



**Université d'Ottawa · University of Ottawa**



**OTTAWA, UNE CAPITALE EN QUÊTE  
DE MONUMENTALITÉ**

par

© Gabriel Gagnon

**Thèse présentée à l'Université d'Ottawa en vue de l'obtention  
du grade de maîtrise ès Arts en géographie.**

**Université d'Ottawa  
avril 1999**



**National Library  
of Canada**

**Acquisitions and  
Bibliographic Services**

395 Wellington Street  
Ottawa ON K1A 0N4  
Canada

**Bibliothèque nationale  
du Canada**

**Acquisitions et  
services bibliographiques**

395, rue Wellington  
Ottawa ON K1A 0N4  
Canada

*Your file* *Votre référence*

*Our file* *Notre référence*

**The author has granted a non-exclusive licence allowing the National Library of Canada to reproduce, loan, distribute or sell copies of this thesis in microform, paper or electronic formats.**

**The author retains ownership of the copyright in this thesis. Neither the thesis nor substantial extracts from it may be printed or otherwise reproduced without the author's permission.**

**L'auteur a accordé une licence non exclusive permettant à la Bibliothèque nationale du Canada de reproduire, prêter, distribuer ou vendre des copies de cette thèse sous la forme de microfiche/film, de reproduction sur papier ou sur format électronique.**

**L'auteur conserve la propriété du droit d'auteur qui protège cette thèse. Ni la thèse ni des extraits substantiels de celle-ci ne doivent être imprimés ou autrement reproduits sans son autorisation.**

**0-612-45220-4**



## ABSTRACT

Ottawa's urban morphology has evolved according to the dominating functions of the city. Born from a military building site and shortly after transformed into an industrial center, it is since 1857 Canada's capital. We were interested in the official vocation of this seat of government and to the process that aims at recording its symbolic role into space. In fact, we attempted to see how Ottawa-Hull's political function had materialized, and if, in doing so, the city had become monumental. Rome, Paris and Washington were used as examples of cities where monumentality was expressed.

The federal government's interest in planning the capital was revealed as early as the announcement of the *Queen's Choice*. The governmental intervention was discontinuous, but nevertheless ascending, and culminated with Gréber's 1950 report. Noulan Cauchon's importance, an individual little known in Ottawa-Hull's planning history, was revealed in the course of this work.

Following the regional authorities' intervention in the 1970's in the national capital region, the federal government has gradually retired its planning initiatives.

## RÉSUMÉ

La morphologie urbaine d'Ottawa a évolué selon les fonctions dominantes de la ville. Née d'un chantier de construction militaire, peu après transformée en un centre industriel, elle est depuis 1857 la capitale du Canada. Nous nous sommes intéressés à la vocation officielle de ce siège gouvernemental et au processus visant à inscrire son rôle symbolique dans l'espace. En fait, nous avons tenté de voir comment s'est matérialisée la fonction politique d'Ottawa-Hull, et si, ce faisant, la ville était devenue monumentale. Rome, Paris et Washington ont servi d'exemples de capitales où la monumentalité fut exprimée.

L'intérêt du gouvernement fédéral dans l'aménagement de la capitale s'est manifesté dès l'annonce du *Choix de la Reine*. L'intervention gouvernementale fut discontinuée, mais tout de même ascendante, et connut son point culminant avec le rapport Gréber de 1950. L'importance de Noulan Cauchon, un personnage mal connu dans l'histoire de l'aménagement d'Ottawa-Hull, s'est révélée au cours de ce travail.

On constate à partir des années 1970, suite à l'intervention des autorités régionales dans la région de la capitale nationale, le retrait graduel du gouvernement fédéral dans le dossier de l'aménagement.

## **REMERCIEMENTS**

J'aimerais profiter de l'occasion pour exprimer mon appréciation envers le professeur Léon Ploegaerts qui m'a dirigé avec clairvoyance tout au long de ce travail. Je voudrais aussi remercier les membres de mon comité, les professeurs Marc Brosseau et Barry Wellar, pour leur intérêt et pour leurs conseils.

La présence et le support de mon épouse, Chantal, furent d'importance dans la réalisation de la présente étude.

Merci à tous ceux qui m'ont encouragé à entreprendre et à terminer ce projet.

## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
Chapitre un	
LA MONUMENTALITÉ EXPRIMÉE.....	4
LA ROME IMPÉRIALE.....	6
LE PARIS DE LA MONARCHIE CLASSIQUE .....	9
WASHINGTON D.C. ....	14
ANNEXE 1.1. ....	21
Chapitre deux	
OTTAWA, UNE VILLE PARTICULIÈRE .....	23
ANNEXE 2.1. ....	34
Chapitre trois	
LA MONUMENTALITÉ SUR PAPIER.....	35
LE RAPPORT TODD (1903) .....	35
LE CONCOURS NATIONAL (1906) .....	39
LES TRAVAUX DE NOULAN CAUCHON (1911-1912) .....	40
LE CONCOURS INTERNATIONAL (1913).....	44
LA COMMISSION DU PLAN FÉDÉRAL (1913).....	46
LES TRAVAUX DE NOULAN CAUCHON (1914-1915) .....	49
LE RAPPORT HOLT (1915).....	50
LE PLAN DE RICHARD WRIGHT ET DE THOMAS ADAMS (1919) .....	58
LES TRAVAUX DE NOULAN CAUCHON (1921-1928) .....	59

LES TRAVAUX DE JACQUES GRÉBER (1937-1939) .....	62
LE RAPPORT GRÉBER (1950) .....	68
DISCUSSION.....	76
ANNEXE 3.1. ....	79
Chapitre quatre	
L'IMPACT DU PLAN GRÉBER.....	82
LA MISE EN CHANTIER DU PLAN GRÉBER (1949-1969) .....	82
LE VIEILLISSEMENT DU PLAN GRÉBER.....	85
L'ÉMERGENCE DES PALIERS DE PLANIFICATION RÉGIONALE.....	90
REGARDS SUR L'APRÈS-GRÉBER (1970-1998) .....	91
CONCLUSION .....	103
BIBLIOGRAPHIE.....	109
INDEX DES FIGURES.....	119

## INTRODUCTION

Les fonctions d'une ville s'inscrivent dans sa forme. Ottawa possède depuis près de 150 ans une fonction politique et celle-ci s'est matérialisée, tant bien que mal, en une forme urbaine distincte. Ce travail s'attarde à la morphologie urbaine de capitales administratives pour se concentrer sur le cas d'Ottawa-Hull. Alors que cette recherche débutait, nous nous étions intéressé au façonnement du secteur central de la ville, la *Cité parlementaire*. À mesure que l'étude évoluait, des découvertes intéressantes nous ont incité à englober l'ensemble de la région de la capitale nationale. Ainsi, par un examen de l'histoire de l'aménagement de quelques capitales nationales reconnues pour leur monumentalité, nous tenterons de voir comment cette dernière s'est inscrite à Ottawa-Hull.

Dans le cadre de ce travail, la monumentalité est définie comme étant la représentation du symbolisme national par des constructions fédérales ainsi que l'arrangement de celles-ci dans l'espace. Il s'agit de l'expression de la forme spatiale, soit l'inscription dans l'espace d'idéologies (dans ce cas) politiques. La monumentalité, cette symbolique du pouvoir politique, s'exprime par des édifices, donc par l'architecture. On associe donc à l'architecture monumentale les éléments de proportion et de style qui affectent grandement la morphologie urbaine. On peut déceler trois principes nécessaires à l'atteinte de la monumentalité, soit la liaison organique des diverses parties de la ville (les axes), la recherche de perspectives monumentales et l'établissement de programmes d'aménagement préétablis d'espaces urbains.<sup>1</sup>

La vision de la planification pour la capitale de la fédération canadienne s'est bizarrement inscrite dans le paysage urbain. Nous estimons que la capitale reflète bien le régime politique canadien qui fait preuve d'un certain volontarisme mais qui, par contre, manque de continuité. Pourquoi les sociétés s'attachent-elles à rendre monumentales leurs capitales? Certaines d'entre elles possèdent en effet une forme urbaine impressionnante. Par quels moyens y sont-elles parvenues?

Nous croyons pouvoir trouver ces réponses par l'étude de quelques capitales détenant les principes de l'aménagement urbain grandiose. Rome, héritière de formes urbaines de l'antiquité, a su conserver une partie de la morphologie urbaine monumentale qui avait été façonnée sous l'empire

---

<sup>1</sup> Voir Gutkind, E.A., *International History of City Development, Urban Development in Southern Europe: Italy and Greece*, New York, The Free Press, 1969, vol. 4, pp. 106-179.

romain.<sup>2</sup> Suite à l'ère médiévale, Paris fut la première ville de la Renaissance à l'extérieur de l'Italie. Ce sont les principes de planification de la monarchie classique française qui ont inspiré Pierre Charles L'Enfant dans l'élaboration de son plan de Washington, cette capitale qui représente un exemple classique de l'architecture urbaine en Amérique. Ces trois capitales, dont la morphologie renferme les éléments de la monumentalité, furent formées par une volonté d'inscrire des symboles idéologiques.

L'allure de la ville d'Ottawa a beaucoup changé depuis l'arrivée du lieutenant-colonel John By en 1826. Née pour des raisons militaires, la ville s'est ensuite transformée en un centre industriel du commerce du bois. Ayant été déclarée capitale en 1857, Ottawa subit peu après les conséquences du *Queen's Choice*.<sup>3</sup> C'est que la fonction politique que l'on avait attribué à la ville commençait à se manifester concrètement dans le paysage urbain. La construction des édifices du Parlement en fut le premier témoignage. En 1899, par le biais de la Loi sur la Commission d'amélioration d'Ottawa, le gouvernement du Canada confirmait son désir d'embellir le siège de la capitale.<sup>4</sup> Peu après, les premiers efforts de planification urbaine monumentale se concrétisèrent par une série de plans d'aménagement.<sup>5</sup> La volonté de planification du gouvernement fédéral se traduisit par une monumentalité sur papier. Il déclarait son intérêt à améliorer l'apparence de la ville.<sup>6</sup>

Le rapport Todd (1903), rédigé pour le compte de la Commission d'amélioration d'Ottawa, marquait le début de l'intervention du gouvernement fédéral en matière de planification dans la capitale. Nous avons remarqué que l'intérêt de celui-ci a été présent, bien que de manière discontinue, tout au long de la période 1900-1950. La volonté de planifier la capitale de Noulan Cauchon se manifesta entre 1910 et 1930. En fait, Cauchon, urbaniste-conseil de la ville d'Ottawa, proposa plusieurs aménagements qui furent par la suite repris par la Commission du plan fédéral, l'organisme responsable du rapport Holt de 1915, et par Jacques Gréber. Malgré l'importance justifiée que l'on a attribué aux travaux de Gréber à Ottawa-Hull, ceux-ci comportent en réalité peu de propositions originales. Gréber avait repris plusieurs idées qui furent proposées trente à

<sup>2</sup> *Infra*, 'La Rome Impériale', p. 6.

<sup>3</sup> La sélection d'Ottawa comme capitale fut l'objet du livre *Queen's Choice* (ou *Choix de la reine* en version française) de Wilfrid Eggleston, *infra*, p. 26, note 12. On découvre dans ce livre comment Ottawa fut choisie comme siège du gouvernement canadien; la reine d'Angleterre fut en fait chargée de déterminer l'emplacement de la capitale.

<sup>4</sup> *Infra*, p. 32, note 36.

<sup>5</sup> *Infra*, 'La monumentalité sur papier', p. 35.

<sup>6</sup> *Infra*, p. 31, citation 34.

quarante ans plus tôt. Par exemple, l'idée de la Place de la Confédération provient de Noulan Cauchon qui avait recommandé un tel aménagement dès 1912.<sup>7</sup> Toutefois, les travaux de Gréber sont ceux dont on s'est servi pour guider l'aménagement d'Ottawa-Hull de 1937 jusqu'à la fin des années 1960.

De 1949 à 1969 le gouvernement fédéral investit massivement dans l'implantation du plan de Gréber. Toutefois, l'année 1969 marque le début du transfert progressif de la responsabilité de planification du gouvernement du Canada en aménagement dans la capitale aux gouvernements régionaux mis en place par les parlements de l'Ontario et du Québec de chaque côté de la rivière des Outaouais.<sup>8</sup> L'historique de l'aménagement suite à la mise en chantier du plan Gréber est peu connue et nous essayerons de démystifier la période de 1969 à aujourd'hui en vous présentant les initiatives de planification du gouvernement fédéral. Par l'étude de l'époque récente, on pourrait conclure que le rôle de planification de la Commission de la Capitale nationale s'est transformé en un rôle d'animation et de mise en valeur des espaces patrimoniaux. Il existe encore des initiatives de planification à Ottawa-Hull, mais ce n'est plus seulement le gouvernement fédéral qui s'en charge.

La volonté d'exprimer la monumentalité à Ottawa-Hull existe désormais à petite échelle dans des initiatives localisées d'inscrire des symboles. On ne doit toutefois pas exclure la possibilité que cette volonté de marquer l'espace de manière grandiose renaisse dans le futur.

---

<sup>7</sup> *Infra*, figure 3.5, p. III-5.

<sup>8</sup> *Infra*, p. 90, notes 19 et 20.



## CHAPITRE UN

### LA MONUMENTALITÉ EXPRIMÉE

La forme des villes varie selon plusieurs éléments, comme l'histoire, la géographie, la culture, l'économie et le système politique. Ce travail cherche à montrer que la fonction d'une ville s'inscrit dans son paysage. Ainsi, la forme d'une ville ayant un rôle politique prédominant, comme une capitale nationale, sera déterminée par sa fonction.<sup>1</sup> Des édifices et des monuments reflétant l'idéologie du régime politique national feront probablement partie intégrante du paysage urbain. Ottawa-Hull est une conurbation où la morphologie urbaine a été façonnée par des manifestations concrètes relevant d'une volonté d'inscrire des symboles. Ceux-ci sont associés aux idéologies visant à valoriser le pouvoir politique de l'état.

Avant d'aborder le cas d'Ottawa-Hull, nous examinerons la forme de villes reconnues pour leur monumentalité. Trois expériences urbaines permettent de montrer que les chefs d'états ont volontairement laissé des traces de leurs régimes politiques dans le tissu d'une capitale au cours de l'histoire. Rome, Paris et Washington sont toutes porteuses d'une symbolique politique. Il ne s'agit pas ici d'une sélection arbitraire de villes. Ces trois villes ont réussi à se munir d'une morphologie urbaine impressionnante où les symboles politiques ont particulièrement marqué le tissu urbain. Ce faisant, elles ont aidé à définir les éléments qui rendent une ville belle. Si Rome et Paris n'avaient pas existé avant Washington, cette dernière ne serait vraisemblablement pas aussi esthétique qu'elle l'est aujourd'hui. Par l'étude de ces villes, il sera possible d'y découvrir les principes de la monumentalité dans des lieux où le pouvoir se manifeste dans l'espace. L'importance de la symbolique et sa matérialisation spatiale nous sera dévoilée par l'étude de ces trois capitales et c'est ensuite que nous étudierons le cas de la capitale canadienne.

En choisissant la localisation de la capitale, les autorités responsables du pays ont voulu centraliser leur pouvoir en un endroit où ils y investiraient à longue échéance des symboles représentatifs du

---

<sup>1</sup> Voir Le Corbusier, *La Charte d'Athènes*, Paris, Éditions de Minuit, Collection les cahiers forces vives, 1957, sans pagination.

régime politique. «Le but de 'l'architecture monumentale' est avant tout de donner une impression de puissance, et les ressources de l'art ainsi que l'usage de certains matériaux précieux cherchent à exprimer cette puissance...»<sup>2</sup> On voulait ainsi se créer une base centrale durable qui servirait de manifestation concrète de la puissance, de la gloire et de la continuité du pays ou de l'empire.

Chacune des capitales ici étudiée a été sélectionnée et rendue monumentale bien avant que le pays dans lequel elle se retrouvait devienne une force mondiale. Bien que la véracité de la légende qui suggère que l'empereur Auguste ait trouvé Rome une cité de brique et l'aie laissée une cité de marbre soit contestable, c'est tout de même lui qui a eu la vision d'en faire une capitale monumentale, le siège du pouvoir impérial:

Suite au premier centenaire avant J.-C., les guerres civiles en Italie et l'effondrement de la République, en partie attribuables aux extrêmes de richesse, de misère et de pauvreté dans la ville, Auguste a reconstitué l'État et a réorganisé la ville entre 27 avant J.-C. et 14 après J.-C. Il s'est vanté d'avoir trouvé Rome une ville de briques et de l'avoir laissée une ville de marbre — une prétention qui aurait seulement pu être partiellement vraie mais qui a inspiré plusieurs ambitions de planifications urbaines subséquentes.<sup>3</sup>

Après la chute de l'empire romain, lors de la très longue et obscure période du Moyen Âge, la ville subira une mutation.<sup>4</sup> La cité médiévale qui en résultera n'a pas les éléments urbains que l'on recherche de la ville monumentale.<sup>5</sup> Notre attention sera dirigée vers Paris; le Paris que Henri IV eut la vision de modeler à l'image d'un 'nouveau' pays centralisé. «Henri IV avait une vision qui reliait Paris comme capitale à l'émergence d'un état national centralisé. En exécutant cette vision il a joué un rôle essentiel dans un processus qui a établi Paris comme le symbole unique le plus puissant de la France.»<sup>6</sup> Les successeurs de Henri IV poursuivirent sa vision centralisatrice mais en 1678 Louis XIV déplaça de quelques kilomètres le centre symbolique du pouvoir de l'état dans le village

<sup>2</sup> Mumford, Lewis, *La cité à travers l'histoire*, Paris, Éditions du Seuil, 1964, p. 87.

<sup>3</sup> «After the first century BC, civil wars inside Italy and the collapse of the Republic, attributable in part to the extremes of wealth and squalor and poverty in the city, Augustus reconstituted the State, and reorganized the city between 27 BC and AD 14. He boasted that he had found Rome a city of brick and left it one of marble — a claim which could have been only partially true, but which has inspired numerous subsequent urban planning ambitions.» Morris, Anthony E.J., *History of Urban Form: Before the Industrial Revolution*, Essex, Longman Scientific & Technical, 1994, p. 61. Traduction de l'auteur ainsi que toutes celles qui suivent.

<sup>4</sup> Voir par exemple Mumford (1964), Kostof (1991, 1992) et Morris (1994).

<sup>5</sup> Entre autres, la cité médiévale, entourée d'une enceinte protectrice, était très limitée en espace et ne pouvait se permettre des aménagements urbains grandioses.

<sup>6</sup> «Henri IV had a vision linking Paris as a capital city to the emergence of a centralized national state. In executing that vision, he played an essential role in a process that established Paris as the most powerful single symbol of France itself.» Ballon, Hilary, *The Paris of Henri IV*, New York, The Architectural History Foundation, 1991, p. 1.

de Versailles. C'est en fait du plan de Versailles que proviennent beaucoup des idées clés présentes dans le plan de Washington D.C.<sup>7</sup> Le site de la ville de Washington fut choisi de façon arbitraire afin de siéger le pouvoir d'une nouvelle force mondiale. Bien que les États-Unis ne représentaient pas un pouvoir mondial lorsqu'on a choisi le site de la capitale, on a tout de même créé un plan de ville à la hauteur des attentes et des rêves des pères de ce nouveau pays. «Son [celui de L'Enfant] plan [de Washington] avait de minutieuses défaillances, inhérentes et imposées, mais par dessus tout il assurait un arrangement magnifique, à l'échelle, pour le gouvernement d'une puissance mondiale dominante.»<sup>8</sup> C'est la vision des grands leaders nationaux, et la volonté continuelle d'implanter cette idéologie qui ont permis la création d'ensembles urbains tels que ceux que l'on retrouve à Rome, Paris et Washington.

### La Rome Impériale

Malgré les siècles qui se sont écoulés depuis la chute de la Rome antique, plusieurs monuments de cette époque y existent encore aujourd'hui. Ces derniers nous rappellent que les empereurs romains ont investi beaucoup d'effort dans la forme de la capitale et qu'ils voulaient y inscrire des symboles concrets de leur régime. Le rôle que jouait la ville de Rome au niveau de la morphologie urbaine au cours du règne de l'Empire fut très important et très visible.<sup>9</sup> Auguste a été le premier empereur à diriger l'Empire et c'est sous le pouvoir de ce dernier que Rome commença à s'embellir de façon monumentale. Dès la fin du règne d'Auguste, en 14 après J.-C., la cadence était établie; l'empereur avait réussi à amorcer une vague d'embellissements urbains qui allait durer plusieurs décennies. Lors de l'Empire romain, Rome fut la capitale et la cité modèle enviée des villes provinciales.<sup>10</sup> Ces dernières s'étaient toutes munies d'un exemplaire de chacun des monuments d'importance de la ville éternelle, tels un forum, des thermes, des arcs, des temples, des monuments de spectacles. «Ces monuments sont l'empreinte architecturale de la civilisation romaine. [...] L'urbanisme romain est donc d'abord un urbanisme monumental.»<sup>11</sup> (figure 1.1) Ayant conservé les éléments architecturaux de la civilisation grecque ancienne, les Romains ont ajouté à cet héritage, créant de

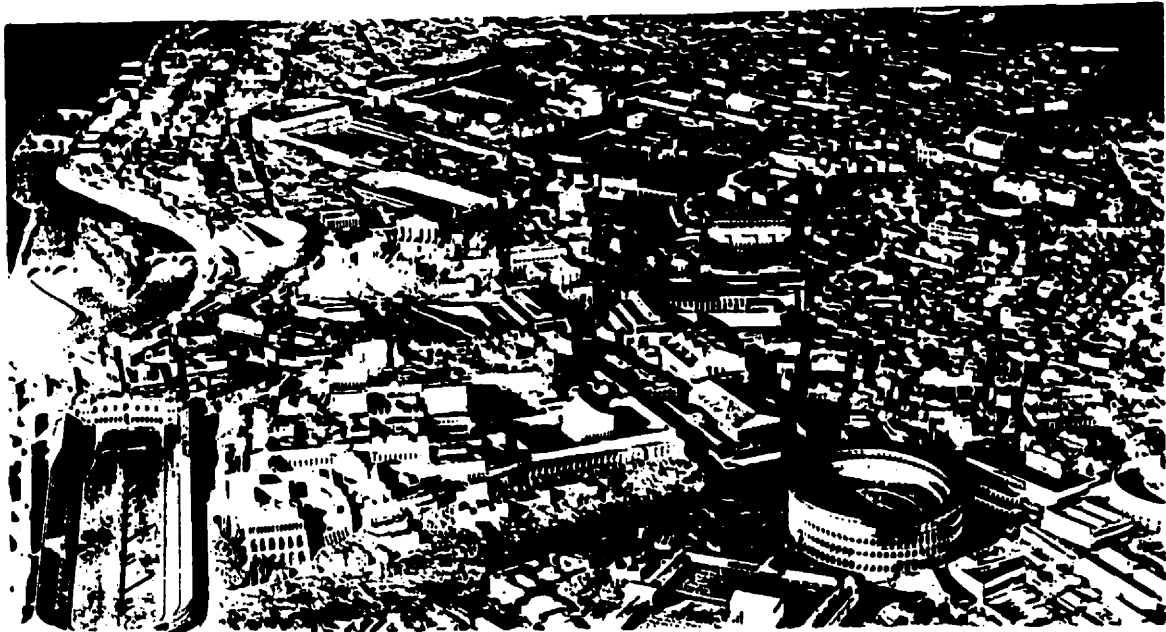
<sup>7</sup> *Infra*, p. 14, note 43.

<sup>8</sup> «His [L'Enfant's] plan [for Washington] has detailed failings, both inherent and imposed, but above all else it has ensured a magnificently scaled setting for the government of a dominant world power.» Anthony E.J. Morris, *op. cit.*, p. 354.

<sup>9</sup> Période située entre 27 avant J.-C. et 330 après J.-C. selon Morris, dans *ibid.*, p. 55.

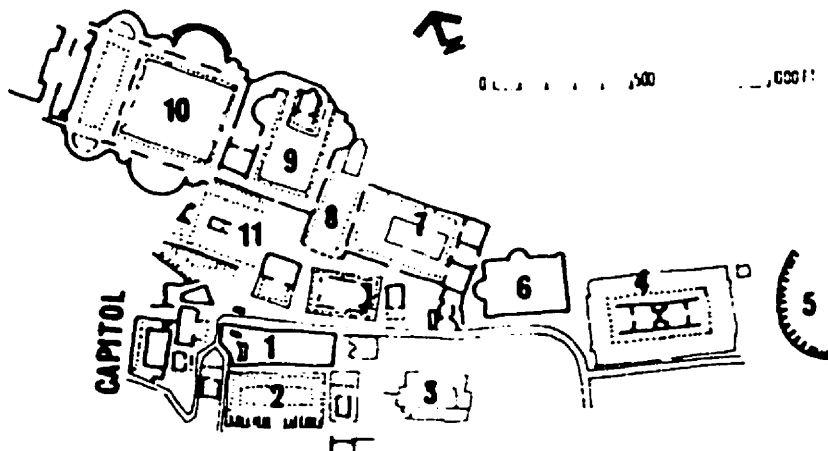
<sup>10</sup> *Infra*, p. 18, citation 58.

Figure 1.1 : Rome. Maquette de l'ensemble monumental.



Source : Bacon (1974), p. 85.

Figure 1.2 : Rome. Schéma des forums impériaux.



Source : Morris (1994), p. 67.

nouvelles structures monumentales surtout destinées à divertir le peuple comme, par exemple, l'amphithéâtre et les bains publics. Passons en revue les divers éléments urbains typiques de l'Empire romain.

Le forum était un lieu de rencontre pour les habitants de la ville et représente à peu près l'équivalent de l'acropole et de l'agora grecs amalgamés en un site. Le forum, habituellement situé au centre de la cité romaine à l'intersection du 'cardo' et du 'décumanus' représentait aussi le cœur de la cité:

*Le forum représente traditionnellement le centre vital de toute ville romaine. [...] Son rôle n'est plus à prouver. Il est d'abord un point de rencontre où l'on vient bavarder avec ses concitoyens d'affaires publiques ou privées. Peu à peu, par l'intermédiaire d'annexes, le forum a acquis aussi des fonctions plus précises, d'ordre administratif, judiciaire, religieux, économique, intellectuel enfin.<sup>12</sup>*

Les forums plus primitifs, plus anciens, étaient spontanés, occupant les espaces libres laissés par la construction de structures et n'empêchaient pas la circulation de les traverser. Par contre, à partir du début de l'Empire, on retrouvera des forums d'un autre type, cette fois planifiés, et entourés de structures monumentales rendant ainsi le forum «...un véritable monument par lui-même...».<sup>13</sup> Ce dernier était réservé exclusivement à la circulation piétonnière.

À Rome, on retrouvait un ensemble de forums adjacents, appelés les forums impériaux. (figure 1.2) Ces derniers constituaient non seulement le centre de la ville de Rome mais aussi le centre de l'Empire. C'est aussi là que se déroulaient les parades offertes aux citoyens à la suite d'une conquête:

*Le forum romanum était le centre de la vie publique non seulement de Rome mais de tout l'Empire, [...] D'immenses foules s'y rassemblaient, pour voir défiler les cortèges triomphaux des imperators qui, après leurs victoires, faisaient parade de leurs trophées et des captifs de souche royale, attachés à leur char...<sup>14</sup>*

C'est alors que le rôle fonctionnel du forum s'est vu attribuer un rôle de monumentalité planifiée. Chacun des empereurs s'efforçait d'ajouter des structures au forum existant, mais plus encore, ils se créaient de nouveaux forums adjacents les uns aux autres, réalisant ainsi le plan qu'avait eu César de

<sup>11</sup> Pelletier, André, *L'urbanisme romain sous l'Empire*, Paris, Picard, 1982, p. 57.

<sup>12</sup> *Ibid.*, p. 58.

<sup>13</sup> *Ibid.*, p. 60.

<sup>14</sup> Lewis Mumford, *op. cit.*, p. 287.

créer une avenue monumentale à Rome, soit la série de forums impériaux; «C'est la réalisation de la grande percée, souhaitée par César, pour relier le centre historique de Rome (le vieux forum) au nouveau quartier du Champ-de-Mars.»<sup>15</sup>

Durant l'Empire, les divertissements prenaient beaucoup de place dans la vie des Romains, de l'ordre de cent cinquante à deux cent jours par année.<sup>16</sup> Ainsi, les empereurs romains offrirent à leur peuple un monument de spectacles, l'amphithéâtre. À la demande des citoyens, les spectacles qu'on y présentait étaient de nature plutôt cruelle, soit, en bref des spectacles de torture et de mort animale et humaine. C'est avec ce monument que «...l'architecture romaine allait atteindre une sorte de perfection»<sup>17</sup> et «...dont l'exemplaire le plus achevé est incontestablement l'amphithéâtre flavien à Rome, connu aujourd'hui sous le nom de Colisée.»<sup>18</sup> (figure 1.3) Il semblerait que dans les villes romaines sous l'Empire, environ la moitié de la population de la ville pouvait assister à un tel spectacle dans un des amphithéâtres mis à la disposition des citoyens.<sup>19</sup>

Enfin, l'architecture romaine impériale est marquée par une série d'arcs de triomphe, monuments érigés afin de souligner les victoires militaires de Rome. «De simples portes sacrées au départ, les arcs devinrent ensuite des monuments élevés par des généraux vainqueurs pour célébrer leurs exploits militaires,...»<sup>20</sup> Suite à une conquête, les Romains célébraient par une cérémonie appelée le triomphe, et l'arc, implanté en perspective axiale, était élevé en mémoire de cette fête.<sup>21</sup> (figure 1.4)

---

<sup>15</sup> André Pelletier, *op. cit.*, p. 23.

<sup>16</sup> Lewis Mumford, *op. cit.*, p. 297.

<sup>17</sup> *Ibid.*, p. 300.

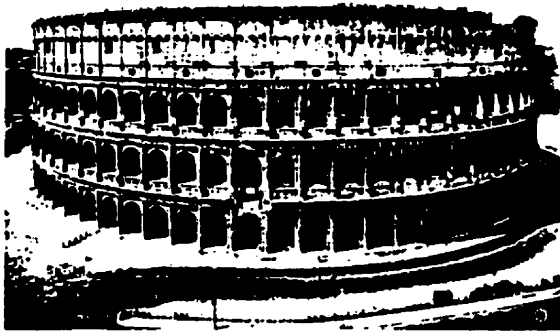
<sup>18</sup> André Pelletier, *op. cit.*, p. 94.

<sup>19</sup> Lewis Mumford, *op. cit.*, p. 300.

<sup>20</sup> André Pelletier, *op. cit.*, p. 104.

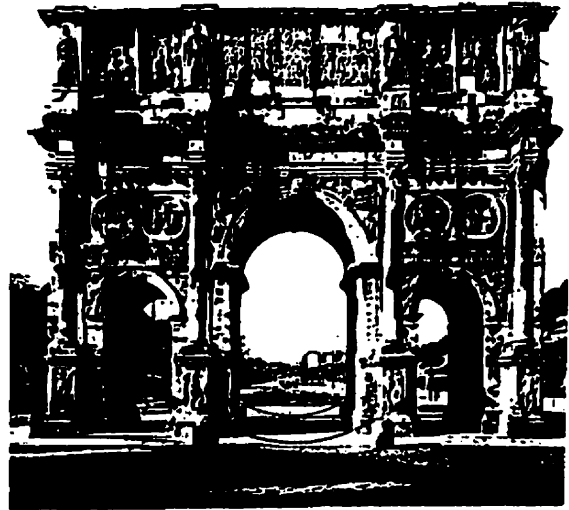
<sup>21</sup> S'inspirant de l'Arc de Constantin à Rome, Napoléon I ordonna en 1806 la construction de l'Arc de Triomphe à Paris à la gloire des soldats français vainqueurs de la bataille d'Austerlitz. À la mémoire de cette même guerre, Napoléon I fit aussi ériger la Colonne d'Austerlitz au centre de la Place Vendôme (en remplacement de la statue équestre de Louis XIV détruite durant la Révolution). La Colonne d'Austerlitz, terminée en 1810, a été imitée de la Colonne Trajane à Rome, cette dernière ayant été élevée pour glorifier l'empereur Trajan, victorieux des deux guerres de Dacie en 101-102 et 105 après J.-C. Ce ne sont là que deux parmi de multiples parallèles pouvant être établis entre la morphologie urbaine de Rome et celle de Paris.

Figure 1.3 : Rome. Le Colisée.



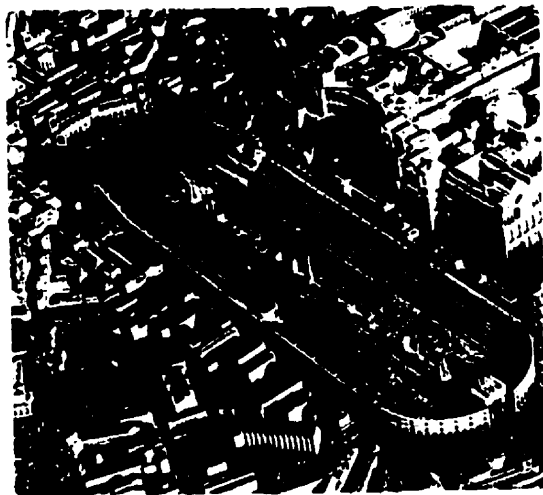
Source : Benevolo (1980), p. 165.

Figure 1.4 : Rome. L'arc de triomphe de Constantin.



Source : Benevolo (1980), p. 172.

Figure 1.5 : Rome. Le cirque.



Source : Benevolo (1980), p. 149.

Figure 1.6 : Rome. Le Panthéon.



Source : Carte postale de l'auteur.

Sans aborder un inventaire descriptif de tous les éléments de la morphologie urbaine, on apprécie rapidement l'œuvre monumentale des Romains.<sup>22</sup> La forme urbaine monumentale de la ville de Rome est le résultat d'une série d'actes délibérés destinés à marquer le paysage urbain de la puissance de l'Empire. Bien que la plupart des monuments érigés par les Romains étaient fonctionnels, leur forme et leur organisation dans l'espace avait comme but de faire étalage de la puissance de l'Empire. «Il nous est difficile de penser aujourd'hui à la Rome antique sans la rattacher à tout son Empire: la cité et cette symbolisation matérielle de sa puissance...»<sup>23</sup>

### **Le Paris de la monarchie classique**

Henri IV a été pour Paris ce qu'Auguste fut pour Rome. Dans les deux cas, les souverains désiraient centraliser le pouvoir de l'État dans une ville, la capitale, et symboliser le succès de leurs régimes par des manifestations urbaines concrètes. Rome et Paris sont deux modèles de villes qui ont laissé leur trace et qui furent copiés par plusieurs autres villes. «Comme Auguste, Henri IV a mis fin aux guerres civiles, a amené la paix à la Gaule (26<sup>e</sup> acte) et de la plus grande importance, il a rebâti la capitale (20<sup>e</sup> acte).»<sup>24</sup>

Au moment où Henri IV est devenu roi de France, Paris, bien qu'officiellement la capitale de la France, n'était qu'une ville autosuffisante parmi plusieurs autres. «Nous prenons maintenant pour acquis la centralité de Paris à chaque aspect de la vie française mais Paris a seulement acquis ce rôle durant le dix-septième siècle.»<sup>25</sup> Le nouveau roi avait une toute autre vision de son pays. Il désirait centraliser l'État national français en englobant et protégeant l'ensemble des villes et des terrains libres de son pays, en formalisant Paris comme étant le cœur de l'État; Henri IV tentait ainsi formellement à unifier le pays déchiré par des décennies de guerres civiles religieuses. Pour se faire, le roi devait tout d'abord centraliser le pouvoir de la couronne à Paris et en faire une démonstration symbolique concrète:

---

<sup>22</sup> Le cirque (figure 1.5), ce quadrilatère allongé où les Romains célébraient les jeux publics, est un autre élément de la morphologie de Rome. Plusieurs autres éléments faisaient partie de la monumentalité romaine, comme les temples (figure 1.6) et les théâtres, mais ces derniers étaient plus des réalisations grecques que les Romains avaient empruntées.

<sup>23</sup> Lewis Mumford, *op. cit.*, p. 266.

<sup>24</sup> «Like Augustus, Henri IV ended civil wars, brought peace to Gaul (26th act), and, most important, rebuilt the capital (20th act).» Hilary Ballou, *op. cit.*, p. 231.

<sup>25</sup> «We now take for granted the centrality of Paris to every aspect of French life, but Paris only acquired that role during the seventeenth century.» *Ibid.*, p. 4.



Faisant face à une tâche monumentale de récupération économique dans une terre épuisée par trente ans de guerre, Henri IV ne pouvait faire appel ni au pouvoir institutionnel d'un état monarchique fort ou à la crédibilité rattachée à la revendication incontestée au trône. Par contre, il existait un désir répandu d'ordre après les crises de révolte et de régicide. Henri IV a capitalisé sur ce sentiment populaire en revendiquant un pouvoir monarchique fort et ainsi débutant le processus intermittent de créer l'état absolutiste. Le roi bourbon poursuivit un programme à multiples facettes pour centraliser le pouvoir de la couronne.<sup>26</sup>

Henri IV a amorcé un mouvement généralisé d'embellissements urbains et son exemple fut suivi par Louis XIII et Louis XIV.<sup>27</sup> Ce court exposé sur Paris inclura une discussion sur les places royales, «L'expression la plus parfaite de l'urbanisme classique nous est offerte par la série des Places Royales»<sup>28</sup> et se terminera avec Versailles.

Bien que la place et la statue, en tant que formes urbaines, existaient depuis longtemps, c'est à Paris que l'on retrouva en premier ces deux éléments urbains consolidés en un phénomène distinct nommé la place royale.<sup>29</sup> En effet, une place royale est un espace urbain libre entouré d'édifices et dont la statue d'un roi constitue le centre d'attraction. «La naissance de ces Places Royales tient à deux causes; sans doute le désir d'embellir la ville, mais aussi la volonté de glorifier le régime monarchique, qui a mis fin aux troubles civils et qui a valu à la France une gloire et une prospérité inégalées jusqu'alors.»<sup>30</sup>

La Place Royale (maintenant des Vosges) fut la première place planifiée à Paris. (figure 1.7) C'est en 1605 que Henri IV annonça la création de cette nouvelle forme urbaine, qui était destinée à supporter la production de soie et aussi à loger les artisans prenant part à cette activité. C'est que Henri IV croyait que la production domestique était nécessaire pour revitaliser l'économie de la France, et que la production de soie était une bonne façon d'atteindre ce but; il voulait transformer

---

<sup>26</sup> «Facing a monumental task of economic recovery in a land depleted by thirty years of war, Henri IV could call upon neither the institutional power of a strong monarchical state nor the credibility that would have attached to an undisputed claim to the throne. However, there was a widespread desire for order after the crises of revolt and regicide. Henri IV capitalized on that popular sentiment by asserting strong monarchical control and thus beginning the fateful process of crafting the absolutist state. The Bourbon king pursued a multifaceted program to centralize the power of the crown.» *Ibid.*, p. 3.

<sup>27</sup> Toutefois, lors du règne de Louis XIV, ce dernier déménagea de façon permanente la cour française ainsi que tous les départements gouvernementaux de Paris au village de Versailles, situé à quelques kilomètres de Paris.

<sup>28</sup> Lavedan, Pierre, *Histoire de l'urbanisme: Renaissance et temps modernes*, Paris, Henri Laurens, 1959, p. 277.

<sup>29</sup> *Ibid.*, p. 277.

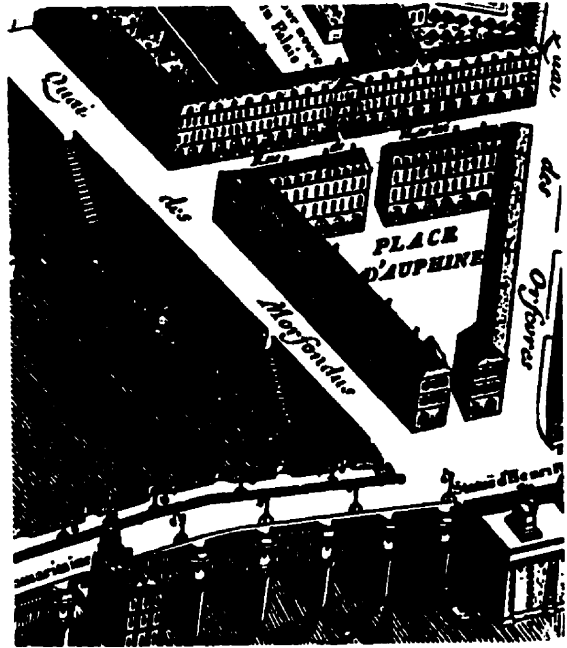
<sup>30</sup> *Ibid.*, p. 278.

Figure 1.7 : Paris. Plan de la Place Royale.  
Plan de Louis Bretez dit *Plan de Turgot*, 1739.



Source : Bretez (1979).

Figure 1.8 : Paris. Plan de Place Dauphine.  
Plan de Louis Bretez dit *Plan de Turgot*, 1739.



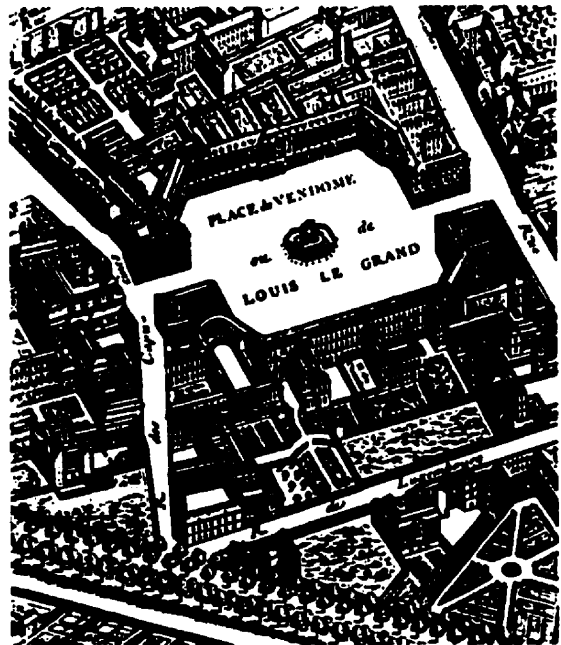
Source : Bretez (1979).

Figure 1.9 : Paris. Plan de Place des Victoires.  
Plan de Louis Bretez dit *Plan de Turgot*, 1739.



Source : Bretez (1979).

Figure 1.10 : Paris. Plan de Place Vendôme.  
Plan de Louis Bretez dit *Plan de Turgot*, 1739.



Source : Bretez (1979).

la France en un pays producteur de soie.<sup>31</sup> Ainsi, la Place Royale servirait de manifestation concrète de l'idéologie économique de Henri IV, et accomplirait aussi l'objectif d'embellir Paris. «C'était l'intersection du programme de la soie avec la décoration publique qui a amené la création de la Place Royale.»<sup>32</sup> Par contre, malgré le désir que Henri IV avait de créer une place pour les marchands et les producteurs de soie, les contraintes imposées par le roi au niveau des matériaux de construction et du style architectural des édifices de la Place Royale rendait peu accessible ce site aux gens concernés, qui étaient peu argentés. La Place Royale a donc été terminée comme lieu de résidence aux plus aisés des résidents de Paris, les bourgeois, plutôt que comme centre pour les manufactures et les résidences des artisans. C'est en 1639 que la Place Royale prit officiellement le rôle d'une place royale, alors qu'on y installa au centre une statue équestre de Louis XIII.<sup>33</sup>

Toutefois, Henri IV n'allait pas désespérer puisque la Place Royale n'était que sa première tentative de créer un espace urbain commercial. Sa deuxième place planifiée, la Place Dauphine connut un succès certain. (figure 1.8) Même si le roi avait encore imposé des contraintes sur le style et les matériaux des édifices, cette fois-ci les logis de Place Dauphine étaient plus petits, les rendant plus abordables. De plus, les logements commerciaux n'étaient pas limités aux artisans de la soie. Après avoir terminé le Pont Neuf que Henri III avait fait construire en 1578, Henri IV s'est attaché à la réalisation de la Place Dauphine, dont l'une des composantes intégrantes consistait en une statue équestre du roi à l'extérieur de la place sur le Pont Neuf, mais faisant face à Place Dauphine. À partir du moment où les maisons ont été terminées, la Place Dauphine est rapidement devenue un centre commercial d'importance où se trouvaient, entre autres, des marchands de vin, des vendeurs de livres et des bijoutiers. «Le succès de la deuxième place de Henri IV n'a pas été accompli par l'effort de riches nobles mais d'hommes avec des moyens plus modestes.»<sup>34</sup>

---

<sup>31</sup> Grâce à la vision centralisatrice du roi, la croissance de l'économie française, à travers le programme de production de soie, pouvait assurer la transformation de Paris en un centre financier d'importance.

<sup>32</sup> «It was the intersection of the silk program with la décoration publique that led to the creation of the Place Royale.» Hilary Ballon, *op. cit.*, p. 60.

<sup>33</sup> «...elles [Place Royale et Place Dauphine] ne reçoivent une statue royale qu'après coup: en 1614 pour la place Dauphine (statue d'Henri IV) [...], en 1639 pour la place Royale (statue de Louis XIII) dans Chartier, Roger, et al., *La ville classique: de la Renaissance aux Révolutions*, Tome 3 de *Histoire de la France urbaine*, sous la dir. de Georges Duby, Éditions du Seuil, 1981, p. 146.

<sup>34</sup> «The success of Henri IV's second square was not achieved through the effort of wealthy nobles but of men with more limited means.» *Ibid.*, p. 157.

