéral a dû, plus tard, consacrer *beaucoup de temps et d'énergie à corriger les erreurs de sa devancière*. Il lui a fallu enlever des plates-bandes de fleurs des grandes avenues, démolir des bassins de ciment au parc Strathcona et entreprendre de semblables travaux dans l'ensemble de la ville. Le temps, en désagrégeant le ciment qu'il recouvrait d'arbres et d'arbustes, a aidé à effacer ces cicatrices. Si l'on avait donné suite aux vœux de M. Todd on aurait évité ces dépenses répétées.

Il est regrettable que des restrictions d'ordre financier, ainsi que l'absence d'un plan d'ensemble, aient empêché la réalisation de plusieurs projets excellents, importants et précis que renfermait le rapport, réalisation possible alors mais devenue aujourd'hui plus difficile. En particulier, il faut regretter qu'on n'ait pas su donner suite aux vœux relatifs à *la réglementation de l'exploitation industrielle*, mesure qui, mise au œuvre à cette époque, aurait réduit au minimum ou même évité beaucoup des regrettables conditions existant aujourd'hui.

Les propositions du rapport Todd auxquelles on a donné suite ou qui peuvent encore faire l'objet d'un examen, se classent sous les titres suivants :

- Grands parcs naturels ou réserves
- Parcs suburbains
- Boulevards et routes de plaisance.
- Parcs urbains.

1 — *Grands parcs naturels ou réserves*

L'auteur proposait l'établissement de deux réserves forestières, l'une de 2,000 acres le long de la Gatineau, entre Ironside et Old-Chelsea, l'autre des deux côtés du lac Meach.

La première de ces propositions n'est plus possible, vu le grand nombre de villas et de fermes déjà établies. Nous conseillons, cependant d'intégrer cette région à la ceinture verte et de l'assujétir à un règlement spécial, afin de préserver ainsi ce qui reste des forêts dont parle M. Todd.

De 1945 à 1948, la Commission du district fédéral a entrepris d'acquérir la rive ouest du lac Meach, pour y aménager le parc de la Gatineau, qui est traité comme réserve forestière. Depuis, la Commission du district fédéral a porté plus loin la limite des terrains destinés à faire partie du parc. Le présent rapport recommande qu'on y englobe d'autres terrains, surtout ceux qui sont situés près de la zone urbaine, en vue d'amener la pointe sud du parc jusqu'au seuil de la capitale.

2 — *Parcs suburbains*

M. Todd conseillait certaines additions au parc de Rockcliffe, vœu auquel la *Commission d'embellissement* d'Ottawa a donné suite. Il conseillait également d'y inclure les rives du lac Hemlock ou Mackay. Nous conseillons instamment d'inclure dans le réseau de parcs la rive est du lac; à l'ouest, le grand nombre d'habitations privées en interdit déjà l'accès au public.

M. Todd proposait qu'on aménage un parc le long de la rive sud de la rivière Ottawa, entre les rapides Remic et ceux de la Petite Chaudière. En 1947, la Commission du district fédéral acquérait des terrains le long de cette rive. Ces terrains se prêtent encore à l'aménagement d'un parc et d'une route d'agrément, mais étant donné leur grande superficie et leur proximité du centre urbain, nous conseillons d'en réserver certaines parties à des édifices publics et autres usages précis.

Selon M. Todd, Hurdman's-Bridge était un endroit convenable pour un grand parc urbain (de 40 à 45 acres). La zone en question longe la rivière entre les ponts et l'usine à gaz. Nous recommandons aujourd'hui qu'on établisse au même endroit un parc et un terrain de jeu, se rattachant directement à un aménagement voisin important. L'exécution de ce projet est encore possible, ces terrains étant impropres à d'autres usages.

Pour compléter le réseau de parcs, l'auteur proposait l'aménagement à Hull, d'un parc le long de la rivière Ottawa entre la rivière Gatineau et la crique de la Brasserie. La Commission du district fédéral a acquis ces terrains au cours des dernières années mais elle ne les a pas encore exploités. Nous conseillons de prolonger le réseau de parcs vers l'est, sur des terrains bas impropres à d'autres fins, de l'autre côté de la rivière, en face de Rockcliffe.

3 — *Boulevard et routes d'agrément*

M. Todd proposait l'aménagement d'un boulevard de Rideau Hall à la colline du Parlement, le long de la rivière Ottawa. La Commission d'embellissement d'Ottawa, donnant suite à ce vœu, a établi l'avenue dite Lady-Grey-Drive. Ce vœu n'a plus aujourd'hui la même importance. A notre avis, la rue Sussex, une fois élargie et convenablement bordée de terrains réservés de chaque côté, constituera une voie d'accès à Rideau Hall tout aussi bonne, sans nuire d'ailleurs au charme de l'avenue Lady-Grey.

Enfin, pour compléter son plan, il conseillait d'aménager un imposant rond-point à l'intersection de l'avenue Mackenzie et de la place de la Confédération. Nos plans commencés en 1938, et interrompus par la guerre en 1939, prévoyaient un tel rond-point. Le plan définitif comporte d'ailleurs un tracé complémentaire d'avenir qui assurera une circulation sans arrêt, vers la rue Sussex.

Selon la conception de M. Todd, une route d'agrément devait relier l'ouest de la Ferme expérimentale à la rivière Ottawa, près de l'avenue Island-Park. Cependant, M. Todd recommandait que cette route suive les hauteurs, afin d'ouvrir ainsi d'agréables perspectives, car l'avenue Island-Park occupant des terrains bas, les promeneurs découvrent peu de beaux horizons. On peut encore tracer, sur les terrains élevés, au sud de l'avenue Carling et à l'ouest du chemin de Merivale, une route pittoresque inspirée des mêmes principes.

Il conseillait ensuite de raccorder cette route d'agrément à la rue Wellington à l'est, le long de la rivière Ottawa et, ultérieurement, en passant sur l'emplacement des emprises ferroviaires de la rue Broad. Ce vœu, que la Commission du district fédéral n'a jamais perdu de vue, est repris dans le présent rapport.

M. Todd conseillait d'aménager les rives de la rivière Rideau en route d'agrément en la bordant d'une emprise assez large pour en préserver la beauté naturelle. Il proposait que cette route parte de Cumming's-Bridge pour rejoindre plus tard la promenade du canal Rideau près de l'avenue Bronson.

La plupart de ces projets sont encore réalisables sur la rive sud de la rivière Rideau, et en 1947, la Commission du district fédéral a acheté des terrains dans ce but. L'aménagement de cette rive en parcs et en routes de plaisance peut encore être étendu plus loin et la Commission prend actuellement des mesures en ce sens.

Comme partie essentielle de l'aménagement de réserves forestières le long de la rivière Gatineau, M. Todd recommandait qu'une route d'agrément traverse le cœur de Hull, "afin de rendre plus agréable qu'il ne l'est actuellement, le parcours menant des édifices du Parlement ou du centre de la ville à ces réserves forestières". Nous insistons sur l'importance de belles avenues reliant les collines de la Gatineau au centre de la zone urbaine et nous précisons à cet égard les emplacements favorables à l'aménagement de boulevards et de routes d'agrément. (Voir Deuxième Partie, Chapitre 3.)

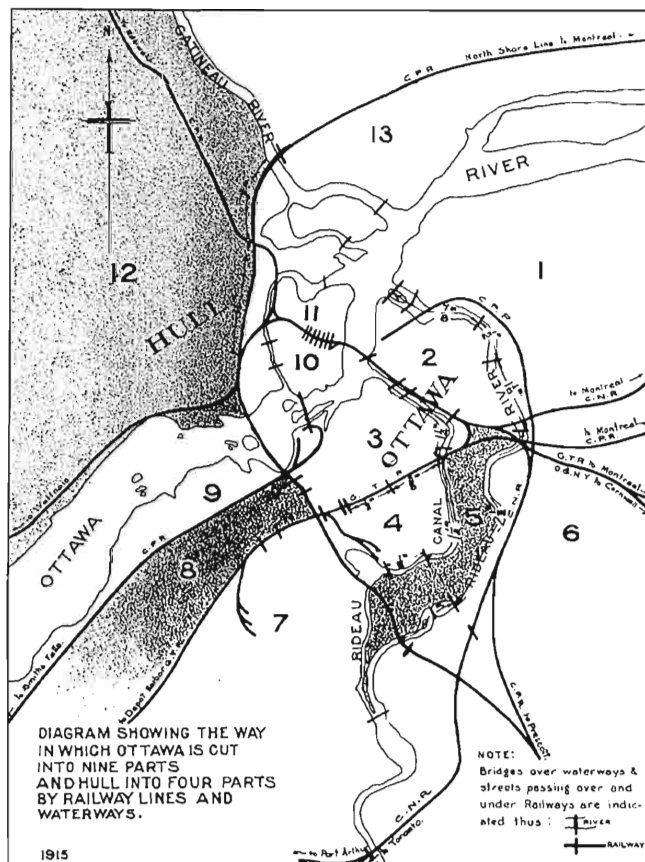
4 — *Parcs urbains*

M. Todd estimait que Patterson's-Creek pouvait devenir l'un des plus beaux parcs des alentours d'Ottawa. Il a formulé des vœux relatifs aux dimensions du parc et au genre d'aménagement désirable. On n'a pas réalisé cette recommandation avec toute la simplicité conseillée par le rapport Todd, mais il serait encore possible d'agrandir et d'améliorer ce parc,

Rapport de la Commission du plan fédéral

(Commission Holt)

(1915)



110

RAPPORT HOLT. PLAN SCHÉMATIQUE DU RÉSEAU FERROVIAIRE

Cette Commission, présidée par sir Herbert S. Holt et généralement connue sous le nom de "Commission Holt", a été instituée en vertu d'un décret du conseil du 8 septembre 1913. Elle constituait une entreprise conjointe du gouvernement fédéral et des villes d'Ottawa et de Hull.

Le rapport étudie en détail l'ensemble des opérations recommandées, mais souligne plus particulièrement les points suivants:

1° Pour améliorer la région de la capitale à Ottawa et à Hull, il importerait de constituer un *district fédéral* et d'assurer au gouvernement central un certain droit de regard sur les gouvernements locaux.

2° La condition primordiale dont dépend le succès ou l'échec de la mise à exécution de tout projet d'ensemble, consiste dans la solution satisfaisante du problème des transports ferroviaires.

3° L'accroissement et l'aménagement des édifices du gouvernement doit être conçu suivant un plan d'ensemble.

4° Le contrôle efficace des zones domiciliaires ou industrielles devrait être assuré par le renforcement des règlements de construction.

5° Il conviendrait d'élaborer et de mettre en vigueur un vaste programme d'aménagement des parcs.

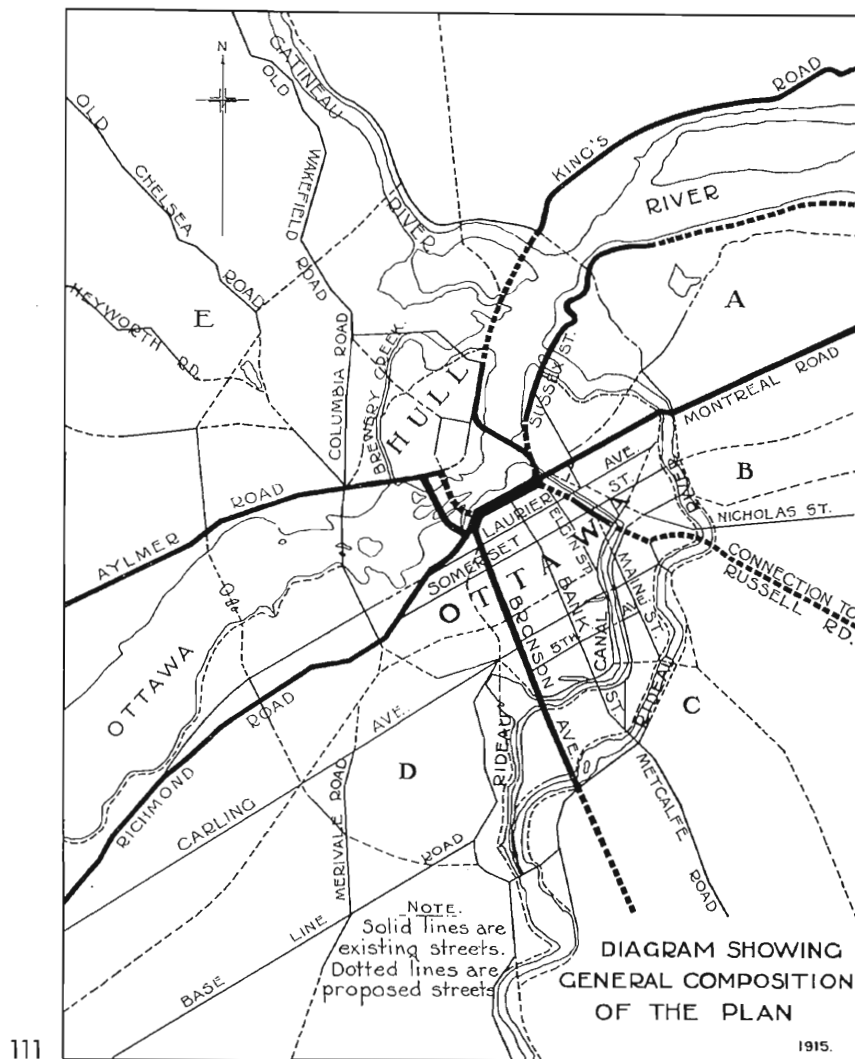
A titre d'élément essentiel de la solution du problème ferroviaire, la Commission conseillait de confier à une seule autorité l'administration de toutes les voies ferrées et de toutes les gares. Le projet d'ensemble comportait l'établissement d'un terminus commun pour les trains de voyageurs sur l'emplacement actuel de la gare (projet exécuté depuis), l'aménagement et l'agrandissement de deux gares de marchandises; la première située à l'est du canal Rideau et au sud de l'avenue Laurier et l'autre près de la rue Broad, puis le *perçement d'un tunnel* parallèle à la rue Wellington et reliant la gare centrale et la gare de marchandises de l'est à celle de la rue Broad, pour assurer une communication directe pour tous les trains de voyageurs et trains de marchandises de desserte locale, entre les lignes atteignant la ville par l'est et par l'ouest.

Des seuls points de vue des transports et de l'industrie, l'amélioration temporaire ainsi obtenue était nettement insuffisante, mais, avant tout, elle aurait rendu impossible le dégagement de la partie centrale de la capitale et compromis la circulation est-ouest, par l'encombrement dont auraient été surchargées les rues de Wellington à Laurier, à cause des inter-communications de camionnage entre les deux centres ferroviaires et industriels est et ouest.

En vertu de ce projet, on proposait d'abandonner certains tronçons du chemin de fer Nord-Canadien existant alors et du National-Canadien dans le but de former, avec les lignes du Pacifique-Canadien et de l'*Ottawa and New-York Central*, une voie d'accès commune à l'est d'Hurdman's-Bridge. On conseillait également d'abandonner *la ligne du Grand-Trunk (maintenant National-Canadien) qui traverse le centre de la ville d'est en ouest*, jusqu'à Graham's-Bay, les embranchements (de Prescott et de la rue Sussex) du Pacifique-Canadien, l'embranchement de la Chaudière du National-Canadien et deux tronçons des lignes de la rive nord du Pacifique-Canadien dans la province de Québec.

A l'époque de ce Rapport, la proposition de telles simplifications pouvait constituer un sensible progrès, mais elle aurait en quelque sorte perpétué et aggravé le long du canal Rideau une barrière regrettable de voies ferrées et de gares, malgré plusieurs ponts prévus pour assurer la circulation est-ouest. En plus de ce désavantage, toute possibilité d'aménagement futur de la ville dans ce secteur particulièrement central et favorisé par la nature, se trouvait annulée, et la seule chance d'extension des installations ferroviaires ne pouvait se réaliser qu'aux dépens d'un quartier offrant les meilleures conditions de développement résidentiel. Enfin, un centre industriel envisagé alors en cet endroit, était, pour le moins, indésirable.

En outre, la ville de Hull était définitivement mise dans l'impossibilité d'améliorer les zones dépréciées qui bordent la ligne de chemin de fer du *Pacifique-Canadien* qui la traverse en diagonale.



RAPPORT HOLT. PLAN SCHÉMATIQUE DU RÉSEAU ROUTIER PROPOSÉ

En plus du réaménagement des voies ferrées, on conseillait aussi de réserver certains terrains en vue de la ségrégation des industries lourdes. A Ottawa les terrains en question se trouvaient, l'un à l'est de la jonction des voies d'accès ferroviaire et l'autre à l'ouest des chutes de la Chaudière et se prolongeant à l'ouest le long de la rive sud de la rivière Ottawa; à Hull, ces terrains se trouvaient près des chutes de la Chaudière et aux environs du lac Leamy.

En vue de remédier à l'encombrement sans cesse croissant de la circulation et d'améliorer les rues faisant communiquer les deux quartiers d'affaires à l'est

et à l'ouest du canal Rideau, on conseillait l'aménagement d'une rue en diagonale sur le viaduc au-dessus du chemin de fer et du canal depuis l'intersection de l'avenue Laurier et de la rue Elgin jusqu'à celle des rues Dalhousie et Rideau. A cette même fin, dans le dessein de libérer la rue Wellington des camions lourds, le rapport Holt proposait de faire de l'avenue Laurier la principale artère de communication est-ouest, projet exigeant *l'élargissement de cette avenue sur toute sa longueur et le percement d'un tunnel* à travers l'escarpement situé à l'extrémité ouest, afin de la relier à la rue Albert. En outre, il conseillait de faire de la rue Somerset une voie de dégagement, de l'élargir de l'avenue Bronson à l'ouest jusqu'à la rue Wellington et *d'élargir également les rues Bank et Elgin ainsi que l'avenue Bronson* afin de les transformer en artères de communication directe.

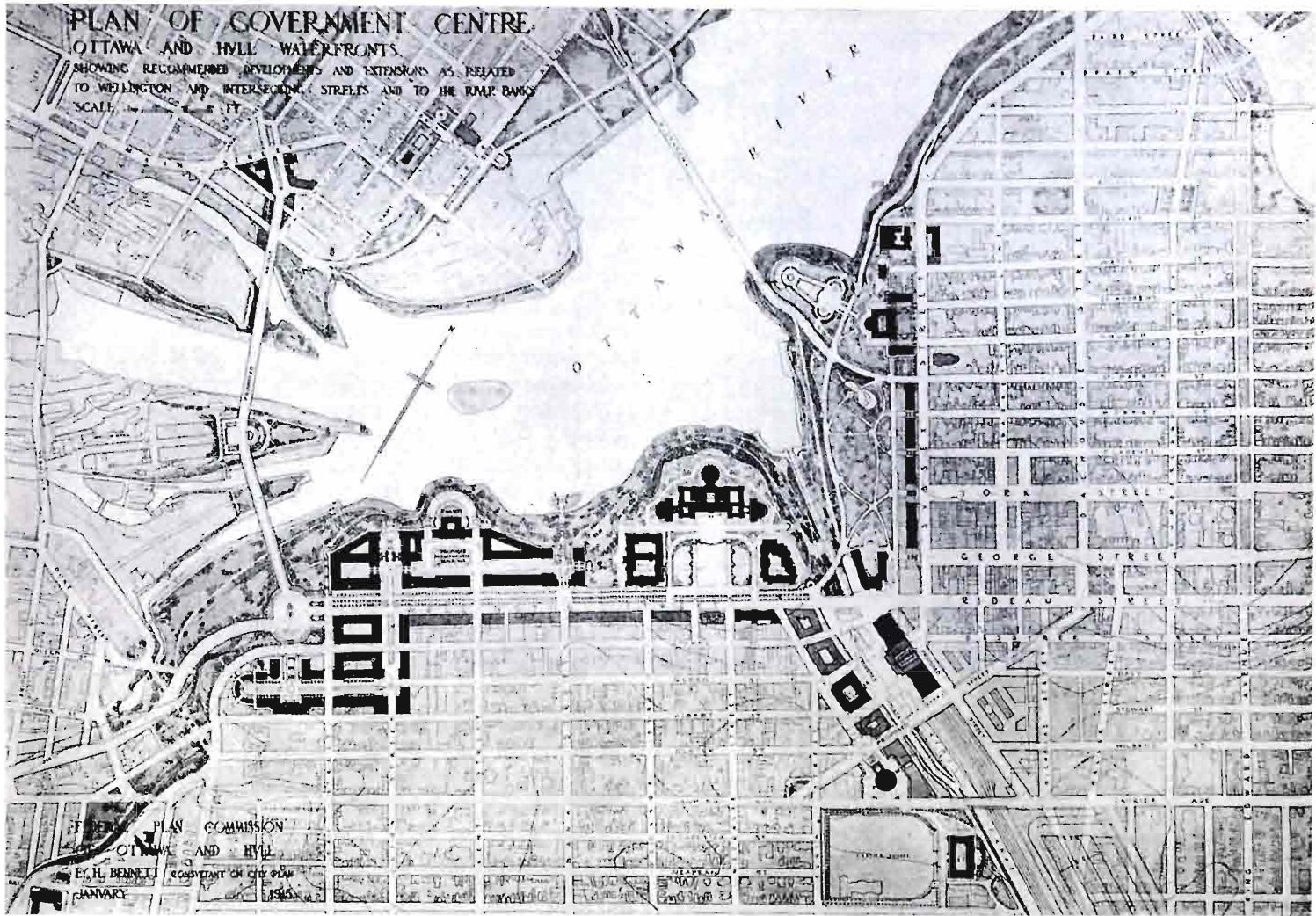
Afin de faciliter la circulation des voitures, on formulait d'autres vœux, touchant le prolongement et l'élargissement d'autres rues d'Ottawa et de Hull :

A Ottawa, on proposait de prolonger la rue George jusqu'à la rue Saint-Patrice, le chemin Lisgar de Dufferin Road jusqu'à Springfield Road, la rue Chapel jusqu'à la rue Nicolas et l'Echo-Drive vers le sud jusque de l'autre côté de la rivière Rideau. En même temps, on prévoyait l'élargissement des rues Dalhousie, Sussex, Main, Riverdale et Broad, sur toute leur longueur, de la rue Nicolas entre Rideau et Laurier; de la rue Nicolas au sud de l'avenue Gladstone, de celle-ci de la rue Nicolas à la rivière Rideau, de la rue Wellington à l'ouest de l'avenue Bronson, de la rue Scott à l'ouest de la rue Wellington, de la rue Carruthers à partir de la rivière Ottawa jusqu'à l'avenue Carling et de celle-ci de l'avenue Bronson à la route de Richmond.

A Hull on proposait l'élargissement des rues Principale, de l'Hôtel-de-Ville et Saint-Laurent, ainsi que de l'avenue Laurier.

Le rapport préconisait également d'utiliser pour la création d'artères principales nouvelles les emprises abandonnées par les chemins de fer et la nécessité d'assurer des voies de communication avec les routes menant à Toronto, Montréal et autres grandes villes. On y formulait des propositions détaillées relativement aux éléments essentiels d'un tel aménagement, ainsi qu'à la largeur des routes.

Il est, en particulier, par deux fois question de l'aménagement des emprises abandonnées. Une route d'agrément devait remplacer la ligne du National-Canadien traversant la ville, depuis la rivière Rideau jusqu'au delà du périmètre urbain. Une autre devait relier la Ferme expérimentale à la rue Wellington et à la rive de la rivière Ottawa. Cette dernière route devait être parallèle à la rue Preston, à l'ouest. Parmi les autres routes d'agrément proposées, pour faire partie du réseau principal de voies de dégagement, il y avait la route conduisant de la rivière Ottawa jusqu'au chemin Walkley, le long de Green Creek, la route en diagonale, vers le sud-est, des rapides de Deschênes jusqu'au chemin Merivale, d'où elle tournait vers l'est jusqu'à la rivière Rideau; les routes d'agrément partant de Green Island, près de la rue Sussex, pour se prolonger de chaque côté de la rivière Rideau jusqu'en rase campagne près de Hog's-Back. On proposait également l'aménagement d'autres routes de plaisance le long de la rivière Ottawa, à partir de la crique de la Brasserie et de la rivière Gatineau.



112

RAPPORT HOLT. PLAN DU CENTRE DE LA CAPITALE

On recommandait en outre l'aménagement de plusieurs parcs et terrains de jeux, ainsi que l'acquisition de terres dans les collines laurentiennes en vue d'y établir un parc national, et l'utilisation du lac Dow et de ses abords comme centre récréatif.

L'étude critique du rapport de la Commission du plan fédéral de 1915 doit nécessairement tenir compte des changements qui se sont produits depuis sa rédaction et qui ont eu un effet sensible sur les éléments essentiels du problème qui se pose aujourd'hui. Il est remarquable, cependant, que les auteurs aient su faire une évaluation précise de l'extension probable de la zone urbaine et de l'augmentation de la population durant une période de trente-cinq ans, c'est-à-dire prévoir qu'en 1950 la population de la région atteindrait 250,000 âmes. Le mouvement d'accroissement de la population, durant les années écoulées, a déinontré l'exactitude des prédictions faites en 1915 par ces spécialistes.

La principale constatation du rapport, d'après laquelle le réaménagement ferroviaire était *"le pivot dont dépendait le succès ou l'échec de la mise à exécution*

d'un programme d'ensemble” était juste dans son essence, bien que le réaménagement prévu n'ait porté que sur l'état de choses existant alors, et considérablement aggravé depuis. On ne pouvait prévoir à cette époque, les extraordinaires effets qu'aurait l'emploi généralisé de l'automobile en tant que moyen de transport, ni son influence directe sur la circulation urbaine et interurbaine. L'eût-on prévu, on aurait évidemment poussé plus loin le principe de la suppression des voies ferrées et la transformation, en routes de dégagement, des emprises ainsi libérées. Dans ces conditions, certaines des propositions principales du rapport se seraient révélées nuisibles, si elles avaient été adoptées et il aurait fallu procéder plus tard à un nouveau réaménagement. La situation existant alors avait motivé, sans doute, les projets de prolongement et d'élargissement de plusieurs rues, mais on n'avait pas entrevu les inconvénients que comportaient *la perpétuation et l'agrandissement au cœur de la zone urbaine* d'installations ferroviaires et industrielles insuffisamment dégagées. La décision de conserver la gare centrale, d'agrandir juste au sud de l'avenue Laurier, du côté est du canal jusqu'à la rue Waller, les gares de marchandises avoisinantes en est un exemple. Si l'on avait effectivement donné suite à ce vœu, il en aurait résulté une situation, sans contredit, beaucoup plus nuisible qu'avantageuse.

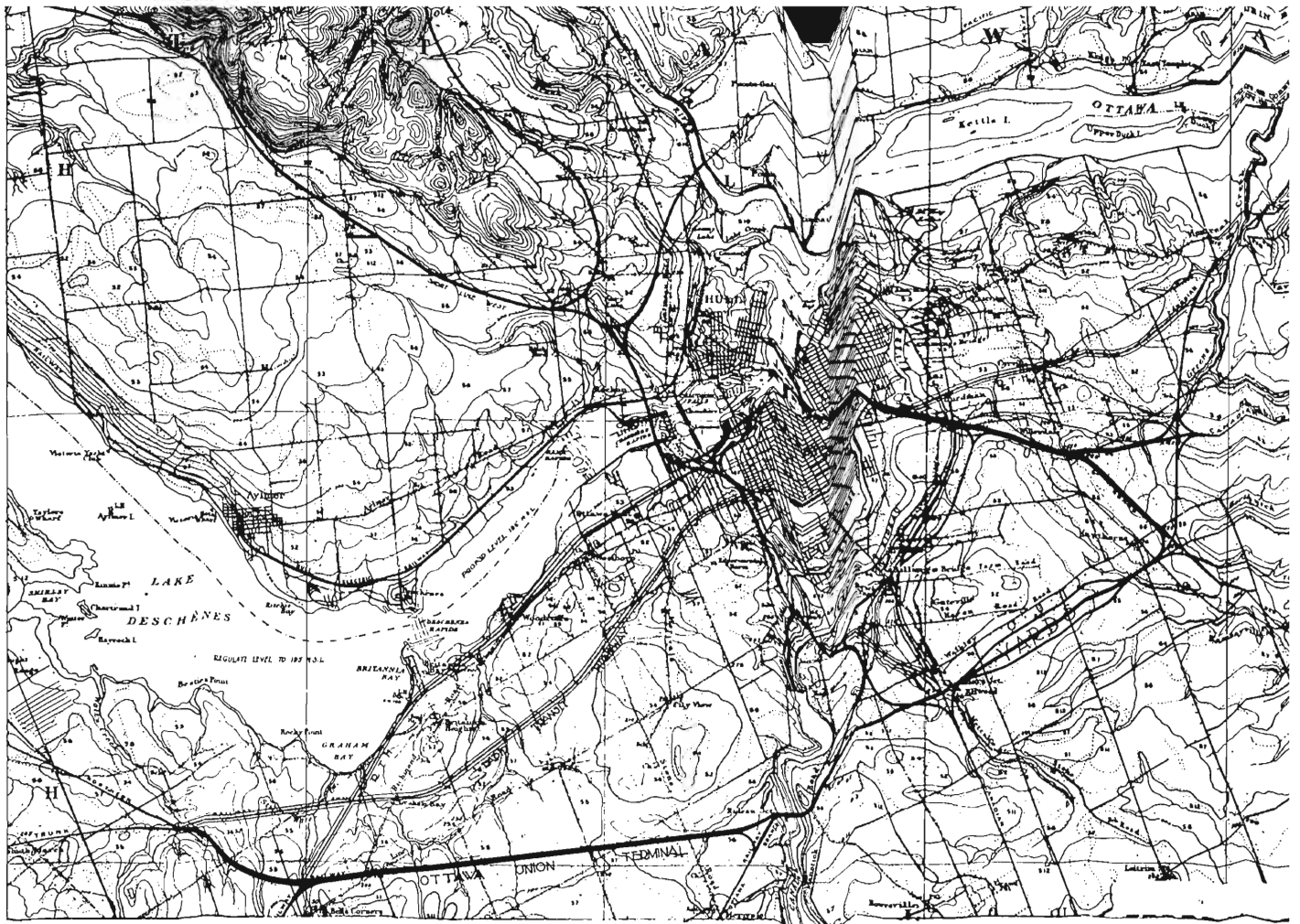
Sauf certaines réserves, le rapport, au moment de sa présentation, était acceptable, mais à la lumière des changements survenus durant la période écoulée depuis, il n'aurait décidément pas suffi, sous plusieurs aspects fondamentaux, à répondre à la situation existant aujourd'hui.

Nous estimons néanmoins, que le rapport Holt a constitué un progrès vers l'aménagement d'une capitale nationale et nous l'avons trouvé, à bien des points de vue, utile à la poursuite de nos travaux. Dans plusieurs cas, nous incorporons dans notre rapport des avis formulés dans le rapport Holt parce que, de toute évidence, ils sont de nature à améliorer la circulation, le transport et les conditions de vie et à rehausser la grandeur et l'éclat de la capitale.

L'incroyable participation du Canada à la conclusion victorieuse de la seconde Grande Guerre a eu pour effet de lui faire prendre place parmi les plus grandes nations du monde. Le rôle de sa capitale est donc devenu infiniment plus complexe et plus important qu'il ne l'était en 1915 ou même en 1938-1939 alors que, pour la première fois, le gouvernement fédéral nous invitait à le conseiller sur l'aménagement futur des terrains appartenant à l'État dans la capitale.

La situation existant aujourd'hui exige évidemment une solution différente, plus audacieuse, que celle qui pouvait sembler suffisante en 1915 ou même en 1938-1939.

Les travaux à longue échéance que comporte l'aménagement d'une ville doivent être nécessairement le résultat d'efforts répétés. Chaque pas vers l'objectif final a sa valeur. A bien des égards, le rapport Holt constitue une des bases du présent travail, tout comme nos projets, espérons-nous, aideront nos successeurs, quand ils auront à les adapter aux situations nouvelles et imprévisibles, qui se présenteront vraisemblablement dans l'avenir.



113

RÉAMÉNAGEMENT FERROVIAIRE PROPOSÉ PAR NOULAN CAUCHON EN 1922

Le rapport Cauchon
(1922)

Un autre plan et un rapport furent préparés par feu Noulan Cauchon, urbaniste-conseil de la ville d'Ottawa jusqu'à sa mort, et l'un des urbanistes canadiens les mieux connus. Quoique ce rapport ne soit point officiel, en ce sens que le Gouvernement ne l'avait pas retenu aux fins d'exécution, il comprend la réunion des nombreuses études de la capitale, effectuées par l'auteur durant une période de quelque quinze années.

Le rapport Cauchon, rédigé et publié en avril 1922, proposait la création d'un district fédéral selon une formule qui aurait raison des objections déjà soulevées par un tel projet, en prévoyant *seulement la coordination des opérations techniques et des services publics* dans Ottawa, Hull et les environs, mais en laissant intactes toutes les autres prérogatives provinciales et municipales.

Les propositions antérieures avaient toujours pris pour acquit l'établissement d'un district fédéral comportant l'union législative des deux villes d'Ottawa dans l'Ontario, et de Hull, dans le Québec, sous la dépendance du gouvernement fédéral, entraînant nécessairement la privation du droit de suffrage pour les citoyens établis des deux côtés de la frontière provinciale, et comportant la perte complète de l'autonomie pour les municipalités comprises dans le district.

La proposition Cauchon préconisait l'institution d'une Commission du district fédéral autorisée par un texte législatif du Parlement fédéral à *coordonner et à aménager les particularités physiques et les services publics* d'une vaste région embrassant Ottawa, Hull et les environs. La mesure législative aurait autorisé les municipalités à transmettre de plein gré à la Commission du district fédéral l'exercice de tels pouvoirs, détenus en vertu de leurs lois provinciales respectives, qu'elles jugeraient à propos de lui céder. La proposition n'envisageait pas l'affectation immédiate de fortes sommes d'argent par le gouvernement fédéral, mais plutôt l'institution d'un groupe de techniciens chargés de prévoir et d'orienter les travaux d'aménagement, ainsi que de veiller à la bonne exécution de ces travaux, dans le cadre d'un plan plus vaste étudié et réalisé quand les circonstances l'exigeraient et le permettraient.

Le réaménagement projeté des installations ferroviaires et des voies d'accès visait à supprimer le double emploi des voies et à réduire les frais d'entretien et d'exploitation. Il prévoyait la suppression de tous les passages à niveau, sauf pour les embranchements industriels. La gare centrale restait où elle se trouve actuellement, mais la communication directe était assurée par un tunnel parallèle à la rue Wellington et communiquant avec les voies existantes de la Chaudière, lesquelles, avec un nouveau pont sur la rivière Ottawa, constituaient l'unique moyen de communication par chemin de fer d'une province à l'autre. Les réaménagements dans la ville de Hull complétaient ce projet qui laissait à la seule circulation automobile l'emprise des anciennes voies ferrées ainsi que le pont Interprovincial et le pont du Prince-de-Galles. De même l'aménagement d'un court tronç commun en direction de l'ouest, joint au déplacement des gares de triage à l'est de la jonction Elwood, permettait à toutes les grandes lignes de triage accédant à Ottawa d'emprunter des voies communes pour la communication directe est-ouest; cela permettait également d'abandonner au profit de la circulation routière les emprises des voies existantes du Pacifique-Canadien (rive sud) et celles du National-Canadien (lignes de traverse de la ville).

Les lignes de pénétration abandonnées par le chemin de fer étaient transformées en autoroutes pour la circulation rapide; les remblais en étaient élargis de façon à permettre l'aménagement, au centre, de voies de tramway et de chaussées à voitures sur les côtés.

Les croisements à deux niveaux existants étaient maintenus tandis que l'accès à l'autoroute était interdit, sauf à des intervalles d'environ un demi-mille, en vue de permettre la communication rapide avec le centre de la ville. Ces moyens rapides de transport, en réduisant les parcours-temps, multipliaient les secteurs propres à recevoir les quartiers d'habitation. Les autoroutes de pénétration s'étendaient éventuellement à la campagne environnante; établies parallèlement aux voies ferrées et bénéficiant de la superposition actuelle ou future des croisements libérés des interruptions, retards et encombrements de la circulation locale, elles formaient un excellent système organique de circulation.

En vue de fournir à l'industrie un complément d'énergie électrique dont elle avait grand besoin, un nouveau barrage était projeté sur la Petite Chaudière. En haussant le niveau des eaux à la Petite Chaudière on aurait amené le lac Deschênes au cœur même des villes de Hull et d'Ottawa; il serait devenu un lac suburbain de la capitale et aurait été navigable jusqu'aux rapides du Chat. Le barrage projeté aurait été aménagé pour la circulation ferroviaire et automobile.

Le contrefort des Laurentides qui descend jusqu'à la rivière Ottawa à l'emplacement du barrage projeté, aurait été transformé en parc national. Aménagé à partir de la route établie sur le barrage, le parc se serait étendu en remontant vers le nord, où il aurait englobé vallon après vallon à mesure que les circonstances l'auraient permis.

Outre le parc de la Montagne, le district de la capitale devrait posséder, préconisait le rapport, un vaste réseau intérieur de parcs et de promenades, pour la santé et l'agrément d'une population en pleine croissance. La majeure partie de ces promenades proviendraient de terrains qui, trop bas pour permettre l'aménagement à peu de frais d'un système d'égout normal ou trop élevés pour bénéficier de la pression ordinaire des services municipaux de distribution d'eau, devraient être soustraits au lotissement et transformés en parcs publics, pour des motifs d'économie au regard des services publics.

Une proposition vraiment remarquable du rapport Cauchon était celle qui offrait de substituer, au besoin, au projet international de canalisation du Saint-Laurent un projet exclusivement canadien, celui du canal Ottawa-Cardinal, amenant le niveau du lac Ontario jusqu'à Ottawa. Le percement de ce canal le long du Saint-Laurent aurait coïncidé avec le creusage du grand canal d'irrigation alors projeté en vue de l'utilisation des eaux du bassin de la rivière Rideau. Ce dernier projet comportait l'aménagement de la Mer-Bleue en réservoir artificiel destiné à l'irrigation.

La modification des réseaux ferroviaires et routiers était vivement recommandée par le rapport comme indispensable au zonage rationnel, au décongestionnement, à la stabilisation de la valeur des propriétés et au bien-être de la population urbaine.

Divers projets préliminaires étaient examinés qui portaient sur le canal Rideau, à l'intérieur et à l'extérieur de la ville, ainsi que sur l'irrigation d'une bonne partie de la région baignée par la rivière Rideau, en vue d'accroître la fertilité du sol et de rendre prospères les cultures maraîchères situées à proximité de la ville et de ses marchés.

D'une façon générale, la rivière Rideau était considérée comme la future ligne médiane du district entre les quartiers d'habitation à l'ouest de la rivière et les secteurs industriels, à l'est. Comme les vents dominants soufflent de l'ouest et du nord-ouest, ils auraient entraîné poussière, fumée et odeurs loin des quartiers d'habitation et du centre des affaires et vers la campagne, qui est, pour une grande part, recouverte de tourbières et peu peuplée.

De vastes secteurs industriels étaient désignés dans ce voisinage et à proximité immédiate des gares de triage, de même que des régions étendues tout à fait à l'est de la ville, le long des rives québécoise et ontarienne de la rivière Ottawa.

Le rapport Cauchon renfermait de nombreuses propositions essentielles qui sont à la base de toute étude relative à l'aménagement de la région de la capitale; elles rentrent, dans une assez large mesure, dans le cadre du présent rapport.

Bien qu'un intervalle d'environ sept ans seulement sépare les rapports Holt et Cauchon, il est intéressant de constater dans quelle mesure et à quels égards l'évolution des facteurs intéressant la situation urbaine a influé sur les données évidemment variables du problème au cours de cette période.

Premières études effectuées par Jacques Gréber

(1937-1939)

Le Gouvernement fédéral avait retenu mes services en 1937, 1938 et 1939 à titre d'urbaniste-conseil relativement à l'aménagement des terrains appartenant à l'État au centre de la ville.

Les plans, qui embrassaient principalement l'ensemble de la Colline du Parlement et la Pointe Nepean, portaient sur l'aménagement des terrains et des abords des édifices du Gouvernement ainsi que sur le traitement architectural de ces mêmes édifices. Ils devaient comporter, en outre, des suggestions ou recommandations ayant trait à l'utilisation de certains sites.

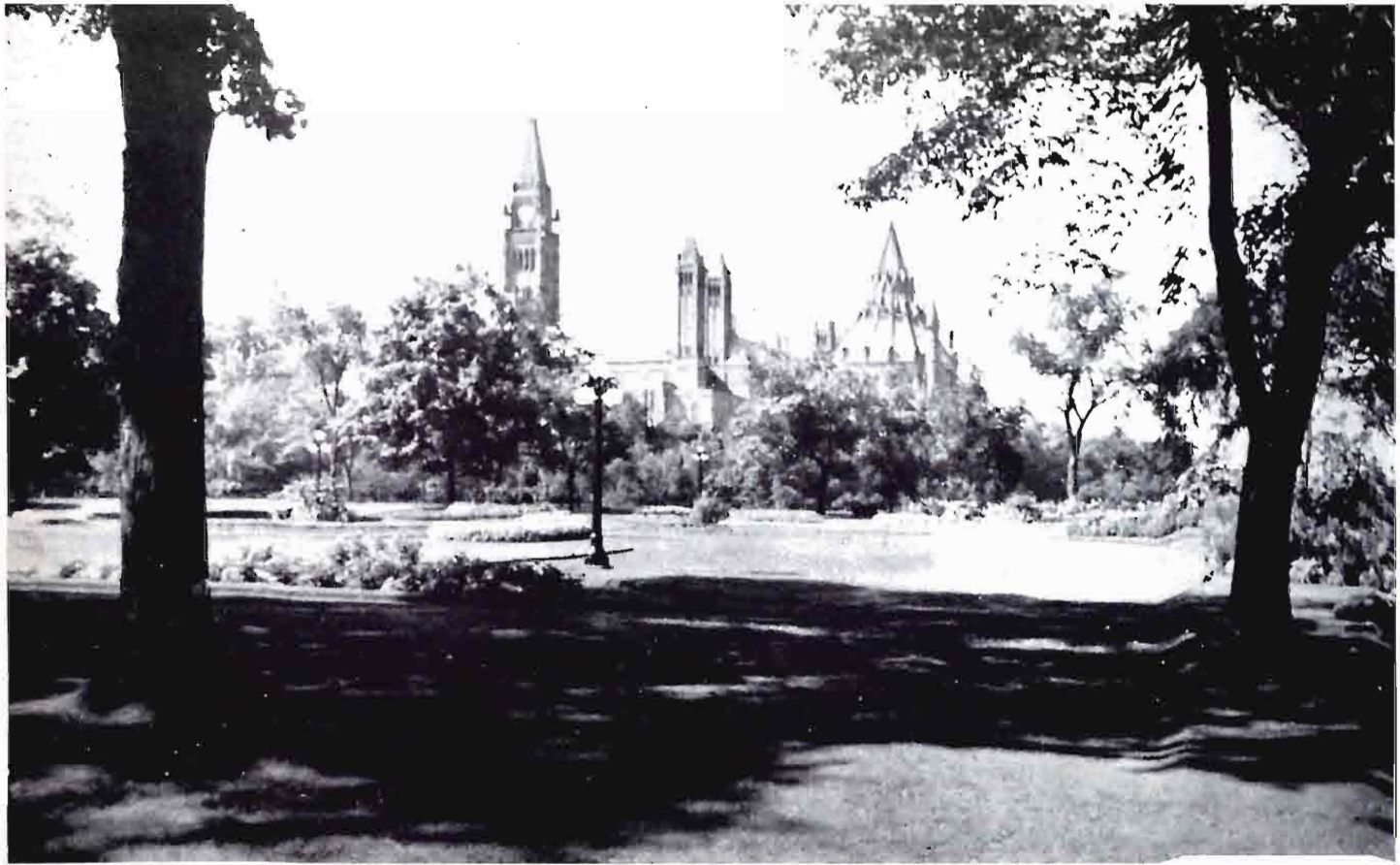
Comme il importait d'examiner les incidences de ce travail sur les secteurs voisins dans l'ensemble de la ville, un plan préliminaire d'Ottawa fut soumis, accompagné d'un rapport signalant *les avantages d'un plan directeur* tant au point de vue de la coordination des projets qu'à celui des *économies* qu'il permettrait de réaliser dans l'exécution des aménagements futurs.

Faute d'une analyse complète de la situation existante et des besoins futurs, ce plan n'était encore qu'une ébauche. Cependant, il comportait plusieurs suggestions nouvelles, et coordonnait ou consacrait suivant les cas, certains des projets envisagés et parfois même étudiés dans les plans précédents. Ainsi, l'aménagement d'une grande artère transurbaine était-il recommandé sur l'emprise de la ligne du chemin de fer du National-Canadien traversant l'agglomération d'est en ouest. Le plan envisageait également le raccord de la rue Scott avec la rue Wellington et comportant un nouveau débouché à l'ouest du côté de Westboro et Britannia. L'utilisation partielle ou totale d'autres emprises comme artères de pénétration était également recommandée, entre autres, celles du Pacifique-Canadien reliant Billing's-Bridge au pont du Prince-de-Galles et celles de la ligne de ceinture allant de Hurdman's-Bridge jusqu'à la rue Sussex. Ces projets routiers ainsi que d'autres opérations de moindre importance ont été retenus et proposés dans le présent rapport.

Les études de traitement paysagiste et architectural de la partie centrale ont de même été à la base des plans de détail que nous soumettons aujourd'hui (voir les photographies de la maquette alors soumise, illustrations 117 et 118).

Certaines opérations de détail requièrent une exécution partielle. Ce sont principalement l'aménagement de la place où le Gouvernement avait précédemment décidé d'élever le Monument aux Morts de la guerre de 1914-1918, et qui est appelée "Place de la Confédération", et l'élargissement de la rue Elgin. Le projet de la place de la Confédération n'a été exécuté qu'en ce qui concerne la terrasse du Monument aux Morts et les terrains plantés qui l'entourent. Cette terrasse devant être terminée pour la Visite Royale en mai 1939, les opérations furent concentrées sur la place proprement dite, alors que les aménagements prévus à l'est, essentiels au dégagement de la circulation à cet endroit encombré, furent reportés à plus tard et n'ont pu être entrepris par suite de l'ouverture des hostilités. De même, les projets envisagés pour la rue Elgin ne reçurent qu'une exécution partielle. L'élargissement ne fut exécuté que pour la partie comprise entre l'avenue Laurier et le Monument aux Morts, alors que les travaux de déblai et de remblai prévus pour en améliorer le profil étaient temporairement omis afin d'assurer la terminaison des travaux pour la date de la Visite Royale.

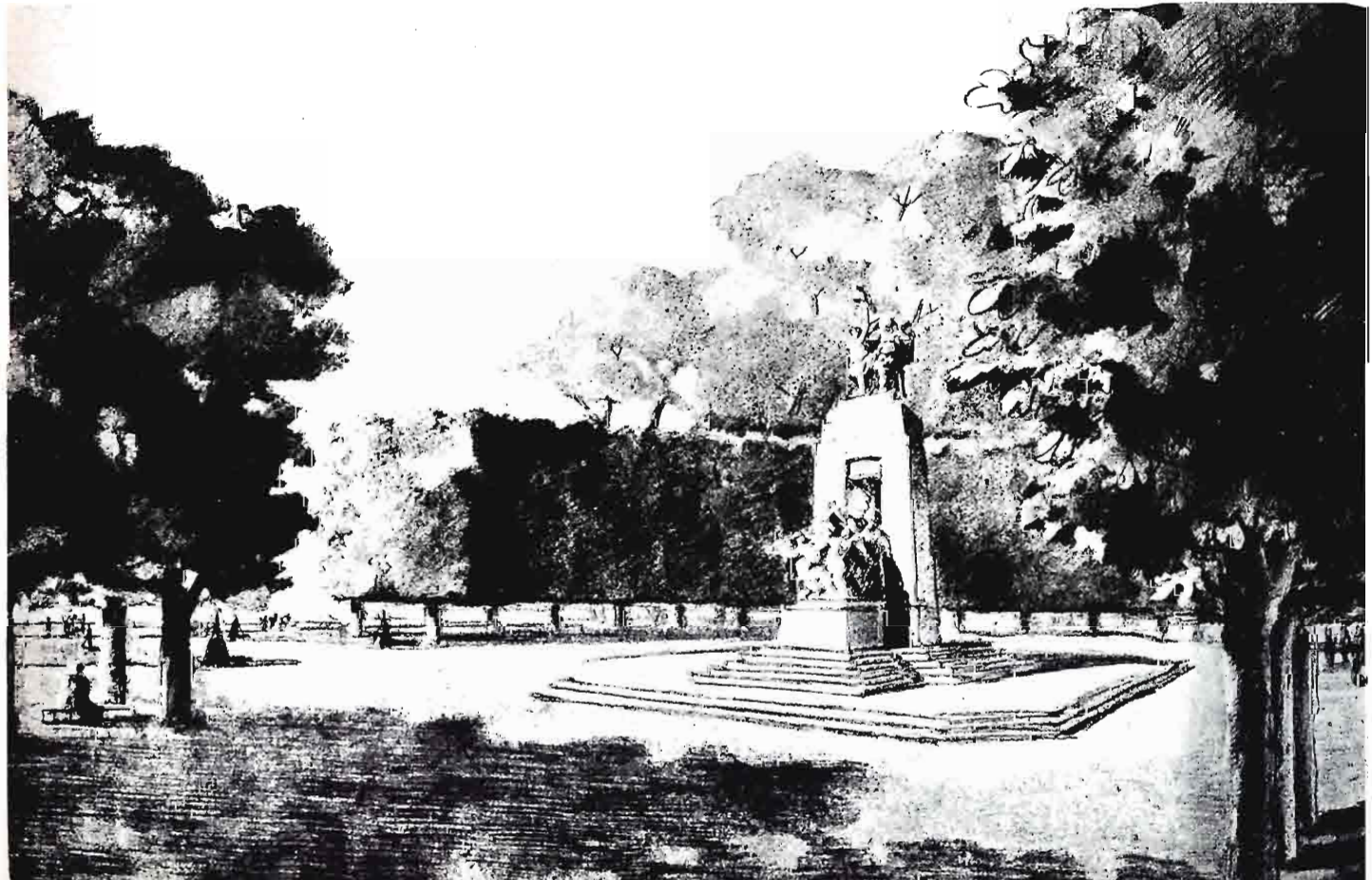
L'achèvement de ces opérations est donc inclus dans nos présentes propositions (voir Deuxième Partie, Chapitre 3).



114

MAJOR'S HILL PARK FUT LE PREMIER EMPLACEMENT PROPOSÉ POUR LE MONUMENT AUX MORTS DANS NOS ÉTUDES (1938)

PREMIÈRE ESQUISSE DE L'ENTOURAGE DU MONUMENT DANS MAJOR'S HILL PARK (1938)

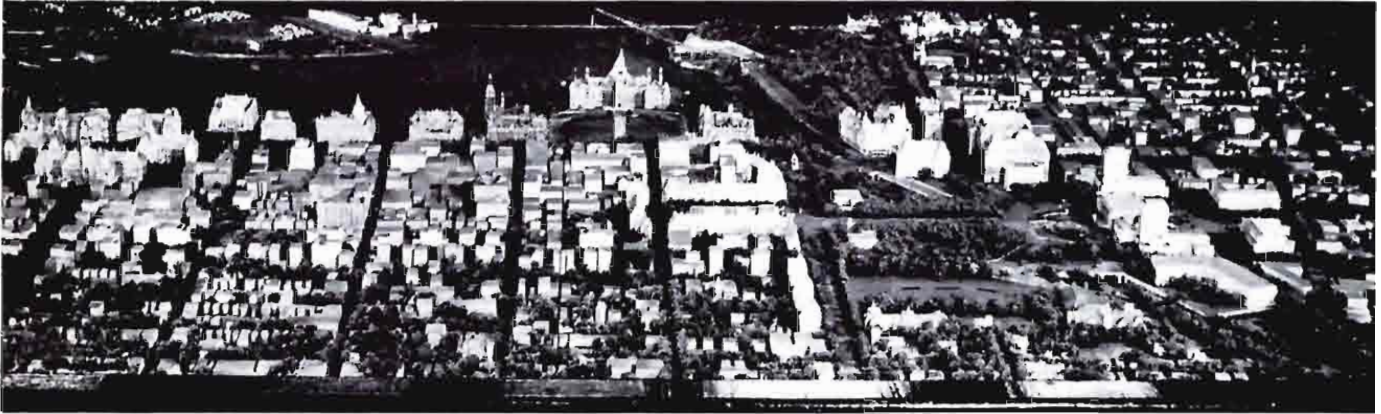


115



116

PLAN D'AMÉNAGEMENT DE LA PLACE DE LA CONFÉDÉRATION ET DE MAJOR'S HILL PARK (1938)



117

UNE MAQUETTE DU CENTRE D'OTTAWA, FAITE EN 1938, ÉTAIT LIMITÉE À L'AMÉNAGEMENT DES TERRAINS DU GOUVERNEMENT. Il est évident que ces études locales ont gagné à être coordonnées avec le plan d'ensemble de la région de la capitale. On doit noter d'ailleurs, que, bien que le programme ait été étendu, le principe des aménagements concernant la circulation et l'esthétique reste le même, tels le pont au-dessus du canal entre les rues Albert et Slater, terminé par deux motifs axiaux, et l'aménagement de l'extrémité ouest de la rue Wellington, sur l'axe de la rue Lyon.

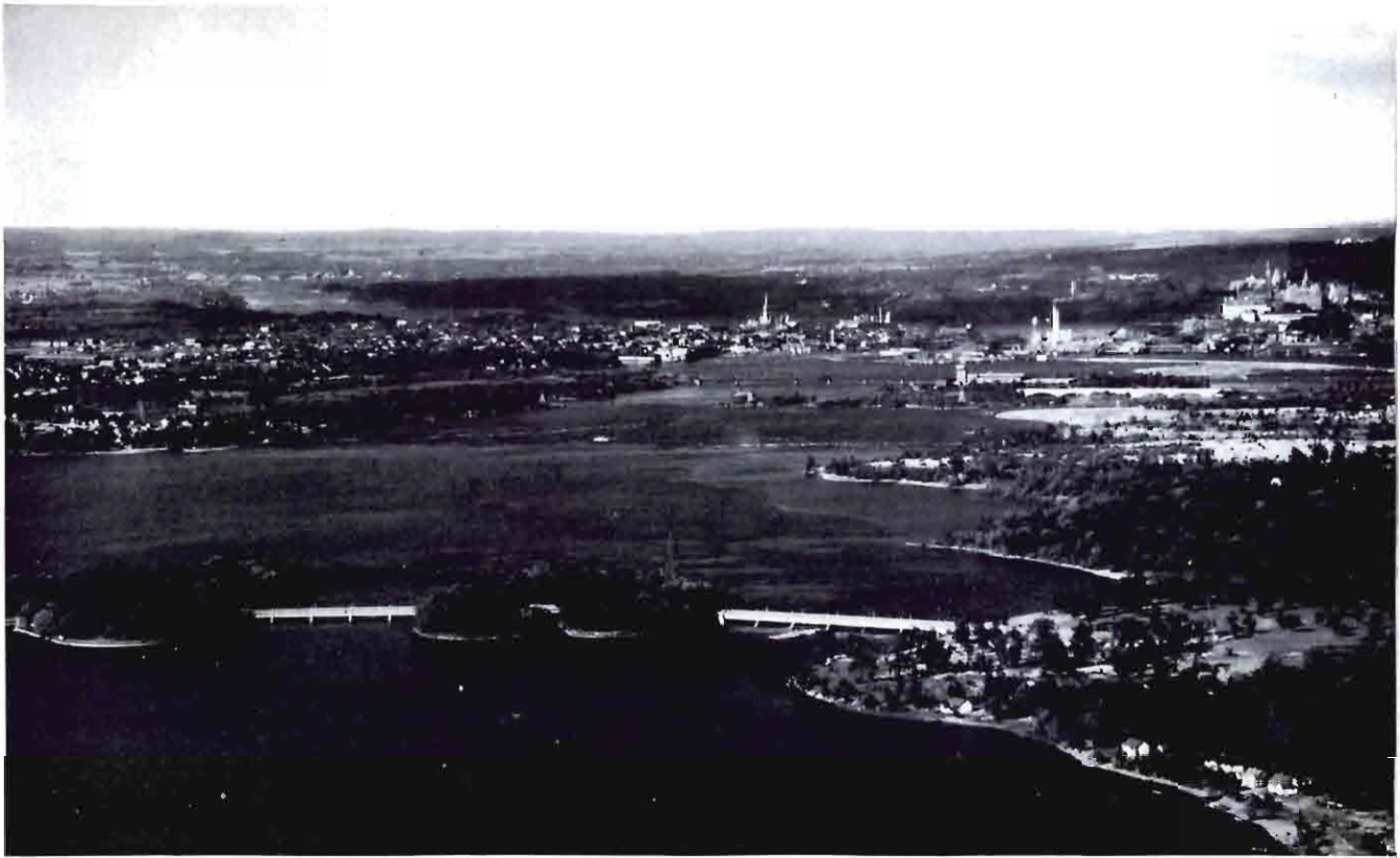


118



PLANCHE XXII

LE PARC DE ROCKCLIFFE



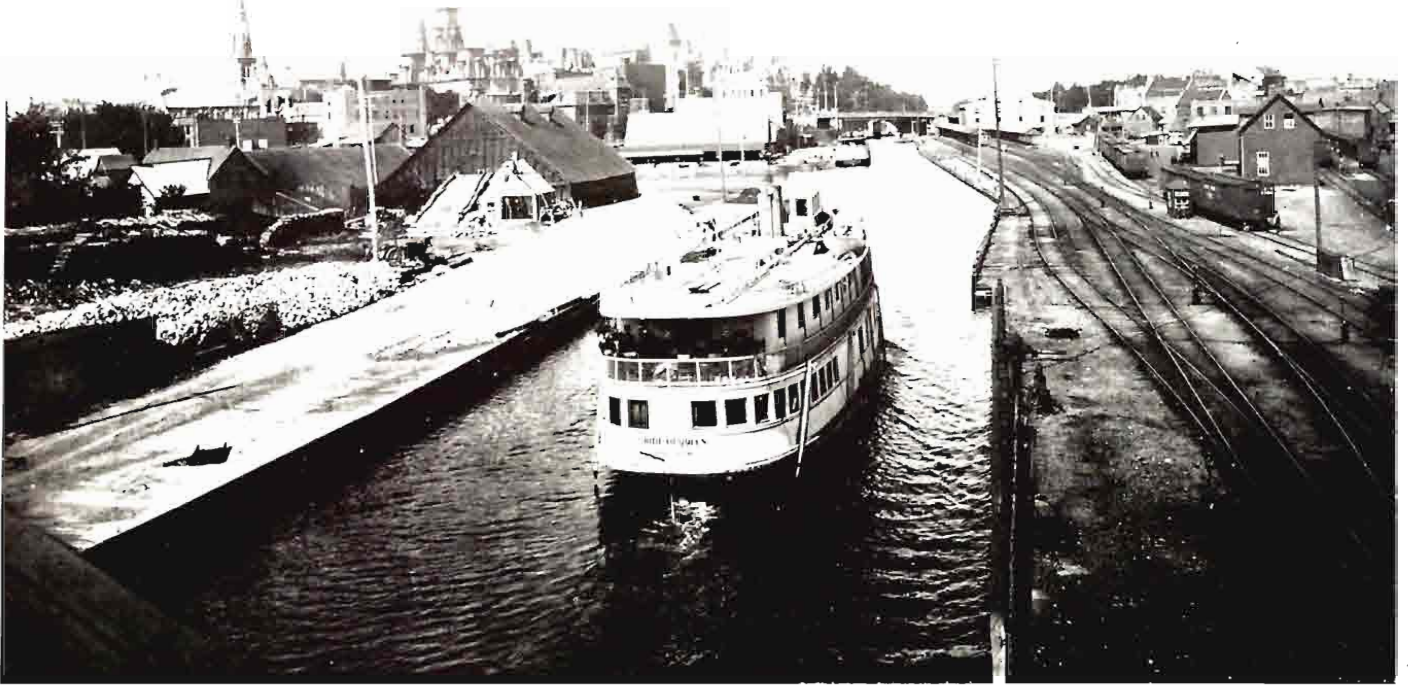
LE PONT CHAMPLAIN ET LES PARCS DE LA COMMISSION DU DISTRICT FÉDÉRAL

15

LA COMMISSION DU DISTRICT FÉDÉRAL

En 1893, sir Wilfrid Laurier, premier ministre du Canada, exprimait le désir de voir Ottawa devenir "la Washington du Nord" et reconnaissait les obligations du gouvernement fédéral relativement à l'embellissement de la capitale du Canada. Les premières mesures en vue de la réalisation de ce vœu intervenaient six ans plus tard alors que fut instituée la *Commission d'embellissement d'Ottawa*, organisme chargé de collaborer avec la municipalité d'Ottawa à l'amélioration et à l'embellissement de la ville. Aux termes de la loi adoptée par le Parlement, la Commission pouvait "acheter, acquérir et posséder des propriétés foncières dans la ville d'Ottawa ou ses environs, pour en faire des parcs ou places, rues, avenues, promenades ou routes, et les entretenir".

