

importance particulière, soit l'approbation du réseau proposé de routes urbaines et interurbaines par la Commission d'urbanisme de la région d'Ottawa (l'autorité municipale-provinciale d'urbanisme en Ontario) et la mise à exécution, par le Département d'urbanisme municipal d'Ottawa, d'un programme général de zonage conforme au plan d'ensemble.

La part des dépenses que la Commission du district fédéral devait assumer relativement au prolongement de l'aqueduc et des égouts en conformité du plan d'ensemble a été discutée avec les représentants de la ville d'Ottawa en 1951; il s'agissait des réservoirs de Carlington et d'Alta-Vista, ainsi que des siphons d'égouts dans l'ouest et le sud de Nepean de même que le sud de Rideau, où le service s'étend aux nouveaux édifices de l'administration fédérale.

Depuis 1946, l'emplacement et l'architecture extérieure de toute nouvelle construction du gouvernement fédéral ou de toute modification apportée aux édifices existants doivent recevoir l'approbation de la Commission du district fédéral. Cette surveillance est exercée en premier lieu par le sous-comité d'architecture du Comité d'aménagement de la capitale nationale. En 1951, de concert avec le C.A.R.C., le ministère des Transports et l'Établissement national de l'aéronautique, le sous-comité a coordonné et appuyé la préparation de plans en vue de l'agrandissement sur une vaste échelle de l'aéroport d'Ottawa; il a aussi approuvé d'autres projets d'expansion et de construction dans la capitale et ses environs soumis par le Conseil de recherches pour la défense, le Conseil national de recherches, le Service des fermes expérimentales, du ministère de l'Agriculture, et le ministère des Travaux publics.

Sur la recommandation du sous-comité, la Commission a donné son approbation relativement à huit grands projets d'emplacement et à soixante immeubles pour le compte de certains ministères fédéraux. Les travaux sont bien avancés pour ce qui est de plusieurs de ces entreprises, dont les principales sont les édifices du ministère des Anciens combattants, rue Wellington, du Bureau fédéral de la statistique et du ministère des Travaux publics, à Tunney's-Pasture, dans l'ouest de la ville, de la Société centrale d'hypothèques et de logement, sur le chemin de Montréal, à Eastview, l'agrandissement de l'établissement du Bureau des mines, rue Booth, et l'Imprimerie nationale, à Hull (P.Q.).

Le pont MacKenzie-King, construit dans le parc de la Confédération par la Commission du district fédéral en collaboration avec la ville d'Ottawa, a été ouvert à la circulation le 8 décembre 1951; les voies d'accès, le revêtement définitif, etc., seront achevés le plus tôt possible. Le nouveau pont ouvre au cœur de la capitale une nouvelle artère est-ouest dont le besoin se faisait grandement sentir et qui décongestionnera les autres ponts sur le canal Rideau, mais, surtout, permettra à la circulation commerciale, très intense à cet endroit, de contourner le monument élevé aux morts de la guerre sur la Place de la Confédération et d'éviter la rue Wellington, principale voie d'accès aux édifices du gouvernement. La traversée à l'extrémité est, qui enjambe les voies ferrées, repose actuellement sur des piliers d'acier; elle ne pourra être finie comme le reste du pont que dans quelques années, une fois que la gare Union aura été reconstruite dans le sud de la ville.

La Commission a accepté les propositions du sous-comité de la circulation et des routes du Comité d'aménagement de la capitale nationale relatives à la réorganisation des routes rendue nécessaire par l'agrandissement de l'aéroport d'Ottawa et le prolongement du réseau routier de la Commission; le sous-comité a également fait des propositions au sujet de la construction d'une route d'agrément le long de