Place des Victoires (figure 1.9) et Place Vendôme (figure 1.10), toutes deux consacrées à la gloire de Louis XIV et œuvres de Jules-Hardouin Mansart ont continué la vague de création des places royales à Paris.<sup>35</sup> Toutefois, la plus féerique manifestation urbaine symbolisant le pouvoir de la monarchie absolue se retrouve probablement à Versailles. Ayant accédé au pouvoir à un très jeune âge, Louis XIV ne se sentit jamais à l'aise à Paris et malgré les efforts de Henri IV de centraliser le pouvoir dans la capitale, Louis XIV déménagea, autour de 1678, la cour et les ministères dans le village de Versailles, l'ancien terrain de chasse de son père, Louis XIII. Louis XIV avait depuis longtemps choisi Versailles comme son lieu de résidence.<sup>36</sup>

L'ensemble morphologique de Versailles semble être le rassemblement des idées de deux autres villes; Richelieu et Vaux-le-Vicomte.<sup>37</sup> Richelieu, une ville nouvelle à côté d'un château, «œuvre du grand Cardinal, est la préfiguration de Versailles;...».<sup>38</sup> L'idée de joindre au palais de Versailles des jardins provient probablement de Vaux-le-Vicomte, puisque Louis XIV, en 1661, avait aperçu l'effet magnifique du mariage d'un palais avec un parc planifié lors d'une visite chez son ministre des finances à Vaux-le-Vicomte:

Louis XIV avait peu altéré le pavillon de chasse de son père lorsque en 1661 il a aperçu pour la première fois la magnifique combinaison de palais et parc aménagé bâti par son ministre des finances, Nicolas Fouquet, à Vaux-le-Vicomte. Envieux de cette réalisation et ayant des soupçons sur la façon dont elle avait été payée, Louis fit emprisonner Fouquet et réquisitionna immédiatement les services de son équipe de dessin pour créer un arrangement encore plus magnifique à Versailles.<sup>39</sup>

Le plan de Versailles (figure 1.11) comprend trois parties majeures: la ville centrale (le palais, la place d'Armes et l'ensemble des trois avenues), les jardins, et les quartiers résidentiels. La ville centrale était destinée aux nobles et aux ministères tandis que les quartiers résidentiels, comme celui qui

---

<sup>35</sup> Voir annexe 1.1 pour plus d'information sur ces deux places royales.

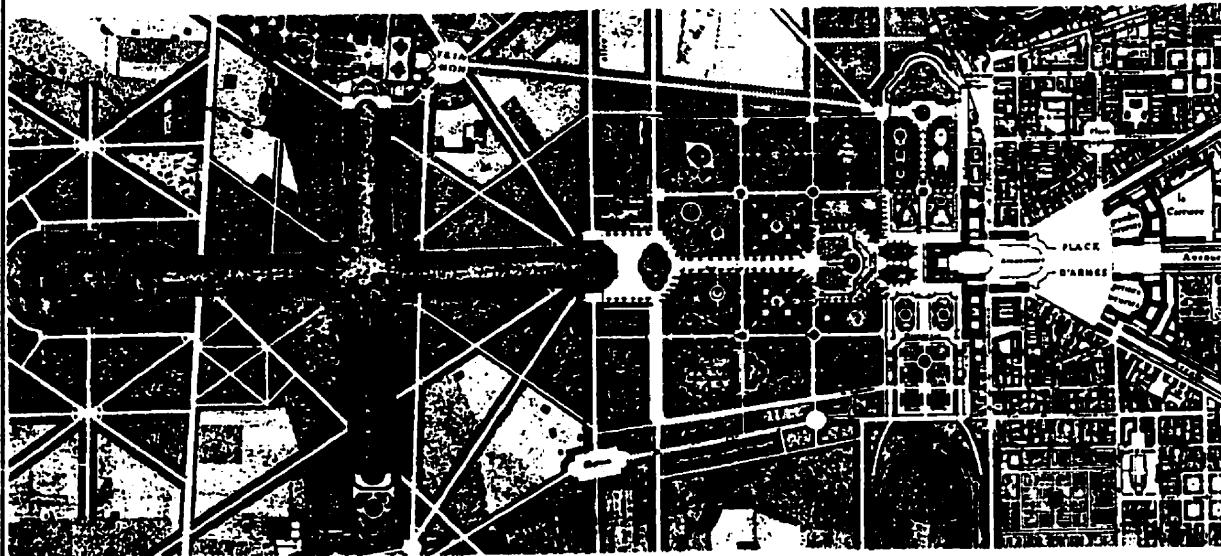
<sup>36</sup> Se référer à Anthony E.J. Morris, *op. cit.*, pp. 212-213.

<sup>37</sup> Voir Boudon, Philippe, *Richelieu, ville nouvelle. Essai d'architecturologie*, Paris, Dunod, 1978, 186 p. et France, Anstole, *Le Château de Vaux-le-Vicomte*, Etrépilly, Les Presses du Village, 1987, 214 p.

<sup>38</sup> Pierre Lavedan, *op. cit.*, p. 228.

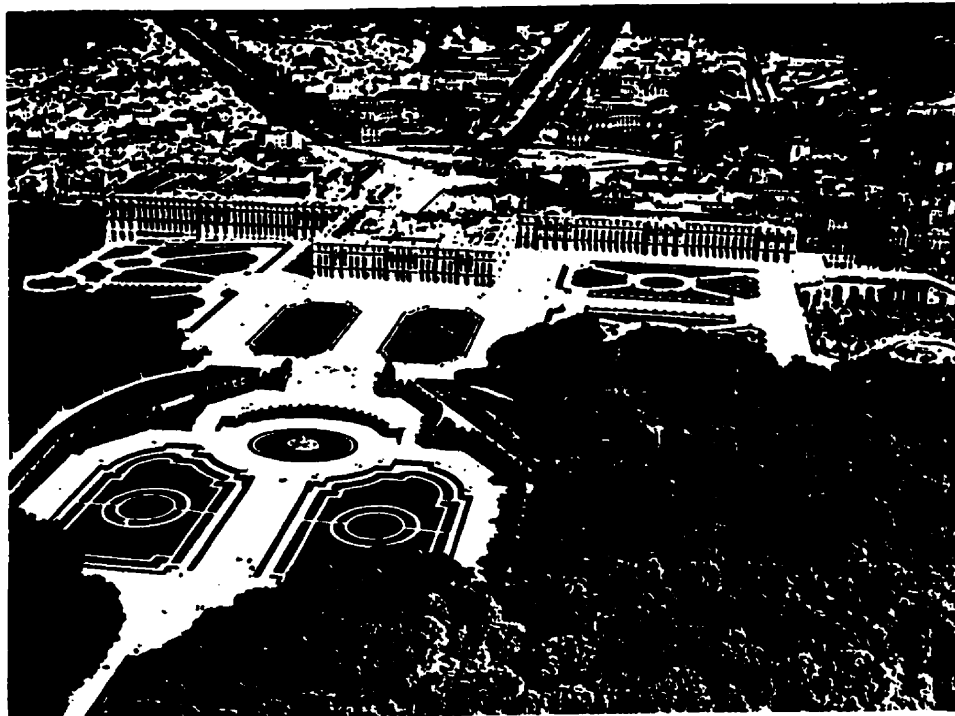
<sup>39</sup> «Louis XIV had little altered his father's hunting-box when in 1661 he first set eyes on the magnificent combination of palace and landscaped park built by his finance minister, Nicholas Fouquet, at Vaux-le-Vicomte. Envious of this achievement, and suspicious as to how it had been paid for, Louis had Fouquet imprisoned and immediately requisitioned the services of his design team to create an even more magnificent scheme at Versailles.» Anthony E.J. Morris, *op. cit.*, p. 212.

Figure 1.11 : Versailles. Plan du palais, du parc et de la ville.



Source : Morris (1994), p. 213.

Figure 1.12 : Versailles. Le palais.



Source : Gutkind (1970), p. 115.

entoure la place Hoche, étaient réservés pour les commerçants et les bourgeois.<sup>40</sup> Même si l'identité de l'auteur du plan de la ville de Versailles ne peut être déterminée définitivement, on sait par contre que les jardins de Versailles ont été planifiés (le premier plan date de 1661) et aménagés par Le Nôtre, et qu'il a appliqué aux jardins le même principe de planification axiale que l'on retrouve dans le plan de la ville.

Cet ensemble urbain résulte en une manifestation urbaine monumentale (figure 1.12), où le pouvoir de la monarchie est symbolisé concrètement dans la morphologie de Versailles, ville qui existe uniquement en fonction du palais royal:<sup>41</sup>

*Le palais, la résidence du roi soleil, était la force de vie, l'exclusive raison d'être de la cité, qui se prosternait comme si elle était, devant la majesté du roi. Les trois avenues qui menaient au palais, et qui rayonnaient du palais [...] étaient l'extension de l'axe principal — s'étendant comme un éventail sur un espace s'élargissant et où les sujets du roi prenaient connaissance, bien avant qu'ils n'aient rejoint le palais, du pouvoir omniprésent de la monarchie absolue. Cette expression symbolique de la grandeur et de la splendeur du Grand Roi devait être maintenue de façon pure, sans interférence d'autres considérations, même si elles pouvaient être justifiées pour des raisons pratiques.<sup>42</sup>*

C'est de ce plan de Versailles, avec toute sa grandeur et sa symbolique, que s'inspira plus tard Pierre Charles l'Enfant pour créer le plan de la ville de Washington:

*Il existe un lien direct entre l'utilisation de routes radiales dans la ville [de Versailles] et une bonne partie de l'aménagement du détail du parc; [...] Ce motif de routes radiales, qui peut être directement relié au plan de Piazza del Popolo à Rome, combiné avec le plan en damier, joue aussi un rôle clé dans l'aménagement de*

---

<sup>40</sup> Alors que le défi d'attirer les nobles à Versailles fut facile à relever, celui d'attirer la bourgeoisie et les commerçants fut beaucoup plus difficile; des conditions avantageuses ont dû leur être offertes afin qu'ils y aménagent. Pierre Lavedan, *op. cit.*, p. 240, nous affirme que «Les lettres mêmes de 1671, si l'on en pèse soigneusement les termes, témoignent en ce sens: c'est un appel pressant à une population dont on avait escompté la venue, mais qui n'avait montré aucune hâte à venir d'elle même. [...] Il est pressant, puisqu'il leur promet de substantiels avantages pour les décider...»

<sup>41</sup> Dès 1752, la ville de Nancy reçut, selon les désirs du roi de Pologne, Stanislas, un embellissement urbain royal suivant la même philosophie de ville-résidence princière qu'à Versailles. Cette initiative royale fut financée en grande partie par Stanislas qui souhaitait souligner la gloire de Louis XV par l'aménagement d'une place royale (nommée place Royale et la Carrière). En plus d'aménager la place, le roi fit embellir plusieurs quartiers de la ville, encore à ses frais. Voir Harouel, Jean-Louis, *L'embellissement des villes: l'urbanisme français au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Picard, 1993, pp. 128 et 145-147.

<sup>42</sup> «The palace, the residence of the roi soleil, was the life-giving force, the exclusive reason d'être of the city, which prostrated itself, as it were, before the majesty of the king. The three avenues leading to, and radiating from, the palace [...] were the extension of the main axis — spreading out like a fan over an ever widening area and making the subjects of the king aware, long before they had reached the palace, of the omnipresent power of the absolute monarch. This symbolic expression of the grandeur and splendor of le Grand Roi had to be maintained in purity without any interference from other considerations, however much they may have been justified for practical reasons.» Gutkind, E.A., *International History of City Development, Urban Development in Western Europe: France and Belgium*, New York: The Free Press, 1970, vol. 5, p. 120.

Washington D.C., aux États-Unis. Il est très significatif que Pierre L'Enfant, le planificateur de Washington, a grandi dans le parc et la ville de Versailles.<sup>43</sup>

### Washington D.C.

Ayant profité des expériences de plusieurs villes, et particulièrement de Versailles, le planificateur de Washington connaissait les principes gagnants pour créer une morphologie urbaine monumentale. Les présidents, d'autre part, ont bien voulu investir à long terme dans la capitale afin de créer un siège politique à la hauteur des succès qu'ils envisageaient pour leur nouveau pays.

Le 'Residence Act' de 1790 donnait au président des États-Unis l'autorité de sélectionner un site d'au plus dix milles carré le long de la rivière Potomac, afin que celui-ci devienne le siège officiel du gouvernement des États-Unis. Ainsi, la capitale serait située à l'intérieur d'un district fédéral et devait être prête à accueillir le gouvernement fédéral en décembre de l'année 1800. «Dès le départ, le nouveau gouvernement des États-Unis avait eu l'intention de créer une capitale fédérale, de façon à ce que l'administration nationale puisse être dirigée à l'abri de pressions politiques locales et en ne favorisant aucun état par sa présence.»<sup>44</sup> Entre temps, le gouvernement siégerait à Philadelphie. C'est en janvier 1791 que le président George Washington choisit le site de la capitale des États-Unis, sur les rives des rivières Potomac et Anacostia près de la ville de Georgetown et de deux petites agglomérations, Hamburg et Carrollsburg. (figure 1.13) Bien que Thomas Jefferson ait manifesté le désir de planifier la future capitale et qu'il avait même créé un plan de la ville en 1791 (figure 1.14), ce n'est pas lui qui fut choisi pour élaborer un plan de Washington. Andrew Ellicott et le major Pierre Charles L'Enfant furent embauchés en tant qu'experts-géomètres pour effectuer la topographie du site de Washington. George Washington donna ensuite à L'Enfant la tâche de produire le plan de la ville.<sup>45</sup>

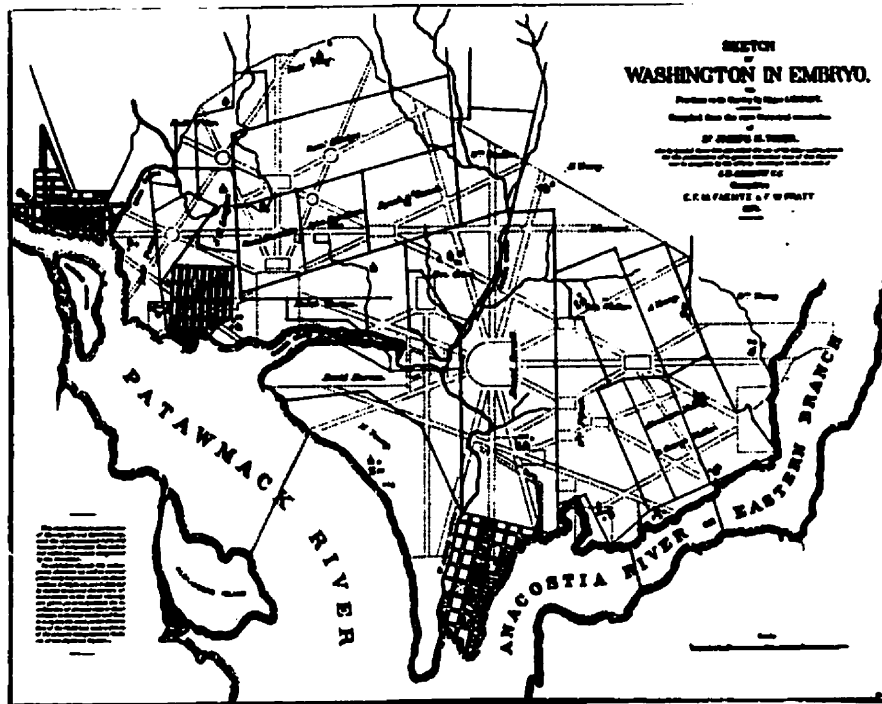
---

<sup>43</sup> «There is a direct connection between the use of the radiating routes motif in the town [of Versailles] and much of the detail layout of the park; [...] This radial routes motif, which can be directly traced back to the plan of the Piazza del Popolo in Rome, in combination with the gridiron, also plays a key role in the layout of Washington DC, in the USA. It is highly significant that Pierre L'Enfant, the planner of Washington, spent his childhood in the park and town of Versailles.» Anthony E.J. Morris, *op. cit.*, p. 213.

<sup>44</sup> «From the outset the new United States government intended to create a federal capital, so that national administration could be conducted free from local political pressures, and without favouring any one State with its presence.» *Ibid.*, p. 350.

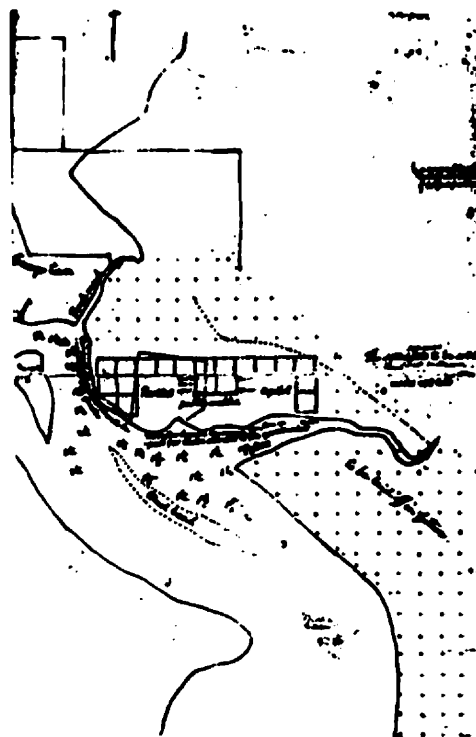
<sup>45</sup> Voir Anthony E.J. Morris, *op. cit.*, pp. 349-354 ou Reys (1967).

Figure 1.13 : Le site de la future capitale des États-Unis, 1791.



Source : Reps (1967), p. 11.

Figure 1.14 : Plan de Washington par Thomas Jefferson, 1791.



Source : Reps (1967), p. 12.



Pierre L'Enfant avait toutes les compétences requises pour accomplir la tâche qu'on venait de lui attribuer. Fils d'un artiste d'un certain renom, L'Enfant grandit dans le parc et la ville de Versailles où il devint très certainement familier avec la morphologie spectaculaire de ses environs. En 1771 il étudia à l'Académie Royale de Paris, où son père enseignait, et où il apprit sûrement les principes de l'architecture européenne.<sup>46</sup> L'Enfant fut, entre autres, architecte à New York, Capitaine dans le Corps des Ingénieurs, Major des Ingénieurs et fut commissionné pour dessiner un portrait de George Washington alors que ce dernier était Général. Les talents de L'Enfant étaient indiscutables et George Washington l'appréciait et avait entière confiance en lui. «Très tôt, conséquemment, Washington connaissait et pouvait se fier sur les talents artistiques de l'homme sur lequel il allait demander les services pour préparer le dessein de la capitale nationale.»<sup>47</sup>

L'Enfant travailla rapidement et c'est en août 1791 qu'il présenta son plan final au président Washington. (figure 1.15) Toutefois, des différends entre le président et L'Enfant survinrent quant à la façon d'implanter le plan; étant donné l'importance et l'urgence avec laquelle le plan devait être implanté, aucun délai n'était acceptable.<sup>48</sup> L'Enfant faisant preuve d'arrogance et de procrastination, le président Washington, tôt en 1792, a dû remettre la tâche à Ellicott de produire les gravures et les copies du plan de la ville de Washington. L'Enfant refusant de remettre à Ellicott ses plans, ce dernier a dû reconstruire le design urbain de l'Enfant (figure 1.16), et ce faisant, il a incorporé certains changements, une réalité qui ne plaisait pas à L'Enfant. Mais plus encore, Ellicott a aussi négligé d'inclure le nom de l'auteur du plan. Les choses allaient de mal en pis et malgré le fait que le président Washington respectait et avait confiance en L'Enfant,<sup>49</sup> il n'eut d'autre choix que de lui retirer complètement le projet d'aménagement de la capitale:

---

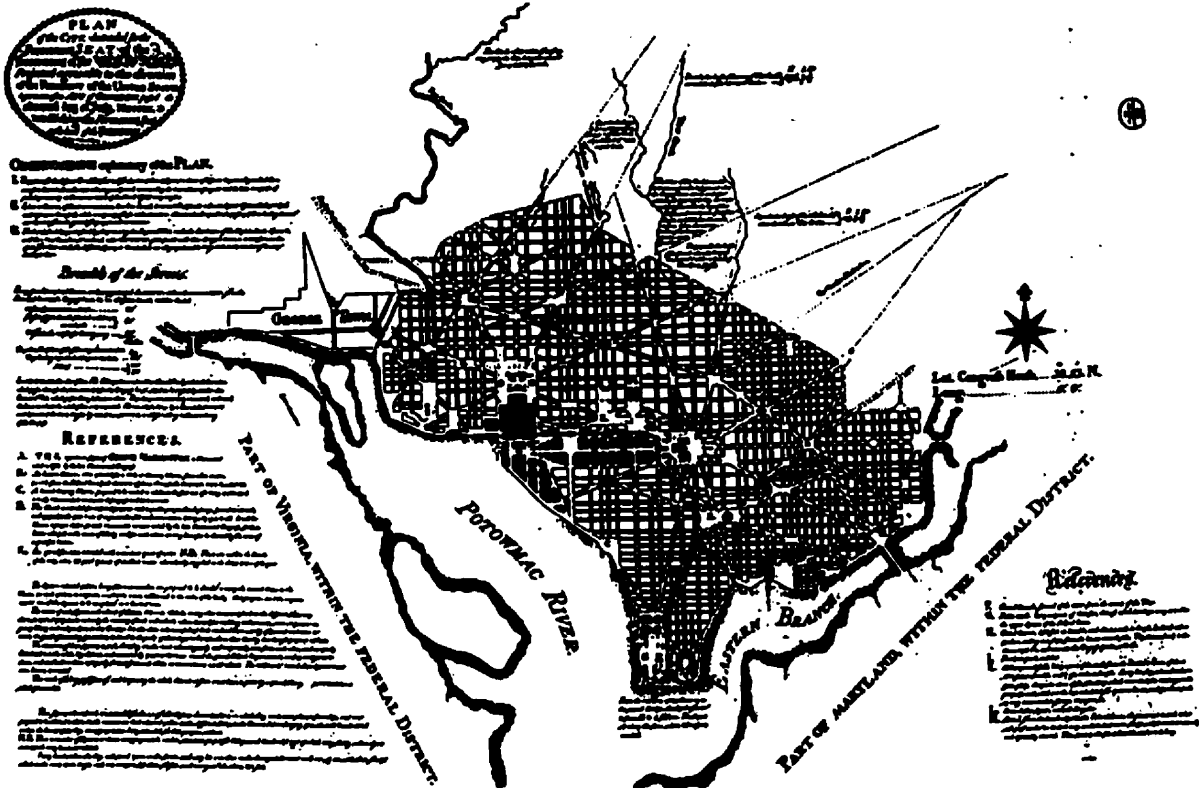
<sup>46</sup> À cette époque, la ségrégation entre les artistes et les architectes n'était pas aussi marquée qu'aujourd'hui. Il est donc plausible que L'Enfant ait étudié le plan de Londres de Christopher Wren, les Places Royales de Paris et qu'il ait été très familier avec plusieurs éléments de la morphologie urbaine de Paris. Voir Reps, John W., *Monumental Washington: The Planning and Development of the Capital Center*, Princeton, Princeton University Press, 1967, pp. 7-8.

<sup>47</sup> «*At an early date, therefore, Washington knew of and relied on the artistic talents of the man upon whom he would eventually call to prepare the design of the nation's capital.*» *Ibid.*, p. 8.

<sup>48</sup> Les pères de la nouvelle nation avaient attribué une grande importance au projet d'aménagement de la capitale qui était symboliquement située au centre du territoire des États-Unis de l'époque, sur la frontière entre le Nord et le Sud. Le site de la capitale avait été choisi, entre autres, afin d'unifier les deux régions de valeurs culturelles différentes. De plus, la nation aurait manqué de sérieux sans capitale et le scénario d'une capitale itinérante n'était pas plus valable. La construction de la capitale allait renforcer les fondations d'un pays encore très fragile.

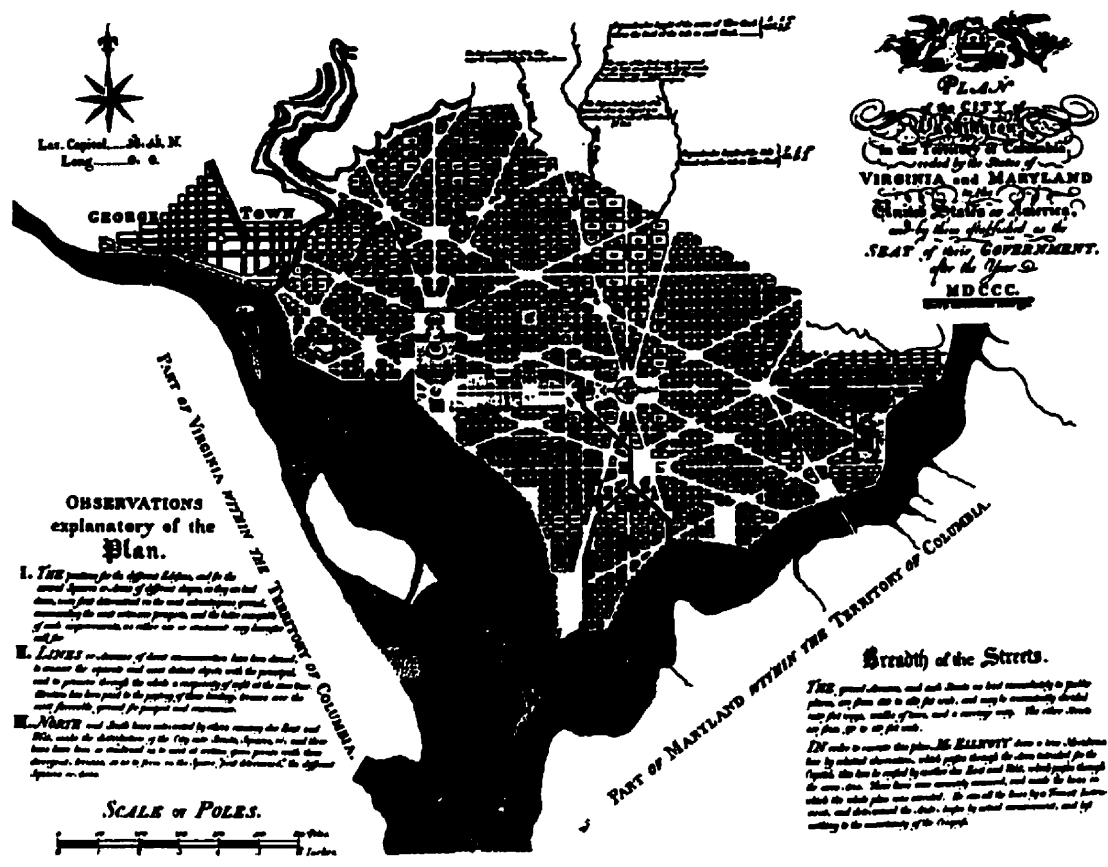
<sup>49</sup> *Supra*, note 47.

Figure 1.15 : Plan de Washington par Pierre Charles L'Enfant, 1791.



Source : Repts (1967), p. 19.

Figure 1.16 : Plan de Washington par Andrew Ellicott, 1792.



Source : Reps (1967), p. 23.

Que ce soit de façon accidentelle ou délibérée, le nom de L'Enfant avait aussi été omis de la version imprimée. Tard en février, après qu'il ait rejeté l'offre finale d'une implication continue, faite sur la condition qu'il accepte l'autorité des commissaires, l'entêtement de L'Enfant n'a laissé d'autre choix au président que de mettre fin à sa nomination.<sup>50</sup>

Toutefois, les grandes lignes du plan de L'Enfant étaient intactes et le design urbain lui appartenait. Le cœur du plan est représenté par une forme géométrique simple — le triangle à angle droit. (figure 1.17) À chacune des pointes, on retrouve un monument public important; le Capitole, édifice de la législature (figure 1.18), la Maison-Blanche, édifice de l'exécutif (figure 1.19), ainsi que le Monument Washington, en reconnaissance du premier président de la nation. (figure 1.20) Ces monuments d'inspiration gréco-romaine sont reliés par l'Avenue Pennsylvanie et le Mail. Le génie de ce plan repose dans le fait que ce soit un aménagement urbain d'inspiration autocratique mais qu'il ait été appliqué, de façon ingénieuse, pour siéger un gouvernement démocratique; l'Avenue Pennsylvanie relie de façon symbolique les édifices du pouvoir législatif et du pouvoir exécutif afin de démontrer concrètement l'idéologie politique du gouvernement. «Ceci est l'avenue Pennsylvania, censément la rue la plus importante de la nation et qui symbolise la relation distincte mais mutuellement dépendante entre le législatif et l'exécutif.»<sup>51</sup> Le reste du plan de Washington est basé sur ce triangle symbolique. Les sections du plan en forme de quadrillage sont dérivées de l'intersection des axes nord-sud et est-ouest du fameux triangle — ces deux axes se rencontrent à un angle droit, et représentent l'élément de base du quadrillage; ce dernier symbolise le fondement du principe de la subdivision des lots. Les diagonales ont été symétriquement tracées en fonction de l'avenue Pennsylvanie afin de relier élégamment les espaces du plan que l'on voulait valoriser et pour joindre les routes régionales environnantes.

Le développement de Washington devait être financé par la vente de lots à l'intérieur du District de Columbia.<sup>52</sup> Le fait que L'Enfant n'ait pas préparé la gravure et les copies de son plan d'aménagement à temps pour la vente aux enchères des lots en octobre de 1791 a entraîné un échec; seulement 35 lots y furent vendus. Un an plus tard, alors que le plan d'Ellicott était terminé

---

<sup>50</sup> «Whether by design or accident L'Enfant's name had also been omitted from the printed version. In late February, after he had spurned the final offer of continued involvement, made on the condition that he accepted the authority of the commissioners, L'Enfant's stubbornness gave the president no alternative but to end his appointment.» Anthony E.J. Morris, *op. cit.*, p. 352.

<sup>51</sup> «This is Pennsylvania Avenue, ostensibly the nation's most important street, and it symbolizes the distinct but mutually dependent relationship between legislature and executive.» *Ibid.*, p. 354.

<sup>52</sup> Les idées de ce paragraphe proviennent de John W. Reys, *op. cit.*, pp. 26-27.

Figure 1.17 : Plan du centre de Washington par Andrew Ellicott, 1792.



Source : Reps (1967), p. 24.

Figure 1.18 : Washington. Le Capitole, 1871.



Source : Source: Reps (1967), p. 55.

Figure 1.19 : Washington. La Maison-Blanche, ca. 1827.



Source : Reps (1967), p. 46.

Figure 1.20 : Washington. Monument Washington, 1933.



Source : Reps (1967), p. 161.

et imprimé, on organisa une autre vente aux enchères, sans plus de succès. Les commissaires en charge de l'implantation du plan de la ville durent chercher d'autres sources de financement. Des dons des États de Virginie et de Maryland ainsi que des prêts de sources variées ont assuré la croissance de la capitale, mais à un rythme modéré. Toutefois, tel que prescrit, le Congrès siégea au Capitole pour la première fois en novembre 1800.

La capitale de la nouvelle nation prit beaucoup de temps à se développer dans la première partie du XIX<sup>e</sup> siècle. Malgré la présence d'édifices publics majestueux, Washington, en 1850, n'avait à peine atteint les dimensions d'une petite ville; «...malgré quatre décennies d'efforts pour améliorer la municipalité, la capitale n'était pas bien plus qu'un village trop grand, étendu librement sur son site énorme et parsemé de gros édifices publics sans rapport l'un avec l'autre.»<sup>53</sup> De plus, la ville était en grand besoin d'améliorations; plusieurs rues et avenues n'étaient pas pavées, donc boueuses par temps humide et poussiéreuses par temps sec, des vaches et des cochons parcouraient librement les rues de la ville jusqu'à au moins 1870, et la capitale accusait de sérieux problèmes de salubrité. Toutefois, avec la victoire des nordistes lors de la guerre de Sécession (1861-1865) le pouvoir du gouvernement fédéral a conséquemment été renforcé.<sup>54</sup> «Avec la Guerre Civile et le rétablissement de l'Union, l'importance du gouvernement central a augmenté.»<sup>55</sup> Le pouvoir de l'autorité centrale ainsi accru, les États-Unis pouvaient ainsi se permettre d'améliorer et d'embellir leur capitale et ils ont fait appel aux services de Alexander Shepherd. Ce dernier était un jeune homme d'affaires agressif ayant siégé et présidé le Conseil des Communes de Washington et aussi un membre du Ministère des Conseillers Municipaux. Il était en faveur d'un gouvernement unifié pour le District de Columbia, croyant que cette mesure favoriserait le processus d'améliorations locales. Avec l'arrivée de Shepherd en 1871 comme vice-président des Travaux Publics (du nouveau gouvernement du District de Columbia), Washington allait devenir une capitale digne d'un pays puissant. Il effectua, dans un laps de temps record, une multitude d'améliorations et d'embellissements urbains, grandement nécessaires à la santé et à l'apparence de la ville:

---

<sup>53</sup> «...despite four decades of efforts at municipal improvements, the capital city amounted to little more than an overgrown village spread loosely over its enormous site and dotted here and there with large but unrelated public buildings.» *Ibid.*, p. 38.

<sup>54</sup> Le pouvoir central faisait partie du Nord lors de cette guerre civile à cause de la présidence de Abraham Lincoln, un anti-esclavagiste.

<sup>55</sup> «With the Civil War and the reestablishment of the Union, the importance of the central government increased.» Reys, John W., *The Making of Urban America: A History of City Planning in the United States*, Princeton, Princeton University Press, 1965, p. 262.

C'est dans ce site urbain sauvage, qu'il est intervenu en 1871 un individu extraordinaire dans la personne de Alexander Robey Shepherd. Au cours d'une période remarquablement brève mais énormément productive il allait amener une transformation dans l'apparence de la cité de Washington et y apporter des améliorations vastes au niveau des routes, des services utilitaires et des installations sanitaires. [...] C'est sous le commandement de Shepherd que Washington est soudainement émergée comme une ville moderne de son arrière plan poussiéreux comme un trop grand village endormi du sud.<sup>56</sup>

L'autorité et les pouvoirs de Shepherd lui ont permis, en moins de quatre ans, de complètement transformer Washington, mais à un coût astronomique. En effet, Shepherd, par des manœuvres discutables, réussit à dépasser de plus de quatre fois le coût de l'estimé des améliorations qu'il projetait effectuer dans la ville. Shepherd fut rapidement remercié de ses services, car l'opinion populaire et le Congrès n'approuvaient pas de ses méthodes de travail et de son autorité:

Durant deux autres années le Ministère [des Travaux Publics du District de Columbia] poursuivit son travail [même s'il faisait face à une opposition en ce qui a trait à la légalité de ses opérations et de son autorité excessive]. Dans son ardeur il a de loin dépassé le coût de l'estimé original [...] les dépenses du District montaient à presque quatre fois le montant initial de \$4,000,000. [...] Même si aucune des charges de sa [celle de Shepherd] malhonnêteté personnelle n'ont été prouvées, les citoyens du District et le Congrès en avaient eu assez de ses transactions financières informelles qui ne suivaient aucunes règles et de ses pouvoirs presque dictatoriaux.<sup>57</sup>

Peu importe les controverses, c'est grâce à Shepherd que Washington avait enfin, après environ un siècle de croissance, l'allure qu'avait imaginé L'Enfant lorsqu'il avait préparé son plan en 1791.

L'histoire de l'urbanisme nous démontre qu'il existe depuis longtemps une volonté d'ordre et d'organisation de l'espace urbain. En plus d'être sièges du pouvoir, ces capitales ont toutes eu un caractère exemplaire pour les autres villes qui les enviaient. Toutes les villes de l'empire romain possédaient un forum, des thermes, un amphithéâtre comme on en trouvait à Rome. «La civilisation romaine n'a pratiquement connu que le cadre urbain. Elle s'est exercée dans les villes toutes reproduites, avec des variantes, à l'image de Rome.»<sup>58</sup> De même, plusieurs villes provinciales

<sup>56</sup> «Into this urban wilderness in 1871 stepped an extraordinary individual in the person of Alexander Robey Shepherd. During a remarkably brief but enormously productive period he was to bring about a transformation in the appearance of the city of Washington and to complete vast improvements in its street, utility, and sanitary facilities. [...] It was under Shepherd's leadership that Washington suddenly emerged as a modern city from its dusty background as an overgrown, sloopy southern village.» *Id.*, *Monumental Washington: The Planning and Development of the Capital Center*, Princeton, Princeton University Press, 1967, p. 56.

<sup>57</sup> «For two more years the Board [of Public Works of the District of Columbia] prosecuted its work [even if it faced opposition concerning the legality of its operations and of its excessive authority]. In its zeal it far exceeded the original cost estimate. [...] the expenses of the District mounted to nearly four times the original figure of \$4,000,000. [...] Although no charges of his [Shepherd's] personal dishonesty were proved, citizens of the District and Congress alike had had enough of his informal and free-wheeling financial transactions and his almost dictatorial powers.» *Ibid.*, p. 59.

<sup>58</sup> André Pelletier, *op. cit.*, pp. 182-183.

de la France classique désiraient leur place royale et aux États-Unis bon nombre de villes américaines souhaitaient avoir un bâtiment à l'image du Capitole. Dans chaque cas, la capitale sert de modèle national.

Paul-Henry Chombart de Laurwe dans *La fin des villes* nous affirme que «L'urbanisme est bien un acte politique»<sup>59</sup> et que «...la ville est avant tout l'image du pouvoir politique.»<sup>60</sup> Le pouvoir politique des états qui ont façonné Rome sous l'Empire et Paris sous la monarchie était absolu, totalitaire.<sup>61</sup> Une organisation urbaine monumentale est le résultat d'un plan qui a été suivi et imposé par une autorité centrale forte:

Si la Grande Manière est associée à un pouvoir centralisé de façon routinière, on peut rapidement voir pourquoi. La nature expansive à laquelle elle fait appel et l'abstraction de ses modèles présuppose un processus décisionnel sans embrouillement et les moyens nécessaires pour accomplir ce qui a été planifié. Lorsqu'une telle autorité si bien définie ne peut être obtenue, la Grande Manière demeure sur papier.<sup>62</sup>

Ainsi, au cours de ce chapitre nous avons élaboré plusieurs grands principes qui font en sorte qu'une ville soit belle et qu'on s'y sente bien. Le but de créer des plans urbains, surtout en ce qui concerne les capitales, est d'assurer que les principes de la monumentalité soient présents dans la ville. Notre étude de Rome, Paris et Washington a fait ressortir l'importance de certaines formes urbaines dans le façonnement d'un paysage urbain monumental. Le Colisée, le Cirque et le Panthéon de la Rome antique nous offrent de bons exemples de structures fonctionnelles transformées en véritables monuments. Les Romains, ayant choisi d'implanter l'arc de triomphe de

---

<sup>59</sup> Chombart de Laurwe, Paul-Henry, *La fin des villes*, Paris, Calmann-Lévy, 1982, p. 202.

<sup>60</sup> *Ibid.*, p. 190.

<sup>61</sup> Washington demeure un cas paradoxal de planification urbaine monumentale qui a été implanté avec succès étant donné les bases philosophiques du système démocratique égalitaire sur lesquelles repose le pays. Néanmoins, on ne doit pas oublier que jusqu'aux années 1970 Washington était dirigée par une administration centrale sous l'autorité directe du Congrès et que la capitale est située depuis sa naissance dans un district fédéral. L'autorité et le contrôle nécessaire pour implanter le plan de L'Enfant étaient présentes. De plus, ça aura nécessité un 'commandant' (Shepherd) pour compléter l'implantation du plan (qui était basé sur les principes de planification de souverains, comme à Versailles) selon les desseins de L'Enfant (qui était lui aussi un homme assoiffé du pouvoir, résultant en son congédiement). Le nouveau pays, qui avait ironiquement adopté un plan qui ne convenait pas à sa philosophie de base, a dû l'implanter à l'aide de pouvoirs qui excédaient ceux qui étaient publiquement acceptables, menant à l'expulsion de L'Enfant et de Shepherd. Ceci sous-entend que pour compléter un plan de morphologie urbaine monumentale comme celui des villes ici étudiées, il est indispensable d'avoir l'autorité d'un pouvoir central fort.

<sup>62</sup> «If the Grand Manner is routinely associated with centralized power, we can readily see why. The very expansiveness it calls for, and the abstraction of its patterns, presuppose an unentangled decision-making process and the omnipotence to accomplish what has been laid out. When such clearcut authority cannot be had, the Grand Manner remains on paper.» Kostof, Spiro, *The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History*, London, Thames and Hudson Ltd., 1991, p. 217.



Constantin en perspective axiale, nous ont permis d'apprécier l'impact visuel monumental d'une telle mise en place. L'aménagement des diverses places royales illustre bien l'importance d'espaces libres et de perspectives pour mettre en valeur une structure, dans ce cas-ci, une statue; l'aménagement équilibré de la structure et de l'espace qui l'entoure est essentiel à l'atteinte de la monumentalité. La morphologie de Versailles est composée, entre autres, d'une bâtisse monumentale (le palais) en perspective axiale, entourée d'un vaste espace libre (la Place d'Armes) et d'un énorme parc aménagé à l'image du plan de la ville. Enfin, dans le plan Washington on retrouve des monuments, plusieurs axes et perspectives et bon nombre de parcs.

Tel que nous l'avons soulevé dans l'introduction de ce travail, les axes, la recherche de perspectives et l'établissement de programmes d'aménagement préétablis constituent, selon E.A. Gutkind (1969), trois grands principes nécessaires à l'atteinte de la monumentalité. C'est dans la Rome de la Renaissance, que l'on aperçut pour la première fois l'application des ces trois principes.

Lors de la Renaissance française, on procéda à l'expérimentation de l'aménagement monumental qui mena à la création des places royales. Par la mise en place d'une statue, souvent au centre de la place, et toujours en perspective axiale, cette forme urbaine planifiée détenait les trois principes de la monumentalité. Il est clair que ces derniers furent aussi appliqués à Washington, mais cette fois à l'échelle d'une ville nouvelle, comme le témoigne le triangle symbolique (reliant le Capitole à la Maison-Blanche et au Monument Washington) conçu par Pierre L'Enfant.

Dans la mesure où l'autorité centrale détient et exerce le pouvoir nécessaire pour implanter le plan urbain dans son entièreté, la capitale, une création qui reflète l'idéologie politique, aura tous les signes distinctifs de la monumentalité.

## Annexe 1.1

L'idée de créer Place des Victoires et Place Vendôme provint de l'action d'individus voulant rendre honneur au roi plutôt que d'une initiative royale comme dans le cas de Place Royale et Place Dauphine. Étant donné que la principale raison d'être de Place des Victoires et Place Vendôme était de glorifier le roi par l'entremise d'une statue, la forme de la place royale a dû être adoptée à cette nouvelle vocation; le cercle à la Place des Victoires et l'octogone à la Place Vendôme furent jugées plus appropriées. «Ce choix de formes indique bien que la raison d'être de la place est la statue, située ainsi à égale distance de tous ses côtés.»<sup>63</sup>

La statue de Louis XIV que l'on allait installer à la Place des Victoires fut terminée en 1684, bien avant que l'on sache où serait située la place. Lorsque l'on décida de l'endroit de Place des Victoires, ce fut sur un terrain qui n'était pas vierge; en effet on y trouvait déjà des édifices et quelques rues traversaient l'espace. J.-H. Mansart devant affronter la double difficulté de mettre en valeur la statue et d'harmoniser l'espace urbain déjà occupé, opta pour une place ronde où, en son centre, s'y retrouverait la statue de Louis XIV.

Le développement de la Place Vendôme fut assez problématique. Bien que l'élément essentiel de la place était la statue de Louis XIV, la place allait souvent changer de vocation. J.-H. Mansart entreprit de développer le site avec des partenaires, désirant y construire des résidences à louer; ce premier scénario posa des problèmes financiers. Le Surintendant des Bâtiments de Sa Majesté proposa ensuite de créer une place monumentale plutôt qu'une place résidentielle; J.-H. Mansart, toujours impliqué dans le projet, mais cette fois-ci avec Louvois, le ministre des finances, comme ressource, dut encore une fois abandonner le projet suite à la mort de ce dernier. C'est finalement lorsque le site fut cédé à la ville de Paris que la Place Vendôme vit le jour, avec J.-H. Mansart comme architecte. La ville attribua un contrat pour la construction des façades des résidences. Ainsi, une immense statue équestre de Louis XIV fut installée au centre de la future place; 'future', parce que la place n'était en fait entourée que de façades, et non d'édifices, et que les acheteurs potentiels se faisaient rares. «Des individus pouvaient ensuite acheter 'une longueur de façade' de

---

<sup>63</sup> Roger Chartier, *op. cit.*, p. 147.

deux à dix vitres et terminer les édifices à leurs propres frais.»<sup>64</sup> «Il n'y avait par contre aucun édifice et une grande difficulté d'y intéresser des locataires potentiels.»<sup>65</sup>

---

<sup>64</sup> «Private persons could then buy 'a length of facade' of from two to ten windows and finish the buildings at their own expense.» E.A. Gutkind, *op. cit.*, p. 270.

<sup>65</sup> «There were, however, still no buildings and great difficulty in interesting potential tenants.» Anthony E.J. Morris, *op. cit.*, p. 198.