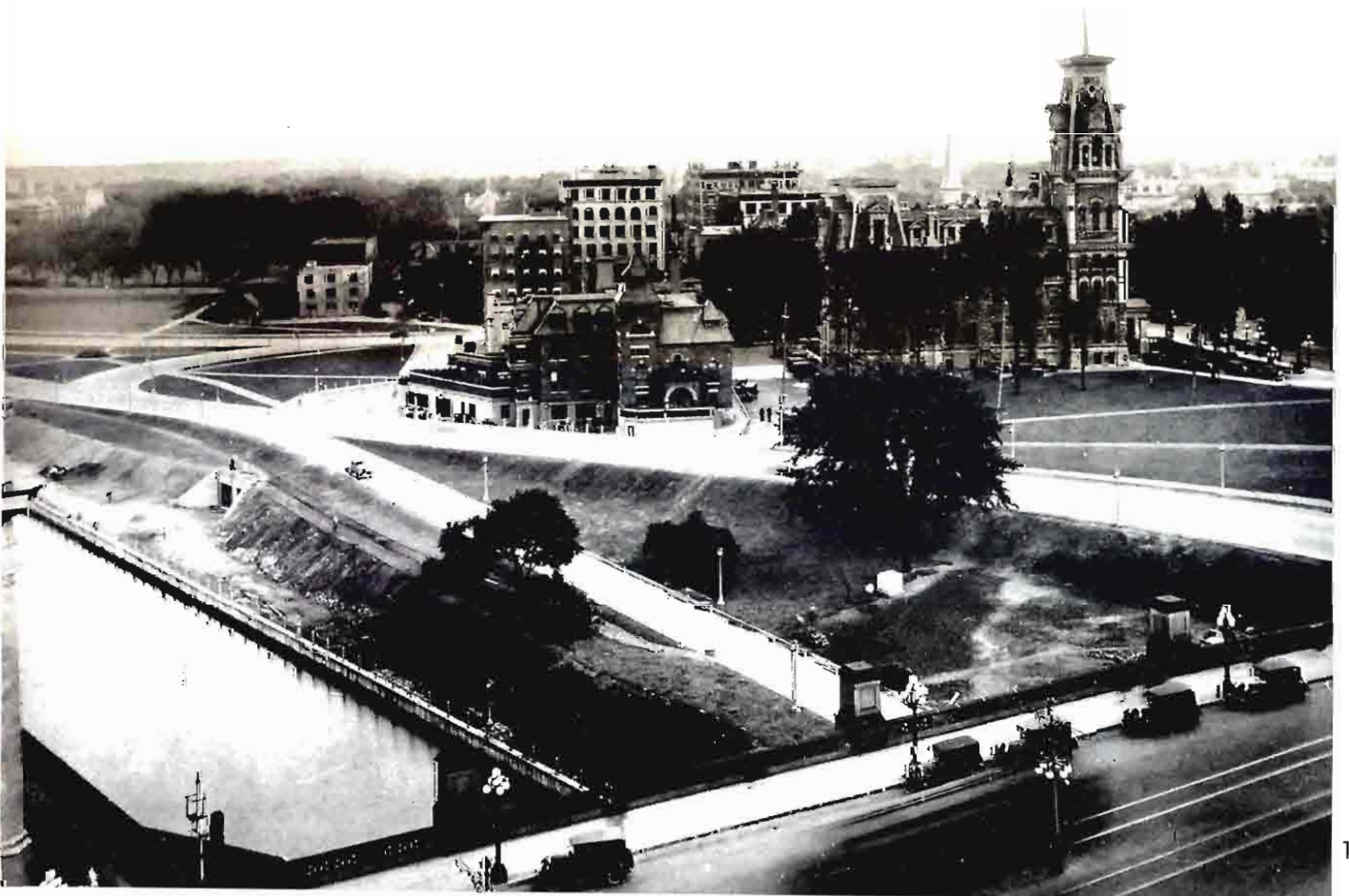
En 1927, la *Commission d'embellissement d'Ottawa* était réorganisée, sous le nom de *Commission du district fédéral*, en vertu d'une loi du Parlement; elle obtenait la permission d'étendre ses travaux à la région de Hull, jusque là fermée à son action.



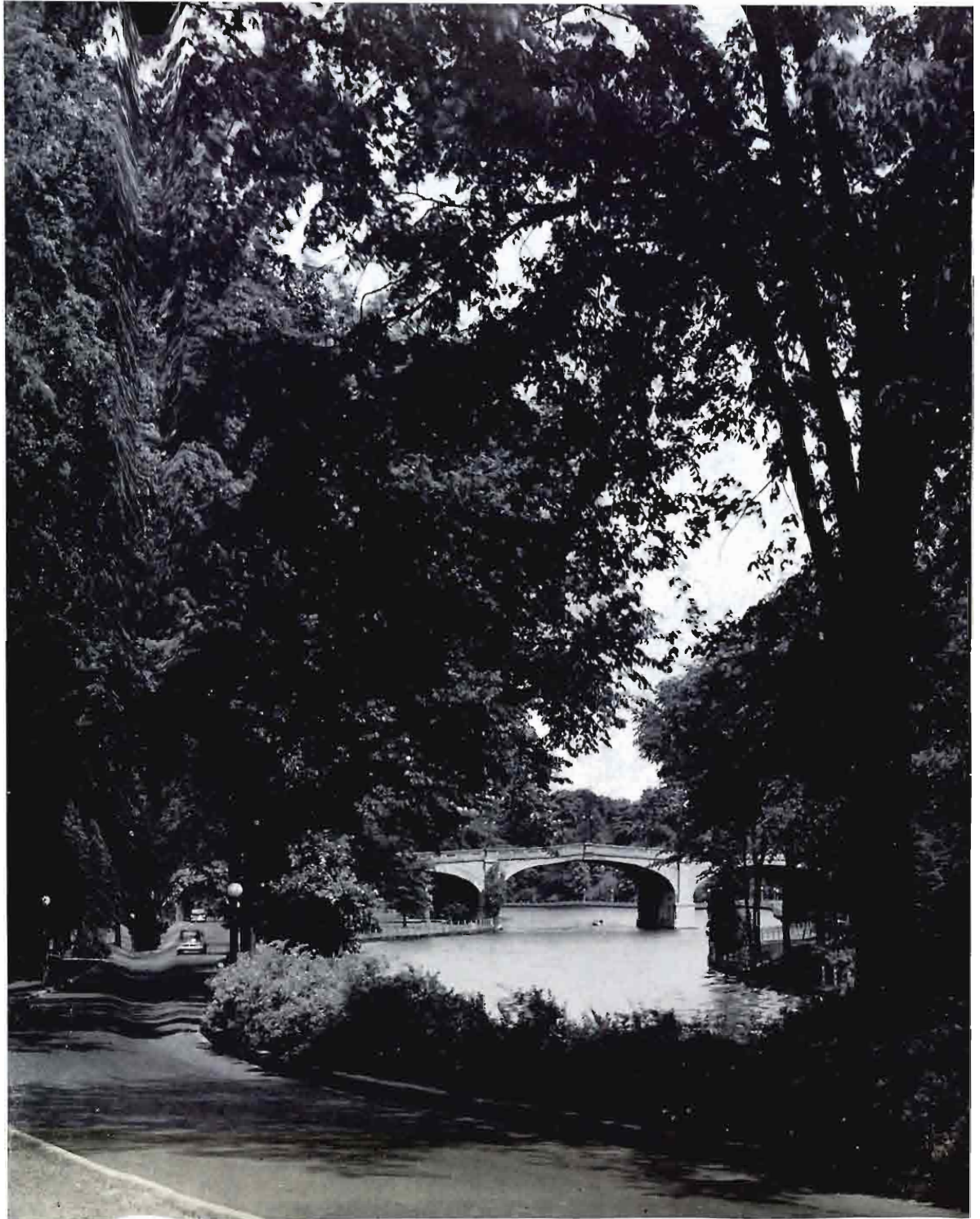
120

LE CANAL RIDEAU, AVANT LES TRAVAUX D'EMBELLISSEMENT

COMMENCEMENT DES TRAVAUX, EN 1910



121



122

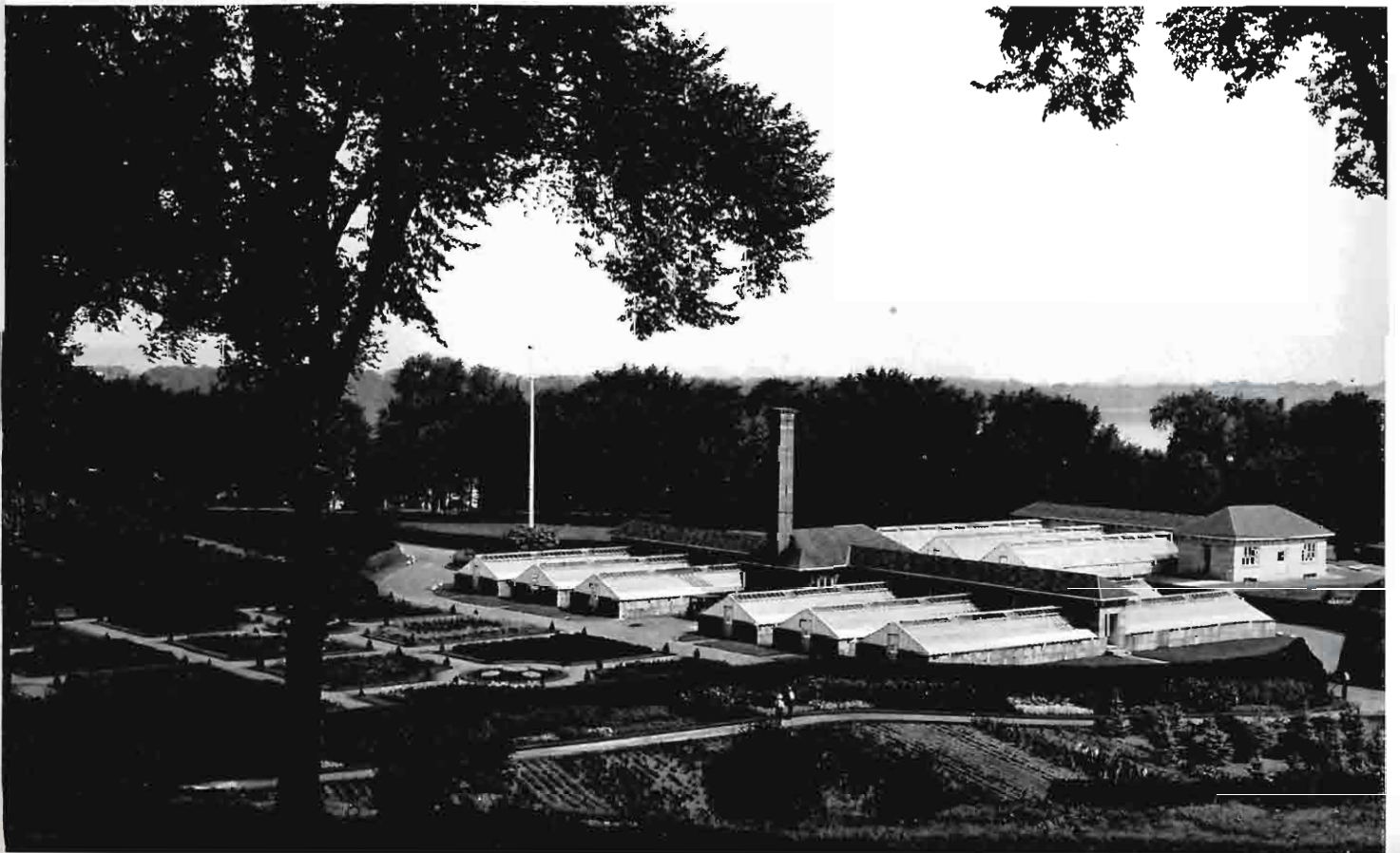
LA MISE EN VALEUR DU CANAL RIDEAU DANS UN CADRE DE VERDURE PAR LA COMMISSION DU DISTRICT FÉDÉRAL EST UN EXEMPLE À SUIVRE POUR L'AMÉNAGEMENT DES AUTRES COURS D'EAU TRAVERSANT LA RÉGION URBAINE.



L'EMBOUCHURE DE LA GATINEAU, VUE DU PARC DE ROCKCLIFFE

123

SERRES ET PEPINIERS DE LA COMMISSION, DANS LE PARC DE ROCKCLIFFE



124

Depuis ses débuts, la Commission du district fédéral a exécuté des travaux de grande envergure: prolongement du réseau des promenades, amélioration du lac Dow, aménagement, en collaboration avec la ville d'Ottawa, de la place de la Confédération, établissement des ponts Champlain et des parcs de l'Île, aménagement des parcs Jacques-Cartier, Brébeuf et Flora, à Hul. Elle entreprit l'acquisition et la mise en valeur du Parc national de la Gatineau et elle assume la responsabilité de l'entretien de tous les terrains appartenant au gouvernement fédéral.

La Commission du district fédéral joue un rôle important en ce qui concerne le bien-être des populations de la région urbaine. C'est ainsi qu'elle entretient bon nombre de parcs appartenant aux villes d'Ottawa et de Hull, ce qui allège d'autant les budgets municipaux. Elle facilite sensiblement la circulation dans la région, en assurant le déneigement et l'entretien des promenades qui constituent, dans la région urbanisée, le seul réseau satisfaisant de grandes voies de communication à usage réglementé.

En 1946, grâce à des amendements apportés à la loi de la Commission du district fédéral, le Parlement confiait à la Commission la mission de coordonner les travaux de construction et d'aménagement sur les terrains appartenant à l'État dans les limites de la région de la capitale fédérale. Il la désignait également comme organisme gouvernemental responsable auprès du Parlement de l'élaboration des projets intéressant la capitale fédérale. Ainsi, après quarante-sept ans, le pouvoir était dévolu à la Commission d'effectuer une étude d'ensemble sur l'aménagement de la région et d'exécuter des travaux en ce sens, en vue du bien-être général de la population, plutôt que de se limiter à l'embellissement superficiel de l'agglomération urbaine.



125

VUE AÉRIENNE DE LA CAPITALE

16

CONCLUSIONS DE L'ENQUÊTE DOCUMENTAIRE

Un seul mot peut résumer les conclusions de cette enquête: *optimisme*. Optimisme hautement motivé par les conditions naturelles, l'espace encore vierge, des réserves forestières illimitées, et un équilibre harmonieux de la vie urbaine, rurale et industrielle, en d'autres termes, un cadre naturel qui offre les plus grandes possibilités *d'aménagement correctif et d'extension*. Optimisme également justifié par l'énergie des habitants, *qui en moins d'un siècle*, par leur génie et leur courage, ont fait de la jeune capitale *une des villes du monde les plus actives, les plus prospères et les plus admirées*.

Une telle conclusion n'est pas un simple compliment: elle résulte de deux années de *recherches statistiques, de relevés, d'inspections et d'enquêtes topographiques et sociales* qui nous ont fourni un diagnostic complet et, nous pouvons le dire, des plus favorables, comme base solide et directive sûre pour la préparation des propositions pratiques contenues dans la deuxième partie de ce rapport.

[[152]]



PLANCHE XXIII

LA ZONE URBAINE DE LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE EN 1945



126

VUE GÉNÉRALE D'OTTAWA, VERS 1865

L'ensemble des données géographiques, climatiques, physiques, démographiques, économiques, sociales et esthétiques ne révèle aucune situation irrémédiable.

La géographie humaine de la région, c'est-à-dire la relation entre l'élément physique et l'élément humain fondus dans la vie régionale, *est remarquablement équilibrée*, du fait que l'espace y est encore généreusement distribué, et que les quelques points congestifs peuvent être facilement dégagés. Les mesures

LE CENTRE D'OTTAWA, EN 1869



127

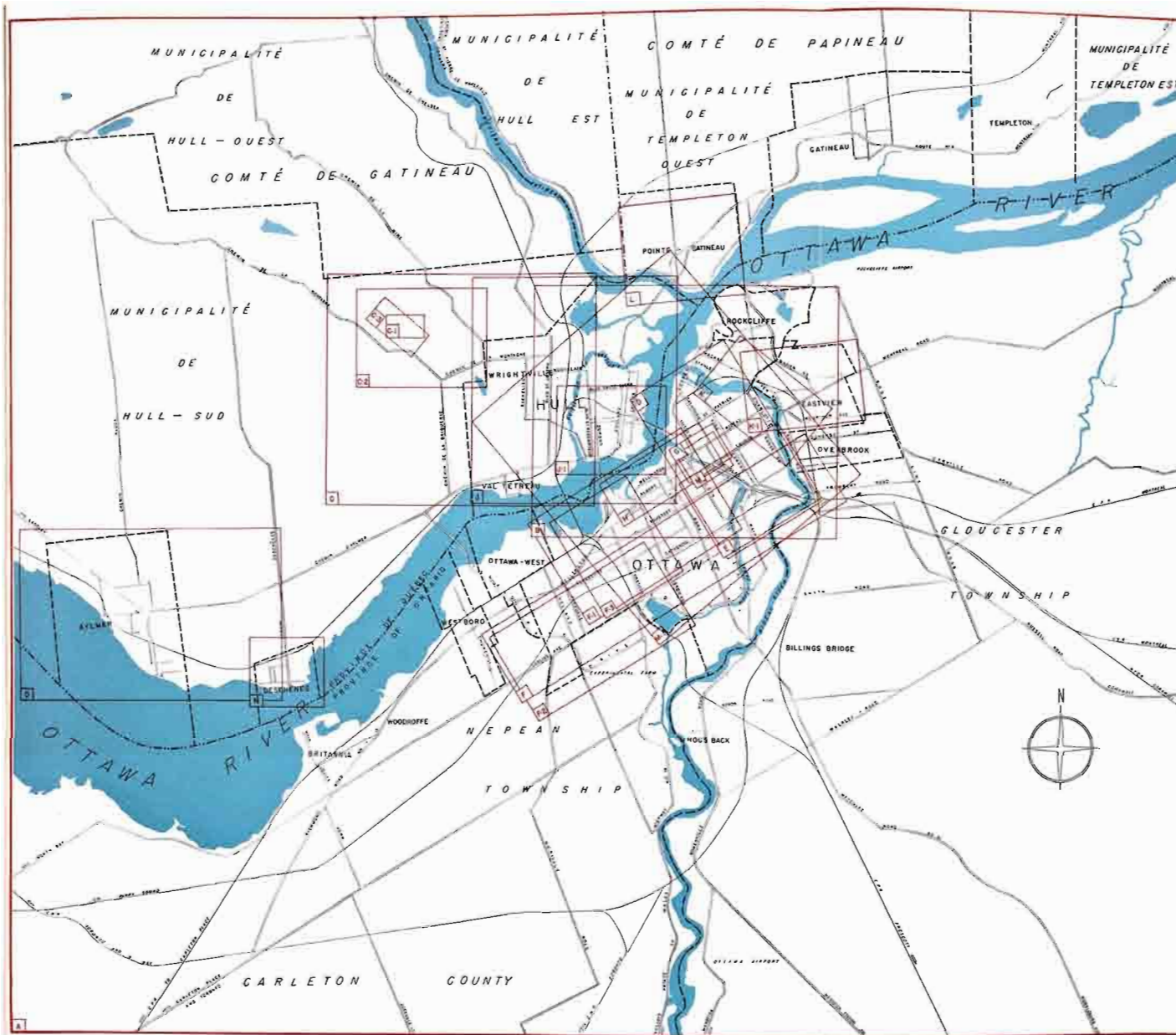
correctives indispensables n'exigent ni *remèdes* désespérés, ni intervention radicales, mais bien plutôt de simples *progrès* à accomplir. Même les conclusions inspirées par la situation ferroviaire, avec toutes les modifications graduelles qu'elles imposent, constituent une amélioration salubre à tous points de vue : exploitation, circulation publique, rénovation, réévaluation foncière, et ressources fiscales futures. Quelles que soient les dépenses nécessaires à cette amélioration, elles se solderont, dans leurs effets, par *une plus-value*, d'autant plus grande et plus rapide que les conclusions de l'enquête auront été plus activement et largement suivies dans l'œuvre de synthèse.

Et nous ne sommes pas moins optimistes dans le domaine purement esthétique, celui qui généralement soulève les critiques des prudents économistes et des contribuables, lorsqu'on leur parle de beauté. Dans le cas de la région qui nous occupe, l'esthétique est le chapitre *où il y a le moins de frais à engager* : la *beauté existe* encore intacte en bien des points ; elle est réparable là où les entreprises inconsidérées l'ont quelque peu souillée. Et les remèdes dictés par nos enquêtes et nos inspections, si passionnantes dans cet ensemble varié de paysages enchanteurs, s'expriment moins en *travaux* qu'en *règlements*. On protège et on met en valeur la beauté naturelle bien plus efficacement par des *restrictions* que par d'inutiles décors. Notre œuvre ici sera donc surtout *négative* et en aura d'autant plus de mérite qu'elle *atteindra son but sans frais*.

Lorsqu'on examine, sur documents précis, *ce qu'était Ottawa il y a 40 ans*, aux premières années de ce siècle, et ce que les organisations responsables en ont fait, malgré deux guerres longues et coûteuses, et une crise financière mémorable, sans moyens juridiques appropriés au développement de l'urbanisme, on n'a pas *le droit de douter* que de bien plus grandes choses pourront être accomplies dans les quarante ou cinquante années à venir, surtout grâce à *l'existence d'une conception d'ensemble* évitant les erreurs et les gaspillages.

PLANCHE XXIV

SCHÉMA D'ASSEMBLAGE DES ÉTUDES D'AMÉNAGEMENT



PLANS DES AMÉNAGEMENTS PROJÉTÉS LÉGENDE

- A** Le plan directeur 1000' = 1" , 2000' = 1" , 4000' = 1" , 12000' = 1"
Plan des étapes d'exécution 1000' = 1" , 2000' = 1"
Réseau routier projeté 2000' = 1" , 4000' = 1"
Zones ferroviaires et industrielles projetées 2000' = 1"
Plan des unités de quartier et de voisinage—État projeté 2000' = 1"
Espaces libres projetés 2000' = 1"
Parcs et terrains de récréation projetés 2000' = 1"
- B** Projets d'aménagement des quartiers du centre d'Ottawa et de Hull 400' = 1"
- C** Accès au parc de la Gatineau 400' = 1"
- C-1** Croquis de la terrasse commémorative projetée, projet n° 1, 40' = 1"
- C-2** Terrasse commémorative et ses accès, projet n° 2, 400' = 1"
- C-3** Croquis de la terrasse commémorative projetée, projet n° 2, 40' = 1"
- D** Partie est d'Ottawa 200' = 1"
- E** Entrée principale d'Ottawa à l'est 200' = 1"
- F** Artère transurbaine d'Ottawa 400' = 1"
- F-1** Partie est de l'artère transurbaine d'Ottawa 200' = 1"
- F-2** Partie ouest de l'artère transurbaine d'Ottawa 200' = 1"
- F-3** Artères principales dans l'ouest d'Ottawa 200' = 1"
- G** Nouveau pont sur le canal 100' = 1" --Projet n° 1
Projet n° 2 --1^{re} étape
Projet n° 2 --2^e étape
Projet n° 2 --3^e étape
- H** Étude de profil de la rue Wellington 200' = 1"
- J** Ville de Hull 200' = 1"
- J-1** Centre de Hull 200' = 1"
- K** Eastview, quartier ouest 200' = 1"
- K-1** Étude d'Eastview 200' = 1"
- L** Pointe-Gatineau 200' = 1"
- M** Maquette, centre d'Ottawa 30' = 1"
- M-1** Maquette d'Ottawa et de Hull 100' = 1" har., 80' = 1" vert.
- N** Deschênes, projet d'utilisation des terrains 200' = 1"
- O** Aylmer 400' = 1"

Note -Diverses études se rapportant aux plans énumérés ci-haut ne sont pas incluses dans la présente liste.

DEUXIÈME PARTIE

JUSTIFICATION DU PROJET

AVANT-PROPOS

L'enquête documentaire a établi le bilan des conditions dans lesquelles se présente actuellement l'ensemble du territoire à étudier (bilan nettement favorable comme nous venons de le dire, mais comportant cependant quelques défauts et quelques dangers). Cette enquête forme donc la base du diagnostic général.

Le projet a pour but d'étudier les remèdes nécessaires aux déficiences constatées, et de mettre en valeur, au maximum, tous les avantages existants.

Le plan directeur forme la synthèse de toutes les opérations susceptibles de réaliser ce programme. Il en est en outre l'expression graphique condensée.

Les propositions et recommandations qui accompagnent le plan au cours des chapitres qui vont suivre, expliquent et complètent les projets inscrits au plan.

L'ensemble du travail constitue donc un guide pour la solution de toutes les questions d'ordre technique, social, administratif et esthétique, que soulèvera l'aménagement graduel de la capitale nationale.

Le plan, et le rapport qui l'accompagne, ne sont que des documents *directeurs*. Ils forment en quelque sorte la charpente générale du développement de la région et ne traitent d'aucune opération de détail, dont les plans et modes d'exécution feront l'objet d'études locales ultérieures. Cependant pour certains cas exceptionnels et urgents, nous avons été amenés à présenter des solutions particulières dont les plans de détail ont été, soit incorporés dans notre étude, soit élaborés en coopération avec les autorités chargées de leur réalisation.



PLAN DIRECTEUR DE LA CAPITALE

EXPOSÉ GÉNÉRAL

Nous efforçant de résoudre le problème complexe qui nous avait été posé, et à la lumière des données de base qui résultent de nos investigations et de nos enquêtes, résumées dans la Première Partie, nous avons mené notre travail avec la préoccupation constante d'élaborer un projet répondant rigoureusement aux nécessités présentes et futures, et en tenant compte des tendances existantes.

En fait, notre tâche comportait *deux programmes indissolubles*, mais différents, et composés d'éléments complémentaires:

A) D'une part, tracer le cadre d'épanouissement d'une *capitale nationale*, en organiser la vie, pour une période qui peut comprendre deux générations, sans préjuger d'un avenir plus lointain.

Une capitale est *le reflet, le symbole* de la nation entière. La capitale du Canada, comme de tout État fédératif, au même titre que Washington ou Berne, prend toutefois une importance *spéciale*: c'est la ville qui, pour chaque Canadien, et pour tous les étrangers, doit être représentative de l'ensemble des dix provinces confédérées, sans toutefois porter préjudice aux attributions et aux prérogatives des capitales provinciales.

Choisie pour ce noble rôle, par une reine prévoyante et sagement inspirée, la petite ville ontarienne d'Ottawa, issue du village de Bytown, est devenue rapidement une grande cité, et les distances perdant peu à peu leur sens, s'est fondue avec les villes et localités voisines, autour de la belle rivière, jadis *frontière*, maintenant *trait d'union* entre les provinces symboliques de la grandeur canadienne: Québec et Ontario.

Dépassant encore ce symbole initial, elle est maintenant l'image du *Canada tout entier*.

Les grandes métropoles voisines, Montréal et Toronto, celles des Prairies ou des deux rives océaniques gardent tout leur prestige, et laissent à la capitale sa mission constitutionnelle, nationale et mondiale.

Il n'y a pas concurrence, car les fonctions sont nettement définies.

L'aménagement de la capitale est donc une œuvre *nationale, dont chaque Canadien pourra être fier*, et dans laquelle l'idée nationale peut se concrétiser par des actes matériels. Il en est un, dont le Gouvernement fédéral a pris l'initiative dès la fin des hostilités dernières et qui s'inscrira dans l'histoire de ce grand pays, c'est la décision que l'œuvre d'aménagement de la capitale nationale *soit dédiée à la Mémoire des Canadiens qui ont donné leur vie à la Nation pendant la Deuxième Guerre mondiale.*

Ce symbole héroïque sera matérialisé, au cœur même du territoire de la capitale, non par une composition sculpturale allégorique, et sujette aux controverses, mais par la *vue même de la réalité*, le panorama vivant de la capitale. D'autres marques tangibles de l'unanimité nationale et de la participation effective de la capitale fédérale à la grandeur et au progrès de chacune des dix provinces, doivent être également intégrées dans la réalisation matérielle de son plan.

Il est encore un fait qui vient renforcer cette donnée impérative du problème: l'une des dernières décisions du très honorable Mackenzie King, quittant volontairement le pouvoir, après une longue et glorieuse carrière, donnait à la Commission du district fédéral une ampleur significative lui permettant d'incarner l'ensemble des volontés canadiennes, en vue de la réalisation de ce grand ouvrage.

La tâche du Service d'aménagement de la capitale nationale, chargé des études techniques, était claire:

Donner à la fonction fondamentale de la capitale les éléments nécessaires à son épanouissement dans tous les domaines: vie parlementaire, gouvernementale, diplomatique, sociale, intellectuelle, dans un cadre de dignité, de bienvenue, pour les innombrables hôtes d'une capitale, les dignitaires officiels, les nombreuses délégations réunies en congrès nationaux et internationaux, sans oublier l'afflux des touristes, en hiver comme en été.

Le problème eût été relativement facile sur un terrain nu, suivant l'exemple de capitales créées de toute pièce, villes artificielles et d'apparat, mais auxquelles cette fonction unique ne saurait donner l'équilibre économique que possèdent les villes complètes.

B) Et c'est ici qu'apparaît la deuxième donnée impérative de notre problème: le territoire de la capitale est vivant; on a vu la croissance extraordinaire de son occupation démographique, représentée à ce jour par plus d'un quart de million d'habitants.

Deux villes principales, Ottawa en Ontario, et Hull, en Québec: population mixte, législations, systèmes d'éducation différents, deux entités provinciales dont il importe de respecter le mode d'administration, les coutumes, le langage et les aspirations.

Loin d'être une difficulté dans notre travail, l'ensemble de ces données humaines ne pouvait qu'en *intensifier l'intérêt.*

La superposition de facteurs différents, mais complémentaires, de données complexes, *mais de besoins communs*, exigeait sans doute de longues et minutieuses recherches dans l'enquête préalable. Nous y avons apporté tous nos soins, sachant par expérience qu'il n'est pas de problème urbain insoluble si les données en sont exactement connues.

Dans la recherche des solutions qui nous semblent résoudre les deux différents aspects du problème, celui de la capitale, et celui de l'agglomération urbaine existante, dont il fallait, en ménageant son avenir, bouleverser le moins possible la vie quotidienne, et satisfaire tout à la fois les exigences immédiates, nous avons délibérément *écarté les conceptions théoriques*, que nous enseignons comme souhaitables, mais qui s'avèrent trop souvent étrangères au principal facteur de réalisation: *l'économie du projet*. Nous n'avons retenu, dans nos conclusions, que les *travaux réalisables*, dont une étude approfondie a fait reconnaître les possibilités de réalisation immédiate ou dans un avenir raisonnable.

Ce principe de prudence n'exclut pas l'accomplissement de projets d'envergure, et de longue haleine, il exige seulement la connaissance des possibilités de récupération, souvent considérables, et l'appréciation exacte de *l'élément temps*, qui ne saurait être négligé dans un programme d'urbanisme.

Un plan directeur présente, en effet, l'aspect futur d'une ville, mais n'implique pas l'exécution hâtive et désordonnée de toutes les opérations: certaines peuvent et doivent être réalisées sans retard, d'autres s'inscrivent dans les programmes ultérieurs, bien que revêtant aussi un caractère d'urgence. Mais elles sont subordonnées aux *moyens financiers*. D'autres enfin, sont indiquées comme désirables; des réserves de terrain peuvent être faites en vue de leur réalisation éventuelle, mais elles sont sujettes à d'inévitables amendements résultant des conditions futures, imprévisibles dans leurs multiples modalités lors de l'élaboration du plan directeur.

Il faut avant tout se souvenir, si l'on veut faire œuvre utile et pratique, qu'un plan d'urbanisme est une œuvre flexible et rigoureusement *conditionnée* aux besoins des habitants du territoire étudié. Il ne peut leur être *imposé*, mais, s'il répond, par le sérieux de son étude, à leurs besoins réels, *il s'impose de lui-même* à leurs aspirations. L'urbaniste ne travaille pas pour *sa satisfaction de technicien, mais pour le bien-être de la population*, dont il est chargé de concevoir le cadre de vie.

Quelles sont donc, en résumé, les caractéristiques de notre plan? . . .

L'aménagement de la région de 900 milles carrés qui représente la zone d'attraction directe de la capitale, comporte tout d'abord l'établissement du réseau routier par amélioration de voies existantes et nouveaux tracés en vue de faciliter les divers mouvements dans la région. Un certain classement des routes est prévu conformément à leur fonction, à la nature et à la vitesse des véhicules qui les empruntent: transports utilitaires, communications interurbaines, circuits de promenade.

PLANCHE 8
DE L'ATLAS

Au centre, la région urbaine est délimitée par un périmètre destiné à empêcher l'extension tentaculaire et linéaire des constructions en bordure des routes. A cet effet, une zone dite "ceinture verte" encadre ce périmètre et est soumise à des mesures de sauvegarde destinées à protéger le territoire qu'elle couvre contre tout développement urbain indésirable. En dehors de la limite extrême de cette ceinture verte, le reste du territoire régional conserve le caractère rural ou forestier, suivant la nature des terrains, et comprendra seulement quelques agglomérations de faible importance à développement contrôlé.

Dans l'ensemble des territoires occupés par la ceinture verte et la zone rurale, les plus beaux sites, et particulièrement ceux qui bordent les lacs et les rivières, sont soumis à une protection spéciale destinée à leur conserver le caractère agreste qui constitue leur valeur.

En un mot, le plan régional est, avant tout, en dehors de la limite de la région urbaine, une œuvre de protection de la vie rurale d'une part, et du paysage forestier d'autre part, ainsi que de mise en valeur de tous les éléments qui ont un intérêt récréatif ou touristique.

PLANCHE 9
DE L'ATLAS

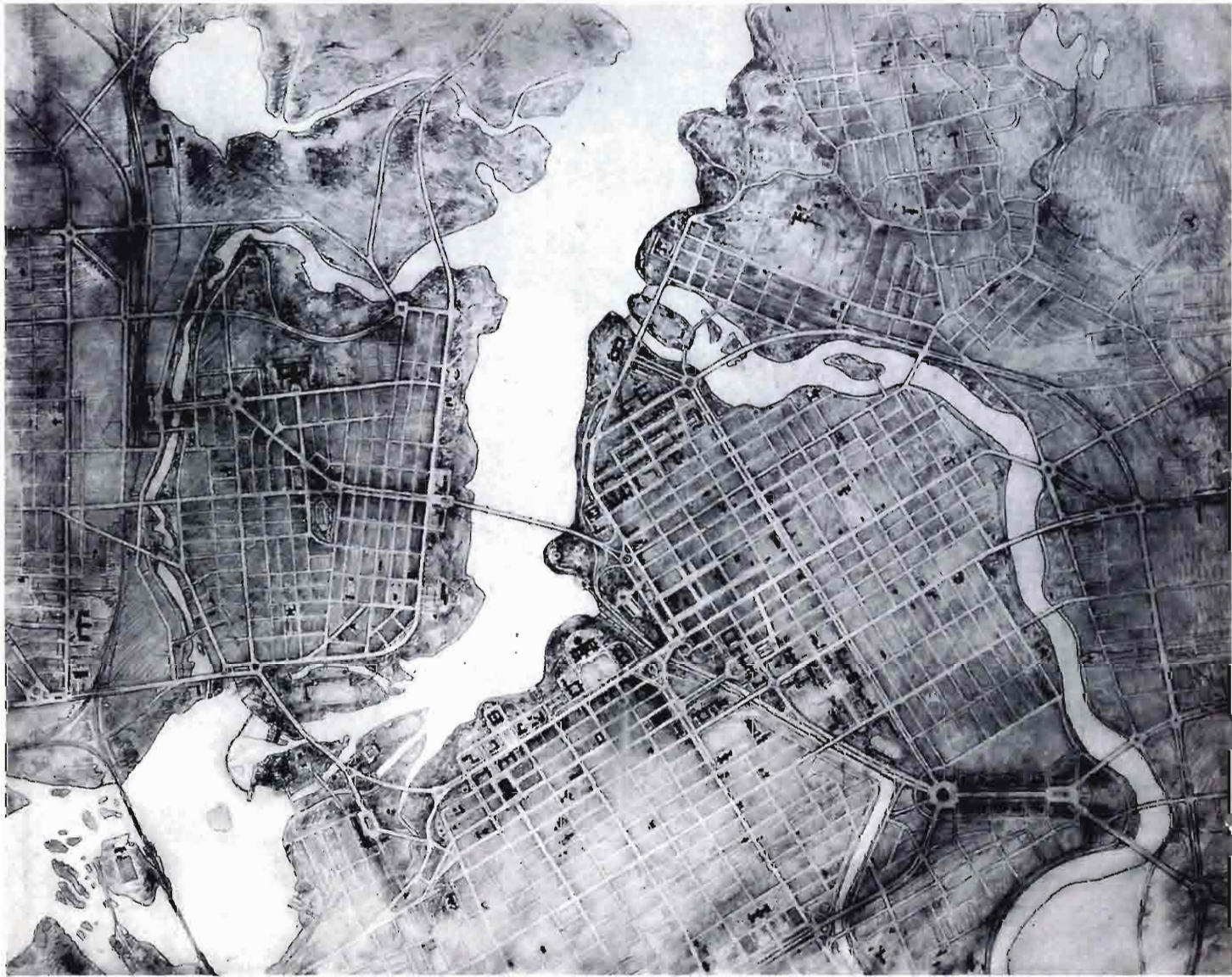
En ce qui concerne les territoires urbains situés au centre de la région de la capitale, les divers aménagements proposés sont étudiés dans la Seconde Partie de ce Rapport et nous en donnerons ci-dessous une description sommaire.

En premier lieu, la déduction fondamentale de l'enquête documentaire vise *le problème des installations ferroviaires*, longuement étudié et présentant des solutions variées, dont les avantages et les défauts ont été mûrement comparés, et dont l'examen final, en franche coopération avec les autorités compétentes des Compagnies de chemins de fer, fera éclore le tracé définitif de la remise en ordre des lignes de l'intérieur vers la périphérie de la zone urbaine.

De cette solution du problème ferroviaire, découle automatiquement l'*organisation de la circulation générale*: les emprises ferroviaires qu'il sera possible de libérer fourniront l'*assiette d'un réseau nouveau d'artères principales* et de belles avenues-promenades. Il en résultera un avantage inestimable pour l'amélioration et la systématisation de tous les mouvements à l'intérieur et autour de la zone urbaine.

Dans le cadre rénové des artères circulatoires s'inscrit *la distribution des zones habitées*, auxquelles on donnera au maximum possible, le caractère de groupements complets et non celui de quartiers sans âme, comportant en outre le défaut capital d'exiger d'interminables et quotidiens déplacements superflus.

Dans cette organisation à tendance nucléaire, compte tenu des situations acquises impossibles à bouleverser, mais lentement améliorables, nous fixons d'abord la limitation de l'expansion périphérique ou tentaculaire, par l'établissement d'un *périmètre d'agglomération*, bordé par une *ceinture verte*.



129

PREMIÈRE ÉTUDE D'AMÉNAGEMENT DU CENTRE DE LA CAPITALE

La zone urbaine sera elle-même *dosée* suivant ses diverses parties, par une limitation de la densité de peuplement, obtenue grâce au règlement dégressif et souple de la densité de construction, phénomène pratiquement contrôlable.

On étudiera également le problème des taudis et de leur rénovation, ainsi que les mesures à prendre pour assurer la protection des quartiers d'habitation actuels et futurs.

La vie et l'épanouissement de la capitale nationale comme des villes et municipalités avoisinantes, exigent la construction d'édifices publics selon un programme de *distribution harmonieuse* et de *décentralisation*. L'équipement en services d'utilité publique est prévu en fonction des aménagements envisagés.

La réorganisation circulatoire dans l'ensemble de la région de la capitale, en vue de supprimer le désordre et la congestion résultant de l'absence d'un système



130

MAQUETTE DE LA CAPITALE À CENT PIEDS AU POUCE,
exécutée par l'Office national du film.



131

DÉTAIL DE LA MAQUETTE

rationnel et fonctionnel de voies publiques, appelle *la remise en ordre des moyens de transport en commun*, en harmonie avec les développements envisagés, et en mettant à profit les nouvelles voies de grande circulation.

Le complément essentiel de l'habitation, ainsi que des activités complexes de la vie moderne, est *l'organisation systématique des espaces libres*, afin qu'ils puissent exercer leur pleine action régénératrice. Ils seront prévus en fonction de toutes les classes de la population et de leurs activités multiples. Ils sont aussi nécessaires à la santé et au bien-être qu'au repos ou à l'éducation, et constituent un élément capital de sécurité sociale.

La récréation au contact de la nature, et le tourisme, complètent le système général de l'organisation méthodique des loisirs dans le cadre général du site naturel. Espaces libres urbains, réserves boisées et circuits de tourisme s'intègrent dans un plan général de *l'exploitation rationnelle de tous les éléments du patrimoine naturel* qu'il importe de mettre en valeur et de protéger.

Si la sauvegarde et la mise en valeur de ce patrimoine dans sa totalité ont un *premier but utilitaire*, favorable au maintien de la santé, au développement physique et au bien-être des habitants, ainsi qu'au plaisir des touristes nationaux et étrangers, elles se justifient également au nom de l'esthétique, car la préservation de la beauté naturelle d'un site est un inestimable appoint à la joie de vivre et à la prospérité générale.

Il importait également d'énoncer quelques *règles élémentaires* applicables à *la protection* et à *la création d'une esthétique* dénuée de toute contrainte arbitraire, mais indispensable à *la lutte contre l'enlaidissement*, aussi bien pour l'ensemble du paysage urbain et rural, que pour l'architecture qui en organise et en meuble les espaces.

Enfin, le Gouvernement fédéral a voulu marquer toute l'importance nationale et internationale que prendra la capitale du Canada, si le développement en est prévu à l'échelle de la grandeur croissante de ce pays. Dans ce but, il a décidé de *dédier le plan de la capitale nationale à la mémoire des Canadiens morts au champ d'honneur, pendant la Deuxième Guerre mondiale*. Cette noble pensée *sera matérialisée* aux portes mêmes de la ville. L'exposé de cette heureuse possibilité clôt la description de notre travail, accompli dans sa totalité sous le signe de cette commémoration.

LE PROBLÈME FERROVIAIRE, ÉLÉMENT FONDAMENTAL DU PLAN

Déplacement des installations ferroviaires et des industries lourdes

Ce projet, maintenant plus encore qu'en 1915 (Rapport Holt), est *le pivot de tout le plan*; il a donc été à la base de nos premières esquisses. Le Comité d'aménagement de la capitale nationale a accordé une approbation et une collaboration entières à cette façon d'envisager le problème du plan de la capitale.

Le sous-comité des chemins de fer, institué au début de notre travail, a effectué des recherches approfondies en collaboration étroite avec notre Service. Après avoir étudié successivement, en commun, neuf solutions possibles, nous avons opté pour la plus vaste, mais aussi, comme cela se produit souvent, *la plus efficace*. L'approbation qu'elle a reçue de la Commission d'aménagement de la capitale nationale, la coopération attentive et précieuse des services compétents des chemins de fer, la compréhension des autorités municipales intéressées, démontrent bien la valeur de cette opération audacieuse, mais urgente. Le réaménagement des installations ferroviaires est donc devenu *la charpente du Plan Directeur*. (Voir Planche XXV)

PLANCHE 13
DE L'ATLAS

Le projet entraîne une série de travaux successifs et coordonnés, tendant à la suppression, partout où ils se présentent, des inconvénients du rail dans l'activité présente et future du centre de la partie urbaine de la région de la capitale.

En vue d'atteindre cet objectif sans bouleverser ni même déranger l'exploitation des chemins de fer et le travail des industries, en vue également de prévenir toute spéculation immobilière de nature à compromettre l'échange méthodique des terrains, le Gouvernement, agissant en cela conformément aux vœux du Comité d'aménagement de la capitale nationale et dans le sens du Plan directeur, a déjà décidé l'acquisition des terrains nécessaires; en outre, le zonage municipal pourra rendre d'autres terrains disponibles pour de nouvelles installations ferroviaires et industrielles.

Il sera donc possible de procéder à l'aménagement des nouvelles installations avant tout déplacement des installations actuelles.

Les principaux objectifs sont :

1° L'établissement d'une ligne de ceinture reliant la ligne de la rive nord du Pacifique-Canadien de Montréal à Hull à toutes les lignes convergeant sur Ottawa, par le sud, de Montréal (Pacifique-Canadien et National-Canadien), des États-Unis (New York Central), de Prescott (Pacifique-Canadien), de Kingston (National-Canadien), de Toronto (National-Canadien et Pacifique-Canadien), et de North-Bay (National-Canadien).

Un pont ferroviaire et routier reliera, à la hauteur de Templeton (Québec) la ligne de la rive nord à la rive ontarienne, à l'ouest du ruisseau Green, en passant par l'Île Duck. La nouvelle ligne de ceinture rejoindra et reliera toutes les voies actuelles à la ligne de Prescott au sud du chemin de Walkley. A l'intérieur de la nouvelle ceinture, toutes les voies actuellement comprises dans la région urbaine seront *graduellement* éliminées, soit :

La ligne qui traverse la ville (National-Canadien), la ligne Sussex (Pacifique-Canadien), la ligne de Prescott (Pacifique-Canadien) entre la baie Nepean et la nouvelle ceinture, la ligne de Carleton-Place entre la baie Nepean et le croisement avec la ligne de North-Bay du National-Canadien, les voies du Pacifique-Canadien et du National-Canadien allant d'Hurdman's-Bridge à la gare centrale, et sa continuation par le Pont Interprovincial et au travers de la ville de Hull.

2° Reconstruction de la gare de voyageurs parallèlement à la nouvelle ligne de ceinture; aménagement des gares de triage, des gares de marchandises et des voies de chargement (trois milles de longueur et près d'un mille de largeur) sur les terrains acquis ou désignés par voie de zonage dans ce but spécial.

La nouvelle gare terminus centrale, pour les marchandises, sera située à environ un demi-mille à l'est d'Hurdman's-Bridge. Des terrains d'une longueur d'environ deux milles et demi sont également acquis ou zonés, en vue d'y construire la gare et ses annexes, des industries, des entrepôts et des ateliers. La nouvelle gare de voyageurs sera située à environ quatre milles de la Place de la Confédération, mais elle sera reliée aux diverses parties de la ville par des boulevards larges et directs, tracés de façon que la circulation y soit assurée sans arrêts, grâce à un nombre suffisant de carrefours giratoires et de croisements superposés.

La principale voie d'accès à la Place de la Confédération en partant de la gare comprendra une autoroute à deux voies, de deux milles de longueur, jusqu'à la gare terminus centrale des marchandises; de là, un embranchement, également de grande communication, conduira à Hurdman's-Bridge, d'où un mail de vastes proportions distribuera la circulation en trois directions à l'entrée de la ville :

- a) une promenade qui, longeant le canal Rideau, du côté est, et tracée parallèlement à la promenade actuelle de la Commission du district

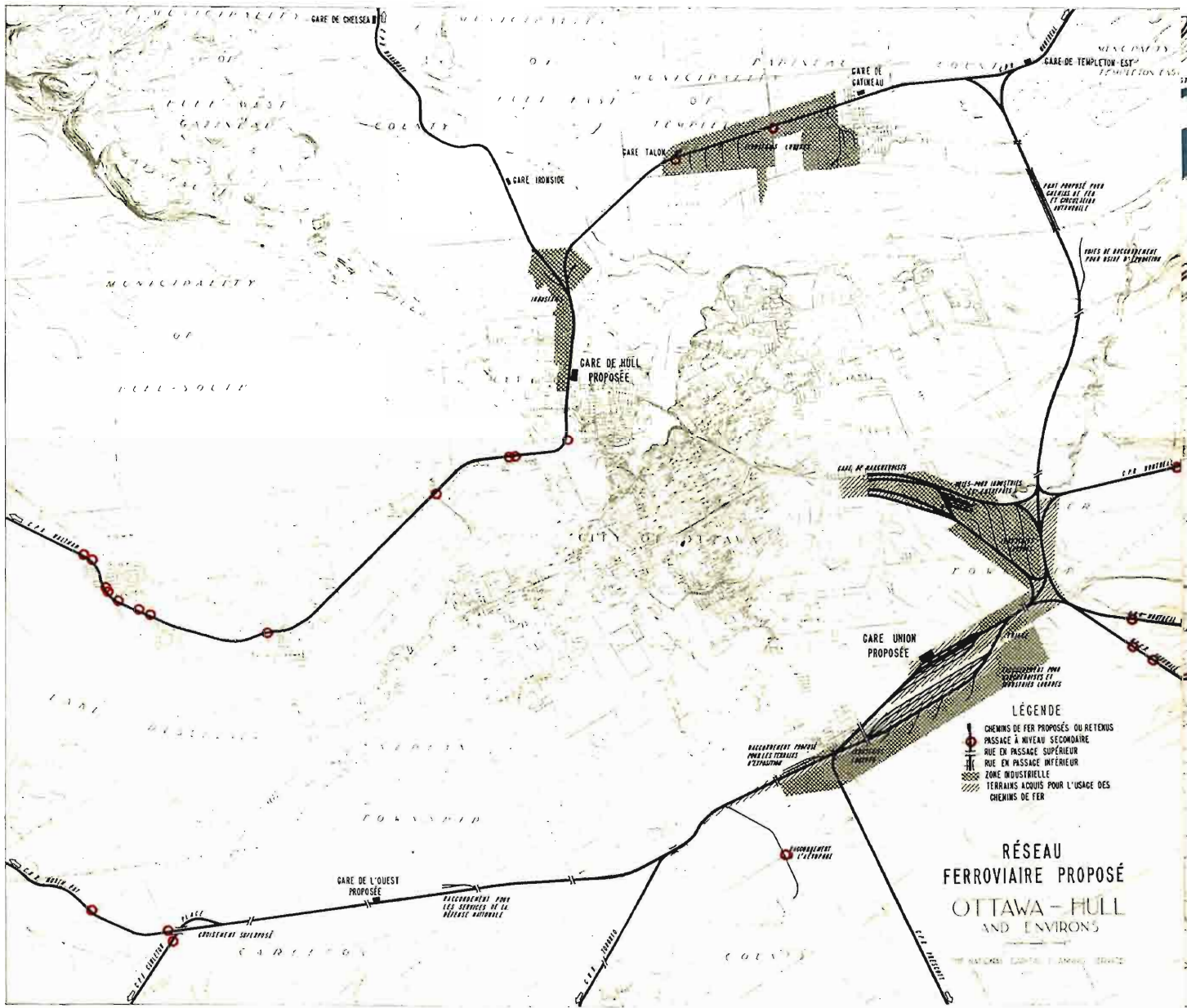


PLANCHE XXV

fédéral, débouchera sur la place de la Confédération et la rue Sussex, au niveau bas actuel occupé par les voies ferrées, évitant ainsi tous les points d'intersection;

- b) l'avenue King-Edward élargie, au nord; et
- c) à l'ouest, le boulevard à grand trafic, remplaçant les voies ferrées qui traversent la ville.

3° Ottawa restera directement relié à Hull à partir de la rue Sussex, grâce à un nouveau pont qui, remplaçant le Pont Interprovincial, conduira, par un large boulevard, au nouveau centre social et à la nouvelle gare de Hull. Celle-ci comprendra également une gare terminus de marchandises, qui sera reliée au secteur industriel aménagé sur les terrains acquis et zonés à cette fin expresse. La disposition des voies ferrées du côté québécois reste à peu près la même, exception faite de la suppression du raccordement de la voie du Pacifique-Canadien au Pont Interprovincial et de quelques petites améliorations aux lignes de Maniwaki et de Waltham.

Cette amélioration d'envergure apportée aux lignes ferroviaires accédant à la capitale comporte trois grands avantages:

1° *Simplification* des manœuvres ferroviaires, surtout en ce qui concerne les trains transcontinentaux, et concentration au même endroit de toute cette activité, qui exige actuellement de longs et peu économiques déplacements de wagons et de locomotives. *Économie importante* de temps, de combustible et de main-d'œuvre.

2° Établissement, sur l'emplacement des lignes abandonnées, d'un *réseau coordonné de grandes artères principales*.

- a) Boulevard de grande circulation traversant la ville, depuis le point de pénétration de la nouvelle route de Montréal, à Hurdman's-Bridge, jusqu'à la baie Graham (boulevard central de l'est à l'ouest).
- b) Boulevard traversant la ville du sud au nord, depuis la nouvelle entrée par le sud jusqu'aux rues Wellington et Scott.
- c) Boulevard vers l'ouest (prolongement de la rue Scott) jusqu'à Britannia.
- d) Boulevard de ceinture, de la rue Sussex (par Eastview) jusqu'à l'entrée méridionale de la ville.
- e) Mail et avenue à passages superposés, depuis Hurdman's-Bridge jusqu'à la Place de la Confédération.
- f) Boulevard central à Hull, du nouveau pont à la future gare de Hull.
- g) Nouvelle entrée du côté est (embranchement de la route de Montréal) jusqu'à Hurdman's-Bridge.

3° *Augmentation de la valeur de la propriété foncière* dans toute la région urbaine bénéficiant de cette entreprise d'envergure. Sur la plupart des terrains que traversent les lignes ferroviaires appelées à disparaître, la propriété immobilière a perdu de sa valeur en raison des nombreux passages à niveau, des mauvais moyens d'accès, des rues sans issue et des constructions défectueuses. En faisant disparaître ces inconvénients, l'établissement de voies de communication modernes, dont certaines du type avenue-jardin, relèvera considérablement la valeur des terrains, rendus à l'aménagement de quartiers d'habitation ou de secteurs commerciaux modernes.

L'industrie lourde trouvera ainsi toute facilité d'expansion à proximité d'installations ferroviaires rationnellement équipées.

L'avantage, peut-être le plus important, du plan de modification du réseau ferroviaire de la région, est qu'il permet une *exécution graduelle*: l'activité ferroviaire ne sera pas bouleversée pendant l'établissement de la ligne de ceinture et l'aménagement des emplacements industriels nouveaux. La suppression des lignes devenues inutiles pourra alors se faire aux endroits et au moment voulus. Tout le projet peut s'exécuter suivant un plan d'opérations par étapes successives établies en accord avec les besoins des chemins de fer et des établissements industriels, et dont le détail est donné dans la Troisième Partie de ce Rapport.

CIRCULATION

Par suite de la modification des lignes de chemins de fer dans la région urbaine, le réseau routier de la capitale et des environs peut bénéficier des améliorations ci-dessous décrites.

La planche XXVI indique le nouveau réseau routier: artères interurbaines, voies principales, voies secondaires et routes de plaisance.

PLANCHE 11
DE L'ATLAS

Artères interurbaines

Dans la province de Québec:

1° La route n° 8, qui part de Montréal, obliquera vers le nord-ouest, du point où elle dépasse le lac Beauchamp, dans Templeton, traversera la voie du Pacifique-Canadien et la longera en direction de Pointe-Gatineau, jusqu'à l'endroit où elle se divise en deux branches: a) vers le sud, en direction du pont qui traverse actuellement la rivière Gatineau et jusqu'à Hull, grâce à un nouveau pont, directement dans le prolongement de l'avenue Laurier, d'où elle continue vers le pont de la Chaudière. Sauf, pour la partie comprise entre le pont de la Chaudière et Val-Tétreau, la nouvelle artère utilisera la route actuelle d'Aylmer qui sera aménagée à deux voies jusqu'à un point situé à l'est de l'*Ottawa Country Club*, chacune des deux voies étant à sens unique, celle du nord vers l'ouest et l'autre empruntant la route actuelle, vers l'est. A partir de cet endroit, la route actuelle conduira à Aylmer, tandis qu'un nouvel embranchement, rejoignant et suivant n° 8 (route d'Eardley) conduisant à Pembroke. L'utilisation de la route O'Connell comme artère interurbaine, redonnera à l'actuelle route d'Aylmer son caractère de desserte résidentielle.

Le nouveau tracé prévu à Templeton permettra aux industries du genre de l'*International Paper Company* de s'établir entre la rivière et le chemin de fer sans que la circulation routière soit retardée par les passages à niveau nécessaires à leurs voies de chargement.

Les parties de la grand route actuelle qui cesseront de servir d'artère interurbaine deviendront des routes locales desservant Templeton, Gatineau, Pointe-Gatineau, Hull et Aylmer.

b) De Pointe-Gatineau, une seconde branche de la route n° 8 s'étendra vers l'ouest en traversant la Gatineau par un nouveau pont, suivra le chemin de Chelsea, vers le sud-ouest et atteindra le chemin de la Mine au nord de son point de croisement avec le chemin de la Montagne, où elle se fondra de nouveau avec la route n° 11, au boulevard Saint-Joseph, avant de traverser la route d'Aylmer pour rejoindre le réseau routier de l'Ontario, par un pont qui sera jeté sur la baie Nepean dans le prolongement du pont actuel de l'île Lemieux. Du point de rencontre de cette branche avec le chemin de Chelsea, une liaison sera établie en direction nord-ouest avec le chemin de la Mine dont le tracé sera rectifié et le profil élargi sur la distance voulue. Une voie de grande communication sera ainsi assurée avec Maniwaki et Mont-Laurier, en remplacement de la partie sud de la route actuelle n° 11 à classer dans les routes touristiques.

Dans la province d'Ontario:

2° La route n° 17, qui part de Montréal et passe par Hawkesbury, bifurquera vers Hurdman's-Bridge, près du ruisseau Green, à travers Cyrville; elle pénétrera dans la ville d'Ottawa par un mail, aménagé entre la rivière Rideau et le Canal, puis, traversant le Canal près du pont Pretoria, elle rejoindra le nouveau boulevard central est-ouest, traversant la ville, remplaçant la voie ferrée, jusqu'à son point de croisement avec la route n° 17 qui conduit à North-Bay. Le croisement de cette nouvelle artère interurbaine avec la route de Richmond (route n° 15) sera aménagé avec passage superposé. Ainsi libéré de la circulation interurbaine, le parcours que suit actuellement la route n° 17 pour traverser Ottawa, par Eastview et les rucs Rideau et Wellington, ne servira plus que de grande artère *locale* réservée à la circulation intense du centre de la ville.

Il y aurait lieu d'améliorer la route n° 15 au sud de Bells-Corners en utilisant la route de Richmond sur une certaine distance pour s'en écarter ensuite jusqu'à Stanley-Corners; cela permettrait d'éviter le dangereux passage inférieur qui se trouve à l'ouest de Bells-Corners ainsi que le passage à niveau de Stittsville.

3° La route n° 31 (route de Metcalfe) est la voie la plus courte entre Ottawa et la frontière des États-Unis (traversier de Morrisburg à Waddington). Elle entre dans Ottawa entre des lignes sans fin de maisons établies en bordure de la route et par la rue Bank, rue de commerce de détail. Il est donc proposé d'aménager une nouvelle entrée par le sud au croisement de la ligne Pacifique-Canadien avec le chemin Heron. À cet endroit, une vaste place en forme d'étoile formerait l'extrémité d'un large boulevard conduisant vers la ville à une hauteur de 380 pieds au-dessus du niveau de la mer près de la route de Bowesville, d'où l'on aperçoit toute la silhouette de la colline du Parlement. Ce boulevard remplacerait la partie sinueuse de la route de Metcalfe et utiliserait une partie des routes déjà existantes (qui seront élargies) pour rejoindre la route qui passe près de Gloucester-Sud.

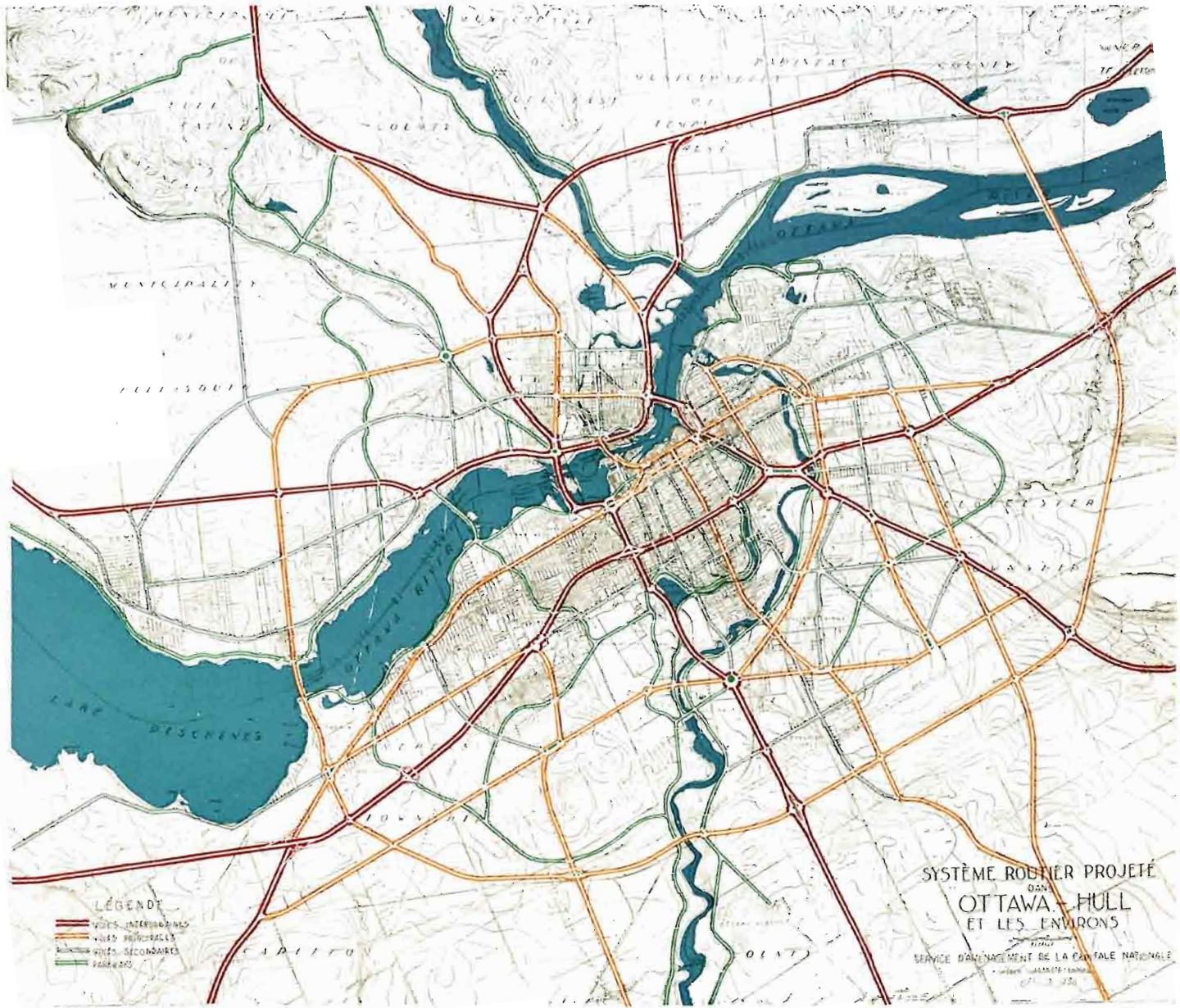


PLANCHE XXVI

4° La route n° 16 (route de Prescott) ne manque pas de pittoresque, mais elle ne répond plus aux besoins de la circulation rapide: elle fait trop de crochets et la façon dont elle pénètre dans la ville, par la rue Preston, laisse à désirer. Nous proposons de l'améliorer en réduisant la distance de Carsonby à Manotick par un raccourci presque direct: nous détournons la circulation par le pont de Manotick, sur la rivière Rideau, jusqu'à proximité de Manotick Station, puis nous suivrons les routes actuelles (qui seront améliorées) jusqu'à la nouvelle route de Metcalfe et au boulevard proposé comme entrée sud dans Ottawa.

