

de la ville. L'excédent de la population ira demeurer dans les villes et villages situés par delà la "ceinture de verdure", mais à une distance qui ne rende pas trop difficile l'accès à la capitale.

La région Ottawa-Hull est considérée comme un tout économique, social et physique. Le zonage bien entendu, qui est du ressort municipal, est fortement recommandé afin de diriger l'aménagement résidentiel, commercial et industriel, au grand avantage de chacun, conserver à la région son charme et protéger l'énorme et croissant placement national que constituent les édifices publics, les institutions nationales, les parcs et promenades.

D'après le plan directeur, l'aménagement, sauf dans le cas de construction privée, se divise en quatre catégories:

- 1° Les responsabilités de la Commission du district fédéral, comme le déplacement des voies ferrées, l'aménagement des parcs, des promenades et de quelques ponts;
- 2° Les édifices fédéraux dont la construction relève du ministère des Travaux publics, des compagnies de la Couronne et de certains autres départements de l'État;
- 3° Les projets à réaliser conjointement par le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et les municipalités, soit surtout les routes, les ponts et les services municipaux, et pour lesquels la Commission du district fédéral agit à titre de représentant fédéral, au point de vue de la finance et de l'urbanisme;
- 4° Les travaux concernant uniquement l'urbanisme et l'aménagement, pour l'exécution desquels on peut avoir recours à l'aide technique de la Commission et de son personnel préposé à l'urbanisme.

PROGRÈS DU PLAN

Déplacement des voies ferrées.—Bien qu'il faille encore 25 ans pour le compléter, le déménagement des services ferroviaires a une avance de deux ans. L'une des premières mesures prises par la Commission du district fédéral a été l'acquisition d'environ 3,000 acres de terrain, dans la périphérie d'Ottawa, du côté sud et du côté est, en vue des besoins futurs des chemins de fer et de l'industrie. Une voie ferrée a été construite le long du chemin Walkley, afin de relier les voies actuelles à la banlieue du côté sud. En 1953, le National-Canadien a commencé à utiliser la voie détournée pour ses trains de marchandises allant de Montréal à Winnipeg, au lieu de traverser la capitale dans le centre. Le nouveau centre ferroviaire a été achevé en 1955, et le National-Canadien a transporté son parc de triage et ses ateliers de réparation et d'entretien des wagons des cours de la rue Bank, où se trouvent les voies ferrées traversant la ville, en plein centre, au nouveau centre de triage Walkley. Les plans sont prêts relativement à la conversion des anciennes voies ferrées, au centre de la ville, en une grande artère à accès limité, et s'étendant sur 19 milles, de l'est à l'ouest, à travers la capitale et sa périphérie, et se reliant, à chaque extrémité, à la route 17. La route connue sous le nom de "Queensway" constitue un projet conjoint des autorités fédérales, provinciales, municipales. Elle devrait s'achever en 1960.

On projette d'établir une compagnie de terminus qui sera chargée de diriger toute l'activité ferroviaire au sein du district de la capitale fédérale, au nom du National-Canadien, du Pacifique-Canadien et du *New York Central Railway*. Cette innovation va faire disparaître la nécessité d'avoir d'autres lignes de chemin de fer et parcs de triage dans le district de la capitale nationale, tout en contribuant beaucoup à hâter la réalisation du projet de déménagement.

Parcs et promenades.—Un vigoureux programme d'acquisition de terrains a été mis en train par la Commission du district fédéral dès les premières années de son existence et avant que l'intense expansion périphérique n'eût fait monter la valeur des propriétés au point où il serait devenu presque impossible, financièrement, d'exécuter le programme. Il en est donc résulté que, à vrai dire, tout le terrain nécessaire est acheté pour les additions à faire au réseau de parcs et de promenades de la Commission. Des promenades d'environ 40 milles de longueur sont projetées pour rendre leur beauté aux paysages qui longent les rivières Outaouais et Rideau, ajoutant une étendue de 4,000 acres à la région urbaine de la capitale.

A Hull, on a commencé deux nouvelles promenades, soit la promenade locale du lac des Fées, dans le secteur situé du côté est de Hull et la promenade de la Gatineau. Deux milles de cette dernière promenade sont déjà construits, en direction du nord-ouest, à