## CHAPITRE DEUX

### OTTAWA, UNE VILLE PARTICULIÈRE

L'étude de Rome, Paris et Washington nous a permis d'établir certains principes de base concernant la monumentalité et les conditions dans lesquelles il est possible de la créer. Nous étudierons à présent le cas d'Ottawa. 'Ottawa, une ville particulière' est en fait le premier de trois chapitres consacré à l'étude de l'aménagement de la capitale canadienne. Le présent chapitre s'attardera brièvement sur l'historique de la capitale, ses origines, sa sélection comme siège du gouvernement canadien et la construction des édifices de la Colline parlementaire. Ayant établi le contexte historique, nous examinerons ensuite le développement de la morphologie urbaine dans ses grandes lignes jusqu'à la création de la Commission d'amélioration d'Ottawa (CAO) en 1899,<sup>1</sup> l'ancêtre de la Commission de la Capitale nationale (CCN), l'organisme de planification du gouvernement fédéral pour la capitale du Canada. D'autre part, le chapitre trois s'attardera à tous les plans d'aménagement d'ensemble créés pour la région de la capitale nationale jusqu'au rapport Gréber de 1950 ainsi qu'à tout autre plan d'ensemble du secteur central, ou de la 'Cité parlementaire' comme on la dénomme aujourd'hui. Le quatrième chapitre examinera l'évolution de l'aménagement d'Ottawa-Hull à partir de l'adoption du plan de Gréber jusqu'à aujourd'hui. Des parallèles entre les conditions politiques, culturelles et légales, et l'aménagement de la ville seront établis tout au long du présent chapitre. Il ne s'agit pas ici de simplement raconter l'historique de la capitale mais bien d'établir des liens entre l'allure de la ville gouvernementale et les idéologies qui l'ont façonnée.

C'est Philémon Wright qui fut le premier à s'établir le long de la rivière des Outaouais, en 1800, à Wrightstown sur le site présentement occupé par la ville de Hull.<sup>2</sup> À cette époque, Wrightstown était la seule agglomération sur la berge de l'Outaouais et allait le demeurer pour un quart de siècle. Toutefois, c'est en 1826 que s'est amorcé le développement d'un camp de construction militaire de

---

<sup>1</sup> La création de cet organisme confirme que le gouvernement fédéral est devenu soucieux de l'allure de sa capitale et qu'il désire l'améliorer. Avant la création de la CAO, l'aménagement spatial d'Ottawa, qu'il s'agisse de structures publiques ou privées, était fait de façon improvisée. Le seul intérêt semblait concerner l'allure de la structure et non sa localité dans l'espace; aucun plan d'aménagement d'ensemble n'avait encore été créé.

<sup>2</sup> Pour l'historique concernant les origines de la région de la capitale nationale canadienne consulter Taylor, John H., *Ottawa, an Illustrated History*, Toronto, James Lorimer & Company, Publishers and Canadian Museum of Civilization, 1986, pp. 11-14.

l'autre côté de la rivière Outaouais. C'est de ce campement militaire britannique qu'allait émerger la capitale du Canada, Ottawa.

Le Canada, territoire de l'Empire britannique, avait été victime d'attaques des États-Unis lors de la guerre de 1812-1815. C'est la voie maritime du Saint-Laurent qui assurait le transport des troupes et des marchandises militaires entre Montréal, le centre commercial et Kingston, une base militaire navale d'importance. Le gouvernement britannique, inquiet qu'une autre guerre éclate, devait se doter d'une voie de transport alternative à celle du fleuve Saint-Laurent. Ce dernier était susceptible aux hostilités américaines, étant situé sur la frontière des deux nations. C'est dans ces conditions que se développa l'idée de la voie navigable Rideau.

Ainsi, en empruntant la rivière des Outaouais de Montréal au futur site de Bytown (aujourd'hui Ottawa) et ensuite la rivière Rideau et la série de cours d'eaux successifs jusqu'à Kingston, on reliait les deux villes d'importance à l'abri des menaces américaines. (figure 2.1) Toutefois, il existait un obstacle majeur à cette nouvelle voie de transport: les chutes Rideau. Afin de surmonter cet obstacle, la création d'un canal muni d'écluses était indispensable. L'Ordonnance britannique souhaitait que la construction du canal Rideau soit exécutée le plus vite possible et elle assigna cette tâche au lieutenant-colonel John By. Ce dernier arriva au site en 1826 et commença dès lors les travaux:

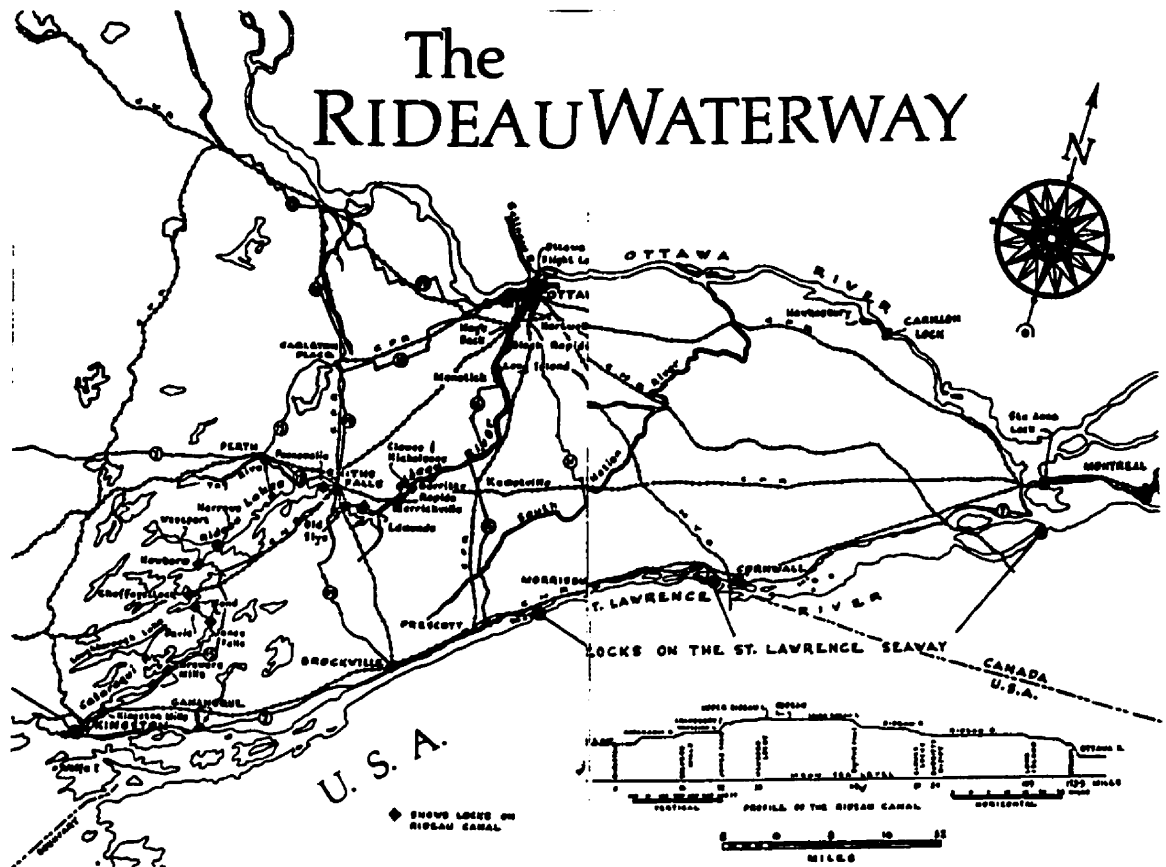
Elle [la voie navigable Rideau] a été construite par les ingénieurs royaux de la Grande-Bretagne comme un travail militaire d'une grande urgence, pour faire face à une menace réelle d'attaque des États-Unis en prévoyant une route alternative pour le transport d'approvisionnements et de troupes militaires de Montréal à Kingston.<sup>3</sup>

À la demande du gouverneur en chef Lord Dalhousie, By a effectué la topographie de l'établissement militaire que l'on nomma Bytown. Étant muni d'un pouvoir ressemblant à celui d'un seigneur britannique, John By parvint à établir les rudiments du plan de la ville et à les implanter avec succès. L'Ordonnance britannique, dès le départ, fut d'une importance considérable dans le développement de la ville et lorsque l'on termina le canal en 1832 on constata jusqu'à quel point elle avait été influente:

---

<sup>3</sup> «It [the Rideau Waterway] was built by the Royal Engineers of Great Britain as a military work of great urgency, to counter a real threat of attack from the United States by providing an alternative route for the transport of military stores and troops from Montreal to Kingston.» Legget, Robert, *Rideau Waterway*, Toronto, University of Toronto Press, 1986, p. 3. Traduction de l'auteur ainsi que toutes celles qui suivent.

Figure 2.1 : La voie navigable Rideau.



Source : Legget (1986), p. 1.

L'Ordonnance n'a pas seulement planifié la ville, mais elle a aussi construit et entretenu le canal, les premiers embellissements, les premières institutions, et a virtuellement été la première 'société' de la ville. L'Ordonnance était non seulement le propriétaire foncier dominant, mais à toutes fins pratiques, la police et le gouvernement local de la ville.<sup>4</sup>

Le contrôle qu'exerçait l'Ordonnance eut un effet marquant sur le plan de la ville de Bytown. Des trois propriétaires (Nicholas Sparks, Louis Besserer et l'Ordonnance) de terrains sur le site de huit cent acres de Bytown, les Britanniques possédaient toutes les terres au nord, celles situées près de la rivière des Outaouais. Les pratiques de location des terrains de l'Ordonnance décourageaient l'érection d'édifices permanents, ralentissant ainsi le développement de la ville. Les édifices qui étaient construits l'avaient été par l'Ordonnance ou par Sparks; en général on ne construisait que pour que la structure survive la durée du bail.

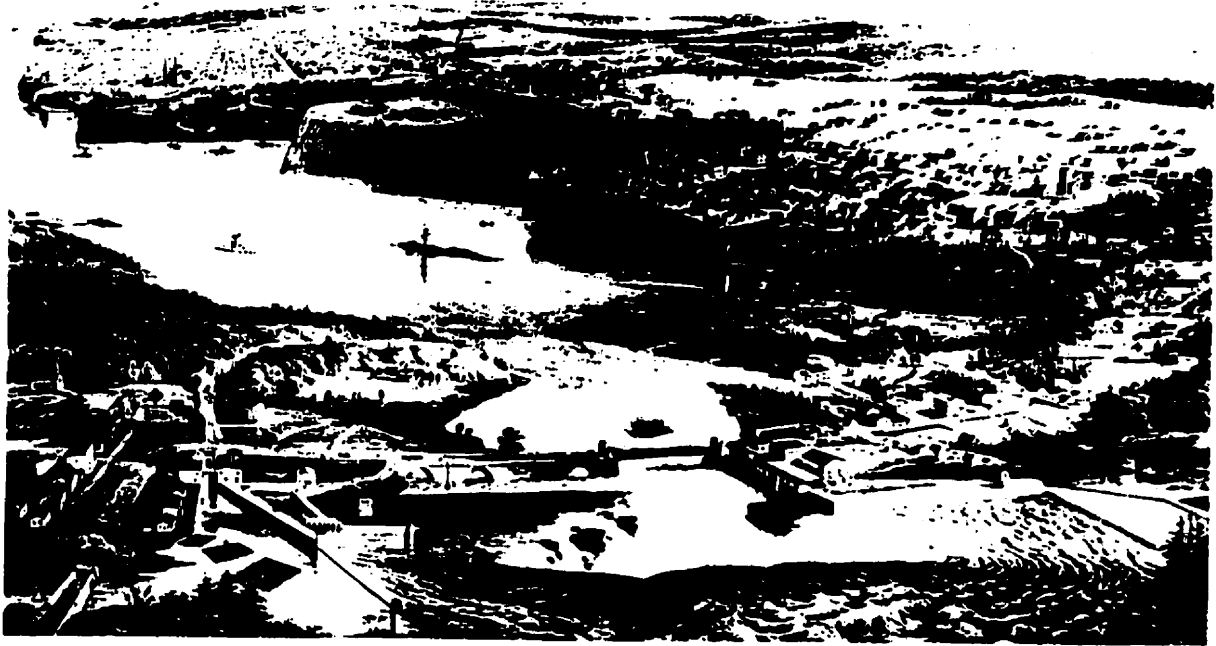
Dès les années 1840, l'Ordonnance avait reconnu qu'une solution devait être envisagée afin de résoudre le chaos urbain qu'était devenu Bytown et dont l'autorité britannique en était une des causes principales. «Une sorte de 'solution radicale' au désordre des terres urbaines avait été reconnue comme étant nécessaire par l'Ordonnance dès les années 1840.»<sup>5</sup> C'est que la topographie des terrains de l'Ordonnance avait été établie selon un quadrillage de soixante-six pieds et que celui des propriétaires privés selon un quadrillage de soixante pieds. C'est à l'axe des rues Wellington et Rideau que le quadrillage se rencontrait, et les rues ne s'alignaient pas nécessairement. De plus, le droit de passage du canal Rideau appartenait aux autorités supérieures et non locales, empêchant la construction de ponts par la cité de Bytown. Ainsi, soit que les routes axiales ne s'alignaient pas ou qu'elles se terminaient sur le canal Rideau. Cette situation compliquait l'expansion de la ville, d'où le désir de se débarrasser de l'Ordonnance. Malgré le fait que les résidents de la ville désiraient se libérer de la présence de l'Ordonnance, celle-ci résistait aux pressions en déclarant qu'elle possédait tous ces terrains et prévoyait en demeurer propriétaire.<sup>6</sup> C'est que l'Ordonnance voulait attendre que la sélection du site de la capitale soit finalisée avant de se défaire de ses lots à Bytown. (figure 2.2)

---

<sup>4</sup> «Ordnance not only planned the town, but built and maintained the canal, the first improvements, the first institutions, and was virtually the town's first 'society'. Not only was Ordnance the dominant landlord, but, for all practical purposes, the Town's local government and police.» John H. Taylor, *op. cit.*, p. 20.

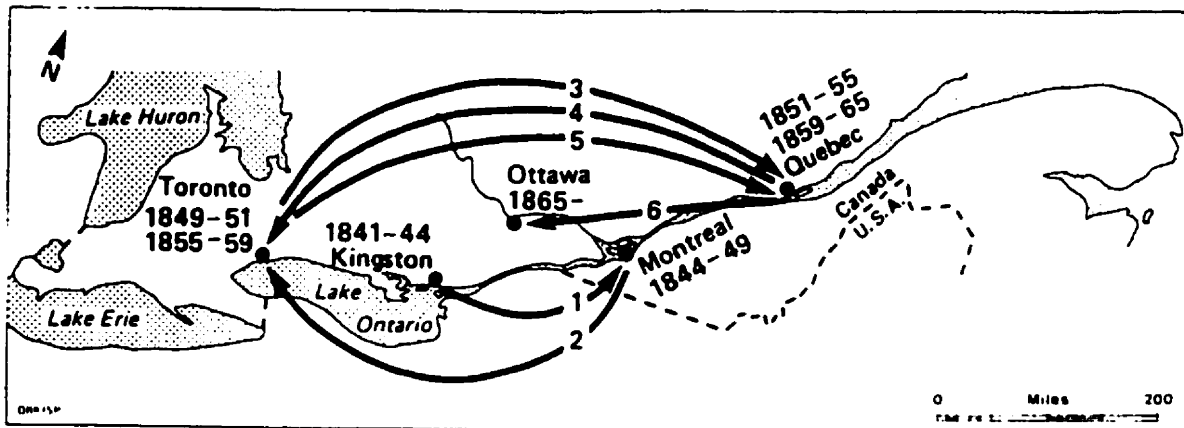
<sup>5</sup> «Some sort of 'radical solution' to the land mess was even recognized as necessary by Ordnance by the 1840s.» *Ibid.*, p. 38.

Figure 2.2 : La Colline avant la sélection d'Ottawa comme capitale, 1854.



Source : Taylor (1986), p. 44.

Figure 2.3 : Localités du siège du gouvernement de la province du Canada, 1841 à 1865.



Source : Knight (1991), p. 2.



Par contre, il était peu probable en 1840 que la ville née d'un chantier de construction militaire devienne un jour la capitale du Canada. Toutefois, un an plus tard l'Acte de l'Union de 1841 allait rendre beaucoup plus favorable le choix de Bytown. C'est que l'Acte a transféré Bytown de la périphérie de deux territoires auparavant constitutionnellement distincts,<sup>7</sup> le Haut et le Bas-Canada, au centre d'une province, le Canada-Uni. Cette centralité s'est avérée un atout puissant dans le choix de Bytown comme capitale.<sup>8</sup> C'est toutefois à Kingston, en 1841, que fut premièrement localisée la capitale de la nouvelle province. En 1844 elle était déménagée à Montréal mais à cause de rébellions en 1849 l'Assemblée a opté pour une capitale qui alternerait entre Toronto et Québec au cours des années 1849-1865 (figure 2.3):

Le Canada a éventuellement eu un siège du gouvernement permanent mais seulement après un processus de 19 ans qui a semé la discorde et qui a nécessité l'enlèvement des fonctions gouvernementales de Kingston à Montréal, ensuite à Toronto avant d'être déplacées à Québec, pour ensuite retourner à Toronto et pour une dernière fois, encore retourner à Québec une fois que l'on eut décidé que Ottawa deviendrait la capitale permanente.<sup>9</sup>

C'est à ce moment que le choix de la capitale fut remis à la responsabilité du pouvoir exécutif, en l'occurrence à la reine d'Angleterre. La démocratie ne supportait pas le choix d'Ottawa tandis que l'exécutif y était favorable surtout pour des raisons de centralité.<sup>10</sup> «Ottawa était une localité centrale, en ce qui concerne l'Union des Canada et n'importe quelle fantaisie d'expansion vers le nord-ouest. Elle était la capitale, comme elle le proclamait, du 'Canada Central'»<sup>11</sup> Lorsque le 'choix de la reine' fut annoncé au Canada,<sup>12</sup> le 31 décembre 1857, c'est Ottawa qui avait été choisie.<sup>13</sup>

<sup>6</sup> Les conséquences des décisions faites il y a de cela plus de 150 ans sont encore visibles aujourd'hui dans la morphologie de la ville.

<sup>7</sup> C'est principalement l'origine culturelle qui différencie les peuples du Haut-Canada (des Anglais) et du Bas-Canada (des Français).

<sup>8</sup> Afin de ne pas empirer les conflits entre francophones et anglophones la centralité territoriale, et par conséquent culturelle, signifiait par le fait même l'impartialité politique.

<sup>9</sup> «Canada eventually got a permanent seat-of-government, but only after a divisive 19-year process which entailed the removal of the governmental functions from Kingston to Montreal, then to Toronto before being moved to Quebec, only to be returned to Toronto and, for one final time, back again to Quebec once it was decided that Ottawa would become the permanent capital.» Knight, David B., *Choosing Canada's Capital: Conflict Resolution in a Parliamentary System*, Ottawa, Carleton University Press, 1991, p. 339.

<sup>10</sup> C'est en 1850 que Bytown reçut sa première charte permanente; la ville changea d'appellation en 1855 pour se nommer Ottawa.

<sup>11</sup> «Ottawa was a central location, both in terms of the Union of the Canadas, and any fancied expansion to the North West. It was the capital, as it proclaimed, of 'Central Canada'» John H. Taylor, *op. cit.*, p. 56.

<sup>12</sup> En réalité, le gouverneur général Sir Edmund Head a eu une influence décisive sur le choix de la reine. Edmund Head a vanté les avantages d'Ottawa (son choix favori) par l'entremise de lettres privées à la souveraine, l'influencant ainsi à choisir Ottawa, ce qu'elle fit. Bien que le choix d'Ottawa comme capitale a été initialement rejeté par le Parlement canadien, il fut finalement  
Notes continuées sur la page suivante.

Le style des édifices du Parlement a fait l'objet d'un concours dont l'architecture gothique est sortie gagnante. (figures 2.4 à 2.7) Le style architectural choisi par le commissaire adjoint du ministère des Travaux publics, Samuel Keefer, répondait très bien aux désirs du gouvernement.<sup>14</sup> C'est tard en 1859 que la construction de l'édifice du Parlement et des deux bâtisses départementales débuta, à un coût projeté d'environ \$600 000. En septembre 1861 les travaux ont été interrompus; entre autres, des problèmes d'ingénierie avec les fondations avaient épuisé les fonds disponibles pour la construction des édifices. Ce n'est qu'en 1863 que les travaux furent poursuivis, après qu'une enquête ait été menée au sujet du coût des édifices. Suite à l'enquête, on a augmenté les prévisions du coût des bâtiments et du terrassement à plus de \$2 600 000.<sup>15</sup> Lorsque les édifices du Parlement furent entièrement terminés en juin 1878, le coût total s'élevait à \$4 000 000.<sup>16</sup> La première session du Parlement de la Province du Canada fut ouverte en juin 1866 et l'année suivante, le premier juillet 1867, Ottawa devint la capitale du Dominion du Canada.<sup>17</sup> (figure 2.8)

Le développement d'Ottawa 'ville capitale', à ses débuts, faisait partie intégrante du processus bureaucratique. Lors de la période 1881 à 1914 tous les édifices majeurs de la capitale furent

---

accepté en 1859. Voir David B. Knight, *op. cit.* et Eggleston, Wilfrid, *Choix de la reine*, Ottawa, Imprimeur de la Reine et Contrôleur de la Papeterie, 1961, 342 p.

<sup>13</sup> Le choix d'Ottawa comme capitale fut le résultat de nombreux compromis. En 1859, plusieurs des votes en faveur du choix d'Ottawa furent le résultat d'un support pour le nouveau gouvernement bien plus que d'une croyance que Ottawa était le meilleur choix. «Plusieurs des membres qui ont voté avec le gouvernement en faveur d'Ottawa l'ont fait comme compromis qui leur avait été forcé par le besoin de supporter le gouvernement plutôt que d'une acceptation d'Ottawa comme étant le 'meilleur' site.» traduit de «Many of the members who voted with the Ministry, in favour of Ottawa, did so as a compromise which was forced on them by the need to support the Ministry rather than for an acceptance of Ottawa as the 'best' site», dans David B. Knight, *op. cit.*, p. 340. De plus, le site d'Ottawa a été choisi parce qu'aucun des autres sites proposés, en l'occurrence, Kingston, Toronto, Québec ou Montréal n'aurait pu l'être. C'est que les tensions qui existaient entre chaque localité et entre chaque région affectaient toute l'attention parlementaire à la question; Ottawa, étant en lieu politique et culturel 'neutre', était la seule alternative. Enfin, il est certain qu'Ottawa n'a pas été choisie pour ses avantages économiques.

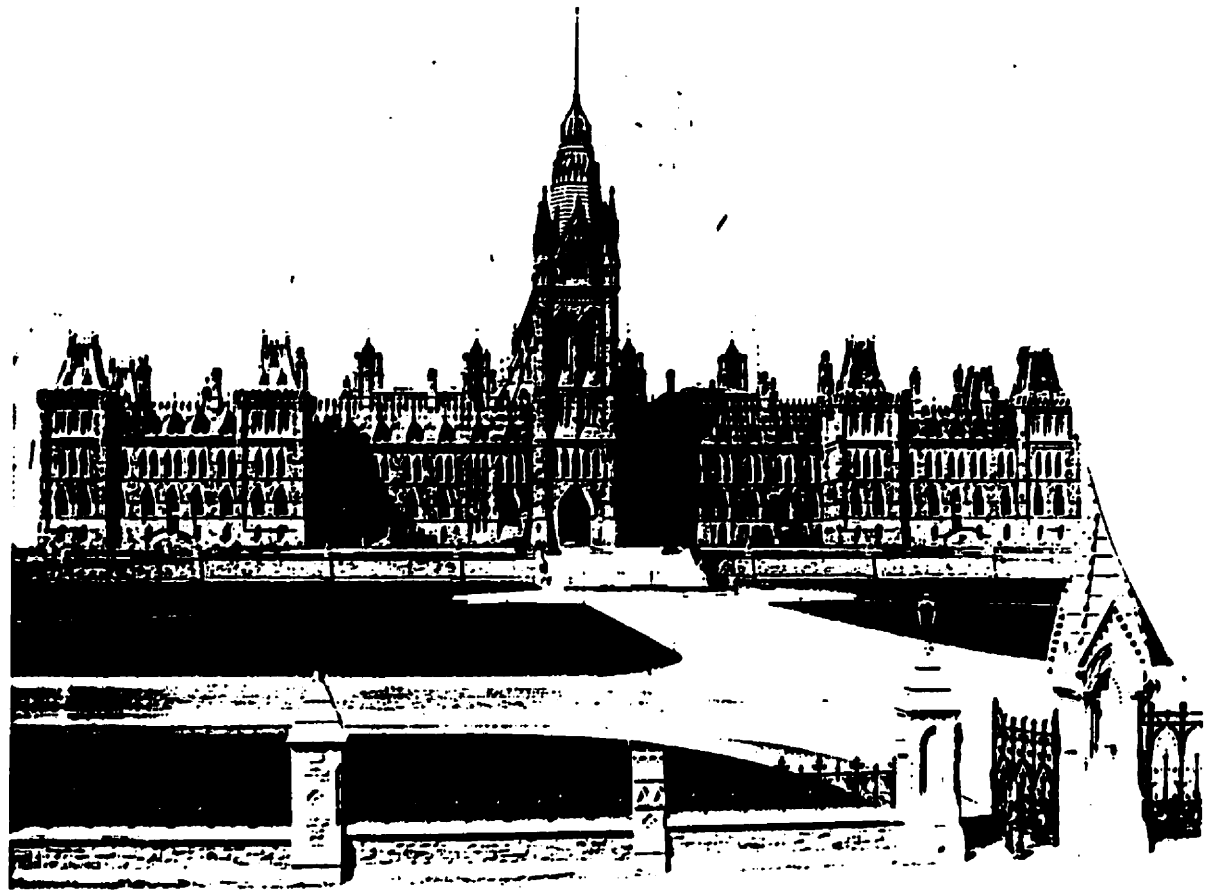
<sup>14</sup> Il est intéressant de noter que même en 1989 John Taylor dans son article "City Form and Capital Culture: Remaking Ottawa" stipulera que, «En effet, il n'y avait aucun autre choix. Pas seulement Sam Keefer, mais la culture officielle de l'époque le demandait. Le Canada, pour ceux qui détenaient le contrôle, était une province britannique et le gothique, une architecture britannique.» traduit de «In effect, there was no other choice. Not just Sam Keefer, but official culture at the time demanded it. Canada, for those in control, was a British province and Gothic a British architecture.» Taylor, John H., "City Form and Capital Culture: Remaking Ottawa", *Planning Perspectives*, volume 4, 1989, p. 89.

<sup>15</sup> Voir *Documents Relating to the Construction of the Parliamentary and Departmental Buildings at Ottawa*, Québec, Queen's Printer, 1862, 435 p.

<sup>16</sup> Brault, Lucien, *Ottawa Old & New*, Ottawa, Ottawa Historical Information Institute, 1946, p. 154.

<sup>17</sup> La capitale, initialement au centre de l'ancienne Province du Canada, devint en périphérie des provinces de l'Ontario et de Québec sous le nouveau Dominion. La centralité d'Ottawa, aspect vital à son choix comme site du siège du gouvernement fut de courte durée.

Figure 2.4 : Le Parlement du Canada, édifice central, ca. 1870.



Source : Photos d'héritage de la Commission de la Capitale nationale (CCN).

Figure 2.5 : Le Parlement, édifice de l'Ouest (s.d.).



Source : Photos d'héritage de la CCN.

Figure 2.6 : Le Parlement, édifice de l'Est, 1875-1878.



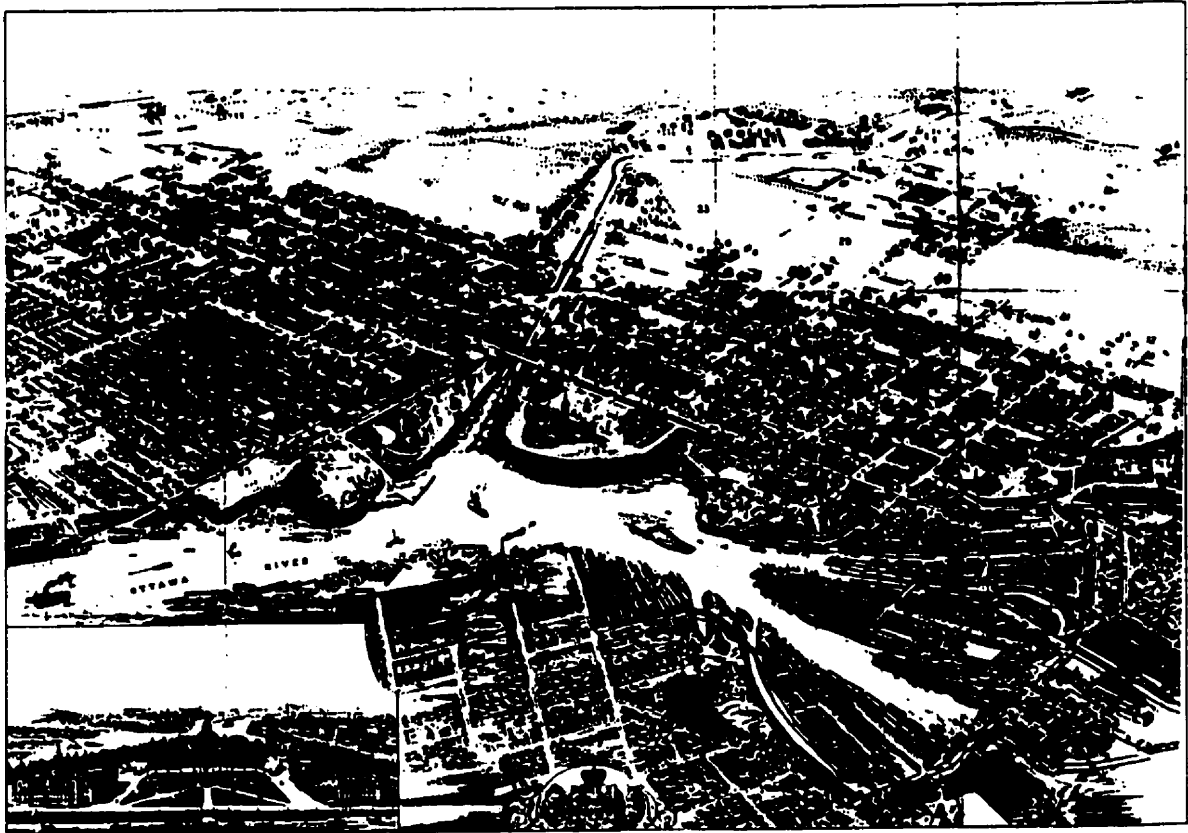
Source : Photos d'héritage de la CCN.

Figure 2.7 : Le Parlement, bibliothèque de la Chambre des Communes (s.d.).



Source : Photos d'héritage de la CCN.

Figure 2.8 : Le siège du gouvernement canadien; l'entièreté de la fonction publique se retrouvait sur la Colline parlementaire, la 'citadelle', 1876.



Source : Taylor (1986), p. 116.

dessinés par la Direction de l'Architecte en chef du ministère des Travaux publics.<sup>18</sup> Les édifices construits à cette époque étaient largement inspirés de thèmes anglais ou étaient tout simplement des reproductions conformes de structures britanniques.<sup>19</sup> L'édifice Langevin (figure 2.9) fut le premier édifice que construisit le gouvernement du Canada, de 1883-1889, à l'extérieur des limites de la Colline parlementaire, en face de l'édifice de l'Est.<sup>20</sup> En cette fin du XIX<sup>e</sup> siècle, nous n'avons connaissance d'aucun plan d'aménagement pour la localisation des édifices gouvernementaux en vue de l'expansion future de la fonction publique. On postule toutefois que la construction du musée Victoria (figure 2.10 et 2.11),<sup>21</sup> au sud de la rue Metcalfe, faisant face au Parlement, était destiné à devenir l'extrême sud d'un futur axe monumental qui mènerait à l'édifice Langevin, au pied de la Colline parlementaire. La rue Metcalfe, élargie vers l'ouest, aurait été parsemée de structures gouvernementales nous menant vers l'édifice ultime, situé à l'extrême nord de l'axe, le Parlement; «...le musée Victoria a été localisé directement au sud de la Colline du Parlement avec l'intention de le relier à l'édifice Langevin afin de prévoir les débuts d'une grande parade au pied de la Colline du Parlement.»<sup>22</sup> La morphologie urbaine d'Ottawa ne nous offre que des traces de cet axe imaginé. (figure 2.12)

N'ayant saisi l'occasion de créer une approche monumentale par le biais de la rue Metcalfe, on tenta plus tard d'aménager une approche monumentale au Parlement par la rue Elgin, une rue oblique par rapport à la Colline. Nous croyons qu'il s'agit là d'un compromis à la rue Metcalfe. Les raisons pour lesquelles l'axe Metcalfe ne fut pas développé de façon monumentale sont multiples. John Taylor stipule que c'est la ville vernaculaire qui, en croissant, a fait rehausser les valeurs foncières au centre-ville à un tel point que le gouvernement canadien était incapable de se permettre d'acheter les terrains de la rue Metcalfe, afin d'y aménager l'avenue.<sup>23</sup> Il faut toutefois se souvenir que la simple

<sup>18</sup> Voir Archibald, Margaret, *Le fédéral se construit: La Direction de l'architecte en chef du ministère des Travaux publics, 1881-1914*, Ottawa, Parcs Canada: Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, 1983, 66 p.

<sup>19</sup> «...les édifices conçus, comme c'est le cas avec les édifices du Parlement, impliquaient inmanquablement des motifs anglais et quelques édifices, notamment le musée Victoria, étaient des copies presque identiques d'originaux anglais.» traduit de «...the buildings designed, as with the Parliament Buildings, invariably involved English design motifs, and some buildings, notably the Victoria Museum, were near copies of English originals.» John H. Taylor, *op. cit.*, p. 89.

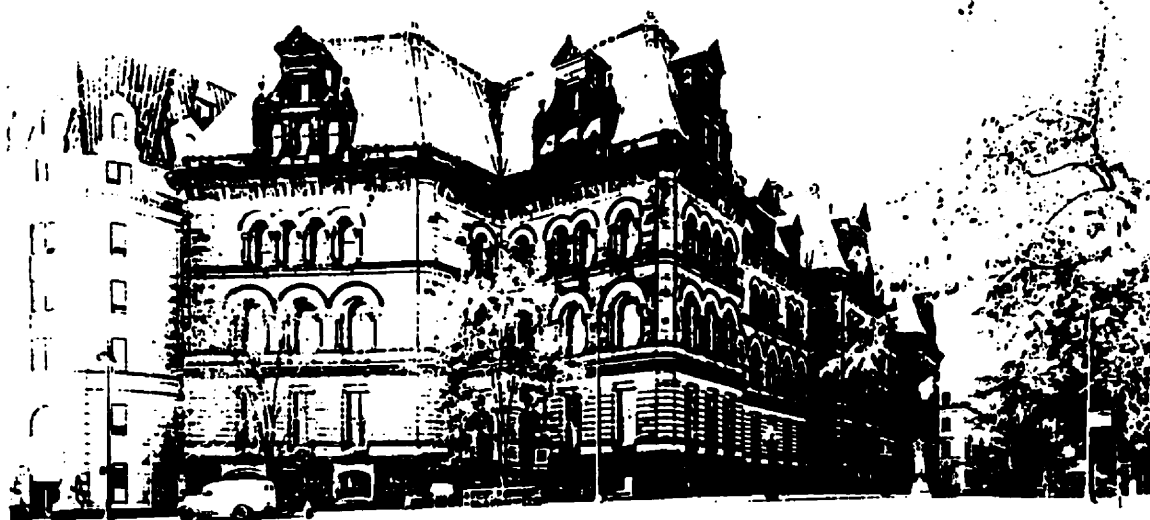
<sup>20</sup> Wilfrid, Eggleston, *op. cit.*, p. 159.

<sup>21</sup> Il existe une ressemblance marquée entre l'édifice central du Parlement et le musée Victoria. Les figures 2.4-2.7 et 2.10-2.11 nous démontrent bien les parallèles qui existent entre ces deux bâtisses, dont l'une fait face à l'autre.

<sup>22</sup> «...the Victoria Museum was placed directly south of Parliament Hill with the intent of linking it with the Langevin Block to provide the beginnings of a grand parade to the foot of Parliament Hill.» John H. Taylor, *op. cit.*, p. 89.

<sup>23</sup> L'argument est présenté dans "City Form and Capital Culture: Remaking Ottawa", *ibid.*, p. 90.

Figure 2.9 : L'édifice Langevin.



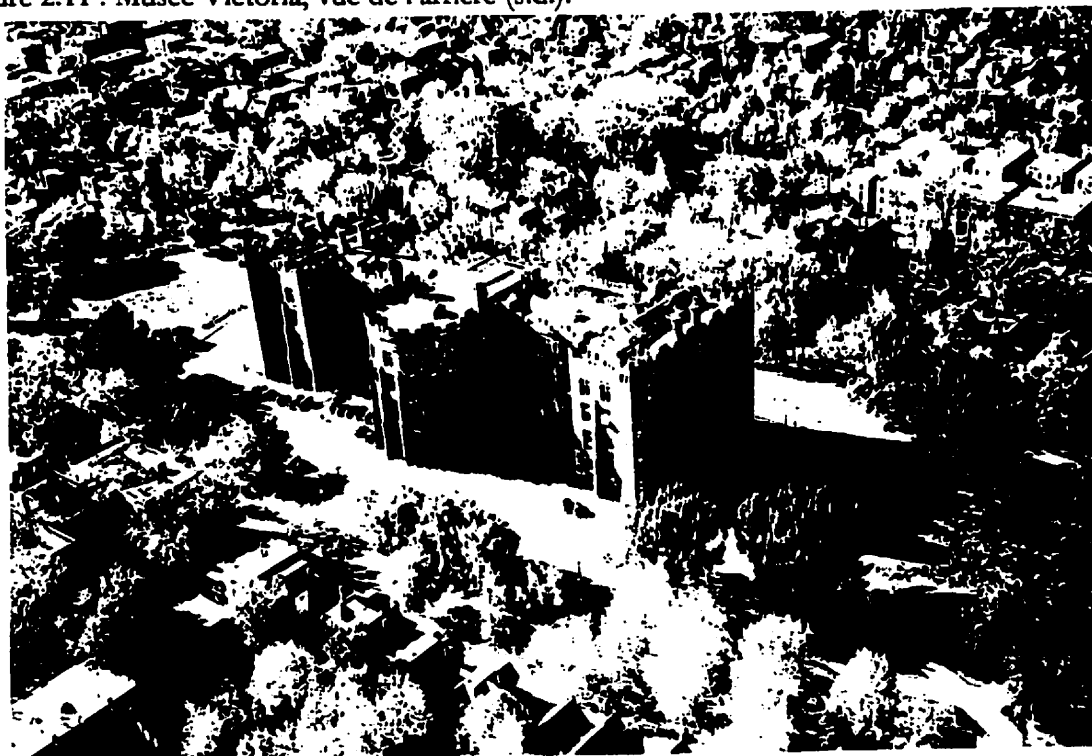
Sources : Eggleston (1961), p. 237 (haut) et photos d'héritage de la CCN (bas).

Figure 2.10 : Musée Victoria, façade (s.d.).



Source : Photos d'héritage de la CCN.

Figure 2.11 : Musée Victoria, vue de l'arrière (s.d.).



Source : Photos d'héritage de la CCN.



Figure 2.12 : Vue d'ensemble du cœur d'Ottawa. On y voit les traces de l'axe monumental imaginé, le Parlement à l'extrême nord et le musée Victoria au sud (s.d., ca. 1939 ou plus tard).



Source : Photos d'héritage de la CCN (photographe: Alexander R. Onoszko).

construction de l'édifice du Parlement et des édifices de l'Est et de l'Ouest représentait pour plusieurs de la pure folie, étant donné leur coût astronomique (plusieurs fois plus dispendieux que la prévision initiale) et leur grandeur démesurée pour les besoins et les moyens de la Province:

Les édifices sont magnifiques, dit George Brown; le style, l'étendue, l'emplacement, la qualité du travail, tout est admirable; mais ces édifices ont été construits au moins *cinq cents ans avant leur temps*. Il en coûtera la moitié du revenu de la province pour les éclairer, les chauffer et les entretenir. Jamais on a vu une telle folie.<sup>24</sup>

Il semblerait que l'on anticipait pas un très grand succès pour la Province. Par contre, les édifices de la Colline se sont rapidement avérés trop petits. John Hamilton Gray, un membre du premier Parlement fédéral, nous avait averti aussi tôt qu'en 1872 qu'une erreur avait été commise dans la Confédération canadienne: «Il est évident, dit-il, que les auteurs de la Confédération ont commis une erreur à la conférence de Québec. *“Aucune disposition n'a été prise en vue de créer un district fédéral destiné à soustraire la capitale à l'autorité exclusive de la législature d'une des provinces.”*»<sup>25</sup> Gray proposait la création d'un district fédéral, mais reçut peu d'appui. À cette époque, les terrains du gouvernement fédéral étaient situés sur des terres déjà non-taxées,<sup>26</sup> et c'est à la limite de la Colline parlementaire que s'arrêtait l'influence du gouvernement fédéral.<sup>27</sup> Étant donné les investissements superflus que l'on avait déjà accordé aux édifices parlementaires, il n'était sûrement pas question de reproduire d'autres 'folies'.

Comme nous le savons, l'expansion du pays a fait grandir la fonction publique et a nécessité d'autres édifices en plein cœur de la ville, à l'extérieur de la Colline parlementaire. Gray avait fait preuve d'une certaine clairvoyance en 1872 puisque des problèmes du type qu'il avait prévus allaient bientôt commencer à se manifester. Le fait que la nouvelle nation ne puisse se permettre d'acheter des terrains si coûteux est significatif, mais si le support du gouvernement avait été présent et si ce dernier avait fait preuve d'une volonté de planifier sa capitale selon une vision préétablie,<sup>28</sup> les

<sup>24</sup> Lettre datée du 15 août 1864, de l'honorable George Brown à sir John A. Macdonald. Voir Wilfrid Eggleston, *op. cit.*, p. 139.

<sup>25</sup> *Ibid.*, p. 155. Extrait de Gray, John Hamilton, *Confederation; or, the Political and Parliamentary History of Canada, from the Conference at Québec, in October, 1864, to the Admission of British Columbia, in July, 1871*, Toronto, Copp, Clark & Co., 1872, p. 108.

<sup>26</sup> Ces terrains faisaient partie de ceux qui avaient été mis de côté par le colonel John By pour l'Ordonnance en prévision de l'érection d'édifices parlementaires si Ottawa devenait capitale. Sous l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, les propriétés du gouvernement fédéral étaient exemptes de taxes foncières.

<sup>27</sup> Tous les édifices fédéraux étaient situés sur la Colline.

<sup>28</sup> Au cours des années 1880, Frederick Cook, un journaliste qui a aussi été le maire d'Ottawa, avait demandé à sir John A. Macdonald les raisons pour lesquelles on ne dégagerait pas la rue Metcalfe vers la rue O'Connor afin d'apporter une perspective  
Notes continuées sur la page suivante.

choses se seraient sûrement déroulées autrement. Paraît-il qu'on ne désirait pas une capitale monumentale ou que l'on croyait déjà l'avoir.

Ainsi, à part l'aménagement de la Colline du Parlement, la plupart des commentaires sur Ottawa étaient négatifs. La capitale du Dominion était même la cible de multiples critiques assez sévères venant d'hommes illustres. La première impression de William Lyon MacKenzie King sur Ottawa en juillet 1900 ressemblait à ceci: «Ottawa est une ville sans beauté, sauf autour des édifices du Parlement.»<sup>29</sup> À part l'aspect esthétique, Ottawa comportait de multiples problèmes d'aménagements urbains; les routes étaient dans un état pitoyable sans compter que celles-ci étaient parsemées de déchets de toutes sortes.<sup>30</sup> Le cœur de la ville était congestionné de chemins de fer, de stations et de cours à marchandises. La laideur de la ville commençait sérieusement à nuire à la beauté de la Colline parlementaire. Le fait que toutes les propriétés gouvernementales étaient exemptes de taxes foncières et que la ville d'Ottawa ne recevait aucune compensation pour ces taxes perdues n'aidait pas aux finances municipales et donc à l'allure et à la salubrité de la capitale. De plus, l'inévitable conflit de niveaux juridictionnels impliqués dans le processus de développement de la capitale existait déjà dans la ville victorienne alors que celle-ci tentait de se munir d'infrastructures urbaines de base:

Son [celle de la Ville d'Ottawa] implication principale était que le conseil municipal — que les services publics soient détenus par des intérêts privés, comme la traction, ou par des intérêts publics, comme l'eau — serait engagé dans le contrôle et la réglementation du développement physique de la ville. Inévitablement, la politique et les politiciens de tous les niveaux de juridiction seraient engagés dans le processus.<sup>31</sup>

Le gouvernement fédéral, n'ayant aucun pouvoir de planification au niveau législatif, plonge la ville d'Ottawa dans une confusion absolue. Ne s'étant réservé aucun pouvoir dans la Confédération

---

sur la Colline parlementaire. Macdonald était en faveur à une telle pratique mais ses collègues du cabinet s'y étaient opposé à cause du coût total à déboursier pour acheter les bâtiments et les terrains à cet endroit. Voir Wilfrid Eggleston, *op. cit.*, p. 209.

<sup>29</sup> *Ibid.*, p. 163.

<sup>30</sup> «Qu'un des premiers gouverneurs se soit fait ramer dans un bateau le long de la rivière des Outaouais entre 'Gouvernement House' et la Colline du Parlement, plutôt que de se risquer sur les rues n'est pas surprenant.» traduit de «*That one early governor had himself rowed in a boat along the Ottawa River between Government House and Parliament Hill, rather than risk the roads is no surprise.*» Taylor, John H., *Ottawa, an Illustrated History*, Toronto, James Lorimer & Company, Publishers and Canadian Museum of Civilization, 1986, p. 66.