5° La route de Russell, actuellement une des principales routes locales, devrait être modifiée sur une partie de son parcours et transformée en artère interurbaine allant d'Ottawa (nouvelle entrée de l'est débouchant sur le mail à Hurdman's-Bridge) à Ramsayville, où il faudrait aménager une nouvelle grand route jusqu'à Cornwall, sur la frontière canado-américaine. Le nombre croissant de touristes des États-Unis motive l'établissement de cette grand route qui permettra d'atteindre directement le pont de Cornwall.

Voies principales

Dans la province de Québec:

La future route de Maniwaki trouvera un débouché nouveau dans Hull, par son prolongement vers le sud-est, à partir de son point de rencontre avec la branche nord de la route n° 8 jusqu'au prolongement de l'avenue Laurier sur la rive gauche de la crique de la Brasserie, près de son embouchure, alors que la partie sud du chemin de la Mine assurera une liaison directe avec le prolongement de cette même branche de la route n° 8 à l'ouest de la ville. Le boulevard Saint-Joseph, traversant la région urbaine de Hull au sud de la route de Chelsea demeurerait une grande artère réservée à la traversée de la ville. La même observation vaut pour le boulevard Saint-Laurent et la partie urbaine du chemin de la Montagne. Ce dernier pourrait être éventuellement relié à la route de Deschênes par une artère transversale, surtout si l'on construit un nouveau pont aux rapides de Deschênes.

Dans la province d'Ontario:

Plusieurs voies se prêtent au rôle de grandes artères, urbaines ou suburbaines:

Le prolongement de la rue Scott jusqu'à la rue Wellington ouest (route actuelle n° 17).

La rue Wellington, voie monumentale réservée à la desserte des édifices du Parlement et du Gouvernement, sera interdite à la circulation commerciale entre la rue Bay et la place de la Confédération. Le trafic lourd et commercial sera détourné par les rues Albert et Slater, utilisées seulement à sens unique, et passera par le nouveau pont au-dessus du canal et des voies ferrées de la gare

centrale actuelle, pour rejoindre la rue Rideau en empruntant la rue Waller, dont l'extension conduira à la rue York, assurant ensuite la liaison avec le pont St-Patrice. Cette nouvelle voie de liaison entre les centres commerciaux Sparks-Bank et Rideau-Dalhousie, est destinée à servir de voie d'évitement et de soulagement local de l'itinéraire actuellement congestionné qui emprunte la rue Wellington, les rues Sparks et Queen et la place de la Confédération.

La route Base-Line, qui devient la branche orientale de la route de Metcalfe (route actuelle n° 31) dans Gloucester, traversera le nouveau centre de triage et le secteur industriel, et conduira à la partie orientale de la région de la capitale. L'autoroute qui sera aménagée, de la nouvelle gare à l'entrée orientale de la ville, constituera également une voie principale, de même que le boulevard de ceinture remplaçant la voie de la ligne Sussex du Pacifique-Canadien. Jusqu'à ce qu'on puisse terminer l'aménagement de la nouvelle route de Montréal (route n° 17) et supprimer les gares de triage et les voies conduisant à la gare Union, l'entrée améliorée de la ville par Eastview, le chemin MacArthur et le pont Cumming, servira de grande artère, tandis que la route de Montréal qui passe par Eastview sera réservée à la circulation locale.

Les chemins Walkley et Heron, dans Gloucester, et la route Base-Line, dans Nepean, conduiront directement de la nouvelle gare à la partie sud-ouest de la capitale.

La route de Merivale, à titre d'importante artère diagonale, répond aux besoins locaux entre ses points de croisement avec diverses grandes artères.

L'aménagement de l'autoroute de ceinture, le long des limites intérieures de la ceinture de verdure au sud de la capitale, deviendra moins immédiatement urgent lorsque sera établi le boulevard traversant la ville sur l'emprise de la ligne du National-Canadien. Toutefois, nous croyons que l'établissement de cette autoroute commerciale, de l'est (route n° 17) à l'ouest (routes n° 17 et n° 15), desservant les secteurs industriels et ferroviaires, s'imposera un jour, si l'on veut diminuer la circulation sur le boulevard traversant la ville, lequel ne sera pas une artère industrielle. En outre, l'autoroute commerciale reliera six artères interurbaines rayonnant en dehors de la région urbaine et elle desservira deux gares (voyageurs et marchandises), le futur terrain de l'exposition, l'aéroport et le quartier général de l'armée. Deux ponts finiront par relier ses extrémités à la route québécoise n° 8; elle atteindra alors Deschênes, à l'ouest, et les régions de Templeton, Pointe-Gatineau et Hull, à l'est. Comme elle se trouve dans la ceinture verte, il sera facile d'en réserver l'emplacement jusqu'au moment où il sera opportun de mettre le projet à exécution.

Voies secondaires

Vu leur nombre, une description détaillée des voies secondaires semble inutile dans cet examen des principales propositions. L'étude et la réalisation graduelles de ces projets sont du domaine des opérations locales.

Routes de plaisance

Beaucoup de routes actuelles sont indiquées sur le plan dans la catégorie d'avenues-jardins (ou routes de plaisance) en raison de la beauté, naturelle ou acquise, de leur parcours. Elles sont néanmoins utilisées comme voies de circulation rapide, sauf là où leur tracé ou leur profil ont dû être adaptés à un terrain difficile. Pour le lecteur qui connaît la région d'Ottawa, la description en est inutile.

Nous les avons donc comprises dans nos plans, avec les nouvelles promenades à aménager graduellement dans les zones vertes locales. Ces promenades serviront d'armature au réseau des voies de desserte des unités de quartiers et de voisinage, qui selon les besoins viendront s'ajouter aux quartiers périphériques existants dont elles seront l'extension. Pour le tracé de ces voies, nous avons largement tiré profit des hauteurs ménageant des vues sur les environs.

Nous mentionnerons ci-dessous les projets les plus importants:

1° De la route actuelle de Montréal (n° 17) au lieu dit "Les Carrières" près de l'aéroport de Rockcliffe, une voie de promenade pourrait être établie en suivant la limite ouest de l'aéroport et en atteignant le parc de Rockcliffe près du parc de la C.D.F.

Les touristes venant de Montréal et de Québec pénétreront ainsi dans la capitale par une entrée plaisante, et même grandiose, à travers Rockcliffe, la pointe Nepean et l'avenue Mackenzie jusqu'au Château Laurier. Ce projet peut être réalisé rapidement, tandis que l'exécution de la grande entrée Est, par le Mail et la promenade nouvelle du canal Rideau est subordonnée à la deuxième étape de la modification des installations ferroviaires.

2° Une autre route de plaisance importante, que la Commission du district fédéral étudie, conduira de la route d'Aylmer jusqu'à Kingsmere. Nous estimons qu'elle devrait suivre la rue Boucherville, en longeant la crête s'élevant au-dessus de la dépression boisée qui entoure le lac Fairy; car, de cette crête, on a une très belle vue sur la capitale, et il sera extrêmement facile d'aménager en parc ce terrain si favorablement préparé par la nature, pour continuer *jusqu'aux portes mêmes de la ville* le charme pittoresque du parc de la Gatineau.

D'un vaste rond-point en étoile, rappelant les beaux carrefours forestiers des grandes époques, et aménagé à l'intersection de cette nouvelle avenue promenade avec les routes de la Montagne et de la Briqueterie, la promenade pénétrerait dans les collines de la Gatineau et serpentant entre les escarpements boisés, s'avancerait, au delà du village de Kingsmere, dans les collines qui dominent les lacs Meach, Harrington et Philippe (voir planche 10 de l'atlas).

3° La route de plaisance projetée de la baie Nepean à Britannia est la troisième importante addition au réseau de promenades.



132

ÉTAT ACTUEL DE L'ARRIVÉE DES CHEMINS DE FER À L'EST D'OTTAWA. L'espace entre la rivière et le canal Rideau, est occupé par des installations ferroviaires, des entrepôts et des usines qui déprécient les terrains avoisinants. Les lignes des chemins de fer bordent le canal sur la rive droite, jusqu'à son embouchure, alors qu'un magnifique parkway longeant la rive gauche permet d'entrevoir les possibilités d'un aménagement complet des deux rives.



133

ÉTAT FUTUR DE L'ENTRÉE D'OTTAWA PAR L'EST. La révision du réseau ferroviaire permettra de créer, à l'est, une entrée digne d'une capitale. Parkways et artères de pénétration modernes donneront aux grandes routes de Montréal et de Cornwall un accès facile et attrayant. Un large mail bordé d'immeubles modernes, distribuera la circulation au nord, au coeur et à l'ouest d'Ottawa.

[175]

4° D'ailleurs, en raison de leur situation et des paysages qu'elles permettent de traverser, toutes les voies en bordure de la rivière Ottawa et des rivières Gatineau et Rideau, sont assimilées sur le plan directeur, à des "parkways" ou routes de plaisance. Cette classification a une portée juridique: elle signifie que tout trafic commercial lourd devrait y être prohibé, pour préserver leur caractère de voies de plaisance. La plupart existent déjà et, vu leur fonction limitée, elles ne demandent que peu d'améliorations.

Rues

Il est de toute évidence que la largeur et le profil transversal d'une voie publique doivent être étudiés en fonction de la circulation.

Sans vouloir faire un classement rigide qui serait du domaine de la théorie, on doit reconnaître qu'il s'établit des fonctions de fait, résultant de l'utilisation du terrain en bordure des diverses voies publiques et que si le tracé du système circulatoire d'une ville n'a pas été rationnellement conçu, il en résulte que les voies publiques ont des fonctions contradictoires produisant une gêne dans la circulation des véhicules de diverses catégories, un retard dans leurs mouvements, et par conséquent, une perte de temps et d'argent. Il est indiscutable qu'une voie publique qui sert à la fois au trafic routier interurbain, au commerce de détail—ou à la desserte industrielle—ne peut assurer convenablement aucune de ces fonctions.

Une voie de grand passage ne doit pas être en même temps l'artère centrale d'un développement résidentiel, mais doit au contraire desservir ce développement en passant *tangentielllement* à lui sans le traverser. De même les voies de desserte locale trop longues, trop directes, ont une tendance à devenir des voies de grande circulation. Leur tracé doit donc être d'une longueur limitée, sensiblement brisé, et leur largeur doit être modérée, afin de ne pas encourager les conducteurs de véhicules à emprunter ces voies pour éviter une voie de grande circulation. La voie de grande circulation devant être une sorte de collecteur principal du trafic, doit donc avoir une emprise supérieure à l'emprise habituelle de 66 pieds, pouvant atteindre 80, 100, 120 pieds; même davantage quand, en plus de sa chaussée principale (ou de ses deux chaussées à sens unique) elle doit comporter deux chaussées latérales de service pour les mouvements lents et multiples motivés par la desserte des propriétés, dans un centre déjà développé. Aucun stationnement ne doit être permis sur la chaussée réservée à la circulation rapide.

En ce qui concerne les petites voies de service local réservées à la desserte résidentielle, leur largeur peut être réduite au minimum nécessaire pour une circulation destinée uniquement aux riverains de ces voies et à un stationnement réglementé.

NOUVEAU BOULEVARD remplaçant les lignes du National-Canadien qui traversent actuellement toute la région urbaine de l'est à l'ouest. Il aura comme avantage d'assurer une circulation rapide et de réduire les obstacles aux mouvements nord-sud, de rénover les quartiers avoisinants, de décongestionner les rues Wellington, Rideau ainsi que Somerset et Carling.

134



VUE DE LA MAQUETTE montrant les artères de pénétration et les parkways proposés en bordure de la rivière Ottawa, à Hull, ainsi que les nouveaux ponts appelés à relier les deux rives.

135

Lorsqu'il s'agit d'une voie de commerce de détail, il y a avantage à ce que le stationnement ne soit pas en bordure de cette voie mais dans un espace de détente contigu à la voie, petite place ou élargissement de la chaussée où le stationnement ne cause aucune gêne à la circulation normale. Il s'ensuit donc que l'étude du tracé des voies et de leur largeur, ainsi du détail de leur profil transversal (chaussées et trottoirs), fait partie intégrante de l'élaboration d'un plan d'aménagement. Même si certaines largeurs proposées sont en contradiction avec les normes établies, elles représentent un progrès par rapport à des normes parfois assez anciennes et ne correspondant plus aux besoins de la circulation automobile moderne, et du stationnement.

Nos propositions, en vue de l'amélioration du réseau des rues, sont, en conséquence, de trois natures:

- a) Élargissement
- b) Percement de voies nouvelles
- c) Modification de parcours.

a) *Élargissement*

L'élargissement ne doit être pratiqué que là où il est absolument nécessaire et où la valeur des propriétés est peu élevée. On peut alors prévoir assez facilement les probabilités d'augmentation de la valeur imposable et rendre l'opération rentable, surtout si les règlements municipaux permettent un jour *l'acquisition de terrains en excédent*, en vue de leur mise en valeur *au profit de la collectivité*.

Exemples d'élargissements projetés:

Région d'Ottawa:

L'avenue King-Edward, du sud de la rue Rideau à la nouvelle entrée orientale de la ville. Cette avenue deviendra une grande voie de distribution de la circulation au nord-est de la ville.

La rue Waller, sur son côté occidental, du nouveau pont du canal Rideau jusqu'à la rue Rideau.

La rue York, à l'est de l'avenue King-Edward.

L'avenue Carling, de l'avenue Bronson à son croisement avec la route de Richmond.

D'autre part, en vue de la création d'importantes voies de communication du réseau urbain, nous proposons l'élargissement des routes suivantes:

Région d'Ottawa:

Les chemins Walkley et Heron, dans Gloucester, et la route Base-Line, dans Nepean, à titre d'artères conduisant directement à la nouvelle gare.

La route de Bowesville, jusqu'à l'aéroport d'Uplands.

Le chemin MacArthur, des voies du Pacifique-Canadien à la route Base-Line, et celle-ci, du chemin MacArthur au nouveau secteur industriel.

Région de Hull:

Le boulevard Saint-Laurent, grande artère centrale, de la nouvelle gare au nouveau pont conduisant à Ottawa.

L'avenue Laurier, qui deviendra un boulevard de corniche, en bordure du futur parc situé sur la rive de la rivière Ottawa, face à la colline du Parlement, sans aucun établissement industriel pour masquer la vue, devra être élargie et transformée en avenue dissymétrique comportant une large voie, pour la circulation générale, et une allée de service parallèle, à l'usage des immeubles y attenant.

b) Percement de nouvelles rues

Ainsi qu'on peut le voir par l'énoncé des propositions suivantes, et surtout par l'examen de leur tracé sur le plan superposé où apparaît l'état actuel, les percements envisagés n'exigent qu'un minimum de démolition d'immeubles existants, en général vétustes ou peu importants.

De même que pour les élargissements, nous avons conditionné le percement de rues aux indications que donne le plan des valeurs foncières, afin de rejeter toute proposition exigeant de coûteuses opérations.

Tout au début de nos études, déjà en 1938, nous avons envisagé la création d'une grande artère dans l'axe du Parlement, en utilisant la rue Metcalfe élargie, en conservant l'alignement est, et en reculant l'alignement ouest symétriquement, par rapport à l'axe de la Tour de la Paix. Voie monumentale, impliquant par sa largeur, plutôt une percée qu'un simple élargissement. Cette proposition vient naturellement à l'esprit, et a été maintes fois préconisée. Elle ne manque pas d'attrait au premier abord et nous l'avons examinée sous tous ses aspects. Nous ne l'avons pas retenue pour les raisons suivantes:

1° L'élargissement de la rue Elgin était déjà en cours, comme collecteur nord-sud des rues qui y *aboutissent* par l'ouest, ou qui la croisent. Son extrémité nord, également en voie de réalisation, pouvait s'épanouir en un vaste carrefour, maintenant exécuté en partie.

2° Le profil qu'aurait eu la rue Metcalfe élargie, n'aurait pas permis une perspective satisfaisante, en raison du relief du sol, où il eut exigé une coûteuse révision.

3° A son extrémité nord, il eût été nécessaire d'aménager un vaste carrefour, de la dimension de la Place de la Confédération, pour assurer tous les mouvements.

4° Les expropriations nécessaires pour une telle percée, ainsi qu'on peut le voir sur les plans de valeurs foncières et immobilières, étaient prohibitives, surtout en raison des constructions touchées: Club Rideau, Ambassade des États-Unis, Édifice Birks, Banque Royale du Canada, Églises, bibliothèque Carnegie, Medical building, etc.

5° Du point de vue circulatoire, la rue Metcalfe, même élargie, ne se présente pas, en raison de la position de ses 2 extrémités, comme une voie aussi efficace que la rue Elgin.

6° Mais la raison principale concerne l'esthétique même de ce projet: le caractère des édifices du Parlement procède du style gothique, adapté, il est vrai, à la mode Victorienne. Même si les blocs est et ouest subissaient dans l'avenir des modifications, l'ensemble conservera son caractère plus pittoresque que statique, et la mise en valeur de sa silhouette gagnera à n'être pas conçue dans la symétrie, mais suivant *un angle* qui améliorera le volume de Tour de la Paix, un peu grêle vue de face.

C'est pour toutes ces raisons que nous avons abandonné notre première idée, et prévu la *perspective oblique* sur les bâtiments du Parlement par l'entrée future et qui ne manquera ni de grandeur, ni d'effet monumental, depuis Hurdman's-Bridge parallèlement au canal, jusqu'à l'emplacement de la gare Union. La vue vers le Parlement, malgré l'environnement chaotique actuel est déjà très imposante.

Nous avons jugé utile d'expliquer cette question, car, sans les raisons exposées ci-dessus, la percée axiale par la rue Metcalfe aurait sans nul doute été la première voie nouvelle à recommander. Mais nous pensons qu'elle sera très avantageusement remplacée par le boulevard servant d'entrée est de la ville, entre Hurdman's-Bridge et la Place de la Confédération.

Percelements proposés:

1° Dans Eastview, une rue de raccordement en diagonale entre le pont Cumming et le chemin MacArthur (près des voies du Pacifique-Canadien) et le prolongement du chemin MacArthur, de la route Base-Line à la nouvelle route de Montréal.

Dans Ottawa:

2° Prolongement de la rue Waller vers le nord, de la rue Rideau, à la rue York et percement de deux courtes rues diagonales, de la rue York-est au pont de la rue Saint-Patrice.

3° Prolongement de la rue Slater vers l'ouest, de l'avenue Bronson à la rue Albert.

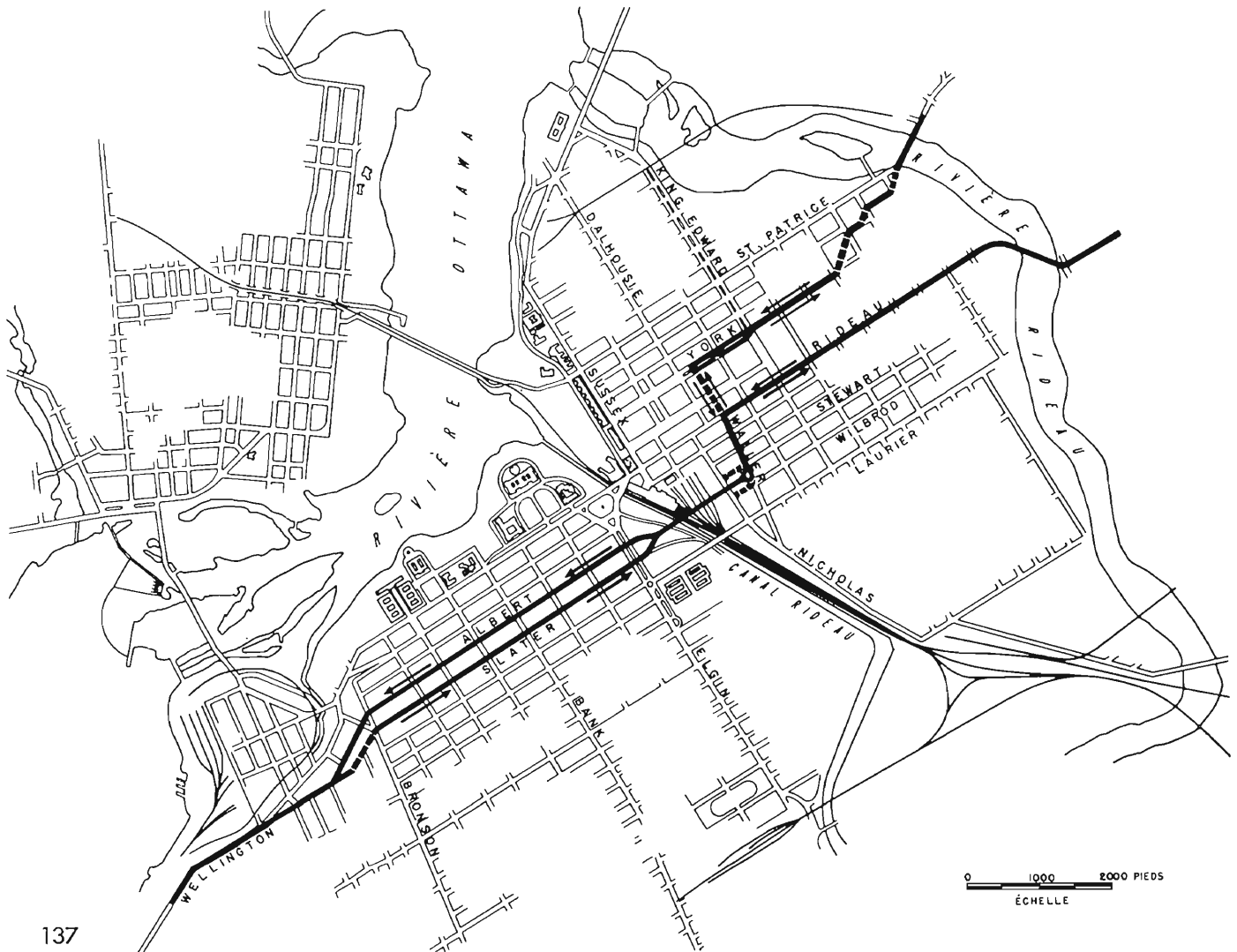
Les deux projets ci-dessus sont le complément logique de la première opération à exécuter pour faciliter la circulation au cœur de la ville: construction d'un pont sur le canal Rideau de la rue Elgin à la rue Waller.

Après une très complète étude des plans, devis estimatifs et maquettes de divers projets, le sous-comité de la circulation et le Comité d'aménagement de la capitale fédérale ont approuvé cette importante et urgente amélioration, dont les plans détaillés sont actuellement terminés.

On accède au pont, à l'est, par une rampe à pente de 3 p. 100 et partant de la rue Waller, et à l'ouest par deux rampes le reliant à leur intersection avec la



NOUVEAU PONT AU-DESSUS DU CANAL



CROQUIS SCHÉMATIQUE MONTRANT L'AMÉLIORATION DE LA CIRCULATION LOCALE APPORTÉE PAR LA CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU PONT AU-DESSUS DU CANAL. Le nouvel itinéraire réalisé grâce à la construction de ce pont, et des améliorations et percements prévus, assurera la jonction entre les deux centres commerciaux de la haute et de la basse-ville, améliorera la circulation sur les rues Wellington, la place de la Confédération et la rue Rideau, et pourra se compléter par un accès en diagonale au pont Saint-Patrice.

rue Elgin aux rues Albert (sens unique vers l'ouest) et Slater (sens unique vers l'est). Les abords des rampes d'accès seront traités en vallonnements gazonnés et plantés. Le pont proprement dit se compose de trois travées traversant la promenade actuelle, le canal et la future promenade parallèle au canal, à l'est, et dont l'emplacement est, pour le moment, occupé par les voies ferrées et les gares de triage.

On trouvera ci-dessous, à c) "modification de parcours", la justification de l'emplacement du pont.

4° La rue Scott vers l'est, du chemin Bayview à la rue Wellington en traversant les gares de triage du Pacifique-Canadien.

5° La rue Lyon vers le sud, de la Cinquième avenue à la rue Bank.

6° Prolongement de la rue Booth vers le sud, à travers la rue Carling et jusqu'à la promenade de la Commission du district fédéral, le long du lac Dow.

7° Comme branche du boulevard traversant la ville du nord au sud, qui sera établi sur l'emprise de la ligne Prince de Galles, on aménagera un détournement à l'ouest du canal et du lac Dow, au nord des écluses Hartwell.

8° Prolongement, vers le sud, de l'avenue Bronson, qui traversera la rivière Rideau et atteindra le rond-point de l'entrée méridionale.

9° Prolongement de l'avenue King-Edward vers le nord jusqu'à la rue Sussex, en face de l'immeuble du Conseil national des recherches.

10° Prolongement du chemin Heron vers l'ouest, à partir de la route Bowesville, franchissant la rivière et le canal Rideau pour atteindre la route de Prescott et la route Base-Line.

11° Modification de la route de Merivale à son croisement avec la route Base-Line.

12° Voie en diagonale reliant l'avenue Carling au village de Britannia.

13° Prolongement de l'avenue Gladstone vers l'ouest, de la rue Parkdale à la rue Holland, pour rejoindre l'avenue Byron.

14° Déviation en diagonale de la rue Saint-Patrice jusqu'à la rue Guigues à la hauteur de l'avenue King-Edward.

Dans Hull:

15° Nouveau boulevard, de la rue Reboul au boulevard Montclair, et raccordement en diagonale avec le chemin de la Montagne et la route de Chelsea.

16° Nouvelle route de plaisance sur l'emprise de la Hull Electric Railway, jusqu'à la ville d'Aylmer.

Plusieurs autres projets analogues, d'importance et d'urgence variées, mais non essentiels à la conception générale, sont indiqués sur le plan directeur; il appartiendra au Comité d'aménagement de la capitale nationale d'en examiner le détail quand l'étude des diverses propositions locales sera jugée opportune.

c) *Modification de parcours.*

Le problème de la *circulation* et de sa conséquence, le *stationnement* a fait l'objet d'études approfondies.

C'est pour une large part, par l'application du principe de la *modification des parcours* qu'on pourra le résoudre dans les conditions *les plus économiques*.

1° La circulation générale qui actuellement, emprunte les rues Rideau et Wellington pour traverser la ville de l'est à l'ouest, trouvera un avantage immédiat à utiliser le *nouveau boulevard traversant la ville* qui occupera les emprises de la ligne National-Canadien, et pourra être affecté comme nouvel itinéraire urbain de la Route 17.

2° La circulation *locale* entre le secteur commercial des rues Sparks et Bank, et celui des rues Rideau et Dalhousie, de même que la circulation *de traverse* entre le centre de la ville et le pont St-Patrice, qui s'ajoutent actuellement à la congestion de la place de la Confédération, trouveront elles aussi un bien meilleur parcours par *les rues Albert et Slater (à sens unique) le pont* projeté au-dessus du canal et des voies ferrées, la rue Waller et son prolongement jusqu'à la rue York, vers le pont St-Patrice.

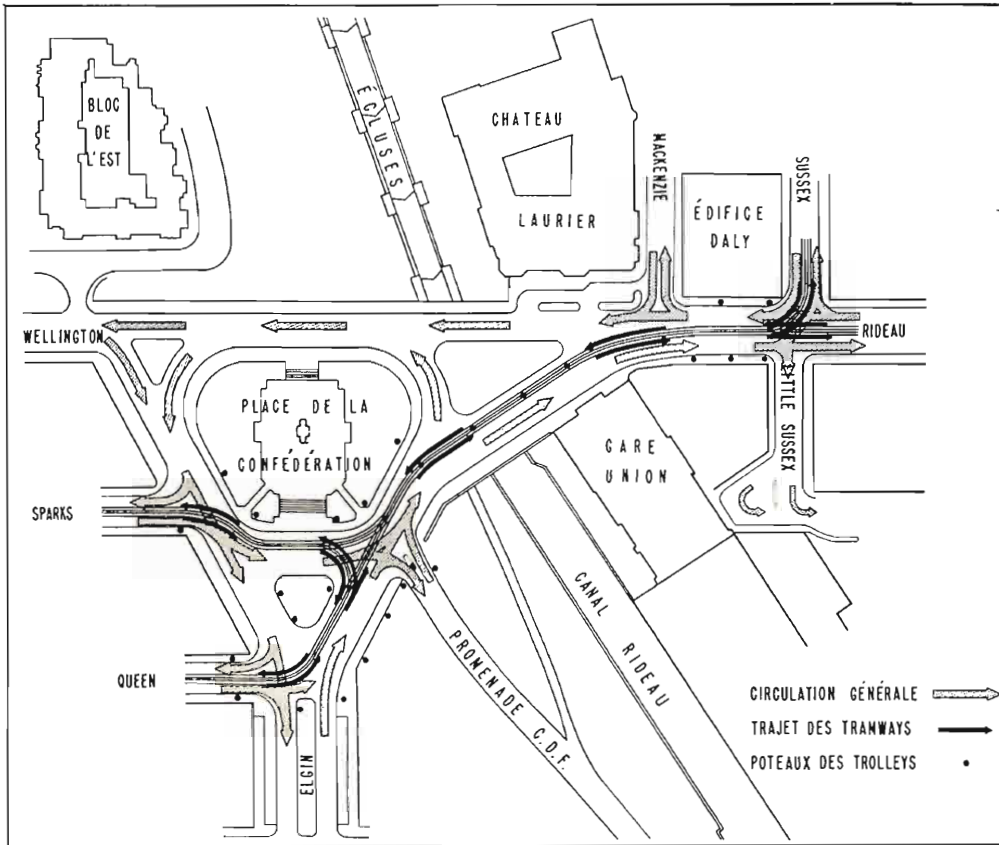
3° Le *virage à gauche* qui donne accès de la place de la Confédération vers la rue Sussex est la cause principale d'embouteillage de ce point de la rue Rideau. Même lorsque le nouveau pont urbain sera en service, la circulation sur la place de la Confédération sera encore intense.

Dans nos plans de 1938, nous proposons déjà d'élargir l'espace entre le Château Laurier et le côté sud de la rue Rideau, grâce à la disparition de l'édifice Daly et des bâtiments anciens situés en face de la rue Rideau. Cet élargissement rendra plus facile le tournant à gauche des voitures et des tramways, et fournira plus d'espace pour les arrêts alternatifs dus aux feux de signalisation. (Voir ill. 138 et 139, p. 184).

Un virage à gauche, d'un rayon suffisant, permet l'accès direct à l'entrée principale du Château. Toutefois, cette solution ne constitue que la première étape du projet d'aménagement qu'on pourra exécuter, quand la gare Union aura été déplacée. Quand l'espace compris entre l'immeuble Transportation et le canal sera disponible, les automobilistes voulant gagner la rue Sussex emprunteront, par un *virage à droite*, une boucle qui, par un passage souterrain sous la rue Rideau, les conduira rue Sussex, au sud de l'immeuble des Douanes.

Le tournant à gauche une fois supprimé, la circulation, rue Rideau, se fera librement de l'est à l'ouest. La rue Sussex sera réservée à la circulation en direction du nord et la rue Mackenzie, à la circulation en direction du sud.

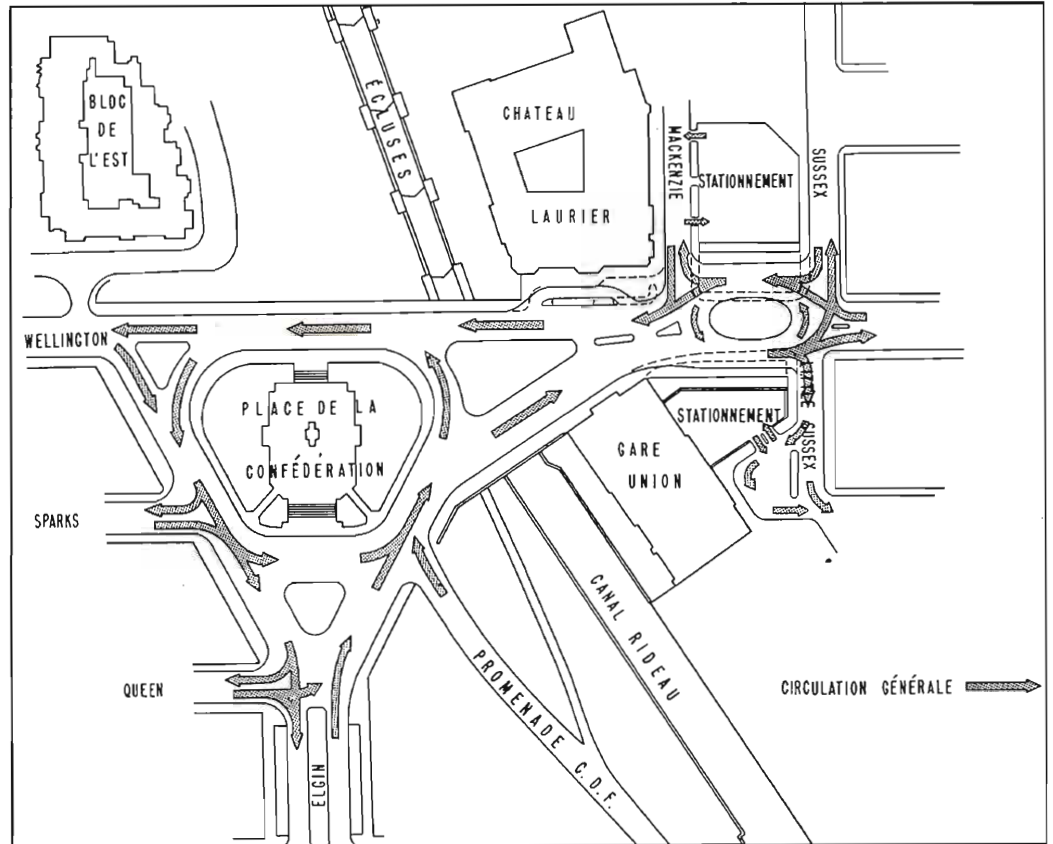
De la rue Rideau, on arrivera au Château par l'entrée principale et, de la rue Mackenzie, par les entrées principale et latérale. De la rue Wellington, on y accédera par le passage souterrain, sous l'entrée latérale, contigu aux ascenseurs; en plus de cet accès abrité, on pourra emprunter l'entrée principale, grâce au



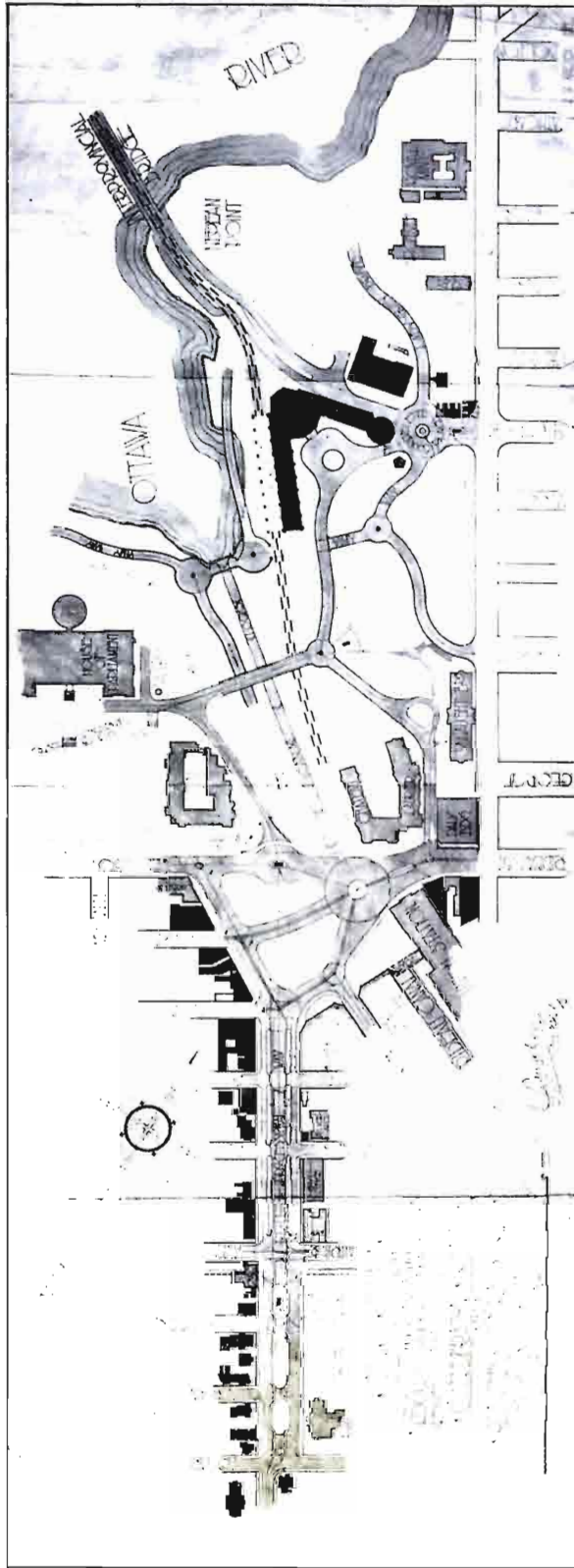
ÉTAT ACTUEL DE LA CIRCULATION AUX ABORDS ET SUR LA PLACE DE LA CONFÉDÉRATION. Le conflit entre la circulation générale et le trajet fixe des tramways, le peu d'espace ainsi que l'intensité des mouvements à l'entrée de la rue Rideau, sont les causes majeures des difficultés, des retards et des embouteillages constatés en ce point.

138

PREMIÈRE ÉTAPE DANS L'AMÉNAGEMENT DE LA PLACE DE LA CONFÉDÉRATION ET DE SES ABORDS. La suppression des tramways et leur remplacement par un mode de locomotion plus souple, et l'élargissement à l'entrée de la rue Rideau, permettent de réorganiser et de simplifier la circulation générale et d'assurer les mouvements requis en attendant que la suppression de la gare (voir illustration 143) apporte une solution plus complète.



139



141

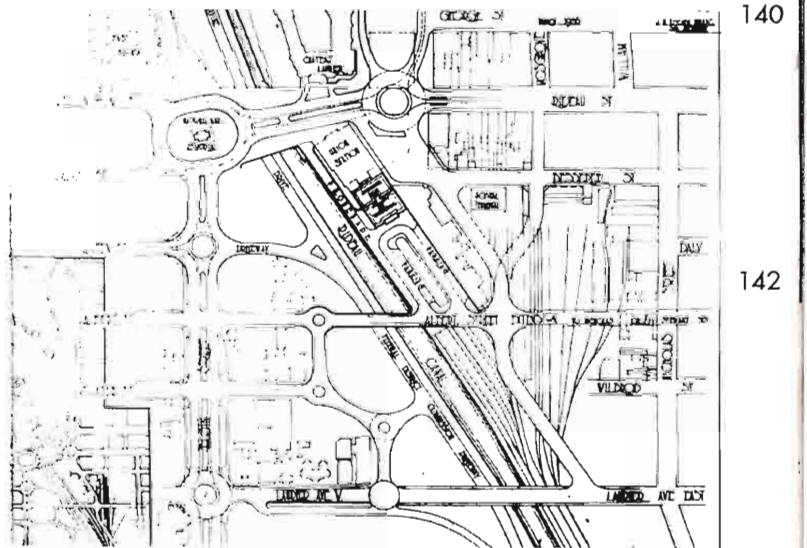
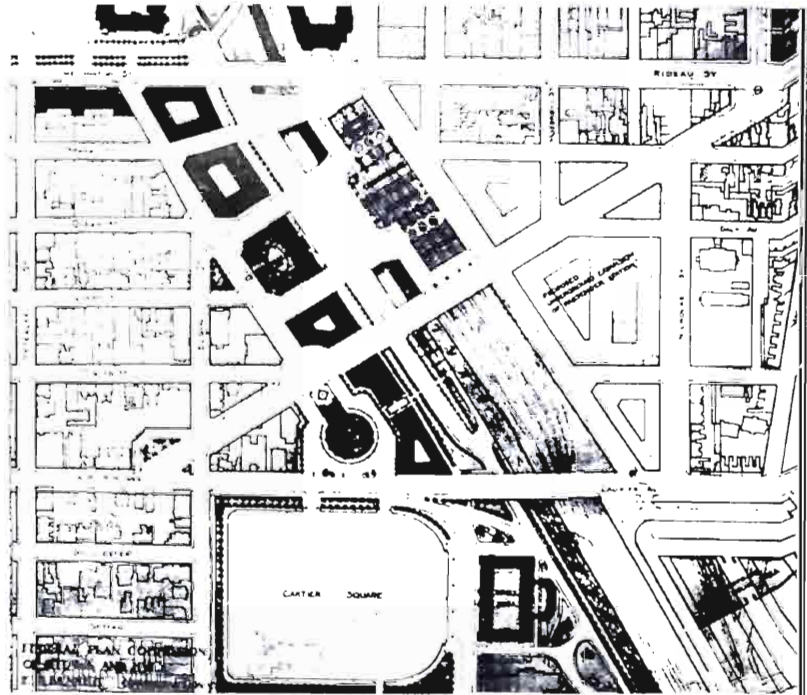
QUATRE PROJETS D'AMÉNAGEMENT DU CENTRE D'OTTAWA

140—Rapport Holt—1915.

141—Rapport Noulan Cauchon—1928.

142—Ottawa Town-Planning Commission—1936.

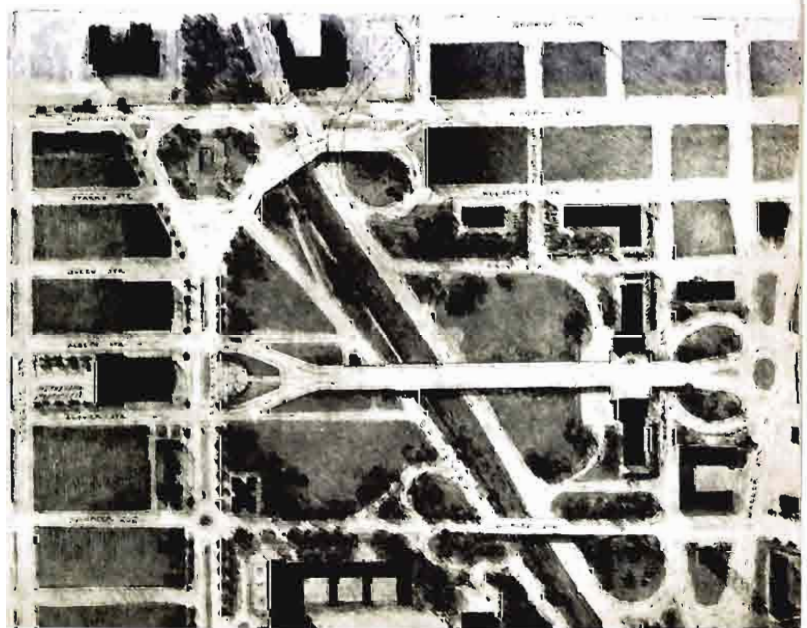
143—Projet actuel.



140

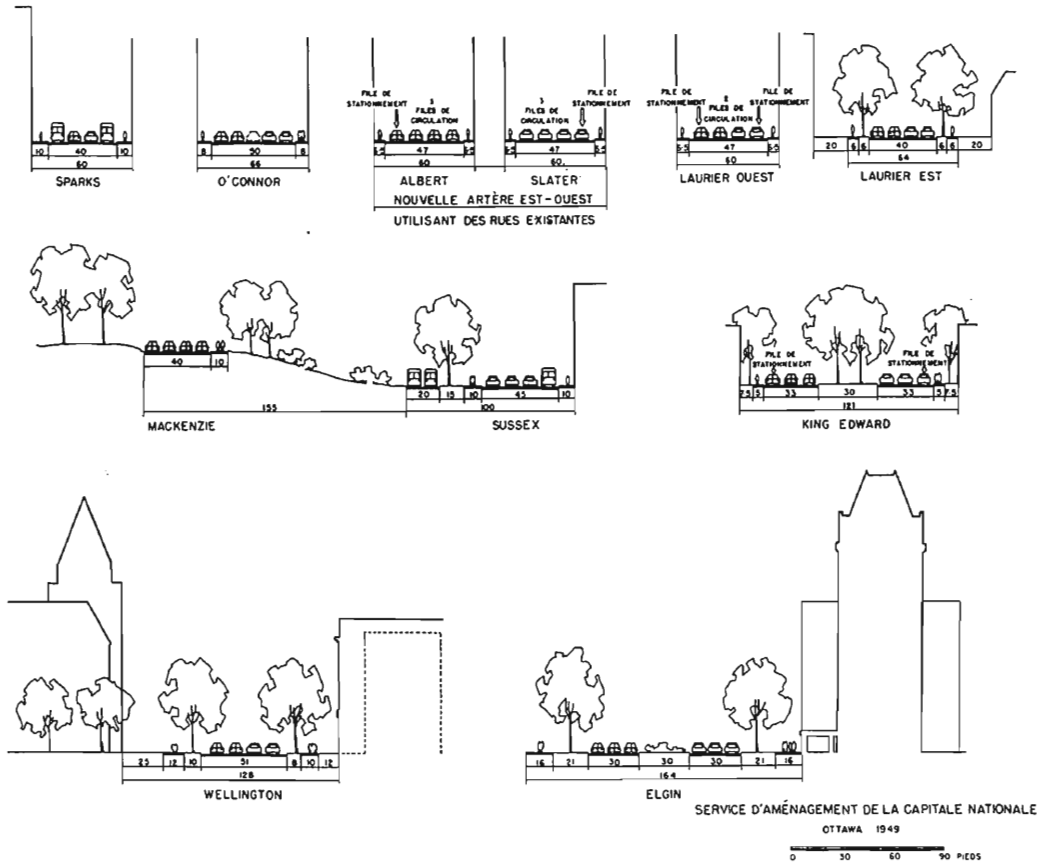
142

143



RÉORGANISATION DE LA CIRCULATION AU CENTRE D'OTTAWA

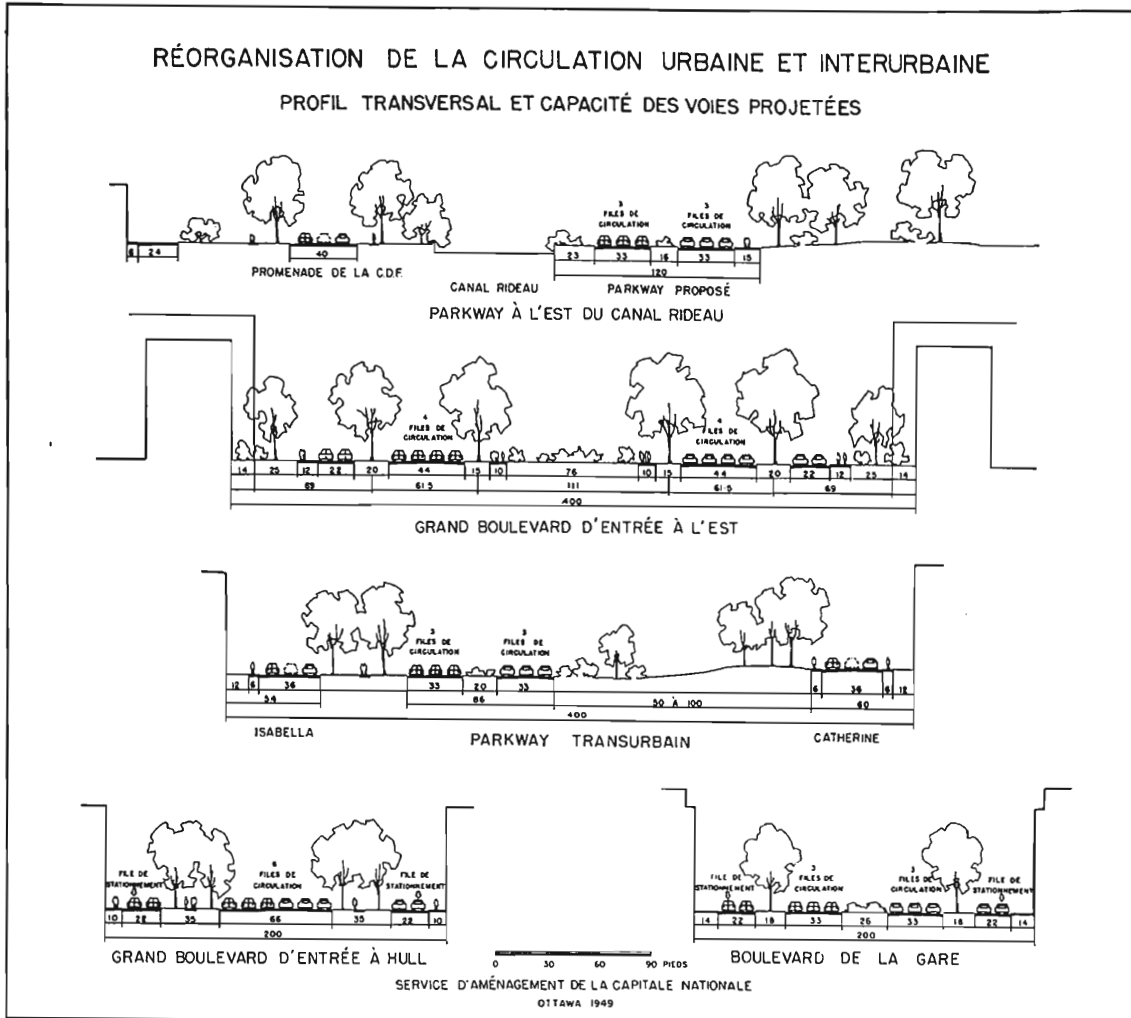
PROFIL TRANSVERSAL ET CAPACITÉ DE CIRCULATION DES PRINCIPALES RUES EXISTANTES



virage à gauche prévu dans la solution provisoire et déjà mentionné. Les voitures quittant le Château pour se diriger vers les rues Elgin et Wellington utiliseront l'entrée principale, comme à présent. L'entrée souterraine servira aux voitures venant de la nouvelle promenade projetée au niveau des voies ferrées actuelles qui mènent au pont Interprovincial; quant à la circulation en sens opposé, c'est-à-dire du Château à la promenade, elle pourra également se faire à ce niveau inférieur.

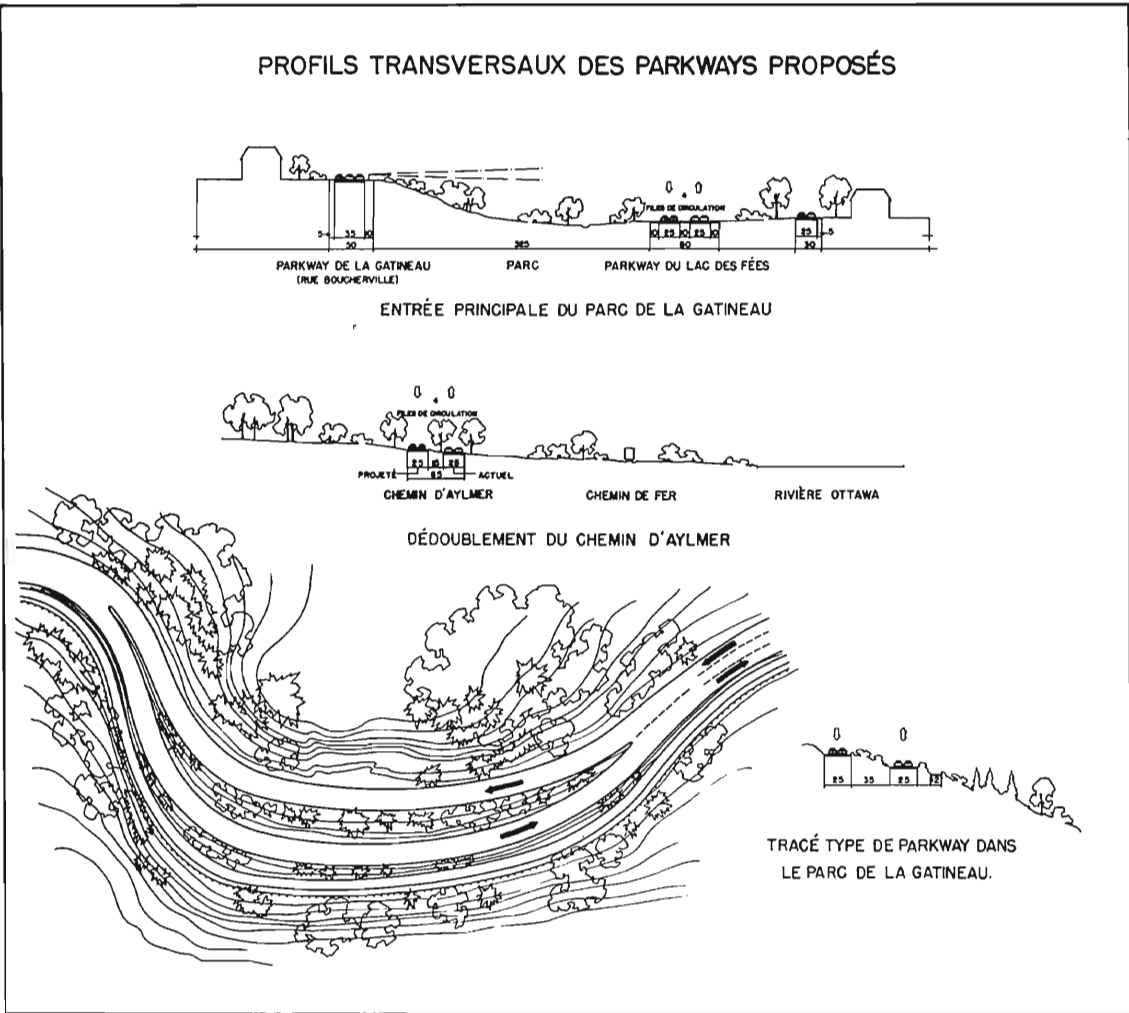
4° La construction proposée d'un pont au-dessus du canal Rideau, et l'affectation des rues à sens unique, Albert et Slater, à la circulation entre les rues Wellington-ouest, Elgin, Waller, Rideau et le prolongement possible jusqu'au

RÉORGANISATION DE LA CIRCULATION URBAINE ET INTERURBAINE
 PROFIL TRANSVERSAL ET CAPACITÉ DES VOIES PROJETÉES



145

pont Saint-Patrice, offrent une voie de détournement commode des rues Wellington et Sparks à la circulation locale cherchant un accès ou une sortie sur toute l'étendue de cette longue voie à travers la ville, grâce aux nombreuses rues s'y rattachant au nord et au sud. En faisant des rues Slater et Albert des rues à sens unique, on obtient une largeur totale de 80 pieds de chaussée, soit six voies de circulation et deux de stationnement. Ce résultat ne nécessite *aucune expropriation*, tandis que l'élargissement de l'avenue Laurier serait coûteux, lent, insuffisant, la largeur maximum de chaussée ainsi obtenue s'établissant à 46 pieds, soit la largeur de cette partie de l'avenue Laurier déjà élargie de la rue Elgin à la rue Bay. En outre, la transformation de l'avenue Laurier en artère de grande circulation à



travers la ville détruirait son caractère dans ses deux parties, est et ouest, qui sont bordées de maisons d'habitation, particulièrement la partie est. Cependant, cette transformation se produira peut-être un jour, si le centre de la ville prend une extension commerciale imprévue. On pourra alors jeter un pont sur la rivière Rideau, à la hauteur de l'avenue Laurier-est, reliant le chemin MacArthur à la route de Montréal. Mais nous considérons cette éventualité comme lointaine, et *évitable*, grâce à des mesures appropriées de zonage (voir chapitre 4).

Il est possible aussi que la circulation de l'est à l'ouest augmente au point qu'il soit nécessaire de faire de la rue Somerset une grande artère *locale*, reliant d'une façon commode *les quartiers d'habitation* de l'est et de l'ouest. Il faudra

alors construire de nouveaux ponts sur le canal et la rivière Rideau, à titre de moyens supplémentaires de détournement de la circulation. Pour le moment cela ne constitue pas une solution immédiate et efficace du problème de l'encombrement de la circulation *au cœur* de la ville.

5° L'aménagement du *grand boulevard d'accès* et du *rond-point de distribution dans le sud* de la ville est un autre exemple typique de détournement en vue de dégager des routes et des rues destinées à d'autres fonctions précises.

A cause de leur tracé sinueux et tourmenté, la route de Metcalfe qui aboutit à la rue Bank, et la grand route de Prescott qui débouche sur la rue Preston, ne sont guère que des voies de tourisme à vitesse réduite. Comme artères de pénétration, elles sont insuffisantes. L'une et l'autre seront dégagées par un *large boulevard à circulation rapide* conduisant au grand rond-point d'où six artères divergentes orienteront les voitures vers tous les points de la ville. Afin de bien assurer la giration, ce rond-point pourra avoir 800 ou même 1,000 pieds de diamètre. *Mais du point de vue pratique et esthétique, il y aura lieu de conserver un contrôle absolu sur les terrains en bordure du rond-point, de réserver ces terrains aux établissements publics dont l'État aura grand besoin pour ses futurs services administratifs, d'y prescrire les retraits nécessaires et de prévoir de grands parcs de stationnement.* Présentement libre de toutes constructions, l'emplacement se prête admirablement à cette destination.

Dans tout le plan, les grands carrefours et les principaux croisements ont été agencés, selon leur fonction particulière ou les conditions topographiques, en carrefours giratoires, raccordements en T, triangles, croisements superposés, bifurcations, trompes et feuilles de trèfle, afin de faciliter la circulation ininterrompue et de diminuer le nombre des croisements à feux de signalisation.

6° *Le stationnement.*

Il faut, pour éviter que les voitures en stationnement n'encombrent les lignes de circulation, multiplier les parcs de stationnement en retrait de la rue, profiter du relief du terrain pour établir le plus grand nombre possible de parcs de stationnement abrités, et favoriser la construction, à des points critiques, de garages en étages. Ceux-ci sont de plus en plus appréciés des hommes d'affaires, qui paient volontiers pour obtenir économie de temps et sécurité.

Pour la plupart des nouveaux édifices publics et même des grands immeubles commerciaux privés, il sera judicieux de prévoir à l'intérieur de leur plan, *l'espace nécessaire au stationnement*, soit de jour, soit de nuit. Cette précaution a été observée au nouvel édifice de la Cour suprême, et le sera également aux édifices projetés du ministère des Affaires des anciens combattants.

L'emplacement actuel de l'édifice Daly, entre les niveaux différents de l'avenue Mackenzie et de la rue Sussex, convient exactement pour un garage de deux ou même de trois étages, avec accès direct à couvert vers l'étage inférieur de l'hôtel Château Laurier.

L'emplacement réservé à un futur édifice public, rue Elgin entre les rues Albert et Slater, permettra aussi l'aménagement d'un garage souterrain, avec entrée directe au niveau inférieur, rue Slater.

L'esplanade proposée au nord de la rue Wellington, vis-à-vis de la rue Lyon, et en bordure de la falaise du Parlement, sera établie à un niveau permettant d'aménager en dessous, un garage couvert pour environ 800 voitures, qui sera affecté aux fonctionnaires des Services publics prévus dans le voisinage.

De même, à l'extrémité est du pont projeté au-dessus du canal, quelle que soit la solution adoptée pour les constructions à ériger en ce point, un vaste garage au niveau de la rue Nicholas, s'étendant sous les constructions formant tête de pont pourra abriter de nombreuses voitures, avec accès par les quatre côtés.

Il sera bon de susciter la construction d'un grand nombre de garages de ce genre, partout où les constructions seront destinées à de nombreux va-et-vient et où les conditions topographiques le permettront. Par exemple, les rues Albert et Slater, appelées à devenir d'importantes artères de circulation commerciale, montrent déjà une tendance favorable, par le nombre de garages privés qui y sont installés, avec entrées sur les deux rues. Cet exemple est à suivre.

Enfin, toute institution importante, même privée, pouvant accueillir des foules (visiteurs ou personnel) doit être établie sur un espace suffisamment vaste et dégagé, pour assurer le stationnement *sur son propre terrain*.

Cette règle doit être incorporée dans le *règlement de construction*. Le Gouvernement donne à ce sujet un exemple qui permettra d'imposer cette condition à tout projet privé présentant des besoins de stationnement importants.

Cette condition impérative née des besoins modernes a d'ailleurs été à la base du choix des emplacements que nous avons proposés pour tous les nouveaux bâtiments ou services publics, édifices du Gouvernement, hôtel de Ville, établissements sportifs, théâtres, palais des Congrès et auditorium, centre d'expositions, etc.

AMÉNAGEMENT URBAIN

Délimitation de l'extension future
Répartition nucléaire des unités de quartiers et de voisinage
Règlement de zonage

Le Plan Directeur détermine la *délimitation maxima de la future extension urbaine*, sur un espace amplement suffisant pour une population totale de 500,000 habitants. Ce chiffre n'est qu'indicatif, les densités prévues étant basées sur les chiffres constatés dans les diverses parties de la région urbaine. Ces densités peuvent être modifiées sensiblement dans l'avenir, par suite de l'augmentation vraisemblable des habitations collectives et des appartements, remplaçant une partie des habitations individuelles.

Il est donc possible d'envisager l'*éventualité* d'une population pouvant même atteindre sans inconvénient 600,000 âmes dans les limites de l'agglomération telles qu'elles sont définies au plan. (Voir planche XXV, face à la page 160).

Mais ce qui est important, c'est que hors des limites fixées, une *ceinture rurale, assujétie à un contrôle légal*, soit maintenue en vue de protéger la périphérie contre tout *lotissement indésirable ou linéaire*.

Cette ceinture, dont la limite extrême est également indiquée, devra être uniquement consacrée à *l'agriculture*, ou à l'établissement de vastes propriétés.

Les services publics urbains n'y seront pas assurés, et si des groupements d'habitations doivent y être construits, ils ne seront réservés qu'au logement des travailleurs agricoles.

Si, dans l'avenir, les besoins de l'extension urbaine devenaient tels que nos prévisions très amples résultant des études de l'évolution urbaine devaient être dépassées, *l'extension tentaculaire*, qui s'est produite jusqu'ici, (et que nous ne pouvions qu'incorporer dans la trame générale de la zone urbaine tout en la corrigeant), ne pourrait plus augmenter, la ceinture rurale s'y opposant.

