

Depuis le début, sur le conseil du Comité d'aménagement, la Commission a approuvé les plans de différents ministères fédéraux relatifs à 12 grands emplacements et 100 immeubles. Plusieurs des nouveaux édifices, notamment le siège de la Société centrale d'hypothèques et de logement, sur le chemin de Montréal, le Bureau fédéral de la statistique, à Tunney's-Pasture, et l'édifice des Anciens combattants, rue Wellington, sont achevés et occupés. Un autre, l'Imprimerie nationale, à Hull, le sera bientôt. On a aussi approuvé la construction de la Bibliothèque nationale sur le terrain qui, à l'ouest de la Cour suprême, domine l'Ottawa et aujourd'hui est occupé en partie par l'édifice temporaire n° 1. La Bibliothèque du Parlement, endommagée par un incendie en 1953, a été restaurée en 1954.

D'autres entreprises se sont poursuivies, entre autres un pont-route sur le chemin de Montréal, conçu et construit par la Commission afin que puisse être surveillé l'accès aux immeubles du Conseil national de recherches. La démolition de l'édifice Aylmer a permis d'achever, du côté ouest, les abords du pont Mackenzie-King. Première réalisation du plan d'aménagement, ce pont ouvre une artère est-ouest au-dessus du canal Rideau, dans le parc de la Confédération. La Commission a également entrepris d'aménager le parc de Hog'-Back-Mooney's-Bay. Les travaux achevés, cette zone de 50 acres ajoutera un élément très attrayant au réseau de parcs que la Commission a créé dans la capitale.

Une réalisation importante de 1954 a été la réfection de la rue Sussex, grande artère où l'on trouve maintes institutions nationales comme les Archives publiques, la Monnaie royale du Canada, le siège du Conseil national de recherches, la résidence officielle du premier ministre et Rideau-Hall, résidence du gouverneur général. L'entreprise, qui comportait la reconstruction des ponts qui franchissent la Rideau, aux chûtes du même nom, l'enlèvement des rails de tramway (l'autobus est maintenant en service) et la mise sous terre des fils, est l'œuvre conjointe de la ville d'Ottawa et de la Commission du district fédéral.

Le réaménagement des services ferroviaires, afin qu'éventuellement les rails disparaissent du centre d'Ottawa et de Hull pour s'arrêter à la périphérie et que les voies abandonnées se transforment en grandes artères, a fort progressé. Le long de la nouvelle ceinture, on a acheté des terrains où seront situées des gares de triage et rétablies les industries qui utilisent le chemin de fer. Depuis novembre 1953, les rapides-marchandises du National-Canadien partis de Montréal pour l'Ouest empruntent cette ceinture et les nouvelles cours, contournant ainsi le centre de la capitale. Les nouvelles cours ont leur réseau de signalisation et, une fois d'autres aménagements terminés, le National-Canadien délaissera ses gares et voies qui coupent la ville en deux le long de la rue Catherine. La Commission du district fédéral s'est rendue propriétaire d'autres terrains afin d'élargir ce passage et d'y établir une artère large de 200 pieds en moyenne qui débouchera, à l'est et à l'ouest d'Ottawa, sur la route 17. Sept milles de rails ont déjà été enlevés en vue de permettre l'aménagement du tronçon ouest. La ville, de concert avec la Commission, a dressé les plans d'un nouveau pont sur lequel, à Hurdman's, l'artère est-ouest traversera la Rideau.

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 à l'extension des services d'aqueduc et d'égout faite en conformité du plan directeur. Se poursuit également l'acquisition de terrains en vue des nouvelles