<sup>31</sup> «Its [the City of Ottawa's] major implication was that the City Council — whether utilities were in private hands, like traction, or public hands, like water — would be engaged in the regulation and control of the physical development of the city. Inevitably, politics and politicians at every level of jurisdiction were engaged in the process.» *Ibid.*, p. 110.

pour l'aménagement de la capitale, le gouvernement n'avait aucune autorité sur la planification à Ottawa, à part celle d'aménager les terrains qu'elle possédait. Ainsi, puisque le pouvoir de planification relevait de la municipalité, donc de la corporation de la ville d'Ottawa, c'était à elle d'assurer le bon développement de la capitale. Toutefois, cette dernière devait-elle être en charge de planifier la cité de la nation, le symbole national?<sup>32</sup> Et si oui, avec quels fonds? Le gouvernement fédéral ne payait même pas sa part de taxes municipales, et ce, sur les terrains ayant la plus grande valeur foncière. Ainsi, le développement d'Ottawa se faisait à l'improviste, tantôt par les industries du bois,<sup>33</sup> ou encore par les compagnies de chemins de fer; parfois par la municipalité ou par le gouvernement fédéral. Ces derniers ont été responsables de la morphologie urbaine de la capitale jusqu'au tournant du siècle et le seul élément unificateur était le plan en damier. Le besoin de planifier devenait de plus en plus pressant.

Les administrateurs de la ville étaient réticents à planifier la ville puisqu'ils croyaient que c'était le gouvernement fédéral qui devait jouer un rôle central dans le développement d'Ottawa, et que pour commencer il devrait payer sa part des taxes. De plus, des sommes substantielles additionnelles devraient être attribuées pour rendre la capitale digne de la nation. Bien que selon l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, les biens de la Couronne sont exemptés de taxes municipales, c'est en 1877 que le gouvernement fédéral a commencé à payer la ville pour le service d'eau apporté aux édifices fédéraux. Par la suite, des dépenses additionnelles ont été assumées par le gouvernement fédéral jusqu'en 1897:

En 1897, la ville demanda de meilleures conditions à la place des versements d'impôt. Le gouvernement d'alors a estimé que l'apparence ne répondait pas à ce qu'aurait dû être la Capitale nationale, et il a reconnu que l'aménagement d'une capitale digne de ce nom était une responsabilité nationale et non pas simplement municipale. Il fallait un organisme fédéral pour dresser et exécuter un programme à long terme d'améliorations, et, à cette fin, le Parlement institua la Commission d'embellissement d'Ottawa en 1899.<sup>34</sup>

<sup>32</sup> Voir l'annexe 2.1 pour plus d'information à ce sujet.

<sup>33</sup> Les villes de Hull et d'Ottawa, à leurs débuts, ont développé un commerce international lié à la foresterie. Ce commerce industriel fut le gagne-pain principal de la région pour plusieurs décennies, jusqu'à ce que le secteur des services, lié à la présence du gouvernement fédéral, devienne prédominant. Ayant éliminé la majorité des traces de la ville industrielle, Ottawa définit, à partir de 1940, son rôle de ville gouvernementale; «Ottawa est devenue une ville unidimensionnelle, bien qu'elle était extrêmement grosse et sophistiquée.» traduit de «Ottawa became a one-horse town, though it was a mighty big and sophisticated horse.» *Ibid.*, p. 171.

<sup>34</sup> Canada, *Mémoire Présenté par la Commission du district fédéral au Comité Mixte du Sénat et de la Chambre des Communes institué aux fins d'examiner le progrès accompli et les programmes dressés par la Commission du district fédéral quant à l'élaboration et à la mise en œuvre du plan de la capitale nationale*, Ottawa, Commission du district fédéral, 1956, p. 7.

Ainsi, au lieu de payer l'équivalent de sa part de taxes municipales, le gouvernement décida d'investir cet argent dans son propre organisme d'aménagement. En échange pour des meilleures conditions urbaines, la municipalité offrirait gratuitement les services municipaux aux propriétés fédérales. C'est W.S. Fielding, le ministre des finances, qui a préparé la législation attribuant un budget des fonds publics pour améliorer la capitale ce qui a mené à la création de la Commission d'amélioration d'Ottawa (CAO).<sup>35</sup>

Ainsi, c'est en 1899 que fut adoptée la première loi permettant l'existence d'un organisme fédéral chargé d'améliorer la cité d'Ottawa,<sup>36</sup> siège de la capitale nationale depuis 1857. Le gouvernement fédéral n'étant pas satisfait de l'allure de sa capitale estimait qu'il était nécessaire d'intervenir par la création d'une commission. Le mandat de cette première commission consistait à embellir la capitale par la création de parcs, rues, avenues et promenades.<sup>37</sup> Des quatre commissaires faisant partie de la commission, trois étaient nommés par le Gouverneur en conseil et un par la cité d'Ottawa. La commission a reçu, par le biais de cette loi, plusieurs pouvoirs, dont celui d'expropriation, qu'elle pouvait exercer dans les environs de la cité d'Ottawa en coordination avec la cité d'Ottawa. La contribution de soixante mille dollars allouée à la commission par le gouvernement fédéral ne devait pas dépasser dix ans.

Le développement urbain d'Ottawa avant l'arrivée de la CAO se déroulait de façon plutôt aléatoire. La planification était limitée à des édifices isolés; on ne retrouvait encore aucun plan global pour l'ensemble de la ville. Ottawa, 'ville officielle', était aménagée par le gouvernement, et Ottawa, 'ville industrielle' se développait selon les intérêts des entrepreneurs. On avait droit à une manifestation urbaine monumentale incontestable, les édifices de la Colline parlementaire, mais la croissance du Dominion et de la fonction publique forçait déjà l'expansion des édifices gouvernementaux à l'extérieur de la citadelle gouvernementale. C'est dans cette vague de croissance que sont survenues les initiatives de planification d'ensemble pour la capitale canadienne.

Le Canada est un pays qui opère sous un régime politique de démocratie dans lequel les représentants du peuple, les ministres, sont responsables devant le Parlement. Étant donné la

---

<sup>35</sup> Voir John Taylor, *op. cit.*, p. 148.

<sup>36</sup> *Acte concernant la cité d'Ottawa, 1899 (62-63 Victoria), Loi du Parlement du Canada, c. 10.*

<sup>37</sup> D'autres commissions lui succéderont, ayant des mandats élargis.

volatilité des idéologies d'un tel système politique, la continuité en matière de planification, élément essentiel pour atteindre la monumentalité, n'est pas une composante que la démocratie parlementaire peut garantir alors que le chef de l'État a tendance à changer souvent. N'oublions pas que le seul ensemble monumental à Ottawa était celui des édifices du Parlement et que ces derniers avaient été créés sous le régime monarchique de la Grande-Bretagne, alors que le Canada était seulement une province de l'Empire britannique. Il semblerait qu'il soit beaucoup plus facile d'aménager une capitale sous un tel système.

Ce chapitre nous a montré que Ottawa était à la recherche d'une beauté esthétique grandiose. Ce n'est pas avant qu'Ottawa soit sélectionnée comme siège du gouvernement que l'on a pu observer une volonté d'inscrire la monumentalité dans le paysage urbain. La construction des édifices parlementaires, l'idée de l'axe Metcalfe, dont l'édifice Langevin et le musée Victoria en font partie intégrante, sont quelques exemples manifestant cette volonté. Toutefois, les initiatives ne semblent pas suivre de plan rigide, et la nécessité de développer la morphologie urbaine de façon méthodique paraît être peu importante en cette deuxième partie du XIX<sup>e</sup> siècle. Au tournant du siècle, par la création de la CAO, le gouvernement fédéral démontre sa volonté d'inscrire une monumentalité, et ce, comme nous le verrons, à l'aide de plans. Poursuivons notre étude avec un survol des plans d'aménagement du siège du gouvernement canadien, alors que la capitale continue sa quête de monumentalité.

## Annexe 2.1

Ottawa est la capitale nationale officielle du Canada et ce siège gouvernemental est représenté par une région urbaine différente des autres au pays. La capitale a un rôle symbolique à remplir au sein de la population nationale canadienne et sur le plan international. Quel symbole doit représenter la capitale au sein de ces populations et à qui revient la charge de déterminer et de mettre en œuvre ce symbole? On peut affirmer que ces tâches relèvent du gouvernement fédéral, étant donné qu'il s'agit de symboles nationaux. Ainsi, le rôle symbolique d'une capitale nationale est un champ de compétences fédérales.

Le siège du gouvernement canadien est un symbole national qui représenté par le biais d'une ville, la région d'Ottawa-Hull. Toutefois, selon la Confédération canadienne, le pouvoir législatif en planification urbaine appartient aux gouvernements provinciaux. Ce sont donc les provinces qui sont chargées d'administrer et de planifier les villes en leur territoire. Le gouvernement fédéral fait face à une grande difficulté lorsque vient le temps de planifier sa capitale, son symbole national; en matière urbaine, il n'a pas de pouvoirs réels. Ainsi, le gouvernement fédéral se retrouve devant un dilemme qu'il ne peut résoudre aisément. Bien que la tâche de créer un symbole national lui appartient, il ne possède pas les pouvoirs nécessaires pour l'implanter. De plus, les choix qui lui sont offerts sont limités: il peut essayer de se créer un district fédéral sous lequel il exercerait son pouvoir (par exemple une onzième province "spéciale") ou acheter suffisamment de terrains dans la capitale afin de devenir une influence incontestable dans l'aménagement de la ville et d'espérer obtenir la coopération des autres autorités présentes dans la capitale.<sup>38</sup> En plus de ce dilemme, la région d'Ottawa comporte d'autres particularités; elle est la seule région urbaine au Canada située sur une frontière provinciale, elle comporte deux cultures très différentes et elle tombe sous le pouvoir de plusieurs paliers juridictionnels. Ottawa a, en effet, un caractère bien spécial.

---

<sup>38</sup> Les deux options comportent, dans le cas d'Ottawa-Hull, de sérieux compromis. Pour la première option, on aborde le débat d'extra-territorialité qui est solidement ancré dans l'histoire de la capitale nationale canadienne et dont on observe un double courant de pensée. Le premier courant de pensée consiste à faire de la région de la capitale nationale un district fédéral; les provinces de l'Ontario et du Québec devraient dans ce cas, aliéner la partie de leur territoire faisant partie de la région de la capitale nationale afin que le gouvernement fédéral puisse en faire un district fédéral dont il en serait le maître. Un adhérent à cette première pensée est Donald C. Rowat (Voir Rowat, Donald C., *The Proposal of a Federal Territory For Canada's Capital*, Carleton University, Ottawa, 1966.) Toutefois, l'idée du district fédéral est rendue quasi impossible par un deuxième courant de pensée qui affirme que le territoire des provinces canadiennes est inaliénable. La Commission d'étude sur l'intégrité du territoire du Québec, présidée par Henri Dorion, adhère à la deuxième pensée (Voir Fullerton, Douglas H., *The Capital of Canada: How Should it be Governed?*, Ottawa, Information Canada, 1974, vol. 2, p. 284.) Ces deux courants de pensée opposés et compétitifs, toujours actifs aujourd'hui, font en sorte que le gouvernement fédéral se retrouve devant la deuxième option, celle d'acheter ce qu'elle désire contrôler, au prix du marché. Le gouvernement ne peut ensuite qu'espérer que toutes les autres autorités exerçant leur pouvoir dans la région de la capitale nationale coopèrent avec lui afin qu'il puisse y accomplir sa tâche, celle d'inscrire un symbolisme national.

## CHAPITRE TROIS

### LA MONUMENTALITÉ SUR PAPIER

Voulant rectifier la façon dont s'effectuait le développement de la morphologie urbaine à Ottawa-Hull, le gouvernement tenta entre 1899 et 1950 de se créer une capitale de calibre international. Dès 1903 les autorités fédérales s'efforceront de créer des plans pour le siège du gouvernement canadien. Ils tenteront ensuite de les implanter. On aurait peine à croire le montant d'efforts qui furent investis dans la planification de la capitale. Bien que ceux-ci soient importants, la sélection d'une vision à long terme l'est aussi, de même que la volonté d'implanter les plans. Nous parcourrons au cours de ce chapitre l'ensemble des initiatives de planification pour Ottawa-Hull.<sup>1</sup> L'importance incontestable des principes de planification de Noulan Cauchon, un Canadien qui ne travailla jamais pour le gouvernement fédéral, sera évidente suite à l'analyse de chacun des projets d'aménagement. Il est clair que la monumentalité sur papier a existé à Ottawa-Hull, comme c'est le cas pour plusieurs belles villes du monde.

#### Le rapport Todd (1903)

C'est en 1899 que débutèrent officiellement les activités de la Commission d'amélioration d'Ottawa (CAO).<sup>2</sup> On devra toutefois attendre quatre ans avant que cette dernière décide d'élaborer un plan d'aménagement. Précédant l'arrivée de l'architecte paysagiste Frederick Todd comme consultant pour la CAO, cette dernière avait effectué le nettoyage des terrains en bordure du canal Rideau et avait aménagé quelques parcs, sans plan. Ayant reçu des lettres lui suggérant d'engager un architecte paysagiste professionnel pour guider la planification des embellissements, la CAO dû réagir.<sup>3</sup> Puisque le mandat de la CAO en ce début de siècle se limitait à la mise en place d'un réseau de

<sup>1</sup> Afin de faciliter la lecture du présent chapitre, veuillez vous référer à l'annexe 3.1 (placée à la fin de ce chapitre). Celle-ci dresse l'évolution des plus importants principes d'aménagement de la capitale canadienne durant la période 1858 à 1950.

<sup>2</sup> Voir Canada, Commission de la Capitale nationale, *Une mission très particulière*, Ottawa, CCN, 1982, 61 p., ou Canada, Commission de la Capitale nationale, *Bâtir une capitale*, Ottawa, CCN, 1984, 63 p. pour un résumé des activités de la CAO, de la CDF et de la CCN de 1899 à 1980.

<sup>3</sup> Voir DeGrace, William, "Canada's Capital 1900-1950: Five Town Planning Visions", *Environments*, vol. 17, n° 2, 1985, p. 44 et Hillis, Ken, "A History of Commissions: Threads of An Ottawa Planning History", *Urban History Review*, vol. 21, n° 1, octobre 1992, p. 47.



parcs, boulevards et promenades, c'est la tâche que l'on assigna à Todd. Toutefois, ce dernier prévenait dès les premières lignes de son rapport de l'importance d'un plan général d'aménagement. Il soutenait qu'une planification à très long terme constituait un acte rationnel et raisonnable:

*Vous pouvez demander, est-il raisonnable de regarder si loin que dans cent ans, ou plus encore, et d'élaborer des plans pour les générations dans le futur lointain? Il suffit seulement d'étudier l'histoire de villes plus vieilles, et de noter l'énorme coût qu'elles ont encouru pour compenser le manque de prévisions anciennes, pour réaliser que la prospérité et la beauté future de la ville dépend en grande partie de leur habilité de regarder vers l'avant et du pouvoir de saisir les besoins et les exigences de la population qu'elle est destiné d'avoir.<sup>4</sup>*

Non seulement Todd croyait-il que la planification était vitale, mais il concluait aussi qu'Ottawa était déjà victime d'un manque de planification, aspect évident dans le paysage urbain:

*Lorsque nous considérons combien ordinaire Washington aurait pu devenir si on l'avait laissée croître de façon similaire à plusieurs autres villes et lorsque nous songeons aux beautés qu'Ottawa aurait pu posséder si sa croissance avait été dirigée de façon aussi sagement prévoyante, on doit réaliser les bienfaits d'un plan bien conçu...<sup>5</sup>*

Bien qu'Ottawa était à l'époque un centre industriel d'importance, Todd insistait sur le fait que le rôle principal d'Ottawa en était un de capitale, et que de deuxième importance, un centre industriel. La puissance industrielle devrait interférer le moins possible avec l'esthétique de la ville. Todd admettait toutefois que la tâche de préserver la beauté naturelle d'Ottawa, tout en assurant la survie du secteur industriel, constituait une tâche gigantesque; il s'agissait de trouver l'équilibre entre ces deux éléments, en compétition presque constante. Ainsi, avant d'aborder l'élaboration de ses suggestions en ce qui concerne le réseau de parcs, promenades et boulevards,<sup>6</sup> Todd avait offert à la CAO des mises en garde que la Commission devrait considérer avec autant d'importance, sinon plus, que son réseau d'embellissements. C'étaient des règles d'or que lui offrait Todd.

---

<sup>4</sup> *«You may ask, Is [sic] it reasonable to look so far ahead as one hundred years or more, and to make plans for generations in the distant future? We have only to study the history of older cities, and note at what enormous cost they have overcome the lack of provision for their growth, to realize that the future prosperity and beauty of the city depends in a great measure upon the ability to look ahead, and the power to grasp the needs and requirements of the population it is destined to have.»* Todd, Frederick G., *Preliminary Report to the Ottawa Improvement Commission*, Montréal, 1903, p. 2. Traduction de l'auteur ainsi que toutes celles qui suivent.

<sup>5</sup> *«When we consider what a very ordinary city Washington might have been if allowed simply to grow up as so many other cities have, and when we think of the beauties which Ottawa might have possessed had its growth been directed by the same wise forethought, we must realize the benefits of a well conceived plan...».* *Ibid.*, p. 3.

<sup>6</sup> Todd définit le boulevard comme étant une artère, droite ou courbée, où on y plante, en bordure ou au centre, des arbres. La promenade, d'autre part, est une artère de plaisance sinueuse où on retrouve, près du chemin, des paysages naturels qui rappellent ceux d'un parc.

Le plan d'embellissement de Todd était préliminaire. Ainsi, ses recommandations étaient basées sur une analyse rapide de la topographie d'Ottawa et son schéma d'ensemble était embryonnaire. Todd remit à la CAO le rapport qu'elle lui avait demandé de faire, ni plus, ni moins. Toutefois, puisque la Commission faisait face à plusieurs critiques, l'embauche de Todd aurait-elle servi à les faire taire?<sup>7</sup> Le rapport final n'a jamais été produit, et suite à la publication de l'étude préliminaire de Todd, la CAO et son successeur, la Commission du district fédéral (CDF), affirmaient s'être servi du rapport de Todd pour guider l'aménagement du réseau de parcs et de promenades.<sup>8</sup> Quelle que soit la réalité concernant l'implantation du plan de Todd, nous jugeons que la CAO et la CDF sont longtemps restées insensibles aux multiples avertissements de nature générale que lui offrait Todd.

Puisque le rapport Todd ne renfermait pas de plan, nous avons créé un schéma englobant la majorité de ses propositions. (figure 3.1)<sup>9</sup> En gros, il proposait la création ou l'agrandissement d'une variété de parcs urbains facilement accessibles. Dès que l'emplacement des parcs majeurs serait déterminé, la création de promenades devenait assez simple; il s'agissait de relier, par des promenades, les divers espaces verts. Le boulevard Rideau Hall, d'importance primaire selon Todd, relierait la résidence du gouverneur général, le Rideau Hall, à l'édifice du Parlement, les deux bâtisses publiques symboliques d'Ottawa. C'est sur cet axe qu'il proposait que soient aménagés les futurs immeubles gouvernementaux. Ainsi, à partir du Rideau Hall, le boulevard passerait préférablement devant les chutes Rideau pour ensuite longer la falaise de la rive de l'Outaouais jusqu'à ce qu'il rejoigne l'avenue Mackenzie. C'est à l'extrémité sud de l'avenue Mackenzie, par un rond-point

<sup>7</sup> Tel que mentionné plus haut, avant que la CAO décide d'embaucher Todd, elle avait reçu plusieurs lettres critiquant sa façon de procéder. Ce n'était que le début d'une série de critiques rabaisant la Commission. Dans une lettre du 10 janvier 1912 écrite par le premier ministre du Canada, R.L. Borden, on apprend que le 'Royal Architectural Institute of Canada' avait remis à M. Borden un mémoire critiquant l'évolution des travaux de la CAO. Le 'Royal Architectural Institute of Canada' mentionnait, en particulier, l'absence d'une étude d'ensemble ou d'un plan global d'améliorations pour la capitale. La CAO avait rétorqué aux critiques en rappelant que les services de Frederick Todd avaient été retenus en 1903 justement pour accomplir cette tâche et que le plan général tel qu'élaboré dans le rapport avait été suivi jusqu'à la limite des ressources financières mises à la disposition de la CAO. Voir Canada, Parliament, *Sessional Paper No. 51a (2 George V, 1912)*, pp. 19-20. Comme nous le verrons plus loin, un des commissaires de la CAO, C. P. Meredith, allait être la source de multiples autres commentaires critiquant la CAO.

<sup>8</sup> En fait, le premier ministre Wilfrid Laurier avait été informé que la CAO s'était servi du rapport Todd pour guider les embellissements à Ottawa dès que l'étude fut complétée. Étant donné la nature préliminaire du rapport, aucun travail sérieux n'aurait dû en découler avant qu'une étude approfondie ait premièrement été accomplie, tel que le recommandait Todd dans l'introduction de son rapport. Voir Canada, Parliament, *Sessional Paper No. 51a (2 George V, 1912)*, pp. 37-40. De plus, on nous affirmait que «Le plan de M. Todd fut suivi assez fidèlement dans l'aménagement du réseau de parcs et de routes de plaisance jusqu'en 1945.» dans, Canada, *Mémoire Présenté par la Commission du District Fédéral au Comité Mixte du Sénat et de la Chambre des Communes institué aux fins d'examiner le progrès accompli et les programmes dressés par la Commission du district fédéral quant à l'élaboration et à la mise en oeuvre du plan de la capitale nationale*, Ottawa, Commission du district fédéral, 1956, p. 14.

<sup>9</sup> Étant donné l'abondance d'illustrations, nous avons choisi de les placer à la fin du chapitre.

monumental à l'endroit du pont Dufferin (à quelques pas de la Colline parlementaire) que le boulevard se terminerait. Les futurs édifices publics à être érigés devraient nécessairement, selon Todd, être en harmonie avec le site pittoresque d'Ottawa et son architecture de style gothique. «Vos édifices du gouvernement sont en gothique pur, le style qui convient peut-être le mieux que tout autre à un site pittoresque. [...] pour Ottawa, dont l'emplacement pittoresque doit évidemment établir le fondement et l'idée dominante de n'importe quel plan proposé pour le futur.»<sup>10</sup>

À part un nombre d'autres promenades suggérées, dont une qui longerait le canal Rideau et une autre la rivière Rideau, Todd proposait la création de quelques grandes réserves naturelles, où les panoramas seraient représentatifs des paysages typiques canadiens. Une de ces réserves devrait se situer dans la vallée de la rivière Gatineau et l'autre dans les collines laurentiennes, à l'endroit du lac Meach.<sup>11</sup> Todd terminait son étude en offrant un avertissement à la CAO:

En conclusion, il est mon devoir d'inculquer à votre Commission le fait que dans un arrangement de cette nature, où le travail doit s'étendre sur plusieurs années, il est absolument nécessaire que les améliorations soient exécutées de façon systématique et en plein accord avec un plan préconçu qui, une fois approuvé, ne doit en aucun cas être assujéti à des modifications pour satisfaire les vœux ou caprices de partis égoïstes.

Je ne peux concevoir rien de plus désastreux à un tel arrangement que lorsque sanctionné et partiellement implanté l'idée générale soit sujette à l'altération et l'effet général de l'ensemble ainsi détruit.<sup>12</sup>

Malgré le fait que le rapport préliminaire de Todd s'attardait plus particulièrement au réseau de parcs et de promenades, il est clair que ce dernier avait connaissance des bienfaits d'une planification d'ensemble à long terme sans oublier l'importance vitale d'adhérer à une seule vision de planification. Plusieurs décennies auront été nécessaires avant que la CAO, le ministère des Travaux publics ou le gouvernement fédéral ne s'en rendent compte.

<sup>10</sup> «Your Government Buildings are pure Gothic, the style which is perhaps better suited than any other to a picturesque site. [...] for Ottawa, whose picturesque situation must obviously form the foundation and key-note of any proposed plans for the future.» Frederick G. Todd, *op. cit.*, p. 3.

<sup>11</sup> L'idée d'un parc national dans les collines laurentiennes avait été premièrement proposée par J.M. Macoun. Voir Ottawa Citizen, *Town Plan Report Provides for Creation of Federal District*, le 11 mars 1916.

<sup>12</sup> «In conclusion, it is my duty to impress on your Commission the fact that in a scheme of this nature, where the work must extend over a number of years, it is absolutely necessary that the improvements should be carried out in a thoroughly systematic manner and in strict accordance with a pre-conceived plan, which once approved must on no account be subject to alterations to meet the wishes or whims of self-interested parties.

*I cannot well conceive of anything more disastrous to such a scheme than that when once it has been sanctioned and partially carried out the general idea should be liable to alteration, and the general effect of the whole thereby destroyed.» Ibid., p. 38.*

Entre 1899 et 1908, les services de l'Architecte en chef réalisèrent l'Observatoire fédéral (1899-1900), l'édifice des Archives publiques (1905-1907), le musée Victoria (1905-1908) et la Monnaie royale (1905-1908). Il semblait y avoir à l'époque deux tendances d'aménagement urbain simultanées; celle de développer un axe monumental entre le musée Victoria et la Colline du Parlement et une autre avenue grandiose entre le Parlement et la résidence du gouverneur général, le long de la rue Sussex. (figure 3.1) «Conformément aux recommandations de Todd, les immeubles abritant les Archives nationales et la Monnaie royale furent construits sur la rue Sussex, première étape modeste dans la création d'un paysage urbain unifié.»<sup>13</sup> La construction de ces édifices suivait vraisemblablement les idées directrices de Todd mais on procédait à l'aménagement de la rue Sussex sans plan officiel détaillé.

### **Le concours national (1906)**

Ce n'est qu'en 1906 que le ministère des Travaux publics organisa un concours national en vue de l'aménagement de deux nouveaux édifices publics, le premier pour les départements gouvernementaux et le deuxième pour le ministère de la Justice. C'était le deuxième concours d'envergure, suite à celui qui avait été tenu pour la construction des édifices du Parlement en 1858. L'emplacement réservé à cet effet était situé devant le parc Major sur le côté ouest de la rue Sussex. (figure 3.2) C'est en septembre 1907 que l'on attribua le premier prix à la firme de W.S. et Edward Maxwell. (figure 3.3) Pour des raisons qui demeurent encore obscures, les services de la firme n'ont toutefois pas été retenus pour la construction des édifices.

Éventuellement, le projet de la rue Sussex fut abandonné, et on y construisit au lieu, l'édifice Connaught, le bureau de douane, un édifice beaucoup plus modeste. C'est que le gouvernement fédéral avait autorisé, en 1907, à la compagnie de chemins de fer du Grand Tronc de construire un hôtel, le Château Laurier, dans le parc Major, compromettant ainsi le site choisi pour le nouveau complexe gouvernemental. L'hôtel serait situé entre le site de la rue Sussex et l'édifice de l'Est sur la Colline parlementaire. «L'hôtel fut conçu et construit sans égard aux nouveaux édifices qui devaient être érigés de l'autre côté de la rue. La construction achevée, il était manifeste que la massive silhouette de ce faux château écraserait le centre administratif prévu.»<sup>14</sup> Les intérêts des

<sup>13</sup> Wright, Janet, *Les biens de la Couronne: L'architecture du ministère des Travaux publics, 1867-1967*, Toronto, University of Toronto Press, 1997, p. 119.

<sup>14</sup> *Ibid.*, p. 124.

entrepreneurs auraient, dans ce cas-ci, eu préséance sur ceux des responsables de l'image d'Ottawa; l'importance que le gouvernement attribuait à sa capitale était, semble-t-il, de moindre importance. De toute façon, le premier ministre Wilfrid Laurier fut remplacé par Robert Borden en 1911, et étant donné la mauvaise publicité qui avait entouré les projets d'aménagement de la capitale du gouvernement de son prédécesseur, Borden se sentait obligé de repartir à zéro:<sup>15</sup>

Mais surtout, en 1911, le gouvernement de sir Wilfrid Laurier avait été battu par les Conservateurs de Robert L. Borden. Aucun contrat n'avait encore été signé pour le complexe de la rue Sussex et les montants investis dans le projet restaient minimes. Tout nouveau gouvernement répugne à réaliser un projet lancé par son prédécesseur — d'autant plus lorsque le projet en question a fait l'objet d'une publicité négative. Aussi, le gouvernement Borden avait-il décidé de reprendre la planification du début.<sup>16</sup>

### Les travaux de Noulan Cauchon (1911-1912)

C'est à ce moment que survint à Ottawa Noulan Cauchon, natif de la ville de Québec et ingénieur de formation. Ce dernier travailla pour plusieurs compagnies ferroviaires jusqu'en 1910. Il amorça ensuite, à l'âge de 38 ans, une nouvelle carrière, celle de planificateur urbain. C'est en 1911 qu'il se prononça publiquement au sujet de la planification urbaine; sa vision était déjà pleinement développée et il se fit immédiatement remarquer par le public. Ce sont des conditions urbaines insatisfaisantes qui auraient poussé Cauchon à travailler en aménagement. Il croyait, comme Thomas Adams, que la planification urbaine constituait un moyen de réforme pour assainir la ville.

C'est le 26 octobre 1911 que fut publié le premier article sur Noulan Cauchon dans le quotidien *Ottawa Citizen*.<sup>17</sup> Les principes de planification qu'il y avait énoncé ont démontré à quel point il avait réfléchi sur le sujet. Cauchon conserva, tout au long de sa carrière de planificateur, la continuité de ses idées. Dans ce premier article, il stipulait que l'ingénieur était particulièrement bien placé pour travailler en aménagement, ce champ de travail qui existait depuis si longtemps mais qui avait grandement été négligé. Cauchon discutait de principes abstraits, de transports, d'autoroutes, d'art, et d'architecture. Par la lecture de cet article, on comprend rapidement qu'il souhaitait s'impliquer dans l'aménagement d'Ottawa. Il jugeait que la capitale du Dominion méritait mieux qu'un simple

<sup>15</sup> Ayant annoncé un concours en 1906, déclaré un gagnant mais n'ayant pas signé de contrat pour la construction des édifices proposés suscitait la controverse. De plus, au lieu du complexe monumental envisagé, on n'avait construit qu'un petit édifice. N'oublions pas que le dossier entourant la construction du Château Laurier avait sûrement entraîné sa part de disputes.

<sup>16</sup> *Ibid*, p. 124.

<sup>17</sup> *Ottawa Citizen, Town Planning was Discussed*, le 26 octobre 1911. Bien que ce quotidien d'Ottawa ait changé d'appellation au fil des ans, nous le nommerons *Ottawa Citizen* afin d'uniformiser le texte.

réseau de parcs et de promenades, ce qui faisait sûrement allusion au rapport Todd de 1903. C'était un plan d'aménagement d'ensemble qu'il proposait comme solution au mieux-être de la ville et il suggérait comme première étape l'exécution d'une collecte de données complète. Afin d'amorcer ces études, un comité consultatif en planification devrait être nommé (comme l'avait précédemment suggéré le 'Royal Canadian Institute of Architecture') et N. Cauchon insistait sur l'importance d'éduquer la population canadienne afin de la sensibiliser aux bienfaits de la planification et de l'importance d'améliorer l'aménagement de la capitale, ce symbole national.

Cauchon nous offrit par la suite une série d'articles dans le *Ottawa Citizen*, chacun traitant spécifiquement du problème de l'aménagement à Ottawa. Puisque les résidents d'Ottawa avaient voté en faveur de la transformation de la capitale en un district fédéral, Cauchon mentionnait dans ses articles l'aménagement du 'district fédéral' bien qu'il n'y en avait pas réellement un. Entre autres, Cauchon proposait en 1912 la création du 'King's Way', en bref, l'élargissement de la rue Lyon vers le site proposé pour les nouveaux édifices gouvernementaux.<sup>18</sup> (figure 3.4) C'était en fait la même idée que l'axe Metcalfe, mais plus à l'ouest. En janvier 1912 N. Cauchon rappelait aussi la recommandation de Mr. Tye et de Mr. Ker d'enlever les rails trans-urbains du Grand Tronc et de transformer l'espace ainsi délaissé par un grand boulevard,<sup>19</sup> aujourd'hui le Queensway. Le 15 janvier 1912 Cauchon proposa la Place de la Confédération au cœur de la ville, à l'endroit où elle est aujourd'hui (figure 3.5),<sup>20</sup> et où on y retrouverait éventuellement un monument. La Place de la Confédération servirait d'entrée à la capitale pour les voyageurs et son aménagement serait semblable à celui de la gare de Washington, dont Cauchon admettait s'être inspiré. Toutefois, l'architecture d'éventuels édifices en cet endroit devrait absolument être en harmonie avec celle de la Colline du Parlement et du Château Laurier. «Tout en conseillant le tracé de la station de Washington, le traitement architectural devrait être d'un style qui s'harmoniserait avec les édifices du gouvernement et le Château Laurier.»<sup>21</sup> Cauchon mentionnait que la Place de la Confédération constituerait une magnifique approche aux édifices de la Colline et c'est dans cette optique qu'il

<sup>18</sup> Comme nous le verrons plus loin, le site de la rue Sussex fut abandonné en faveur d'un nouveau site à l'ouest de la Colline parlementaire.

<sup>19</sup> Ces deux ingénieurs auraient produit un rapport pour la ville d'Ottawa concernant le réaménagement des chemins de fer à Ottawa avant l'arrivée de Cauchon dans la capitale.

<sup>20</sup> *Ottawa Citizen, Confederation Square Proposed in Connection with Railway Terminus*, le 15 janvier 1912.

<sup>21</sup> «*Whilst advocating the layout of the Washington station the architectural treatment should be of a style that would harmonize with the government buildings and the Château Laurier.*» *Ibid.*

proposait l'élargissement vers le sud de la rue Elgin, afin d'en faire un boulevard. Cauchon percevait réellement Ottawa comme une capitale et comme une ville et rappelait que la création du district fédéral pour Ottawa, voté en faveur par les citoyens, rendrait possible la re planification de la ville à la grandeur d'une vraie capitale.

Cauchon suggéra ensuite, en février 1912, une série d'améliorations pour la Colline du Parlement (figure 3.6), dont la mise en place d'un plan d'eau central réfléchissant, pour agrandir les édifices du Parlement, qu'il jugeait mal proportionnés. Il proposait aussi de supprimer une partie de la rue Mackenzie afin d'élargir le lot qui existait entre Sussex et Mackenzie, ce lot qui avait fait l'objet du concours d'architecture en 1906. Cauchon envisageait aussi un pont entre la Colline du Parlement et le parc Major.

En mars 1912, Cauchon élaborait un système routier en diagonales (où l'axe principal nord-sud était son 'King's Way'), s'inspirant probablement de l'Enfant (figure 3.7), et il souhaitait qu'Ottawa saurait apprécier les belles choses et qu'elle s'exprimerait de façon monumentale. En avril 1912 Cauchon rappela une autre recommandation faite par messieurs Tye et Ker au sujet des chemins de fer, celle de créer un tunnel ferroviaire sous la rue Wellington (figure 3.8), recommandation qu'il appuyait. Cauchon proposait aussi de diverger le canal Rideau et de se servir du fossé laissé par celui-ci pour y faire circuler les trains jusqu'au pied de la Colline du Parlement, à l'entrée du tunnel sous la rue Wellington.

Par ailleurs, il suggéra que soit créé un barrage aux chutes de la Chaudière afin de bénéficier de son immense potentiel hydroélectrique. Cauchon offrit aussi une solution pour éviter l'inondation de la rivière Rideau.<sup>22</sup> C'est en juin 1912 que Cauchon proposa l'élaboration d'une série de parcs encerclant les villes d'Ottawa et de Hull. Les parcs, situés aux endroits où l'altitude était entre 250 et 300 pieds (altitude trop élevée pour assurer une bonne pression d'eau), seraient interreliés par un réseau de promenades. Le résultat final, cartographié par Cauchon, constituait une ceinture de verdure. (figure 3.9)

On apprit ensuite, en juillet 1912, que le gouvernement fédéral était prêt à payer \$1500.00 pour effectuer la topographie en vue de créer un district fédéral à condition que Noulan Cauchon soit

---

<sup>22</sup> Ottawa Citizen, *Rideau River Improvement*, le 10 avril 1912, p. 12.

celui en charge de produire le plan.<sup>23</sup> Ce dernier serait par la suite utilisé par une commission d'experts ayant comme mandat l'embellissement de la région faisant partie du district proposé.<sup>24</sup> Cauchon proposa aussi une série de recommandations pour améliorer la circulation urbaine, dont l'extension de la rue Queen vers la rue Wellington ouest. Il suggérait aussi de relier la rue Slater à l'avenue Laurier ouest. (figure 3.11)

Nous avons, ainsi, en bref, les recommandations de Cauchon pour l'aménagement d'Ottawa avant l'arrivée de la Commission Holt. Il semblerait, selon Taylor,<sup>25</sup> que le schéma d'aménagement proposé par Cauchon en 1912 avait été endossé par le conseil municipal de la ville d'Ottawa la même année. Bien que Cauchon n'avait pas rédigé un rapport formel, les améliorations qu'il suggérait concernaient l'ensemble de la capitale (comme ville et comme siège du gouvernement) et avaient toutes été publiées dans le *Ottawa Citizen*. Lorsque l'on observe l'allure grossière de ses schémas, il ne faut pas oublier qu'à cette époque N. Cauchon avait fait ses recommandations de façon tout à fait volontaire et sans frais. Il espérait probablement être considéré comme candidat à la planification de la capitale.

Ainsi, Cauchon figure en permanence dans le dossier de l'aménagement à Ottawa tout au long des années 1910 à 1930. Sa vision de la planification en tant qu'outil de réforme ne changea pas au cours de sa carrière et il ne succomba pas aux pressions des entrepreneurs immobiliers. Étant le premier à envisager un plan global d'aménagement, et ayant identifié tous les problèmes majeurs d'Ottawa comme ville et comme capitale, Cauchon demeure un personnage d'importance vitale dans l'histoire de l'aménagement de la capitale. Malgré de multiples contrariétés au cours de son implication dans la planification d'Ottawa, il a su conserver un intérêt marqué pour cette ville, même si les autorités responsables de l'aménagement l'ignoraient trop souvent. «Que ses plans bien raisonnés soient constamment ignorés et qu'il ait été contre des barrières, passant de conseils

<sup>23</sup> *Ottawa Citizen, Federal District: Government is Willing to Pay for Survey*, le 10 juillet 1912.

<sup>24</sup> On peut voir un plan du district fédéral tel que proposé par Cauchon (figure 3.10) dans: Cauchon, Noulan, "A Federal District for Ottawa", *Journal of the Town Planning Institute*, vol. 1, n° 9 (avril 1922), carte entre les pages 14 et 15. Le plan de Cauchon fut produit avant la création de la Commission du plan fédéral et remis au 'Board of Trade Committee'. Un article du 11 mars 1916 dans le *Ottawa Citizen* fait la comparaison entre le plan de Cauchon créé «plusieurs années auparavant» et le 'nouveau' plan de la CPF. Dans l'article du *Journal of the Town Planning Institute* du mois d'avril 1922, le plan original de Cauchon fut reproduit avec peu de modifications.

<sup>25</sup> Taylor, John H, *Ottawa, an Illustrated History*, Toronto, James Lorimer & Company, Publishers and Canadian Museum of Civilization, 1986, p. 146.



municipaux de mauvaise grâce aux intérêts immobiliers des compagnies de chemins de fer, ont dû être des déceptions constantes pour Cauchon.»<sup>26</sup>

### **Le concours international (1913)**

Pendant que Cauchon préparait un schéma d'ensemble pour la capitale, le gouvernement fédéral poursuivait ses efforts dans le choix d'un site pour les futurs édifices gouvernementaux. Suite à l'élection de Robert Borden et à l'abandon subséquent du site de la rue Sussex, les projets d'aménagement du secteur central du gouvernement fédéral allaient se concentrer, à partir de 1912, à l'ouest de la Colline parlementaire. Le futur complexe gouvernemental serait localisé le long de l'imposante falaise qui fait face aux rives de l'Outaouais, du côté nord de la rue Wellington. Le projet envisagé devait comporter plusieurs édifices d'une superficie totale de 1.2 millions de pieds carrés. Au départ, c'est Frederick Todd qui fut chargé d'établir le plan d'aménagement. (figure 3.12) C'est vraisemblablement dû au manque de confiance en Todd que son plan fut mis de côté pour plutôt aller chercher conseil en Grande-Bretagne, plus tard en 1912. Thomas Mawson et Edward White, tous deux artistes paysagistes, furent considérés comme consultants pour le projet. Mawson ne fut pas choisi bien qu'il était le choix naturel étant donné son expérience comme architecte; il semblerait que ses intentions d'empêcher la multiplication de voies ferrées au centre des villes auraient déplu au Canadien Pacifique. Ce dernier aurait bloqué la nomination de Mawson:

Or, le haut-commissaire à Londres [c'est lui qui avait été consulté pour offrir une liste de candidats potentiels pour le projet de la rue Wellington] à ce moment-là était Lord Strathcona, l'un des fondateurs et des principaux actionnaires du Canadien Pacifique, ce qui tendrait à confirmer la thèse de Mawson.<sup>27</sup>

Strathcona recommanda plutôt White, un concepteur de jardins qui n'avait aucun antécédent en architecture ou en aménagement urbain (à l'opposé de Mawson qui était pleinement qualifié dans ces domaines). White fit appel aux services d'un architecte renommé, Aston Webb, pour l'assister:

L'avant-projet de White et Webb pour Ottawa représentait un transfert direct du grand style édouardien sur le sol canadien. [...] Le concept global possédait une qualité monumentale, grâce à ses vastes espaces publics et à ses larges façades qui dominaient la rue. Le plan White-Webb était très séduisant. Il allait placer Ottawa à la pointe du raffinement urbain.<sup>28</sup> (figure 3.13)

<sup>26</sup> «To have one's well reasoned plans so consistently ignored and to be up against barriers ranging from unwilling city councils to the vested interests of the railroads, must have been a constant disappointment to Cauchon.» Couitts, Sara E., *Science and Sentiment: The Planning Career of Noulon Cauchon*, Ottawa, M.A. Thesis, Carleton University, 1982, p. 59.

<sup>27</sup> Janet Wright, *op. cit.*, p. 126.

<sup>28</sup> *Ibid.*, p. 126.

Toutefois, ce plan ne semblait pas satisfaire le ministère des Travaux publics, puisque ce dernier annonçait en 1913 un autre concours, cette fois-ci international, pour le futur complexe d'édifices publics. Le plan White-Webb y était inclus. Une version du plan gagnant de W.S. et Maxwell de 1907, adaptée au nouveau site, y était aussi présentée. (figure 3.14) Plusieurs plans proposaient un aménagement monumental grandiose, tellement que l'on craignait que le complexe allait écraser l'ensemble de la Colline du Parlement. Le principe de base du concours fut remis en question avant qu'un finaliste ait été choisi. Le comité de sélection éprouvait des réserves sérieuses par rapport au plan de White-Webb. C'est que le plan avait été créé de façon isolée, sans considérer le reste de l'aménagement du cœur d'Ottawa, les axes nord-sud ne prolongeaient aucune artère existante, mais surtout le projet ne tenait pas compte de la prééminence (que l'on désirait conserver) des édifices du Parlement; le nouveau projet devait être de nature secondaire au grand ensemble canadien déjà en place, le Parlement:

Or les architectes avaient prévu un complexe qui risquait d'écraser les édifices de la Colline. [...] Le choix du thème classique pour les édifices dans la proposition de White et Webb allait à l'encontre du fort sentiment nationaliste et de la nécessité de créer une architecture qui serait l'expression d'une identité culturelle proprement canadienne.<sup>29</sup>

C'est alors que la controverse connut son summum. Des critiques de personnalités et d'organismes importants abondèrent. La CAO, qui opérait sous la direction «d'un simple maçon»,<sup>30</sup> avait reçu des critiques sévères de tous les experts qui avaient vu les travaux de la Commission dont Thomas Mawson, Unwin, Dunnungton-Grubb, la 'Ontario Association of Architects' et le 'Royal Architectural Institute of Canada'. C.P. Meredith était particulièrement étonné des travaux atroces qu'avait réalisé la CAO, dont il était un des commissaires. Meredith offrit de multiples critiques, surtout en ce qui a trait aux prétentions que la CAO opérait sous les lignes directrices du rapport Todd de 1903:

Puisque je ne crois pas que la Commission puisse prétendre exécuter aucun plan compréhensif, et certainement pas celui préparé par M. Todd, je prends la liberté de vous envoyer un sommaire de son

---

<sup>29</sup> *Ibid.*, p. 128.