Mais, à l'extérieur de cette ceinture et à des distances suffisantes pour assurer la permanence d'un cadre rural à la grande ville, d'autres noyaux de peuplement pourraient s'établir sous la forme de *communautés complètes* de 20 à 25,000 habitants chacune, et capables de vivre par elles-mêmes, comme la petite ville de Buckingham par exemple, en Québec, ou comme Smith-Falls en Ontario. La contrée rurale qui encadrent l'agglomération de la capitale sur les deux rives de la rivière Ottawa, offre de très bonnes conditions de desserte routière et ferroviaire, d'exploitation et de développement favorable pour ce genre de "villes nouvelles", satellites de la capitale.

Cette éventualité n'est pas incompatible avec l'organisation plus immédiate du groupement humain existant, qu'il importe de ne pas laisser détériorer, mais qu'on ne peut ignorer et bouleverser, par l'application de conceptions théoriques auxquelles il ne pourrait s'adapter sans énormes dépenses.

Le problème d'aménagement de la zone urbaine, intérieure à la ceinture rurale, a été conçu suivant *le principe de distribution nucléaire des unités de voisinage et de quartiers*. (Voir planche XXVII).

Cette méthode d'aménagement sur le plan social réhabilitera la tendance salutaire vers la vie communautaire et paroissiale.

Dans le noyau central de l'agglomération existante, il a été tenu compte des facteurs locaux, des cas particuliers, et des multiples points de vue physique, économique et social.

Dans l'ensemble de la zone urbaine, il existe des îlots dépréciés, des constructions défectueuses, et un surpeuplement, qui exigent de grandes améliorations, mais qui, comparativement à d'autres grandes villes, ne présentent pas un caractère grave. Les quartiers les plus surpeuplés d'Ottawa ne comptent pas plus de 60 personnes à l'acre, comme densité brute.

Le Plan Directeur comporte un réajustement graduel des densités de constructions dans les quartiers résidentiels, par réduction dans les secteurs les plus denses, et par légère augmentation dans les secteurs périphériques. Pour obtenir ce résultat, il faut commencer par aménager *d'abord* des habitations modernes dans de nouvelles unités résidentielles, afin d'offrir des locaux de relogement convenables aux familles à évacuer des secteurs qui doivent être améliorés.

De plus, partout où de nouveaux bâtiments d'administration sont projetés, en dehors des quartiers bâtis, le logement nécessaire au personnel de ces Services doit être simultanément assuré.

Le taux de densité *actuelle*, ou tout au moins basée sur le recensement de 1947, peut se décomposer, pour les principales villes et localités de la zone urbaine, suivant le tableau I, à la page 193.

D'importantes différences de densité se manifestent selon qu'on exclut du territoire municipal, les surfaces occupées par les rues, les parcs, les terrains de jeux, les terrains vacants, les institutions publiques, les industries, les emprises ferroviaires et les terrains entièrement utilisés par le commerce.

Pour la ville d'Ottawa, la relation des densités est normale: de 32·1 à 91·5, mais elle s'exagère pour des localités encore en formation comme Hull: soit de 15·0 à 97·1; Eastview: de 15·6 à 73·0; et Gatineau: de 3·7 à 64·0.

Pour Ottawa seul, si on rapproche le chiffre de densité globale des densités locales des divers districts de la ville (p. 50 — Première Partie) on observe que la densité locale minima est 18·0 personnes par acre et la densité maxima 57·4 par rapport à la densité moyenne de 32·1, la comparaison se rapportant au territoire A (surface générale au sol, plan d'eau excepté).

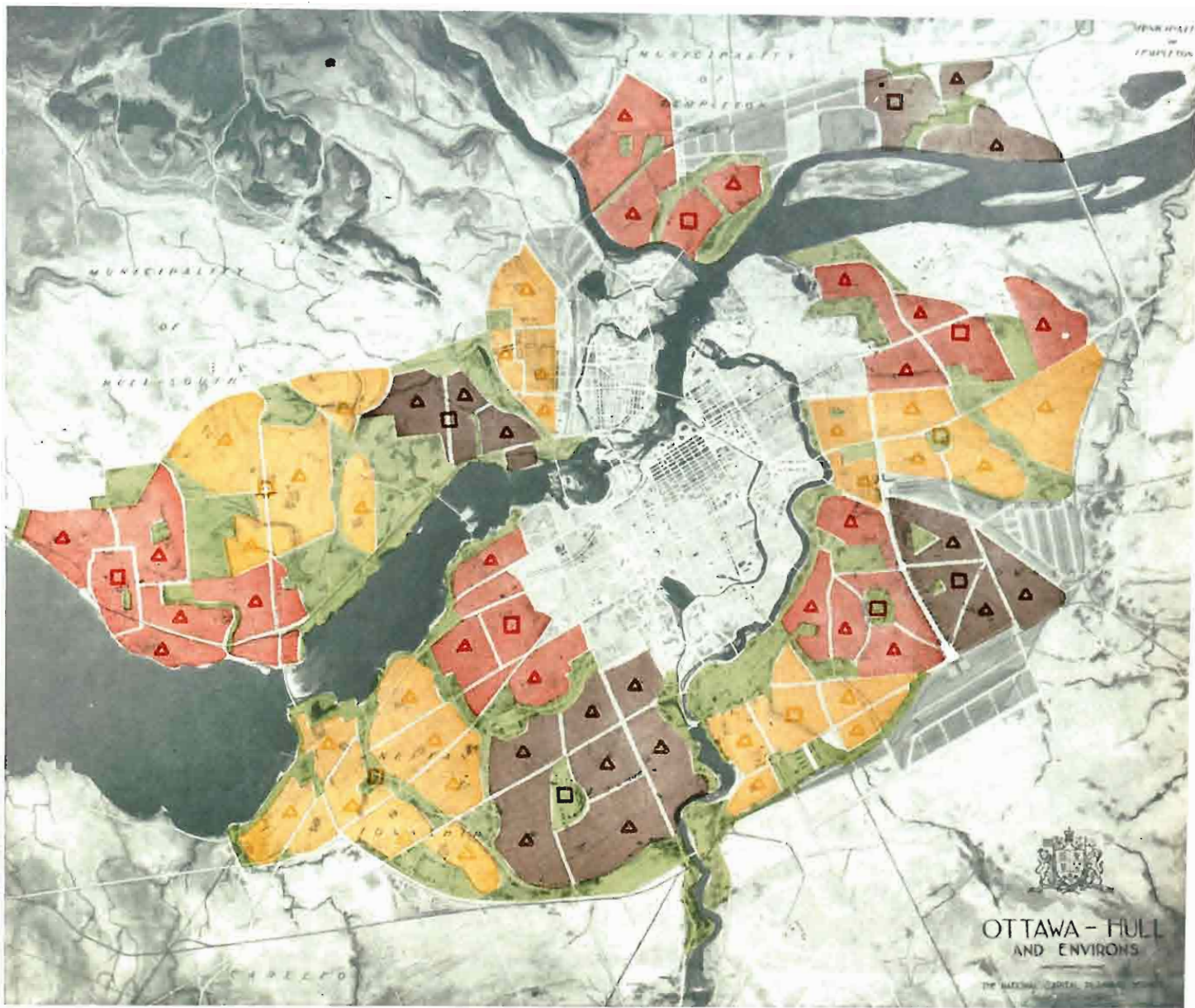


PLANCHE XXVII

UNITÉ DE VOISINAGE



CENTRE DE COMMUNAUTÉ



CENTRE DE VOISINAGE



ESPACES LIBRES



RÉPARTITION D'UNITÉS DE VOISINAGE OU DE PAROISSES ET DE CENTRES DE COMMUNAUTÉ À LA PÉRIPHÉRIE DE LA ZONE URBAINE ACTUELLE ET DANS LE CADRE DES EXTENSIONS FUTURES PRÉVUES. L'APPLICATION GRADUELLE DE CE PRINCIPE DANS LA ZONE CENTRALE SERA BASÉE SUR L'ANALYSE APPROFONDIE DES CONDITIONS SOCIALES ET HUMAINES.

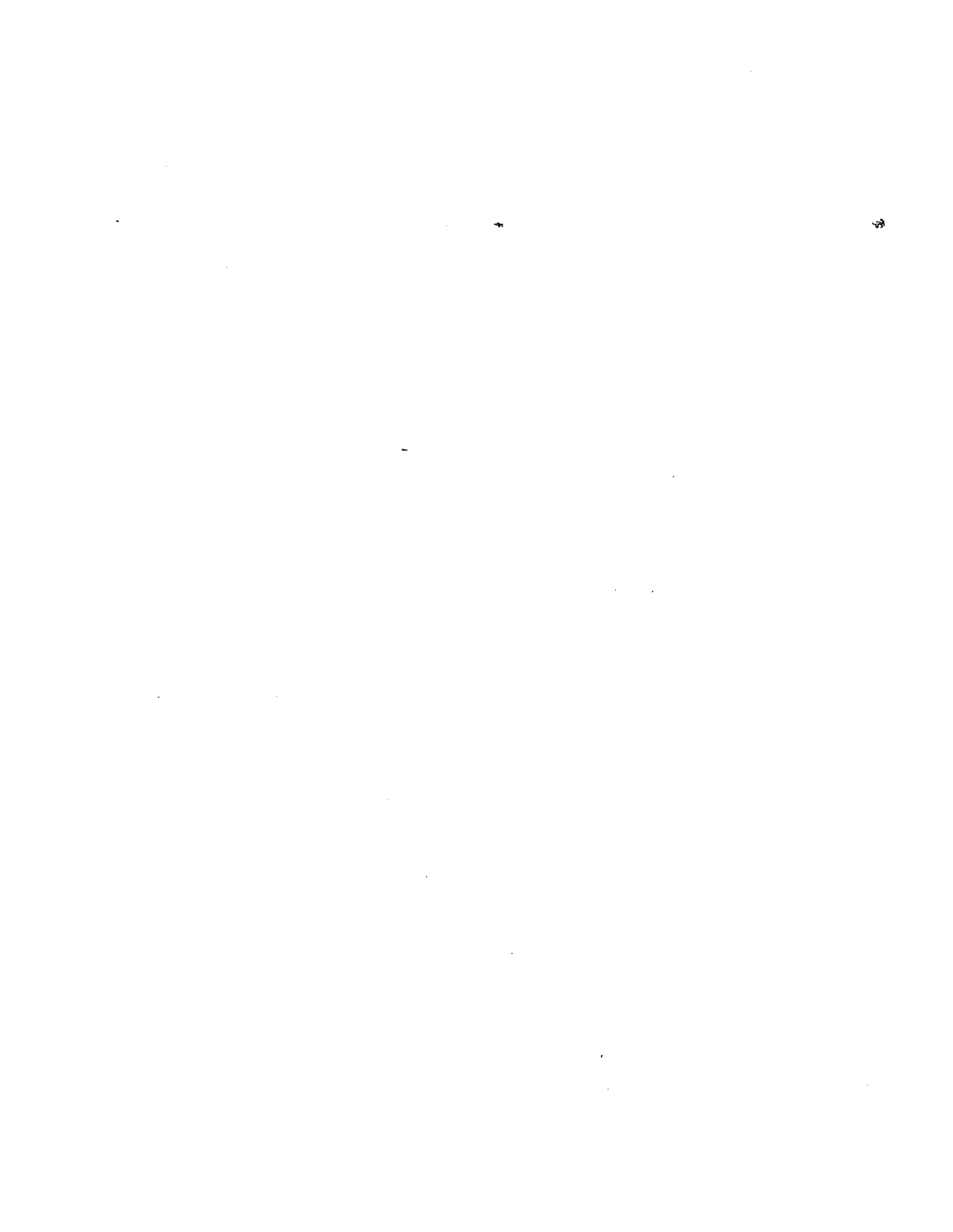


TABLEAU I
RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE
DENSITÉS DE POPULATION COMPARÉES POUR LA ZONE URBAINE

Surfaces considérées:

A=Territoire municipal total, moins surface d'eau et surface rurale.

B=A moins surface des rues, des espaces libres et terrains de jeux.

C=B moins terrains vacants (publics ou privés) terrains industriels, emprises ferroviaires, institutions publiques, etc., éventuellement, commerce, seulement dans le cas d'utilisation commerciale totale.

(Le reliquat, dans ce cas, concerne la superficie exactement consacrée à l'habitation.)

<i>Ottawa</i>	<i>Surface</i>	<i>Densité à l'acre</i>
(Population 164,266; superficie 5,860 acres, dont 744.2 en eau)	A: 5,115.8	32.1
	B: 3,504.8	46.9
	C: 1,793.8	91.5
 <i>Hull</i>		
(Population 39,400; superficie 3,372.6 acres, dont 748.9 en eau)	A: 2,623.7	15.0
	B: 2,036.6	19.3
	C: 415.8	97.0
 <i>Eastview</i>		
(Population 10,293; superficie 682.6 acres, dont 23.9 en eau)	A: 658.7	15.6
	B: 518.6	19.8
	C: 140.8	73.0
 <i>Nepean</i>		
(Population 12,743; superficie 6,991.6 acres, dont 1,762.8 en eau et 2,453.6 en terrains agricoles)	A: 2,775.2	4.6
	B: 1,875.5	6.8
	C: 520.5	24.3
 <i>Aylmer</i>		
(Population 3,800; superficie 2,100 acres, dont 736 en eau et 596.6 en terrains agricoles)	A: 767.4	4.95
	B: 526.8	7.2
	C: 126.4	30.0
 <i>Gatineau</i>		
(Population 4,800; superficie 2,799.7 acres, dont 671.4 en eau et 829.8 en terrains agricoles)	A: 1,298.5	3.7
	B: 1,195.0	4.0
	C: 75.1	64.0
 <i>Rockcliffe</i>		
(Population 1,599; superficie 449.5 acres, dont 25.5 en eau)	A: 424.0	3.7
	B: 329.7	4.8
	C: 152.0	10.5

Ces chiffres montrent les tendances moyennes.

Dans le Plan Directeur, il a été tenu compte des indications fournies par l'analyse de l'état actuel, mais la densité de construction, et par suite la densité de peuplement, subiront une gradation régulatrice.

Les diverses classes de densité, normalement dégressive du centre vers la périphérie, ne sont plus délimitées par les territoires municipaux, ni même par les périmètres futurs des unités de quartier ou de voisinage qui formeront les différents noyaux de l'agglomération. Plusieurs classes de densités diverses peuvent constituer une municipalité ou une unité résidentielle. Ce sont les conditions physiques, sociales ou économiques, et non les limites administratives ou nucléaires qui régissent cette gradation.

Le Plan Directeur organise et régularise l'ensemble de l'agglomération quant à l'occupation réelle du sol, sans préjudice des entités existantes et de leurs subdivisions administratives laissées intactes.

Les zones proposées sont donc indépendantes de la division administrative et de la délimitation des unités de quartier ou de voisinage. Leur rôle est seulement de contrôler et de régulariser l'occupation du terrain et son peuplement.

PLANCHE 15
DE L'ATLAS

TABLEAU II
UNITÉ DE VOISINAGE TYPE DE 7,000 HABITANTS

Zones de densité.....	I		II		III		IV	
Personnes par famille.....	3·8		4·1		4·4		4·6	
Habitation par acre y compris les rues.....	16		11		7·5		3	
	Unités	Acres	Unités	Acres	Unités	Acres	Unités	Acres
Centres de voisinage.....	1	5·0	1	5·0	1	5·0	1	5·0
Églises (dénominations diverses).....	3	7·0	3	7·0	3	7·0	3	7·0
Écoles—publiques.....	1	5·0	1	5·0	1	5·0	1	5·0
privées.....	1	5·0	1	5·0	1	5·0	1	5·0
Boutiques locales.....	30	4·0	30	4·0	30	4·0	30	4·0
Terrains de jeux—jeunes.		4·0		4·0		4·0		4·0
grands.		15·0		15·0		15·0		15·0
Parcs.....		14·0		14·0		14·0		14·0
Habitations.....	1,842	115·0	1,707	155·0	1,591	212·0	1,522	507·0
Total en acres.....		174·0		214·0		271·0		566·0
Densité par acre.....		40		32		25		12

(Moyenne résultant de la subdivision des terrains, de la répartition des types d'habitation, des dimensions de lots et de la densité de construction.)

Une première zone dite centrale, englobe les districts les plus denses et consacre leur densité moyenne actuelle à 40 habitants à l'acre, déduction faite des espaces libres et des rues. L'estimation de sa capacité de peuplement ou de son chiffre futur de population *lorsque son territoire aura été complètement utilisé*, donne une population que l'on peut considérer comme un maximum à atteindre dans les deux générations à venir.

La densité moyenne sera maintenue aux environs de son chiffre actuel.

Cette première zone comprend les quartiers commerciaux du centre, les habitations qui y sont mêlées et les îlots résidentiels plus ou moins denses occupés par des appartements et des maisons individuelles suivant la tendance spontanément établie dans les districts compris dans cette zone. *La densité de peuplement des surfaces réellement occupées* par l'habitation, toutes déductions faites, atteindra donc dans les parties les plus peuplées de 90 à 100 personnes à l'acre, surtout en raison du développement graduel du mode d'habitation en appartements, en remplacement de maisons familiales. Mais ce changement n'augmentera pas sensiblement la densité, si les règlements de construction et de zonage sont améliorés conformément à nos recommandations. Dans les quartiers où appartements et maisons individuelles sont groupés, l'application d'un principe de simple bon sens, dont on n'aurait jamais dû s'écarter et qui est adopté en maints pays, tendra à faire varier la densité de construction au sol en raison *inverse* du nombre des étages habités. Il est anormal, sinon absurde, de construire des immeubles collectifs, de 4, 5 ou 6 étages, parfois davantage, en bordure des rues (souvent à l'intersection des rues) et sans jardin, alors que les habitations individuelles voisines sont élevées en recul, et au milieu d'un jardin. Dans le premier cas, la densité de construction au sol dépasse souvent 70 p. 100, dans le deuxième elle n'atteint pas 30 p. 100.

Nous recommandons en conséquence que pour la détermination de la densité de peuplement, on maintienne à peu près *constante la surface minima de terrain occupé par tête d'habitant*, 500 ou 1,000 pieds carrés par exemple, selon la zone, quel que soit le type de logement, collectif ou unifamilial.

La deuxième zone comprend des quartiers existants, à densité moins élevée que la première, maisons individuelles, ou en groupes contigus, et même des appartements, mais en réduisant, toutes déductions faites, la moyenne de densité à 32 habitants à l'acre, soit 700 pieds carrés par habitant.

Des *centres commerciaux* existent ou doivent être réservés dans cette zone, et remplacer, graduellement, les longs alignements de commerce de détail s'étalant le long des voies de grande communication.

La troisième zone touche à la périphérie de l'agglomération et se fonde, sur ses limites, avec la zone rurale formée par la ceinture verte.

Elle a les mêmes caractéristiques que la zone 2 mais sa densité moyenne peut-être réduite à 25, donnant, après toutes déductions, une surface occupée de 1,000 pieds carrés par habitant.

Enfin, *une quatrième zone* forme une réserve d'occupation éventuelle destinée à donner toute la flexibilité nécessaire à l'expansion toujours possible d'un type de résidence correspondant au cas spécial d'une capitale, où de nombreux hauts fonctionnaires, des diplomates ou des délégués étrangers, cherchent souvent à se loger à la campagne. Cette zone est presque assimilable à la zone de protection rurale, appelée ceinture verte, où en plus des établissements agricoles et des habitations qui en dépendent, de grandes propriétés privées pourront être incluses.

Dans cette zone, qui comprend d'ailleurs également un secteur de terrains maraîchers à Cyrville, les chiffres peuvent varier considérablement, certains cultivateurs possédant des jardins potagers de grande dimension.

Si cette zone était créée un jour, elle bénéficierait des services publics urbains. C'est la seule condition qui la différencierait de la zone verte.

Sa densité moyenne serait de 12 habitants à l'acre et, toutes déductions faites, chaque habitant occuperait au minimum, 2,000 pieds carrés de terrain net.

Ces densités sont sensiblement plus faibles que la moyenne normale de densité préconisée pour les villes modernes, et qui est en Europe de 75 personnes à l'hectare (densité brute) soit, pour être exactement comparable au chiffre mentionné ci-dessus pour Ottawa, de 30 à l'acre (densité brute) pour surface totale et de 36 environ pour surface diminuée des espaces libres et rues.

Mais cette différence provient de deux causes :

D'abord la tendance encore très marquée de la population canadienne d'habiter des maisons individuelles, de préférence à des habitations collectives, et ensuite, le tracé volontairement "ouvert" du plan général des extensions prévues, pour réaliser l'aménagement nucléaire.

Le développement futur est envisagé en unités de quartiers (community) et en unités de paroisses ou de voisinage, (neighbourhood) réparties dans un réseau de ceintures vertes locales, et assurant chacune, à son échelon, la vie commerciale, culturelle et résidentielle sur son propre territoire, à des groupements de 25,000 à 40,000 habitants pour les unités de quartiers, subdivisées en un nombre variable d'unités de voisinage, comparables à des "paroisses" de 5,000 à 7,000 habitants (voir plan indicatif des unités et du zonage proposé, Pl.).

L'unité de voisinage est conçue dans le but de créer, ou plutôt, de recréer la vie paroissiale, dans un périmètre variable suivant sa densité, mais ne dépassant pas le module d'un mille carré dans les secteurs les moins denses, et dont la forme sera imposée principalement par la topographie. Les groupements centraux existants, qui se modifieront et s'amélioreront sans aucun doute, ne pourraient cependant être rigoureusement assimilés à des unités de quartiers ou de voisinage, sans bouleversements radicaux. Les ajustements souhaitables s'inspireront toutefois des principes qui guident la composition des unités normales, les conditions physiques et sociales existantes en étant les facteurs déterminants. Une telle transformation ne pourra être que lente et graduelle; elle redonnera dans toute la mesure du possible à chaque quartier ou à chaque paroisse les avantages économiques et sociaux, dont sont dotées les unités nouvelles des quartiers d'extension. La vie sociale renaîtra grâce à un meilleur groupement des lieux de travail, de commerce, de réunion, de prière, d'éducation intellectuelle ou physique, et de classement. En outre, les déplacements quotidiens seront avantageusement réduits.

Ce progrès devant amener également une diminution de densité de certains quartiers centraux, se réalisera aisément au fur et à mesure de la construction des unités d'extension.

On voit clairement les heureuses conséquences d'un tel aménagement. Sur le plan moral: vie plus facile et plus agréable, retour à un concept social formé à l'échelle de l'homme et de la famille, concept humain que l'anonymat des grandes agglomérations tend à détruire. Les conditions matérielles sont également meilleures; suppression de pertes de temps et d'énergie, de dépenses dues aux déplacements quotidiens trop longs, exigés par l'organisation centralisée, alors que *l'aménagement de noyaux décentralisés* en élimine une grande partie.

Enfin, conséquence directe de ce dernier avantage: décongestionnement de la voie publique, tant par la suppression de mouvements véhiculaires que par la réduction sensible des encombrements dus au stationnement, et, par surcroît, simplification et rétablissement, dans leur fonction normale, des lignes de transports en commun, réservées aux mouvements internucléaires essentiels à la liaison rapide entre points vitaux: gares et centre ville, desserte des services publics décentralisés, des édifices culturels, des centres de récréation ou de sports, des établissements d'aéroport, des localités de banlieues, des réserves boisées et des centres touristiques.

On peut affirmer comme évident que la refonte progressive des centres urbains existants et le tracé de leurs extensions logiques, contribueront autant à *l'amélioration générale de la circulation*, la suppression des points congestifs et dangereux, que des mesures d'ordre purement circulatoire, qui sont surtout des remèdes *aux effets* et non *aux causes* de la congestion. Une meilleure distribution de l'occupation du sol amène infailliblement un meilleur régime des déplacements.

Cette remise en ordre ne s'effectuera pas seulement par le tracé, les règlements de zonage appropriés en assureront la mise en vigueur plus rapide et plus durable.

Le Plan Directeur, dont le but principal est de préparer l'ossature de la région et non de fixer les détails de l'aménagement de chaque localité, doit cependant, pour être utilement interprété et suivi, donner des exemples, présenter des types d'aménagement, des modes de lotissement du terrain et de groupement des constructions. Un tel progrès permettra de corriger dans la mesure du possible, les erreurs du passé, produites par ces interminables subdivisions géométriques, formule paresseuse et inhumaine, dénuée autant de sens pratique que d'attrait, et dont l'indigence créatrice n'a même pas *l'excuse de l'économie*, puisqu'un tracé plus rationnel et plus agréable *réduit* en général la surface de rues à construire, à équiper et à entretenir. D'autre part, les lotissements nouveaux comporteront toutes les réserves nécessaires de terrains bien choisis, pour aménager, au fur et à mesure des besoins, l'ensemble des services communs qui constituent *la vie de la communauté*.

Rien n'est plus dangereux, plus coupable même que ces développements d'habitation où parfois près d'un millier de familles sont assemblées, sans que rien ne soit prévu pour le *complément indispensable du logis*; école, église, commerce domestique, récréation, culture intellectuelle, sport, ou tout simplement repos. Ces villes sans âme sont destinées à être des foyers de destruction de la société. A peine bâties, elles en portent déjà la marque physique. Et qu'on n'objecte pas l'argument du terrain perdu, «de la perte à gagner», dans ce pays où l'espace

TABLEAU V

CHIFFRES DE POPULATION PROBABLE DE DIFFÉRENTES MUNICIPALITÉS
DE LA RÉGION URBAINE, TELLE QUE DÉFINIE PAR LE PLAN DIRECTEUR,
EN APPLICATION DES RÉGLEMENTS DE ZONAGE PROPOSÉS

NOTE: Les surfaces indiquées sont basées sur les limites administratives postérieures au 1^{er} janvier 1950, après l'annexion de partie des Cantons de Gloucester et Nepean par la Ville d'Ottawa.

<i>Municipalités</i>	<i>Zone</i>	<i>Terrains utilisables en acres</i>	<i>Densité de la population</i>	<i>Population</i>
Ottawa.....	I	2,357.35	40	94,294
	II	3,184.6	32	101,907
	III	4,391.1	25	109,778
	Ult.	1,665.5	12	19,986
		11,598.55		325,965
Nepean.....	III	140.8	25	3,520
	IV	218.5	12	2,622
	Ult.	1,352.3	12	16,228
		1,711.6		22,370
Gloucester.....	II	42.6	32	1,363
	III	107.9	25	2,698
	Ult.	1,607.2	12	19,286
		1,757.7		23,347
Eastview.....	I	148.1	40	5,924
	II	207.1	32	6,627
	Ult.	18.1	12	217
		373.3		12,768
Rockcliffe.....	III	270.3	25	6,757
		270.3		6,757
		15,711.45		391,207
Hull.....	I	525.45	45	21,018
	II	413.0	32	13,216
	III	146.2	25	3,655
		1,084.65		37,889
Hull-Sud.....	II	385.5	32	12,336
	III	1,474.9	25	36,873
	Ult.	2,708.3	12	32,499
		4,568.7		81,708
Aylmer.....	II	270.3	32	8,650
	III	400.2	25	10,005
	Ult.	209.3	12	2,512
		879.8		21,167
Deschênes.....	III	100.0	25	2,500
	Ult.	17.4	12	209
		117.4		2,709
Totaux à reporter		22,362.0		534,690

Report		22,362·0		534,680
Pointe-Gatineau.....	II	215·3	32	6,889
	III	249·1	25	6,227
	Ult.	585·8	12	7,030
		<u>1,050·2</u>		<u>20,146</u>
Gatineau.....	II	325·4	32	10,413
	III	487·2	25	12,180
		<u>812·6</u>		<u>22,593</u>
		Acre		Population
		24,224·8		577,419

DENSITÉS MOYENNES TOTALES

	<i>Acre</i>	<i>Population</i>	<i>Densité</i>
ONTARIO:			
Urbaine.....	11,068·35	335,490	30·3
Éventuelle ou			
Suburbaine.....	4,643·1	55,717	12·0
QUÉBEC:			
Urbaine.....	4,992·55	143,962	28·8
Éventuelle ou			
Suburbaine.....	3,520·8	42,250	12·0
	<u>16,060·9</u>	<u>8,163·9</u>	<u>479,452</u>
	8,163·9	97,967	97,967
	<u>24,224·8</u>	<u>577,419</u>	<u>23·8</u>

Les chiffres ci-dessus ne sont qu'indicatifs, puisque dans la réalité plusieurs degrés de densité peuvent se rencontrer dans une même unité de voisinage.

Le tableau II est l'analyse d'une unité de voisinage maxima de 7,000 habitants, tous chiffres sujets à variations suivant les conditions topographiques et le mélange possible des zones de densité dans une même unité.

Principes de zonage proposés

Le règlement de zonage est un élément capital de l'aménagement urbain. Il détermine la relation des constructions par rapport au terrain, son utilisation permise ou interdite, les dimensions ou surfaces des parcelles, la densité maxima et la hauteur des constructions, les espaces à réserver dans le but d'assurer aux habitants une distribution convenable de l'air et de la lumière solaire, de préserver leur santé, leur confort et d'assurer l'efficacité de leur travail. En fait, l'adoption d'un règlement de zonage a pour résultat d'organiser la vie et le développement de la cité, au lieu d'en laisser au hasard la croissance dans le désordre et le gaspillage. Ce résultat est obtenu grâce à des dispositions juridiques fondées sur le bon sens et l'équité et régissant, en matière foncière, l'usage et la jouissance des droits respectifs de la collectivité et des particuliers.

Les règlements de zonage varient suivant les cas, selon qu'il s'agisse d'habitation, de commerce ou d'industrie.

Le zonage est partie intégrante du Plan Directeur. Il a ses incidences directes sur les transports, le réseau des rues ou des routes, les lignes de transport en commun, la circulation automobile, les transports ferroviaires pour voyageurs ou marchandises. Il conditionne les travaux publics, les services publics, les espaces libres, l'emplacement des écoles et la majorité des entreprises urbaines, publiques et privées.

Le désordre dans lequel les villes ont grandi et se sont développées, sans directives et sans contrôle, se manifeste partout, par le nombre de réclamations émanant des citoyens, pour demander une limitation des empiétements. Ces empiétements ou menaces d'empiétements prennent des formes diverses: boutiques, industries, garages envahissant les quartiers résidentiels; immeubles collectifs bâtis sur l'alignement ou en mitoyenneté, tandis que pour les résidences voisines, les marges de reculement et d'isolement latéral ont été observées.

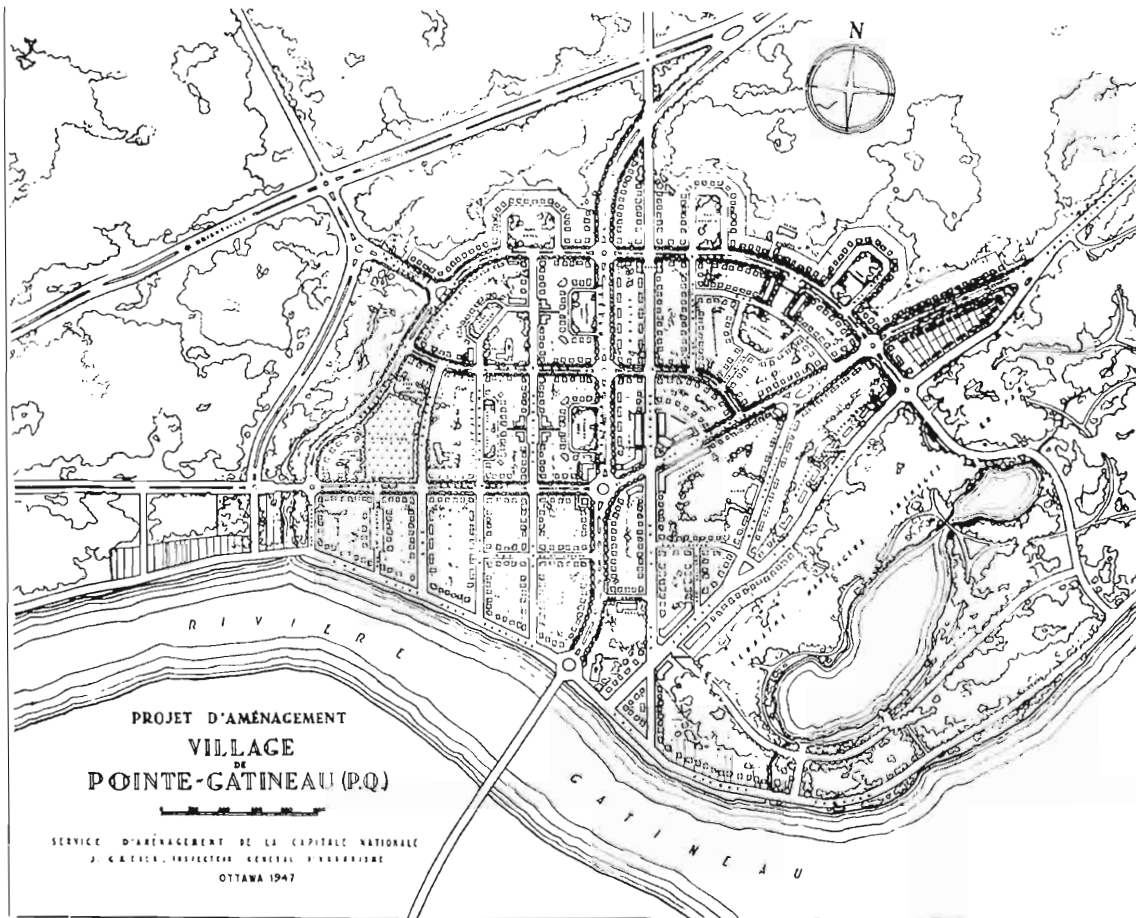
Pareille méconnaissance de l'intérêt général est manifestement intolérable; c'est une injustice sociale et un gaspillage du patrimoine commun, que le règlement de zonage tend à empêcher ou à corriger. Les administrés, pouvant ainsi compter sur une protection juste et durable de leurs intérêts, en acquièrent plus de fierté pour leur propre cité. Convenablement séparées, bien que proches, à la fois les industries auront un meilleur rendement et les habitations plus d'attrait. Et leur séparation n'entraînera pas pour les ouvriers de longs déplacements.

On voit qu'il suffit de grouper de façon rationnelle les diverses localisations, pour réduire les dépenses de transport et favoriser directement ou indirectement des économies sur les prix de revient de la production et de la vente.

En somme, le zonage facilite la croissance méthodique et continue de la ville, dans des conditions de bien-être, de santé, de confort de l'habitat, en supprimant la congestion dont souffrent les logements, les lieux de commerce et la circulation. Il agit, en outre, comme régulateur de la valeur foncière des terrains et des constructions. Il évite l'installation précaire de services publics, tels que les réseaux d'égouts et d'alimentation en eau, qui dans les développements non méthodiques, sont construits pour répondre à des besoins immédiats, alors que les besoins réels dépendant de l'importance future du développement prévu ont été oubliés.

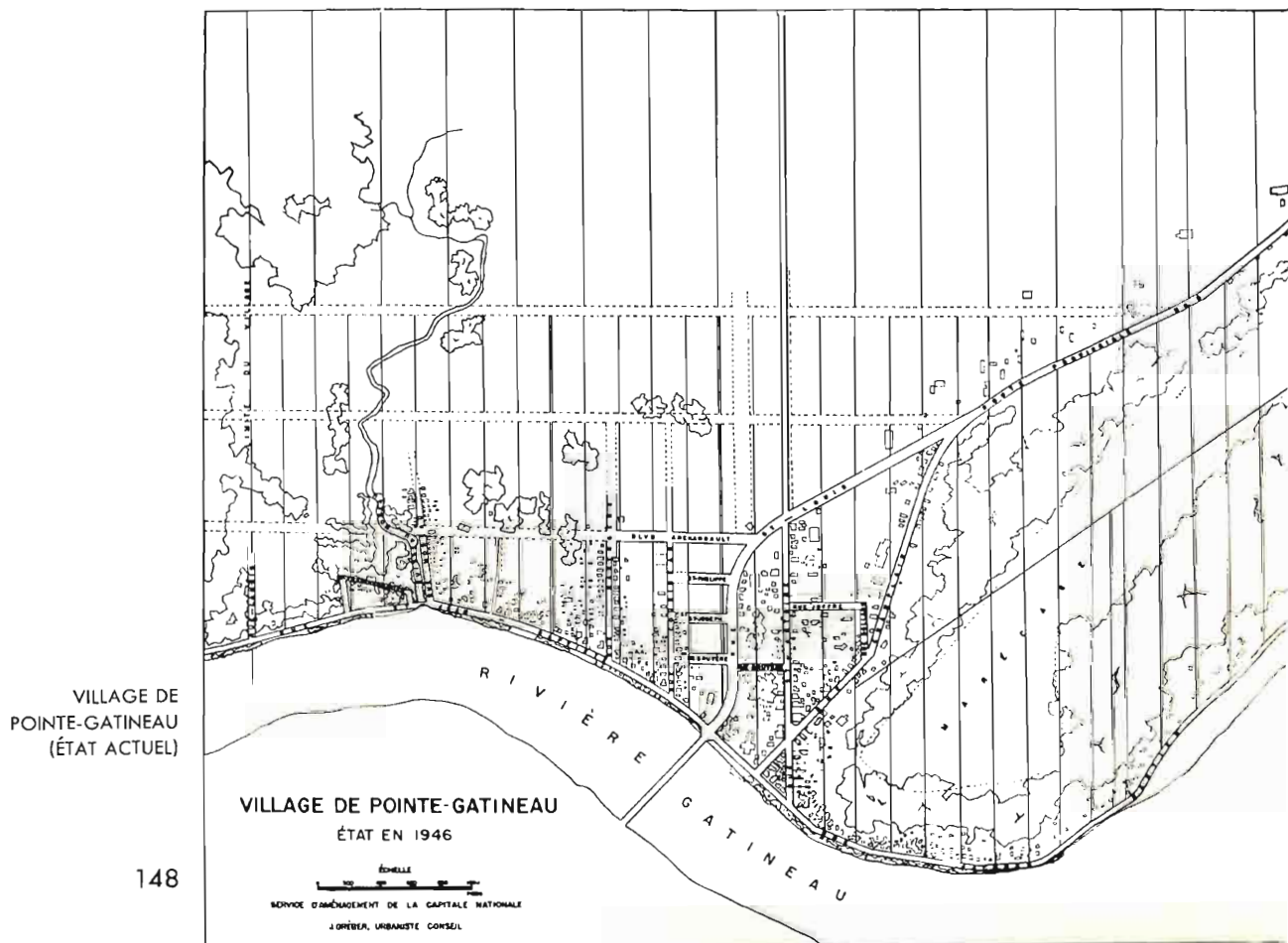
Il s'ensuit que toute œuvre d'urbanisme, corrective ou créative, exige que les conditions de son développement efficace soient fixées et stabilisées par un zonage.

Le zonage de l'ensemble des territoires de la région de la capitale nationale, administrés par diverses municipalités, *dépend avant tout de l'autorité que les administrations municipales ont reçue des gouvernements provinciaux.* Au cours du processus d'aménagement de la région de la capitale, les diverses administrations municipales continueront donc à jouir de leur *autonomie* pour édicter des règlements de zonage appropriés, mais ce faisant, il devra être tenu compte des *fonctions relatives de chaque municipalité par rapport à l'ensemble*, afin que le règlement de zonage de ladite municipalité soit adapté à la fois à ses besoins propres, et à ceux de la région, à la vie de laquelle elle participe.



VILLAGE DE
POINTE-GATINEAU
(PROJET)

147



148

Dans les secteurs urbains, ces règlements devront nécessairement être normalisés et précis, tandis que dans les zones rurales, ils seront dans une large mesure rédigés pour rendre impossibles des réalisations qui, par leur caractère ou leurs dispositions, pourraient compromettre, dénaturer ou détruire la fonction agricole ou la beauté naturelle du site, ou encore, par manque de prévision, empêcher l'exécution ultérieure d'aménagements désirables.

A l'intérieur du périmètre urbain, et compte tenu de son occupation actuelle, les tracés correcteurs des quartiers existants et ceux des zones d'extension sont conçus de manière à répartir les unités de quartiers et de voisinage, en tenant compte des limites naturelles ou construites, telles que cours d'eau, vallées ou collines, artères de grande circulation, lignes de chemin de fer, parcs, avenues-promenades, etc.

Des bandes d'espaces libres, appelées *ceintures vertes intérieures*, peuvent encadrer diverses unités de voisinage, mais font corps avec l'organisation plus vaste de l'unité de quartier.

Le règlement de zonage stipule pour chaque zone, les affectations et usages du terrain, la dimension minima des parcelles, la disposition relative des constructions et la densité maxima de construction.

Et c'est par l'application de ces dispositions que se trouve automatiquement réglée et stabilisée, la densité de peuplement.

Une telle réglementation n'est ni gênante, ni préjudiciable aux intéressés, elle les *protège* au contraire contre les empiétements et le désordre qui en résulteraient. Elle est indispensable pour réaliser et perpétuer le concept de la communauté.

La plus grande souplesse est possible dans l'application de ces règlements. Les dimensions de parcelles et les types d'habitation ne sont pas nécessairement uniformes pour chaque unité résidentielle, mais peuvent être répartis dans le plan de l'unité, à la seule condition que tout projet de lotissement soit clairement défini, que sa subdivision soit conforme au maximum de densité de peuplement permis pour la ou les zones correspondant au territoire où le lotissement est prévu.

Avant d'être réalisé, le projet doit être soumis à l'autorité locale, responsable de l'observation du plan municipal d'aménagement et du règlement de zonage de la localité.

On a vu que les commerces, ateliers artisanaux, et même les industries légères (non nocives), peuvent être permis dans des quartiers résidentiels. Le plan local de chaque municipalité en précise les localisations.

Quant aux industries lourdes ou gênantes, elles ont leur place réservée dans les zones prévues à cet effet dans le Plan Directeur, en des secteurs où leurs inconvénients sont réduits au minimum pour le voisinage, et où elles pourront trouver toute latitude pour leur expansion, et toutes facilités d'accès aux réseaux de transports ferroviaires et routiers, ainsi qu'aux voies navigables.



LE CENTRE DE LA CAPITALE (Projet)

5

BÂTIMENTS ET SERVICES PUBLICS

Immeubles administratifs

L'urbanisation de la capitale comporte tout un programme de construction d'édifices publics permanents.

L'aménagement de la rue Wellington, siège de l'activité administrative fédérale, est encore incomplet. Il y a dans la partie ouest de ce secteur, entre l'église St.-Andrews et la rue Bronson, un quartier vétuste et déprécié, qui offre une excellente occasion de rénovation et de plus-value foncière.

Du côté nord de la rue Wellington, à l'ouest de la Cour suprême, nos plans prévoient deux nouveaux bâtiments à l'usage de ministères, semblables par leurs dimensions et leur silhouette, mais non dans leur style et leurs détails, à l'immeuble de la Justice. L'emplacement sera disponible dès que les bâtiments administratifs temporaires pourront être évacués. Les îlots sis entre la rue Kent et la rue Bay, et entre les rues Wellington et Albert, six en tout, devraient être affectés à un groupe d'édifices publics et d'annexes qui donneraient un caractère approprié et imposant à l'extrémité ouest de la rue Wellington. Du côté sud de la rue Wellington, à l'angle ouest de la rue Kent, l'église St.-Andrews est le seul monument qu'il importe de conserver.

Ministère des Affaires des anciens combattants

Nous avons conseillé que les deux îlots entre Kent et Bay et entre Wellington et Sparks, soient réservés pour les immeubles du ministère des Affaires des anciens combattants. Recommandée par le Comité d'aménagement de la capitale nationale, cette proposition a été approuvée par le gouvernement et les deux édifices sont actuellement en cours de construction.

Comme élément contribuant au réaménagement de cette partie de la ville, nous recommandons comme essentielle la construction sur le site des quatre îlots encadrés par les rues Sparks, Bay, Albert et Kent d'un *grand Auditorium* ou *Salle de concerts et de congrès* axé sur la rue Lyon (voir institutions culturelles). La fonction de la rue Wellington, comme centre de l'activité administrative fédérale, serait ainsi amplifiée.

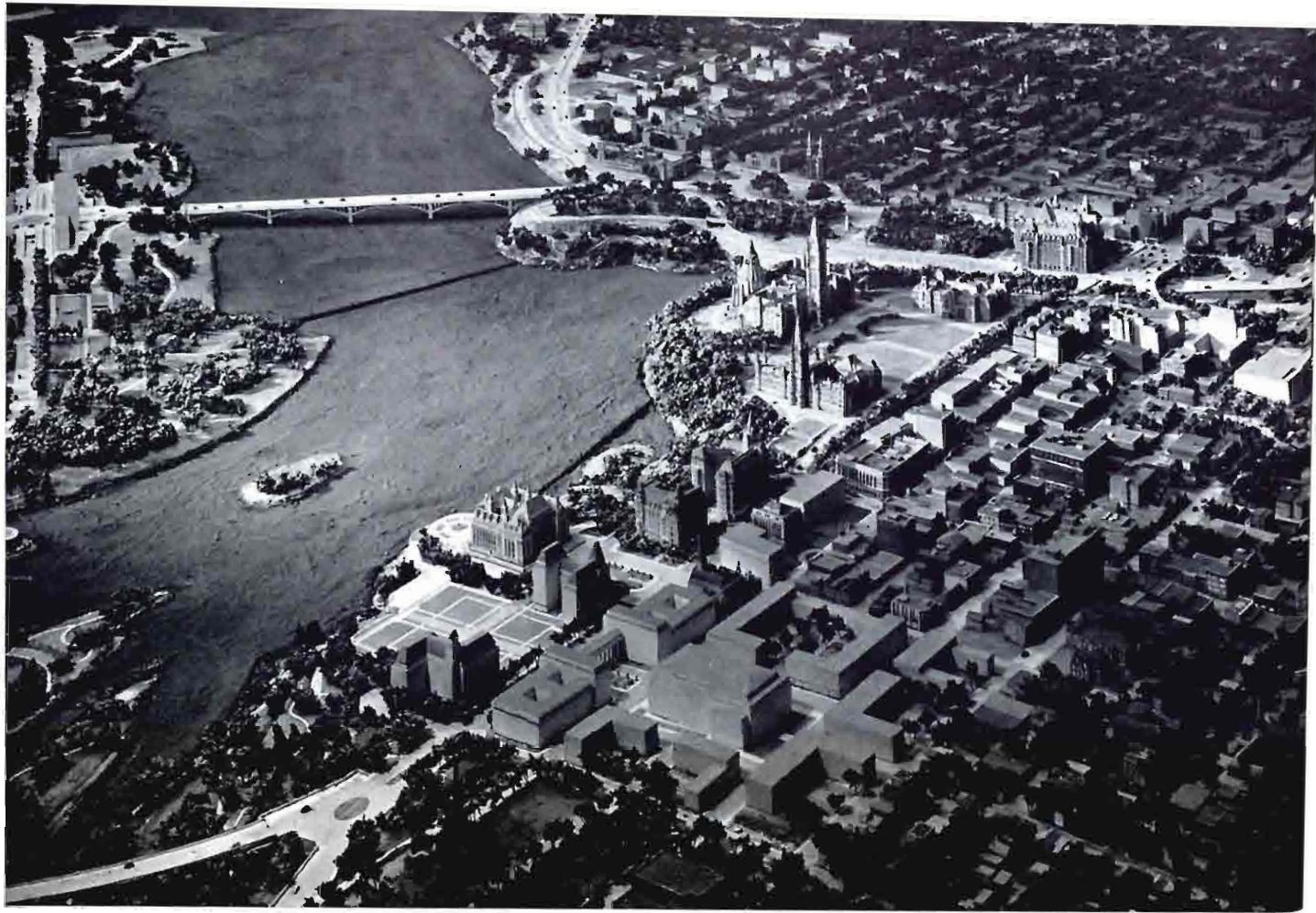


150

BÂTIMENTS DU GOUVERNEMENT, DOMINANT LA RIVIÈRE OTTAWA, ÉTAT ACTUEL

En outre, pour reloger définitivement, dans des bâtiments logiquement groupés, les nombreux services administratifs qui aujourd'hui encombrant toute la ville dans des locaux temporaires, nous conseillons que divers emplacements séparés leur soient affectés, afin précisément de décentraliser les services qui peuvent l'être sans inconvénient, et de contribuer ainsi à résoudre le problème du logement et des déplacements quotidiens du personnel, et de pourvoir aux besoins de récréation et d'exercice physique dans le voisinage des lieux de travail.

Conformément à cette recommandation, la Commission d'aménagement de la capitale nationale a envisagé l'utilisation d'un grand espace libre, le Pré Tunney, qui convient bien à cette fin. Elle a donc conseillé au Gouvernement d'y construire un groupe d'immeubles administratifs. Situé à l'ouest de la rue Parkdale, et au nord de la rue Scott ce terrain donne sur la rivière Ottawa à un endroit où la Commission du district fédéral doit entreprendre la construction d'une route de plaisance en bordure de la rivière. L'aménagement prévoit d'y grouper, au milieu d'espaces plantés, les bâtiments suivants:



151

AMÉNAGEMENT COMPLÉMENTAIRE DES BÂTIMENTS DU GOUVERNEMENT (Projet)

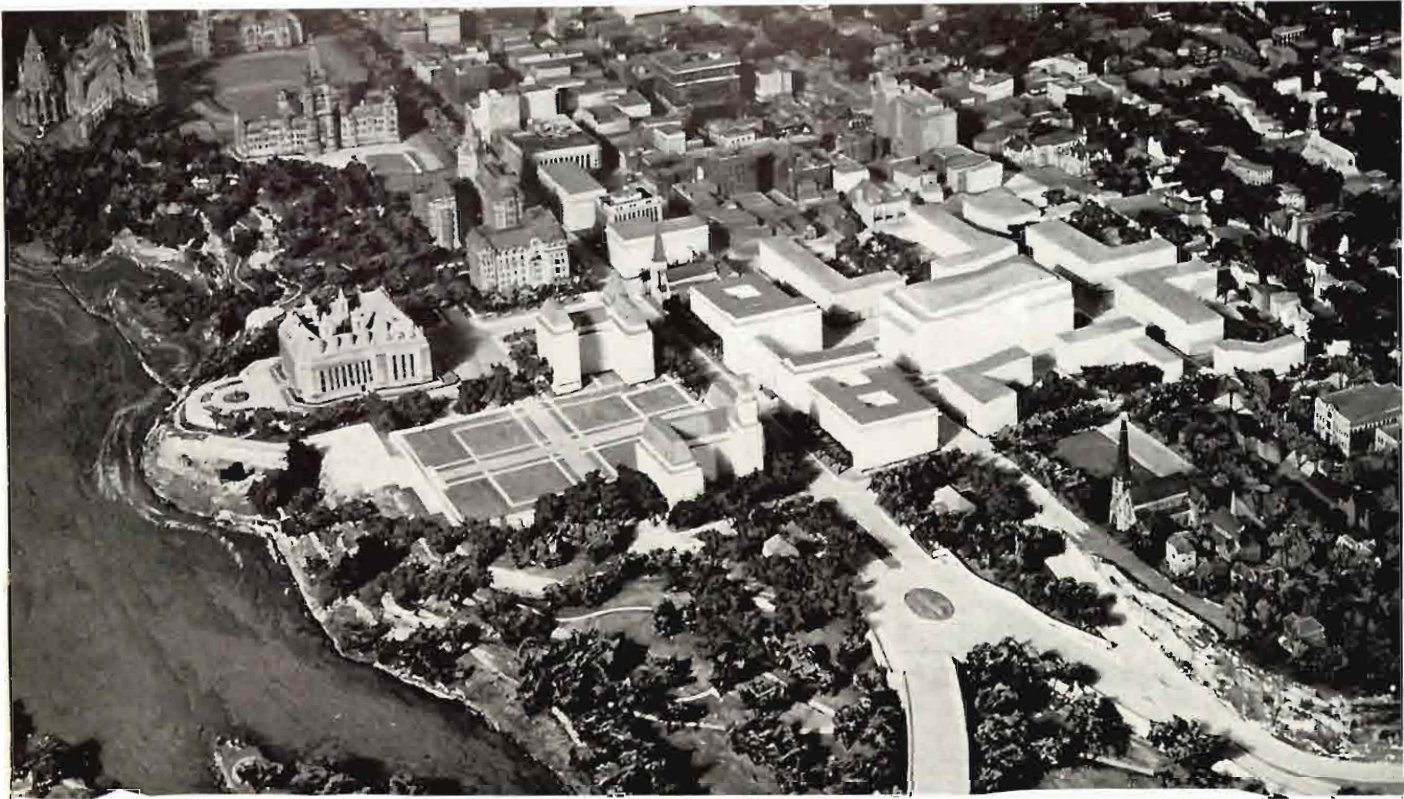
Bureau fédéral de la statistique

Cet important service exige un déploiement horizontal, sur un emplacement permettant des extensions futures et offrant les espaces de stationnement nécessaires.

Office national du film

Il est urgent de réinstaller dans des conditions de calme et de sécurité, les services, ateliers et studios de l'Office national du film, suivant un plan se prêtant également à d'éventuelles extensions. En plus de salles d'enregistrement, le projet comporte un auditorium accessible au public. Les réserves de films inflammables qui présentent un sérieux danger pour le voisinage seront favorablement placés en bordure de la rivière en un point séparé du parc.

Un premier projet avait été établi par les services d'architecture de l'Office national du film en vue de la reconstruction graduelle des services sur le terrain qui sera libéré par l'élimination de la ligne du C.P.R. de la rue Sussex. Les bâtiments auraient occupé, dans leur état définitif, le centre d'un jardin bordant la rue Sussex. Mais l'espace nécessaire ne pouvait être disponible que peu à peu



152

ACHÈVEMENT DE L'ENSEMBLE MONUMENTAL DE LA RUE WELLINGTON

au fur et à mesure des expropriations envisagées. Le terrain présentement proposé comporte donc de notables avantages sur le premier: calme, sécurité pour le voisinage, et possibilités immédiates de construire sans être gêné par des opérations successives et fatalement plus coûteuses.

Laboratoires du département des Travaux publics

Le bâtiment destiné à ces laboratoires s'élèvera à proximité de la rue Scott élargie; il sera traité dans le caractère des deux premières institutions, dont il complétera le groupement.

L'ensemble sera desservi par une centrale et des services communs tels que cafétéria, lieux de repos et terrains de récréation.

Services ministériels annexes

A l'intention du *ministère des Mines et Ressources*, le ministère des Travaux publics prévoit un emplacement rue Booth, au nord de l'avenue Carling, et à l'usage du *ministère de l'Agriculture*, un emplacement avenue Carling.

Les laboratoires du *ministère de la Santé et du Bien-être* occuperont un emplacement sur les terrains de la Ferme expérimentale, au bout de l'avenue Parkdale, près de l'hôpital municipal.

Imprimerie nationale

Mal installée sur la pointe Nepean, l'Imprimerie nationale a besoin d'un nouveau bâtiment adapté à ses besoins grandissants. Conformément à nos



153

INTERSECTION DE LA RUE WELLINGTON ET DE LA RUE LYON, ÉTAT EN 1938

MÊME VUE APRÈS ACHÈVEMENT (Détail de la maquette)



154

propositions, le gouvernement a acquis un vaste terrain à Hull, boulevard du Sacré-Cœur. Tous les plans sont prêts pour cette imposante construction qui marquera le début de la rénovation graduelle d'une partie aujourd'hui dépréciée de la ville de Hull. L'édifice sera accessible de tous côtés par des artères directes: le boulevard du Sacré-Cœur, l'avenue Laurier, et un nouveau boulevard reliant l'avenue Laurier et le boulevard Saint-Joseph par les rues Reboul et Montclair.

Services à décentraliser

Mais ce sont là des travaux qui doivent se réaliser immédiatement et qui entrent dans le cadre des aménagements normaux. Nous estimons qu'avant longtemps il faudra envisager sur une plus grande échelle le problème majeur que pose la question de nouveaux immeubles administratifs définitifs pour des services nombreux, logés provisoirement dans de mauvaises conditions.

Ministère de la Défense nationale

Le ministère de la Défense nationale a déjà consulté notre Service d'aménagement pour l'ensemble de ses besoins. Afin de réinstaller ses nombreux bureaux, il songe à un emplacement d'environ un mille carré, en prévision du besoin possible de locaux suffisants pour un personnel comprenant 15,000 personnes, et d'habitations familiales pour ce personnel dans le voisinage immédiat.

Nous avons donc choisi et soumis au ministère intéressé un emplacement ayant les dimensions requises, sur le chemin Base Line dans la circonscription de Nepean. Cet emplacement est compris dans les limites de la future zone bâtie, ainsi que le prévoient nos plans. Il existe, en bordure de ce terrain de grands espaces libres où il est prévu d'aménager un parc faisant partie du réseau des espaces libres urbains ainsi que de construire des habitations modernes formant une unité de quartier comprenant un centre civique, et qui sera destinée aux familles des fonctionnaires du ministère de la Défense nationale.

De nouvelles routes directes compléteront le réseau actuel des voies d'accès à cet ensemble qui pourra du reste être desservi par une gare spéciale établie sur la ligne ferroviaire de ceinture, contiguë au terrain. En outre, une liaison directe avec l'aéroport d'Uplands sera assurée par l'autoroute de ceinture, qui longe le terrain. Cet emplacement convient donc admirablement à l'usage qu'on lui destine et offre toute sécurité par son éloignement suffisant du centre de l'agglomération urbaine.

Nouveau groupe administratif

En vertu du principe fondamental de décentralisation et en vue de l'appliquer graduellement dans les zones qui se prêtent particulièrement à cette forme d'extension urbaine, nous recommandons la réservation de vastes espaces encore libres au sud de la rivière Rideau, sur le chemin de Bowesville, en vue de la construction d'un groupe d'immeubles administratifs. On y répartira, dans un parc, plusieurs édifices administratifs (six ou huit). Le groupe sera disposé de façon à encadrer la nouvelle entrée de la capitale, à l'extrémité du vaste boulevard per-



PARTIE OUEST DU PARC DE LA CONFÉDÉRATION
 MAQUETTE MONTRANT EN PREMIER PLAN LA GALERIE NATIONALE ET, DANS L'AXE DU PONT, LE THÉÂTRE

mettant d'accéder à la ville par des artères plus directes et beaucoup plus pratiques que les routes actuelles de Metcalfe et de Prescott. Au centre de la place, un rond-point de mille pieds de diamètre, distribuera la circulation dans six directions vers la ville.

La principale voie d'entrée dans la capitale par le sud, pour les voyageurs venant des États-Unis, traverse un cadre des plus imposants, car l'élévation du terrain, en ce point, offre une remarquable vue panoramique de la colline du Parlement et de la vallée de l'Outaouais.

Nous ne saurions trop conseiller au Gouvernement d'étudier sans délai cette proposition, ce qui permettrait d'éviter plus tard de coûteuses expropriations. Il s'agit actuellement d'un espace rural, libre de constructions, et qui pourrait probablement être laissé intact pendant quelques années s'il était possible de le réserver immédiatement par acquisition à sa valeur actuelle ou par option.

Conseil national des recherches

Pour des raisons analogues, il semble désirable que le Gouvernement réserve des terrains au sud de la route de Montréal, et à proximité des installations existantes, en vue d'y construire des laboratoires supplémentaires à l'usage du Conseil national des recherches.

Éducation

L'Université d'Ottawa

Le domaine actuel de cette importante institution peut être développé en direction du sud pour s'étendre dans l'avenir de la rue Wilbrod à la rue Somerset (où il communiquerait avec l'Ovale) et de la rue King-Edward aux rues Nicholas et Waller. Ce plan de longue haleine consacrerait son *emplacement traditionnel* dans un secteur peu éloigné du *futur Séminaire* et des autres institutions religieuses de la rue Main, et sans laisser perdre les bâtiments importants où fonctionne actuellement l'Université.

Les grandes voies projetées permettraient d'y accéder facilement depuis toutes les parties de la ville, par les avenues Laurier et Somerset, par la rue King-Edward et par la future avenue à croisements superposés prévue le long du canal, à l'emplacement des voies ferrées.

Le Collège Carleton

Pour assurer un domaine convenable à cette institution, on pourrait envisager l'utilisation d'un vaste terrain au sud de la Ferme expérimentale, en récupérant aux fins d'urbanisation une partie des champs d'essai, le long de l'avenue Fisher.

Écoles

L'ensemble du problème relatif aux écoles a été analysé au chapitre 10 de la première Partie. La localisation des écoles de diverses catégories est une question d'aménagement particulier à chaque partie de la ville, en fonction des quartiers d'habitation. Il sera facile de choisir des terrains appropriés, de préférence auprès des centres d'unités de voisinage ou de communauté, et faisant corps avec le réseau d'espaces libres prévu très large dans ce but.

Institutions religieuses

Le même principe s'applique à la répartition des *églises nouvelles* partout où l'enquête documentaire locale fera apparaître une insuffisance dans les quartiers existants, ou lorsqu'on envisagera la création de nouveaux centres de culte pour unités de voisinage formant les futurs quartiers d'habitation.

Hôpitaux

Quant aux hôpitaux supplémentaires qu'il conviendrait de construire, il ne leur a pas été assigné d'emplacement précis. Leur place logique se trouve aussi *dans le réseau des ceintures de verdure*, en fonction de la facilité d'accès. L'emplacement envisagé pour le nouvel hôpital du Sacré-Cœur, au croisement des chemins de la Mine et de la Montagne, à Hull, répond bien à ces prescriptions.

Institutions culturelles

La capitale nationale devrait posséder un Institut national des Beaux-Arts, une Bibliothèque nationale, et une Salle de congrès, en plus de ses institutions culturelles privées, de ses théâtres et cinémas privés, et autres services récréatifs de caractère culturel.

Galerie nationale des Arts

Le musée Victoria, bâtiment désuet, qui ne convient plus aux besoins d'un musée général, devrait subir un réaménagement complet, mais qui ne semble pas justifié en raison des réparations massives et des transformations onéreuses qu'il entraînerait.

