

Sous-section 4.—Le plan d'aménagement de la capitale nationale*

Le plan directeur de l'aménagement à longue portée d'Ottawa et des environs, en vue d'établir une capitale digne des progrès du Canada et de son rang en tant que nation, a été achevé à la fin de 1948. Le rapport définitif sur le plan a été transmis au gouvernement par le Comité d'aménagement de la capitale nationale et la Commission du district fédéral† et présenté à la Chambre des communes le 22 mai 1951. L'*Annuaire* de 1950, pp. 19-21, donne les détails du plan; les éditions subséquentes exposent les progrès réalisés.

La plus importante des tâches entreprises en 1953 a été le réaménagement de la rue Sussex, grande artère sur laquelle sont situées plusieurs institutions nationales, notamment les Archives, l'Hôtel de la Monnaie, le Conseil de recherches, la demeure permanente du premier ministre et la résidence du gouverneur général. Les plans comportent l'enlèvement des rails de tramway (des autobus seront ensuite utilisés) et le remplacement des fils électriques aériens par des fils souterrains. L'entreprise est l'œuvre conjointe de la ville d'Ottawa et de la Commission du district fédéral.

Après consultation avec les municipalités d'Ottawa et de Hull et le ministère fédéral des Travaux publics, la Commission a également arrêté un plan visant à améliorer la voie d'accès de Hull aux ponts de la Chaudière.

Les travaux relatifs au réaménagement des services ferroviaires se poursuivent en conformité des plans à long terme en vertu desquels les voies ferrées disparaîtront du centre d'Ottawa et de Hull pour s'arrêter à la banlieue et les voies abandonnées deviendront de grandes artères. On a acheté les terrains en bordure de la nouvelle ligne de ceinture afin d'y établir les industries qui utilisent les chemins de fer. On est à installer le réseau de signalisation dans la nouvelle cour, destinée au National-Canadien, qui longe la ceinture ferroviaire à l'extrémité sud d'Ottawa. L'installation terminée, le National-Canadien abandonnera ses cours et ses voies qui coupent la ville en deux le long de la rue Catherine. La Commission du district fédéral se porte acquéreur d'autres terrains afin d'élargir cette rue et de permettre la construction d'une nouvelle artère est-ouest qui débouchera, à l'est et à l'ouest d'Ottawa, sur la route 17. Un nouvel embranchement ferroviaire, à l'ouest, relie maintenant deux voies du National-Canadien et achemine la circulation vers la nouvelle ceinture; les rails ont été enlevés sur un parcours de sept milles en vue de l'aménagement du tronçon occidental de la nouvelle artère.

La Commission a continué d'utiliser une partie du fonds de la capitale nationale, qui bénéficie d'une subvention parlementaire annuelle de \$2,500,000, pour contribuer au prolongement des services d'aqueduc et d'égout fait en conformité du plan directeur. Des progrès marquent aussi l'acquisition de terrains en vue de l'aménagement des nouvelles promenades qui, à l'est, traceront un grand arc vers le sud depuis les abords de l'aéroport de Rockcliffe, franchiront la Rideau près de Hog's-Back et, se dirigeant vers l'ouest et le nord, aboutiront à l'Ottawa près de Britannia.

Depuis le début, sur le conseil du Comité d'aménagement de la capitale nationale, la Commission a approuvé les plans de divers ministères fédéraux relatifs à 12 grands emplacements et 92 immeubles. Plusieurs des nouveaux édifices, notamment le siège de la Société centrale d'hypothèques et de logement, sur le chemin de Montréal, et le Bureau fédéral de la statistique, à Tunney's-Pasture, sont achevés et occupés. D'autres, l'édifice des Anciens combattants, rue Wellington, et l'Im-

* Revu à la Commission du district fédéral, Ottawa.

† La Commission est l'organisme fédéral chargé de l'exécution du plan. Voir aussi p. 85.