<sup>30</sup> Dans une lettre à l'Honorable Martin Burrell, ministre de l'Agriculture, un des commissaires de la CAO, C.P. Meredith, affirmait que le surintendant de la CAO n'était rien de plus qu'un maçon. «...[F]ait par un supposé surintendant, qui n'est rien de plus qu'un maçon...» traduit de «[D]one by a so-called superintendent, who is nothing more than a bricklayer.» dans: Canada, Parliament, *Sessional Paper No. 51a (2 George V, 1912)*, p. 38.

rapport avec des notes concernant l'étendue à laquelle ses recommandations ont été implantées, si de tels cas existent.<sup>31</sup>

Se croyant l'unique commissaire qualifié pour diriger la CAO, Meredith aspirait sûrement au poste de Alexander Stuart, le surintendant des travaux de la CAO. Thomas Mawson, qui s'était aussi intéressé à l'aménagement d'Ottawa, critiqua sans réserve la CAO. Soulignant les erreurs flagrantes de A. Stuart, Mawson souhaitait sûrement prendre une part active dans la planification de la capitale:

...[P]eu importe ce qui constitue votre idée de la beauté, ne permettez pas qu'elle repose sur l'hypothèse que l'on peut l'atteindre par plusieurs pièces ornementales, tels que des ponts rustiques et des abris jardiniers (qui ne sont pas des abris), des sentiers ondulés, des modèles informes ou des spécimens d'arbres et d'arbustes, et de carrés de fleurs dans toutes sortes de positions impossibles.<sup>32</sup>

En plus, le concours lancé en 1906 par le ministère des Travaux publics, dont la firme W.S. et Maxwell avait remporté le prix gagnant en 1907, avait recueilli, comme nous l'avons vu, sa part de controverses. Et maintenant, le concours international de 1913 s'annonçait comme un autre échec. Ainsi, la CAO opérait sans plan et le ministère des Travaux publics lançait des concours, pour ensuite ignorer les gagnants (ou simplement ne pas en déclarer) et continuer ses travaux comme si rien n'était.<sup>33</sup> C'est dans ce climat que fut créée, par le premier ministre Borden, la Commission du plan fédéral (CPF). Par contre, la création de cet organisme de planification temporaire n'allait pas faire taire les critiques.

### La Commission du plan fédéral (1913)

Désirant maintenant créer un plan directeur pour la ville, plutôt que simplement aménager la parcelle de terrain au centre de la ville, le gouvernement fédéral laisse de côté le concours de 1913, pour s'attaquer à la création du plan d'ensemble de la capitale. «Le concours de 1913 ne fut jamais abandonné officiellement, mais la Commission du plan fédéral, qui représentait une autre façon de

<sup>31</sup> Ces mots proviennent de C.P. Meredith dans une lettre qu'il adressa au premier ministre Borden le 7 février 1912. «As I do not feel that the Commission can claim to be working out any comprehensive plan, and certainly not that prepared by Mr. Todd, I am taking the liberty of sending you a summary of his report with notes as to what extent, if any, his recommendations have been carried out.» *Ibid.*, p. 38.

<sup>32</sup> «...[W]hatever else constitutes your idea of beauty do not allow it to rest on the assumption that it is attained by bits of superadded ornament, such as rustic bridges and garden shelters, (which are no shelter), curvy walks, sprawling patterns or specimen trees and shrubs, and mean patches of flowers in all sorts of impossible positions.» William DeGrace, *op. cit.*, p. 46. Extrait de Mawson, Thomas, *The Ideal Capital City: How to Plan and Build It*, Fonds Noulan Cauchon, Archives nationales du Canada, MG30 C105, vol. 2.

<sup>33</sup> «Des lettres bouleuses de protestations entraient en flots de partout au pays concernant le fait que le département des Travaux publics menait son propre programme de construction.» traduit de «Stormy letters of protest poured in from across the country over the fact that the Department of Public Work was carrying out its own building programme.» William DeGrace, *op. cit.*, p. 46.

voir, allait défendre une vision fort différente de la capitale nationale.»<sup>34</sup> Le gouvernement fédéral s'éveillait finalement, et instituait une commission dont le mandat était de concevoir un plan d'ensemble visant la planification du développement futur des villes de Hull et d'Ottawa. L'étude devait contenir des plans de parcs, avenues, des localités et du style des futurs édifices publics ainsi que des réseaux de transports. Cette étude, de grande haleine, s'attarderait à plusieurs aspects influençant la morphologie urbaine. Le plan qu'avait à produire la CPF était le tout premier plan d'ensemble envisagé pour les villes d'Ottawa et de Hull subventionné par le gouvernement fédéral.

La CPF n'allait pas faire partie intégrante de la Commission d'amélioration d'Ottawa, bien que la CAO devait coopérer avec la CPF lors de son étude. Cette dernière était une Commission complètement indépendante et dont l'unique raison d'être était la conception du plan d'aménagement. «L'unique but de cette commission était de produire un plan et un rapport (le "rapport Holt" de 1915), et la CPF a cessé d'exister peu après.»<sup>35</sup> Ainsi, le 12 septembre 1913 est formellement créée la CPF, un organisme découlant directement du gouvernement fédéral, et formé de six commissaires dont les maires d'Ottawa et de Hull; le commissaire Herbert S. Holt fut nommé président de la CPF et M. Edward H. Bennett, un américain, a été sélectionné pour accomplir l'étude. C'est suite à l'annonce de la sélection de Bennett que recommencèrent les controverses.

C.P. Meredith a sûrement été un des premiers hommes affectés puisqu'il apprit tard en 1912 du choix de Bennett bien que la CPF n'existait pas encore. Faisant partie de la CAO, Meredith a sans doute bénéficié d'informations privilégiées à ce sujet. Peu importe, ce dernier était en désaccord avec la façon de procéder de la CAO et en plus il n'approuvait pas le choix de E.H. Bennett au sein de la CPF. Ces deux éléments l'auraient forcé à remettre sa démission au premier ministre Borden:

Meredith croyait visiblement qu'il était le seul commissaire muni de qualifications techniques adaptées à la tâche. [de surintendant des travaux de la CAO] Ceci, combiné à ses objections par rapport à la sélection de E.H. Bennett comme consultant à une nouvelle Commission du plan fédéral ont finalement causé Meredith à démissionner en Décembre 1912.<sup>36</sup>

---

<sup>34</sup> Janet Wright, *op. cit.*, p. 131.

<sup>35</sup> «The sole purpose of this commission was to produce a plan and a report (the 1915 "Holt Report"), and the FPC ceased to exist shortly thereafter.» William DeGrace, *op. cit.*, p. 44.

<sup>36</sup> «Meredith clearly felt he was the only Commissioner with any technical qualifications suited to the task. [of being Superintendent of Works of the OIC] This fact, combined with his objections to the appointment of E.H. Bennett as consultant to a new Federal Plan Commission ultimately caused Meredith's resignation in December of 1912.» *Ibid.*, p. 45. Dans sa lettre de démission au premier ministre, Meredith écrit ceci: «Il semble absolument absurde et contradictoire à tout notre esprit national, Canadien, Britannique, Impérial, qu'un citoyen des États-Unis soit choisi pour aménager les environs du siège du gouvernement du Dominion du Canada . . . il existe des hommes  
Notes continuées sur la page suivante.

Ensuite, Thomas Mawson, nommé par Lord Grey et endossé par le premier ministre Borden et par la 'Canadian Society of Architects', ne fut pas retenu puisque le 'Royal Institute of British Architects' et le Canadien Pacifique s'opposaient à sa nomination.<sup>37</sup> Puisque le choix de Bennett fut annoncé officiellement tard en 1913, ce n'est à ce moment que réagit, défavorablement, Noulan Cauchon.

Après avoir gratuitement offert un schéma d'aménagement d'ensemble pour Ottawa et faisant face à un fait accompli (le choix définitif de Bennett), Cauchon, offrit une critique assez sévère, au sujet de la Commission du plan fédéral, le 20 décembre 1913. Il s'attaqua au choix d'un étranger, Edward Bennett de Chicago, pour s'occuper d'affaires nationales, dont l'expression devrait être le résultat d'efforts et de sentiments canadiens. Cauchon critiquait le fait que ni Thomas Mawson ni le Lieutenant Colonel C.P. Meredith n'aient reçu de considération sérieuse pour effectuer les plans. Il se demandait ensuite pourquoi il n'avait pas été considéré:

Personnellement, j'ai passé plusieurs années à étudier intensément, à écrire et à faire des conférences au sujet des problèmes d'Ottawa et j'ai produit un plan assez complet, le seul à date et celui qui a plu aux auditoires scientifiques et populaires ici. J'ai offert de remettre les résultats de ces travaux à la commission. Malgré le fait que l'offre ait été gratuite et que plusieurs des commissaires avaient promis de tenir une audition ils ont fait preuve de négligence en ne le faisant pas et en laissant de côté cette source d'information avant de choisir leur parcours présent, une direction douteuse au point de vue de l'équité du moins.<sup>38</sup>

Plus tard, suite à la première réunion publique de la Commission du plan fédéral, Cauchon critiqua sévèrement les travaux jusque là accomplis par la Commission surtout à cause du manque de

---

au Canada et en Grande-Bretagne aussi honorables que M. Bennett, et qui apprécient et respectent nos idéaux britanniques, et qui sont entièrement capables de transmettre ces idéaux en une expression gouvernementale et civique concrète. En négligeant de consulter ces hommes, la Commission de planification de la ville [la CPF] a jeté une insulte à la profession. En sélectionnant un citoyen des États-Unis, elle a diffamé notre nationalité.» traduit de «*It seems absolutely farcical and contrary to all our national spirit, Canadian, British, Imperial, that a citizen of the United States should be chosen to lay out the surroundings of the seat of Government of the Dominion of Canada . . . there are men in Canada and men in Great Britain quite as eminent as Mr. Bennett, who appreciate and reverence our British ideals, and who are entirely capable of transmitting those ideals into a concrete governmental and civic expression. In neglecting to consult these men the Town Planning Commission [the FPC] has cast a slur on the profession. In appointing a citizen of the United States, it has slandered our nationality.» Ibid., p. 47. Extrait de C.P. Meredith, lettre au premier ministre R.L. Borden, le 27 décembre 1912.*

<sup>37</sup> Le Canadien Pacifique s'y opposait pour les mêmes raisons qu'en ce qui a trait à l'aménagement des édifices à l'ouest de la Colline, soit à cause de la perception négative de Mawson en ce qui a trait à la multiplication des chemins de fer au cœur des villes.

<sup>38</sup> «*Personally, I have spent several years intensively studying, writing and lecturing on the problems of Ottawa and have produced a fairly complete scheme, the only one to date and which has appealed to scientific and to popular audiences here. I offered to submit the results of these labors to the commission. Though the offer was gratuitous and several of the commissioners promised to give a hearing they are remiss in having failed to do so and in having neglected this source of information before deciding on their present course, a questionable one from the viewpoint of fairness at least.» Ottawa Citizen, Mr. Cauchon on the Town Planning Commission and its Appointments, le 20 décembre 1913, p. 1.*

profondeur de l'étude, de la faible productivité de l'équipe et du caractère secret de la Commission.<sup>39</sup> Cauchon s'étonnait aussi que Bennett n'ait pas abordé les principes fondamentaux du bien-être de la société comme l'habitation et les obligations morales; la seule chose marquante que Cauchon avait décelée chez Bennett, c'est l'influence illusoire de l'exposition de Chicago. N. Cauchon était aussi complètement dépassé par le fait que la Commission n'avait même pas entendu parler des solutions qui existaient déjà en ce qui concerne le remaniement des chemins de fer. De plus, il ne comprenait pas pourquoi la Commission ne s'était pas attardé au scénario du barrage hydroélectrique aux chutes de la Chaudière ou dormaient potentiellement 1 ou 2 millions de chevaux vapeur à proximité de la ville. Enfin, Cauchon était consterné en ce qui a trait aux nouveaux édifices gouvernementaux; un concours se déroulait pour le style et la disposition spatiale de ceux-ci en même temps que la CPF effectuait le même travail, dans l'ombre du concours. Cauchon demeurait certain que l'élaboration d'un plan d'ensemble sans consultation publique serait voué à l'échec et à l'opposition du public.

### **Les travaux de Noulan Cauchon (1914-1915)**

Suite à la création de la CPF, Cauchon republia toutes ses propositions de 1911-1912 dans le *Ottawa Citizen* en 1914 et en 1915. Alors que le concours international se déroulait (ou plutôt qu'il n'avait pas encore été officiellement annulé) pour le nouveau complexe gouvernemental, Cauchon offrit ses opinions sur le style désirable pour le complexe.<sup>40</sup> Cauchon admettait que plusieurs des propositions étaient très bonnes indépendamment mais complètement dépayées en complément aux édifices gothiques existants (une des propositions arborait un aigle). Cauchon souhaitait la continuité et plaidait pour le gothique en utilisant le Mont-Saint-Michel comme exemple de la beauté de cette architecture. Il mentionnait aussi que le gothique se prêtait bien à l'expansion urbaine puisqu'il s'agissait d'un style organique tandis que, par exemple, l'architecture grecque était statique, un produit fini, inaltérable. Enfin, dans un autre article,<sup>41</sup> il rappela que l'architecture gothique, pour être esthétique à Ottawa, devait avoir comme arrière plan le ciel et comme base commune, la rivière et les falaises.

---

<sup>39</sup> *Ottawa Citizen*, *Did Lecturer Disclose Commission's Plan for Street Widening in Ottawa*, le 25 avril 1914. Les idées que renferment le présent paragraphe proviennent toutes de l'article du 25 avril 1914, cité dans cette note.

<sup>40</sup> *Ottawa Citizen*, *Plan for Gothic in Government Block*, le 20 avril 1914.

<sup>41</sup> Cauchon, Noulan, "Improving of Parliamentary Surroundings", *Ottawa Citizen*, le 27 mars 1915 (date incertaine).

Par ailleurs, Cauchon perfectionna le plan d'un système de transport rapide encerclant la ville, où il reprenait l'idée de se servir du canal Rideau vidé, comme voie rapide.<sup>42</sup> Ce réseau de transport (figure 3.15), conjointement avec une limite sur la hauteur des édifices, immuniserait le centre-ville contre la congestion urbaine. Suite à l'annonce que la CPF adopterait la recommandation du tunnel sous la rue Wellington, Cauchon offrit alors des précisions sur la façon de faire, selon lui.<sup>43</sup> Cauchon estimait que, dans le scénario du remaniement des chemins de fer à Ottawa, il était vital que tous les intérêts ferroviaires à l'intérieur du 'district fédéral' soient contrôlés par le gouvernement fédéral:

Puis-je réitérer à nouveau l'espoir souvent exprimé que nos terminaux deviennent des terminaux nationaux dans le sens le plus complet du terme, qu'ils soient construits et possédés par le gouvernement du Canada et qu'ils soient retenus par ce dernier à jamais — ayant toujours en vue le district fédéral — malgré qu'il serait avantageux qu'ils soient opérés par une compagnie de terminaux temporairement.<sup>44</sup>

En suivant l'idée du barrage aux chutes de la Chaudière, Cauchon proposait de remplir la baie Nepean afin d'en faire un parc urbain au cœur du district fédéral.<sup>45</sup> Selon son plan urbain, Cauchon proposait deux grandes avenues, le 'King's Way boulevard' et le 'Grand Trunk Railway boulevard' mentionnées plus haut et dont le nouveau complexe gouvernemental deviendrait dorénavant le centre d'attraction. (figure 3.16) Ayant investi beaucoup de temps à faire connaître publiquement ses propositions, Cauchon avait la conviction que l'éducation du peuple constituait une des premières étapes dans l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan d'aménagement. Dommage qu'il n'ait réussi à éduquer le gouvernement fédéral; la CPF opérait tout autrement.

### Le rapport Holt (1915)

Alors que la CPF commença ses études à Ottawa-Hull, l'état de la morphologie urbaine ne s'était guère amélioré depuis le début des travaux de la CAO. En fait, malgré le rapport Todd, une série de tentatives pour aménager le futur complexe gouvernemental et le schéma de Cauchon, la ville se développait, comme elle en avait l'habitude, de manière improvisée. Les intérêts industriels prédominaient toujours puisque des chemins de fer parcouraient à peu près partout la ville. Peu

<sup>42</sup> Cauchon, Noulan, "Ottawa Town Planning, Electrical Rapid Transit", *Ottawa Citizen*, le 12 mai 1914.

<sup>43</sup> Cauchon, Noulan, "National Terminals for Ottawa", *Ottawa Citizen*, le 14 novembre 1914, p. 11.

<sup>44</sup> «Might I reiterate again the often expressed hope that our terminals will be national terminals in the fullest sense of the term, that they will be built and owned by the government of Canada and retained by it for all time — and with the Federal District always in view — though perhaps operated by a terminal company to advantage temporarily.» *Ibid.*

<sup>45</sup> *Ibid.*

importe l'endroit dans la capitale, les secteurs résidentiels étaient envahis par des chemins de fer et des industries. Un grand manque de ponts pour traverser les cours d'eau nuisait considérablement à l'esthétique et au bon fonctionnement des villes de Hull et d'Ottawa sans compter que la rivière Rideau sortait de son lit à chaque année. La rue Wellington, artère sur laquelle siégeaient les plus beaux édifices de la ville, était aussi l'épine dorsale du réseau routier. L'utilisation de la rue Wellington se faisait par toutes les sortes de moyens de transport, ce qui diminuait de façon significative l'importance des édifices gouvernementaux. En plus des chemins de fer qui entrecoupaient les rues de la ville partout, les arpenteurs ne semblaient pas préoccupés à poursuivre les rues à travers plus d'une ou deux subdivisions, résultant en un système routier complètement décousu.

Ainsi, la CPF termina son rapport en 1915 et offrait cinq recommandations saillantes.

1. La Commission recommandait qu'aucune amélioration ne soit exécutée avant d'avoir établi un district fédéral sur lequel le gouvernement fédéral aurait un certain pouvoir au niveau local.
2. Les commissaires croyaient fermement qu'aucun plan d'ensemble n'aurait de succès sans avoir au préalable réglé le problème du transport ferroviaire.
3. On soulevait l'importance que les futurs édifices gouvernementaux soient bâtis selon un plan préétabli.
4. Des mesures de contrôle des secteurs résidentiels et industriels devraient être implantées à l'aide de règlements de zonage.
5. La création d'un parc ou d'une réserve nationale dans les collines des Laurentides était recommandée.

Les commissaires étaient impressionnés, tout comme Todd l'avait été, par la beauté naturelle exceptionnelle du site d'Ottawa-Hull. «La nature, en effet, offre une invitation directe pour faire de cette capitale une des plus belles au monde.»<sup>46</sup> Ils constataient toutefois, que Ottawa n'avait pas été développée comme une capitale mais bien comme une ville industrielle, sans aucun plan. «La ville a



été implantée sans plan et elle s'est développée sans plan.»<sup>47</sup> On nous rappelait aussi que la capitale du Canada appartenait à toutes les provinces et ne devait donc pas, selon les commissaires, être située dans aucune de celles-ci. Le siège du gouvernement devrait être situé dans un district à part. N. Cauchon préconisait aussi un district fédéral pour la capitale, et nous savons que la population d'Ottawa avait endossé l'idée lors d'un vote, plusieurs années auparavant. Le district fédéral qui était proposé par la CPF partait des chutes Chats à la tête du lac Deschênes à l'ouest, jusqu'au Ruisseau Green à l'est et à environ dix milles au nord et dix milles au sud du centre-ville d'Ottawa; cette zone coïncidait presque exactement au district fédéral proposé par Cauchon dans son schéma d'aménagement.

Ensuite, la CPF abordait le problème des voies ferrées à Ottawa.<sup>48</sup> Premièrement, la future Commission du district fédéral devrait entièrement contrôler les chemins de fer à l'intérieur du district fédéral.<sup>49</sup> N. Cauchon avait premièrement offert cette solution, vitale selon lui, en 1912. La CPF offrait un plan général de réaménagement des chemins de fer ayant pour but la concentration et la simplification des chemins de fer. (figure 3.17) Ainsi, un grand nombre de voies seraient abandonnées; ces voies délaissées pourraient se transformer en boulevards. Le chemin de fer Grand Tronc qui traversait la ville d'est en ouest se prêtait très bien à un tel usage (figure 3.1); Cauchon avait envisagé nommer cet ancien chemin de fer, dès 1912, le boulevard G.T.R. (Grand Trunk Railway). Le plan suggéré comportait les multiples avantages suivants: il réduisait le nombre de droits de passage, éliminait le morcellement des deux villes, concentrait l'aire occupée par des chemins de fer au minimum, encourageait l'utilisation d'un même axe pour les passagers et pour les marchandises, éliminait toutes les intersections de rails importantes, rendait possible la séparation de circuits passagers et de circuits de marchandises, utilisait presque entièrement des droits de passage et des aires réservées aux trains déjà existantes et enfin ne comportait pas de dénivellations sévères.

---

<sup>46</sup> «Nature, indeed, offers a direct invitation to make this northern capital one of the most beautiful in the world.» *Report of the Federal Plan Commission on a General Plan for the Cities of Ottawa and Hull*, Ottawa, Federal Plan Commission, 1915, p. 20.

<sup>47</sup> «The city had been laid out on no plan, and it developed on no plan.» *Ibid.*, p. 21.

<sup>48</sup> La supposition de base de la CPF, en ce qui concerne le remaniement des chemins de fer, était que le transport ferroviaire continuerait son essor.

<sup>49</sup> La CPF proposait de changer le nom «Commission d'amélioration d'Ottawa» pour «Commission du district fédéral» afin que celui-ci coïncide avec l'espace dont l'organisme prendrait la responsabilité, le district fédéral.

Par ailleurs, la CPF proposait que l'expansion des édifices gouvernementaux se fasse à l'est et à l'ouest des édifices de la Colline parlementaire, puisque ces endroits étaient isolés des secteurs commerciaux. Une expansion vers le sud n'était même pas à considérer puisque les valeurs foncières étaient déjà beaucoup trop élevées et parce que les édifices gouvernementaux interféreraient avec les commerces.<sup>50</sup> Ainsi, l'érection des édifices départementaux se ferait à l'ouest des édifices de la Colline du Parlement, le long de la rue Wellington, sur les terrains que le gouvernement fédéral avait commencé à acheter en 1912.<sup>51</sup> Un petit quartier d'édifices gouvernementaux entre la rue Lyon et la rue Bronson serait développé, lorsque le besoin se ferait sentir. (figure 3.19) La CPF s'était assurée que le nouveau complexe gouvernemental et le réseau routier soient bien intégrés; ainsi, les rues Bank, Kent, Lyon et Bay seraient prolongées jusqu'à la rivière des Outaouais, créant des perspectives axiales, comme il aurait été souhaitable de le faire pour la rue Metcalfe et le Parlement:

**Malheureusement, la relation qui devrait exister entre les édifices du gouvernement et le système routier de la ville n'a pas été reconnue lors de l'érection des édifices du Parlement. L'absence d'une approche axiale principale, tel qu'en résulterait si la rue Metcalfe était une large avenue alignée avec la Tour Victoria est très regrettable.<sup>52</sup>**

À l'est, la rue Sussex conviendrait aussi à l'expansion des édifices gouvernementaux, tel que Todd l'avait proposé en 1903. Sur le côté est de la rue, on proposait d'installer les édifices à vocation industrielle, tels l'Imprimerie nationale et les laboratoires. Le côté ouest de Sussex devrait être réservé pour des musées, des galeries d'art et des auditoriums étant donné la proximité du Château Laurier et de la Colline du Parlement. De plus, il était fortement recommandé que les édifices parlementaires soient agrandis.

La CPF estimait que ces expansions suffiraient jusqu'à ce que la population du Canada atteigne trente millions d'habitants; l'espace requis pour les édifices publics à ce moment serait d'environ

<sup>50</sup> Par contre, en observant la figure 3.18, on observe une nouvelle rue à l'ouest de la rue Metcalfe. L'espace qui réside entre la rue Metcalfe et la nouvelle rue correspond exactement à l'élargissement nécessaire pour centrer l'édifice du Parlement au réseau routier. Aussi, les deux rues sont parfaitement alignées avec le terrassement de la Colline parlementaire.

<sup>51</sup> Voir l'article: Ottawa Citizen, *Govt. Has Passed the Order-in-Council for Wellington St. Site*, le 5 mars 1912. Le coût estimé des nouveaux terrains s'élevait à environ deux millions de dollars. Le concours international du ministère des Travaux publics de 1913 concernait ces mêmes terrains.

<sup>52</sup> «Unfortunately, the relation that ought to exist between the Government buildings and the street system of the city was not recognized at the time the Parliament Buildings were erected. The lack of a main axial approach, such as would result if Metcalfe Street were a wide avenue on a line with the axis of the Victoria Tower, is much to be regretted.» *Report of the Federal Plan Commission on a General Plan for the Cities of Ottawa and Hull, op. cit.*, p. 111.

quatre millions de pieds carrés. Pour assurer l'uniformité du tissu urbain, il était recommandé que le gouvernement acquière et exerce son contrôle sur le caractère, le design architectural, la couleur, la hauteur et l'utilisation des édifices gouvernementaux.<sup>53</sup> Le caractère architectural des édifices gouvernementaux déjà érigés devrait être préservé à tout prix; les nouveaux édifices devraient absolument être en harmonie avec ceux qui existaient et non contraster avec eux.<sup>54</sup>

En général, l'architecture extérieure du Château Laurier, même si elle nécessite des raffinements au niveau des détails, peut être considérée, en ce qui concerne sa silhouette et son caractère, comme une proposition valable pour l'architecture d'une composition verticale, telle que suggérée pour le nouvel ensemble.<sup>55</sup>

De plus, les édifices de la Colline devaient toujours demeurer les traits dominants d'Ottawa;<sup>56</sup> il était essentiel que des précautions soient prises afin d'assurer ceci. Dans la mesure du possible, les nouveaux édifices devaient augmenter l'allure importante des édifices de la Colline. (figures 3.20 à 3.22) Enfin, la CPF reprenait une des observations majeures du rapport Todd, soit que le lien symbolique qui devrait exister entre les édifices du gouvernement et la résidence du gouverneur général était quasi inexistant, et que des mesures curatives devaient être implantées le plus tôt possible:

Ottawa est la capitale du pays et la résidence du gouverneur général et il s'agit plutôt d'une réflexion sur nous que le lien entre la Colline du Parlement et le Rideau Hall est fait par une rue banale d'aucune importance, dignité ou beauté, surtout lorsque par de modestes investissements elle pourrait être convertie en une belle approche plus appropriée à son affectation.<sup>57</sup>

Afin d'assurer un contrôle sur le développement dans le district de la capitale nationale, on proposait d'implanter des règlements de zonage qui guideraient le développement dans les secteurs désirés. De plus, on devrait imposer des règlements sur la hauteur des édifices et sur le style architectural. La CPF suggérait que les secteurs résidentiels soient sauvegardés de l'invasion

<sup>53</sup> Cette recommandation s'appliquait aussi pour d'éventuels édifices qui seraient érigés au sud de la rue Wellington, à l'extérieur des terrains traités dans le rapport.

<sup>54</sup> F. Todd, en 1903, et N. Cauchon, en 1914, avaient fait la même recommandation.

<sup>55</sup> «Generally speaking, the external architecture of the Château Laurier, though it may require refining in detail, may be regarded in general outline and character as a worthy suggestion for an architecture of vertical composition, such as is suggested for the new group.» *Ibid.*, p. 111.

<sup>56</sup> La raison principale pour laquelle le concours de 1913 avait été abandonné concernait justement cet aspect de dominance des édifices de la Colline.

<sup>57</sup> «Ottawa is the Capital of the country, and the residence of the Governor-General and it is rather a reflection on us that the connection between Parliament Hill and Rideau Hall is by means of a very commonplace street of no importance, no dignity and no beauty, when by the expenditure of no great amount of money it could be converted into a fine handsome approach in keeping with its purpose.» *Ibid.*, p. 112.

industrielle et commerciale mais surtout de constructions résidentielles trop denses, comme des blocs à appartements. La Commission rappelait qu'il était quasi inutile d'espérer que le contrôle du district puisse être effectué sans que soit mis en place un réseau balancé de transport urbain. N. Cauchon préconisait de limiter la hauteur des édifices et la mise en place d'un réseau de transport rapide dès 1914.<sup>58</sup> Cauchon avait aussi déploré l'invasion industrielle et proposait concentrer les industries à l'est de la rivière Rideau; la CPF suggérait deux aires industrielles, la première, identique à celle qu'avait proposé Cauchon et l'autre, à l'ouest de la Colline du Parlement, le long de la rivière des Outaouais.<sup>59</sup> Concrètement, la CPF avait réussi à faire implanter un règlement municipal interdisant l'érection d'édifices dépassant 110 pieds de hauteur à l'intérieur du secteur central des affaires.<sup>60</sup>

Peu d'attention semble avoir été consacrée à la section traitant des parcs, promenades et terrains de jeu (elle ne comporte qu'une énumération et une schématisation des aménagements proposés). On y mentionne toutefois le rapport préliminaire de Todd, et plusieurs des recommandations lui ressemblent. En général, on proposait la préservation des berges des rivières Outaouais, Rideau et Gatineau ainsi que la rive ouest du canal Rideau. Bien entendu, la CPF reprenait l'idée d'une grande réserve naturelle dans les collines de la Gatineau; leur schéma indiquait une aire semblable à celle qui existe aujourd'hui sous le nom du parc de la Gatineau. (figure 3.23) Le système de promenades suivait la même logique que celui qu'avait suggéré Frederick Todd en 1903, soit de relier les parcs et les édifices gouvernementaux par un réseau de routes d'agrément. On avait débuté plusieurs travaux liés aux recommandations de Todd et le rapport Holt suggérait l'extension de ces travaux.

---

<sup>58</sup> «Un tel plan général du transit rapide, accompagné par une limite de la hauteur des édifices pour minimiser la congestion...» traduit de «*Such a general scheme of rapid transit, aided by limitation in height of buildings to minimize congestion...*». Cauchon, Noulan, "Ottawa Town Planning, Electrical Rapid Transit", *Ottawa Citizen*, le 12 mai 1914.

<sup>59</sup> «Cette localité à l'ouest avait été défaite par un plébiscite quelques années auparavant et à l'époque avait été opposée par M. Cauchon ayant comme fondements les vents prédominants dirigés vers la ville, la difficulté et le coût de construire des quais sur la plage peu profonde et rocailleuse...» traduit de «*This western location was defeated on a plebiscite some years ago and at the time opposed by Mr. Cauchon on the ground of prevailing winds toward the city, of the difficulty and cost of wharfage on shallow, rocky foreshore...*». *Ottawa Citizen, Town Plan Report Provides for Creation of Federal District*, le 11 mars 1916.

<sup>60</sup> La hauteur maximale universelle de 110 pieds permettait de conserver la prééminence visuelle des édifices parlementaires. La proposition de la CPF a été approuvée et mise en oeuvre le premier juin 1914 (règlement municipal n° 3754).

Bien que le réseau routier ne fasse pas partie des cinq recommandations principales de la CPF, l'étude d'un réseau routier désirable pour la capitale y est abordé en détail.<sup>61</sup> La recommandation de plus grande importance consistait à décharger la rue Wellington de sa circulation. Ainsi, la rue Laurier semblait être la meilleure alternative en tant qu'artère est-ouest pour soulager la rue Wellington. Cependant, afin que la rue Laurier devienne l'épine dorsale du système routier, elle devait être soumise à des changements majeurs. Par exemple, une nouvelle voie diagonale, construite sur un viaduc, aurait relié la rue Rideau (à l'intersection de la rue Dalhousie) à la rue Laurier (à l'intersection de la rue Elgin) permettant ainsi de bifurquer la rue Wellington. (figure 3.25) En effet, à part le viaduc proposé pour la nouvelle diagonale, d'énormes surfaces libres auraient été construites par dessus le canal à l'ouest de la gare centrale; l'aménagement final aurait constitué une gigantesque place entourée de divers édifices monumentaux. (figure 3.26) De plus, un tunnel devait être creusé entre l'avenue Laurier et la rue Albert afin d'éviter la falaise qui se retrouvait à cet endroit.<sup>62</sup> (figure 3.27) Enfin, l'avenue Laurier serait élargie pour accueillir une plus grande densité de circulation.

Puisque Ottawa et Hull étaient de grands centres industriels au début du siècle, la question du transport fluvial était d'importance.<sup>63</sup> Il était établi que la rivière des Outaouais constituait la voie navigable la plus utilisée, transportant plus de trois quart des marchandises arrivant et partant d'Ottawa-Hull. Malgré le fait que le canal Rideau n'était pas une voie maritime utilisée pour des fins commerciales et que le canal représentait une entrave au développement de la ville, on proposait toutefois de le conserver à cause de son héritage historique et de son utilisation pour fins récréatives. L'abandonnement du canal, suggéré par plusieurs, n'était pas recommandé par la CPF puisqu'elle estimait que cette manœuvre serait inutile et endommagerait à jamais la ville. On proposait même qu'aucune entreprise industrielle ne soit permise le long des rives du canal entre la rivière Rideau et la rivière des Outaouais.

---

<sup>61</sup> La méthode d'analyse du réseau de rues s'était faite par une étude des plus courts chemins entre les points d'importance dans la capitale. De ces résultats ont été créés de multiples diagrammes simulant des déplacements du nord vers le sud, de l'est vers l'ouest, du centre vers le sud etc. À partir de ces diagrammes, on a déterminé le réseau que l'on retrouve à la figure 3.24.

<sup>62</sup> Cauchon avait songé à un tel tunnel et s'y était opposé à cause de son coût excessif et pour des raisons pratiques (l'absence de neige dans le tunnel aurait compliqué les déplacements en traîneaux). Sa proposition consistait plutôt à contourner la falaise en empruntant les rues Queen et Slater, libérant ainsi la congestion au centre-ville. La figure 3.11 nous rappelle ces suggestions.

<sup>63</sup> Ce sujet est traité dans *Report of the Federal Plan Commission on a General Plan for the Cities of Ottawa and Hull*, *op. cit.*, pp. 131-140.

La CPF suggérait d'abandonner complètement la pratique courante de vider les eaux d'égoûts non-traitées dans les cours d'eau. On mentionnait que l'incinération de déchets serait désirable pour Ottawa, à condition que le poste d'incinération soit plusieurs milles à l'extérieur de la ville.<sup>64</sup> La CPF suggérait aussi que tous les fils suspendus (électriques, téléphoniques, télégraphiques, de tramways) soient enterrés. Le sérieux problème du débordement de la rivière Rideau avait été étudié par M. Andrew Bell en 1901 et la CPF suggérait de se référer à son rapport afin de résoudre le problème.<sup>65</sup>

L'idée d'établir un district fédéral était sous-jacente à toutes les recommandations de la CPF. Si leurs plans étaient suivis, les commissaires affirmaient que la section centrale de la ville serait imposante, par son grand espace libre. L'ensemble des édifices gouvernementaux constituerait l'effet architectural le plus frappant de toute la capitale. La CPF prévenait qu'un projet d'une telle ampleur nécessiterait plusieurs années pour se réaliser, mais que l'idéal suggéré par leurs plans était réalisable, et ce, à coût 'raisonnable'.<sup>66</sup>

Après que fut rendu public le rapport Holt, un article parut dans le *Ottawa Citizen* comparant les propositions de la CPF avec celles de leurs prédécesseurs, et plus particulièrement, avec celles de N. Cauchon.<sup>67</sup> La comparaison était inévitable lorsque l'on considère que Cauchon avait rédigé plus de cent articles et avait offert plusieurs schémas dans le *Ottawa Citizen* depuis 1911. En bref, la CPF semble avoir pris en considération toutes les recommandations de Cauchon pour ensuite les incorporer dans son plan d'aménagement ou encore rejeter celles qui ne lui plaisait pas.<sup>68</sup> Toutefois, peu d'éléments réellement nouveaux semblent avoir été proposés par la CPF, si ce n'est de la façon de régler certains problèmes ayant été identifiés avant même qu'ils ne commencent leur étude. La CPF était d'accord avec Cauchon pour les recommandations suivantes:

1. L'élaboration d'un district fédéral;
2. le regroupement des chemins de fer à l'est de la rivière Rideau;

---

<sup>64</sup> *Ibid.*, p. 153.

<sup>65</sup> N. Cauchon avait aussi offert des solutions à cet égard en 1912.

<sup>66</sup> *Ibid.*, pp. 27-28.

<sup>67</sup> *Ottawa Citizen, Town Plan Report Provides for Creation of Federal District*, le 11 mars 1916. Les idées que renferment le présent paragraphe proviennent toutes de l'article cité dans cette note.

<sup>68</sup> Nous n'avons aperçu aucune mention dans le rapport Holt remerciant Cauchon pour sa contribution au plan d'ensemble.

3. la création d'un tunnel sous la rue Wellington;
4. l'élaboration d'un secteur industriel à l'est de la rivière Rideau;
5. l'érection d'un pont qui relierait la Colline du Parlement au parc Major (diagonal à la rue Wellington dans le plan Holt et parallèle dans le plan Cauchon);
6. certains des élargissements de rues et des diagonales;
7. la prise en contrôle totale par le gouvernement fédéral des intérêts ferroviaires à l'intérieur du district;
8. le contrôle de l'aménagement par le zonage;
9. le remplissage partiel du lac Dow.

### **Le plan de Richard Wright et de Thomas Adams (1919)**

Toutefois, ni le schéma de Cauchon ni le plan d'ensemble de E.H. Bennett n'ont eu d'impact immédiat sur la morphologie de la ville. La Première Guerre mondiale s'étant avérée coûteuse pour le Canada, le projet d'aménagement de la CPF fut mis de côté.<sup>69</sup> Le gouvernement fédéral décida par contre, en 1919, de créer un autre comité d'aménagement, tout en soutenant que les recommandations de la CPF n'avaient pas été abandonnées. David Ewart, Architecte en chef à la retraite, Thomas Adams,<sup>70</sup> urbaniste britannique réputé, et Richard C. Wright, Architecte en chef en fonction composaient le comité interne et officieux. Les membres du comité étaient en accord avec la proposition du style Château pour les nouveaux édifices fédéraux (tel l'architecture du

<sup>69</sup> D'autant plus, l'édifice du Parlement avait été incendié en février 1916. (figure 3.28) La priorité du gouvernement concernant l'image de la capitale se retrouvait nécessairement à la reconstruction du Parlement qui avait été complètement démoli. Le nouvel édifice fut reconstruit de 1916 à 1927 à un coût de douze millions de dollars. (figure 3.29)

<sup>70</sup> Le gouvernement fédéral avait invité Thomas Adams en 1914 comme expert urbaniste au sein de la Commission de la conservation. Il est probable qu'il fut nommé au comité secret de 1919 puisqu'il était déjà lié par contrat au gouvernement. Néanmoins, la philosophie d'Adams, en ce qui concerne la planification, ressemblait à celle de Cauchon, ce qui signifie qu'il accordait beaucoup d'importance aux réformes sociales, dans le but d'améliorer la qualité de vie de la population urbaine et rurale. Bien que le comité dont Adams faisait partie n'avait pas comme mandat de créer des plans, la vision de l'urbaniste britannique, inspirée des cités-jardins d'Ebenzer Howard, forçait les autres membres à considérer l'aménagement sous une optique fondamentalement différente.

Château Laurier) de la CPF,<sup>71</sup> mais ne s'entendaient pas d'autre part et n'acceptaient pas le plan de base de E.H. Bennett.<sup>72</sup> Ewart produit donc son propre plan d'aménagement mais il mourut avant de pouvoir le défendre. Adams et Wright proposèrent conjointement un deuxième plan, qui fut adopté (figure 3.30), en partie:

Ce dernier projet était l'œuvre d'un comité spécial, qui travaillait plus ou moins dans l'ombre au sein de la fonction publique fédérale. C'est pourtant cette proposition qui allait déboucher sur des résultats concrets. Elle réussit non parce qu'elle était la meilleure, mais parce qu'elle était la plus récente et la plus complète au moment où le gouvernement trouvait la volonté et les fonds nécessaires pour passer à l'acte.<sup>73</sup>

Ce n'est toutefois que plusieurs années plus tard que des résultats concrets liés au plan d'Adams et Wright se manifestèrent. Le chantier de construction de l'édifice de la Confédération fut confié au Bureau de l'Architecte en chef en 1928:

L'édifice de la Confédération [construit entre 1928 et 1931] était le fruit de plusieurs décennies de planification, de révisions et de compromis. Son style avait été défini par la Commission du plan fédéral, son plan de base, déterminé par Wright et Adams, tandis que les plans d'exécution détaillés avaient été tirés par une équipe du ministère [le Bureau de l'Architecte en chef], dont le chef était T.D. Rankin, l'architecte principal. [...] Haut de neuf étages, chapeauté d'un toit de cuivre pentu et orné de lucarnes, c'était une interprétation libre du style Château.<sup>74</sup> (figure 3.31)

### Les travaux de Noulan Cauchon (1921-1928)

Pendant que la planification de la capitale s'effectuait de façon discrète, N. Cauchon tenta encore une fois d'imposer sa vision de l'aménagement d'Ottawa. Par l'entremise du *Journal of the Town Planning Institute of Canada*, Cauchon publia une version perfectionnée de son schéma d'aménagement de 1912. Puisque nous nous sommes déjà attardés à ce sujet, l'analyse des articles du *Journal of the Town Planning Institute of Canada* sert simplement à soulever les nouveaux éléments introduits par Cauchon lors de la période 1921 à 1928. Premièrement, en 1921 N. Cauchon présenta un rapport qu'il adressa au comité spécial du Sénat du Canada concernant l'aménagement

---

<sup>71</sup> Il s'agissait ici de planifier l'aménagement des édifices dont on avait acheté les lots à un coût de deux millions en 1912, dont Todd offrit un premier plan d'aménagement en 1912 (figure 3.12), White et Webb un autre plus tard en 1912 (figure 3.13), dont le ministère des Travaux publics avait organisé un concours international en 1913 et dont la CPF avait prévu l'aménagement en 1915. (figure 3.19)

<sup>72</sup> Le plan qui fut finalement accepté, celui de Wright et Adams, comportait malgré cela des similarités avec le plan de Bennett.

<sup>73</sup> Janet Wright, *op. cit.*, p. 137.

<sup>74</sup> *Ibid.*, p. 137.



d'Ottawa et de Hull et de l'élaboration d'un district fédéral.<sup>75</sup> Il commença par rappeler la nécessité de former un district fédéral avant de tenter un aménagement global de la capitale. Son scénario suggérait de donner à une éventuelle 'Commission du district fédéral' le contrôle des phénomènes physiques et des services publics d'Ottawa et de Hull laissant inaltérés les autres champs de compétences municipales. L'attribution des taxes serait distribuée comme à l'habitude pour les municipalités mais augmentée, proportionnellement aux revenus des villes de Hull et d'Ottawa, par une subvention du gouvernement fédéral. Ainsi, la commission consultative effectuerait la planification et les travaux d'ingénierie pour les deux villes, dépensant leur quota respectif de taxes attribuées à cet effet. Ce comité, composé d'experts, assurerait la planification et guiderait le développement en s'assurant que ce qui serait fait, serait bien fait, et effectué seulement lorsque nécessaire et possible et en accord avec un plan général prédéterminé.

En avril 1922 Cauchon offrit un résumé assez complet de l'ensemble de ses suggestions pour Ottawa depuis 1912.<sup>76</sup> Il y avait ajouté l'idée de ses prédécesseurs de créer un parc national. Toutefois, il souhaitait que le parc débute à partir de la rive de l'Outaouais; la réserve serait mince à cet endroit et s'élargirait à mesure que l'on se dirigerait vers le nord, de façon à englober l'ensemble des collines laurentiennes:

Une pointe des collines des Laurentides rejoint la berge de la rivière des Outaouais à l'endroit du barrage hydroélectrique proposé. L'intention est que cette pointe de montagnes soit convertie en parc national à partir de l'autoroute de l'autre côté du barrage et de là s'élargissant pour inclure tout le terrain montagneux de plus en plus loin vers le nord...<sup>77</sup>

Par ailleurs, Cauchon tenait à ce que les autorités saisissent le but de la planification, chose qu'ils ne semblaient pas encore comprendre en 1925: «On ne comprend pas encore que la raison majeure d'un plan est de contrôler le développement futur et d'éviter des erreurs coûteuses et désastreuses et

<sup>75</sup> Cauchon, Noulan, "Town Planning and the Proposal for a Federal District of Ottawa and Hull", *Journal of the Town Planning Institute*, vol. 1, n° 4-5 (juin-août 1921), pp. 25-27.

<sup>76</sup> Cauchon, Noulan, "A Federal District for Ottawa", *Journal of the Town Planning Institute*, vol. 1, n° 9 (avril 1922), pp. 3-6 et carte entre pages 14 et 15. Cet article correspond probablement au 'Rapport Cauchon de 1922' dont fait souvent allusion la littérature qui traite de l'aménagement de la capitale.

<sup>77</sup> «A spur of the Laurentian hills comes down to the shore of the Ottawa river at the point of the proposed power dam. It is intended that this mountain spur be made a National Park beginning from the highway across the dam and thence widening out as it extends including all the hilly ground further and further into the north...». *Ibid.*, p. 5.

qu'un plan n'implique d'aucune façon le déboursement immédiat d'importantes sommes d'argent.»<sup>78</sup> Cauchon nous offrait aussi quelques plans d'aménagement qu'il avait créés pour la 'Ottawa Town Planning Commission (OTPC)' dont il était le président.<sup>79</sup> (figure 3.32 et figure 3.33) Ces plans, inspirés de son schéma d'aménagement de 1912, ne seraient jamais considérés par le gouvernement fédéral qui, nous l'avons vu, opérait en secret. En décembre 1927, on nous présentait le plan d'aménagement de la Place de la Confédération tel que proposé par Cauchon, de même que l'élargissement de la rue Elgin à 159 pieds de large jusqu'à la Place Cartier. La figure 3.34 illustre bien tous les changements proposés à cet endroit.<sup>80</sup>

Dans ce qui semble être un des derniers espoirs de s'imposer comme planificateur de la capitale, Noulan Cauchon offrit, encore une fois, en 1928 son schéma d'aménagement pour Ottawa.<sup>81</sup> (figure 3.36) Il reconnaissait la présence de conflits d'autorités dans le territoire d'Ottawa et remarquait que la planification s'effectuait sans vision. Alors que la majorité de l'article concerne des éléments déjà mentionnés, à la toute fin, quelques éléments nouveaux s'y retrouvent. Premièrement, Cauchon énonçait le fait que l'architecture classique est une expression esthétique lumineuse tandis que le gothique en est une d'ombrages sombres. Ces deux modes d'expression ne sont pas compatibles, soutenait-il. Ainsi, les approches à la Colline du Parlement devraient conserver l'esprit et les principes gothiques. Pour les raisons tout juste évoquées, il déconseillait la transformation de la rue Metcalfe en avenue monumentale. C'est qu'une avenue monumentale est de conception classique et donc un motif contradictoire par rapport aux édifices du Parlement, dont l'approche en serait le but terminal:

**En ce qui concerne le sujet controversé de l'élargissement de la rue Metcalfe comme approche monumentale aux édifices du Parlement, la conception est classique, p. ex., sur l'axe central d'un ensemble symétrique et serait contradictoire comme motif. La tentative de faire un mail de la rue Metcalfe de façon**

<sup>78</sup> «It is not yet understood that the chief object of a plan is to control future development and prevent disastrous and costly mistakes and that a plan by no means involves immediate expenditure of large sums of money.» *Journal of the Town Planning Institute, Cauchon's Plans for Ottawa*, vol. 4, n° 4 (août 1925), p. 9.