A notre avis, la Galerie nationale, qui renferme les œuvres d'art, devrait être réinstallée dans un ensemble homogène où seraient convenablement réunies et présentées toutes les formes de l'expression artistique: salles de musée proprement dit, salles d'expositions, salle de conférence, vastes locaux d'entrepôt, photothèque, discothèque, et tous les aménagements propres à l'étude des arts.

L'emplacement devrait être central, et permettre d'aménager autour du bâtiment, des jardins où pourraient être exposées certaines œuvres de sculpture et des fragments d'architecture. On pourrait réserver à cette fin une grande partie du Square Cartier, accessible par l'avenue Laurier, la rue Elgin, et l'avenue-promenade bordant le canal. L'espace nécessaire au stationnement y sera facile à aménager.

Théâtre national

De même, on ne peut concevoir une capitale qui serait réduite à présenter des spectacles d'opéra ou de drame, des auditions musicales de qualité, dans des salles de cinéma ou de manifestations sportives.

Le Théâtre national devrait avoir une capacité limitée à 2,500 places au maximum, en vue de l'audition *directe*. Bien que les progrès les plus modernes de l'équipement scénique, de l'éclairage et de l'enregistrement y soient appliqués, l'amplification mécanique serait hors de mise dans un théâtre destiné à des manifestations artistiques de haute qualité.

Ce théâtre pourrait être un monument spécial, ou, en raison de sa fonction culturelle, il pourrait être rattaché à la Galerie nationale des Arts, et participer ainsi à une vaste composition d'ensemble.

Dans le premier cas, il pourrait être placé en façade sur la rue Elgin, entre les rues Albert et Slater, et former le motif terminal de la perspective du pont projeté au-dessus du canal. Ses entrées de service et de matériel se feraient sur une place s'ouvrant vers la rue Metcalfe.

Dans le second cas, l'espace envisagé sur le Square Cartier pour la Galerie nationale des Arts se prête à une composition générale comprenant également le théâtre, ses accès et ses espaces de stationnement.

Auditorium — Salle de congrès

Enfin, nous conseillons la construction, pour les congrès et grandes représentations, d'un Auditorium, plus grand que le Théâtre national. Il servirait aux grands rassemblements, congrès, concerts, présentation de films, spectacles historiques, peut-être aussi à de grands banquets. A la grande salle de 10,000 places assises, s'annexeraient de petites salles de réunion et de comités, et autres aménagements nécessaires à la tenue de grands rassemblements: ateliers, décors et accessoires, équipement de T.S.F. et d'enregistrement, synchronisé, car une salle aussi vaste exigerait naturellement l'emploi de haut-parleurs.

Cet auditorium, qui ne doit pas être éloigné du centre de la ville, occupera nécessairement un vaste terrain, car il faudra y élever non seulement l'immeuble principal mais des annexes et aménagements satellites: hôtels, restaurants, garages, parcs à voitures, bureau de poste spécial, ainsi que des locaux à l'usage de commerces et de services utilisés par le public dans un centre de cette nature.

Pour être rentable, l'auditorium devrait servir à des fins multiples. C'est dire la nécessité de le bien situer, de préférence à proximité du siège administratif fédéral, mais non rue Wellington, cette «Avenue de la Constitution» d'Ottawa. La rue Wellington a revêtu graduellement un caractère monumental depuis la place de la Confédération jusqu'à la Cour suprême; mais de la rue Kent (ou de l'église St.-Andrews) à la rue Bronson, il y a plusieurs îlots d'aspect minable. Et la rue Lyon, depuis la rue Wellington jusqu'à la rue Albert traverse un quartier déprécié. Il importe de ne pas retarder la rénovation de ce secteur qui risque de se construire sans ordre et sans amélioration possible de sa valeur foncière.

Le réaménagement débutera par la construction de deux bâtiments publics donnant sur la rue Wellington, et destinés au ministère des Affaires des anciens combattants. Afin de parfaire le caractère monumental du secteur, nous avons prévu sur notre plan, entre les rues Sparks et Albert, une grande place rectangulaire, au milieu de laquelle, centré sur la rue Lyon, s'élèverait le grand auditorium. Ses annexes, de chaque côté de la place, avec trottoirs surmontés d'arcades, formeraient un cadre monumental à l'immeuble central. L'ensemble occuperait un quadrilatère borné par les rues Sparks, Bay, Kent et Albert. Une partie des terrains appartient déjà à l'État ou à la Municipalité. La capitale a besoin de salles de spectacle. A notre avis, le Théâtre national, l'Auditorium municipal et la Salle des congrès commenceraient à répondre à ce besoin. D'autres salles privées, de cinéma ou de théâtre ne tarderaient pas d'ailleurs à s'ajouter à celles qui existent déjà.

Bibliothèque nationale

Grâce à une donation particulière, Ottawa possède une Bibliothèque municipale, avec plusieurs annexes, mais qui n'a pas l'ampleur nécessaire pour devenir une Bibliothèque nationale.

Deux solutions sont envisagées:

1° Prévoir la construction en bordure de la rue Sussex, au nord de la rue Botelier, grâce à la rénovation du quartier actuellement occupé par la gare de

marchandises de la rue Sussex et par les entrepôts voisins, qui seront réinstallés au voisinage de la nouvelle gare de marchandises prévue à l'est du pont Hurdman.

La Bibliothèque nationale serait ainsi au voisinage du ministère des Recherches nationales et des Archives nationales.

2° Profitant de la réorganisation du Musée Victoria, et du transfert de ses collections dans des locaux neufs correspondant à leur nature, l'emplacement actuel du musée pourrait être affecté à une Bibliothèque nationale où seraient installées certaines collections des plus intéressants documents du ministère des Mines et Ressources. Les pièces d'histoire naturelle, de paléontologie, de géologie, de produits forestiers, etc., seraient mieux à leur place dans un bâtiment spécial, un *Musée des Sciences* annexé au Jardin botanique et zoologique dont l'établissement ferait partie du programme d'utilisation, à des fins éducatives, des espaces libres récupérables contigus à la Ferme expérimentale.

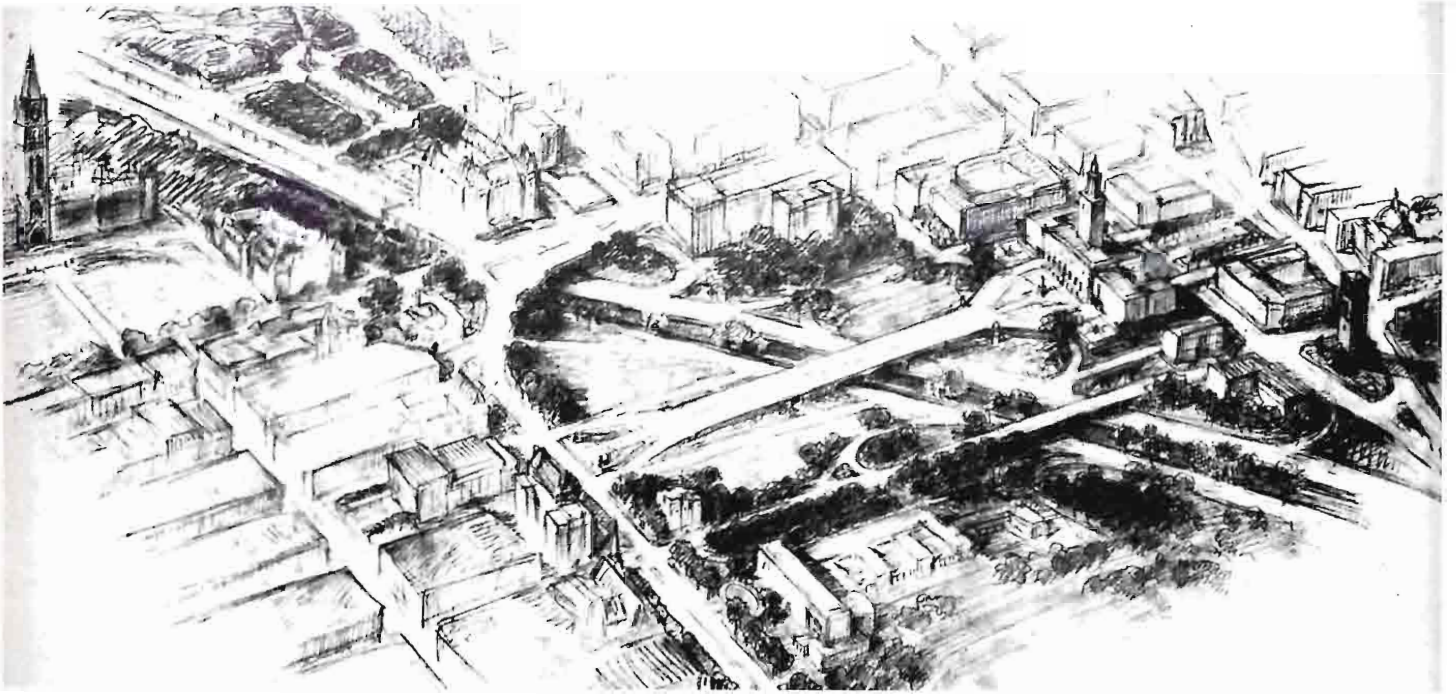
Dans cette hypothèse, la Bibliothèque nationale se trouverait au centre d'un espace planté, permettant des extensions éventuelles, au centre d'un quartier de résidence, et accessible de l'Université, par la rue King-Edward élargie, et le boulevard nouveau qui traversera la ville à l'emplacement des voies ferrées dites "cross-town lines".

Mais, en plus de la Bibliothèque nationale, il serait utile que la Bibliothèque municipale ait des annexes dans toutes les unités de quartiers comprises dans les limites de la ville. Dans chacune de ces localités, il importerait d'ériger un immeuble assurant des services culturels proportionnés à l'importance numérique de la population et comprenant, le cas échéant, la bibliothèque locale, un auditorium ou une salle de concerts et de conférences, une petite salle d'exposition, et autres locaux généralement prévus pour un centre civique.

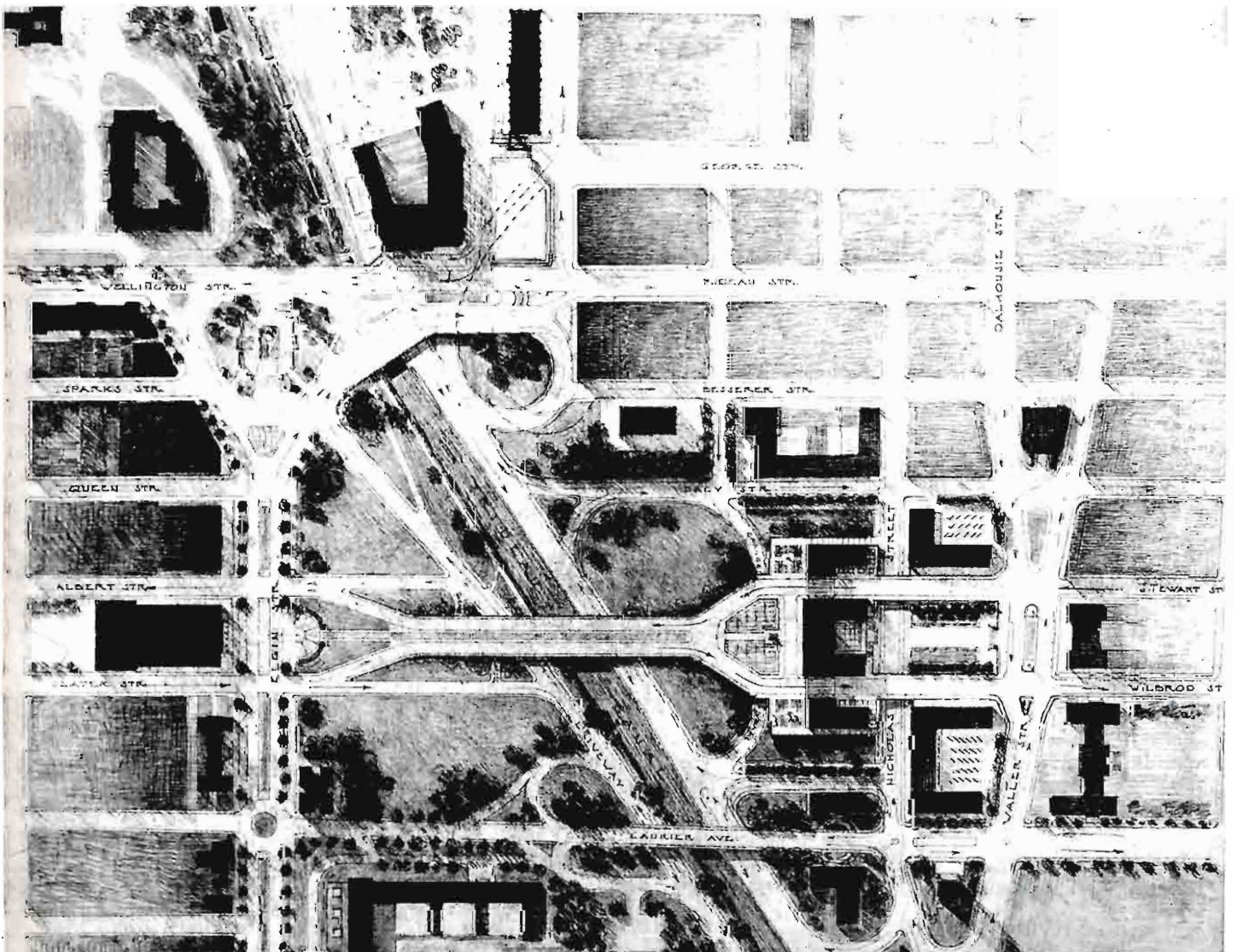
Hôtel de Ville

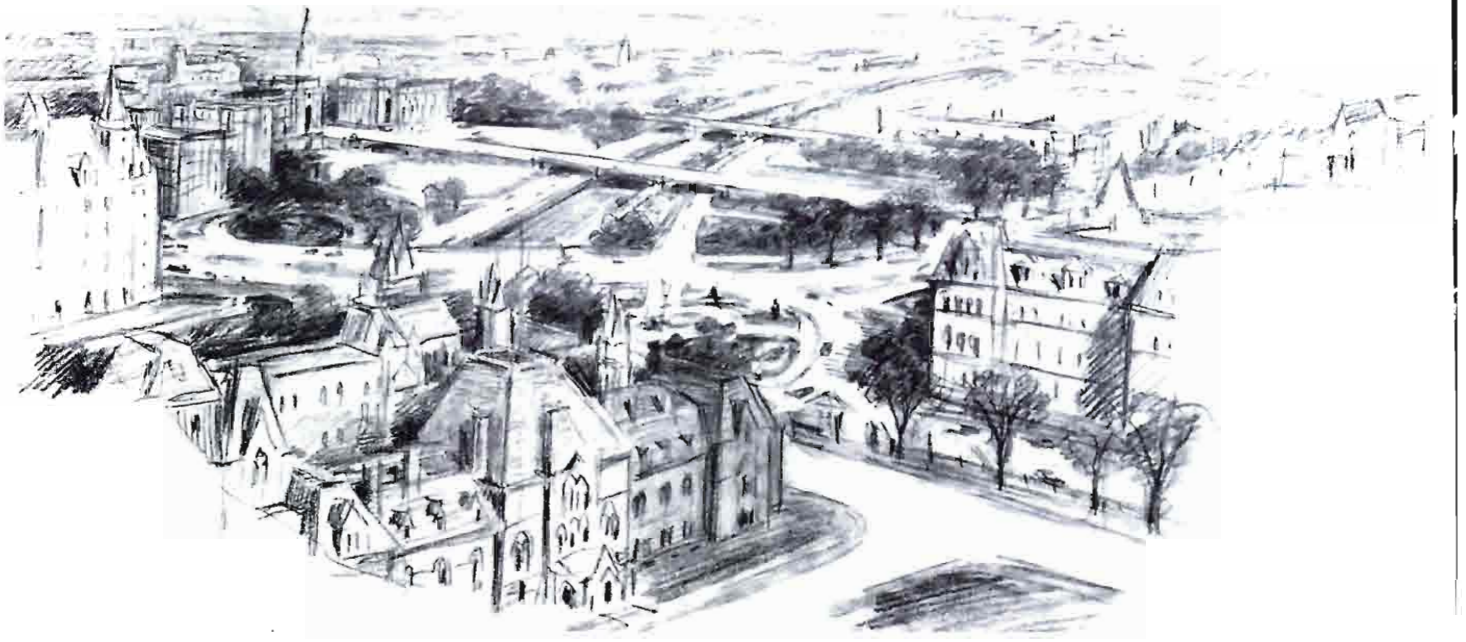
Qu'une capitale n'ait pas d'hôtel de ville, cela tient du paradoxe. Un petit centre industriel ou commercial peut, à la rigueur, établir ses services administratifs municipaux dans un immeuble à bureaux; cela est admissible, encore que nous en doutions, mais dans une ville où s'élèvent des édifices administratifs imposants, et qui est le centre de nombreuses réceptions et cérémonies, occasionnées par son rôle de capitale, il convient que l'hôtel de ville soit le monument symbolique de l'importance de la cité, sans pour cela que ses façades soient inutilement ornées.

En prévision de l'aménagement définitif de ce qui constituera le centre civique de la capitale (le parc de la Confédération), nous avons jugé indispensable de réserver l'emplacement de l'hôtel de ville au cœur de la composition de cette partie importante de la ville. Nous avons donc envisagé une première solution plaçant l'hôtel de ville à l'extrémité est du pont qui occupera le centre du parc de la Confédération. Cet emplacement donnerait à l'hôtel de ville des accès sur les quatre côtés, avec des possibilités de stationnement à couvert importantes. Indépendamment de ces avantages pratiques, l'hôtel de ville se trouverait être



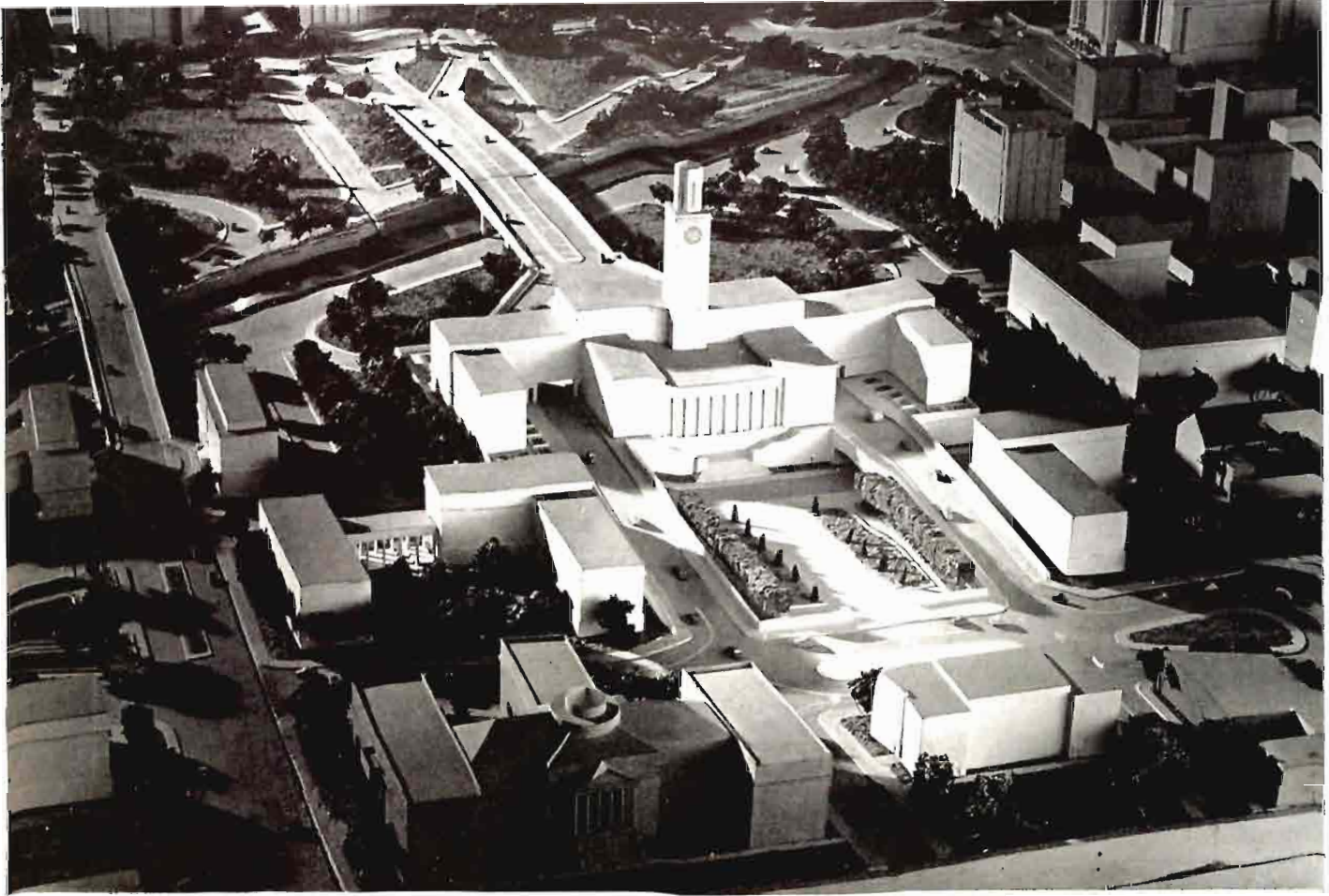
CROQUIS PERSPECTIF ET PLAN MONTRANT L'AMÉNAGEMENT DU PARC DE LA CONFÉDÉRATION, AVEC L'HÔTEL DE VILLE À L'EST DU CANAL 156





157 CROQUIS PERSPECTIF ET PLAN MONTRANT L'AMÉNAGEMENT DU PARC DE LA CONFÉDÉRATION, AVEC L'HÔTEL DE VILLE À L'OUEST DU CANAL

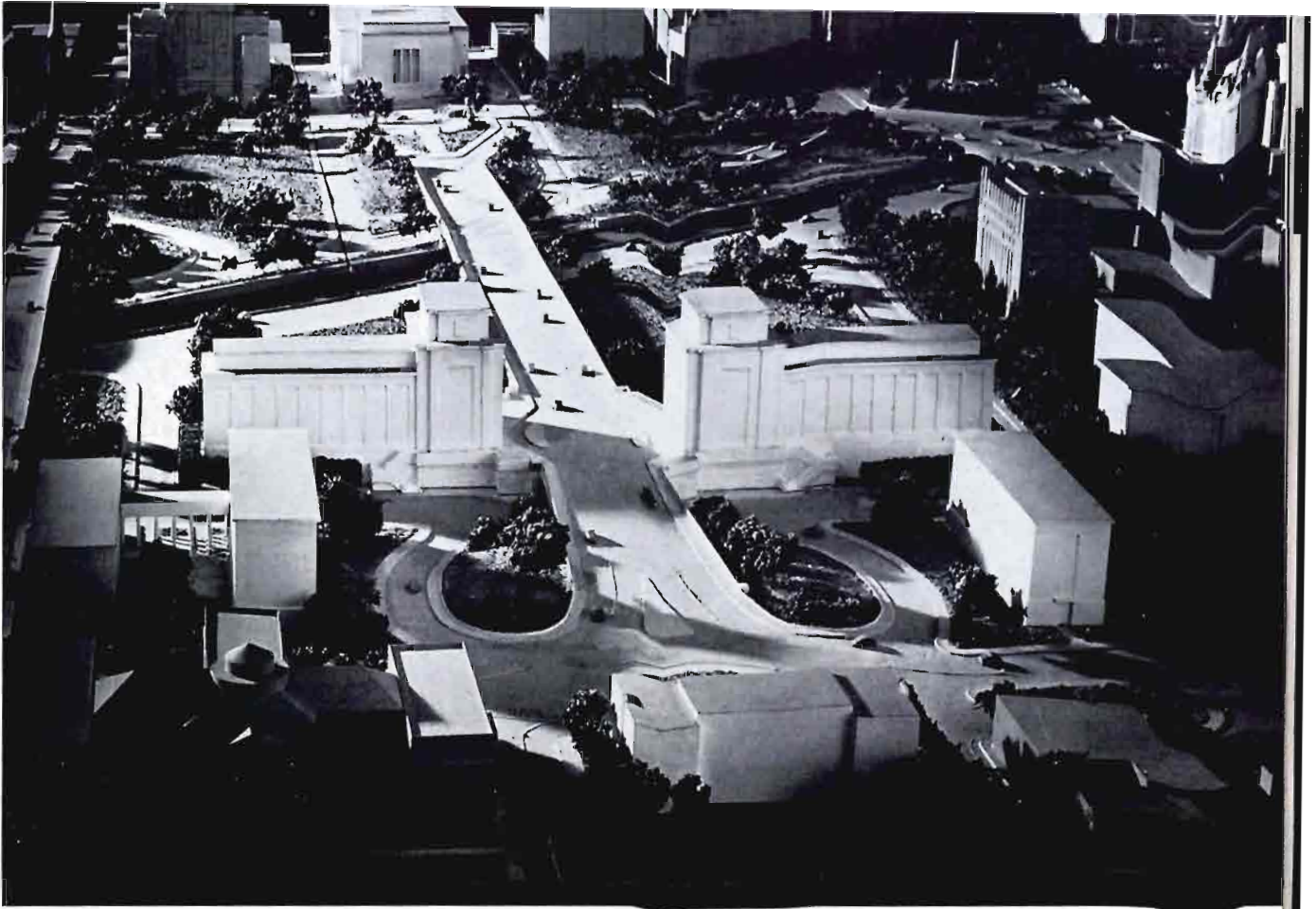




PROJET AVEC L'HÔTEL DE VILLE DOMINANT LE PARC DE LA CONFÉDÉRATION

l'élément principal de la composition du parc. Les plans de détail et la maquette à l'échelle de 30 pieds au pouce montrent tout le parti qu'on pourrait tirer de cette solution. La réalisation de ce projet, si on le désire, pourrait être envisagée en deux étapes progressives: d'abord, construction de la partie de l'édifice devant contenir les bureaux de l'administration et faisant face à la rue Nicholas et à la place qui serait aménagée entre la rue Nicholas et la rue Waller, puis, en deuxième phase, construction de la partie réception de l'hôtel de ville dans l'axe du pont, face à l'ouest vers le parc de la Confédération. Mais le plein effet de cette dernière partie de l'édifice ne pourrait être obtenu qu'après l'élimination de la gare de marchandises et des voies qui conduisent à la gare centrale actuelle.

Bien que cette solution eût donné à l'ensemble du quartier une énorme plus-value, l'élément *temps* et des considérations légitimes d'économie quant à la structure du pont, nous ont amenés à étudier une autre solution: construction du pont avec accès central à l'est vers la rue Waller, excluant par conséquent tout édifice dans l'axe du pont, mais prévoyant des bâtiments d'encadrement à droite et à gauche de cet axe.



159

VARIANTE DU PROJET, AVEC TRACÉ DIRECT DU PONT

Pour que l'hôtel de ville jouisse encore d'une situation de premier ordre, on pouvait en prévoir la construction à l'autre extrémité du pont, c'est-à-dire à l'ouest sur la rue Elgin, entre les rues Albert et Slater. Cette solution donnerait l'espace nécessaire pour l'édifice, pour des accès sur ses quatre faces, ainsi que des possibilités de stationnement, mais des points de vue esthétique et circulation, ne comporterait pas les mêmes avantages que la première proposition.

Il reste un troisième emplacement, faisant toujours face au parc de la Confédération, qui permettrait de construire l'hôtel de ville au milieu d'un jardin à l'angle de la rue Elgin et de l'avenue Laurier, et sur un plan de caractère dégagé, à l'emplacement du bloc A des services temporaires de la Défense nationale, destinés à être transférés à leur emplacement définitif prévu au Plan Directeur. La construction de l'hôtel de ville pourrait être envisagée en deux étapes comme dans les deux premières solutions: bureaux d'administration d'abord, partie réservée à la réception ensuite. Cet emplacement donnerait également toutes facilités d'accès et de stationnement autour de l'édifice. Les terrains du Square Cartier sont assez vastes pour permettre également l'édification de la Galerie

nationale des Arts dans un cadre approprié, avec accès par les rues Elgin et Laurier, ainsi que par l'avenue-promenade qui borde le canal et faisant face aux bâtiments futurs de l'Université.

Telles sont les trois solutions qui permettraient de conserver l'hôtel de ville aux environs de son ancien emplacement, et d'en faire un des éléments importants qui encadreront le parc de la Confédération.

Terrains des Expositions

Dans l'avenir, le terrain des expositions de Lansdowne Park ne suffira plus. Il est bien aménagé et pourra alors être utilisé comme centre local de quartier. Mais nous croyons prudent de réserver, à la périphérie de l'agglomération, un plus grand terrain, contigu à la voie ferrée de ceinture et à l'autoroute circulaire, et au croisement de la route Walkley et du grand boulevard d'entrée sud d'Ottawa. Ce terrain comprendrait de larges facilités de stationnement, et serait directement desservi par une gare de marchandises raccordée à la voie transcontinentale. Prévision d'avenir sans doute, à laquelle il est cependant opportun de penser avant qu'elle devienne irréalisable.

Services d'utilité publique

Réseau d'assainissement

La question des aménagements sanitaires pour toute la région urbaine d'Ottawa est à l'étude, les municipalités intéressées et la Commission du district fédéral ayant confié cette tâche à des spécialistes.

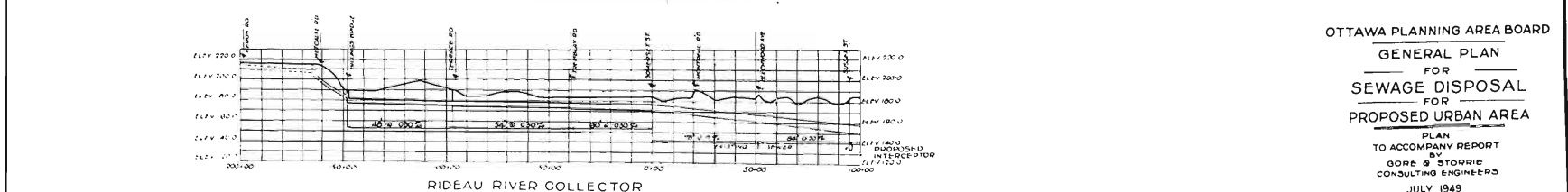
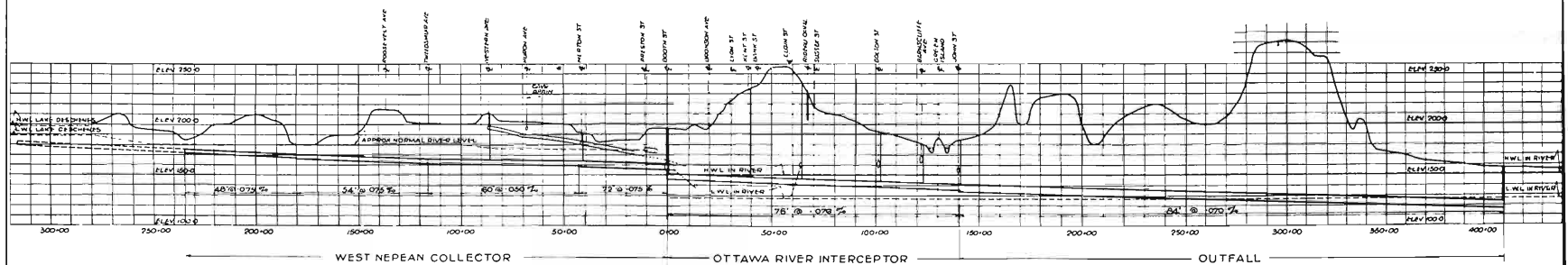
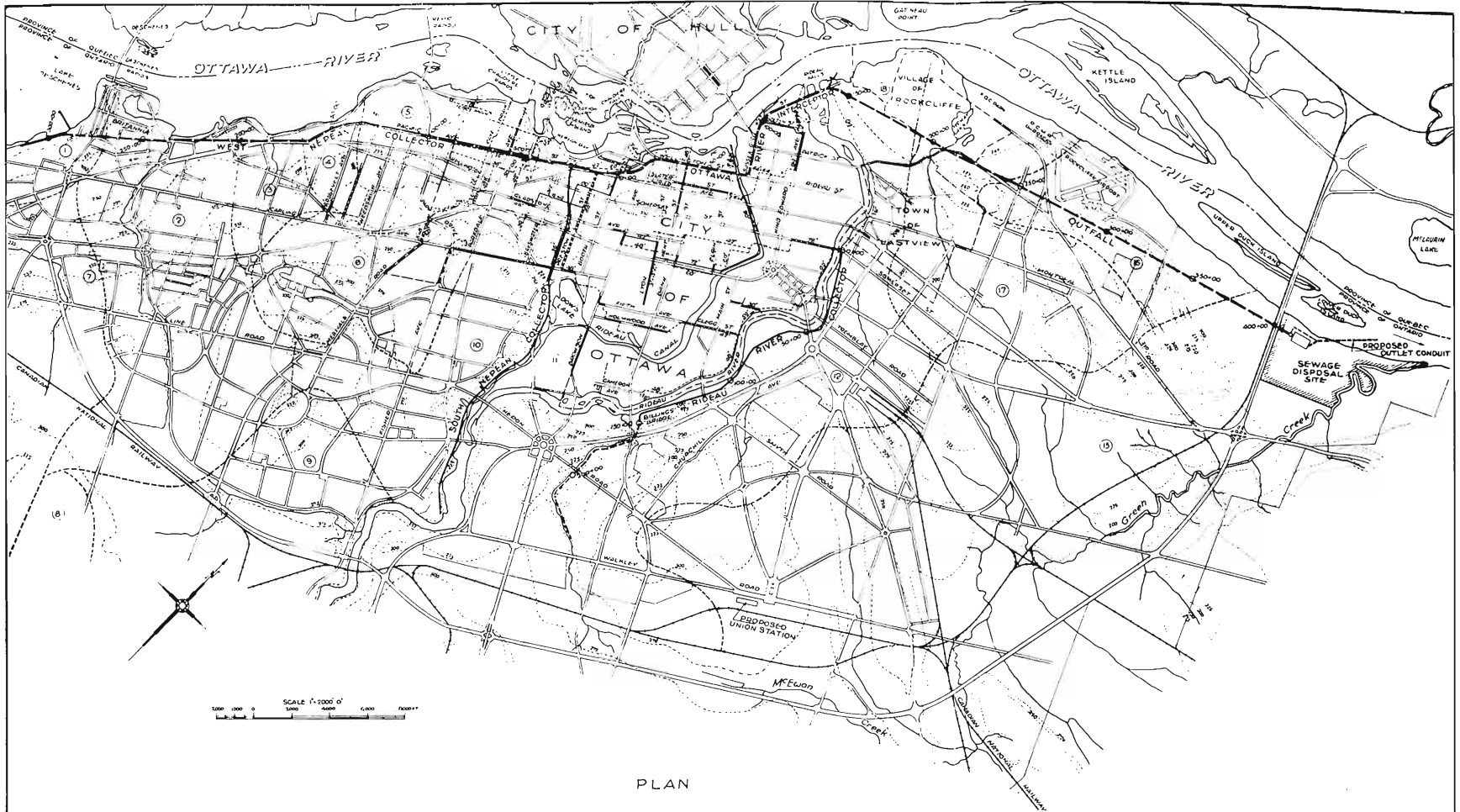
L'étude de ces installations a été coordonnée avec celle du Plan Directeur, en fonction de ses éléments de base: population, densités probables, réseau des voies, et distribution des activités dans le territoire urbain, avec toutes leurs incidences possibles sur le tracé et l'emplacement des installations sanitaires, en ce qui concerne par exemple les bâtiments fédéraux ou municipaux, les centres industriels, les établissements publics, etc.

Un emplacement a déjà été envisagé pour une usine d'épuration au voisinage du ruisseau Green, à l'ouest de sa jonction avec la rivière Ottawa. Cette proposition a reçu une approbation de principe de la part des spécialistes, et l'étude de l'ensemble du système a été poursuivie en conséquence, compte tenu des premières conclusions déjà reconnues impératives.

Pour le tracé rationnel du système d'égout, la partie ontarienne de la région peut être sommairement divisée en trois bassins de drainage. Un premier bassin à l'est de la rivière Rideau a une pente naturelle vers l'emplacement proposé pour l'usine d'épuration. Puis vient le bassin naturel de la rivière Rideau, et plus à l'ouest, la pente est dirigée vers la rivière Ottawa, ce qui oblige à envisager soit le pompage, soit un système de tunnel pour amener les eaux résiduaires à l'usine d'épuration. Le tracé, la direction, et la section des égouts sont déterminés par l'extension future de la zone urbaine, et par l'adaptation du réseau aux pentes du terrain et à l'emprise des voies projetées.

PLANCHE XXVIII

PLAN D'AMÉNAGEMENT
DU RÉSEAU D'ÉGOUTS



OTTAWA PLANNING AREA BOARD
 GENERAL PLAN
 FOR
 SEWAGE DISPOSAL
 FOR
 PROPOSED URBAN AREA
 PLAN
 TO ACCOMPANY REPORT
 BY
 GORE & STORRIE
 CONSULTING ENGINEERS
 JULY 1949
 PLAN NO. 2

Basée sur ces données fondamentales, l'étude technique, bien que complexe, se ramène en principe à une recherche coordonnée et à la parfaite connaissance de tous les aspects de la question.

Quant à la solution du problème relatif à la zone québécoise, il faut d'abord considérer s'il doit être traité séparément ou si l'on peut l'envisager comme faisant partie d'un projet d'ensemble de toute la région.

Il faut d'ailleurs rappeler le fait que, pour l'alimentation en eau, l'usine de filtrage de la ville d'Ottawa, capable selon l'opinion des experts, d'alimenter une population d'un demi-million, et la prise de captage de Hull, se trouvent placées au centre géographique de la région urbaine. Il n'est donc pas concevable qu'aucun exutoire d'égouts pour une partie quelconque de la région, soit placé en amont des captages d'eau potable, même en supposant l'application des mesures d'épuration les plus perfectionnées. En conséquence, on doit envisager la construction d'un système d'assainissement qui amènerait les eaux résiduaires depuis la limite ouest de la zone urbaine, c'est-à-dire depuis la ville d'Aylmer, vers un point situé à l'est des captages.

Il est donc essentiel que les conclusions de ces études soient examinées et suivies dans le même esprit de collaboration soucieuse de l'intérêt général, que celui qui a présidé au travail de recherches.

L'étude, en effet, est basée sur les propositions faites sur l'expansion probable de la région urbaine, sur le chiffre vraisemblable de la population future, et sur les données fondamentales du Plan Directeur. C'est ainsi seulement que peut être réalisé un système d'assainissement durable et économique, comme c'est d'ailleurs le cas de tout problème d'ordre technique, social, économique ou administratif, comportant la nécessité de concilier les intérêts actuels et futurs de la région de la capitale.

Alimentation en eau potable

Comme nous le signalions plus haut, l'usine de filtrage augmentée éventuellement par des réservoirs de retenue, placés en des points choisis, pourrait alimenter largement une population d'au moins un demi-million d'habitants, chiffre approximatif de nos prévisions ultimes pour la région de la capitale.

S'il est possible, en l'occurrence, de concilier les aspects administratif, financier et technique, il semblerait logique que cette usine desservît la population totale des deux côtés de la rivière. Mais si cette unification des services n'était pas favorablement accueillie, il faudrait que la région québécoise soit desservie par une usine distincte, avec bouche de captage placée aussi favorablement que celle de l'usine de filtrage d'Ottawa, c'est-à-dire centrale et profondément immergée.

Dans la région québécoise, on a longuement étudié la possibilité de rechercher l'approvisionnement en eau dans quelque lac des montagnes de la Gatineau, mais nous doutons fort de l'opportunité ou même de la nécessité de pareille mesure, puisqu'il existe, tout près, dans la rivière Ottawa, une abondante source actuelle d'eau potable.



160

POINT DE CONGESTION DE LA CIRCULATION, À L'ENTRÉE DE LA RUE RIDEAU

6

TRANSPORTS EN COMMUN

Tramways et autobus

Pour remédier à l'encombrement de plus en plus accentué dans le centre de la ville, ou pour au moins en atténuer les inconvénients, il est évident qu'il faudra détourner, et dans certains cas, supprimer des lignes de tramways, dont le remplacement par des lignes d'autobus est particulièrement indiqué quand ces lignes empruntent des voies publiques étroites sujettes à une circulation générale surchargée. Les tramways suivent un trajet fixe, ce qui a pour effet de ralentir la circulation et d'accroître la congestion. La substitution d'autobus libérera deux pistes de circulation jusqu'alors fixes, au bénéfice de deux files libres que pourront utiliser sans inconvénient autobus et voitures ordinaires. Cette mesure s'impose particulièrement dans le secteur des rues Sparks et Queen à l'est de Bank, sur la place de la Confédération, et la rue Rideau à l'ouest de Dalhousie. Or, *toutes les lignes de tramways*, sans aucune exception, traversent ce secteur, totalement ou en partie.

Il est certain qu'une telle situation n'est pas seulement nuisible à la bonne exploitation des tramways, mais qu'elle compromet aussi la circulation générale. Ce défaut atteint son maximum à l'occasion d'accidents ou d'incendies rues Sparks, Queen ou Rideau, ou à l'occasion de cérémonies officielles place de la Confédération, ou à la gare centrale, ou sur la colline du Parlement. Comme il n'y a pas de détournement possible, le service des tramways est complètement arrêté quand ces circonstances se produisent.

D'autre part, plusieurs secteurs de la région urbaine ne sont pas desservis. Il faut y pourvoir.

Étant donné les mises de fonds importantes qu'a motivées l'achat récent du système de transport en commun par la Commission des Transports d'Ottawa, il semble peu probable qu'il soit possible de remédier à la situation actuelle, dans un avenir prochain, particulièrement dans les cas entraînant de fortes dépenses.

Comme, d'autre part, la Commission des Transports d'Ottawa a engagé des experts pour étudier le réseau, avec lesquels nous avons eu maints contacts, il est vraisemblable qu'après le dépôt de leur rapport, un programme sera élaboré, qui, sans aucun doute, tiendra compte de la situation ci-dessus mentionnée.

Les cartes de densité de voitures et de voyageurs, que nous avons établies en coopération avec des experts, sont éloquentes. Si, comme il s'impose, on tient compte du Plan Directeur dans la révision des lignes, on devra organiser la desserte des nouvelles unités de quartiers, des zones industrielles, des nouvelles institutions publiques, des services gouvernementaux, spécialement en fonction *du nouveau réseau artériel*, tous facteurs ayant une importance directe dans le tracé des additions au réseau de transports. Bien que n'étant pas de réalisation immédiate, ces facteurs n'en influencent pas moins le mode d'adaptation des services pendant la période transitoire. L'utilisation de *nouvelles artères principales*, soit par l'amélioration des voies publiques existantes, soit grâce à l'aménagement, au profit de la circulation générale, des emprises de lignes de chemins de fer déplacées, caractérise bien l'importance et la nature des mises au point à apporter au réseau des futurs transports en commun.

De même, un certain nombre d'éléments vitaux du Plan Directeur, exigent qu'on en prévoie la desserte; ce sont par exemple, la gare nouvelle, les centres sportifs, les zones industrielles, les groupes nouveaux de services du Gouvernement, le nouveau parc des expositions, etc. Parmi les problèmes réclamant une attention urgente, et en outre des mesures de soulagement de la congestion dans le centre de la ville, nous citerons l'enlèvement des voies de tramways rue Wellington à l'ouest de la rue Bank, et jusqu'à Hull. Cette opération fait partie des améliorations immédiates de cette voie, et est essentielle pour remédier à l'état de la circulation sur la partie du pont Chaudière du côté Québec, où la présente voie unique de tramways traverse un pont sur chevalets contigu aux établissements Eddy. Est également désirable, l'enlèvement, aussitôt que possible, des tramways de la rue Albert et leur remplacement par des autobus, si l'on veut tirer tout l'avantage de la mise à sens unique opposé des rues Albert et Slater, se complétant pour



161

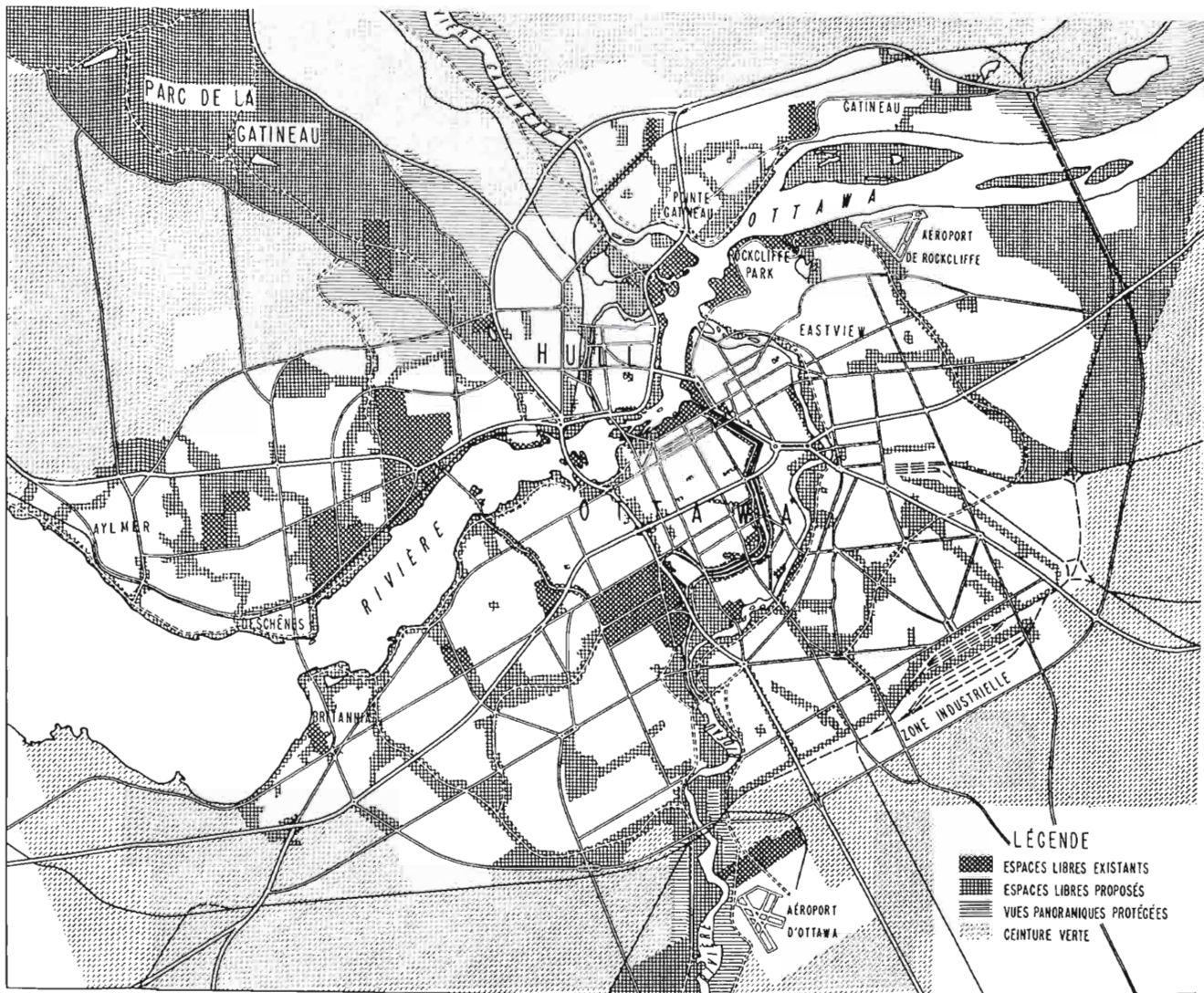
LES TROLLEYS QUI COUVRENT LA PLACE DE LA CONFÉDÉRATION NUISENT AU CARACTÈRE MONUMENTAL DE CET IMPORTANT CARREFOUR. L'EMPLOI D'AUTOBUS, ADOPTÉ PAR TOUTES LES GRANDES VILLES MODERNES, SUPPRIMERA CET INCONVÉNIENT.

assurer une circulation rapide vers le pont qui traversera le parc de la Confédération. Cette précaution permettra de donner toute l'efficacité nécessaire à ce remède radical à la congestion de la place de la Confédération.

Nous savons les difficultés qu'implique le remplacement d'un matériel roulant, la différence de rendement *numérique* entre le tramway et l'autobus. Les remèdes que nous préconisons ne pourront donc être appliqués que progressivement.

Mais cette transformation est *inéluçtable*. Les tramways, les rails, les trolleys aériens disparaissent de *toutes les villes* qui *achèvent* leur aménagement. La capitale du Canada ne fera pas exception à cette règle, et au cours de son développement graduel, des demandes innombrables se présenteront, au fur et à mesure de la mise en exécution des phases de réalisation, pour que les services de transport en commun s'adaptent aux nouvelles conditions. *Prévoir* ces adaptations évitera des dépenses inutiles.

Pour cette raison, nous recommandons l'abandon graduel de *lignes fixes*, et inadaptables sans grosses dépenses, et leur remplacement par des *itinéraires* d'autobus, le moyen de transport le plus flexible, adaptable au jour le jour à chaque progrès de la réalisation du plan.



162

PLAN DU FUTUR SYSTÈME D'ESPACES LIBRES DANS LA RÉGION URBAINE DE LA CAPITALE

7

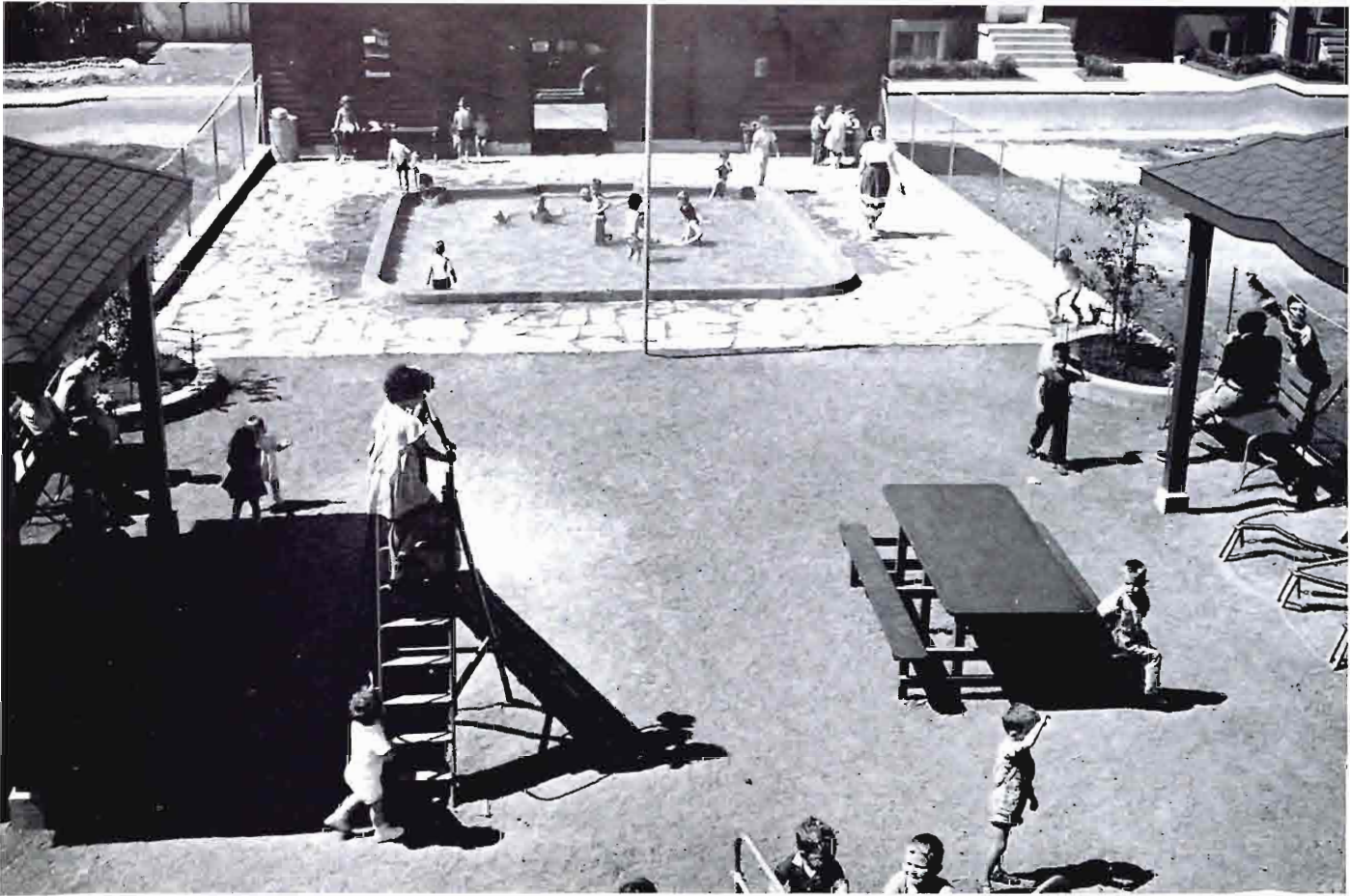
ÉDUCATION PHYSIQUE—SPORTS—ESPACES LIBRES

L'éducation physique est essentiellement récréative, mais elle est aussi le complément de l'éducation intellectuelle.

Stade national

Ottawa possède un centre de sports de capacité réduite, compris dans le parc des Expositions. Bientôt l'un et l'autre seront insuffisants.

Sans préjudice de la *nécessité primordiale* de développer un *système étendu de centres sportifs et de récréation* répartis dans tout l'ensemble de la zone urbaine en fonction du groupement nucléaire des unités de quartier et de voisinage pour l'entraînement quotidien de la jeunesse et le maintien de l'aptitude physique des



TERRAIN DE JEUX, RUE PRESTON, OTTAWA

163

adultes, la capitale doit aussi posséder un *Stade national*, pour compétitions internationales, comportant tous les aménagements sportifs, avec gymnase couvert, piscine olympique et terrains d'entraînement.

Au sud du lac Dow, un vaste terrain libre d'environ 160 acres, accessible sur ses quatre côtés par des avenues-promenades existantes et proposées, et dans un cadre attrayant, configu à la Ferme expérimentale, loin de toute production de fumées, se prête parfaitement à l'aménagement d'un grand centre sportif, avec tout l'espace suffisant pour le stationnement. Les parties basses du terrain peuvent être aisément remblayées. L'aménagement paysager en serait traité en harmonie avec la belle composition naturelle du lac Dow.

Centres sportifs locaux

Le plan superposé de l'état actuel et du projet montre d'autres centres sportifs locaux, à l'usage des nouveaux quartiers, répartis dans les territoires d'Ottawa, d'Eastview, de Gloucester et de Nepean, et de semblables centres du côté de Québec, à Hull, Pointe-Gatineau, Gatineau et Aylmer.

Le système de centres sportifs de la région de la capitale se trouvera ainsi complet.

Terrains de jeux

Les terrains de jeux pour écoliers relèvent à vrai dire du système scolaire. La solution idéale est de *construire l'école dans le terrain de jeux*, ou au moins, de placer



164

PARC DE ROCKCLIFFE—JARDIN DE ROCAILLES

le terrain de jeux *contigu* à l'école. Tous les terrains de jeux destinés aux enfants des nouvelles unités de voisinage comprises dans les unités de quartier, et qui feront partie des centres de récréation, devront être prévus dans ces conditions, et les terrains de jeux complémentaires à créer pour les écoles existantes devraient être établis sur des emplacements contigus ou proches des écoles.

Une réserve suffisante est faite sur notre plan, de terrains *impropres* à la *construction* ou à la *culture intensive*, pour former un réseau continu d'espaces libres ou ceintures vertes comme cadre de verdure des diverses unités résidentielles. Écoles nouvelles et leurs terrains de jeux peuvent y trouver leur place.

Espaces libres

Le rapport des surfaces bâties et des espaces vacants existants permet d'envisager la création à peu de frais d'un système organique de parcs et d'un réseau de verdure ininterrompu dans toute la région.

PLANCHE 17
DE L'ATLAS

Ce projet ambitieux en apparence n'exige cependant ni coûteuses expropriations ni travaux de terrassements ou de plantation à une grande échelle, mais une simple *réserve* des terrains désirables, choisis parmi les espaces impropres à la construction et difficiles à équiper.

Les terrains ainsi retenus devront être en quantité suffisante pour servir un double but : *établir un réseau de ceintures vertes enchassant les quartiers d'habitation et reliées directement à la grande ceinture rurale* créée autour de la zone urbaine, et *assurer une réserve suffisante pour l'établissement éventuel de services publics qui exigent un environnement de verdure et de calme*; tels qu'hôpitaux, hospices, écoles, églises, collèges, centres récréatifs, sportifs ou culturels, cimetières, etc.

La sagesse et l'économie du principe des vastes réserves non bâties, en vue d'atteindre ce double but, nous sont amplement démontrées par les nombreuses réalisations de ce genre, en Angleterre, en Hollande, en Allemagne, en Suède, ou aux États-Unis et, sans aller bien loin, par les sages mesures de protection déjà prises par la Commission du district fédéral.

En comparant le plan des espaces libres existants et celui des espaces libres proposés, on peut constater que le réseau que nous proposons est l'extension logique de la ceinture de parcs et d'avenues-promenades si bien tracée par la Commission, et du développement du parc de la Gatineau et du système d'espaces libres entrepris à Hull. Il est évident que ce qui a été accompli sur la rive ouest du Canal Rideau, au lac Dow, ou aux environs de Hull, peut être continué sur les bords de la rivière Rideau, de la crique de la Brasserie, autour du lac Fairy, et que le futur parc, qui dans le développement ultérieur de Hull fera face à la colline du Parlement, du parc Cartier au parc de la Chaudière, peut être basé sur le même principe que la promenade en corniche qui part de la pointe Nepean jusqu'à Rockcliffe et au lac MacKay.

Bord des rivières

La rivière Ottawa mérite une avenue-promenade de Britannia aux chutes de la Chaudière. La Commission du district fédéral s'est déjà réservé l'emprise de cette route, en vue de sa construction, par anticipation de la suppression de la ligne de chemin de fer de Carleton-Place. Grâce à cela, une forte plus-value est assurée à tous les terrains de ce secteur maintenant dépréciés par les inconvénients du chemin de fer, de nombreux passages à niveau et un accès difficile.

Sur la rive opposée, de Hull à Aylmer, un traitement similaire mais plus simple sera appliqué à certains points de la rive, pour relier Val-Tétréau, plusieurs terrains de golf, Wychwood et Aylmer, jusqu'au lieu dit les Cèdres. L'emprise de la ligne électrique de Hull sera aussi utilisée pour la construction d'une route de plaisance.

À l'est de Hull, les rives de la rivière Ottawa sont basses et ne conviennent guère qu'à la création d'espaces plantés. C'est ce que nous proposons entre la crique de la Brasserie et la rivière Gatineau. Entre Pointe-Gatineau et l'extrémité ouest de l'île Kettle, le terrain sera réservé pour un parc naturel, qui formera le premier plan de la vue imposante qu'on découvre de Rockcliffe vers les collines des Laurentides.

La rivière Rideau, de Black-Rapids à Rideau-Falls, forme un paysage qui devrait être préservé, comme rivage-parc, à la fois par le moyen d'acquisitions partielles pour création de parcs ou de terrains de jeux, et par des mesures appropriées de zonage protecteur pour le reste des terrains.



165

PARC DE LA GATINEAU—VUE PANORAMIQUE DES HAUTEURS DE KINGSMERE

VUE À VOL D'OISEAU DE LA VILLE DE HULL



166

Cela permettrait en certains points choisis la construction d'habitations de villégiature, de densité très limitée, pour préserver les vues, mais sans cependant interdire toute mise en valeur.

Parcs urbains

La région de Hull offre de si remarquables possibilités avec les collines boisées et les lacs sans nombre de la Gatineau, qu'il n'est pas nécessaire d'y créer un système rationnel de parcs. La nature y a pourvu mieux qu'aucun plan. Le seul grand terrain facile à aménager sera celui du lac des Fées, car par son emplacement et sa forme naturelle, en une longue pointe de verdure, il constitue la continuation de la forêt de la Gatineau et de la «montagne» jusqu'à la route d'Aylmer.

La création la plus spectaculaire sera le *Parc Central*, qui mettra en valeur les chutes Chaudière.

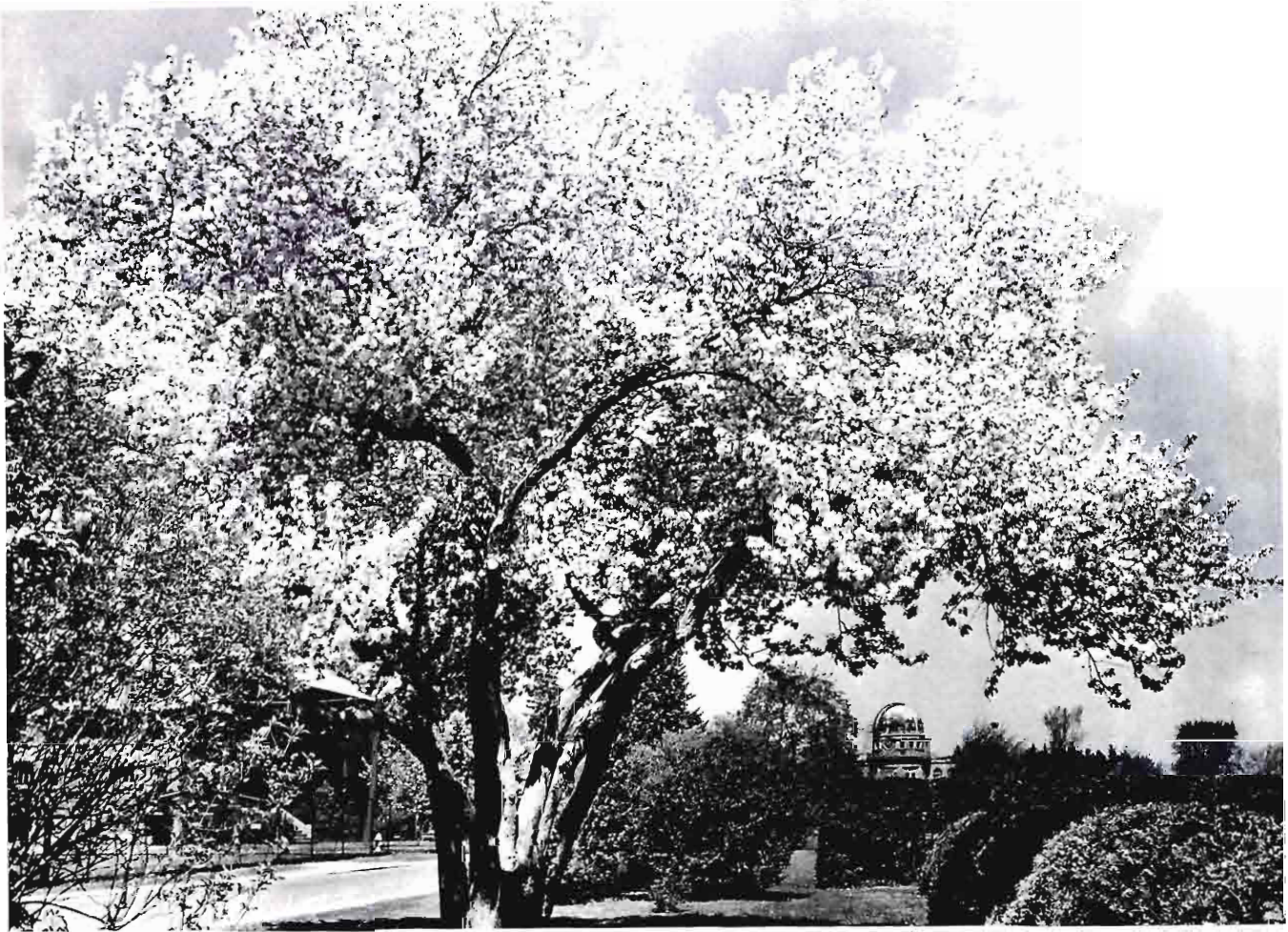
Le temps viendra où les industries lourdes et nocives, qui actuellement occupent les îles, la péninsule et les rochers sur lesquels les chutes se précipitent, iront enfin s'installer sur un terrain plus favorable à leur exploitation et à leur rendement économique, et le paysage pourra alors être rétabli dans sa beauté originelle.

Le Plan Directeur est un programme de longue haleine, suivant lequel la capitale se développera; l'aménagement urbain est une œuvre de *persévérance résolue*; les chutes de la Chaudière demeureront toujours un des éléments principaux du site naturel d'Ottawa. Le nouveau pont Chaudière réunira Ottawa et Hull à travers un parc, ménageant des deux côtés des vues sur la rivière, sur les deux villes et sur les chutes, au lieu d'être, comme aujourd'hui, un passage de service, presque une cour d'usine, au milieu de hangars sans forme, de passerelles, de cheminées, de tuyaux et de cables. Seules les usines hydrauliques resteront, entourées de verdure. Elles sont un élément fonctionnel dû aux chutes et peuvent fort bien participer à l'esthétique générale.

Nous répétons que l'aménagement de la capitale est prévu suivant un programme de longue patience; il doit s'accomplir; il s'accomplira graduellement, en temps opportun, et sans porter préjudice aux grandes industries de base, qui, dans leur propre intérêt, décideront elles-mêmes leur réinstallation sur des terrains plus favorables à leur expansion.

Une remarque analogue s'applique au parc de la pointe Nepean. L'élimination du pont Interprovincial et son remplacement par un ouvrage plus architectural en aval, à l'est de la pointe, permettront d'aménager à la place des voies ferrées une *terrasse* exposée au couchant et ménageant une vue panoramique du vaste et pittoresque bassin formé par la rivière Ottawa entre le parc de la Chaudière et la pointe Nepean, paysage dominé au premier plan par la silhouette romantique des édifices du Parlement, sur leur falaise boisée, et s'étendant au loin vers les crêtes onduleuses des collines de la Gatineau. C'est un spectacle dont tous les canadiens sont fiers à juste titre.





168

UN DES MULTIPLES ASPECTS DE LA FERME EXPÉRIMENTALE

Ferme expérimentale

La Ferme expérimentale, maintenant située au centre de la ville, avec son arboretum, ses serres, et ses pépinières éducatives est un élément de beauté et de fierté civique, non de récréation turbulente.

Elle doit rester inchangée et maintenue dans sa fonction scientifique. Ce n'est pas un parc public ordinaire. Il suffit que certaines avenues-promenades la desservent pour qu'on puisse en admirer le paysage. Cependant, au sud de l'établissement principal, de vastes champs d'essai appartenant à la Ferme, pourraient être récupérés au profit de l'aménagement urbain, par un échange avec d'autres terrains plus grands et d'égale qualité agricole, situés dans la ceinture rurale, près de la route Bowesville par exemple.

Cette substitution serait avantageuse pour assurer l'extension de la Ferme et l'aménagement rationnel de la ville d'Ottawa.



169

VUE AÉRIENNE DE HOG'S BACK, MONTRANT L'EMPLACEMENT RECOMMANDÉ POUR LE JARDIN ZOOLOGIQUE

Jardin botanique et jardin zoologique

Un tel échange de terrains permettrait, en plus, d'aménager au sud de l'arboretum, aux limites de la Ferme, un *Jardin botanique* prolongé par un *Jardin zoologique*. Ce dernier serait situé en partie sur les terrains échangés de la Ferme et en partie sur la péninsule qui sépare le canal et la rivière Rideau, y compris la pittoresque formation rocheuse, aux abords des chutes et des rapides de Hog's-Back. Complétant ces deux jardins, et construit dans leur périmètre, un musée des Sciences naturelles, recevrait toutes les collections de botanique, zoologie, géologie et paléontologie du Musée Victoria, présentées dans leur cadre *vivant*.

L'ensemble formé par le Stade, la Ferme et les Jardins botanique et zoologique, prolongés au sud par le parc du Gouvernement où six ou huit nouveaux ministères pourraient être répartis autour de la grande étoile formant le point de distribution de l'entrée sud de la capitale, formerait une composition sans rigidité, mais vraiment digne d'une capitale.

Réserves boisées

Si la province de Québec est favorisée par le paysage naturel des monts des Laurentides, par ses forêts et ses lacs, la province d'Ontario offre d'autres possibilités pour des réserves boisées, ne nécessitant pratiquement aucune dépense d'aménagement. Une simple réserve, comprenant le groupe des lacs Rideau et Mississippi, justifiera la création d'un incomparable circuit touristique (voir chapitre suivant).

Plus près encore de la ville, deux criques situées dans la ceinture verte, se prêtent à l'organisation de loisirs en plein air: le ruisseau Green, à l'est, à quatre milles du pont Cumming, sur la route de Montréal, et le ruisseau Black-Rapids, à quatre milles et demi du lac Dow, sur la route du Prince-de-Galles.

Toutes deux sont d'un accès facile pour les zones d'extension résidentielle de l'est et du sud de la ville, qui sont appelées à se développer près des centres industriels de Gloucester. Leur topographie et leur paysage naturel n'exigent aucun embellissement artificiel. Il suffira d'une ordonnance de zonage visant leur préservation dans le but de procurer à des milliers de travailleurs des facilités supplémentaires de récréation, de pique-niques, de "camping", de jeux, de sports, et de repos.

TABLEAU RÉSUMÉ DU SYSTÈME FUTUR D'ESPACES LIBRES
DE LA CAPITALE NATIONALE
RÉGION URBAINE

(Espaces libres, existants et projetés)	Zonc d'Ontario (en acres)	Zonc de Québec (en acres)	Total
Jardins publics.....	312	82	394
Pares urbains*.....	1,398	693	2,091
Pares naturels*.....	2,932	1,361	3,793
Centre de sports*.....	979	1,723	2,702
Centres civiques locaux*.....	881	417	1,298
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	6,502	4,276	10,278

* Les terrains de jeux sont compris dans ces chiffres.

Routes de plaisance: 93 milles.

Les réserves forestières, situées hors de la zone urbaine et non comprises dans le tableau ci-dessus, couvrent une superficie de 10,170 acres, dont 4,660 acres en Ontario, et 5,510 dans Québec. La partie du parc de la Gatineau, située au sud de Kingsmere, seule a été incluse dans ces chiffres.





ENVIRONS DU LAC MCGREGOR, PAYSAGE RURAL ENCORE INTACT

8

TOURISME ET RÉCRÉATION

Protection de la région de la capitale

Les propositions relatives à ce sujet ne soulèvent aucune difficulté, pour quatre raisons:

1° Les éléments naturels n'ont encore subi aucune détérioration.

2° L'excellent travail accompli par la Commission du district fédéral n'a besoin que d'extensions, inspirées, sur une plus vaste échelle, des réalisations déjà réalisées.

3° Nos conclusions essentielles, au sujet de la mise en valeur et du traitement approprié de ce que nous pourrions appeler le "Parc de Plaisance national du Canada" n'entraînent aucun *embellissement artificiel*, très peu de dépenses nouvelles, mais exigent impérativement des *mesures protectrices sérieuses*. De par leur nature, ces mesures relèvent surtout de l'esthétique et nous en traitons au chapitre 9 de la présente Partie.

4° Les nombreux circuits qu'il serait bon d'organiser afin de rendre toute la région de la capitale accessible à tous les Canadiens, excursionnistes de fin de semaine et touristes, sont déjà pour la plupart desservis par des routes existantes, faciles à améliorer par endroits et à munir des aménagements profitables aux touristes.



171

PLAGE DU LAC LAPÈCHE

Circuits de tourisme

PLANCHE 20
DE L'ATLAS

Nous mentionnerons ci-dessous, les circuits les plus recommandés:

Québec—

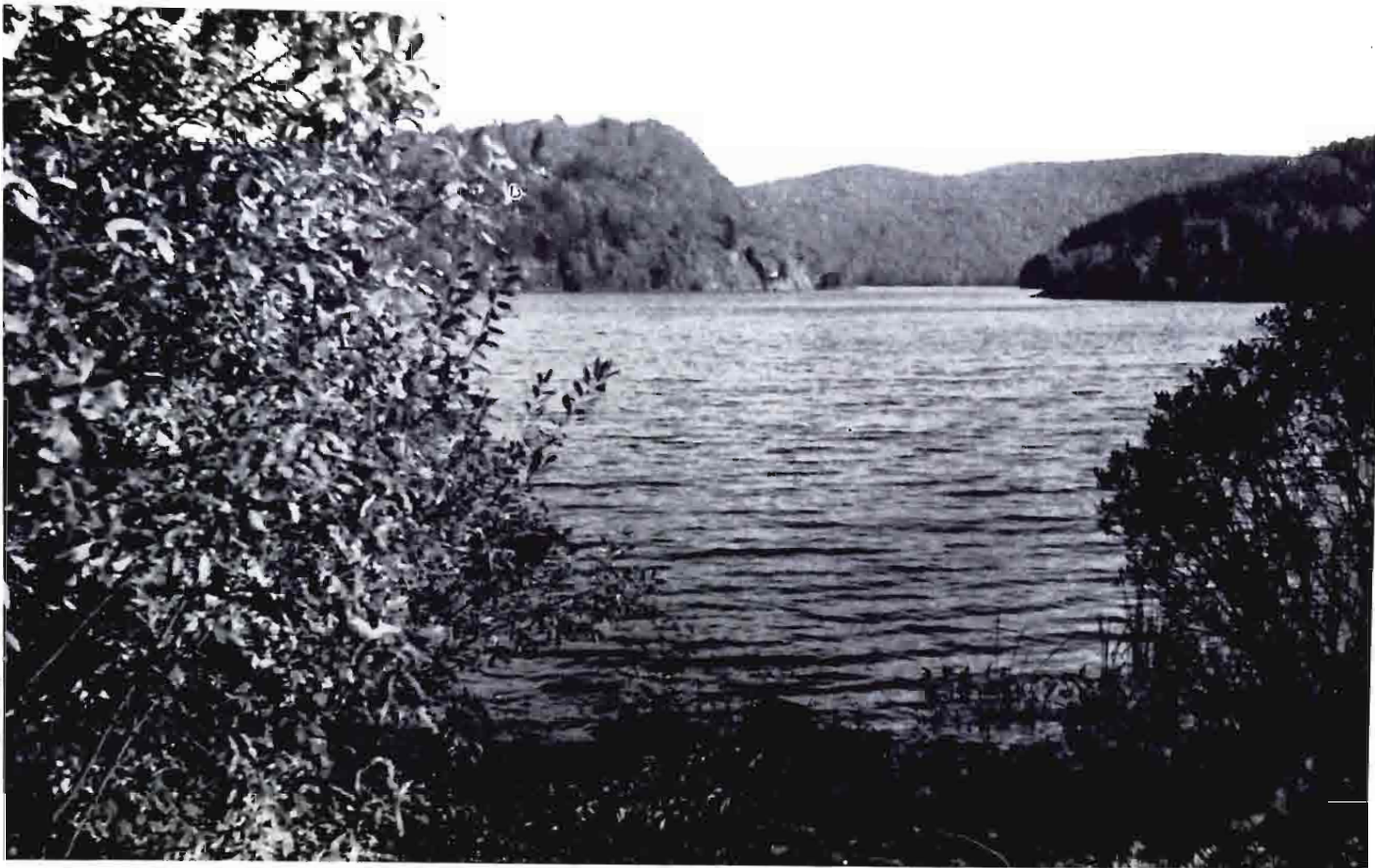
Parc de la Gatineau

Circuits à partir de Hull, qui pourront se combiner entre eux:

1° La terrasse nationale du Souvenir, par le chemin de la Montagne ou la nouvelle route de plaisance de la Commission du district fédéral.

2° Le chemin de la Mine, Old-Chelsea, Kingsmere, retour par le chemin de la Montagne.

3° Chelsea par la route de Chelsea, Old-Chelsea, lac Meach, lac Harrington, lac Philippe, retour soit par la route de plaisance de la Commission du district fédéral, allant à Kingsmere ou par Sainte-Cécile-de-Masham, Wakefield et la route de Chelsea, soit par Saint-François-de-Masham, le lac Ramsay, la route d'Eardley et le chemin de la Montagne. Un autre trajet intéressant irait de Ramsay au lac Philippe par le lac Taylor.



LAC ST-PIERRE-DE-WAKEFIELD

Circuits plus longs:

Hull, chemin de la Montagne jusqu'à Breckenridge, route n° 8 jusqu'à Beechgrove, lac Lapêche, lac des Loups, route de Masham jusqu'à Chelsea, route de Chelsea jusqu'à Hull.

Un circuit supplémentaire, formant extension du précédent, mènerait jusqu'à Quyon d'où l'on pourrait rentrer à Ottawa par le bac de Quyon et la route-promenade longeant la rive sud, par la baie Constance et Britannia.

Rivière Gatineau, rive ouest, route de Maniwaki, jusqu'à Chelsea, Wakefield, Low (Chute et usine électrique de Paugan-Falls). À cet endroit la Gatineau forme un lac assez long, à cause du barrage de Paugan. Ce lac, qui a une dizaine de milles de longueur, se prolonge jusqu'au lac Sainte-Marie, qu'on atteint par Martindale et Low-Nord.

Du lac Sainte-Marie, jusqu'à Kazabazua, puis lac Danford, lac de la Loutre, lac MacQuaig, lac Johnson, Shawville et retour par la route n° 8 jusqu'à Hull.

Rivière Gatineau, rive est, chemin de Wakefield jusqu'à Wakefield, Wilson-Corners, Saint-Pierre-de-Wakefield, lac McGregor, Perkins, Jeanne-d'Arc, East-Templeton, Hull (par la route n° 8).



173

COUCHER DE SOLEIL SUR LES LACS RIDEAU, À RIDEAU-FERRY

PARC NATUREL À CONSTANCE-BAY



174

LE LAC DES TRENTE ET
UN MILLES (175) ET LE
LAC LONG (176), DANS
LES COLLINES DE
GATINEAU, SERONT
DESSERVIS PAR LES
CIRCUITS TOURIS-
TIQUES PROPOSÉS.

175



176



Circuit supplémentaire—Au nord de Saint-Pierre-de-Wakefield, vers le lac de Wakefield, Val-Paquin, Poltimore, lac Bowman, le barrage jusqu'à High-Falls et Val-des-Bois, retour par la route n° 35, la vallée du Lièvre, Notre-Dame-de-la-Salette, Buckingham et la route n° 8 ou par le lac Donaldson jusqu'à la rivière Blanche et Templeton.

Il faudrait citer encore d'autres circuits plus longs:

Route de Maniwaki jusqu'à Maniwaki (réserve indienne) puis à Mont-Laurier et retour par la route n° 35 (lac des Îles), Notre-dame-du-Laus, détour en barque par le lac du Poisson Blanc, l'île du Mystère (Domaine national des scouts et réserve d'oiseaux, établis et préconisés par feu Noulan Cauchon) retour par la vallée du ruisseau des Prêtres jusqu'à Poltimore (route à améliorer) ou par Kelly-Newton, le lac Sainte-Marie et Kazabazua.

De Buckingham au lac la Blanche et, par une route qui devra être améliorée, par la rivière Blanche, vers le lac des Mouettes, le lac Dam et le lac de l'Écho.

De Thurso (route n° 8) à Saint-Sixte, Ripon, Chénéville et lac Simon (île du Canard Blanc).

Un autre lac sauvage est accessible de Gracefield (route n° 11) c'est le lac des 31 Milles, par le lac du Poisson Blanc et Pointe-Confort.

Le plus long circuit,—par la route n° 8 jusqu'à Montébello (Club de la Seigneurie) par la route n° 57 jusqu'à Saint-Jovite,—conduit au lac du Mont-Tremblant, (Parc national du Mont-Tremblant), et par la route n° 11, à Nominique, au lac des Écorces, jusqu'à Mont-Laurier, par une superbe route moderne à travers un paysage grandiose, et retour par les routes n° 11 et 35.

Québec et Ontario

Vallée de l'Ottawa—Est, route n° 8 de Hull jusqu'à Grenville, traverser la rivière à Hawkesbury par le pont, et retour à Ottawa par la route n° 17 en Ontario.

Rivière Ottawa—Ouest, d'Ottawa à Fitzroy et Arnprior par la route n° 17 jusqu'à Renfrew et Portage-du-Fort, retour par Shawville et la route n° 8 jusqu'à Hull dans Québec; ou de Renfrew à Pembroke, transbordeur jusqu'aux Allumettes et retour sur la rive québécoise par Fort-Coulonge et Shawville (route n° 8).

Ontario

Circuits:

Ottawa à Fitzroy, Arnprior et la vallée du Mississippi jusqu'à Almonte (route n° 29) retour vers Carp et Ottawa, où d'Almonte à Carleton-Place (route n° 29) et à Ottawa par la route n° 15.

Extensions formant de plus grands circuits:

Ottawa, Almonte (routes 17 et 44), Carleton-Place route 15 jusqu'à Perth, vieille ville anglaise intacte, aux maisons de pierre typiques et aux grands espaces plantés d'arbres, qui mérite d'être sauvegardée du point de vue esthétique grâce à une réglementation spéciale. De Perth à Rideau-Ferry, vue grandiose des lacs, Lombardy, Smiths-Falls, retour par Merrickville, les rapides Burritts et la route n° 16 vers Manotick et Ottawa.



LA RIVIÈRE MISSISSIPPI, EN AVAL D'ALMONTE

Cette liste de circuits et de tournées à partir de la capitale, est seulement indicative et loin d'être complète. Il existe des ressources illimitées pour les randonnées, courtes ou longues, et le développement du tourisme. Mais le réseau routier est encore insuffisamment aménagé pour conduire à nombre de vallées, de lacs et de bois très beaux, où l'on trouverait tous les genres de récréation et de sport. D'autre part, on peut se rendre à maints endroits, situés à diverses altitudes, qui offrent des vues pittoresques ou grandioses.

Ces possibilités deviendront peu à peu des réalités, à mesure que s'exécuteront les travaux destinés à améliorer les voies d'approche. Toutefois, point n'est besoin de travaux de voirie compliqués et coûteux, vu que *nombre d'endroits garderont davantage leur charme et leur beauté si on les laisse à leur état naturel et accessibles seulement par des sentiers de piétons*, à condition de parsemer la route d'aménagements appropriés pour le stationnement, pour le campement ou les pique-niques.

Dans une région si attrayante, il y aurait grande utilité à s'inspirer de la réglementation appliquée en Suisse. *La restriction méthodique de la circulation automobile*, limitée aux approches principales, et la systématisation des réserves forestières, assurent *le calme, l'intimité et le silence* nécessaires, éléments efficaces de régénération pour le citoyen fatigué, de rééducation des masses vers le culte de la nature et d'une récréation saine et reposante.

Si l'on en conçoit l'organisation d'après ces principes, l'expansion du tourisme dans la région d'Ottawa constituera un placement *sûr, durable* et d'un profit incalculable en raison de ses multiples répercussions.



178

LA BAIE DE NEPEAN, AU CENTRE DE LA CAPITALE, ENCOMBRÉE DE LIGNES ET DÉPÔTS FERROVIAIRES, ET D'INSTALLATIONS INDUSTRIELLES SUBSÉQUENTES (179), PEUT DONNER LIEU À UNE RÉVALUATION CONSIDÉRABLE DES TERRAINS QUI LA BORDENT, ET À L'AMÉNAGEMENT D'UNE PLAGE DE RÉCRÉATION, FACE AU PARC DE LA CHAUDIÈRE.



179



PLANCHE XXX

L'AUTOMNE DANS LA RÉGION DE LA CAPITALE



180

LE SITE GRANDIOSE DE LA CAPITALE APPARAÎT ICI AVEC TOUTES SES POSSIBILITÉS QU'ON A LE DEVOIR DE REMETTRE EN VALEUR.

9

ESTHÉTIQUE

La beauté n'est ni un luxe, ni un raffinement à la portée des seules classes privilégiées. Même les tribus primitives, au cours de leur existence précaire, ornaient leurs outils, leurs armes ou leurs fragiles abris. Les aspirations esthétiques sont des caractéristiques naturelles et essentielles de l'esprit humain.

Souvent, même la beauté en matière urbaine, si elle est bien comprise, constitue une économie, voire un placement. L'économie peut être réalisée par la préservation d'éléments naturels, ou par la recherche de l'harmonie résultant de l'art de la composition et non de l'ornementation. Si, par ses mérites esthétiques, cette composition constitue un centre d'attraction, elle ajoute à l'apport économique de l'importante industrie du tourisme, et assure un niveau élevé et de caractère permanent à la valeur des terrains limitrophes. La beauté est alors littéralement un placement.

Du point de vue social, l'esthétique, facteur de la vie urbaine, joue un rôle important. Elle favorise l'expansion du civisme en donnant au citoyen la conscience et la fierté de son milieu. Elle exerce également une influence salutaire dans le domaine moral.

Il n'est pas hors de propos de rappeler très brièvement ces quelques considérations élémentaires car elles servent de guide à l'élaboration de programmes de protection et à la création d'éléments de beauté.

En matière d'esthétique urbaine, la beauté peut être sauvegardée par deux moyens complémentaires: soit par la réalisation propre de l'œuvre, soit par l'adoption de mesures de réglementation constructive ou restrictive.

Préservation et mise en valeur des environs de la capitale nationale

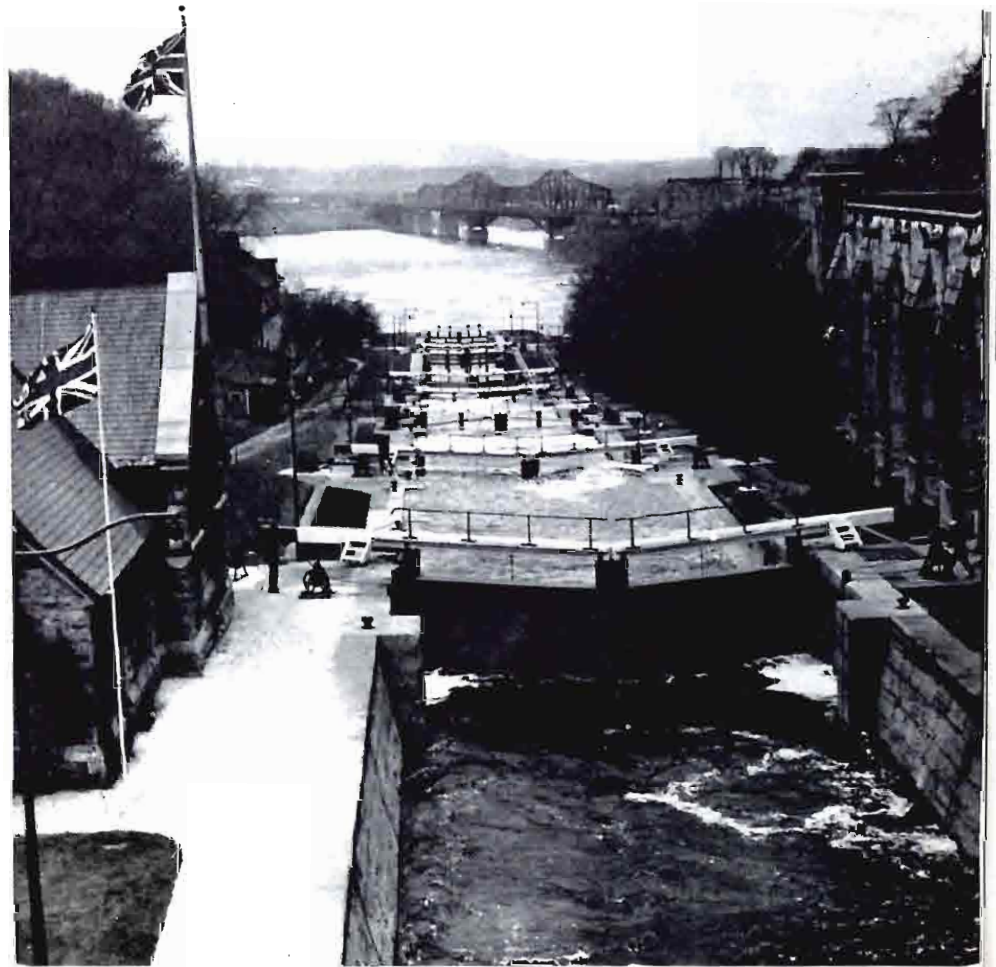
Le site de la région de la capitale nationale, et plus particulièrement les montagnes, forêts, lacs et rivières de la Gatineau, constituent une ressource naturelle inestimable, dont la mise en valeur exige une direction et une surveillance judicieuse, plus que des travaux d'amélioration proprement dits. L'aménagement limité dont cette région a été l'objet jusqu'ici est heureusement de nature à la rendre apte à remplir sa fonction de *Région de la capitale nationale*.

La préservation du caractère distinctif du terrain doit être à la base de la réglementation esthétique qu'il importe d'instituer. Ce caractère, fait surtout de charme, d'harmonie, et de douceur, doit être respecté et maintenu à *l'échelle humaine* chaque fois qu'on envisage des travaux d'aménagement. Un grand hôtel massif, un terrain de stationnement trop en vue, compromettent la beauté d'un lac ou d'une colline boisée de dimensions modestes.

Il importe d'introduire avec un grand tact et beaucoup de précaution tout nouvel élément destiné à la récréation, à la circulation ou au tourisme. Il faut bannir les constructions monumentales dans un paysage qui ne supporte que l'intimité. Même les rives de la large rivière Ottawa n'échappent pas à ces recommandations.

Les routes d'agrément ne doivent avoir qu'une largeur modérée et ne pas offrir les facilités de voies de grande circulation. Les plantations en bordure doivent être variées et pittoresques et éviter une trop grande symétrie. La vitesse n'est pas nécessaire dans un milieu de repos et d'agrément; il importe donc de la modérer, non seulement par le moyen de réglementation, mais aussi par le tracé même de ces routes. Leur emplacement doit non seulement tirer avantage de la topographie, mais aussi ménager de beaux points de vue et des aspects variés; le but de leur tracé n'est pas de procurer la plus courte distance d'un point à un autre. Il y a, dans le parc de Rockliffe, d'excellents exemples de routes de plaisance qui invitent à la contemplation du paysage et au délassement.

Les *lieux de stationnement* doivent être limités en surface autant que possible; ils ne doivent pas gêner le paysage en s'imposant à la vue par leur superficie ou leur aspect déplaisant. Tout comme les routes-promenades, ils doivent être adaptés à la topographie du lieu, pour des raisons d'économie aussi bien que de



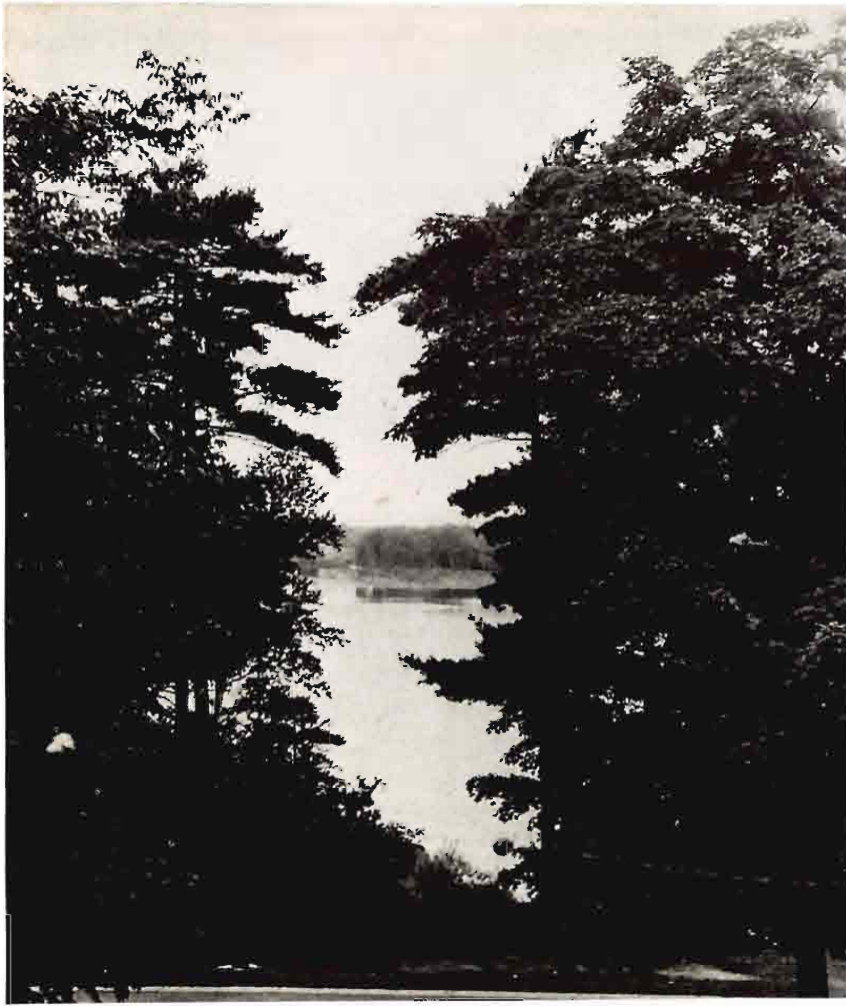
181

LES ÉCLUSES DU CANAL RIDEAU

VUE PANORAMIQUE PRISE DU CHATEAU LAURIER



182



LA RIVIÈRE OTTAWA VUE DE ROCKCLIFFE

183

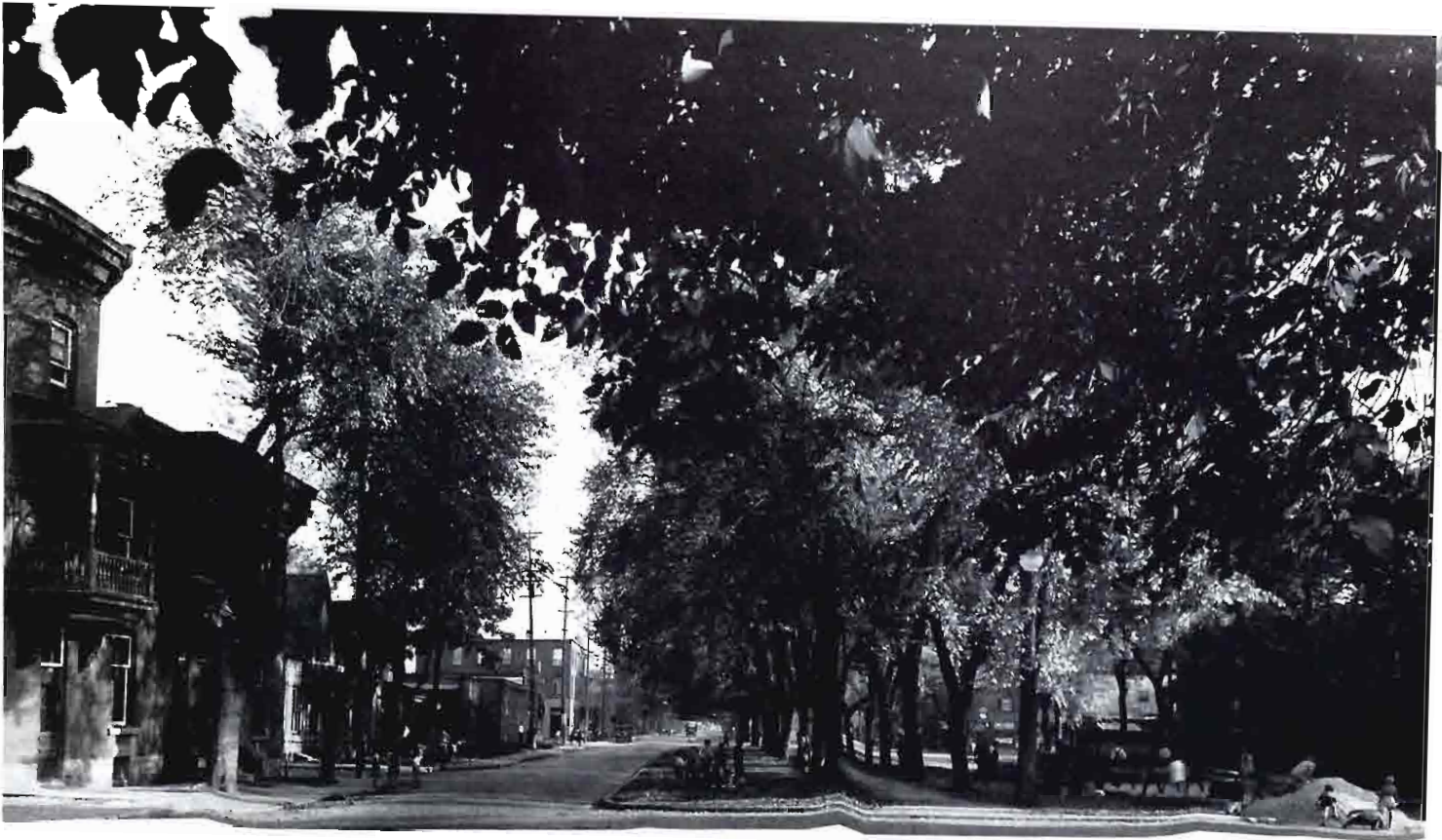
protection du paysage. On doit conserver arbres et arbustes, non seulement à l'entour des paires de stationnement, mais aussi pour en morceler la surface. Leur répartition dispersée près des points d'attrait ou d'arrêt est recommandée. Les mêmes remarques s'appliquent aux terrains destinés aux *pique-niques*.

Il importe également d'aménager avec soin tous les éléments incorporés aux réseaux de promenade. A cet égard, la Commission du district fédéral a placé à des points stratégiques des écriteaux harmonisés avec le paysage et qui s'y fondent. L'aménagement du parc de *Blue-Ridge-Mountain* en Virginie, offre, d'autre part d'excellents exemples d'abris, d'affiches, de banes et de barrières rustiques.

Il y a de belles plages de sable sur les bords de la rivière Ottawa et de certains lacs de la région, mais elles sont malheureusement peu nombreuses, et leur aménagement en est ainsi rendu plus difficile. Les plages publiques non assujéties à une sage réglementation concourent trop souvent à enlaidir le paysage. Leur aspect monotone, sans arbres, les paires de stationnement, la publicité de toute nature, les comptoirs de rafraîchissements ou autres établissements commerciaux sont autant d'éléments défavorables dont il importe de guider et de contrôler le développement.

Les lieux réservés aux fins de récréation ou de logement des touristes doivent faire l'objet d'un traitement architectural particulier. Les hôtels et les cabines de touristes, postes d'essence, restaurants, baraques, etc., doivent, par l'unité et la *simplicité* de leur composition, l'harmonie de leurs couleurs et le choix judicieux de leurs matériaux de construction, constituer des éléments d'attraction et d'embellissement, et non pas déparer le paysage, comme il arrive trop souvent.

Nous avons indiqué sur nos plans, des régions qui sont déjà sous l'autorité de la Commission du district fédéral, ainsi que d'autres qui pourraient l'être éventuellement.



184

L'AVENUE KING-EDWARD, AU NORD DE LA RUE RIDEAU, COMPORTE UNE DOUBLE RANGÉE D'ORMES SUR UN TERRE-PLEIN CENTRAL, QUI FACILITE l'entassement de la neige. L'aspect de ce boulevard est excellent, mais il aurait pu être encore amélioré par un contrôle architectural des façades.

L'AVENUE CLEWELL AVEC DEUX MAGNIQUES RANGÉES D'ORMES OFFRE, UNE perspective majestueuse. Un contrôle architectural quoique incomplet en a préservé l'harmonie.



185

Certaines régions, par exemple les rives de l'Ottawa, de la Gatineau, de la Mississipi et de la Lièvre; les bords du lac Lapêche et du lac des Loups, qui sont heureusement restés dans leur état primitif; la région des lacs Saint-Pierre-de-Wakefield, Dover, Grand et MacGregor, devraient faire l'objet de mesures de protection particulières qui ne toucheraient en rien aux droits de propriété existants, mais pourraient mettre un terme aux abus qu'on y peut constater déjà.

Il y a lieu de mentionner, à titre d'exemple de région à protéger, la belle forêt de pins de Perkins, qui a déjà été menacée de destruction. Il y aurait intérêt, avec les services de la Commission du district fédéral, de dresser le bilan de ces nombreux sites remarquables que nous avons eu le loisir de parcourir et de contempler et dont la préservation contribue au charme de la région, au repos et à l'enchantement de ses visiteurs.

La protection des beautés de la région est une œuvre continue, exigeant de la patience et un effort soutenu, si l'on veut éviter les empiétements d'intérêts égoïstes et indésirables, s'exerçant au détriment du bien général. Des mesures s'imposent, pour que la région devienne digne d'une capitale nationale et que l'ensemble des Canadiens puissent l'accepter à ce titre; pour qu'elle serve de modèle de bon goût et de tact par ces aménagements et par la mise en valeur de son patrimoine naturel.

De trop longs délais dans l'adoption des mesures propres à sauvegarder la région, peuvent en compromettre à jamais la beauté, le pittoresque et l'utilité en tant qu'élément de récréation et de tourisme. Une sage politique de protection, de contrôle et d'aménagement, marquera le caractère de la région mieux qu'aucun panneau ou avis déclarant: "Vous entrez maintenant dans la région de la capitale".

A titre d'indication, nous avons porté, sur le plan régional, une zone comprenant le parc de la Gatineau et les additions proposées. La superficie totale est d'environ 83,000 acres. Le rapport Holt concluait à l'acquisition de 75,000 à 100,000 acres, sans indiquer avec précision les limites de ce territoire. Le territoire que nous ajoutons au parc constitue, à notre sens, le complément naturel du parc actuel; il faudrait donc en assurer l'incorporation, la préservation et la mise en valeur suivant les mêmes directives que pour les terrains déjà acquis. Pour conserver l'unité de l'ensemble, il importe d'appliquer le même programme d'entretien et de restrictions au territoire additionnel. Il importe d'y surveiller l'aménagement de réseaux de chemins de plaisance, de points de vue, de terrains de pique-niques, de centres récréatifs réglementés; de mieux assurer la protection de la forêt, de la pêche, de la chasse; ainsi que la réglementation directe de l'emploi du terrain en général; en un mot, développer l'aménagement au profit du public en général, plutôt que des particuliers.

La Commission du district fédéral a créé une sous-commission qui est chargée d'étudier l'aménagement du parc proprement dit et d'en prévoir ses extensions éventuelles. Cette commission, qui n'est que consultative, a déjà soumis un rapport des plus complets et intéressants à la Commission du district fédéral où tous les aspects de l'aménagement et de la vie du parc sont envisagés.



LA SILHOUETTE DU CENTRE D'OTTAWA VUE DE LA RUE BOUCHERVILLE

Vues panoramiques

L'une des premières vues panoramiques qu'il importe de préserver et de mettre en valeur, par tous les moyens possibles, est la vue de la capitale nationale à partir de l'emplacement proposé pour la Terrasse du Souvenir dans les montagnes de la Gatineau.¹ Cette mise en valeur exige un aménagement approprié, non seulement de la terrasse même, mais des terrains avoisinants; la préservation des aspects naturels et pittoresques en dissimulant les parkings adjacents; la plantation judicieuse d'arbres pour former un cadre approprié au panorama et la suppression ou la dissimulation de certains éléments indésirables. Il faut réglementer et, au besoin, interdire tout ce qui tendrait à amoindrir l'aspect symbolique de ce Monument national dédié aux héros de la guerre.

On peut réserver et aménager agréablement nombre de "points de vue" dans les montagnes à proximité des lacs et des rivières, en harmonie avec la nature du terrain. Le mont King s'y prêterait tout particulièrement. Le lecteur trouvera, au chapitre consacré au Tourisme, l'exposé des moyens propres à préserver et améliorer ces lieux pittoresques.

Vues sur la colline du Parlement

Les édifices et la colline du Parlement représentent, dans l'esprit du public, le symbole de la capitale. La Tour de la Paix, qui couronne cet ensemble, a la même signification pour les Canadiens que le dôme du Capitole de Washington pour les Américains et la tour Big-Ben pour les Anglais.

¹ Voir chapitre 10, Deuxième Partie: "Dédicace du plan de la capitale nationale."

On ne saurait donc apporter trop de soin à la préservation des perspectives ouvertes sur la colline du Parlement. Le tracé des principales voies de communication tient compte de la nécessité de ménager ou de protéger ces perspectives dans leurs aspects et leurs caractères multiples.

Tel est le cas de la route de plaisance conduisant à Kingsmere par la crête des collines à travers un territoire déjà relevé par la Commission du district fédéral. A l'approche d'Ottawa, la route passera en corniche à l'ouest du lac des Fées jusqu'à la rue Boucherville, d'où l'on a une vue des plus impressionnantes sur la ville d'Ottawa dominant la rivière.

Il est une autre perspective à laquelle il faudrait accorder une attention particulière: c'est la vue de la colline du Parlement du boulevard Saint-Joseph. C'est la seule vue complète de l'ensemble de la silhouette d'Ottawa qu'on puisse avoir d'une distance convenable et c'est peut-être la vue la plus frappante de la capitale du pays, en dépit de certains éléments qui déparent le premier plan. Nous avons indiqué une zone qu'il importe de garder découverte. En outre, en certains points situés entre le boulevard et le panorama, il y aura lieu de restreindre la hauteur des bâtiments.

On a également une vue intéressante sur la colline du Parlement des hauteurs de City-View. Comme la vue panoramique n'y est aucunement obstruée, il suffit d'adopter une réglementation appropriée pour la préserver.

De l'avenue Laurier à Hull, on a sur la colline du Parlement une vue d'ensemble directe mais perceptible seulement par intervalles à cause d'un amas désordonné de bâtiments et d'empilements chaotiques de matériaux industriels. Il est juste de proposer que disparaissent un jour, entre l'avenue Laurier et la rive, ces installations industrielles nuisibles, pour faire place à un rivage planté, et transformer cette zone purement utilitaire en ce qu'elle aurait dû être: une attrayante terrasse dégagée, face à la falaise de la capitale.

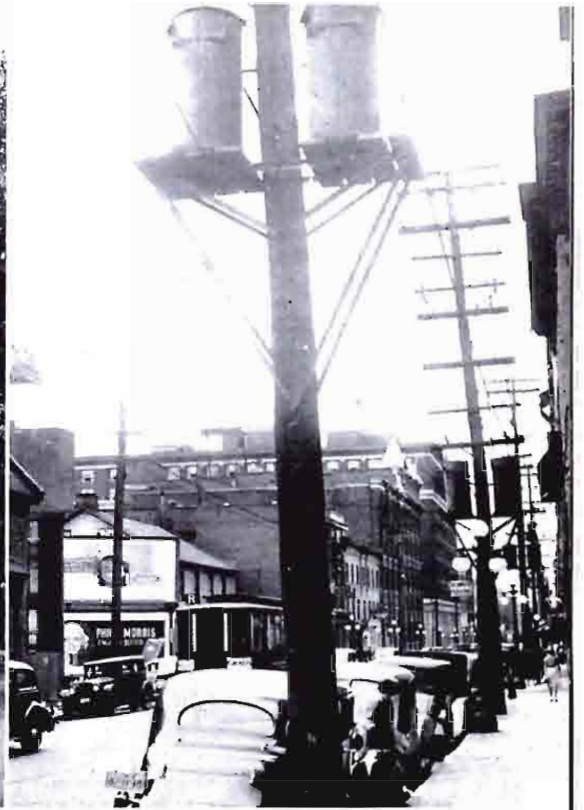
La transformation projetée de cette partie de la région de la capitale, aussi bien que de la zone des chutes de la Chaudière, constituera à proprement parler une *restitution*, ainsi que le font voir maintes vieilles estampes qui donnent une idée de l'ensemble grandiose que constituaient à l'origine les chutes de la Chaudière, les rives de l'Ottawa et la colline du Parlement. Le but essentiel est de donner ainsi plus de dignité aux environs des bâtiments représentatifs du pays, surtout pour des motifs de fierté nationale. Mais il ne faut pas non plus négliger les nouvelles ressources récréatives qu'y trouveront les citoyens, non moins que l'augmentation de valeur des terrains en bordure de ces zones.

Le rétablissement des îles de la Chaudière dans leur beauté sauvage primitive constitue peut-être le thème le plus important du point de vue esthétique, thème qui plaira non seulement aux habitants de la capitale, mais aussi à tous les Canadiens qui s'enorgueillissent de leur pays et de ses institutions. Les moyens à prendre pour obtenir ce rétablissement sont mentionnés au chapitre 7.



187

L'AVENUE LAURIER, À L'OUEST DE L'AVENUE KING EDWARD



188 VUE DE LA RUE QUEEN, PRISE DE LA RUE METCALFE

SUIVRE L'EXEMPLE DE WASHINGTON, LA BELLE CAPITALE DES ÉTATS-UNIS: CONSERVER LES ARBRES DANS LES SECTEURS RÉSIDENTIELS ET SUPPRIMER LES POTEAUX, TRANSFORMATEURS ET FILS ÉLECTRIQUES DANS LES RUES COMMERCIALES.

VUE DE LA RUE LYON, PRISE DE LA RUE SOMERSET



189

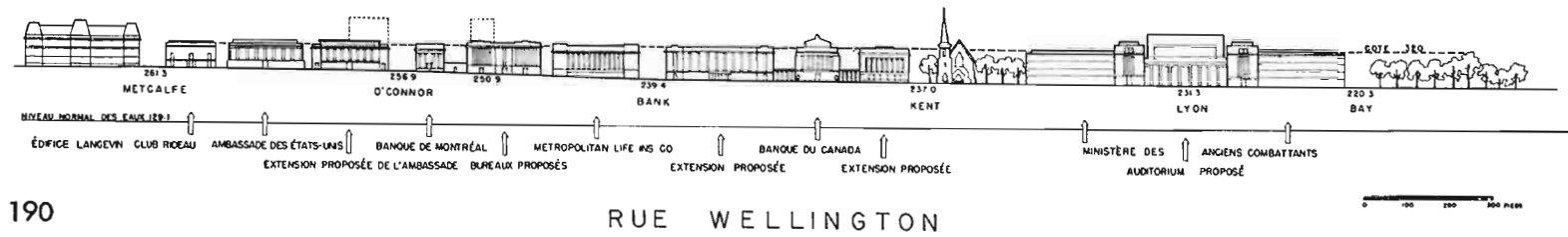
Le nouveau pont interprovincial, dont les approches à Ottawa se trouveront à l'est de la pointe Nepean, permettra de reconstituer la magnifique vue de la pointe, des écluses et de la colline du Parlement que nous montrent les anciennes gravures. D'autre part, la silhouette du pont ne déparera plus celle des clochers et tours des édifices du Parlement.

Le viaduc qui, d'après le projet, remplacerait le pont de la Chaudière aurait les mêmes avantages. Il faut noter aussi que l'emplacement projeté de ce viaduc ménagerait une vue complète des chutes et de la rivière. S'il se présentait des difficultés d'ordre technique pour le placer où l'indique le projet, ce dont nous doutons, il faudrait comprendre que l'aspect technique du problème n'est pas le seul facteur, ni même le facteur essentiel permettant de déterminer le choix de l'emplacement. La technique doit être la servante des besoins et des aspirations de l'homme, et non un maître à qui ces besoins et ces aspirations doivent être subordonnés.

La directrice primordiale pour le traitement architectural et paysager des terrains et des bâtiments du Gouvernement sur la colline escarpée du Parlement, est, impérativement, que leur caractère romantique soit respecté. La qualité de cet ensemble réside moins dans son architecture que dans la judicieuse disposition des bâtiments et de leur silhouette. Cette silhouette est constituée par les toitures à forte pente, les pinacles et les tours des bâtiments dominant pittoresquement la falaise au milieu de terrains boisés. Il importe donc que, pour l'extension à l'ouest de cette composition architecturale, les plans des bâtiments revêtent un caractère semblable.

Quant à la rive de Hull, on peut admettre que quelques édifices publics ou semi-publics puissent rester ou être construits entre l'avenue Laurier et la rivière. Cette zone, traitée en parc, fournirait des terrains de repos et de récréation, des promenades et des sentiers pour les piétons, les cyclistes et les cavaliers. Il ne faut pas donner à ce parc une ordonnance régulière, mais le traiter plutôt comme un paysage naturel, en gardant la plus grande liberté possible dans sa composition et dans son utilisation.

Un autre des principaux éléments entrant dans la composition de la capitale doit être le parc central à établir de chaque côté du canal, entre Elgin et Nicholas, et entre la place de la Confédération et Laurier. Il deviendrait le parc municipal par excellence, traversé par le vieux canal historique, et encadré par des édifices publics ou semi-publics. A cause du cadre partiellement existant, il ne faudrait pas assujétir les édifices futurs à une ordonnance ou un style particulier. Ils devraient s'équilibrer par leur masse et par leur tonalité. Dans son essence, ce parc est dissymétrique et ne doit pas être tracé suivant un plan rigide. Le pont projeté en serait le motif central, sur un axe discrètement marqué.



Discipline et réglementation architecturales

Certaines rues et artères de la capitale exigent un traitement spécial, à cause de leur emplacement et de l'importance de leur tracé dans l'ensemble. Les principales rues assujéties à ce traitement spécial et devant faire l'objet d'un règlement de discipline des façades sont Wellington, Elgin, Sussex dans Ottawa, et Laurier dans Hull.

La rue Wellington

La rue Wellington, par sa fonction comparable à Constitution Avenue à Washington, doit revêtir un caractère bien défini. Esthétiquement, elle est *essentiellement dissymétrique* et l'attention du passant doit être attirée du côté de la rivière et des édifices du Parlement. Nos recommandations sont exprimées en plans et en maquettes préparés pour servir de directives.

De façon générale, les bâtiments qui s'élèveront du côté nord de la rue Wellington, à l'ouest de la Cour suprême, doivent compléter et prolonger la silhouette pittoresque, caractéristique de la colline du Parlement. Le bâtiment immédiatement à l'ouest de la Cour suprême doit s'équilibrer avec celui de la Justice, sans recevoir le même traitement architectural, mais conserver une certaine analogie quant à la masse, l'alignement, la silhouette et la hauteur. Et le dernier édifice composé avec lui, par rapport à l'axe de la Cour suprême, sans être strictement symétrique, devrait faire pendant au premier. Cette conception apparaît nettement dans nos dessins aussi bien que dans la maquette. Pour ces deux bâtiments, afin de ménager de larges vues vers la rivière, nous conseillons de réduire la surface bâtie indiquée sur les projets antérieurs du ministère des Travaux publics. La composition doit être beaucoup plus dégagée et comporter une grande terrasse centrale, qui pourra être établie au-dessus d'un parc de stationnement à l'abri des intempéries.

Le côté sud de la rue Wellington sera traité en ordre continu pour former l'arrière plan monumental du côté nord. Il sera assujéti à une réglementation de hauteur et chaque édifice construit sur son alignement devra faire l'objet d'une discipline de façade. La silhouette du côté sud de la rue Wellington montre que, à l'exception du Bloc Langevin, le sommet des bâtiments existants ayant un caractère permanent,—soit le Club Rideau, l'Ambassade des États-Unis, la Banque de Montréal, la Metropolitan Life Company et la Banque du Canada,—atteint dans chaque cas à peu près la même ligne horizontale: bien que la rue Wellington soit en pente, la ligne de faite des bâtiments se trouve à peu près au même niveau. Nous conseillons de respecter, à l'égard de toutes les constructions futures, cette limite de hauteur et de conserver le gabarit actuel.

L'ensemble de la silhouette de la rue, vue de la rive de Hull, se composera donc au premier plan d'une série de monuments séparés par des jardins, et de caractère pittoresque et vertical, se détachant sur le fond continu et horizontal des bâtiments existants et à construire qui formeront le côté sud de la rue Wellington.

L'extrémité ouest de la composition de la rue Wellington formera un vaste ensemble architectural, décrit en partie au chapitre précédent et qui complétera le centre administratif de la capitale.

La hauteur des édifices à ériger sur le côté nord de la rue Sparks à l'ouest de Metcalfe devra être limitée, afin d'éviter l'aspect fâcheux que présente l'*arrière* des bâtiments commerciaux, vus de la rue Wellington ou de la colline du Parlement. Cette règle est applicable aux additions futures des bâtiments existants.

Rue Elgin

Pour les constructions en bordure de la rue Elgin, entre Slater et Sparks, nous recommandons ce qui suit:

Leur alignement doit correspondre à celui de la façade centrale de l'hôtel Lord Elgin et leur hauteur, suivre d'aussi près que possible la ligne de corniche déjà imposée par le Bloc Langevin, le bureau de poste et l'hôtel Lord Elgin. Là non plus, il ne saurait être question d'imposer une ordonnance, mais le traitement architectural des bâtiments futurs devra concourir à l'unité de cette voie importante, par la similitude des volumes. On pourrait faire une exception à l'égard du bâtiment qui occupera l'emplacement faisant face au nouveau pont et qui pourrait être le théâtre national, ainsi que l'indiquent les plans. Le pont étant dans l'axe du bloc situé entre les rues Slater et Albert, le bâtiment qui y fera face pourra former par son volume et son alignement le motif central de la rue Elgin. Comme dans le cas de la rue Wellington, il n'est pas question d'une réglementation rigide, mais d'une discipline d'unité de volumes et de tonalités et, si on le juge nécessaire, on pourra donner, sur la rue Albert, à l'édifice situé entre les rues Queen et Albert face à la rue Elgin, un *retrait égal* à celui de l'hôtel Lord Elgin sur la rue Slater, ce qui aura l'avantage de dégager largement l'édifice à construire entre les rues Albert et Slater.



191

RUE WELLINGTON—PARTIE CENTRALE

RUE WELLINGTON—EXTRÉMITÉ OUEST DE LA PARTIE CENTRALE



192



193

UN RÉSERVOIR N'EST PAS NÉCESSAIREMENT UN ÉLÉMENT UTILITAIRE SANS BÉAUTÉ. LE DESSIN DU réservoir de la Ferme expérimentale met en valeur sa fonction par une silhouette architecturale satisfaisante.

Rue Sussex à Ottawa et Avenue Laurier à Hull

La composition de la rue Sussex à Ottawa et de l'avenue Laurier à Hull a une grande importance, puisque l'une et l'autre de ces voies font, ou feront face à des parcs publics en bordure de la rivière Ottawa. Il importe d'étudier avec soin le gabarit de ces rues afin d'éviter des façades de hauteur désordonnée.

Il est proposé de restreindre à 60 pieds la hauteur des bâtiments, rue Sussex, et d'observer l'alignement sur la rue. A l'entrée de la rue George, on pourra laisser édifier des bâtiments à 70 pieds de hauteur; et à la rue Rideau, on continuera à appliquer le règlement actuel concernant la hauteur maxima des constructions.

Pour des raisons semblables, il est conseillé d'observer la limite de hauteur fixée à 50 pieds pour les édifices de l'avenue Laurier à Hull. Toute construction nouvelle devra rentrer dans ce gabarit sauf dérogation éventuellement autorisée pour certains édifices publics, par exemple les églises. Là encore, le tact et le jugement des autorités dont relève l'approbation ou le rejet des permis de construire devront constituer le facteur décisif.

Équipement des Services d'utilité publique

L'un des principaux problèmes que pose l'amélioration des rues et des places publiques tient à l'équipement extérieur des services d'utilité publique, surtout les poteaux et les fils du téléphone et de l'énergie électrique, ainsi que leurs multiples accessoires; l'équipement des lignes de tramways, les appareils d'éclairage, etc.

L'emplacement et le modèle de ces éléments extérieurs doivent être assujétis à une réglementation stricte. La mise en souterrain des canalisations doit être imposée, surtout dans certaines zones, telles que les rues auxquelles il faut accorder un traitement spécial, les zones commerciales ou semi-commerciales et les abords des institutions publiques où n'existent pas de marges de reculement des édifices ni d'espace pour dissimuler les appareils ou leurs canalisations d'équipement.

Les rues en question doivent être désignées, en vue, non seulement de réglementer les nouvelles installations, mais d'enfouir les lignes de service existantes. Là où il est impossible d'éviter les poteaux et les lignes extérieures, il faut les placer à la *partie arrière* des terrains comme on le fait dans maintes parties du monde.

Nous avons confiance que toutes les lignes de tramways finiront par disparaître du paysage urbain, comme cela se produit dans la plupart des villes modernes. L'emploi des électrobus (ou autobus à trolleys) a certains avantages économiques, mais ces véhicules perpétuent *le défaut des fils aériens* qui, à leur tour, fixent les parcours de façon permanente. C'est donc l'*autobus* qui, seul, devra subsister à l'intérieur des villes.

Signalisation et luminaires

En ces dernières années, on a fort amélioré les panneaux indiquant, sur les grandes routes, la direction, le numéro et les intersections. Mais les indications locales, les poteaux de transmission d'électricité, les refuges de circulation et autres éléments de ce genre dénotent souvent un manque déplorable d'étude, aussi bien pour la forme que pour la couleur. Les lampadaires ont fait l'objet de bien des recherches et il en existe maints modèles qui peuvent fort bien s'harmoniser avec l'aspect des rues diverses et satisfaire aux nécessités de l'éclairage.

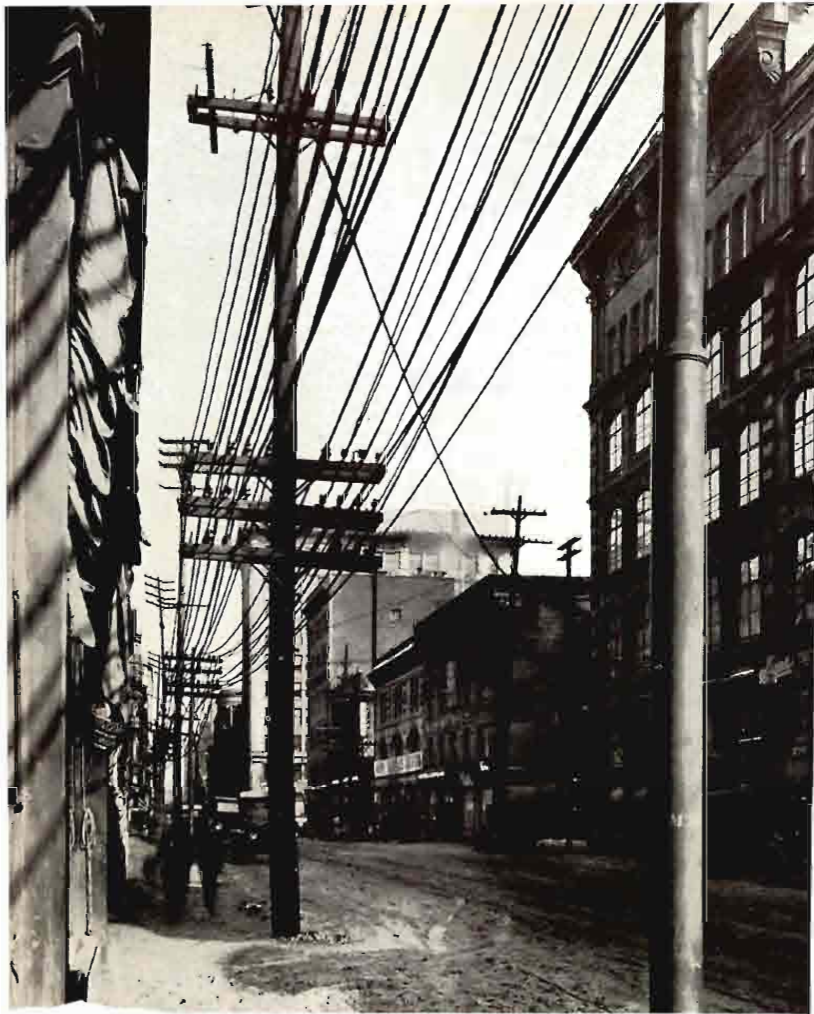
Divers

Les bornes-fontaines et postes d'incendie ne sont pas trop apparents, particulièrement sur les voies à trottoirs gazonnés. Les boîtes à lettres sont, trop souvent, d'une forme et d'une couleur choquantes, sous prétexte qu'elles doivent attirer le regard. On parviendrait au même but par d'autres moyens: les boîtes incorporées à des murs, par exemple, seraient préférables.

Il faut interdire les projections d'éléments de construction au-dessus de la voie publique: fenêtres, baies, échelles de sauvetage ou escaliers extérieurs, qui ont, en général, une apparence désordonnée, et peu de rapport avec la composition de la façade.

Publicité en plein air

L'intrusion non réglementée de la publicité en plein air, sous la forme d'affiches, de panneaux-réclame, de panneaux lumineux, fixes ou animés, équivaut en somme à l'abus de droits particuliers contre l'intérêt général.