<sup>79</sup> La OTPC avait été créée en 1921 suite au passage de l' 'Ontario Town Planning and Development Act' en 1918. Cet acte, selon les pouvoirs qu'il accordait, en était un persuasif; les commissions créées selon cet acte devaient convaincre le conseil municipal d'agir selon leurs recommandations. Noulan Cauchon fut le président de l'OTPC, dès sa création en 1921, jusqu'à sa mort en 1935.

<sup>80</sup> Un plan de 1926 dessiné par N. Cauchon nous démontre clairement son intention d'ériger un monument aux morts au centre de la future place. (figure 3.35)

<sup>81</sup> Cauchon, Noulan, "The Ottawa Planning Situation", *Journal of the Town Planning Institute*, vol. 7, n° 4 (août 1928), pp. 98-102. Les idées que renferment le présent paragraphe proviennent toutes de l'article cité dans cette note.

similaire au Mail de Washington rencontrerait certains autres défauts physiques impossibles à éliminer, à moins d'effectuer des dépenses injustifiées.<sup>82</sup>

C'est qu'en empruntant la rue Metcalfe vers le Parlement, notre regard est fixé sur le deuxième étage des édifices, selon Cauchon, un trait fort désagréable. Élargir la rue ne ferait qu'accentuer cette défektivité. Pour régler le problème il faudrait creuser, à certains endroits, la rue Metcalfe de 8 à 10 pieds de profondeur afin de créer une pente graduée jusqu'aux édifices de la Colline. Cauchon croyait que cette manœuvre aurait des effets désastreux et occasionnerait des coûts immédiats très élevés ainsi qu'une sérieuse dislocation des valeurs foncières en bordure de la rue élargie, cette dernière étant située dans le cœur du secteur des affaires.

### Les travaux de Jacques Gréber (1937-1939)

Pendant que l'on construisait l'édifice de la Confédération, le premier ministre William Lyon Mackenzie King s'intéressait à l'élargissement de la rue Elgin afin d'en faire une place publique ornée d'un monument commémoratif de guerre,<sup>83</sup> un projet initié par N. Cauchon. La dépression et la victoire des conservateurs aux élections de 1930 ralentirent ce projet et lorsque King revint au pouvoir en 1935, l'espoir d'exécuter son projet redevint possible. En 1934 le ministère des Travaux publics commença la construction du deuxième édifice départemental, l'édifice de la Justice, selon le plan de Wright et Adams.<sup>84</sup> Peu après, Jacques Gréber intervenait pour la première fois dans l'aménagement de la capitale. Ayant été impressionné par l'urbaniste en chef de l'Exposition

<sup>82</sup> «As to the mooted widening of Metcalfe Street for a monumental approach to Parliament Buildings, the conception is classical, i.e., on the central axis of a symmetrical (sic) grouping and would be self-contradictory as a "motif." An attempt to make a "mall" of Metcalfe Street similar to the Washington Mall would meet further with certain physical defects impossible of elimination, short of unwarranted expenditure.» *Ibid.*, p. 102.

<sup>83</sup> Le premier ministre Mackenzie King s'intéressait personnellement à l'aménagement d'Ottawa. En parlant du projet de la Place de la Confédération, William DeGrace mentionne que: «Ceci fut un projet soutenu considérablement par l'influence personnelle du premier ministre W.L.M. King, dont l'intérêt en architecture, en architecture du paysage et en planification urbaine rivalisait celui de la politique.» traduit de «This was a project aided considerably with the personal influence of Prime Minister W.L.M. King, whose interest in architecture, landscape architecture and town planning rivalled that of politics», William DeGrace, *op. cit.*, p. 51. En 1927, lorsque King était au pouvoir, la loi ayant servi à créer la CAO fut abrogée et remplacée par la Loi de la Commission du district fédéral (CDF). Voir *Loi concernant la Commission du District Fédéral, 1927 (17 George V)*, Loi du Parlement du Canada, c. 55. Cette nouvelle loi reconnaissait l'existence de Hull dans la région du siège du gouvernement fédéral (que l'on appela plus tard le district de la capitale nationale). L'amendement à la loi de la CDF du 11 juin 1928 attribuait une contribution spéciale de trois millions de dollars afin de lui permettre une plus grande flexibilité au niveau des achats de terrains et des projets d'améliorations importants. En bref, on rehaussait le pouvoir et le budget de la Commission.

<sup>84</sup> Ce fut aussi le dernier édifice construit selon ce plan. Lorsque Gréber arriva à Ottawa en 1937, il proposa l'abandon du plan Adams et Wright dont deux édifices additionnels avaient déjà été planifiés mais pas encore construits. L'architecture pittoresque victorienne de ces édifices était vraisemblablement étrangère au goût français de Gréber.

universelle de 1937 à Paris, King invita Gréber à Ottawa afin qu'il guide l'aménagement de la Place de la Confédération et qu'il propose un plan pour le développement du secteur central d'Ottawa.<sup>85</sup>

Dans son premier rapport, daté du 24 juin 1937,<sup>86</sup> Gréber note que le problème de l'aménagement urbain devrait être traité de façon globale et non de manière locale. En plus, il prévenait qu'une collecte de données complète devait absolument précéder la création d'un plan général d'aménagement.<sup>87</sup> Gréber mentionnait que, à part quelques détails, la Colline du Parlement et la rue Wellington étaient bien aménagées telles quelles. On devrait toutefois amplifier l'importance de la rue Wellington comme étant l'artère principale de la ville et il aurait été souhaitable de l'élargir, mais la construction d'édifices départementaux au nord de la rue l'empêchait maintenant. Étant donné que la rue Wellington était déjà assez large pour la circulation qui l'empruntait, la principale raison de l'élargir consistait à la rendre monumentale.<sup>88</sup> Toutefois, cet effet de largeur pouvait être atteint en répartissant les futurs édifices publics dans un vaste réseau d'espaces libres. L'espace délimité par les rues Bay, Kent, Wellington et Queen consisterait un bon endroit pour situer ces édifices;<sup>89</sup> on pourrait retrouver une place publique le long de l'axe de la rue Lyon entre Wellington et Sparks. Au nord de ce complexe gouvernemental un autre projet d'immeubles publics serait construit, lui aussi entouré d'espaces libres. Il s'agissait, entre autres, de l'édifice de la Cour Suprême dont l'édifice de la Confédération donnait l'aspect architectural à suivre. L'espace libre entre la rue Wellington et la Cour Suprême devait être traité conjointement avec l'édifice de la Cour Suprême et non comme une partie séparée de l'édifice qu'il mettait en perspective.

Gréber abordait ensuite le cas du Monument de Guerre.<sup>90</sup> Il déconseillait fortement de le localiser à l'intersection des rues Elgin et Wellington puisqu'il s'agissait d'un lieu de pèlerinage et que de le situer au milieu d'une artère de circulation automobile intense, était insensé. Gréber proposait plutôt le localiser dans le centre du parc Major (figure 3.37), au calme, invitant le silence et la

<sup>85</sup> À ce moment, Gréber allait œuvrer au sein du ministère des Travaux publics; il ne serait lié d'aucune façon à la CDF.

<sup>86</sup> Gréber, Jacques, *Consultation on development of government grounds*, Paris, 1937 (le 24 juin), 15 p.

<sup>87</sup> Malgré de multiples avertissements de la sorte depuis le début du siècle, le gouvernement fédéral ne semblait toujours pas saisir l'importance de cette démarche puisque ce dernier avait invité Gréber à aménager le secteur central d'Ottawa seulement, sans considérer l'ensemble de la capitale.

<sup>88</sup> *Ibid.*, p. 2.

<sup>89</sup> L'endroit que proposait Gréber (*ibid.*, pp. 3-4) correspondait exactement à celui du plan d'aménagement du secteur central de E.H. Bennett de la CPF.

<sup>90</sup> Gréber étudie ce cas dans *ibid.*, pp. 6-10.

réflexion. Ainsi, il suggérait que l'espace entre Wellington et Elgin serve à des fins décoratives et de dispersion de la circulation. Au lieu d'un cercle au centre de l'intersection, un hémicycle serait préférable selon Gréber, sa base allongée sur la rue Wellington et dont le centre arborerait une fontaine entourée de jardins. Gréber suggérait l'avenue Sussex comme artère principale entre le canal Rideau et la rivière Rideau; l'avenue serait bordée d'édifices et d'espaces publics. En ce qui concerne la création d'une rue en bordure de la falaise de la rivière des Outaouais, comme l'avait proposé Cauchon (figure 3.32), Gréber la déconseillait car la beauté de cet élément naturel serait largement compromise.

J. Gréber soulevait ensuite l'insuffisance de la station de chemins de fer. Le scénario qu'il proposait consistait à relocaliser la station vers le sud, toujours en bordure du canal Rideau mais sur une nouvelle cour que l'on créerait par dessus le canal.<sup>91</sup> (figure 3.38) Ainsi, la congestion qui existait aux abords de la station présente serait amoindrie. La cour, transformée en jardin, proposerait aux visiteurs un avant-goût de la beauté naturelle d'Ottawa dès leur arrivée, en plus de leur offrir une magnifique perspective des édifices du Parlement. (figure 3.39) Gréber abordait enfin le cas de la construction d'un hôtel de ville et conclut que d'autres études devraient être effectuées avant de décider de son emplacement. Ses deux propositions pour l'emplacement se situaient au cœur de la ville, soit entre les rues Sparks et Queen, sur l'axe de la rue Lyon ou encore entre la rue Queen et la rue Slater, faisant face à l'est de la rue Elgin.

Le deuxième rapport de Gréber, daté du 7 février 1938,<sup>92</sup> confirmait certains éléments du rapport de 1937, mais réfutait aussi une proposition importante; celle de localiser le Monument aux Morts au centre du parc Major. Il semblerait que Gréber ait été forcé de localiser le monument justement là où il le déconseillait un an plus tôt, à cet endroit identique à celui qu'avait suggéré Cauchon en 1912. (figure 3.5) En accord avec le rapport de 1937, Gréber proposait la transformation en jardins de

<sup>91</sup> Un bref exposé des premiers travaux de Gréber (1937-1939), se retrouve dans la revue *La vie urbaine* (Gréber, Jacques, "Notes sur les travaux d'embellissement de la ville d'Ottawa", *La vie urbaine*, juillet-août 1939, n° 52, pp. 198-210.) Cet article répète le contenu des rapports de 1937 et de 1938 mais a l'avantage d'inclure plusieurs illustrations, élément manquant des copies des rapports de Gréber que nous avons consulté. Nous illustrerons donc certaines des propositions des rapports de Gréber à l'aide de ces schémas. Les figures 3.38 et 3.39 ne correspondent pas au scénario que proposait Gréber en 1937 en ce qui concerne le Monument aux Morts. Ce dernier allait être localisé dans le parc Major en 1937 mais les figures le situent à son endroit actuel. Pour les raisons énoncées ci-haut, nous vous présentons les photos d'une maquette que Gréber a construit après 1937. Toutefois, à part l'emplacement du Monument aux Morts, la maquette reflète très bien les autres aménagements proposés par Gréber qui ne changèrent pas entre 1937 et 1939. Les figures 3.39 et 3.40 illustrent très bien l'idée d'une cour, à l'allure d'un parc, au dessus du canal; Gréber insistait sur cet aspect dans son rapport de 1937.

<sup>92</sup> Gréber, Jacques, *Report on City Planning Improvements, Ottawa, 1938* (le 7 février), 13 p.

plusieurs endroits en bordure de la Colline et près du parc Major (y compris le parc Major, à ce moment une simple arrière-cour) incluant les terrains libres entre les rues Sussex et Mackenzie.<sup>93</sup> Gréber confirmait aussi le besoin de développer la rue Wellington en une artère monumentale. Ceci serait accompli par l'aménagement de ses deux extrémités, comme nous l'avons vu plus haut, soit du complexe gouvernemental sur le segment ouest de la rue Wellington et de l'espace à l'est de la Colline, incluant la nouvelle gare d'Union et l'aménagement en parc de tout l'espace compris entre la gare, la rivière des Outaouais, la Colline parlementaire et la rue Sussex. (figure 3.40) Gréber prévenait qu'il était d'une importance primaire de bien encadrer chaque nouvel édifice, ou monument, d'espaces libres bien planifiés et harmonisés avec le décor environnant. Par exemple, le groupe d'édifices gouvernementaux proposé à l'ouest de la rue Kent embellirait grandement la rue Wellington. En plus de la cour Suprême et de l'espace libre nous y menant,<sup>94</sup> se trouverait au sud-ouest de la rue Wellington (devant les nouveaux édifices à l'ouest de la cour Suprême) un groupe d'édifices publics balancés et centrés devant une place publique. L'effet de ces deux espaces libres, entourés d'édifices publics, aurait donné l'impression que la rue Wellington était plus large, la rendant ainsi beaucoup plus monumentale. (figure 3.40) De plus, à la sortie de la gare le voyageur ferait face à trois vues: au nord-ouest, le complexe de la Colline du Parlement et le Monument aux Morts en avant-plan, à l'ouest un mail où se retrouveraient trois nouveaux édifices publics, et enfin au sud-ouest la place Cartier et la rue Elgin élargie (de façon similaire à la proposition de Cauchon). Gréber proposait aussi de créer le centre civique en harmonie avec les édifices gouvernementaux déjà existants.<sup>95</sup> Ainsi, l'espace entier entre les rues Laurier, Wellington et Elgin, bien que dévoué à l'aisance de la circulation de véhicules, était traité comme un immense jardin public et liait sans interruption le Parlement, le parc Major et la place Cartier.

Gréber vantait les mérites de certaines propositions du rapport Holt et les recommandait lui-même.<sup>96</sup> Par exemple, Gréber conseillait la création d'un tunnel sous la rue Bronson afin de prolonger la rue Laurier vers l'ouest ainsi que la réorganisation des droits de passage des chemins de fer. Le regroupement des chemins de fer à la nouvelle gare d'Union, dont le traitement architectural ressemblerait à celui de la façade du Château Laurier, constituait un élément de grande

<sup>93</sup> Cet endroit avait fait l'objet du concours de 1906. *Op. cit.*, figure 3.2.

<sup>94</sup> En son centre serait érigée une statue du roi George.

<sup>95</sup> Créer le centre civique plutôt que de l'améliorer, puisqu'à toutes fins pratiques il n'existait pas encore.

<sup>96</sup> Impliquant nécessairement les travaux de Cauchon.

envergure dans le plan de Gréber. Jacques Gréber ne recommandait pas l'élaboration d'un district fédéral formel,<sup>97</sup> croyant plutôt en la collaboration des autorités concernées pour mettre à bonne fin le plan d'aménagement. Gréber insistait toutefois qu'un plan de zonage pour le territoire entier du siège du gouvernement fédéral soit élaboré. De plus, il proposait l'élaboration de règlements spéciaux sur la hauteur des édifices (afin de perfectionner le règlement de 110 pieds de hauteur) et un traitement uniforme des corniches et des toits, dans le secteur central (le traitement architectural d'autre part serait libre au choix). Enfin, Gréber rappelait l'importance que le complexe entourant la gare d'Union (parcs, élargissements, édifices publics, places) devait absolument être exécuté en son entièreté puisque les autres éléments du plan en dépendaient.

Le mandat d'origine de Gréber consistait à étudier le développement du centre d'Ottawa et d'y apporter ses recommandations. Selon l'allure des plans finaux, le gouvernement fédéral désirait toujours centraliser le pouvoir de l'État au centre-ville.<sup>98</sup> Gréber insistait sur l'importance primordiale de la gare centrale dans son plan d'aménagement. Il est frappant, en regardant les plans de Gréber, de constater à quel point il s'était inspiré du rapport Holt et des travaux de Cauchon. Une comparaison du plan du secteur central de Holt (figure 3.18) et de celui de Gréber (figure 3.40) révèle des similarités étonnantes à plusieurs égards (par exemple le 'mail' de la rue Elgin ou encore le complexe gouvernemental devant la Cour Suprême). L'impression d'entrer dans une ville-parc alors que l'on quittait la gare centrale constituait l'un des éléments vitaux de la philosophie du plan de Gréber. L'autre aspect majeur consistait à développer la rue Wellington tant du côté nord que du côté sud. Ces deux éléments auraient contribué, selon Gréber, à la monumentalité d'Ottawa.

La Place de la Confédération fut partiellement aménagée; en fait, seule la terrasse du Monument aux Morts et le jardinage entourant le monument ont été complétées. (figure 3.41) L'aménagement des rues à l'est du monument n'a pas été exécuté bien que cet endroit souffrait de circulation très dense. L'élargissement de la rue Elgin ne s'est fait qu'entre la rue Laurier et la Place de la Confédération, bien que les plans proposaient un élargissement jusqu'à la rue Catherine. L'exécution partielle des plans de Gréber pour les environs de la Place de la Confédération est attribuable au fait que les

---

<sup>97</sup> Gréber affirmait que la création d'un district fédéral n'était pas nécessaire. Il croyait qu'en se servant de l'organisme déjà en place, la CDF, dont les pouvoirs seraient rehaussés, le plan d'aménagement qu'il proposait, ainsi que tout autre développement futur de la région de la capitale nationale, seraient implantés avec succès.

<sup>98</sup> Bien que Jacques Gréber était celui qui créait les plans, il travaillait sous les ordres de son client, le gouvernement fédéral, en l'occurrence le premier ministre Mackenzie King.

travaux d'aménagement entrepris devaient être terminés à temps pour une visite royale en mai 1939; on ne devait commencer que les travaux qui pouvaient être terminés avant la visite du Roi George VI. On poursuivrait par la suite l'aménagement des rues entourant le monument, ainsi que les autres travaux proposés par Gréber lors de ses premières études sur la capitale. Toutefois, peu après se déclenchait la Deuxième Guerre mondiale, ralentissant grandement les travaux d'aménagement de la capitale. Lors des hostilités on construisit la Cour Suprême du Canada (1938-1946; figure 3.42) et la station postale B (1938-1939) en attendant le retour de Gréber à Ottawa après la Guerre. Ces deux édifices conservaient le toit de style Château.<sup>99</sup>

Le 7 juin 1939 Gréber soumettait au premier ministre du Canada, par écrit, ses opinions sur la façon dont devraient être entreprises les démarches pour la création d'un plan d'aménagement d'ensemble pour la capitale.<sup>100</sup> Gréber maintenait que la création d'un district fédéral n'était pas nécessaire; son expérience lui suggérait qu'il était possible d'implanter un projet d'urbanisme en établissant une réglementation commune du zonage et de la construction. En travaillant de concert avec les municipalités impliquées, il serait possible d'étudier et de mettre en œuvre le plan d'aménagement sans profondément modifier les structures administratives. Gréber suggérait ensuite que soit créé un comité d'aménagement sous la Commission du district fédéral. Ce comité, dont il proposait être un des conseillers, serait chargé d'étudier, de formuler et d'implanter les plans d'aménagement en collaboration avec les municipalités de la région du district fédéral. Gréber proposait toutefois que le pouvoir du gouvernement fédéral domine dans la région de la capitale:

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.<sup>101</sup>

En plus du comité d'aménagement, Gréber recommandait que soit créé un organisme complet (ayant salles de conférence, secrétariat, salles de dessin etc.) opérant sous le ministre des Travaux

---

<sup>99</sup> Les plans originaux n'arboraient pas ces toits mais Gréber avait insisté, selon les désirs de King, à ce qu'ils soient changés. «Compte tenu des antécédents très classiques de Gréber, on peut supposer qu'il traduisait en cela les goûts de son client, le Premier ministre Mackenzie King, qui restait convaincu que ces toits pentus en cuivre [de type Château] convenaient bien à l'image de la capitale nationale», Janet Wright, *op. cit.*, p. 139.

<sup>100</sup> Le document de Gréber du 7 juin 1939 qui fait l'objet du présent paragraphe est reproduit dans Gréber, Jacques, *Projet d'aménagement de la capitale nationale*, Ottawa, Edmond Cloutier, 1950, 308 p.

<sup>101</sup> *Ibid.*, p. 3.



publics. Cet organisme se nommerait le Service d'aménagement de la capitale nationale, travaillerait en harmonie avec le comité d'aménagement de la CPF et serait dirigé par Jacques Gréber. C'est le Service d'aménagement de la capitale nationale qui créerait le projet d'aménagement de la capitale pour ensuite le soumettre au comité d'aménagement. Le gouvernement fédéral prit des actions concrètes pour chacune des propositions de Gréber.

Le règlement numéro vingt-huit de la Commission du district fédéral, approuvé par le décret du conseil (C.P. 1266) du 18 avril 1946 permettait la création d'un comité d'aménagement permanent de la capitale nationale. La mission de ce comité était d'élaborer un plan directeur de l'aménagement pour le district de la capitale nationale, en tenant compte des intérêts de la population ontarienne et québécoise. Contrairement à la Commission du plan fédéral créée en 1913, le comité d'aménagement se situait, selon la hiérarchie, sous la Commission du district fédéral et non directement sous le premier ministre. Par contre, comme à l'habitude, les 'vrais' travaux de planification étaient menés en secret, au sein du Service d'aménagement de la capitale nationale sous l'autorité directe du ministre des Travaux publics, et par conséquent, du premier ministre.

D'autre part, l'amendement à la loi de la CDF du 31 août 1946 comprenait quelques changements fondamentaux; ces derniers ont grandement aidé à rendre la loi plus précise en plus d'augmenter les pouvoirs de la CPF. Cet amendement reconnaissait plus clairement la présence d'une zone appelée 'district de la Capitale nationale' et exigeait l'exécution des travaux d'aménagement dans le 'district' selon des plans approuvés par la CDF. Aussi, la subvention annuelle de la CDF se voyait augmentée à trois cent mille dollars. En plus, une autre subvention spéciale de trois millions de dollars était attribuée à la Commission pour usage en matière d'aménagement et d'améliorations dans la capitale nationale.

### **Le rapport Gréber (1950)<sup>102</sup>**

L'appareil politique maintenant en place, Gréber avait la voie libre pour proposer l'aménagement de cette capitale qui n'avait pas su, jusqu'alors, se développer de façon monumentale. Les conditions de la ville après la Deuxième Guerre mondiale, alors que Gréber commença son deuxième mandat comme planificateur d'Ottawa-Hull, ressemblaient bien à celles qui existaient alors que la

---

<sup>102</sup>À moins d'avis contraire, l'ensemble de l'information contenue dans cette section provient du *Projet d'aménagement de la capitale nationale* de Jacques Gréber cité dans la note précédente.

Commission du plan fédéral œuvrait dans la capitale, trente ans auparavant. Ce qui est certain, rien ne s'était amélioré.

Le facteur de la plus grande importance dans le réaménagement de la capitale concernait les chemins de fer qui coupaient la ville en plusieurs parcelles,<sup>103</sup> freinaient le développement et nuisaient à la beauté de la ville. Gréber était en parfait accord avec la conclusion qu'avait fait Holt en 1915 concernant les chemins de fer et le citait même avantageusement:

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'.<sup>104</sup>

Par ailleurs, les commerces et les industries empiétaient les quartiers résidentiels, ce qui repoussait le développement résidentiel en périphérie et détruisait plusieurs zones résidentielles de qualité.<sup>105</sup> Les réseaux routiers dans la RCN étaient décidément insuffisants.<sup>106</sup> Le développement de la ville s'était fait sans plan directeur et cela était évident; la ville s'était étendue vers la périphérie tout en gardant des liens forts au centre de la ville plutôt que de s'étendre en forme de noyaux urbains autosuffisants. C'est que la localisation des édifices gouvernementaux avait eu une grande influence

---

<sup>103</sup>En 1948, pas moins de onze différentes lignes de chemins de fer coupaient Ottawa-Hull en plusieurs fragments, plus de cent cinquante passages à niveau interceptaient la circulation et plus de cent rues étaient transformées en culs de sac à cause des voies ferrées.

<sup>104</sup>*Ibid.*, p. 81.

<sup>105</sup>L'activité prédominante en 1946 dans la RCN était celle de la fonction publique. En deuxième lieu, on retrouvait le secteur industriel. Les industries d'Ottawa-Hull s'étaient développées le long des chemins de fer et au nord de la rivière des Outaouais devant la Colline du Parlement et dans les environs des chutes de la Chaudière, nuisant à l'apparence et à la beauté de la capitale. Ces industries étaient trop réparties dans la ville et nuisaient au confort et au bien-être de la population de la région. En 1949 Ottawa n'avait toujours pas de plan général de zonage malgré les multiples avis présentés dans les rapports Todd et Holt et par Cauchon.

<sup>106</sup>La voiture occupant une place grandissante à Ottawa, elle amplifiait l'insuffisance du réseau routier. Par exemple, les voies urbaines désignées en tant qu'artères pour le transport local agissaient aussi en tant que voies interurbaines. Les artères de pénétration dans la capitale nationale étaient absolument inadéquates; elles étaient trop minces, ne pouvaient facilement être élargies, traversaient de multiples banlieues et ne correspondaient pas à un accueil chaleureux dans la capitale. Le réseau de rues était intimement lié au système de subdivision utilisé. «C'est un tracé de lotissements à fins de construction, et non un tracé de réseau circulatoire», *ibid.*, p. 78. Un grand problème de ce réseau concernait la largeur des rues, beaucoup trop étroites sur les artères très passantes et trop larges sur les artères plus désertes, la résultante de l'application d'un plan routier arbitraire. Les artères est-ouest étaient particulièrement insuffisantes, puisque, par exemple, la rue Wellington servait toujours de voie de circulation principale, que ce soit pour le transport automobile ou commercial, alors qu'elle ne devrait être utilisée que pour se rendre aux divers édifices publics. On retrouvait un point d'embouteillage sérieux du côté est de la place de la Confédération. Le problème du stationnement à Ottawa était surtout dû au fait que les rues qui devaient être exclusivement réservées au transport routier étaient encombrées de voitures stationnées, augmentant ainsi la densité de la circulation.

sur la répartition de la population.<sup>107</sup> Le système de subdivision des terrains avait été fait de façon hâtive au temps des colons; les subdivisions étaient en forme de damiers, ne tenant pas compte de la topographie. C'est ce système de subdivision, insuffisant pour l'implantation d'une ville, qui était le grand responsable de la morphologie urbaine d'Ottawa-Hull. Gréber affirmait que la morphologie urbaine en forme de damier, qui ne pouvait être détruite à Ottawa-Hull, était bien adaptée à un développement rural mais définitivement pas appropriée pour un plan d'urbanisme:

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.<sup>108</sup>

Les accomplissements de la CAO et de la CDF étaient principalement manifestées par un réseau de parcs et promenades qui commençait à prendre forme.<sup>109</sup> Enfin, une absence de réglementation avait fait en sorte que de multiples situations esthétiques indésirables se retrouvaient en bordure des édifices du Parlement:

Dans les rues commerciales et semi-commerciales en particulier, ces services [d'utilité publique] 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.<sup>110</sup>

Malgré le nombre apparent de choses à améliorer dans l'aménagement de la capitale, Gréber demeurait décidément optimiste à ce que la beauté et la fonctionnalité de la capitale puissent être rectifiées par l'implantation graduelle de son plan d'ensemble. (figure 3.43)

<sup>107</sup> Le nombre d'édifices publics augmentait selon la croissance de la population et aussi en fonction de l'importance grandissante du Canada au niveau international. Durant la Deuxième Guerre mondiale, presque tous les terrains vacants furent envahis par des installations gouvernementales temporaires, souvent inadéquates. La plupart des édifices gouvernementaux se trouvaient dans le secteur central de la ville ce qui encourageait un développement urbain tentaculaire plutôt qu'une expansion en noyaux autosuffisants.

<sup>108</sup> *Ibid.*, p. 48.

<sup>109</sup> En tout, on retrouvait à l'époque vingt-deux miles de promenades. Le parc de la Gatineau s'agrandissait constamment grâce à une acquisition de terrains soutenue. Toutefois, la répartition des parcs urbains s'était faite là où la densité de la population était très faible. Conséquemment, on retrouvait peu de parcs là où il y avait beaucoup de gens, et d'énormes surfaces libres là où ne vivait personne. Les rues d'Ottawa-Hull étaient, heureusement, plantées de gros arbres ce qui, à vol d'oiseau, donnait à la capitale plus l'allure d'un parc que d'une ville.

<sup>110</sup> *Ibid.*, p. 127.

Le problème des chemins de fer constituait l'essentiel du projet d'aménagement que proposait Gréber. Comme nous le savons déjà, le cas du système ferroviaire dans Ottawa-Hull constituait aussi l'élément clé du plan de Holt en 1915. Le plan d'aménagement que proposait Gréber sous-entendait l'élimination de tous les chemins de fer de la zone urbaine d'Ottawa. L'entièreté des chemins de fer se retrouverait convergée en bordure du noyau urbain dans une ligne de ceinture qui assurerait un lien avec la rive québécoise par la création d'un nouveau pont, ferroviaire et routier, au dessus de l'île Duck. (figure 3.44) Il n'y aurait donc aucun raccordement ferroviaire traversant le tissu urbain et la gare centrale se trouverait le long de la ligne de ceinture sur le chemin Walkley, à quatre miles de la Place de la Confédération. Il s'agissait ici d'un départ marqué de la philosophie centralisatrice du plan d'aménagement de Gréber de 1937-39, dont l'élément le plus important consistait à conserver la gare au centre-ville. Holt et Cauchon avaient aussi envisagé conserver la gare au cœur de la ville. Selon le nouveau scénario de Gréber, les voyageurs par train se rendraient de la gare au centre-ville par une série de promenades, d'avenues et de boulevards. Du côté de Hull, le réseau ferroviaire demeurerait semblable, sauf que les raccordements de Hull à Ottawa faits par l'entremise des ponts Prince of Wales et Interprovincial seraient coupés. Les gares de marchandises ainsi que les zones industrielles seraient aménagées le long de la ligne de ceinture, dans des zones où leur expansion serait possible. Les bienfaits de ce remaniement ferroviaire étaient majeurs. Premièrement, le réseau serait grandement simplifié et concentré. Comme l'avaient soulevé tous ses prédécesseurs, les rails abandonnés laisseraient place au futur réseau routier, rendant facile la création d'artères majeures. Enfin, la zone urbaine libérée de ses emprises ferroviaires, les valeurs foncières en bordure des anciens rails en seraient par le fait même rehaussées.

Ayant été libérée de ses chemins de fer, la ville jouirait ainsi de plusieurs terrains libres parfaitement adaptés à la mise en place d'un réseau routier convenable. L'observation du système routier proposé (figure 3.45) illustre un tissu urbain bien desservi. Le réseau d'artères interurbaines arriverait en provenance de tous les centres urbains d'importance et aurait la forme d'une étoile. Ces artères assureraient aussi une circulation rapide à travers, et entre, les centres urbains de Hull et d'Ottawa. Aucune artère interurbaine ne passerait devant les édifices du Parlement. Reliant en plusieurs points le réseau d'artères interurbaines se retrouverait le réseau de routes principales. Ce réseau serait caractérisé par une forme circulaire. L'anneau extérieur du réseau relierait toutes les artères interurbaines du côté ontarien et québécois en passant par deux nouveaux ponts, un au-dessus des rapides Deschênes à l'ouest et l'autre par dessus l'île Duck à l'est. Des voies secondaires

et des promenades compléteraient ce réseau routier. Les routes d'agrément suggérées par Gréber suivaient toujours l'idée initiale de Todd, soit de créer des chemins le long des cours d'eaux et entre les différents parcs. Ces promenades devaient aussi offrir des prises de vue sur les attraits naturels ou touristiques de la région.

J. Gréber proposait ensuite plusieurs modifications afin d'améliorer le réseau de rues intra-urbaines. En bref, il offrait des propositions de trois types; l'élargissement d'artères existantes, le percement de nouvelles rues et la modification du parcours d'autres voies dans le but d'améliorer la circulation, surtout au centre-ville. Le projet de libération de la rue Wellington devant les édifices du Parlement était de grande importance. Gréber recommandait l'utilisation des rues Albert et Slater comme artères à sens unique ce qui permettrait, par la création d'un nouveau pont sur le canal Rideau, une circulation trans-urbaine est-ouest en retrait de la Colline du Parlement. (figure 3.46) À l'endroit de la Place de la Confédération, d'autres importantes modifications étaient proposées afin de libérer les rues de cette intersection. L'inconvénient de base de l'aménagement du secteur du Monuments aux Morts concernait les véhicules qui désiraient tourner à gauche sur Sussex à partir de Wellington. On proposait donc créer un chemin sous la rue Rideau vers la rue Sussex; ce passage souterrain serait accessible en déviant, par le sud, la Place de la Confédération. (figure 3.47) Afin de répondre au problème de stationnement sur les rues du centre-ville, on suggérait la création de parcs de stationnement payants.

Le plan de l'aménagement urbain proposé tentait de délimiter la zone urbaine par la mise en place d'une ceinture de verdure,<sup>111</sup> cette dernière étant rendue possible par un contrôle légal.<sup>112</sup> La population de la ville pourrait atteindre cinq cent mille personnes aux limites internes de la ceinture de verdure. La ceinture aurait pour but d'empêcher l'extension de la ville de façon tentaculaire. Dans les limites externes de la ceinture, on développerait des noyaux communautaires autosuffisants d'environ vingt-cinq mille habitants. La ceinture de verdure elle-même serait de vocation uniquement agricole.

Le territoire urbain (l'intérieur de la ceinture de verdure) serait divisé en quatre zones, chacune étant déterminée par une densité de population préétablie. Le concept de base visait une densité

---

<sup>111</sup>Noulan Cauchon avait proposé un schéma primitif d'une ceinture de verdure entourant Ottawa et Hull dès 1912.

<sup>112</sup>L'information de ce paragraphe provient de *ibid.*, pp. 191-204.

décroissante du centre de la ville vers la périphérie. Le développement à l'extérieur des limites de la ceinture de verdure était prévu en forme d'unités de quartiers. Ces zones d'extension privilégiaient une vie communautaire 'à l'ancienne' et leur morphologie urbaine serait guidée par la topographie du paysage. Résidant dans des villages autosuffisants,<sup>113</sup> les citoyens de ces 'cités-jardins' seraient avantagés puisque leurs déplacements vers Ottawa-Hull seraient minimisés. En même temps, ils assisteraient au décongestionnement des voies urbaines.

Afin d'assurer la mise en œuvre de l'aménagement urbain désiré, des principes de zonage étaient proposés. Grâce à un contrôle juridique, disait Gréber, des règlements de zonage permettraient l'aménagement contrôlé de la ville plutôt que de laisser cette tâche au hasard. Il précisait que le hasard en aménagement entraînait des pertes, un gaspillage et un désordre urbain indésirable.<sup>114</sup> «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.»<sup>115</sup> En bref, J. Gréber suggérait que les règlements de zonage en milieux urbains soient précis tandis que ceux en zones rurales devraient simplement permettre la conservation du caractère agricole ou naturel existant.

Gréber proposait un projet de construction d'édifices gouvernementaux permanents qui visait la décentralisation.<sup>116</sup> Il suggérait par contre que l'aménagement de la rue Wellington soit terminé. Les terrains à l'ouest de la Cour Suprême seraient occupés par des immeubles ministériels. Du côté sud de Wellington, l'espace entre les rues Kent, Bay, et Albert (6 îlots au total) devrait aussi être affecté à des bâtiments publics, en l'occurrence, au ministère des Affaires des anciens combattants (les deux îlots en bordure de la rue Wellington) et à un Auditorium (les quatre îlots encadrés par les rues Sparks, Bay, Albert et Kent). (figure 3.48) Gréber demeurait très vague en ce qui concerne les détails du traitement architectural des bâtiments qu'il proposait au centre-ville; «...semblables par leurs dimensions et leur silhouette, mais non dans leur style et leurs détails, à l'immeuble de la

---

<sup>113</sup>L'aspect d'autosuffisance de ces zones d'extension était primordial à leur succès; les écoles, églises, commerces, parcs, etc. devaient accompagner, de façon proportionnelle, les résidences. Il devait être possible de combler tous les besoins immédiats à l'intérieur de la cellule autosuffisante.

<sup>114</sup>On proposait dans ce projet d'aménagement que les municipalités conservent leur autonomie en ce qui concerne le zonage, assumant ainsi que ces dernières se conformeraient au plan d'ensemble proposé.

<sup>115</sup>*Ibid.*, p. 202.

<sup>116</sup>La section qui traite des édifices publics se retrouve dans *ibid.*, pp. 205-221.

Justice.»<sup>117</sup> Les édifices sur la maquette de Gréber, en fait, avaient une allure anonyme. Nous savons par contre que les édifices commémoratifs de l'Est et de l'Ouest (les deux nouveaux bâtiments sur le côté sud de la rue Wellington renfermant, entre autres, les bureaux du ministère des Affaires des anciens combattants) devaient être reliés par une colonnade marquant l'entrée à une immense esplanade. (figure 3.49)

À part l'achèvement de la rue Wellington en tant que siège du gouvernement fédéral, les autres édifices gouvernementaux seraient décentralisés afin de régler les problèmes du logement et des déplacements du personnel. Le pré Tunney deviendrait un des pôles gouvernementaux occupé par Statistique Canada, l'Office national du film et les laboratoires des Travaux publics. Au nord du lac Dow on retrouverait un autre groupe d'édifices publics, sur le boulevard du Sacré-Coeur à Hull l'Imprimerie nationale et sur le chemin Baseline la Défense nationale. Gréber recommandait aussi l'acquisition de plus de terrains sur le chemin de Montréal à l'endroit du Conseil national des recherches et il proposait l'acquisition de terrains sur le chemin Bowesville en vue d'y aménager de futurs édifices.

En ce qui concerne les institutions culturelles, le rapport proposait de réaménager la Galerie nationale des Arts dans un édifice central plus approprié que le musée Victoria. De plus, on suggérait la construction d'un Théâtre national, d'environ 2500 places, adapté à la présentation de spectacles d'opéra, de drame et de musique. On recommandait aussi d'ériger un Auditorium, ayant une très grande salle (10,000 places) et plusieurs autres plus petites pièces afin qu'y prennent place de grands rassemblements, tels des concerts, congrès et banquets. Gréber confirmait que la construction d'une Bibliothèque nationale à Ottawa était nécessaire, étant donné le statut de officiel de la ville. Enfin, plusieurs efforts avaient aussi été investis par rapport à l'aménagement de l'Hôtel de ville puisque Ottawa n'en possédait pas un. Gréber lui avait réservé un choix de trois endroits,<sup>118</sup> tous au cœur de la capitale, près de la Place de la Confédération.

Grâce au rapport Todd, nous sommes assez familiers avec les besoins d'Ottawa-Hull en matière de parcs et promenades, qui n'avaient pas beaucoup changé depuis 1903. Toutefois, quelques

---

<sup>117</sup> *Ibid.*, p. 205.

<sup>118</sup> L'Hôtel de ville allait être situé soit à l'est ou à l'ouest du nouveau pont au centre du parc de la Confédération (ce pont, au dessus du canal Rideau, relierait les rues Stewart et Wilbrod aux rues Albert et Slater) ou encore à l'angle des rues Elgin et Laurier, face au parc de la Confédération.

suggestions de Todd devraient être implantées rapidement avant qu'il ne devienne impossible de les réaliser. Gréber recommandait ainsi de préserver certaines forêts en bordure de la rivière Gatineau; les berges de cette rivière étaient rapidement envahies par des fermes et des villas. Gréber proposait, comme Cauchon avant lui, d'étendre la limite du parc de la Gatineau pour qu'elle rejoigne le cœur de Hull; il serait alors facile d'y aménager une promenade reliant le centre urbain aux réserves naturelles, conformément au rapport Todd. Selon Gréber, la rue Sussex, une fois élargie, s'avérerait convenable comme promenade pour relier le Rideau Hall aux édifices du Parlement et s'acheminerait en imposant rond-point à l'intersection des rues Wellington-Rideau, de façon identique à ce qu'avait proposé Todd.

Concernant l'esthétique de la capitale, Gréber stipulait que les zones non-urbanisées de la capitale avaient l'avantage d'être esthétiques à leur état naturel. Il importait simplement d'imposer des réglementations afin de conserver ces endroits à leur présent état. Le symbolisme de la capitale étant représenté par les édifices de la Colline du Parlement, il était primordial de conserver les prises de vue sur la Colline, que ce soit du nord, du sud, de l'est ou de l'ouest. Gréber soutenait qu'il serait grandement souhaitable de restaurer les rives de l'Outaouais et les chutes de la Chaudière à un état plus primitif. À propos de l'architecture des édifices du secteur central, tous les efforts devraient être apportés afin de respecter l'architecture qui existait à l'époque. Afin d'assurer ceci, Gréber proposait un traitement spécial pour les rues Wellington,<sup>119</sup> Elgin, Sussex et pour la rue Laurier à Hull. Les fils aériens des services publics enlaidissaient plusieurs rues, et devraient être remplacés par des systèmes souterrains, surtout dans le cœur de la capitale; des réglementations strictes devraient être implantées afin de ne plus reproduire ces conditions indésirables. Enfin, l'utilisation abondante d'arbres en tant qu'éléments esthétiques devrait être poursuivie, étant donné le succès de cette pratique à Ottawa.

Il avait été déterminé que le plan de la capitale nationale commémorerait les combattants de la Deuxième Guerre mondiale, et la dédicace du plan serait en leur mémoire.<sup>120</sup> Dans les collines de la Gatineau, à quatre miles de la Colline du Parlement, une terrasse serait aménagée. Sur la terrasse,

---

<sup>119</sup>Gréber, comme mentionné plus haut, n'était pas très précis à ce sujet. Il parlait de l'alignement des édifices, de leur masse, leur hauteur et leur silhouette. Le traitement architectural ne devrait pas être le même, disait-il, sans en suggérer un 'meilleur' pour autant. Le rapport Gréber, bien qu'il fut jugé le rapport le plus réussi et celui dont on a implanté le plus de propositions, n'offrait toutefois pas de solution au problème architectural de la Colline du Parlement.

<sup>120</sup>Voir *ibid.*, pp. 261-264.



visible de la capitale le jour comme la nuit, se trouverait un monument aux morts portant le nom de tous les Canadiens qui ont donné leur vie durant la Guerre. De la terrasse, les observateurs auraient une superbe vue de la capitale.

Gréber mentionnait que la collaboration entière de toutes les municipalités comprises dans la région de la capitale était absolument nécessaire à la réalisation de ce projet d'aménagement. Il proposait la création de gouvernements régionaux de chaque côté de la rivière des Outaouais afin que la CDF puisse travailler avec deux organismes plutôt qu'avec les administrations de toutes les municipalités de la capitale nationale.<sup>121</sup> Ces organismes régionaux détermineraient, entre autres, leurs besoins techniques en matière de zonage, élément primordial au plan d'aménagement. Il était important, soulève Gréber, de régler ces problèmes juridiques: «Le problème d'ordre juridique offre sans nul doute la clé du succès dans la pratique de tout plan régional ou urbain.»<sup>122</sup>

### **Discussion**

La comparaison des propositions des divers urbanistes dans ce chapitre a fait ressortir l'importance considérable de Noulan Cauchon dans l'aménagement de la capitale. L'impact des principes de planification de Cauchon est omniprésent lors de la période 1912-1950. Malgré le caractère plus formel de ses propositions au cours des années 1920, c'est toutefois en 1912 que les idées sont survenues et qu'elles ont premièrement été publiées. La littérature soulève souvent l'existence du Rapport Cauchon de 1922 et soutient que le contenu de ce dernier ressemble beaucoup au Rapport Holt. Toutefois, après la lecture de ce chapitre, on peut affirmer que le Rapport Cauchon de 1922 est survenu après le Plan d'aménagement de Cauchon de 1912, ce qui le situe dans le temps *avant* le Rapport Holt. Étant donné la présence marquée de Noulan Cauchon dans les médias et les réunions publiques, il est impossible que la CPF n'ait pas été au courant des travaux de Cauchon, même si elle n'en fait pas mention explicite. Malgré le fait que l'intervention de Gréber eut lieu beaucoup plus tard que celle de la CPF, l'urbaniste français accordait toutefois une certaine reconnaissance pour les travaux de Cauchon et soulève même l'impact des travaux du planificateur canadien sur ceux de la CPF:

**Un deuxième rapport sur l'aménagement de la capitale canadienne, qui n'avait pas été préparé à la demande du gouvernement fédéral, se fondait sur une série de relevés et d'études effectués pendant plusieurs années**

---

<sup>121</sup> *Ibid.*, pp. 275-277.

<sup>122</sup> *Ibid.*, p. 277.

par feu Noulan Cauchon, qui fut jusqu'à sa mort, en 1935, urbaniste conseil honoraire de la ville d'Ottawa et l'un des plus éminents urbanistes canadiens de réputation internationale. Ses travaux ont été très utiles à la préparation du rapport Holt et du nouveau plan d'ensemble, en particulier ses études sur le problème ferroviaire et le projet d'un nouveau pont sur le canal Rideau.<sup>123</sup>

Par contre, Gréber n'abordait pas plus en détail les propositions de Cauchon qui l'auraient influencé, comme la ceinture de verdure,<sup>124</sup> ou l'élargissement des rues Elgin et Metcalfe. Gréber soulevait des arguments, presque identiques à ceux de Cauchon, décourageant l'élargissement de la rue Metcalfe. L'esthétique était la raison principale pour l'abandon de ce projet, soutenait Gréber, qui favorisait plutôt une approche oblique au Parlement:

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.<sup>125</sup>

Dès 1912 Cauchon proposait une perspective oblique aux édifices parlementaires et en 1928 il suggérait que soit oubliée l'idée de l'approche monumentale empruntant la rue Metcalfe. Bien que Gréber n'appuyait pas initialement l'aménagement de la Place de la Confédération à son endroit actuel, l'influence de Cauchon dans ce dossier est incontestable, même si l'on associe très rarement Noulan Cauchon à ce projet d'importance dans la capitale:

Il est inconcevable que King, ou plus tard Gréber, n'aient eu connaissance de ce plan subventionné par la ville [le plan de Cauchon de 1928 pour la Place de la Confédération, figure 3.36]. Pour quelles raisons les autorités fédérales n'ont pas validé Cauchon demeure une question pour une investigation plus détaillée. [...] Le plan de Gréber semble être un raffinement du concept antérieur de Cauchon. Une différence importante concerne le fait que King a reçu le prestige obtenu par une association avec l'homme de grand renom, Gréber. [...] Malgré le fait que Cauchon ne fut pas reconnu pour sa contribution à la Place, son influence est réelle.<sup>126</sup>

Il est clair qu'une grande part des idées que l'on retrouve dans les plans d'aménagement de rapports bien connus sont dérivées des travaux d'un personnage beaucoup moins connu, Noulan Cauchon.

<sup>123</sup>Comité d'information de la Commission d'aménagement de la capitale nationale, *Aménagement de la capitale canadienne*, Ottawa, Commission du district fédéral, 1948, p. 17.

<sup>124</sup>Il est probable que Gréber n'ait pas eu connaissance de cette proposition, qui parut dans le *Ottawa Citizen* en 1912.

<sup>125</sup>Jacques Gréber, *op. cit.*, p. 180.

<sup>126</sup>«It is inconceivable King, or later Greber, remained unaware of this City-sponsored plan [Cauchon's 1928 plan for Confederation Square, figure 3.36]. Why Federal authorities did not validate Cauchon remains a question for more detailed investigation. [...] Greber's appears to be a refinement of Cauchon's earlier concept. One important difference is that King received the prestige obtained from association with the world-renowned Greber. [...] Though Cauchon was not recognized for his contribution to the Place, his influence is real.» Ken Hillis, *op. cit.*, p. 57.

Non seulement ses idées furent empruntées par plusieurs, l'exemple de la Place de la Confédération nous démontre un cas où sa proposition fut en fait concrétisée. «L'étude de 1928 pour la *Place de la Confédération* est un exemple évident d'une proposition spécifique de Cauchon qui eut une grande influence et, je le débattrais, une implantation ultime»<sup>127</sup> Par cet exemple, on reconnaît clairement la présence d'un recyclage d'idées par rapport à l'aménagement dans la capitale canadienne. Plusieurs autres cas de 'recyclage' ont été énoncés dans ce chapitre, par exemple, l'influence du rapport Todd de 1903 qui est présente dans tous les rapports qui lui ont succédé jusqu'en 1950. Les plans du secteur central d'Ottawa de Holt en 1915, Wright et Adams en 1920 et de Gréber en 1938 ont tous de ressemblances marquées. Soudainement, l'originalité des plans de Holt et de Gréber s'en retrouve amoindrie.<sup>128</sup>

On remarque aussi l'approche discontinue du gouvernement fédéral en matière d'aménagement. Il semblerait que la sélection d'une vision d'aménagement dans la capitale était un acte impossible à accomplir, étant donné la volatilité des idéologies politiques. La monumentalité s'en retrouva ainsi grandement compromise. De plus, le gouvernement semblait réagir (plutôt qu'agir) face à l'aménagement de sa capitale; les initiatives de planification furent prises dans un climat de critiques sévères ou lorsque la situation urbaine était réellement chaotique. En 1950, malgré toutes les controverses, le gouvernement fédéral avait en mains le rapport Gréber. Ce dernier était un plan pour l'ensemble de la région de la capitale nationale et traitait de tous les éléments d'importance pour une capitale et pour une ville. Pour la première fois en son histoire, l'organisme de planification fédérale (CAO, CDF) était muni des éléments essentiels à l'aménagement de la capitale; un plan directeur, une législation en sa faveur, une abondance de fonds publics et une volonté politique. Passons maintenant à l'étude de l'aménagement de la capitale lors de la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle. À cette époque, l'intervention du gouvernement fédéral en matière d'aménagement à Ottawa-Hull connut son summum. . . et sa chute libre.

---

<sup>127</sup> «The 1928 study for Confederation Place is a clear example of a specific Cauchon proposal that had wide influence and, I would argue, ultimate implementation.» *Ibid.*, p. 59. Comme nous l'avons vu, l'idée de la Place de la Confédération est en fait beaucoup plus vieille que 1928; elle remonte à au moins 1912.

<sup>128</sup> Janet Wright soulève, par exemple, l'influence de Holt sur Gréber: «Beaucoup des recommandations contenues dans le rapport de 1915 figuraient, à peine modifiées, dans celui de Gréber. [...] Tout comme Edward H. Bennett en 1915, Gréber imaginait que capitale grandiose et digne dans la tradition de Paris et de Washington. [...] Le projet de Gréber pour le centre-ville d'Ottawa était en fait une version remaniée des idées et des principes exprimés dans le plan de 1915.» Janet Wright, *op. cit.*, pp. 224-228.

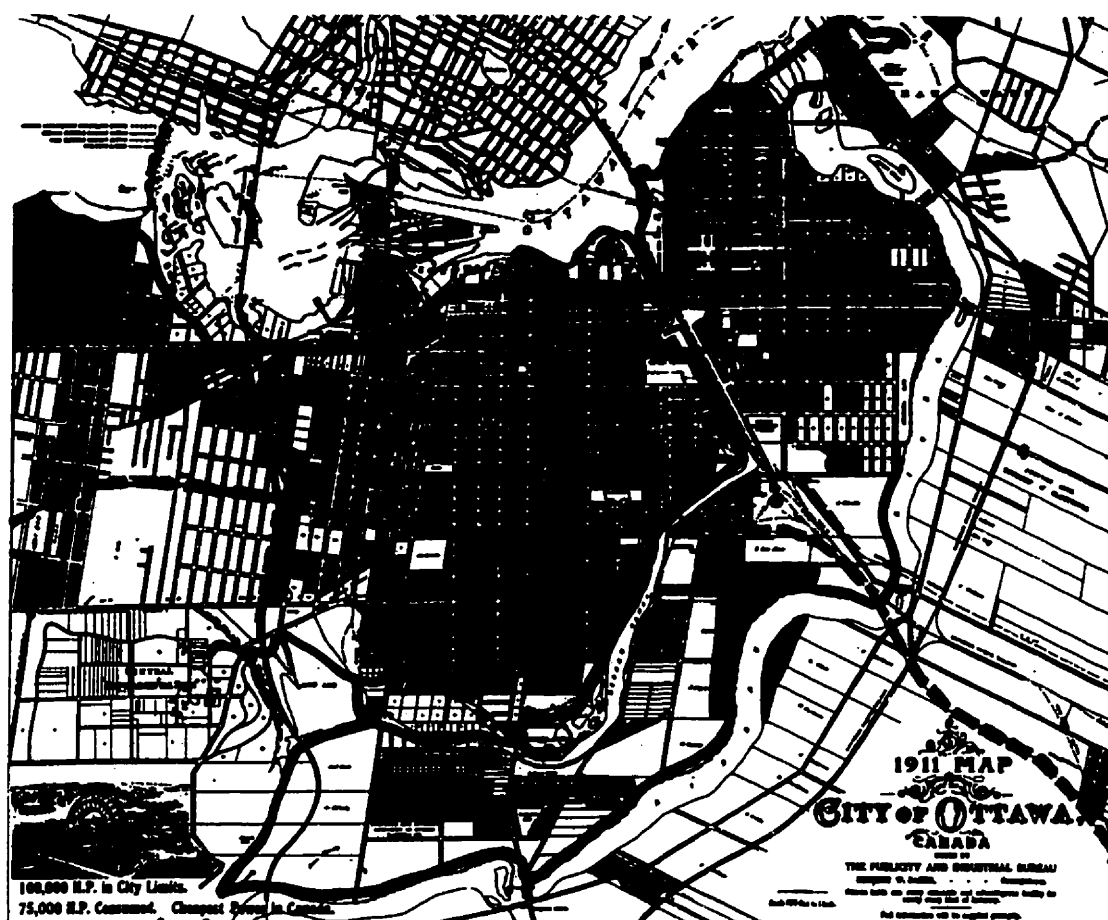
**Annexe 3.1: Évolution de certains principes d'aménagement de la capitale canadienne, de 1858 à 1950.**

<b>Idée</b>	<b>Initiateur</b>	<b>Imitateur(s)</b>	<b>Réalisateur(s) ou conseils suivis</b>
Style gothique pour édifices publics	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Travaux publics (1858); conservera ce courant de pensée pour plusieurs décennies</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Todd (1903)</li> <li>• Cauchon (1912)</li> <li>• Holt (1915)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Travaux publics (à partir de 1858)</li> <li>• Exécution partielle du plan de Wright et Adams (1920) en construisant l'édifice de la Confédération (1928) et l'édifice de la Justice (1934)</li> </ul>
District fédéral	<ul style="list-style-type: none"> <li>• John Hamilton Gray (1872)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cauchon (1912)</li> <li>• Holt (1915)</li> <li>• Cauchon (1921)</li> <li>• Mackenzie King (1927)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Suite aux conseils de Gréber en 1938 et en 1939 l'idée fut abandonnée</li> </ul>
Axe Metcalfe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Au plus tard Frederick Cook (1880)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Exécution partielle par Travaux publics en construisant le musée Victoria (1905)</li> </ul>
Parc de la Gatineau	<ul style="list-style-type: none"> <li>• J.M. Macoun (avant 1903)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Todd (1903)</li> <li>• Holt (1915)</li> <li>• Cauchon (1922)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Débuté par la CDF (1937)</li> <li>• Poursuivit par Gréber (1950)</li> </ul>
Complexe gouvernemental sur la rue Sussex	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Todd (1903)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Travaux publics, concours (1906)</li> <li>• Cauchon (1912)</li> <li>• Holt (1915)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Exécution partielle par Travaux publics en construisant les Archives nationales et la Monnaie royale (1905) ainsi que l'édifice Connaught (1908)</li> </ul>

<b>Idée</b>	<b>Initiateur</b>	<b>Imitateur(s)</b>	<b>Réalisateur(s) ou conseils suivis</b>
Centralisation des édifices publics	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Travaux publics (1883); probablement pas entièrement prémédité comme approche</li> <li>• Todd (1903)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cauchon (1912)</li> <li>• Holt (1915)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Travaux publics (1883) en construisant l'édifice Langevin</li> <li>• Gouvernement du Canada (plan Wright et Adams; 1920) jusqu'à l'arrivée de Gréber en 1937</li> <li>• Gréber (1937-38)</li> <li>• Idée abandonnée par Gréber (1950)</li> </ul>
Réseau de promenades	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Todd (1903)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Holt (1915)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Todd (1903)</li> <li>• Gréber (1950)</li> </ul>
Remaniement des chemins de fer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tye / Kerr (avant 1911)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cauchon (1912)</li> <li>• Holt (1915)</li> <li>• Gréber (1937-38)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gréber (1950)</li> </ul>
Queensway	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tye / Kerr (avant 1911)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cauchon (1912)</li> <li>• Holt (1915)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gréber (1950)</li> </ul>
Rails sous la rue Wellington	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tye / Kerr (avant 1911)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cauchon (1912)</li> <li>• Holt (1915)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Idée abandonnée</li> </ul>
Place de la Confédération	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cauchon (1912)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cauchon (1926-27)</li> <li>• Mackenzie King (1928)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gréber et Mackenzie King (1938)</li> </ul>
Axe Elgin (élargissement)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cauchon (1912)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Holt (1915)</li> <li>• Cauchon (1927)</li> <li>• Mackenzie King (1928)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Exécution partielle par Gréber et Mackenzie King (1937-1939)</li> </ul>
Ceinture de verdure	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cauchon (1912)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gréber (1950)</li> </ul>
Conserver gare au centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cauchon (1912)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Holt (1915)</li> <li>• Gréber (1937-38)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Idée abandonnée par Gréber (1950)</li> </ul>
Complexe gouvernemental au nord de Wellington (à l'ouest de la Colline)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Travaux publics (F.J. Todd, White-Webb, 1912)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Travaux publics (1913)</li> <li>• Holt (1915)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gouvernement du Canada (plan Wright et Adams; 1920) jusqu'à l'arrivée de Gréber en 1937</li> <li>• Gréber (1937-38)</li> <li>• Gréber (1950)</li> </ul>

<b>Idée</b>	<b>Initiateur</b>	<b>Imitateur(s)</b>	<b>Réalisateur(s) ou conseils suivis</b>
Complexe gouvernemental au sud de Wellington (à l'ouest de la Colline)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Holt (1915)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gréber (1937-38)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gréber (1950)</li> </ul>
Déconseiller l'aménagement de l'axe Metcalfe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Holt pour des raisons financières (1915)</li> <li>• Cauchon pour des raisons d'esthétique et financières (1928)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gréber (1950)</li> </ul>
Grande aire publique à l'ouest de la gare, au-dessus du canal Rideau	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Holt (1915)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gréber (1937-38)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Idée abandonnée par Gréber (1950)</li> </ul>
Toits pentus en cuivre de type Château pour édifices publics au centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Holt (1915)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mackenzie King et Gréber (1937-1938)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gréber (1937-38)</li> <li>• Gréber (1950)</li> </ul>
Monument aux Morts dans le parc Major	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gréber (1937)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Idée abandonnée par Gréber (1938)</li> </ul>
Déplacer gare ainsi que tous raccordements ferroviaires à l'extérieur du tissu urbain	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gréber (1950)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gréber (1950)</li> </ul>
Décentralisation des édifices publics	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gréber (1950)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gréber (1950)</li> </ul>

Figure 3.1 : Carte de la ville d'Ottawa de 1911.

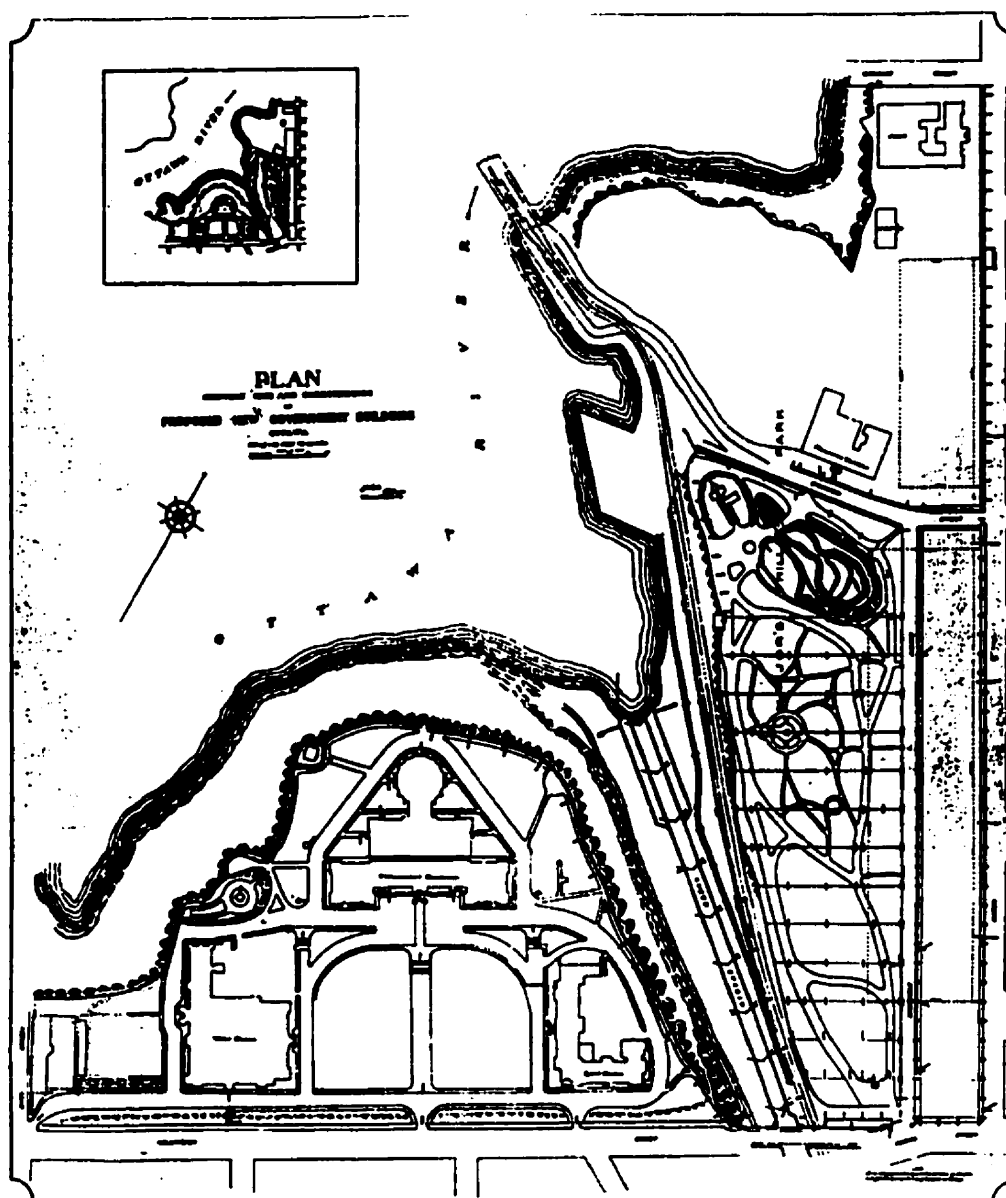


## Légende:

- Trajectoires du rapport Todd pour Ottawa, 1903 (interprété par l'auteur).
- Parcs du rapport Todd pour Ottawa, 1903 (interprété par l'auteur).
- ● ● ● Tendance d'aménagement le long de la rue Metcalfe.
- ▲ ▲ ▲ ▲ Tendance d'aménagement le long de la rue Sussex.
- ■ ■ ■ Chemin de fer du Grand Tronc.

Source : The Publicity and Industrial Bureau (1909).

Figure 3.2 : «Plan montrant l'emplacement et les environs des futurs édifices du Parlement, 1906.»



«Ces nouveaux bâtiments devaient être situés le long du parc Major, qui est séparé de la colline du Parlement par le canal Rideau (en bas à droite) et le parc. Le Château Laurier, qui sera construit au bout du parc Major, entravera la création d'un complexe gouvernemental bien intégré.»

Source : Wright (1997), p. 121.



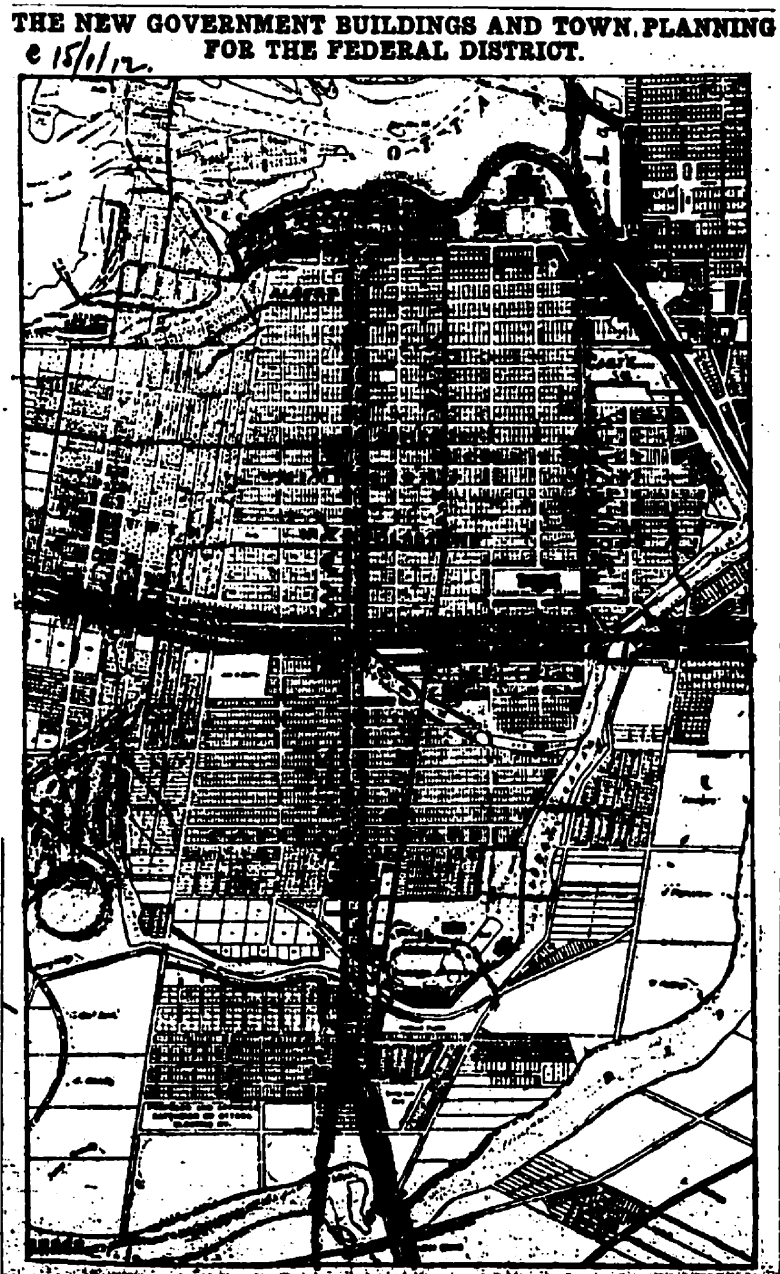
Figure 3.3 : «Plans et élévations envisagées, nouvel immeuble de la Justice, 1907. Architectes : W.S. et Edward Maxwell.»



JUSTICE BUILDING, OAK GROVE  
AND COURT HOUSE IN OTTAWA

❶ DESIGN FOR PROPOSED NEW GOVERNMENT BUILDINGS, OTTAWA ❷

Figure 3.4 : «Les nouveaux édifices gouvernementaux et la planification urbaine pour le district fédéral.» Croquis fait par N. Cauchon.



Source : Ottawa Citizen (15 janvier 1912).

Figure 3.5 : «Place de la Confédération proposée de concert avec le terminal des voies ferrées.»  
 Croquis fait par N. Cauchon.



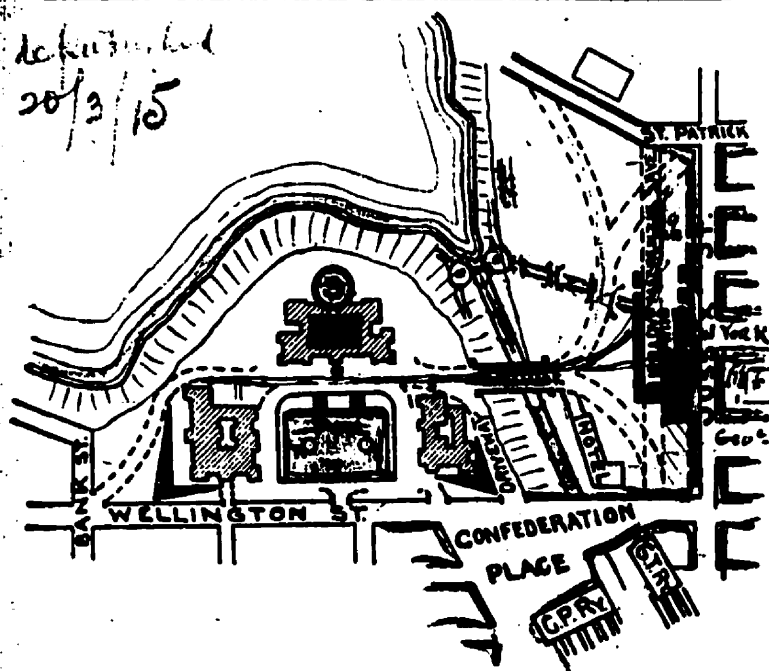
Source : Ottawa Citizen (15 janvier 1912).

Figure 3.6 : «Les édifices du Parlement; les édifices départementaux; l'élargissement de la rue Sussex.» Croquis fait par N. Cauchon.

*C 5/2/12.*

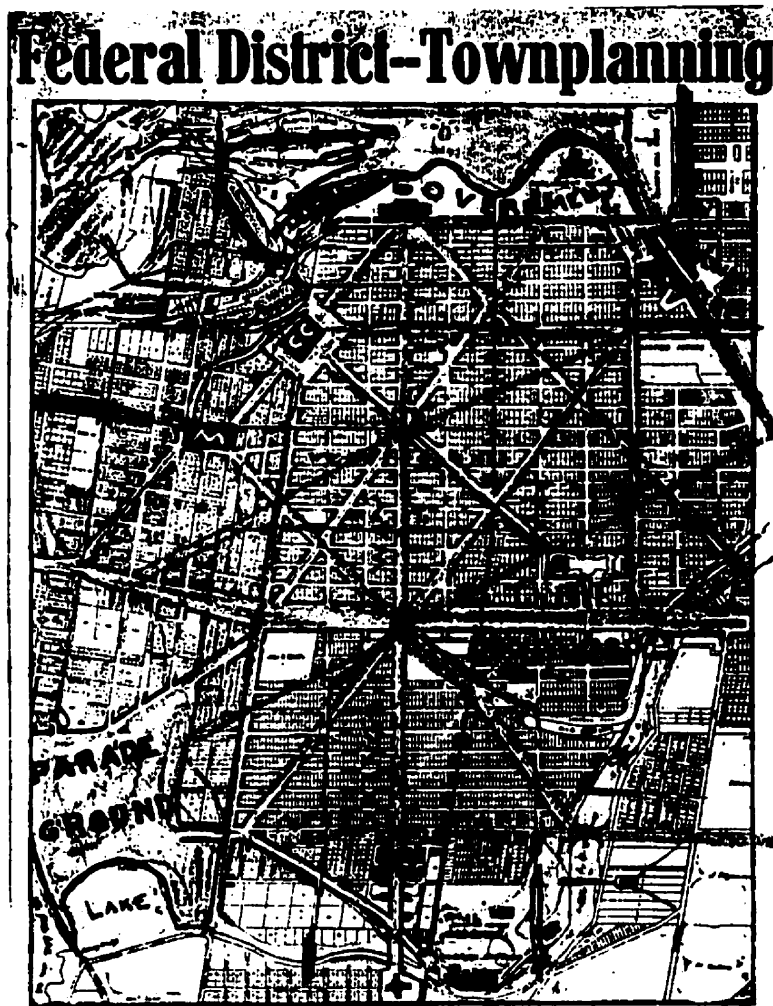
**Parliament Buildings;  
Departmental Buildings;  
Sussex Street Widening.**

(By NOULAN CAUCHON, C. E.)



Source : Cauchon (5 février 1912).

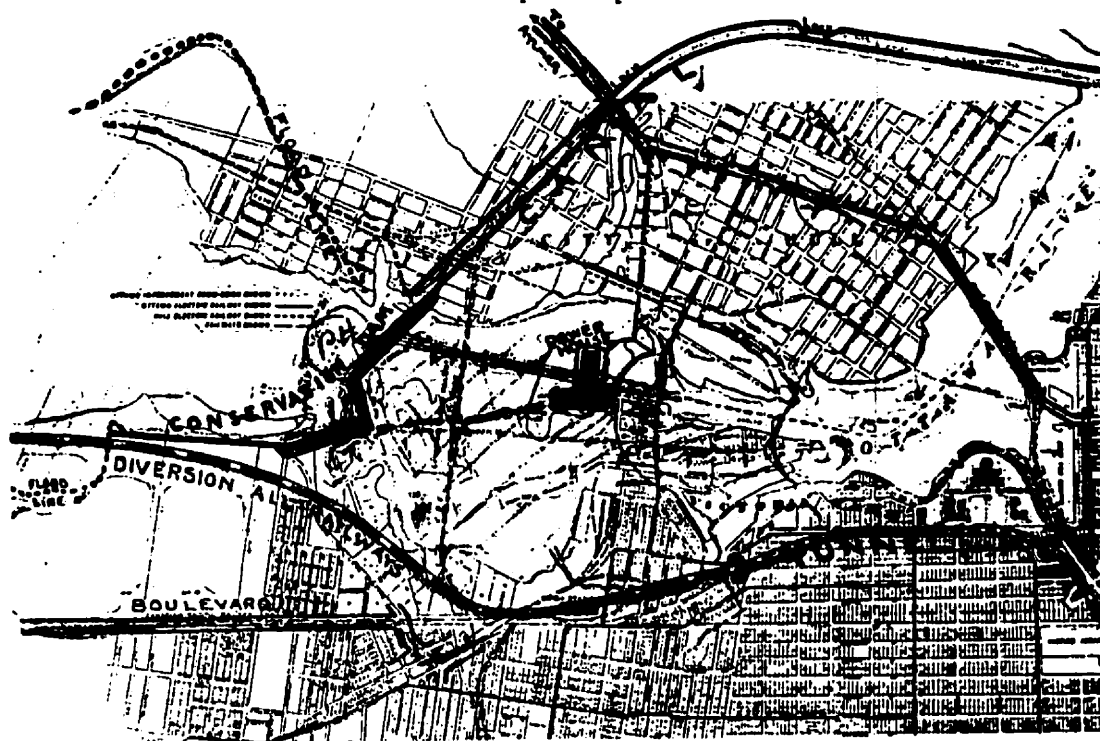
Figure 3.7 : «District fédéral—Planification urbaine.» Croquis fait par N. Cauchon.



Civic Center—Diagonals—West End Market and City Docks.  
(By Noulan Cauchon.)

Source : Cauchon (23 mars 1912).

Figure 3.8 : «Le futur district d'Ottawa.» Croquis fait par N. Cauchon.

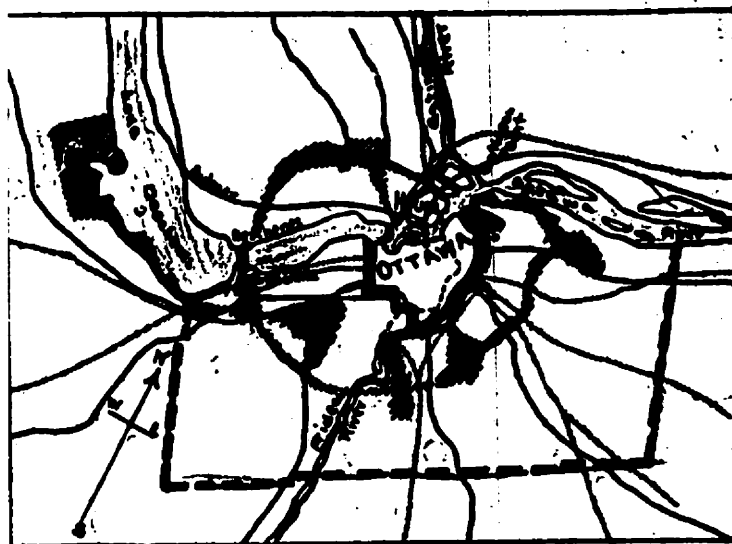


Source : Ottawa Citizen (4 avril 1912).

Figure 3.9 : «Planification urbaine—le grand encerclement de parcs.» Croquis fait par N. Cauchon.

### Town Planning—Great Circle Parks

(By Nonlan Cauchon.)



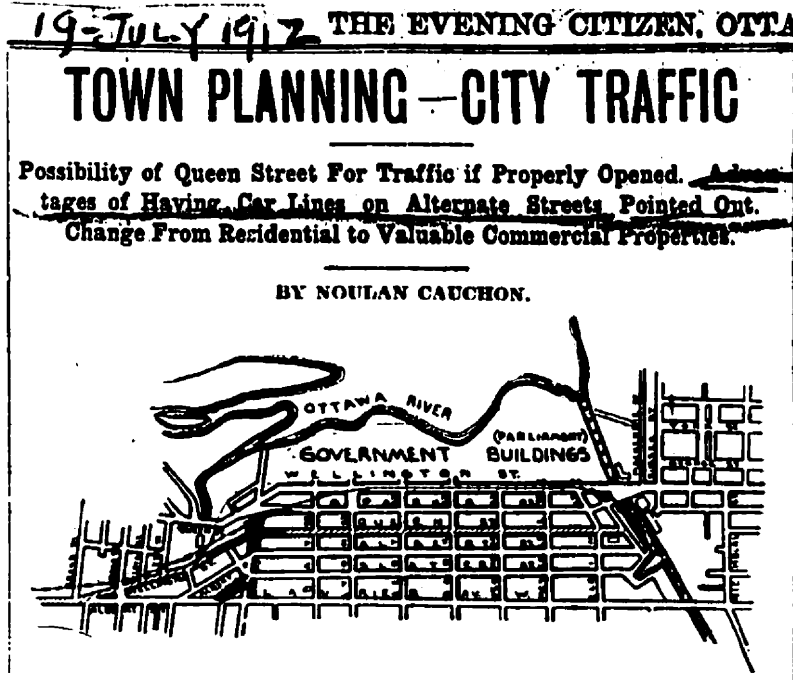
Source : Cauchon (29 juin 1912).

Figure 3.10 : «Plan du district fédéral.» Plan fait par N. Cauchon.



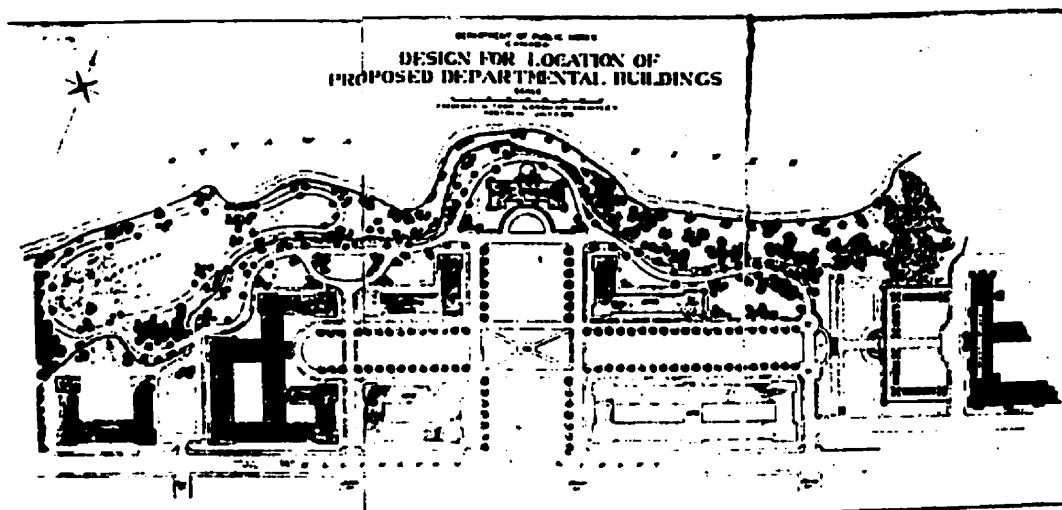
Source : Cauchon (avril 1922).

Figure 3.11 : «Planification urbaine—circulation de la ville.» Croquis fait par N. Cauchon.



Source : Cauchon (19 juillet 1912).

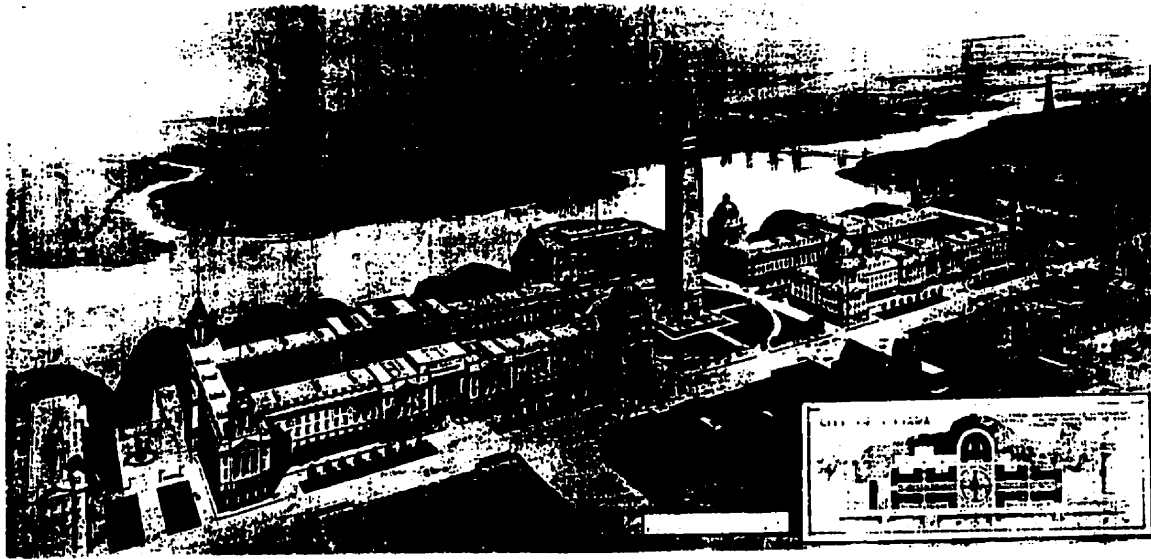
Figure 3.12 : «Dessin de la localisation des édifices départementaux proposés» Plan fait par F.J. Todd, 1912.



Source : DeGrace (1985), p. 44.

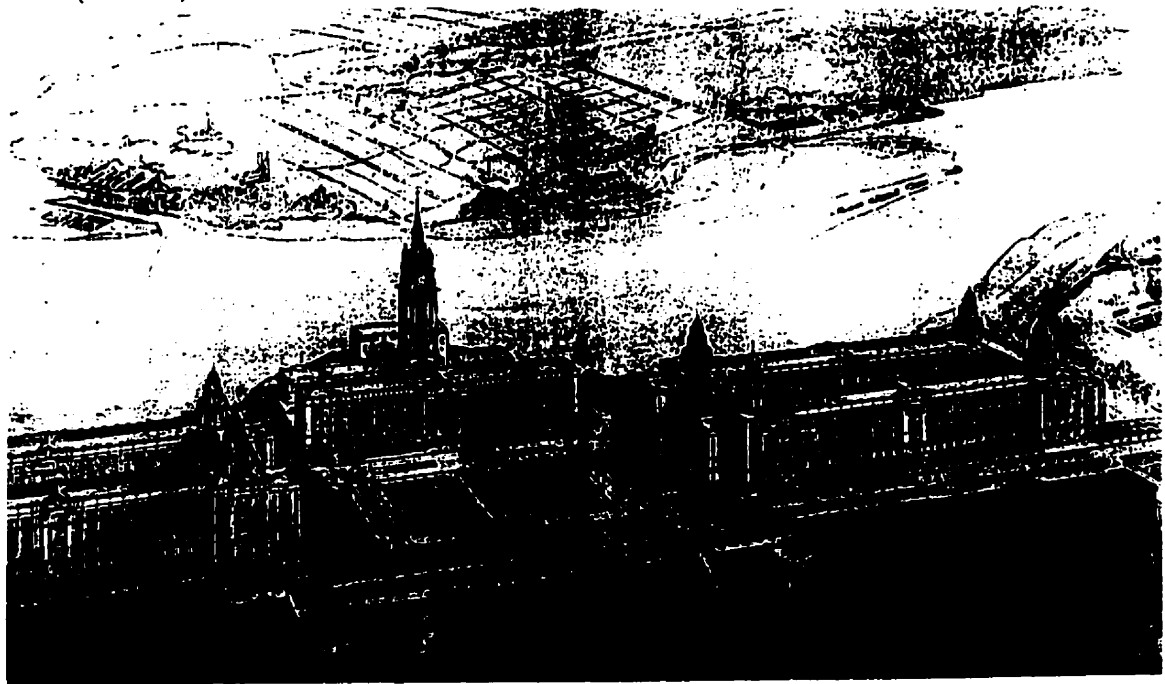


Figure 3.13 : «Vue et plan au sol d'immeubles fédéraux projetés, rue Wellington (côté nord), Ottawa (Ontario). Dessin d'Edward White et Aston Webb, 1912.»



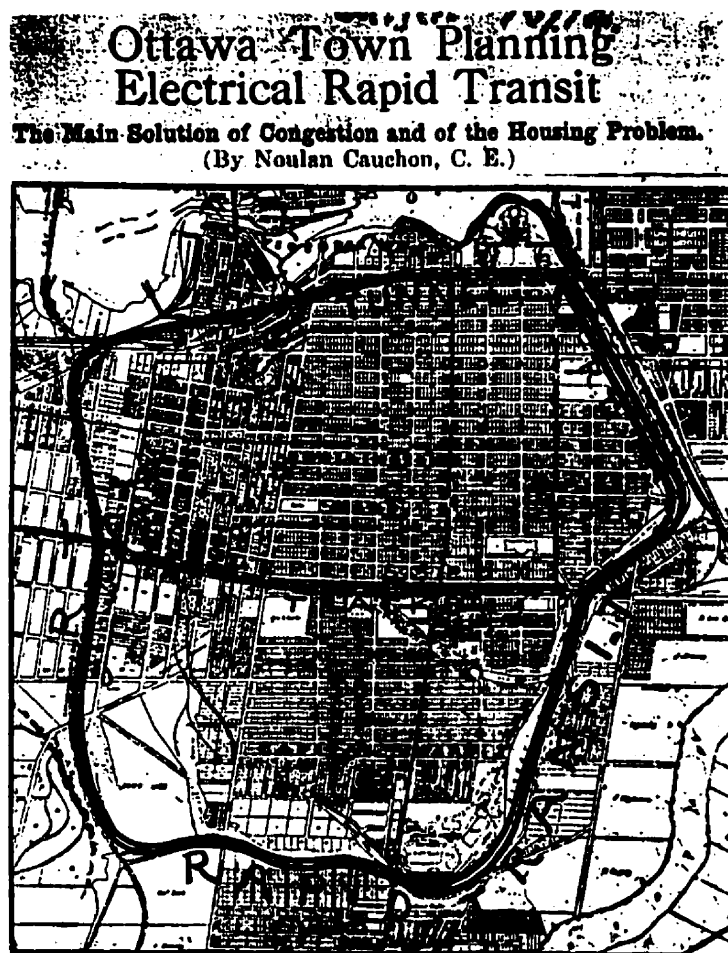
Source : Wright (1997), p. 127.

Figure 3.14 : «Proposition d'un architecte, concours de 1913 relatif aux immeubles administratifs, Ottawa (Ontario). Architectes : W.S. et Edward Maxwell.»



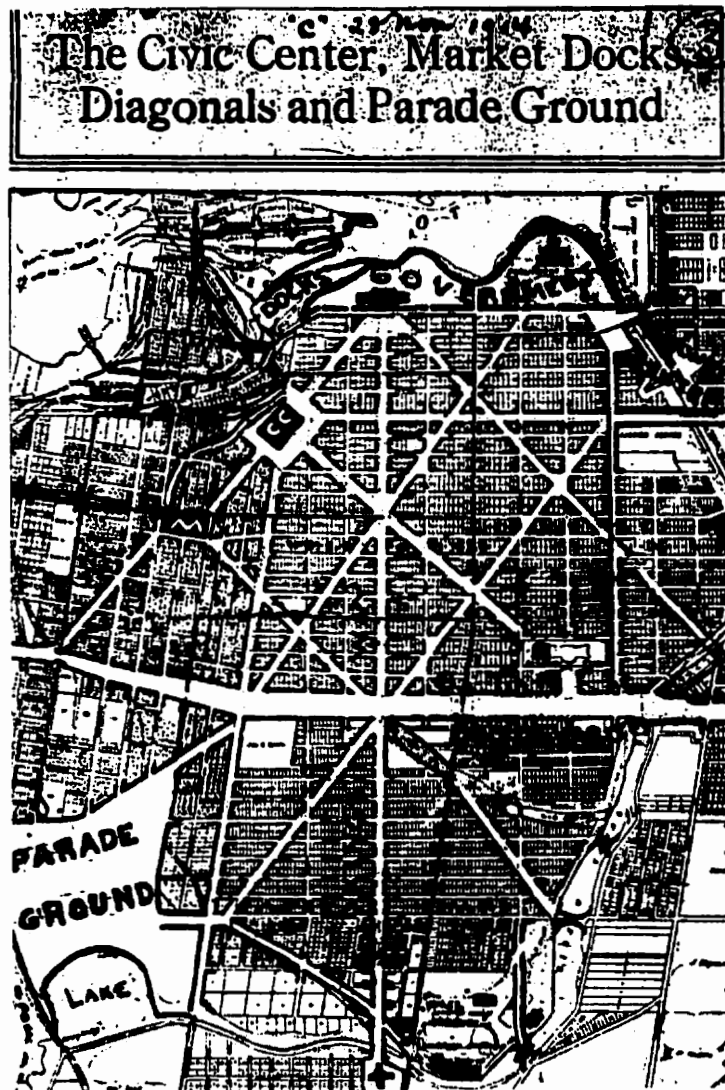
Source : Wright (1997), p. 129.