LA RUE NOTRE-DAME À MONTRÉAL AVANT SA MISE EN ORDRE

194

Bien qu'on reconnaisse les inconvénients de ces abus, l'apathie du public en général et la répugnance des administrations municipales à aborder cette question, à quoi s'ajoute l'opposition des intéressés, expliquent dans une large mesure, le défaut d'adoption et de mise en vigueur d'une réglementation énergique à ce sujet. Si l'on s'y prend de la bonne manière, cependant, cette réglementation s'obtient sans grande difficulté. La mise en vigueur de la loi Shipstead-Luce à Washington constitue un bon exemple de restrictions relatives à la publicité extérieure, loi qui n'a fait l'objet que d'une opposition relativement modérée, bien qu'elle ne remonte qu'à 1930.

Dans l'intérêt public, il ne faut permettre la publicité extérieure que si elle est organisée

et réglementée de façon raisonnable. Dans ces conditions, la réclame peut remplir une *fonction utile* et même devenir *un des éléments composants d'une façade*.

Dans la région de la capitale nationale, où il importe de préserver une atmosphère de dignité, de noblesse ou de beauté naturelle, il faut assurer toutes les précautions possibles contre l'intrusion de toutes influences extérieures de nature déplaisante. Une telle protection est une des conditions essentielles de la pleine efficacité de la réalisation de ce plan.

De façon générale, la publicité extérieure rentre dans deux catégories: la réclame d'un produit; ou bien d'un lieu, d'un hôtel, d'une plage, d'un théâtre, etc. . . Ces deux catégories doivent être à la base de toute réglementation.

On peut permettre la réclame de produits dans les zones affectées à l'usage commercial, semi-commercial, industriel, et semi-industriel. Dans les autres zones strictement réglementées, on ne permettra que la seconde catégorie, c'est-à-dire les affiches annonçant un lieu ou un établissement public situé dans les environs immédiats.

Certaines considérations d'ordre général s'imposent quant au dessin et à l'emplacement des éléments publicitaires: sur une construction, ils doivent s'y incorporer ou s'harmoniser avec l'architecture; dans certains cas, on peut admettre une harmonie de couleurs, surtout pour ce qui est des affiches au néon, pour l'ensemble ou partie d'un centre commercial ou d'une rue.

Les panneaux-réclame, les affiches ou les autres éléments de publicité doivent faire l'objet d'une réglementation quant à leur nombre, à leur disposition sur le terrain ou sur les façades, à leur dimension (à Washington on impose un maximum de 25 pieds carrés), à leur dessin, à leur couleur.

Tout projet de réglementation des éléments publicitaires doit tenir compte des exigences de l'esthétique aussi bien que du facteur sécurité publique et de la protection de l'intérêt privé.

195

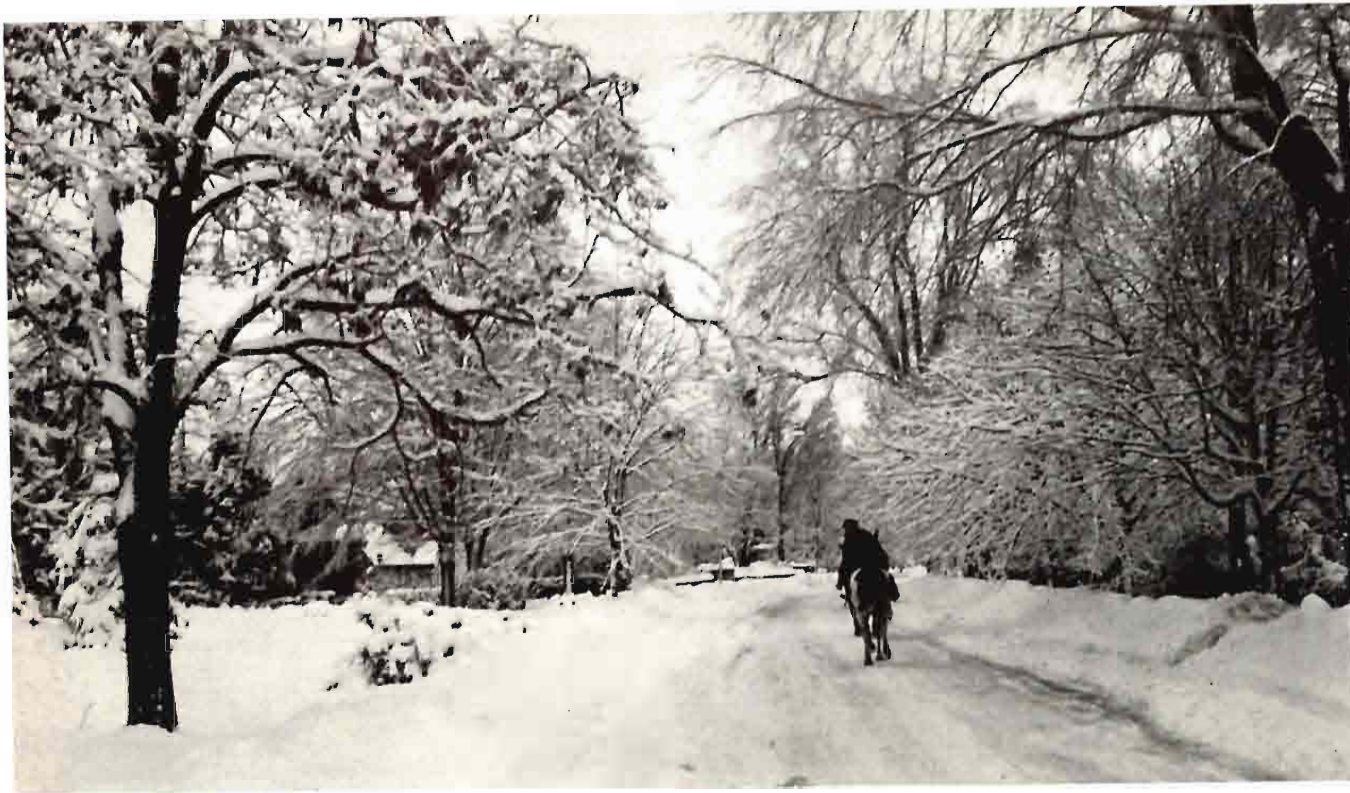


LA RUE NOTRE-DAME À MONTRÉAL APRÈS SA MISE EN ORDRE

Les arbres

La vallée de l'Ottawa possède une flore vigoureuse et particulièrement belle. Les essences variées de ses forêts forment un tableau éblouissant de teintes vives au cours de l'automne. Ormes, érables et bouleaux opposent leur palette aux sombres taches des conifères et l'un des éléments de beauté de la capitale réside dans ses *rues plantées* d'arbres et dans son *réseau de routes de plaisance*. Nous signalons cette particularité dans la Première Partie, chapitre 8, et il est inutile d'y revenir, puisque citoyens ou visiteurs reconnaissent cette particularité, et l'apprécient à sa valeur.

Au même titre que l'architecture, les arbres constituent un élément qui contribue nettement à l'embellissement d'une ville moderne. Ils forment le cadre des constructions, le leitmotiv d'un tracé de rue dont ils peuvent entièrement changer l'aspect. Ils harmonisent des façades disparates. Leur enlèvement



196

UNE AVENUE DE ROCKCLIFFE EN HIVER

de certaines zones serait déplorable, du point de vue de l'apparence des rues. Ils sont le luxe du foyer du pauvre et, dans bien des cas, ils donnent du charme à une maison modeste qui, autrement, resterait nue et désolée.

Par suite de l'absence de dispositions à cet égard, les rues commerciales sont privées de cet élément et, en conséquence, les arbres sont considérés à tort comme étant incompatibles avec les fonctions des zones commerciales. Au contraire, rien mieux que les arbres ne rehausse les façades commerciales qui, sauf réglementation rigide, ne peuvent présenter qu'un aspect chaotique à cause des divers éléments étrangers qui s'y côtoient ainsi que de la publicité inévitable.

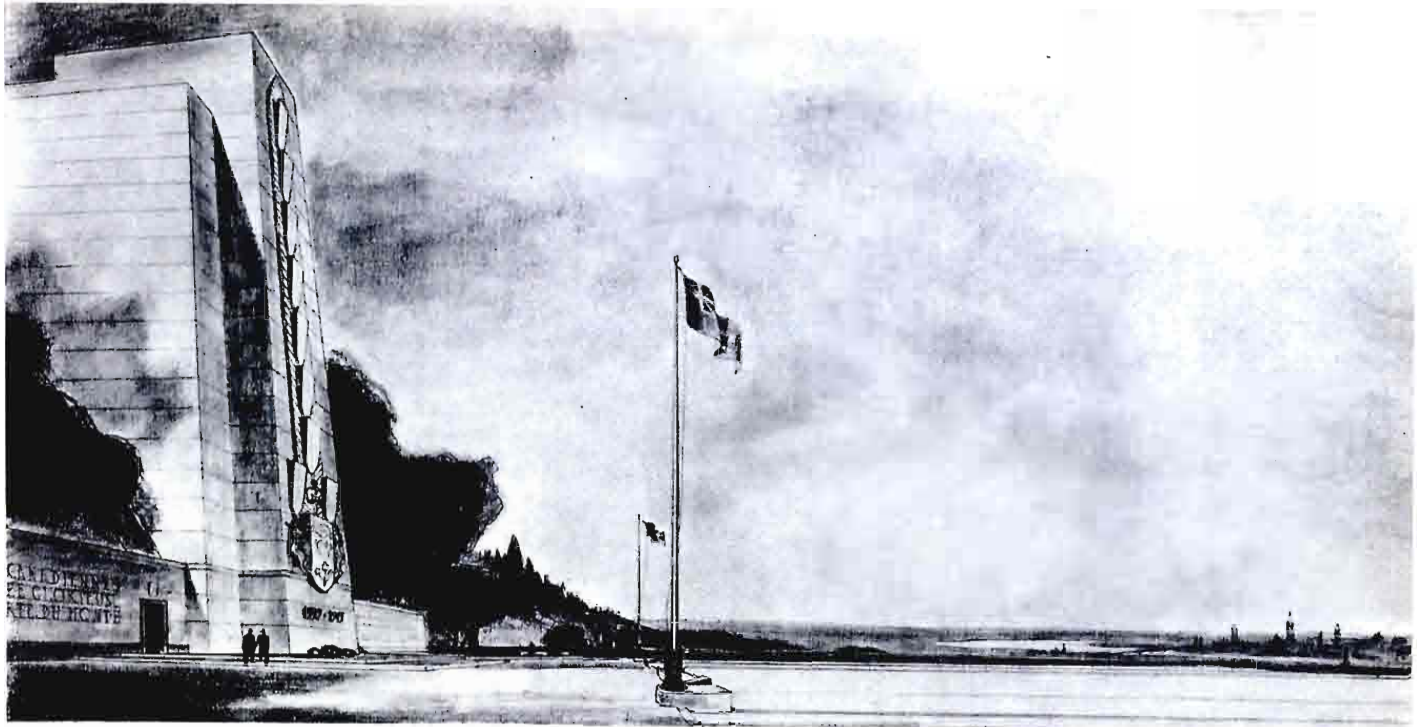
Les arbres ne doivent pas être le privilège des seuls quartiers bourgeois, des parcs et des chemins de plaisance. Il faut les intégrer à l'aménagement des centres industriels aussi bien que des quartiers commerciaux. Nous ne voyons aucune raison de priver une rue, quelle que soit sa fonction, de cet élément de beauté, de charme et de fraîcheur.

L'expansion d'une ville moderne est plus belle et moins apparente sous le couvert et à l'ombre d'arbres. L'emploi d'autres éléments naturels tels que pelouses, arbustes, fleurs, rocailles, etc., dans l'embellissement d'une ville a aussi son importance. La manie de la «megalopolis» c'est-à-dire de l'îlot couvert de constructions d'une densité excessive, disparaît peu à peu; les gens aspirent à un mode de vie plus naturel. Les principes de simplicité énoncés par Sir Ebenezer Howard au début du siècle, sont en voie de consécration. Ignorer ces principes fondamentaux ainsi que les aspirations humaines essentielles, parmi lesquelles il faut compter le besoin de beauté, tend à créer un malaise social et un mécontentement latent.



PLANCHE XXXI

PARC DE ROCKCLIFFE EN HIVER



CROQUIS MONTRANT LES POSSIBILITÉS OFFERTES PAR LE SITE, POUR AMÉNAGER UNE TERRASSE COMMÉMORATIVE DOMINANT LA RÉGION URBAINE DE LA CAPITALE.

10

DÉDICACE DU PLAN DE LA CAPITALE NATIONALE

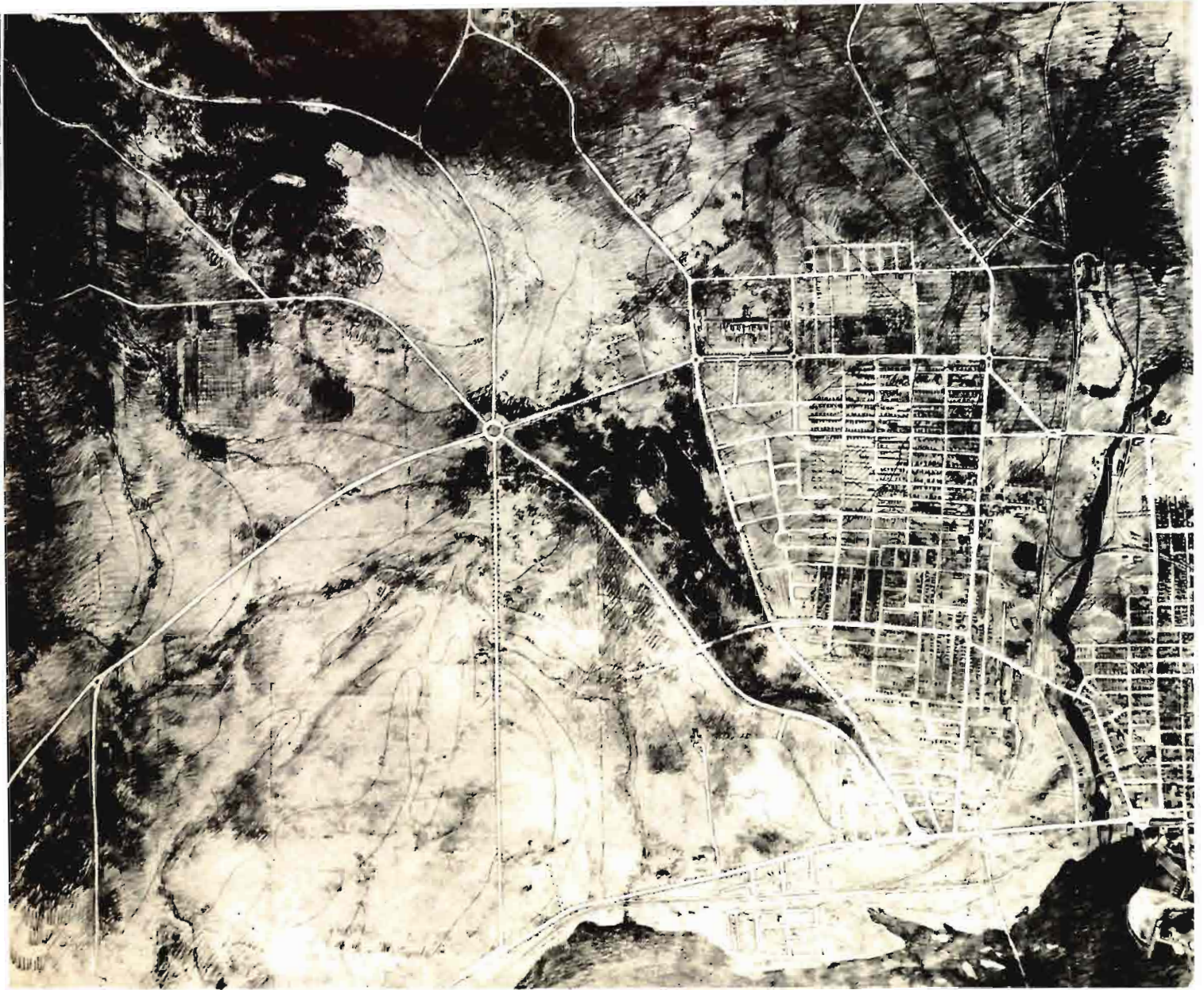
Le Plan de la capitale nationale a été dédié par le gouvernement fédéral à la mémoire des Canadiens qui ont donné leur vie au service de leur patrie pendant la Deuxième Guerre mondiale.

Pour donner toute sa signification à cette pensée profonde, nous avons estimé qu'il importait d'en matérialiser sur le terrain de façon durable la haute valeur symbolique.

Au cours de nos examens des collines de la Gatineau, nous avons découvert un emplacement idéal à la pointe extrême de la «Montagne», faisant face à la ville, et qui se prête admirablement à la construction d'une Terrasse commémorative, d'où l'on découvre une vue panoramique imposante de l'ensemble de la région de la capitale.

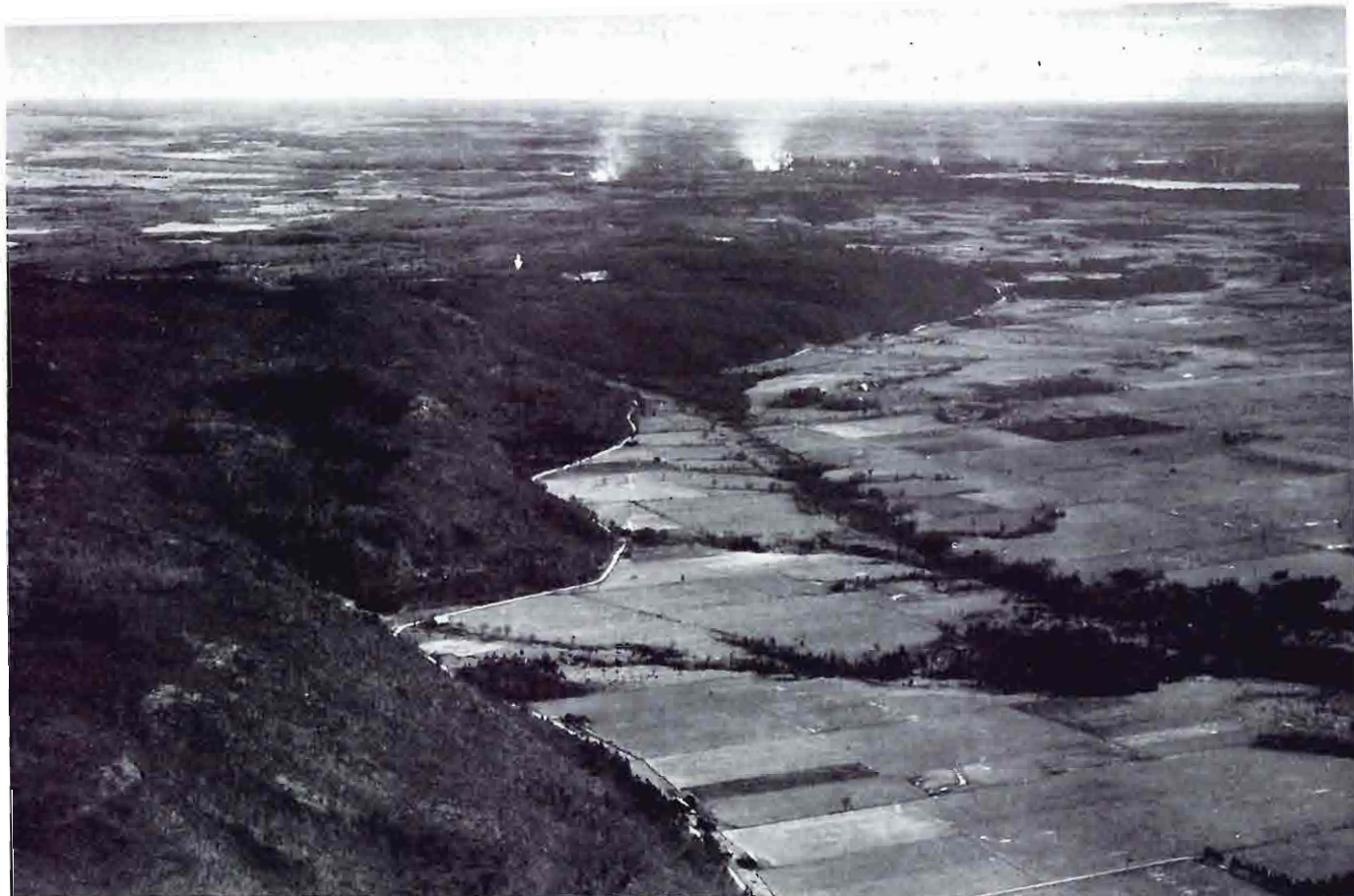
Ce belvédère se trouve à un mille de l'intersection des routes de la Montagne et de la Mine et à quatre milles de la tour de la Paix.

La Terrasse s'étendra au pied d'un large mur visible de la ville, construit de gros blocs de granit brut tirés du lieu même pour réaliser le nivellement de la Terrasse, et sur lequel des inscriptions et des engravures symboliques rappelleront les faits glorieux des Armées canadiennes. Quant au plan de la capitale, il apparaîtra, de la Terrasse, dans toute sa majestueuse *réalité*. Le mur formera la façade d'une Salle commémorative où seront inscrits les noms des héros morts au champ d'honneur.



19

PARTIE DU PLAN DIRECTEUR MONTRANT LA SITUATION DE LA TERRASSE COMMÉMORATIVE, PAR RAPPORT À LA RIVIÈRE OTTAWA, (VISIBLE DANS L'ANGLE INFÉRIEUR À DROITE, OÙ L'ON REMARQUE LA CHUTE DE LA CHAUDIÈRE), L'EXTENSION OUEST DE LA VILLE DE HULL, LE PARC NATUREL DU LAC DES FÉES, ET LES ROUTES D'ACCÈS À LA TERRASSE ET AU PARC DE LA GATINEAU. DU CHEMIN D'AYLMER À LA TERRASSE, LA DISTANCE EST DE DEUX MILLES ENVIRON.



199

VUE AÉRIENNE DE LA FORÊT DE LA GATINEAU EN DIRECTION DES VILLES DE HULL ET D'OTTAWA, DONT ON APERÇOIT LES silhouettes, quelque peu perdues dans les fumées de leurs usines. La terrasse se trouvera au point marqué d'une flèche.

CETTE AUTRE VUE DE LA FORÊT (AU CENTRE: LE LAC DE KINGSMERE), montre l'ensemble du site qui encadre la terrasse proposée.



200

F.6289-89

Deux routes existantes, la route de la Montagne et la route de la Mine, passent de chaque côté du belvédère, et la route de plaisance projetée vers Kingsmere assurera un troisième accès plus direct encore.

Des parcs de stationnement, en plusieurs endroits différents, convenablement dissimulés par les plantations appropriées, pourront recevoir un grand nombre de voitures, à une très courte distance du sommet de la Terrasse.

La rivière Ottawa est à une cote moyenne de 160 pieds au-dessus de la mer, la ville d'Ottawa à 190 environ, la Terrasse serait à 575, à mi-hauteur de King's Mountain, qui domine à 1,100 pieds d'élévation. De jour et de nuit (grâce à un éclairage approprié) la Terrasse sera visible de tous les points de la région, et se détachera sur un arrière plan boisé.

Par les exemples analogues des belvédères du mont Royal à Montréal, d'Arlington à Washington, de Suresnes à Paris, du Piazzale Michelangelo à Florence, et tant d'autres, on peut juger de l'intérêt que présentera cette réalisation, à l'attrait esthétique et touristique de laquelle s'ajoutera la valeur morale de sa conception.

TROISIÈME PARTIE

RÉALISATION DU PROJET

Plans et maquettes peuvent avoir leurs mérites, mais seraient sans objet si l'inévitable élément-temps n'avait été sérieusement considéré, et si chaque opération proposée, après avoir été étudiée dans les trois dimensions, n'avait été mise également à sa place dans le programme graduel de la réalisation.

Or, le Plan Directeur et le programme justificatif soumis ici, ne constituent pas un projet définitif et rigide, en vue d'une exécution immédiate, ce qui serait utopique, mais un cadre général et flexible de développement coordonné, sujet à certains amendements et adaptations résultant d'études de détail ou de circonstances imprévisibles.

Les propositions sont donc classées en trois catégories: opérations à *courte échéance*, à *longue échéance* et de *réalisation éventuelle*, ou en d'autres termes: *urgentes*, *nécessaires* et *recommandées*, le tout conditionné par les possibilités financières.

Les opérations principales, portées au Plan Directeur, sont également représentées schématiquement sur le plan appelé: *Étapes d'exécution*, de l'Atlas annexe. Elles sont classées dans l'ordre suivant, selon leur degré d'urgence et leur facilité de mise à exécution.

PLANCHE 18
DE L'ATLAS

Opérations immédiates ou à courte échéance

1—Construction du nouveau pont urbain, et de ses approches, de la rue Elgin à Waller, entre la Place de la Confédération et le pont Laurier.

2—Acquisition de terrains, et mesures de zonage nécessaires au déplacement des installations ferroviaires; équipement de la nouvelle ligne de ceinture ferroviaire depuis son intersection avec la ligne du Pacifique-Canadien de Montréal, sur la rive droite, jusqu'à la jonction Chaudière, au sud, avec la ligne de Prescott du Pacifique-Canadien; urbanisation et équipement des nouvelles zones industrielles, sur les terrains appropriés, contigus aux installations ferroviaires.

3—Réserve de terrains destinés aux édifices du Gouvernement et aux Services publics.

4—Élimination de l'édifice Daly, et des immeubles situés sur le côté sud de la rue Rideau, à l'est et voisins de la gare centrale, en vue de préparer l'achèvement

des abords de la place de la Confédération du côté de l'est. Construction, à l'emplacement de l'édifice Daly, d'une terrasse pour le stationnement et d'un espace de garage couvert, directement relié à l'étage inférieur du Château Laurier.

5—Extension de la rue Scott, à l'ouest, jusqu'à la route n° 15.

6—Construction d'une route de promenade de la route de Bayview jusqu'à celle d'Island-Park.

7—Élimination graduelle de la ligne du National-Canadien traversant la ville, et construction du boulevard transurbain à l'emplacement de l'emprise abandonnée.

8—Élimination de la ligne du Pacifique-Canadien de la rue Sussex jusqu'au pont Hurdman, et construction d'un boulevard circulaire sur l'emprise abandonnée.

9—Suppression graduelle des voies de marchandises de la gare centrale, combinée avec leur réinstallation sur les terrains réservés à la gare terminus des marchandises à l'est du pont Hurdman.

10—Aménagement d'un nouveau tronçon de la route de Montréal, à l'est du pont Cumming, raccordé à la route MacArthur, prolongée jusqu'à la route actuelle de Montréal, en un point à l'ouest du ruisseau Green.

11—Extension et équipement des zones industrielles de Hull et de Hull sud.

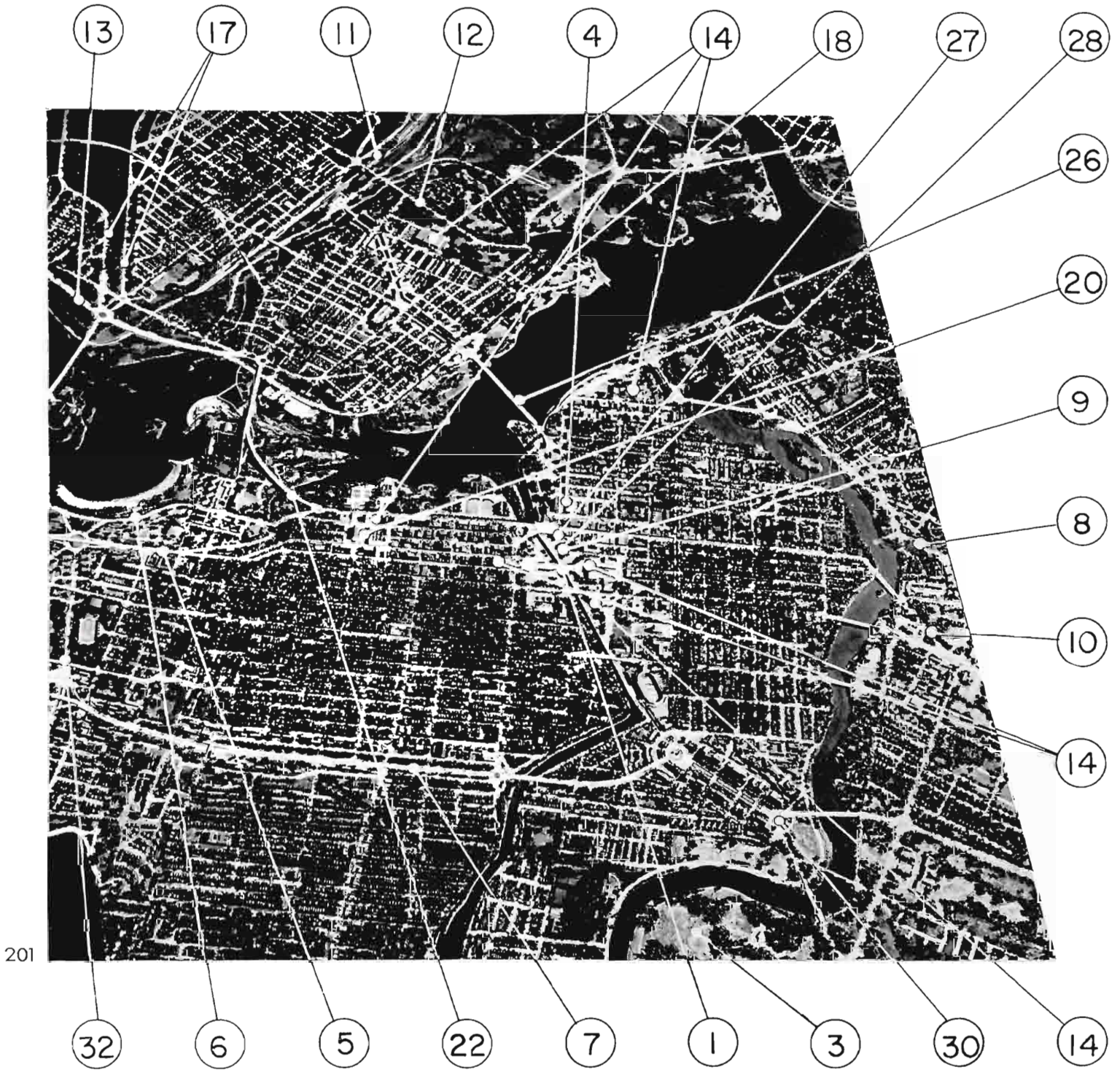
12—Construction à Hull d'un nouveau boulevard réunissant la rue Reboil à l'avenue Montclair et raccordement à la route de la Montagne et au boulevard St-Joseph.

13—Élargissement de la route d'Aylmer entre Hull et le Country-Club d'Ottawa (double voie et terre-plein central). Dédoublage de la route d'Aylmer à l'ouest du Country-Club, par l'établissement d'une nouvelle voie sur l'emprise abandonnée du tramway. Du même point, construction d'une route d'évitement, au nord de la route et de la ville d'Aylmer, pour décongestionner la route d'Aylmer aux abords de la ville et dans la ville même.

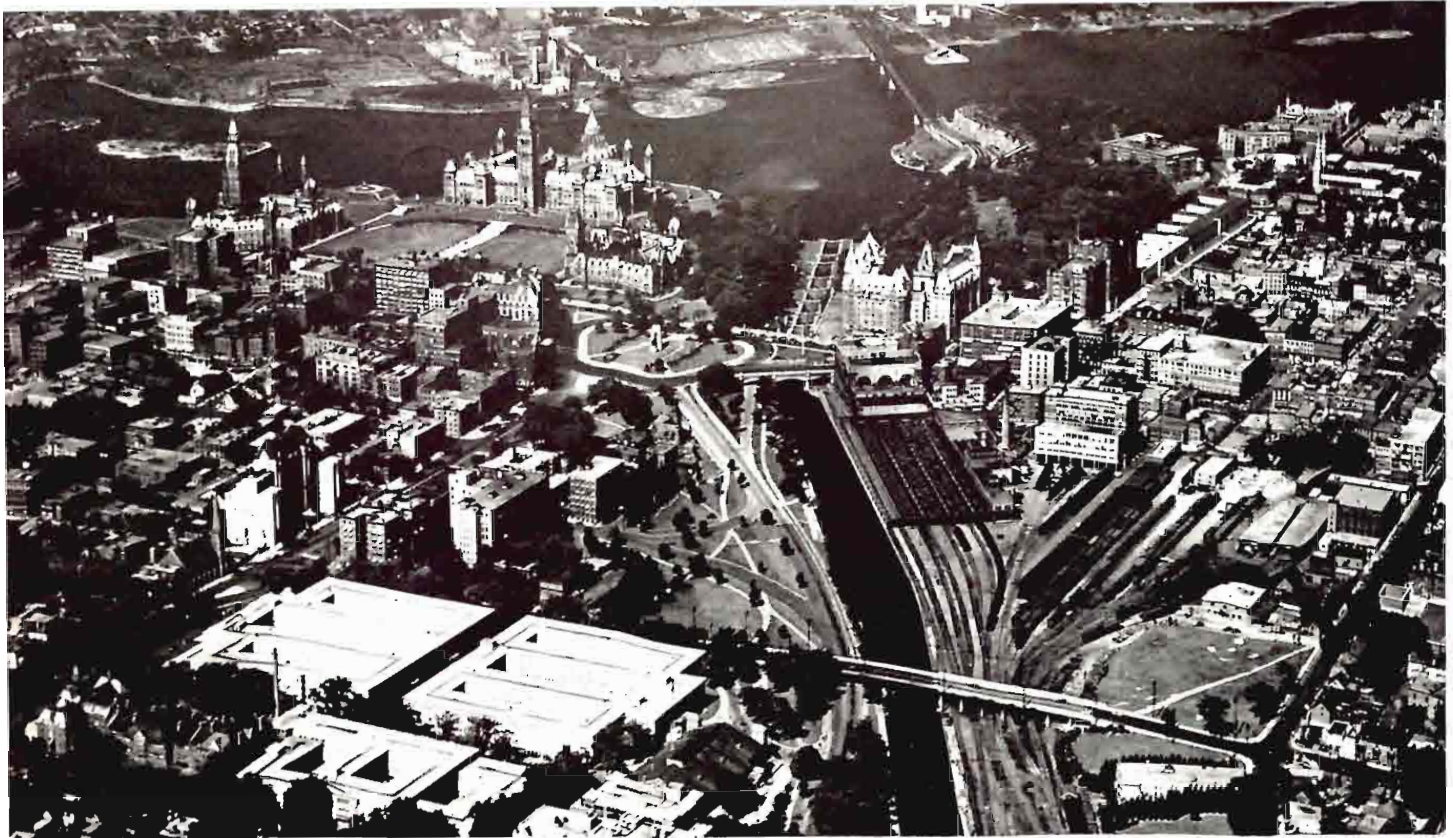
14—Construction d'édifices publics: Imprimerie nationale, édifice du ministère des Affaires des anciens combattants, quartier général et services de la Défense nationale, Bureau de la statistique, édifice de l'Office national du film, hôtel de ville d'Ottawa, Institut des Beaux Arts et Galerie nationale, Théâtre national, Bibliothèque nationale, laboratoires et ateliers des Travaux publics, laboratoires du ministère de la Santé, Stade national et Centre des Sports.

15—Aménagement graduel de la Terrasse commémorative dédiée aux Canadiens tombés au champ d'honneur durant la Seconde Grande Guerre, à l'extrémité sud-est des collines de la Gatineau.

16—Construction d'une route de plaisance, à partir de l'intersection des chemins de la Briqueterie et de la Montagne jusqu'à Kingsmere.



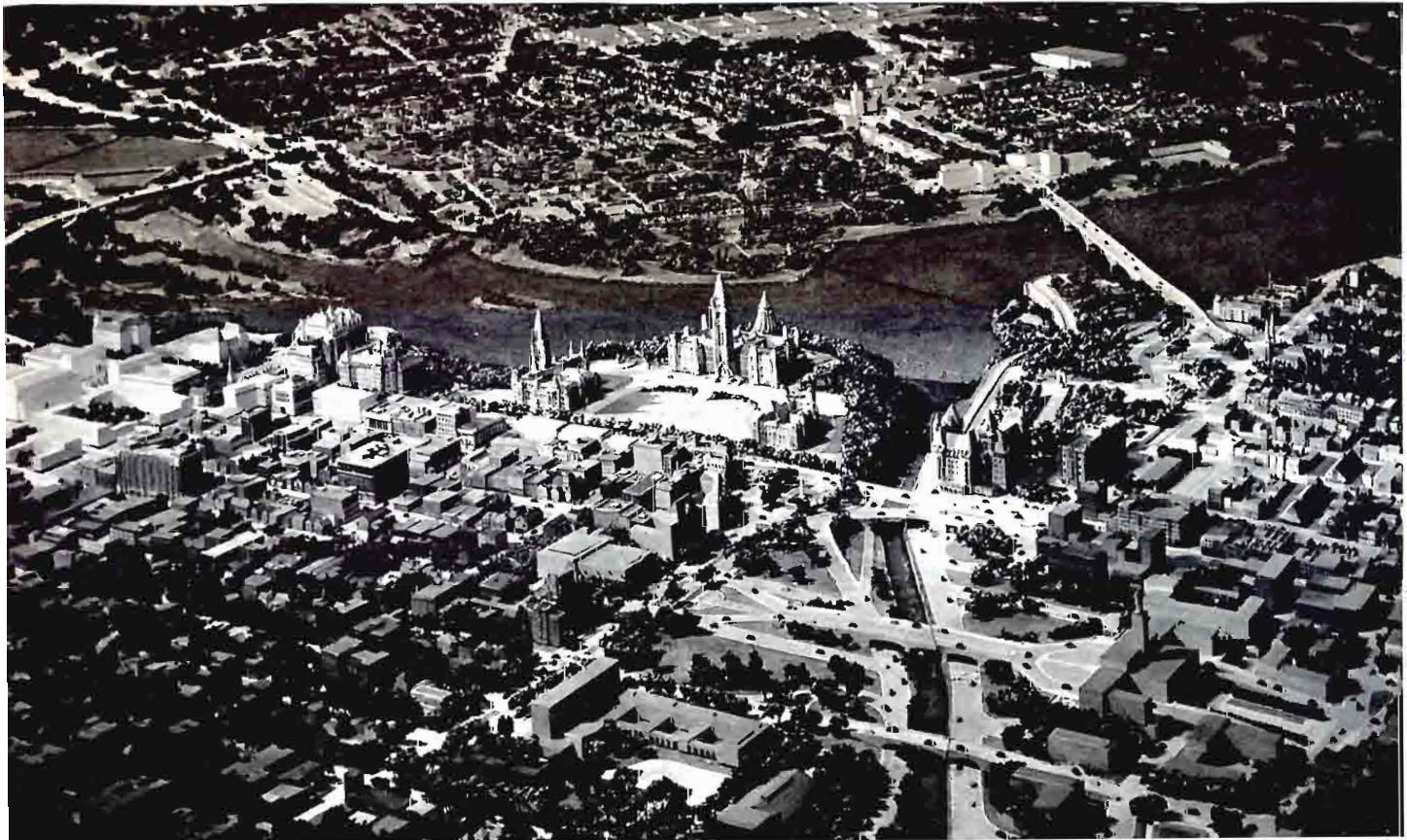
ORDRE APPROXIMATIF DE RÉALISATION DES OPÉRATIONS PROPOSÉES AU CENTRE DE LA CAPITAL, SELON LE TEXTE CI-CONTRE



202

VUE AÉRIENNE DU CENTRE D'OTTAWA, TRAVERSÉ PAR L'HISTORIQUE CANAL, MAIS DONT L'AMÉNAGEMENT EST ENCORE INCOMPLÈTEMENT RÉALISÉ.

VUE ANALOGUE DE LA MAQUETTE, MONTRANT LE PARC DE LA CONFÉDÉRATION RÉALISÉ ET ENTOURÉ DE MONUMENTS PUBLICS.



203

UN DEMI-SIÈCLE DE
PROGRÈS DANS LE
CENTRE D'OTTAWA

1900

Confusion et congestion
malgré l'absence
d'automobiles

204



1940

Commencement de mise
en ordre interrompue
par la guerre

205



1950

Projet du Parc de la
Confédération, et orga-
nisation de la circulation,
en cours de réalisation

206



17—A Hull, raccordements directs de la route d'Aylmer 1^o au chemin de la Montagne et 2^o au chemin de la Mine, grâce à l'aménagement de deux nouveaux boulevards de chaque côté du parc du lac des Fées.

18—Élargissement de l'avenue Laurier à Hull, au nord du pont Interprovincial, jusqu'au parc Jacques-Cartier.

Opérations à longue échéance

19—A Hull, déviation au nord de la ligne du Canadien-Pacifique, de la route n^o 8, de Montréal, à partir de Templeton par la ville de Gatineau et par Pointe-Gatineau.

20—Construction d'édifices publics: Auditorium municipal et salle de congrès sur l'axe de la rue Lyon, et annexes sur les terrains avoisinants. Agrandissement des Archives, laboratoires du bureau des Recherches nationales et du ministère des Mines et Ressources, édifices ministériels pour des services décentralisés, Jardin botanique, Musée d'histoire naturelle, Jardin zoologique.

21—Construction d'une esplanade à l'extrémité ouest de la colline du Parlement et d'un vaste garage souterrain.

22—Reconstruction, en deux étapes, des ponts de la Chaudière, à partir d'un point de la rue Wellington à l'extrémité ouest de la colline du Parlement jusqu'au parc Eddy, à Hull. Transformation graduelle en parcs des îles et de la péninsule de la Chaudière ainsi que des rives de l'Ottawa.

23—Achèvement de la ligne ferroviaire de ceinture, au nord de la ligne de Montréal du Pacifique-Canadien, vers la rivière Ottawa, et construction d'un nouveau pont ferroviaire et routier, à l'ouest du ruisseau Green traversant l'île Duck et rejoignant la ligne de la rive nord du Pacifique-Canadien et la route 8 de Montréal.

24—Construction de la nouvelle gare principale sur la ligne de ceinture; suppression de la gare Union et des lignes qui y aboutissent jusqu'au pont Hurdman et des lignes allant du pont Hurdman à la jonction de la Chaudière.

25—Prolongement de l'autoroute du bord de la rivière (opération 6) de l'avenue Island-Park à Britannia.

26—Construction du nouveau pont sur la rivière Ottawa pour remplacer le pont Interprovincial et remaniement du plan de la partie centrale de Hull; élargissement du boulevard Saint-Laurent et construction de la nouvelle gare de Hull. Dans Ottawa, aménagement des accès au nouveau pont par la rue Sussex et l'avenue Mackenzie.

27—Achèvement de l'extrémité est de la place de la Confédération par l'établissement d'une boucle tournant à droite et d'un passage inférieur relié à la rue Sussex, à la nouvelle entrée inférieure du Château Laurier et à son garage souterrain.



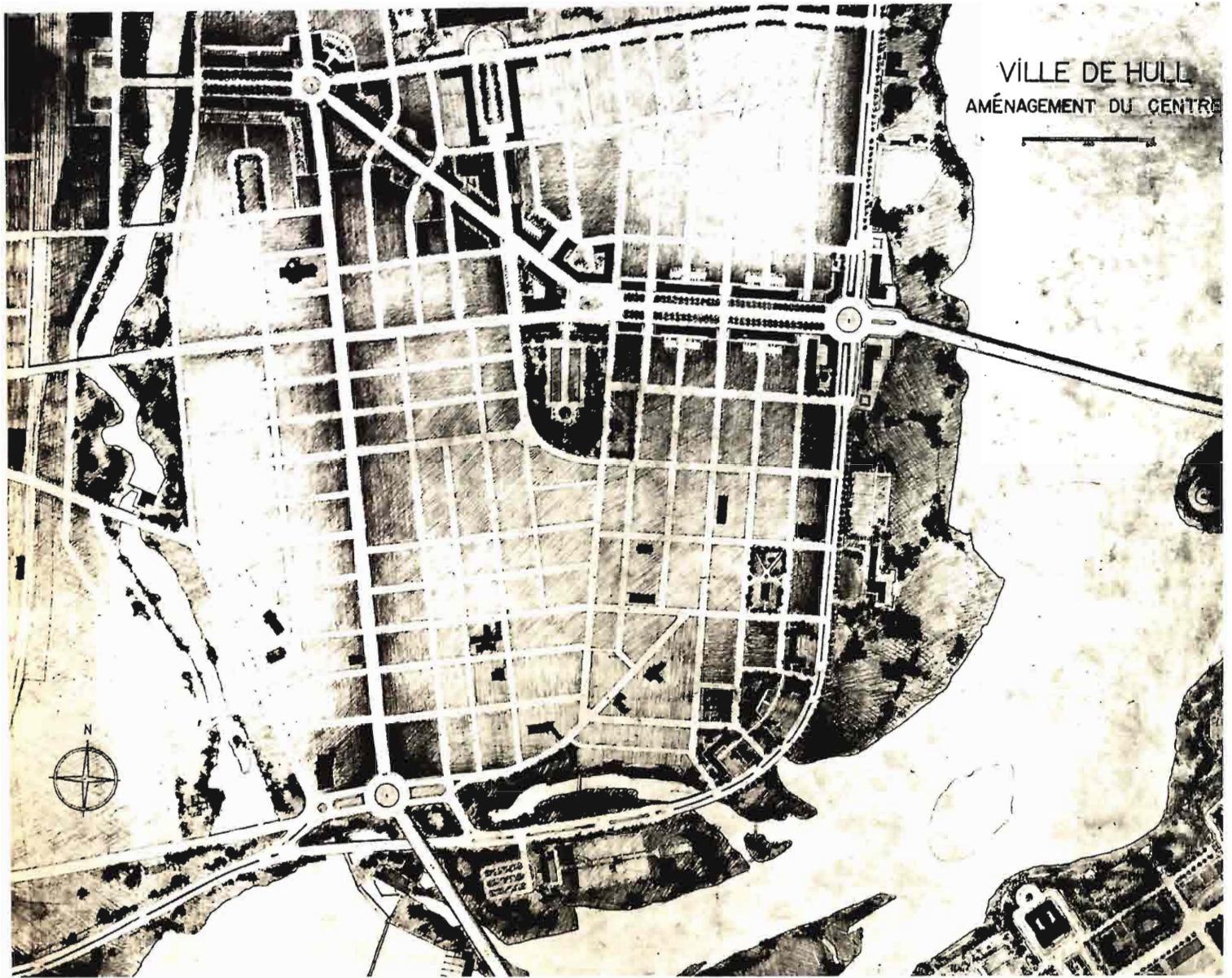
207

VUE AÉRIENNE MONTRANT COMBIEN LE SITE DE LA POINTE NEPEAN A ÉTÉ GÂCHÉ PAR LA STRUCTURE ACTUELLE DU PONT INTERPROVINCIAL.

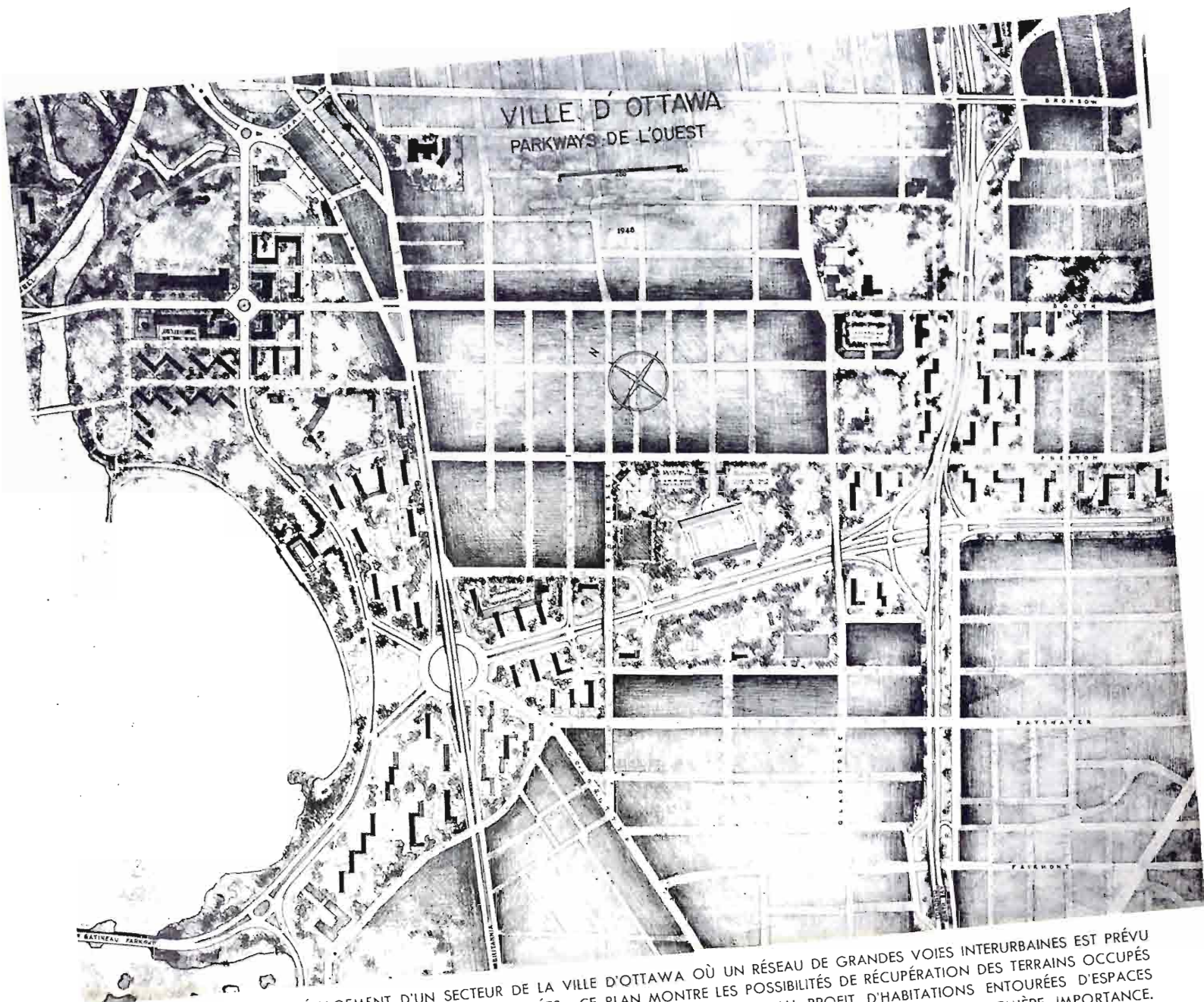
VUE DE LA MAQUETTE MONTRANT LE REMPLACEMENT DE CE DERNIER PAR UN OUVRAGE SANS OSSATURE SUPÉRIEURE ET EN AVAL DE LA POINTE.



208



PROJET D'AMÉNAGEMENT DU CENTRE DE LA VILLE DE HULL MONTRANT PRINCIPALEMENT LA RESTAURATION DES RIVES ET DES ÎLES DE LA RIVIÈRE OTTAWA ET DE LA CRIQUE DE LA BRASSERIE; LE TRACÉ NOUVEAU OU L'ÉLARGISSEMENT DES GRANDES VOIES DE CIRCULATION; LA CRÉATION, SUR L'EMPRISE FERROVIAIRE ABANDONNÉE, D'UN BOULEVARD CENTRAL ABOUTISSANT À UN CENTRE CIVIQUE ET LES ACCÈS À LA NOUVELLE GARE ET À L'IMPRIMERIE NATIONALE.



210

PROJET D'AMÉNAGEMENT D'UN SECTEUR DE LA VILLE D'OTTAWA OÙ UN RÉSEAU DE GRANDES VOIES INTERURBAINES EST PRÉVU SUR LES EMPRISES FERROVIAIRES ABANDONNÉES. CE PLAN MONTRE LES POSSIBILITÉS DE RÉCUPÉRATION DES TERRAINS OCCUPÉS ACTUELLEMENT PAR DES INSTALLATIONS FERROVIAIRES OU INDUSTRIELLES, AU PROFIT D'HABITATIONS ENTOURÉES D'ESPACES LIBRES. LA BAIE NEPEAN BORDÉE D'UNE VOIE DE PLAISANCE DEVIENDRAIT UN CENTRE RÉCRÉATIF DE PREMIÈRE IMPORTANCE.

28—Réalisation graduelle du parc de la Confédération, d'Elgin à Nicholas; travaux coordonnés avec la suppression des aménagements ferroviaires, d'abord du service des marchandises, puis du service des voyageurs.

29—Établissement de nouvelles voies de communication rapides de diverses parties de la ville vers la nouvelle gare et les zones industrielles. Simultanément, aménagement de nouveaux quartiers d'habitation à proximité des zones de travail.

30—Après suppression des voies ferrées conduisant à la nouvelle gare principale, établissement, sur l'emprise libérée, d'un boulevard entre le pont Hurdman et la place de la Confédération.

31—Suppression de la ligne du Pacifique-Canadien à destination de Carleton-Place, entre la baie Nepean et l'intersection avec la ligne du National-Canadien vers North-Bay. Établissement d'une artère à deux chaussées près de la rue Scott sur l'emprise libérée du chemin de fer jusqu'à la rue Wellington.

32—Suppression de la ligne actuelle du Pacifique-Canadien vers Prescott entre le pont du Prince-de-Galles et la nouvelle ligne de ceinture au sud de la rivière Rideau.

Opérations de réalisation éventuelle

Les autres opérations, indiquées sur le plan ou énumérées dans le présent rapport mais non dans la liste précédente, ont trait à certains élargissements et ouvertures de rues, de boulevards ou de routes, à des réserves de ceintures de verdure, à l'achèvement graduel du réseau de parcs et de terrains de jeux, à l'aménagement de nouvelles zones d'habitation avec leurs propres centres civiques (pour unités de quartier ou de voisinage), à l'établissement de chemins, de pistes et de sentiers dans les parcs suburbains naturels.

Ces travaux constituent le reste des propositions incluses dans le Plan Directeur. Ils ne doivent servir que d'indications et devront faire le sujet d'adaptations variables quand viendra l'étape de l'exécution. On pourrait les réduire ou les amplifier, et même, au besoin, les omettre complètement, en fonction de circonstances imprévisibles, d'exigences nouvelles ou de fluctuations dans les possibilités financières.

Ces opérations n'en restent pas moins coordonnées à celles des deux premières catégories, et les amendements qu'elles sont susceptibles de subir devront être conçus en harmonie avec les parties du Plan Directeur préalablement exécutées.

Une œuvre d'urbanisme est une création continue, faite d'adaptations et de progrès lents et souples, comme toutes les évolutions de la nature, où nous devons puiser notre inspiration.

QUATRIÈME PARTIE

CONCLUSIONS D'ORDRE GÉNÉRAL

1

QUESTIONS JURIDIQUES

Un plan régional a pour but essentiel de *coordonner* et *d'harmoniser* le développement des diverses parties du territoire étudié. Il est le *cadre* dans lequel doivent s'intégrer les plans des diverses municipalités qui forment la région.

Le *programme*, complément nécessaire du plan, *guide* la croissance, l'organisation et la vie collective de l'ensemble, compte tenu des fonctions différentes des diverses parties composantes, ainsi que des besoins et intérêts communs. Il en résulte une harmonie physique, matérielle et sociale, ainsi qu'une *économie substantielle* dans les dépenses d'exécution, et une réduction des budgets annuels d'entretien. Plan et programme doivent garder *assez de souplesse* pour permettre des adaptations possibles et motivées, étant donné la lenteur inévitable de la réalisation d'un projet d'ensemble.

Loin d'entraver ou de diminuer l'autonomie d'aucune des parties composantes du groupe urbain, l'unité de conception de tous les plans et règlements relatifs au zonage, à la construction et à l'extension a pour effet de renforcer l'autorité de chaque municipalité dans son territoire. Là réside le principal avantage du Plan Directeur, outre les autres avantages pratiques qui résultent de ce qu'il facilite l'exécution rapide et la réalisation de tous les travaux locaux prévus au plan, ainsi que la *mise en vigueur durable* des règlements. *La condition essentielle* à la réalisation de cet objectif est la *collaboration entière de tous les groupements* intéressés.

On trouve un exemple de cette collaboration en Ontario, dans la création du Conseil d'urbanisme de la zone d'Ottawa, qui groupe les municipalités ontariennes de la zone de la capitale et qui fonctionne sous la direction provinciale du *Department of Planning and Development*. En attendant la création hautement désirable, d'une organisation semblable dans la province de Québec, le ministère des Affaires municipales a établi un Service provincial de l'urbanisme, qui donne aux municipalités des avis précieux, ainsi que des modèles de zonage et de règlements de construction types, et qui les guide et les conseille pour leurs problèmes particuliers.

Les pouvoirs des villes et municipalités, tels qu'ils existent suivant les lois municipales ou suivant certaines chartes urbaines, sont encore trop limités en ce qui concerne la protection de l'intérêt général, malgré les dispositions favorables visant le zonage et l'homologation.

Les travaux d'urbanisme les plus essentiels coûtent souvent trop cher du fait que c'est seulement par l'homologation des rues et par l'expropriation que peut être mis en vigueur un plan de ville, qui, d'ailleurs, est dans bien des cas inopérant en regard des besoins présents et futurs de la population. Les législations provinciales existantes manquent, totalement ou partiellement, de dispositions qui permettraient l'expropriation à des fins d'habitation, ou de remembrement des propriétés, nouvelle répartition qui, dans les régions urbaines, mais surtout rurales, est souvent d'un grand avantage aussi bien pour les propriétaires fonciers que pour la collectivité.

En Ontario, ce qui a trait au zonage est subordonné à l'approbation du ministère Provincial des affaires municipales, agissant par l'entremise de sa Commission municipale, tandis que les questions touchant à l'urbanisme et à l'aménagement constituent les prérogatives du *Department of Planning and Development* qui agit par l'entremise de commissions régionales d'aménagement.

En conséquence, les règlements relatifs au zonage peuvent recevoir l'autorisation légale d'un ministère, sans que l'autre ministère, particulièrement chargé d'approuver en principe la réalisation des projets touchant à l'urbanisme (dont le zonage forme nettement une *partie essentielle*) en soit avisé ou ait donné son consentement. En d'autres termes, il est possible, et cela s'est vu dans la pratique, qu'un règlement de construction mal conçu reçoive l'approbation officielle pour régir une région dont le plan est satisfaisant, ou *vice-versa*. Une telle façon de procéder est contraire au bon sens. On ne saurait préparer un bon règlement de zonage sans procéder d'abord à l'étude rationnelle du plan de la région intéressée, du point de vue de l'urbanisme et, pour être opérant dans la pratique, le jugement de deux organismes chargés de donner les autorisations voulues dépend avant tout de la coordination réciproque de leurs fonctions respectives.

Le meilleur plan de ville reste théorique et sans effet si la réalisation rapide n'en est pas rendue économiquement possible grâce à un *renforcement préalable de la législation relative à l'urbanisme*. Cette nécessité essentielle a donné lieu, dans la plupart des pays européens et aux États-Unis, à l'adoption d'une législation, devenant de plus en plus efficace et tendant à défendre l'intérêt général contre l'*abus* des droits particuliers. (On peut se procurer des exemplaires et des traductions de ces lois au Service d'aménagement de la capitale nationale et l'on pourrait avec avantage adapter nombre de données utiles qu'elles renferment aux législations provinciales du Canada en matière d'urbanisme.)

Le renforcement des législations d'urbanisme applicables à la région de la capitale nationale doit être étudié par les autorités provinciales, en raison des différences existant entre la législation de Québec qui est basée sur le code Napoléon et la législation Ontarienne qui s'inspire du droit coutumier anglais. Il importe en outre de compléter ces législations dans l'intérêt général et pour les besoins

des populations de ces provinces, *besoins qui ont tant de traits en commun*. Par conséquent, dans leur essence, les lois projetées se ressembleraient; elles ne différeraient que par la forme. On est fondé à penser que les juristes des deux provinces pourraient procéder à l'étude conjointe des textes à adapter à leur législation respective afin de procurer aux deux provinces voisines des moyens juridiques à la hauteur des besoins communs de leurs populations et *limités aux aspects techniques de l'aménagement, du zonage et de la construction*.

L'aménagement de la région de la capitale nationale offre une excellente occasion de mettre rapidement en vigueur des règlements complétés et améliorés, qui pourraient servir de modèles en vue de la solution des problèmes que pose l'aménagement des villes et des régions en général, dans l'ensemble des provinces d'Ontario et de Québec, règlements qui seraient probablement adaptables également à *l'ensemble du Canada*. L'expérience nous apprend les avantages de tout ordre que d'autres pays ont retirés d'une telle législation ainsi renforcée et coordonnée.

Le problème d'ordre juridique offre sans nul doute *la clé du succès* dans la pratique de tout plan régional ou urbain. Nous ne saurions donc trop insister sur l'utilité que présenterait une attention toute spéciale accordée à ce problème par le Comité d'aménagement de la capitale nationale, grâce à l'établissement d'un *sous-comité des questions juridiques* composé de *juristes éminents de Québec et d'Ontario*, qui étudierait les importantes questions précitées, puis déposerait des conclusions à leur sujet. Ces enquêtes auraient lieu avec la collaboration et les avis techniques du Service d'aménagement de la capitale nationale, pour les questions concernant l'aménagement urbain proprement dit. Les conclusions de ce sous-comité pourraient faire l'objet d'un rapport que le Comité d'aménagement de la capitale nationale présenterait aux autorités provinciales compétentes.

Pour terminer, en attendant les amendements appropriés aux législations touchant l'urbanisme et le zonage dont il est question ci-dessus et en vue de faciliter l'expansion harmonieuse et coordonnée de la région de la capitale, *dans l'intérêt commun des municipalités intéressées* de Québec et d'Ontario, nous conseillons fortement que:

1° En Ontario, toutes les questions relatives à *l'urbanisme* et au *zonage* fassent l'objet d'un examen en commun par le *Department of Planning and Development* et par le *ministère des Affaires municipales*, par l'entremise de leur Commission d'aménagement de la région d'Ottawa.

2° Dans Québec, le *bureau de l'Urbanisme du ministère des Affaires municipales* reçoive les pouvoirs nécessaires pour agir à titre d'autorité coordinatrice à propos de toutes les questions relatives à l'aménagement et au zonage régional et urbain. Cette disposition s'appliquerait aux municipalités ainsi qu'aux groupes de municipalités formant une région, qui confieraient, sous l'autorité et le contrôle du gouvernement provincial, l'étude de leurs problèmes communs à des commissions régionales agissant à la manière de la Commission d'aménagement de la zone ontarienne d'Ottawa. Il serait fort à désirer qu'on crée un équivalent de cette Commission pour la province de Québec, afin de coordonner les intérêts communs des municipalités comprises dans la zone québécoise de la capitale nationale.

ESTHÉTIQUE

Formation et fonctionnement d'une Commission de l'Esthétique

Le contrôle de l'architecture est complexe, délicat et difficile à assurer. Il a trait à la composition, au volume, à la hauteur, aux retraits et à l'espacement des constructions, aussi bien qu'à la couleur et à la nature des matériaux.

Les règles relatives à ces éléments doivent faire partie des règlements relatifs au zonage et à la construction.

Quand se pose la question de *l'appréciation esthétique*, le principe du contrôle lui-même est souvent mis en doute. Comme cette appréciation ne saurait se fonder uniquement sur des textes positifs et précis, et qu'elle dépend en une large mesure de l'attitude de la personne ou des personnes chargées du contrôle, il est facile de taxer *d'arbitraire* toute autorité chargée d'assurer un tel contrôle. De plus, tous les tenants de doctrines esthétiques ou les personnes compétentes en ces matières ne partagent pas toujours la même opinion.

Cette thèse, cependant, ne résiste pas à un examen attentif et ne saurait se soutenir si l'on songe bien à l'objectif visé, qui est seulement *d'exclure les éléments contraires à l'esthétique publique*. Par conséquent, il semble nécessaire de confier quand même la défense des valeurs esthétiques à une *autorité responsable*, si on la veut effective.

Le sous-comité de l'esthétique déjà constitué au sein du Comité d'aménagement de la capitale nationale, pourrait servir de base à un organisme élargi, dûment reconnu ou jouissant de la confiance du Conseil d'aménagement de la zone ontarienne d'Ottawa et, plus tard, du Conseil d'urbanisme de la région de Hull, Conseils qui tiendraient cet organisme pour leur comité consultatif en matière d'esthétique, et pourraient d'ailleurs y être représentés.

Ce comité, comparable au Jury d'art de Philadelphie ou à la Commission des Beaux Arts de Washington, devrait se composer d'architectes éminents, choisis en partie parmi les membres du Comité d'aménagement de la capitale nationale et en partie à l'extérieur, et qui, à leur tour, seraient secondés suivant la nature des cas à examiner, par des techniciens possédant la compétence pratique voulue pour exprimer un avis autorisé en matière esthétique: ingénieurs, architectes-paysagistes, critiques d'art, etc. Les membres de ce comité devraient être des personnes hautement réputées au sein de leur profession mais ne possédant aucun intérêt direct dans les affaires qui leur seraient soumises. En principe, ils devraient fonder leur avis sur les buts que vise le Plan Directeur.

Tout d'abord, il importe d'établir une distinction entre les domaines où s'exercerait le contrôle esthétique, ainsi qu'entre les méthodes à suivre pour exercer ce contrôle.

Les terrains et bâtiments de l'État sont déjà assujétis à l'autorité de la Commission du district fédéral, dont les attributions sont énumérées au décret en Conseil C.P. 5635 du 16 août 1945 où on lit, entre autres: "Que tout plan relatif à des travaux de construction ou d'aménagement à exécuter sur des terrains possédés ou loués par l'État dans le District de la capitale nationale par un service quelconque de l'État soit d'abord soumis à la Commission du district fédéral, et qu'il ne soit pas réalisé sans son approbation".

Mais le contrôle esthétique limité aux terrains et bâtiments de l'État, pour important et nécessaire qu'il soit, ne résout pas toute la question. Ce contrôle doit s'étendre aux *panoramas, perspectives, rues, places, terrains communaux, parcs, édifices et constructions* de toutes sortes, y compris *l'équipement* des services publics.

Le Comité d'esthétique devrait se prononcer à l'égard de tout plan relatif aux questions précitées avant la délivrance d'un permis de construction. Mais pour hâter et faciliter un tel contrôle, il importe de soumettre au préalable, les plans, à *leur stade préliminaire*, au Service d'aménagement de la capitale nationale agissant seulement à titre consultatif en liaison avec le Comité d'esthétique. De la sorte on éviterait les refus éventuels ou les retards inutiles dans l'achèvement des projets, qui se trouveraient ainsi déjà mis au point avant leur examen officiel.

La fonction du Comité d'esthétique et de son service consultatif technique doit se limiter aux principes généraux, à l'exclusion de toute préférence personnelle.

A titre d'exemple, on ne doit imposer aucun style en particulier pour aucune construction, et encore moins pour l'architecture monumentale. Les styles ne sont pas des spécimens qu'on peut choisir pour les appliquer à un bâtiment quelconque. Ils sont l'expression de différentes époques, qui ont leurs techniques, leurs matériaux, leurs méthodes, leurs moyens de travail et même leurs limitations. Quand on oublie ces éléments essentiels, les styles deviennent des formes artificielles et des décors sans liens avec la structure. Toutefois, cette règle n'empêche pas l'utilisation de certains éléments plus particulièrement en faveur dans un certain style. L'adoption de ces éléments ne signifie pas qu'on les copie, mais plutôt qu'on les adapte à d'autres moyens et modes d'expression.

La *fonction* d'un bâtiment constitue toujours l'élément directeur de sa composition; cependant, ce bâtiment doit s'adapter à un *cadre donné* et non pas exprimer simplement des exigences utilitaires, sans tenir compte du milieu. Dans l'application d'une telle discipline la composition doit révéler une individualité caractéristique et une entière liberté d'expression. Des exemples d'ensembles architecturaux d'une belle unité de composition, mais gardant une individualité marquée dans leurs divers éléments, se rencontrent dans beaucoup de rues et de places, en tous pays. Ils donnent toujours une impression de charme, de stabilité et d'harmonie.

Trop souvent, on propose indûment à titre de principes esthétiques, des conceptions littéraires, des réminiscences historiques, ou la simple sentimentalité.

Rien ne saurait être plus décevant que le résultat d'efforts faits pour interpréter de telles considérations. Un bon plan n'est pas le produit d'une évocation artificielle. *La composition architecturale est avant tout l'expression spatiale d'une fonction, interprétée par la sensibilité de l'artiste.*

Parmi les éléments qui constituent d'importants facteurs de la valeur esthétique d'un bâtiment, il y a d'abord le jeu des masses et des silhouettes, l'unité d'angle des toitures, le mode de couverture, et l'harmonie des couleurs. Par exemple dans un groupe de maisons unifamiliales, il est bon d'employer le même genre de toitures ou de terrasses et il est essentiel de maintenir l'unité des formes et des couleurs, l'une d'entre elles devant dominer nettement; les autres, ne servant que d'accents, soulignent la dominante. Il ne faut pas éviter les couleurs vives, surtout dans un pays aux longs hivers, où la neige les harmonise et les met en valeur.

Du point de vue esthétique, on ne saurait formuler de principes directeurs avec la certitude d'obtenir des résultats satisfaisants. Nous n'avons mentionné qu'un très petit nombre d'éléments qui revêtent une grande importance dans la composition architecturale des habitations ou des monuments, mais le succès dépend surtout de *l'habileté personnelle* de l'architecte, quelles que soient la nature ou l'importance du problème.

CIRCULATION

Le déplacement de certaines voies ferrées permettra de créer, dans la zone urbaine, un *nouveau réseau routier*, dont les emprises abandonnées des voies de chemin de fer fourniront la base. Grâce à l'utilisation de ces emprises et au contrôle des terrains immédiatement adjacents, on pourra établir dans la traversée de la zone urbaine de nouvelles voies ayant les mêmes caractéristiques que des grandes routes provinciales, doublées de voies latérales pour la desserte locale.

Comme les réseaux routiers interurbains relèvent des ministères de la Voirie de l'une et de l'autre province, nous bornerons nos observations à la partie des routes situées *dans la zone urbaine*.

Le plan du réseau routier projeté indique diverses catégories de voies. Cette différenciation ne réside pas simplement dans une indication graphique. Elle vise deux buts bien précis: 1° le classement des routes permettant d'*adopter* des *normes* conformes à ce classement, et 2° la répartition au moyen d'ententes, des *sphères de responsabilité* relatives à la construction et à l'entretien des voies.

Pour différencier ces voies, le principe directeur consiste à en déterminer les *fonctions propres*, ce qui abolit le concept erroné, ou plutôt l'absence de concept, de la «rue à tout faire».

1° Classement des routes

Il est proposé que le Sous-Comité de la Circulation, de concert avec les représentants techniques des ministères de la Voirie et de notre Service, étudient les normes des diverses catégories proposées dans le plan, en vue de préparer un nouveau classement des routes à l'*intérieur de la zone urbaine* et d'adapter ces normes à leurs fonctions respectives.

2° Entretien et responsabilité

Ce classement peut très bien servir de base pour déterminer les sphères respectives de responsabilité à l'égard de la construction et de l'entretien, à condition de tenir compte des observations résumées ci-dessous:

Les provinces de Québec et d'Ontario ont un évident intérêt à participer au développement de la capitale nationale; elles ont déjà offert la collaboration de leurs services techniques, mais elles pourraient en outre apporter une contribution plus complète. Ce sujet dépasse sans doute notre compétence, mais nous croyons

utile de formuler une suggestion de ce genre: par suite d'accords avec les municipalités, les provinces pourraient s'engager à établir et entretenir, *dans leurs zones urbaines respectives*, les parties des artères provinciales interurbaines qui traversent ces zones. Le montant proportionnel des frais d'établissement et d'entretien dont se chargeraient les provinces serait déterminé d'après les frais qu'entraînent de semblables entreprises en dehors des territoires municipaux, les frais occasionnés par la largeur supplémentaire des routes ou d'autres éléments considérés comme essentiels pour répondre à la desserte urbaine seraient assumés par les municipalités intéressées.

Ces ententes ne sauraient entraîner d'insurmontables difficultés techniques ou administratives. On a adopté cette formule en plusieurs pays, l'État se chargeant des frais qu'entraîne la partie des routes nationales qui traverse les villes.

Un tel classement facilite l'adoption d'une réglementation relative aux normes routières, aux abords des routes et à la mise en vigueur des ordonnances de police.

Réalisation du réseau routier

La réalisation d'un réseau routier d'ensemble s'impose avec la même urgence que la transformation des aménagements ferroviaires. Dans la province d'Ontario, elle peut être assurée par l'approbation officielle du Plan Directeur par le *Department of Planning and Development*. On espère que la province de Québec adoptera une façon semblable de procéder. En attendant, il paraît opportun de prendre les mesures nécessaires pour réserver les emprises voulues à l'intérieur ou près des agglomérations bâties. Cette façon d'agir exigera l'approbation des municipalités intéressées et permettra d'aménager et de réglementer *les nouveaux lotissements* contigus aux emprises projetées, ainsi que d'établir *les marges de reculement* nécessaires, en fonction des nouvelles artères ou à celles qu'on veut élargir.

Stationnement

Il n'a été trouvé jusqu'ici aucune solution d'ensemble au problème que pose le stationnement des voitures, en particulier dans les quartiers d'affaires. Certaines municipalités ont des terrains de stationnement avec ou sans compteurs de stationnement, d'autres ont adopté des mesures grâce auxquelles les établissements commerciaux et les édifices de bureaux doivent ménager des lieux de stationnement et de chargement, dont la dimension et la nature sont déterminées par la nature de l'entreprise ou la superficie de planchers du bâtiment en question.

Le zonage et la décentralisation logiquement conçus contribueront pour beaucoup à réduire l'encombrement de la circulation et du stationnement. Mais il s'écoulera forcément un intervalle entre l'époque actuelle et celle où se fera sentir l'efficacité de ces remèdes, intervalle durant lequel l'état de choses actuel s'aggravera. Même par suite de l'adoption de bonnes méthodes d'aménagement

et de la création d'unités de quartiers dans les zones centrales, le problème ne sera pas entièrement résolu, à cause de l'accroissement démographique et de l'augmentation rapide de la circulation. La situation ne sera réellement améliorée que par l'établissement d'un *grand nombre* de petits parcs de stationnement et de garages convenablement situés. Nous en avons proposé des exemples à plusieurs points précis du Plan Directeur mais nous conseillons de les étendre graduellement à toutes les sections possibles de la zone centrale, sous forme d'entreprises privées ou municipales (voir chapitre 3, deuxième Partie).

Ces emplacements de stationnement peuvent être soit des enclos au niveau de la rue, mais convenablement entretenus et surveillés, soit des constructions en plusieurs étages, assimilés à des garages, et établis soit en sous-sol soit en élévation. La topographie en déclivité se prête très bien à ce genre de parcs de stationnement, avec l'avantage d'offrir un stationnement à l'abri des intempéries.

En outre, un texte de règlements devra être rédigé, obligeant tous établissements nouveaux à usage public ou semi-public, (administrations, immeubles à bureaux, magasins, théâtres, hôtels, ou tous autres bâtiments devant recevoir de nombreux employés ou visiteurs), à pourvoir, sur leur propre terrain, au stationnement des voitures correspondant à leurs activités, et de préférence à l'abri, en raison de l'hiver.

A défaut de tels règlements, une taxe spéciale est à étudier, visant les propriétés de cette catégorie profitant d'un stationnement sur la voie publique, à la condition que la largeur de la chaussée le permette. Cette taxe serait calculée suivant un barème tenant compte de la nature, de l'occupation et de la surface de planchers de l'immeuble.

ZONAGE

Étant donné que dans Québec et Ontario, le zonage est une prérogative de l'autorité municipale, il est essentiel, afin de maintenir des normes générales entre les règlements relatifs à ce sujet et applicables dans l'ensemble de la région urbaine, que les municipalités collaborent à une étude commune en vue d'arrêter des principes généraux qui les guideront dans la préparation de cette réglementation.

Comme l'a déjà souligné le président du Comité d'aménagement de la capitale nationale, il faut songer sans retard à l'adoption de mesures restrictives visant à empêcher l'établissement d'industries lourdes et nocives dans les limites de leur territoire administratif, *sauf dans les zones industrielles* indiquées au Plan Directeur.

A ce sujet, le Comité d'aménagement de la capitale nationale devrait établir au préalable une énumération complète et *révisée conformément aux progrès de l'industrie moderne*, des divers établissements qu'il importe de classer dans les catégories: légères, lourdes et nuisibles. Pour effectuer cette importante enquête, il serait assuré de la collaboration des Chambres de commerce, et pourrait utiliser les documents statistiques et les avis du Service d'aménagement de la capitale nationale.

Semblable collaboration s'impose pour adapter les diverses densités de construction à prévoir, aux indications et directives énoncées dans le présent rapport, et représentées sur le Plan Directeur. Cette étude coordonnée est indispensable pour la mise en vigueur du projet.

SERVICE DE L'INFORMATION

Aucun plan directeur ne peut être réalisé avec succès, aucune loi d'urbanisme ne peut être mise efficacement en vigueur, si le public et ses représentants n'ont pas été préalablement et complètement mis à même de comprendre *toute la valeur réelle et matérielle de l'urbanisme*. Quand il est fait mention des influences directes et bienfaisantes de l'aménagement urbain sur *l'économie générale* et sur le *bien-être*, et de *l'immense profit* réalisé grâce à la *prévision*, de tels propos sont généralement qualifiés de «boniments d'urbanistes». La faute en est due à l'ignorance générale du public, mais aussi au manque de psychologie des urbanistes, qui négligent d'informer et d'éduquer ceux-là mêmes à qui leur travail est consacré.

Par conséquent, pour faire approuver un projet d'amélioration ou d'extension urbaine, il est essentiel d'avoir un *service efficace d'information*. A cet effet, le Comité d'aménagement de la capitale nationale a nommé un sous-comité d'information, et organisé un *Service de relations publiques et d'information* qui a élaboré un programme complet d'action, par la presse, les périodiques illustrés, la radio, le cinéma, les expositions, les conférences, etc. . .

Ce service a pour but non seulement de mettre le public au courant des caractéristiques du Plan Directeur de la capitale nationale mais avant tout, de mettre en valeur les avantages d'un tel travail d'ensemble et de faire naître graduellement dans le public, un vif intérêt pour l'urbanisme, et une réelle demande en vue d'une action urgente de la part des autorités, pour réaliser les améliorations proposées dans le plan. Pour créer cet intérêt, et cette demande, il importe de faire comprendre au public que l'aménagement bien compris et le zonage raisonnable ne sont pas pour lui des *charges*, mais des *avantages de toute nature*; de montrer que l'objection courante prétendant que l'aménagement et l'amélioration des villes entraînent une augmentation des impôts est sans valeur, et qu'au contraire, lorsque les mesures proposées ont été conçues pour satisfaire aux besoins et aux exigences révélés par l'étude sérieuse des conditions d'état actuel, elles *protègent et favorisent tous les intérêts et aspirations du public*.

Pour en fournir la preuve, il y a lieu de décrire et d'analyser les nombreux exemples d'aménagement urbain réalisés à l'étranger, afin d'en montrer les points communs et la similarité avec le projet en cause. Des faits, des chiffres, des illustrations vraies réussissent à convaincre, mieux que les plus savants exposés de théories ou de considérations générales.

Des organisations et associations de citoyens, telles que l'Association d'urbanisme, le *Canadian Club*, ainsi que divers autres clubs dont l'action sociale est grande, les Cercles d'entraide, les Sociétés d'artistes, et surtout les instituts de techniciens, comme l'Institut Royal des Architectes du Canada, l'Institut des Ingénieurs du Canada, l'Institut des Urbanistes professionnels, apportent spontanément un concours précieux et efficace à cette œuvre de vulgarisation. Et l'action coordonnée de la direction de l'information du Comité d'aménagement de la capitale nationale, avec celle des organisations de citoyens compétents et animés d'esprit civique, sera un facteur puissant du succès de la campagne d'éducation relative à l'urbanisme. Bien plus, si le public manifeste sa conviction que par l'urbanisme réfléchi, ses intérêts les plus chers sont sauvegardés, il en résultera un autre avantage pratique: les municipalités verront un profit à consulter le Service d'aménagement de la capitale, responsable du plan d'ensemble, pour résoudre leurs problèmes locaux, au lieu de les étudier isolément et sans se préoccuper des conséquences qu'ils entraînent en dehors de leur territoires particuliers.

Il s'est déjà produit plusieurs cas de ces consultations municipales au sujet de subdivisions projetées, de règlements de zonage et de construction, et de l'aménagement général de projets immédiats ou d'extensions futures. Dans le cas par exemple du village de Pointe-Gatineau, le Service d'aménagement de la capitale nationale a remis à la municipalité un projet d'ensemble complet qui servira de guide pour tous les développements prochains ou futurs.

Cette collaboration spontanée entre le Service technique chargé de l'aménagement général et les administrations provinciales et municipales responsables de l'aménagement et du zonage des parties qui composent la région est la *solution idéale* pour un *aménagement rapide et efficace*.

Nous avons soumis ces remarques dans l'espoir qu'un grand plan d'action destiné à l'information générale sera mis en exécution pour réaliser l'éducation du grand public en matière d'urbanisme et susciter un surcroît de coopération et *d'esprit d'équipe* de la part de toutes les administrations intéressées au développement de la région de la capitale nationale.

Il a suffi que le projet d'aménagement de la capitale nationale soit montré au public canadien dans quelques villes pour constater que, d'une part, la notion de l'utilité nationale d'une capitale à l'échelle du pays soit unanimement approuvée et que, d'autre part, la préparation d'un plan directeur comme guide des développements futurs de cette capitale soit considéré comme une énorme économie et une source certaine de prospérité.

Il semble donc désirable que de tels plans, qu'il s'agisse de la capitale ou d'autres villes, fassent l'objet d'expositions permanentes afin que la population puisse suivre chaque année les progrès réalisés dans l'accomplissement des projets.

DÉLIMITATION DE LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

La région de la capitale nationale, déterminée par l'arrêté en conseil n° 5-635 du 16 août 1945, a été prévue assez largement pour assurer l'aménagement et la protection du territoire régional. En réalité, une partie relativement restreinte de cette région, soit 200 milles carrés sur 900, est visée par l'aménagement proprement dit: le reste ne demande que des mesures protectrices pour en conserver le caractère rural ou touristique. Afin d'atteindre ce dernier but d'une façon plus logique et plus complète, nous avons d'autre part, déjà, dans une lettre du 10 juillet 1946, appelé l'attention du Comité d'aménagement de la capitale nationale sur l'intérêt qu'il y aurait soit à modifier légèrement les limites de la région, soit simplement à étendre les mesures protectrices à des parties du territoire situées en dehors de ces limites mais qu'il importe de ne pas négliger.

Il s'agit des zones suivantes:

Dans Québec:

1° Au nord du lac Lapêche dans le comté de Pontiac, lac des Loups, lac Galverson et Fishing Lake, puis à l'est de ce groupe de lacs, la route de Duclos au lac Mahon, et Alcove, sur la rivière Gatineau.

2° Au nord du groupe des lacs McGregor et Grand, le groupe voisin des lacs Wakefield, McNab, McArthur, Terror, McFea et de la Montagne, jusqu'à la rivière du Lièvre, et toute la vallée de la Lièvre jusqu'à Buckingham et Masson, puis la rive de l'Ottawa, jusqu'à la limite ouest d'Angers.

En Ontario:

1° Le long de l'Ottawa à l'ouest de Cumberland et le territoire voisin de la route n° 17 de Montréal en Ontario, de Cumberland à Orléans.

2° Légère révision des limites dans la circonscription de Nepean, pour suivre la limite extérieure de la zone de verdure qui entourera la région suburbaine.

3° La vallée de la rivière du Mississippi offre un paysage naturel d'un grand charme et tout à fait *intact*. Nous proposons de l'inclure dans la zone protégée à partir d'Appleton jusqu'à son delta dans la rivière Ottawa, déjà compris dans les limites de la région.

Sur le plan projeté de la région de la capitale nationale, ces prolongements apparaissent en couleur orangée, s'opposant au brun clair des limites actuelles. Si l'on pouvait réaliser ces extensions protectrices, la région de la capitale nationale aurait des *limites plus en harmonie avec la topographie*, les anciennes limites ayant été plutôt superposées aux lignes séparatives des territoires administratifs des comtés ou des cantons.

S'il est impossible de reculer officiellement les limites de la région de la capitale nationale, on pourrait peut-être garder les limites maintenant acceptées, tout en étendant aux sections précitées, situées en bordure de la région, des mesures de protection semblables à celles qu'on appliquera au territoire de la région.

Dans les deux cas, le but de protection qu'il importe d'assurer sans retard, serait atteint.

CONCLUSION

Durant quatre années d'études pleines d'intérêt et souvent passionnantes, nous avons été soutenus par notre foi indomptable dans la grande destinée de la capitale du Canada, qui reflète le prestige sans cesse croissant du pays.

Nous nous sommes efforcés de suivre les directives que nous avons reçues du gouvernement canadien et qui visaient à la préparation de l'avenir dans un esprit de *très large* prévision et sous le signe d'une notion juste de *l'élément temps*, juge suprême de toute entreprise humaine. En conséquence, nous avons écarté de nos plans *toute demi-mesure, toute solution mesquine et à courte vue*, mais aussi toute proposition utopique, sachant par expérience qu'elles aboutissent également à des résultats ruineux et inefficaces.

Nos plans, nos propositions peuvent paraître trop vastes et peu pratiques pour ceux dont *l'imagination ne dépasse par la notion du présent, parfois du passé*, qui est leur seul guide. Ils ignorent les leçons de l'histoire, l'inexorable marche du temps; ils peuvent reconnaître le progrès matériel et en jouir, mais ils nient l'évolution sociale et morale. L'urbanisme fait partie intégrante de la géographie humaine et on doit en concevoir le progrès au rythme de l'avancement de la civilisation dans *tous les domaines*.

Il est probable que celles de nos propositions qui peuvent être considérées aujourd'hui comme des visions extravagantes apparaîtront, en moins d'une génération, comme trop modestes. Songeant à ces évolutions imprévues, nous avons établi une différence bien marquée entre les besoins inéluctables, au sujet desquels nous proposons des *travaux précis* à brève ou longue échéance, et les transformations plus lointaines, ou bien les travaux plus difficiles ou plus coûteux, au sujet desquels nos plans montrent plus de souplesse et permettent la plus large adaptation. *Nous avons dédié notre tâche, avant tout, au bien-être de la population*, non à la *préparation de tableaux théoriques et plaisants*. Nous avons confiance que nos études fondamentales des besoins constitueront *des arguments irréfutables à l'appui* de nos conclusions.

Mais le succès d'un plan de vaste portée exige de la patience. La longue vie d'une ville est le résultat et presque le *miroir de son destin*. Le Plan Directeur que nous avons préparé ainsi que les nombreuses améliorations qu'y ajouteront sans doute nos successeurs, refléteront, dans les années à venir, la mesure du progrès et de la prospérité de la Capitale.

En dépit de vues pessimistes ou sceptiques (parfois inspirées par les événements extérieurs) nous croyons en la *croissance rapide de la capitale du Canada*, comme nous croyons en la *puissance grandissante de la nation canadienne*. Les grands plans envisagent la prospérité, comme la prospérité réclame toujours des

réalisations à sa mesure. Le Canada, ce pays aux ressources illimitées et qui jouit d'un équilibre social, sagement protégé par une véritable direction démocratique, est considéré à l'étranger comme une terre bénie.

La population continuera de s'accroître, par le jeu de la loi physique de l'équilibre qui règle la redistribution spontanée des populations parmi les nations civilisées. On peut sans exagération prédire au Canada, pour la fin du siècle, une population de 40 millions d'habitants au lieu des treize millions de l'heure présente. Alors le chiffre d'un demi-million que nous prévoyons pour la capitale pourrait être au-dessous de la réalité. Nous n'avons pas oublié cette possibilité: le principe de l'aménagement de noyaux communautaires prévoit une densité restreinte et réglementée. Une densité légèrement supérieure ne nuirait ni à la santé ni au confort des habitants; il suffirait de construire un plus grand nombre d'habitations collectives et moins de maisons unifamiliales pour loger un nombre supplémentaire de 100,000 personnes. Ou bien, si la préférence à l'égard de l'intimité persiste encore dans cinquante ans, ainsi que nous l'espérons, des *nouvelles villes*, élevées en dehors de la ceinture verte, recevront le surcroît de la population.

Malgré l'enthousiasme et la confiance qui ont présidé à l'élaboration de nos plans, nous ne sous-estimons pas les retards ni les difficultés qui entraîneront sans doute des plans complémentaires ainsi que de nombreuses mises au point, destinées à parfaire l'œuvre entreprise.

L'exposition publique de nos plans et maquettes a généralement donné lieu à des commentaires élogieux, mais où semble parfois percer un certain doute, quant à la réalisation de plans qui paraissent peut-être trop somptueux. Mais la beauté de la région de la capitale est *un fait*, nous en convenons d'autant plus volontiers que nous en sommes les bénéficiaires et il ne faut pas la confondre avec les opérations dont nous recommandons l'exécution. Cette beauté est *un don de la nature, et non une extravagance de nos conceptions*. Elle existait déjà avant la naissance de Bytown, et nous n'avons fait que l'incorporer dans nos plans, où elle est un élément précieux dans l'expression de nos conceptions. Il suffit de garantir *la préservation* de cette beauté par de sages mesures restrictives contre l'enlaidissement ou la destruction, et dont la mise en vigueur n'est pas une dépense, mais un profit pour la collectivité.

Quant aux opérations à engager, elles peuvent s'échelonner sur un nombre d'années correspondant à l'importance des moyens mis en œuvre. Les premières et les plus urgentes de ces opérations sont en cours, d'autres suivront sans arrêt, et les indiscutables avantages tirés des premières inciteront le public à demander la réalisation rapide des autres.

L'essentiel est de posséder un plan directeur, armature des futurs développements et de le suivre sans fausse manœuvre, pour chaque étape de sa réalisation.

Avec le temps, l'optimisme et la patience forcent le succès.

REMERCIEMENTS

Nous ne saurions présenter notre travail d'Aménagement de la capitale nationale sans exprimer notre profonde gratitude pour les concours inappréciables que nous avons reçus au cours de sa préparation.

Cette coopération totale indique bien qu'un projet d'urbanisme de vaste portée ne saurait être l'œuvre d'un seul homme mais qu'il résulte de la coordination de tous les apports dus à la recherche et à l'effort collectifs. Dans le cas présent, l'appui et l'encouragement unanimes qui nous ont été prodigués démontrent bien l'opportunité de cette entreprise.

Nous espérons sincèrement que le plan de la capitale nationale se réalisera dans la pratique et si, dans une certaine mesure, notre participation peut contribuer à apporter au peuple canadien la réalisation de ses aspirations et quelque raison de fierté, sa reconnaissance, comme la nôtre d'ailleurs, doit aller d'abord aux grandes figures de l'histoire canadienne qui ont prévu la destinée de cette Capitale : la reine Victoria, sa fondatrice; sir Wilfrid Laurier, qui voyait dans la capitale canadienne de l'avenir la «Washington du Nord»; sir Robert Borden, qui fit préparer le rapport Holt, première et magistrale étude d'urbanisme au sujet de la capitale; et le très honorable William L. Mackenzie King, qui, doué d'une merveilleuse prévoyance, a pris l'initiative du travail actuel, et dont le nom restera à jamais associé au développement de la capitale nationale. Les grands hommes d'État ont toujours été de grands bâtisseurs de villes.

Dès le début des études, notre Service a bénéficié des directives et de l'appui inestimables du ministre des Travaux publics, l'honorable Alphonse Fournier, et de son éminent collègue M. Emmett P. Murphy, sous-ministre, sous l'autorité desquels il travaille. Nous leur en sommes profondément reconnaissants. L'architecte en chef du ministère, M. C. Gustave Brault, nous a grandement facilité la tâche grâce à sa bienveillante et constante collaboration, ainsi que l'ingénieur en chef du ministère, M. Robert Blais.

De plus, nous avons reçu la coopération la plus entière des ministères et des administrations publiques, fédérales et provinciales, ainsi que des autorités et des techniciens municipaux, en particulier de la Commission d'urbanisme de la région d'Ottawa. Les commissaires municipaux F. C. Askwith et C. D. Wight d'Ottawa; le colonel Jean Carrière et M. Yves Bernier, de Hull, nous ont apporté le concours de leurs connaissances personnelles, de leurs avis éclairés et de leur documentation essentielle. Les ingénieurs et les arpenteurs-géomètres locaux ont gracieusement mis à notre disposition leurs plans et leurs études, nécessaires pour dresser les documents de base.

Le *Underwriters Survey Bureau, Limited*, a très obligeamment mis à notre disposition une documentation détaillée et précieuse.

La Commission du district fédéral, d'où est issu le Comité d'aménagement de la capitale nationale, a été l'armature de toute l'entreprise. M. Frédéric E. Bronson, président et de la Commission et du Comité, a suivi de près et grandement encouragé nos efforts depuis 1938. Les décisions importantes déjà prises par le gouvernement fédéral au sujet de la transformation des aménagements ferroviaires, ainsi la mise en œuvre d'améliorations immédiates à la circulation dans le centre d'Ottawa, sont dues à son intervention personnelle et à la sagesse avec laquelle il a mené les négociations. Nous adressons nos vifs remerciements au secrétaire de ces deux organismes, Monsieur H. R. Cram, dont le concours précieux a surmonté toutes les difficultés inhérentes à la complexité d'une telle fonction. De son côté, Monsieur Alan K. Hay, surintendant de la Commission, a assuré la coordination des études techniques avec grande compétence.

La rapidité du progrès réalisé à l'égard du problème ferroviaire est en grande partie attribuable au *Sous-comité des chemins de fer* du Comité d'aménagement de la capitale nationale, sous la présidence de Monsieur E. L. Cousins, dont la vaste expérience et l'étude approfondie de l'état des chemins de fer dans la région d'Ottawa, faite en vue du rapport Holt de 1915, ont été fort utiles à notre examen du problème, au même titre que les recherches techniques conduites par Monsieur S. B. Wass.

L'entière collaboration des compagnies de chemins de fer du Pacifique-Canadien et du National-Canadien a été essentielle dans l'adoption des mesures relatives aux réaménagements ferroviaires. Les ingénieurs en chef de ces deux compagnies, MM. J. Armstrong et B. Wheelwright ont fait preuve d'un vif intérêt dans l'étude de ces problèmes et nous ont fait bénéficier de leur entière coopération.

Le Sous-comité de la circulation, présidé par M. Charles G. Cowan et jouissant des avis techniques de M. Alan K. Hay, et de M. W. L. Cassells, nous a fait bénéficier de ses connaissances détaillées sur l'ensemble de la région en vue des propositions relatives au réseau routier. A ce sujet, les ingénieurs en chef des ministères de la Voirie de Québec et d'Ontario, Messieurs E. Gohier et A. A. Smith, nous ont apporté un concours précieux et sans réserve.

Sous l'impulsion efficace des présidents successifs du *Sous-comité de l'information*, M. Grenville Goodwin et M. D. P. Cruickshank, le Service que dirige M. Walter Bowker a organisé une vaste campagne de documentation et d'éducation dans l'ensemble du pays et dont les premières réalisations ont été des plus satisfaisantes.

Pour toutes les questions relatives à *l'esthétique*, les membres du Comité d'aménagement de la capitale nationale représentant l'Institut royal des architectes du Canada, MM. Charles David, A. S. Mathers, A. E. Ewart, et Gaston Amyot membre de la Commission du district fédéral, ont droit à toute notre appréciation pour l'appui sans réserve qu'ils ont accordé à nos efforts tendant à protéger et améliorer le patrimoine esthétique de la capitale.

A tous les membres du Comité d'aménagement de la capitale nationale, et de la Commission du district fédéral, nous tenons à exprimer nos remerciements

sincères pour leurs directives bienveillantes et sûres, au cours de ces années de recherches et d'études.

Monsieur M. P. Sparks, président du Comité consultatif de la Commission du district fédéral pour le parc Gatineau, ainsi que Monsieur E. S. Richards, surintendant du parc, partagent entièrement et avec enthousiasme notre avis sur les possibilités de cette réserve boisée; ils ont, dans une large mesure, inspiré nos propositions relatives à la mise en valeur de cette ressource providentielle de la région de la capitale.

Comme certains projets d'exécution immédiate demandaient la préparation de plans relevant du génie civil, le ministère des Travaux publics a chargé le colonel V. S. Thompson, I.P., de préparer des épures pour l'établissement du pont qui doit traverser le canal Rideau. Sa participation et celle de ses adjoints ont été des plus fructueuses, pour cette phase comme pour l'ensemble de nos études techniques.

La préparation de l'enquête documentaire et des projets n'aurait pu s'accomplir efficacement sans l'aide constante des services de l'administration fédérale: *le ministère des Mines et Ressources*, qui a fourni de nombreux documents cartographiques, géologiques et photographiques; *le Bureau de la statistique*, qui a communiqué des chiffres et des renseignements sur la démographie et l'habitation; *l'Aviation militaire*, qui a généreusement fourni des levés aéro-grammétriques et des vues panoramiques; *la division météorologique du ministère des Transports*, où nous avons obtenu les statistiques climatiques, *les Archives nationales*, où nous avons puisé les données historiques et obtenu des documents du plus haut intérêt sur le passé, (documents qui ont inspiré nos projets relatifs à l'avenir), et *la Commission des Transports d'Ottawa*, qui a fourni les renseignements sur les transports en commun.

L'Office national du film a participé plus directement encore à nos travaux techniques, grâce à son excellent équipement pour la photographie documentaire et l'illustration, en noir ou en couleur, utilisées dans la préparation de nos rapports. L'Office a, en outre, préparé un matériel considérable d'information imprimé ou à projeter sur l'écran, des films documentaires, et, par-dessus tout, les attrayantes maquettes qui facilitent tant la compréhension des projets. A ce sujet, il importe de féliciter M. Georges Ayotte et son personnel de l'excellente besogne qu'ils ont accomplie pour exécuter la tâche délicate et compliquée que comportait la préparation de ces maquettes.

Le service photographique du ministère des Travaux publics pourrait être considéré comme une partie de notre personnel, si l'on songe à la somme énorme de travail qu'il a accompli pour nous, sous la direction de M. W. Gosselin, qui a toujours offert sa collaboration, presque quotidienne avec bienveillance et ponctualité.

Le service de l'entretien du ministère des Travaux publics a grandement facilité notre installation matérielle et répondu avec bonne grâce à nos demandes répétées.

Les journaux, particulièrement ceux de la région (le *Droit*, le *Citizen* et le *Journal*) ont, par leur collaboration permanente, donné la preuve que le plan

de la capitale est vraiment une œuvre d'importance nationale et internationale, au-dessus de la politique locale. Ils méritent en outre nos remerciements pour leur longue patience. Ils ont compris, et expliqué au public que, tant que les propositions n'auraient pas été discutées et officiellement approuvées, il était inopportun de donner des nouvelles hâtives. Nous comprenons combien le manque de nouvelles peut décevoir un reporter, mais nous espérons que les journaux trouveront maintenant un ample dédommagement dans les nombreux communiqués concernant les projets.

L'Imprimeur du Roi, M. Edmond Cloutier, et ses adjoints, Messieurs Yves Fortin et Euclide Desmarais en particulier, ont droit à de grands éloges et à notre gratitude pour avoir terminé avec rapidité l'impression du rapport préliminaire ainsi que l'achèvement beaucoup plus délicat du volume définitif et de son atlas-annexe.

A vrai dire, le présent rapport devrait porter la signature de chaque membre du personnel du Service d'aménagement de la capitale nationale, mais ne vaut-il pas mieux que le conseiller de ce Service ait la tâche agréable d'exprimer les éloges tant mérités par ses adjoints. A mon sens, leur collaboration a constitué un exemple typique de ce qu'on peut attendre d'un groupe de Canadiens consacrant tout leur enthousiasme, leur savoir et leur zèle au succès d'une cause commune. Chacun, dans le cadre de ses fonctions, a donné sa pleine mesure, particulièrement mes deux adjoints: M. Edouard Fiset, par son grand talent et sa culture raffinée, et M. John M. Kitchen, par sa longue expérience et ses connaissances profondes des problèmes d'ordre municipal ou urbanistique; je me félicite aussi du choix heureux de leurs associés: MM. D. L. McDonald, maintenant attaché à la Commission du district fédéral, Jean Issalys, F. S. Marshall, G. A. Lapointe, et J. F. MacLean qui ont produit une somme considérable de relevés, de recherches, de dessins et de travail de détail, avec l'aide efficace des autres membres du personnel: Mlles Moore et Hewitt, MM. O'Brien, Roy, Côté et Carrell.

La liste et la qualité des documents inclus dans nos rapports et leurs annexes, ou classés dans nos dossiers, donne la mesure de l'énorme travail accompli par le Service. Le classement méthodique des plans, dessins et documents ainsi que la création et la mise à jour d'un service d'archives, constituaient une tâche difficile et compliquée que Mlle G. Beaulieu, chef du Secrétariat, assistée principalement de M. R. C. Hannan, a su mener à bien. Mesdemoiselles J. Guibord et C. Boyer ont été également des secrétaires parfaites dans un Service où l'initiative et le zèle de chacun était une condition essentielle de réussite.

J'ai donc non seulement le devoir, mais surtout le grand plaisir, d'associer le nom de tous les membres du Service d'aménagement de la capitale nationale à la grande entreprise que le gouvernement fédéral avait confiée à nos soins.

JACQUES GRÉBER



TABLE DES ILLUSTRATIONS

N ^o	page
1. Plan des limites administratives dans la région de la capitale nationale.	6
2. Organigramme relatif à l'aménagement de la capitale nationale	9
3. La région de la capitale—état actuel	15
4. Vue aérienne des villes d'Ottawa et de Hull	16
5. Carte de situation de la région de la capitale nationale	20
6. Température—Ville d'Ottawa (diagramme)	22
7. Ensoleillement, pluie et neige—Ville d'Ottawa (diagramme)	23
8. Les vents—Ville d'Ottawa (diagramme)	24
9. Cruc des rivières Ottawa et Gatineau à leur confluent (photo)	31
10. Ottawa vers 1860 (lithographie)	33
11. Les chutes de la Chaudière—Dessin original par le colonel John By—1826	37
12. Les chutes de la Chaudière, état primitif (dessin)	38
13. Le canal Rideau, en 1841 (dessin)	38
14. Les chutes Rideau, état primitif (dessin)	39
15. Les écluses sur le canal Rideau, en 1841 (dessin)	39
16. Ottawa en 1855 (lithographie)	40
17. Ottawa, 1876—Vue à vol d'oiseau (dessin)	43
18. Accroissement de la surface bâtie—de 1810 à 1945—Ottawa, Hull et les environs (plan)	45
19. Mouvement de population de l'agglomération d'Ottawa (graphique) .	51
20. Comparaison entre Ottawa et les municipalités avoisinantes (dia- gramme)	52
21. Populations comparées selon l'origine raciale (diagramme)	53
22. Populations comparées selon les religions (diagramme)	53
23. La "drave" dans le nord de la Gatineau	54

TABLE DES ILLUSTRATIONS—*suite*

N ^o	page
24. Le bois et les usines en face de la colline du Parlement	55
25. Occupations rémunérées, Ottawa, Hull et les environs (diagramme) .	57
26. Plan des terrains ayant fait l'objet d'enquête	59
27. Utilisation du terrain dans la zone urbaine d'Ottawa, de Hull et des environs (diagramme)	59
28. Utilisation du terrain—Ville d'Ottawa (diagramme)	60
29. Utilisation du terrain—Ville de Hull (diagramme)	60
30. Utilisation du terrain—Village de Rockcliffe-Park (diagramme) . . .	60
31. Utilisation du terrain—Ville d'Aylmer (diagramme)	61
32. Utilisation du terrain—Ville d'Eastview (diagramme)	61
33. Utilisation du terrain—Ville de Gatineau (diagramme)	61
34. Plan d'utilisation du terrain—Ville d'Eastview	62
35. Évaluation des constructions dans la partie centrale d'Ottawa et de Hull (plan)	64
36. Personnes par ménage selon le genre d'habitation (diagramme) . . .	66
37. Ménages d'après le nombre de pièces et d'occupants (diagramme) . .	66
38. Pièces par ménage selon le genre d'habitation (diagramme)	66
39. Ménages comptant plus d'une personne par pièce (diagramme) . . .	66
40. Loyers mensuels d'après le genre d'habitation (diagramme)	67
41. Revenu familial (diagramme)	67
42. Loyers mensuels des habitations (diagramme)	67
43. Maisons délabrées dans la région urbaine de la capitale	69
44. Rue oubliée dans la région urbaine de la capitale	69
45. Logements encombrés—Ville d'Ottawa (plan)	70
46. État et confort des habitations—Ville d'Ottawa (plan)	70
47. Logements partagés par deux familles—Ville d'Ottawa (plan)	71
48. Loyers modiques—Ville d'Ottawa (plan)	71
49. Maisons sans attrait dans la région urbaine de la capitale	72
50. Règlements existants de zoning et de contrôle des constructions— Ottawa, Hull et les environs (plan)	73
51. Place de la Confédération et rue Rideau	75
52. Approches du pont Interprovincial	76
53. Enlèvement de la neige, rue Elgin	77

TABLE DES ILLUSTRATIONS—*suite*

N°	page
54. Enlèvement de la neige, rue Bank	77
55. Circulation commerciale, rue Wellington	79
56. Baie Nepean, Ottawa	81
57. Gare centrale et installations ferroviaires	83
58. Pont Interprovincial	83
59. Installations ferroviaires au centre de la capitale	85
60. Installations ferroviaires au centre de la capitale	85
61. Viaduc ferroviaire au centre de Hull	86
62. Place de la Confédération	89
63. Édifice de la Justice et de la Confédération	92
64. Le <i>Jackson Building</i>	92
65. Bloc de l'Ouest, parlement	92
66. Le Conseil national des recherches, route de Montréal	93
67. Le Conseil national des recherches, rue Sussex	93
68. Bâtiments temporaires, parc Cartier	93
69. Rue Rideau et <i>Transportation Building</i>	94
70. La basilique catholique	97
71. La cathédrale anglicane	97
72. Le Musée national	98
73. Édifice administratif—Ferme expérimentale	99
74. L'Office national du film, rue John	99
75. Vue du parlement en hiver	103
76. La crique Patterson, Ottawa	104
77. Parc en bordure du Canal, Ottawa	105
78. Parc en bordure du Canal, Ottawa	105
79. Lac des Fées à Hull	106
80. Allée-promenade, Ferme expérimentale	107
81. Parc Lansdowne—Terrain des expositions	108
82. Sports d'hiver dans le parc de la Gatineau	109
83. Camp Fortune, parc de la Gatineau	109
84. Sports nautiques sur le lac Deschênes	110
85. <i>Country Club</i> —Ottawa	111
86. Terrain de jeux municipal, rue Elgin	112

TABLE DES ILLUSTRATIONS—*suite*

N°	page
87. Plage publique à Hog's-Back	113
88. Terrain de pique-nique au lac Philippe	113
89. Parc de la Gatineau. Vue panoramique de la région de Kingsmere	114
90. Une des nombreuses promenades ombragées du parc de la Gatineau	115
91. Lac Meach	116
92. Lac Philippe	116
93. La rivière Mississipi	117
94. Lac Vert, près de Gracefield	118
95. Vue aérienne de la capitale	119
96. Vallée de la rivière Gatineau	120
97. Lac Philippe	120
98. Barrage de Hog's-Back	121
99. Cascades de la rivière Rideau à Hog's-Back	121
100. Les fumées des usines, vis-à-vis de la colline du Parlement	123
101. Les chutes de la Chaudière	124
102. Les îles de la Chaudière, encombrées d'usines	124
103. Angle des rues Elgin et Cooper	125
104. Angle des rues Metcalfe et Somerset	125
105. Rue Somerset à l'angle de la rue Bell	126
106. Rue Dalhousie à l'angle de la rue Rideau	126
107. Angle des rues Kent et Queen	127
108. Rue Queen, entre O'Connor et Bank	127
109. Angle des rues Queen et Metcalfe	128
110. Rapport Holt. Plan schématique du réseau ferroviaire	133
111. Rapport Holt. Plan schématique du réseau routier	135
112. Rapport Holt. Plan du centre de la capitale	137
113. Rapport Cauchon. Plan d'ensemble accompagnant le rapport Cauchon de 1922	139
114. <i>Major's Hill Park</i> fut le premier emplacement proposé pour le Monument aux morts dans nos études (1938)	144
115. Première esquisse de l'entourage du Monument dans <i>Major's Hill Park</i> (1938)	144
116. Plan d'aménagement de la place de la Confédération et de <i>Major's Hill Park</i> (1938)	145
117. Maquette du centre d'Ottawa (1938)	146
118. Maquette du centre d'Ottawa (1938)	146

TABLE DES ILLUSTRATIONS—*suite*

N°	page
119. Le pont Champlain	147
120. Le canal Rideau avant les travaux d'embellissement	148
121. Le canal Rideau: Premiers travaux en 1910	148
122. Le canal Rideau, état actuel	149
123. L'embouchure de la Gatineau, vue du parc de Rockcliffe	150
124. Serres et pépinières de la Commission dans le parc de Rockcliffe	150
125. Vue aérienne de la capitale	152
126. Vue générale d'Ottawa vers 1865	153
127. Centre d'Ottawa en 1869	153
128. Plan directeur de la capitale	156
129. Première étude d'aménagement du centre de la capitale	160
130. Maquette de la capitale à cent pieds au pouce	162
131. Détail de la maquette	163
132. Vue aérienne de la région d'Hurdman-Bridge	174
133. Vue de la maquette, montrant la même région, formant la future entrée d'Ottawa par l'Est	175
134. Nouveau boulevard remplaçant les lignes du National-Canadien	177
135. Nouveaux parkways à Hull, en bordure de la rivière	177
136. Élévation sud du nouveau pont au-dessus du canal	181
137. Croquis schématique montrant l'amélioration de la circulation apportée par la construction d'un nouveau pont au-dessus du Canal	181
138. Place de la Confédération—état actuel	184
139. Place de la Confédération—Première étape des aménagements	184
140. Projet d'aménagement du centre d'Ottawa—Rapport Holt, 1915	185
141. Projet d'aménagement du centre d'Ottawa—Rapport Noulan Cauchon, 1928	185
142. Projet d'aménagement du centre d'Ottawa— <i>Ottawa Town Planning Commission, 1936</i>	185
143. Projet d'aménagement du centre d'Ottawa—Projet actuel	185
144. Réorganisation de la circulation au centre d'Ottawa	186
145. Réorganisation de la circulation urbaine et interurbaine	187
146. Profils de parkways proposés	188
147. Village de Pointe-Gatineau (projet)	203
148. Village de Pointe-Gatineau (état actuel)	203

TABLE DES ILLUSTRATIONS—*suite*

N°	page
149. Le centre de la capitale (Projet)	205
150. Bâtiments du gouvernement, dominant la rivière Ottawa—État actuel.	206
151. Aménagement complémentaire des bâtiments du gouvernement— Projet	207
152. Achèvement de l'ensemble monumental de la rue Wellington	208
153. Intersection de la rue Wellington et de la rue Lyon (État en 1938)	209
154. Même vue après achèvement (Détail de la maquette)	209
155. Partie ouest du parc de la Confédération—Maquette montrant en premier plan la Galerie nationale et dans l'axe du pont, le Théâtre.	211
156. Croquis perspectif et plan montrant l'aménagement du parc de la Confédération, avec l'hôtel de ville à l'est du canal	216
157. Croquis perspectif et plan montrant l'aménagement du parc de la Confédération, avec l'hôtel de ville à l'ouest du canal	217
158. Projet avec l'hôtel de ville dominant le parc de la Confédération	218
159. Variante du projet, avec tracé direct du pont	219
160. Congestion de la circulation, à l'entrée de la rue Rideau	222
161. Trolleys sur la place de la Confédération	224
162. Plan du futur système d'espaces libres dans la région urbaine de la capitale	225
163. Terrain de jeux, rue Preston, Ottawa	226
164. Parc de Rockcliffe, Jardin de rocailles	227
165. Parc de la Gatineau—Vue panoramique des hauteurs de Kingsmere	229
166. Vue à vol d'oiseau de la ville de Hull	229
167. Reconstitution d'un parc naturel autour de la chute de la Chaudière	231
168. Un des multiples aspects de la Ferme expérimentale	232
169. Vue aérienne de Hog's-Back, montrant l'emplacement recommandé pour le Jardin zoologique	233
170. Environs du lac McGregor	235
171. Plage du lac Lapêche	236
172. Lac Saint-Pierre-de-Wakefield	237
173. Coucher de soleil sur les lacs Rideau à Rideau-Ferry	238
174. Parc naturel à Constance-Bay	238
175. Lac des 31 Milles	239
176. Lac Long	239
177. Rivière Mississippi	241
178. Baie de Nepean—Aménagement définitif	242
179. Baie de Nepean—État actuel	242

TABLE DES ILLUSTRATIONS—*fin*

N ^o	page
180. Le site grandiose de la capitale	243
181. Les écluses du canal Rideau	245
182. Vue panoramique prise du Chateau Laurier	245
183. La rivière Ottawa, vue de Rockcliffe	246
184. L'avenue King-Edward	247
185. L'Avenue Clemow	247
186. La silhouette du centre d'Ottawa, vue de la rue Boucherville	249
187. L'avenue Laurier, à l'ouest de l'avenue King-Edward	251
188. Vue de la rue Queen prise de la rue Metcalfe	251
189. Vue de la rue Lyon prise de la rue Somerset	251
190. Discipline architecturale proposée pour la rue Wellington	253
191. La rue Wellington, partie centrale	255
192. La rue Wellington, près de l'avenue Bronson	255
193. Vue de la Ferme expérimentale	256
194. La rue Notre-Dame à Montréal avant sa mise en ordre	258
195. La rue Notre-Dame à Montréal après sa mise en ordre	259
196. Une avenue de Rockcliffe en hiver	260
197. Croquis montrant les possibilités offertes par le site pour aménager une terrasse commémorative	261
198. Partie du plan directeur montrant la situation de la terrasse commé- morative	262
199. Vue aérienne de la forêt de la Gatineau	263
200. Autre vue de la forêt au-dessus de Kingsmere	263
201. Ordre approximatif de réalisation des opérations proposées au centre de la capitale	267
202. Vue aérienne du centre d'Ottawa—état actuel	268
203. Vue analogue de la maquette montrant le parc de la Confédération réalisé	268
204. Un demi-siècle de progrès dans le centre d'Ottawa—1900	269
205. Un demi-siècle de progrès dans le centre d'Ottawa—1940	269
206. Un demi-siècle de progrès dans le centre d'Ottawa—Projet 1950	269
207. Vue aérienne de la pointe Nepean—état actuel	271
208. Vue analogue de la maquette, montrant l'aménagement projeté	271
209. Aménagement ultime de la partie centrale de la ville de Hull	272
210. Aménagement ultime de la partie ouest de la ville d'Ottawa	273
211. Silhouette future de la colline du Parlement	295

TABLE DES PLANCHES DU RAPPORT

N ^o		Face à la page
	Frontispice	
I.	Schéma d'assemblage des plans d'état actuel	16
II.	Nature de la végétation	26
III.	Distribution de la population	48
IV.	Répartition résidentielle des fonctionnaires	56
V.	Industries existantes	56
VI.	Plan général de l'état d'utilisation du terrain établi par îlot . .	58
VII.	Plan d'utilisation des terrains—Ville de Hull	62
VIII.	Plan des valeurs foncières pour Ottawa, Hull et les environs . .	64
IX.	Réseau routier actuel	74
X.	Intensité de la circulation	78
XI.	Terrains de stationnement dans le centre de la capitale	80
XII.	Accidents de la circulation, 1947	80
XIII.	Réseau ferroviaire actuel	82
XIV.	Trajets des tramways et des autobus	86
XV.	Nombre total quotidien et répartition des voyageurs	86
XVI.	Répartition des écoles	96
XVII.	Lieux de culte	96
XVIII.	Réseau d'égouts collecteurs	100
XIX.	Alimentation en eau	100
XX.	Espaces libres	102
XXI.	Récréation en plein air	112
XXII.	Le parc de Rockcliffe	146
XXIII.	Région urbaine (état actuel)	152
XXIV.	Schéma d'assemblage des études d'aménagement	154
XXV.	Réseau ferroviaire proposé	166
XXVI.	Réseau routier proposé	170
XXVII.	Répartition nucléaire des unités de voisinage	192
XXVIII.	Plan d'Aménagement du réseau d'égouts	220
XXIX.	Carte touristique de la région de la capitale	234
XXX.	L'automne dans la région de la capitale	242
XXXI.	Le parc de Rockcliffe en hiver	260

TABLE DES MATIÈRES

	page
Avant propos	iii
Préambule	v
Introduction	1
But du projet	14

PREMIÈRE PARTIE

ENQUÊTE DOCUMENTAIRE

Importance de l'enquête	17
1. Conditions physiques:	
Situation géographique	19
Climat (par M. W. Boville, B.A., météorologiste)	21
Géologie (par R. E. Deane, géologiste)	22
Végétation (par M. E. S. Archibald D. Sc., directeur de la Ferme expérimentale)	25
Hydrographie	28
2. Histoire:	
Histoire de la capitale nationale (par M. Gustave Lanctot, président de la Société royale du Canada)	33
Évolution urbaine de la région de la capitale	44
3. Démographie—Croissance et densité de la population	49
4. Activités	56
5. Utilisation du territoire	58
6. Valeur des terrains et des constructions	63

TABLE DES MATIÈRES—*suite*

	page
7. Habitation:	
Densités, catégories et conditions	65
État actuel des règlements de zonage	72
8. Circulation:	
Réseau routier interurbain et suburbain	75
Réseau de rues	78
Densité de la circulation	79
9. Transports:	
Chemins de fer	81
Tramways et autobus	86
10. Édifices et services publics	91
11. Espaces libres, sports—Éducation physique	102
12. Récréation et tourisme	111
13. Esthétique	119
14. Résumé des études antérieures sur l'aménagement de la capitale:	
Rapport Todd, 1903	129
Rapport de la Commission du plan fédéral (Commission Holt), 1915	133
Rapport Cauchon	139
Premières études effectuées par M. Jacques Gréber, 1937-1939 . .	142
15. La Commission du district fédéral	147
16. Conclusions de l'enquête documentaire	152

TABLE DES MATIÈRES—*suite*

DEUXIÈME PARTIE

JUSTIFICATION DU PROJET

	Page
Avant propos	155
1. Exposé général	157
2. Le problème ferroviaire, élément fondamental du plan	165
3. Circulation:	
Artères interurbaines	169
Voies principales	171
Routes de plaisance	173
Rues	176
Stationnement	189
4. Aménagement urbain:	
5. Bâtiments et services publics	205
6. Transports en commun	222
7. Éducation physique, sports, espaces libres	225
8. Tourisme et récréation	235
9. Esthétique	243
10. Dédicace du Plan de la capitale nationale	261

TABLE DES MATIÈRES—*fin*

TROISIÈME PARTIE

RÉALISATION DU PROJET

Opérations immédiates ou à courte échéance	265
Opérations à longue échéance	270
Opérations de réalisation éventuelle	274

QUATRIÈME PARTIE

CONCLUSIONS D'ORDRE GÉNÉRAL

1. Questions juridiques	275
2. Esthétique	278
3. Circulation	281
4. Zonage	284
5. Service de l'information	285
6. Délimitation de la région de la capitale nationale	287
Conclusion	289
Remerciements	291
Table des illustrations	295
Table des planches du rapport	302
Table des planches de l'atlas-annexe	307
Provenance des illustrations	308

TABLE DES PLANCHES DE L'ATLAS-ANNEXE

Planche

1. Carte de situation de la région de la capitale nationale.
2. Carte de situation de la capitale nationale par rapport aux grandes villes de l'est du Canada et des États-Unis.
3. Limites administratives de la région de la capitale nationale.
4. État actuel de la région de la capitale nationale.
5. Carte géologique des environs de la région urbaine de la capitale nationale.
6. Évolution de la région urbaine de la capitale, de 1810 à 1945.
7. Plan d'utilisation des terrains de la ville d'Ottawa.
8. Projets envisagés dans la région de la capitale nationale.
9. Plan directeur de la capitale nationale.
10. Réseau routier existant.
11. Réseau routier proposé.
12. Réseau ferroviaire existant.
13. Réseau ferroviaire proposé.
14. Règlements existants de zonage et de contrôle des constructions.
15. Plan général de distribution des densités de la population et de l'utilisation des terrains (état projeté.)
16. État actuel des espaces libres dans Ottawa, Hull et les environs.
17. Espaces libres proposés dans Ottawa, Hull et les environs.
18. Plan des étapes d'exécution envisagées.
19. Maquette du centre de la capitale à l'échelle de cent pieds au pouce.
20. Carte des circuits touristiques (état projeté.)



PROVENANCE DES ILLUSTRATIONS

Les illustrations et les planches de ce rapport et de l'atlas-annexe proviennent des sources suivantes:

Brigdens Limited de Toronto: toutes les reproductions en couleur du rapport et de l'atlas-annexe, excepté la planche VI du rapport. Cette planche est l'œuvre de Bomac Electrotype Company Limited, Ottawa.

Monsieur Philippe Aubert de la Rue: illustrations 94, 175 et 176.

La Commission des services électriques de Montréal: illustrations 194 et 195.

Monsieur Jacques Gréber: illustrations 52, 57, 75, 79, 85, 92, 93, 97, 114, 153, 170, 171, 172, 173, 174, 177, 181, 185, 186, 191 et 196.

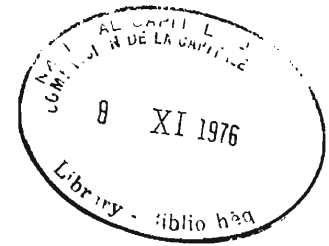
Ministère des Travaux publics, Division de la photographie: reproductions des plans, graphiques et croquis ainsi que les illustrations 65, 69, 70, 103, 104, 105, 106, 107, 184, 187 et 189.

Malak, photographe: frontispice et illustrations 23, 24, 77, 78, 84, 130, 131, 134, 135, 155, 158, 159, 178, planche XXX, 201 et 206.

L'Office national du film: illustrations 43, 44, 49, 51, 53, 54, 55, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 66, 67, 68, 71, 73, 74, 76, 80, 82, 83, 86, 90, 91, 98, 99, 100, 101, 108, 109, 117, 118, planche XXII, 120, 121, 122, 123, 124, 126, 127, 133, 149, 151, 152, 154, 160, 161, 163, 164, 165, 168, 182, 183, 188, 192, planche XXXI, 203, 204, 205, 208, ainsi qu'un nombre limité de reproductions de plans et de croquis. Illustrations 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 et 17, provenant des Archives publiques.

Corps d'aviation royal canadien: illustrations 4, 81, 132, 166, 167, 199 et 200.

Spartan Air Services: illustrations 56, 87, 88, 95, 96, 102, 119, 125, 150, 179, 180, 193, 202 et 207.



ERRATA

Page 169:

Entre la douzième et la treizième ligne du quatrième paragraphe, la ligne suivante a été omise:
«le chemin O'Connell élargi, évitera la ville par le nord pour atteindre la route».

Page 173:

A la troisième ligne du bas de la page, lire «planche 11 de l'atlas», au lieu de «planche 10 de l'atlas».

Page 178:

A la sixième ligne du bas de la page, les mots «Région d'Ottawa» sont à supprimer.

Page 196:

La dernière ligne du septième paragraphe doit se lire comme suit:
«(voir plan de la répartition nucléaire des unités de quartiers et de voisinage, planche XXVII)».

Page 253:

A la septième ligne du troisième paragraphe, lire «rue Lyon», au lieu de «Cour suprême».

Page 255:

Illustration 192, lire «rue Sparks», au lieu de «rue Wellington».





*Titre: Projet d'aménagement
de la Capitale nationale;
rapport gène.*

auteur Gréber, Jacques

cat. no. H7395 0867f 1950 c.1,ref

71074 c.2
NCC Gréber, Jacques
1950 Projet d'aménagement de
#4 la Capitale nationale :
Atlas-annexe du rapport
générale