Figure 3.15 : «Planification urbaine à Ottawa, transit rapide électrique.» Croquis fait par N. Cauchon.



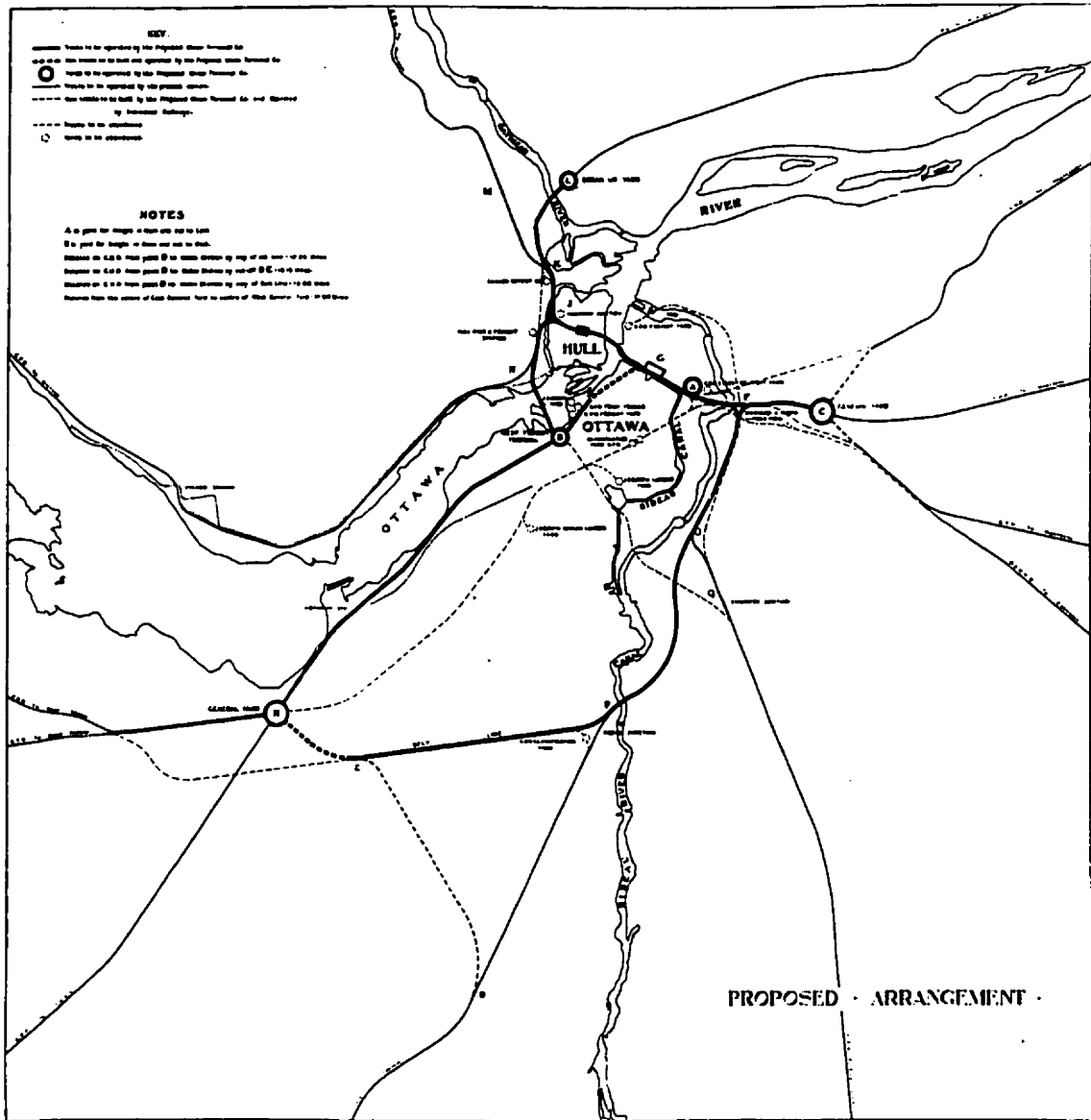
Source : Cauchon (12 mai 1914).

Figure 3.16 : «Le centre civique, les tronçons du marché, les diagonales et le terrain des parades.»  
Croquis fait par N. Cauchon.



Source : Cauchon (28 novembre 1914).

Figure 3.17 : Remaniement des chemins de fer, tel que proposé par la CPF.



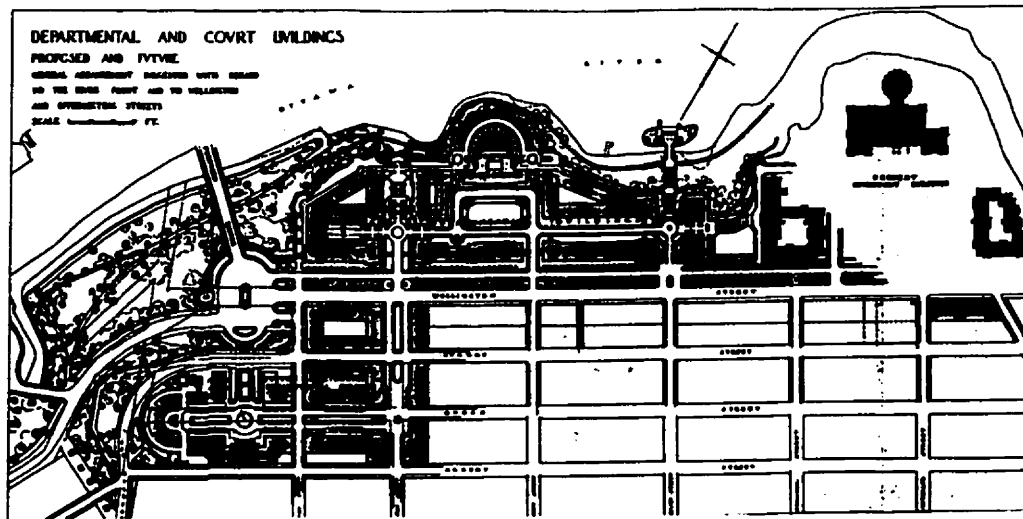
Source : Federal Plan Commission (1915), illustration n° 12.

Figure 3.18 : Aménagement des édifices gouvernementaux, tel que proposé par la CPF.



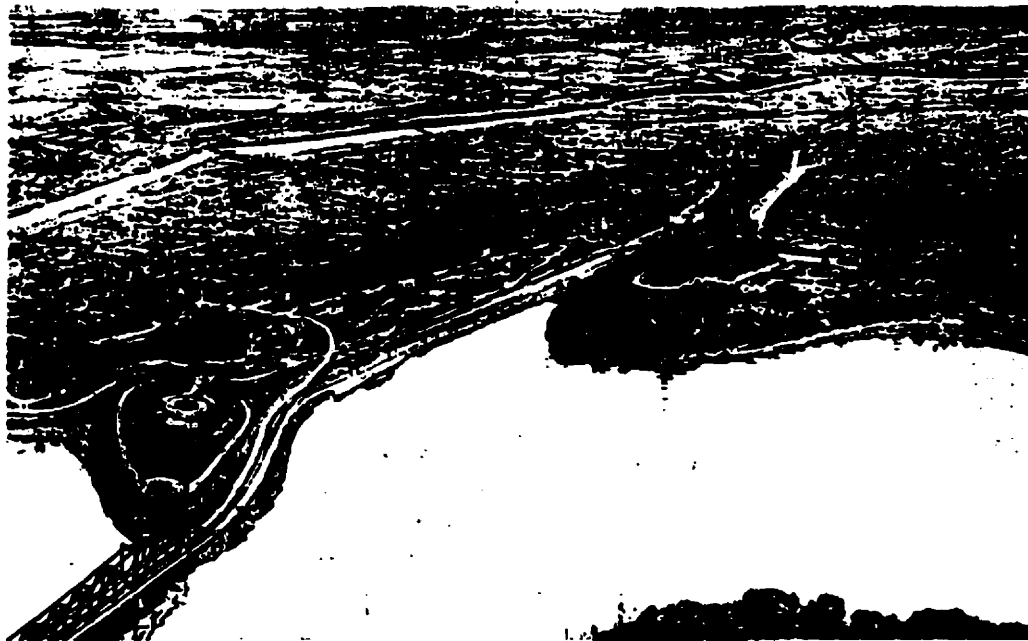
Source : Federal Plan Commission (1915), illustration n° 14.

Figure 3.19 : Aménagement des édifices départementaux, tel que proposé par la CPF.



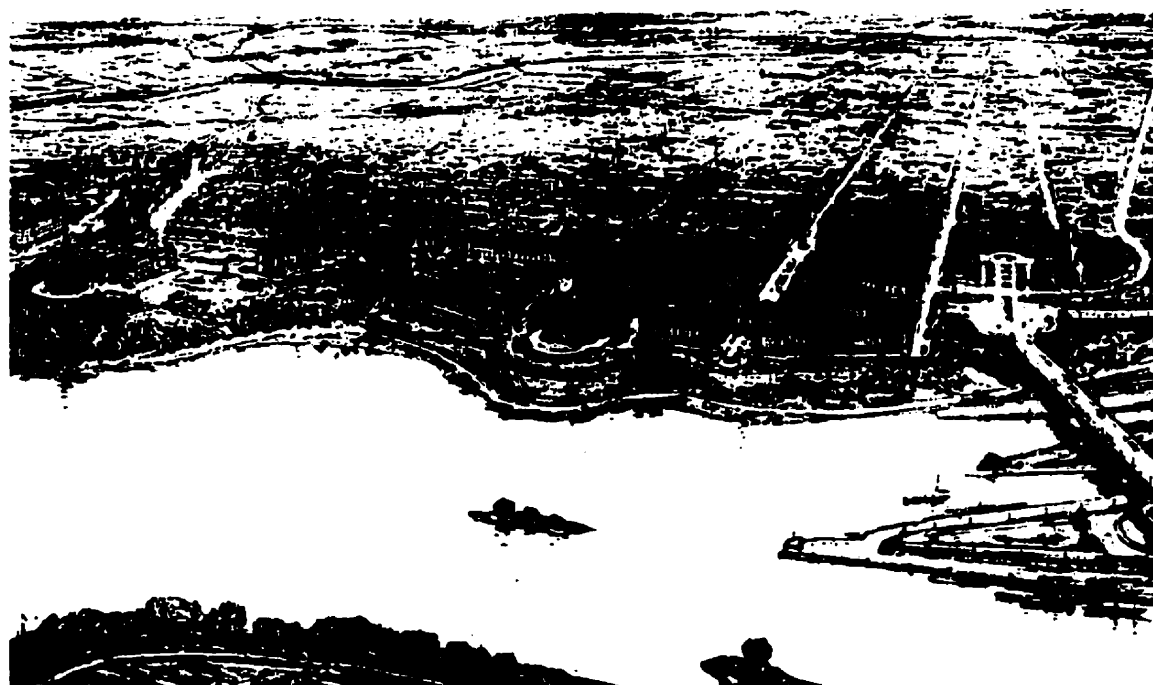
Source : Federal Plan Commission (1915), illustration n° 16.

Figure 3.20 : Allure des futurs édifices de la rue Sussex par rapport à ceux de la Colline.



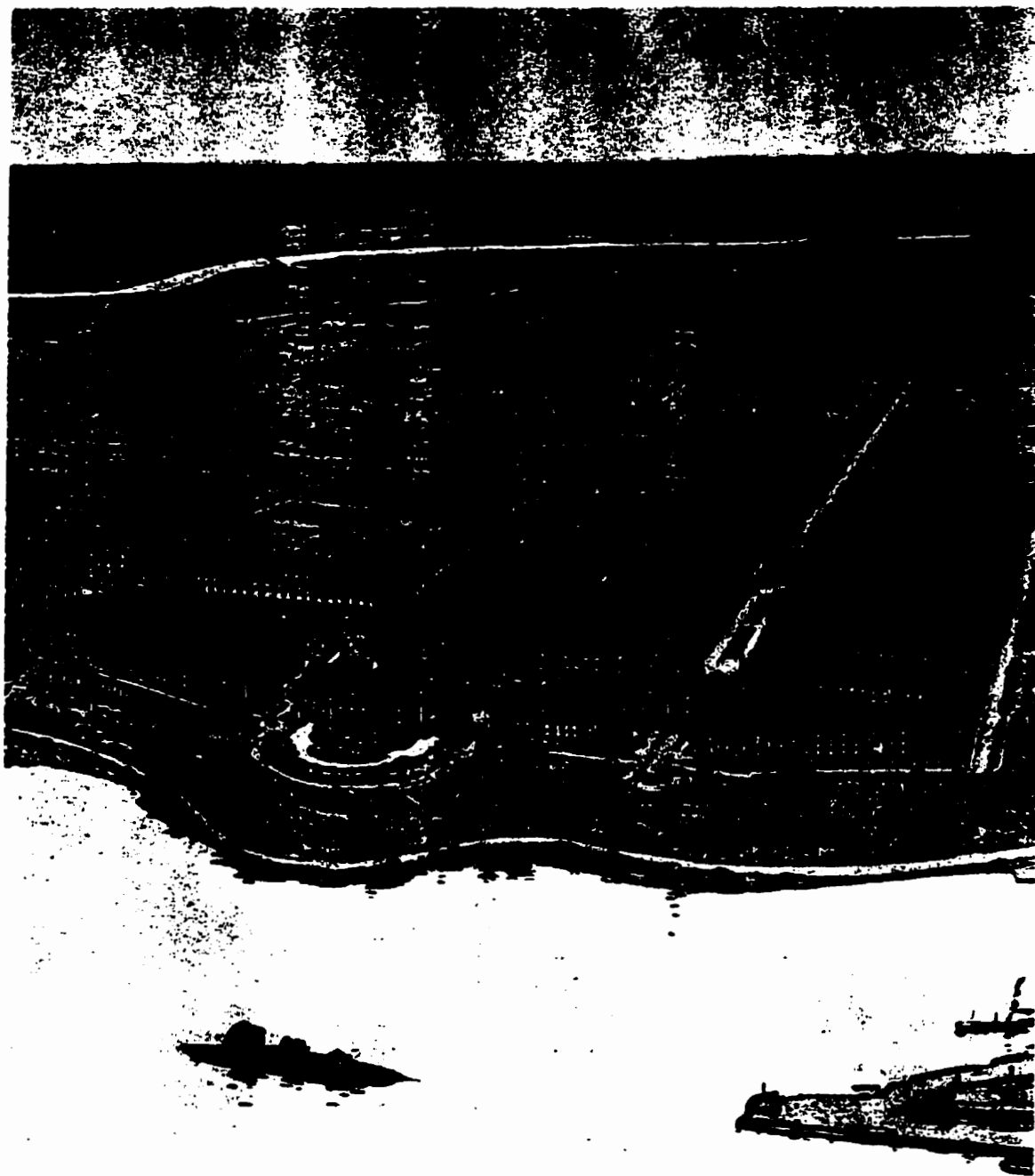
Source : Federal Plan Commission (1915), illustration n° 15.

Figure 3.21 : Allure des futurs édifices départementaux par rapport à ceux de la Colline.



Source : Federal Plan Commission (1915), illustration n° 15.

Figure 3.22 : Allure des futurs édifices départementaux.



Source : Federal Plan Commission (1915), illustration n° 15.

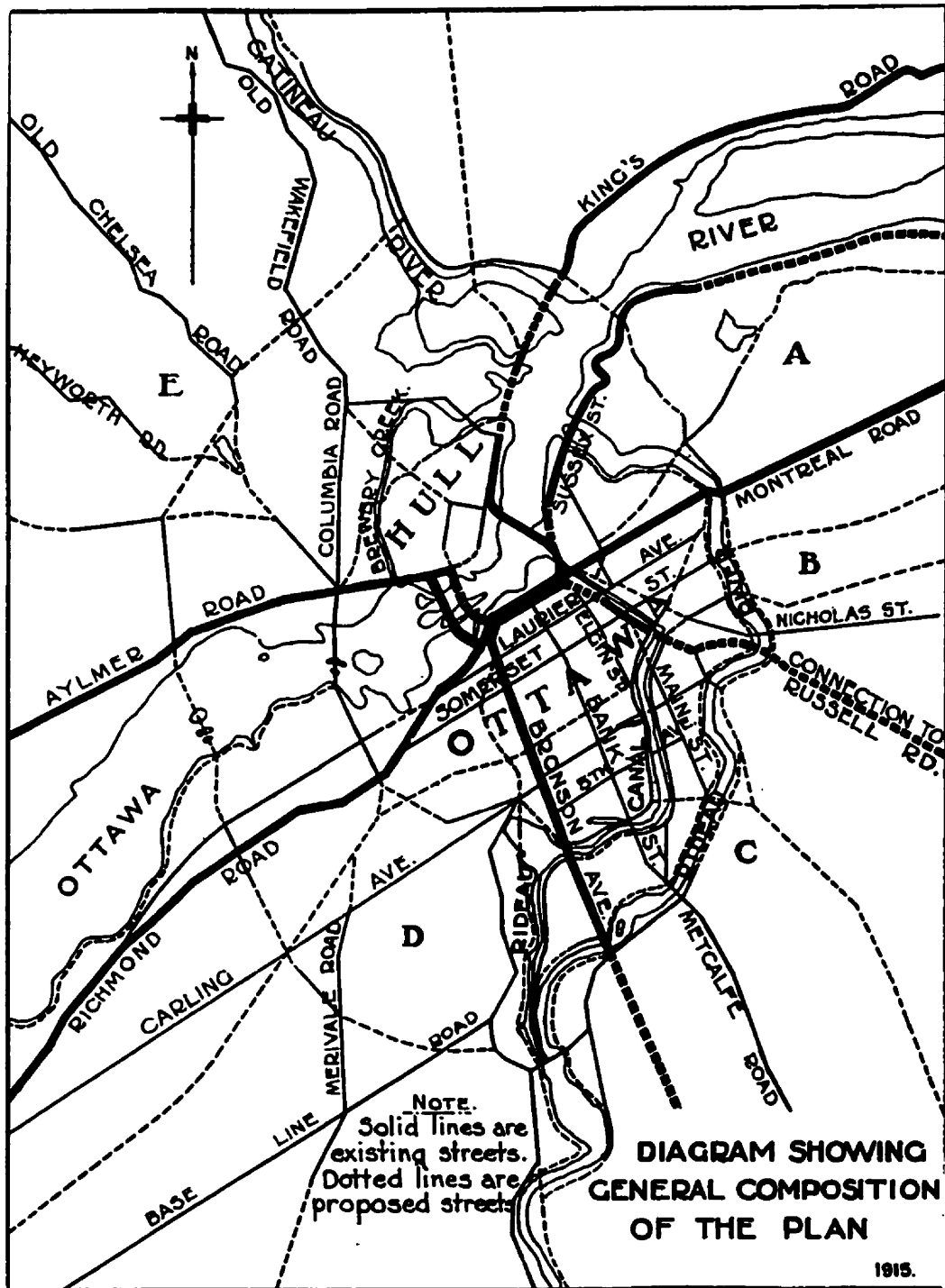


Figure 3.23 : Extrait du plan général des rues et des parcs, tel que proposé par la CPF.



Source : Federal Plan Commission (1915), illustration n° 21.

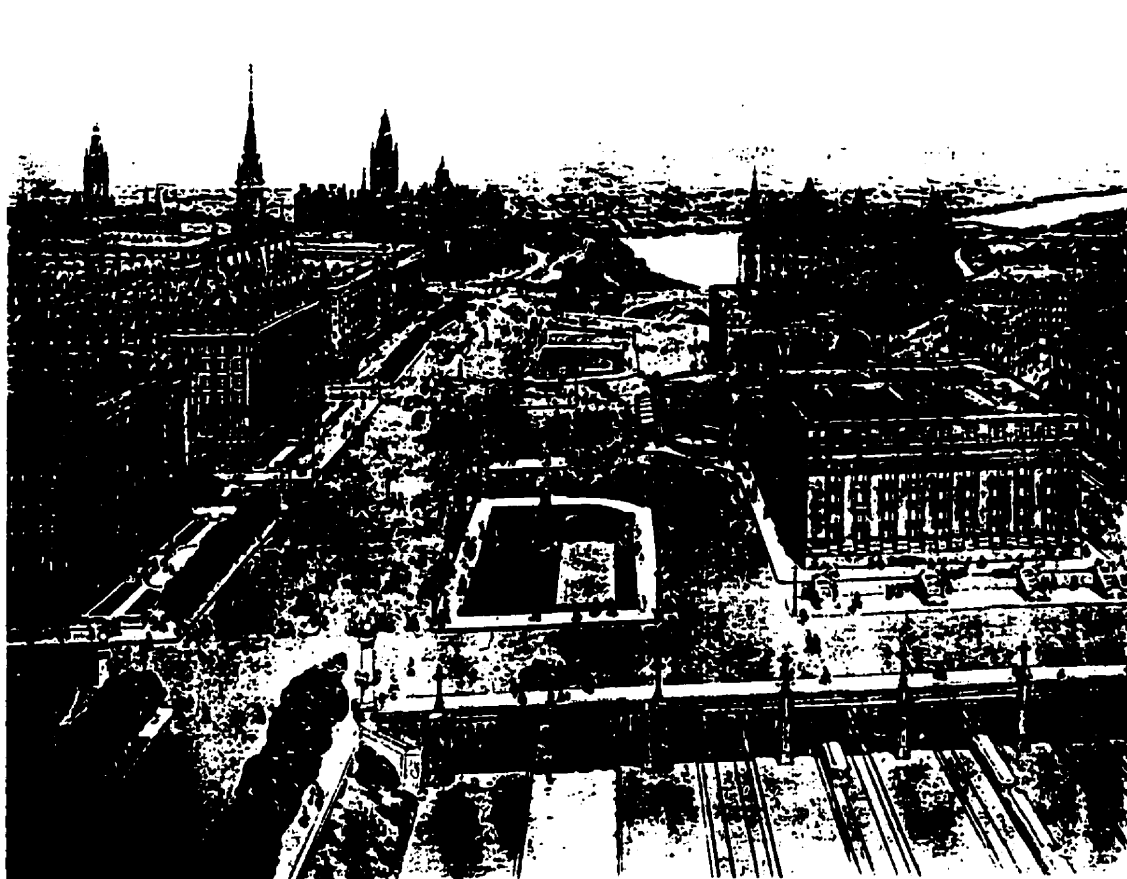
Figure 3.24 : Réseau routier tel que proposé par la CPF.



Source : Federal Plan Commission (1915), p. 35.

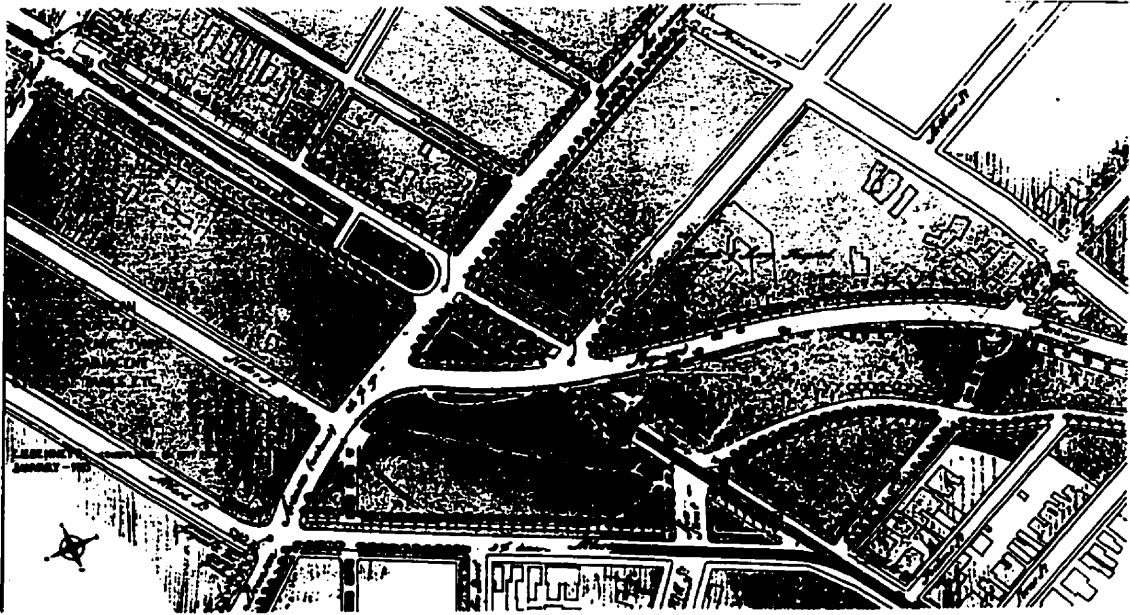


Figure 3.26 : Aménagement final du secteur de la gare centrale, tel que proposé par la CPF.



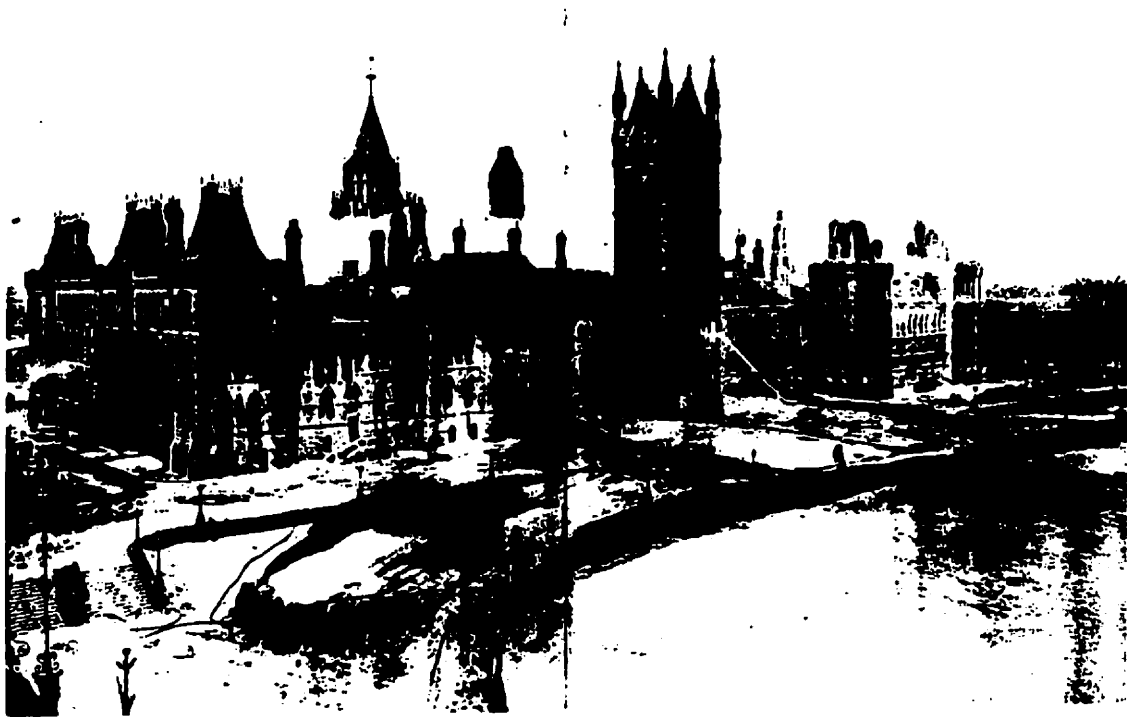
Source : Federal Plan Commission (1915), illustration n° 5.

Figure 3.27 : Aménagement du tunnel, sous l'avenue Bronson, tel que proposé par la CPF.



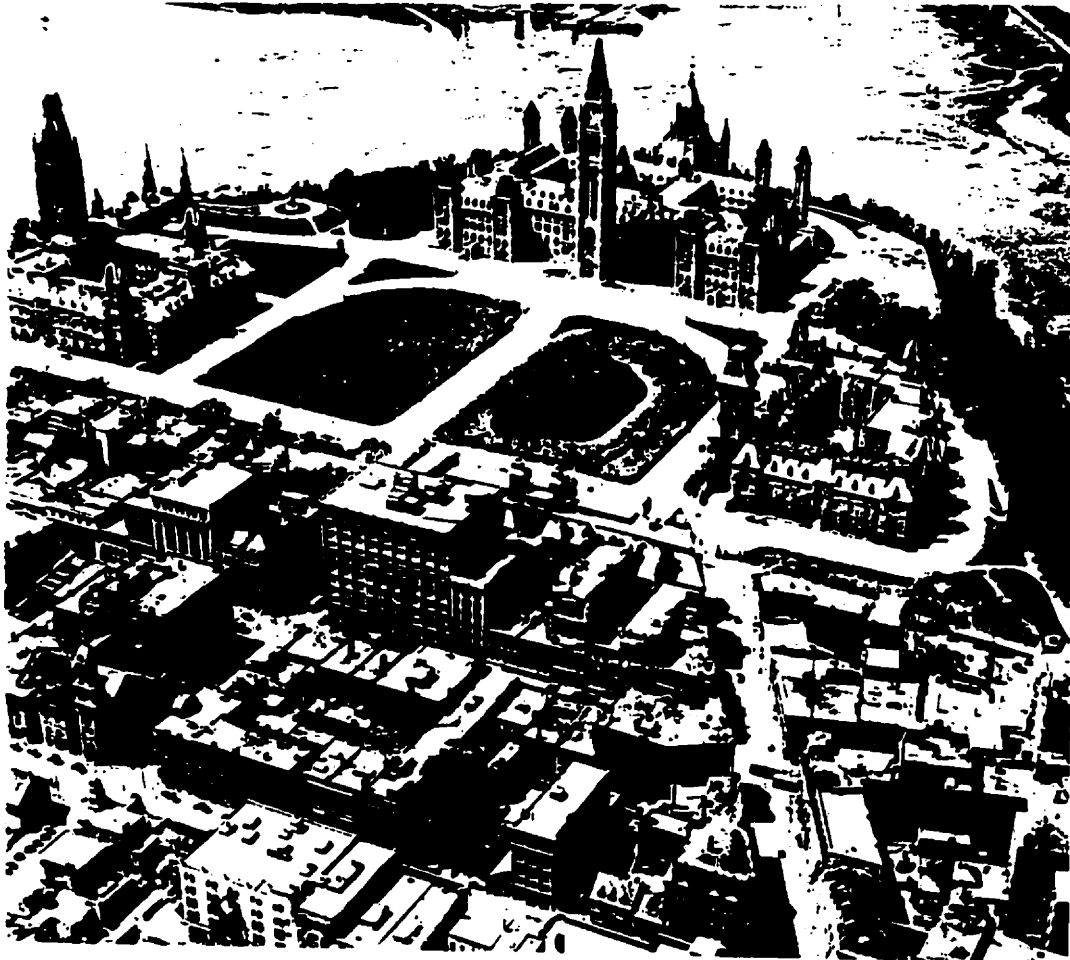
Source : Federal Plan Commission (1915), illustration n° 3.

Figure 3.28 : Le premier édifice central incendié, 1916.



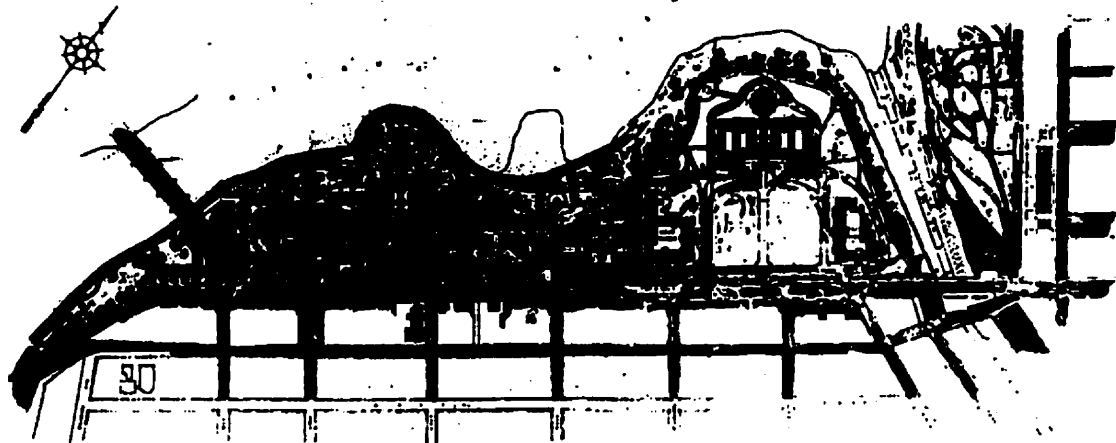
Source : Eggleston (1961), pp. 240-241.

Figure 3.29 : Le Parlement actuel, construit entre 1916 et 1927.



Source : Photos d'héritage de la CCN.

Figure 3.30 : «Plan envisagé des immeubles administratifs, rue Wellington (côté nord), Ottawa (Ontario). Établi par Richard C. Wright et Thomas Adams, vers 1920.»



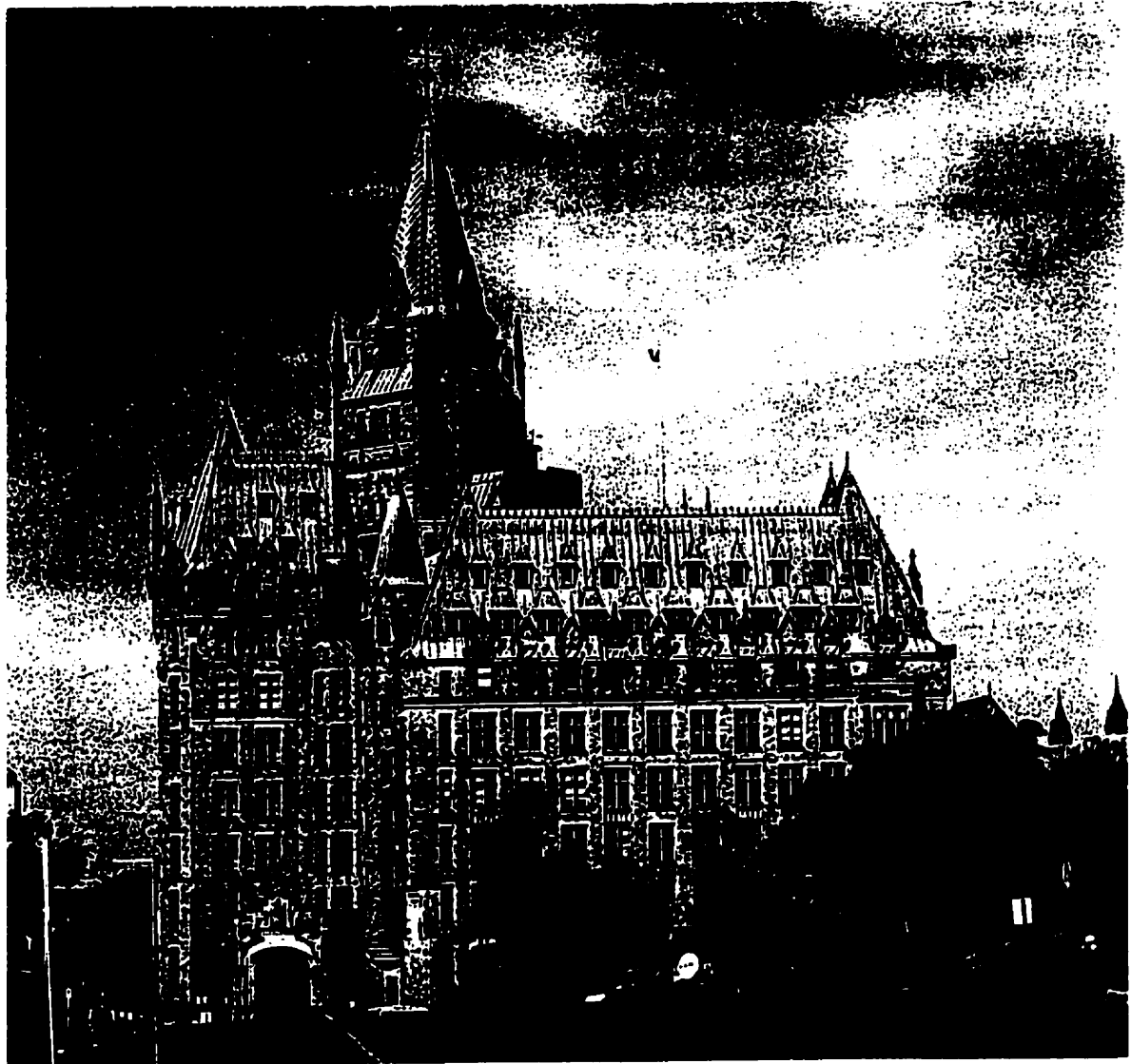
PROPOSED SCHEME FOR GOVERNMENT BUILDINGS,  
WELLINGTON STREET OTTAWA.

DEPARTMENT OF PUBLIC WORKS  
C. C. WRIGHT ARCHT. ADVISORY.

SCALE 1/4" = 1' - 0"

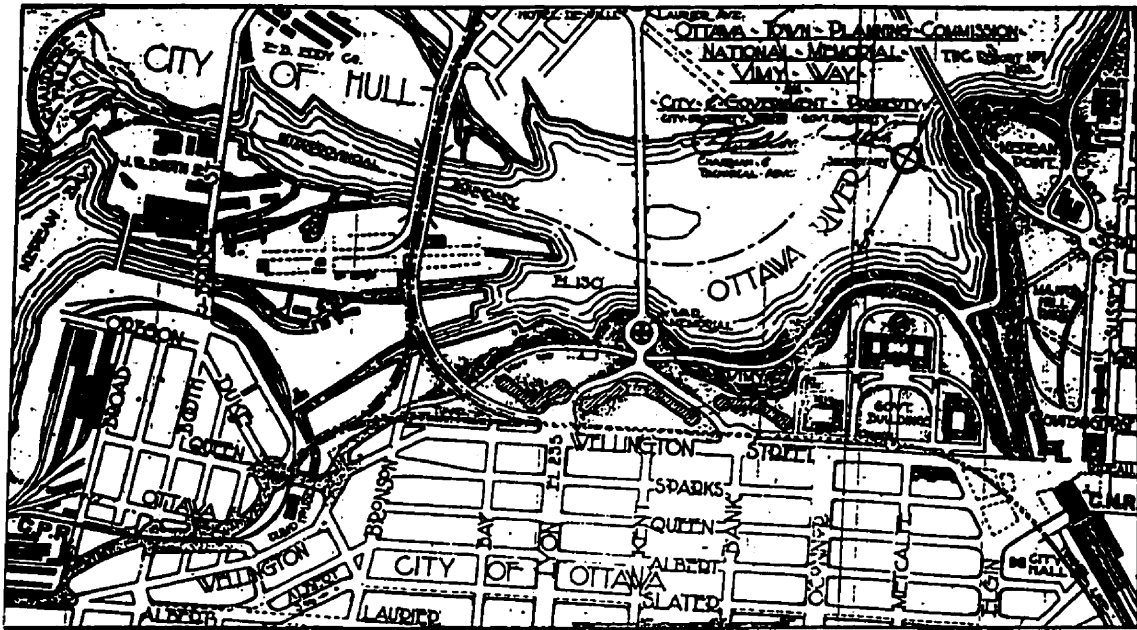


Figure 3.31 : «Édifice de la Confédération, Ottawa (Ontario), 1928–1931. Dessiné par le Bureau de l'Architecte en chef.»



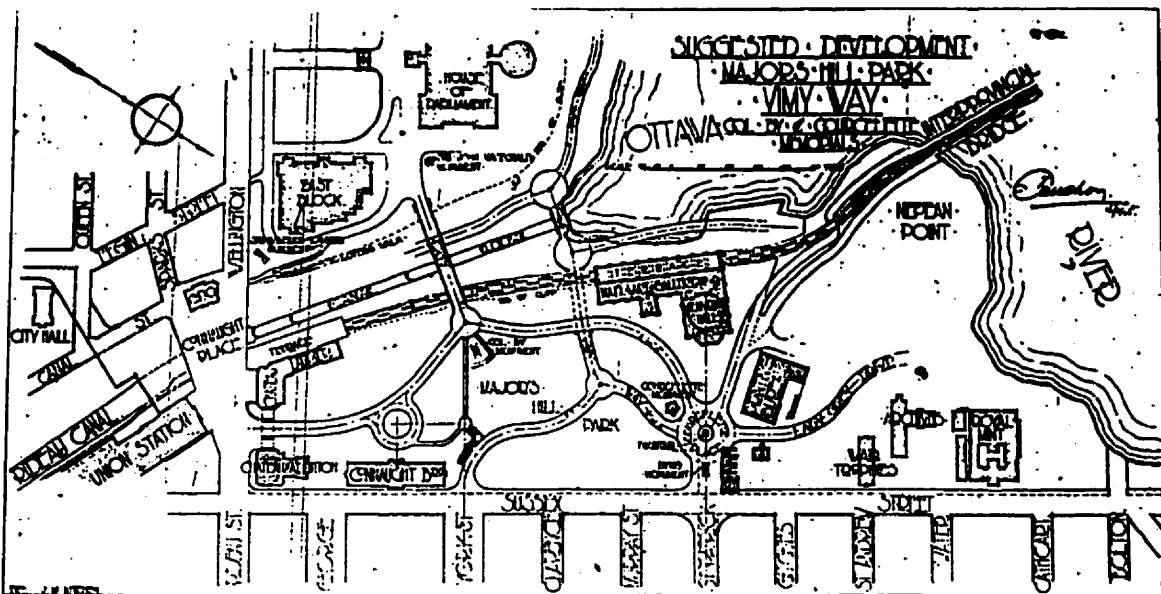
Source : Wright (1997), p. 138.

Figure 3.32 : Aménagement d'un Monument de Guerre le long de la promenade 'Vimy Way' tel que proposé par N. Cauchon.



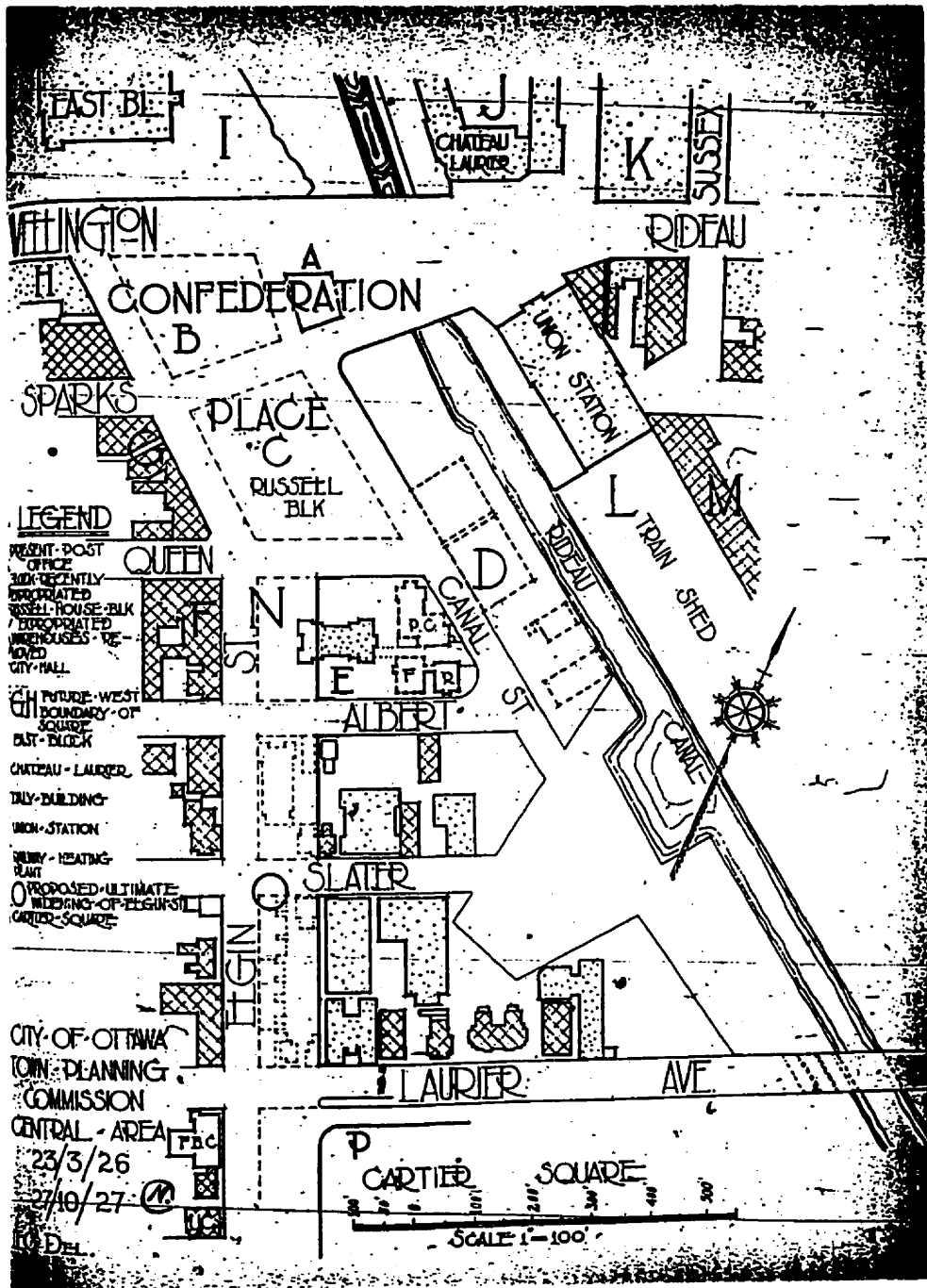
Source : Journal of the Town Planning Institute (août 1925), p. 10.

Figure 3.33 : Aménagement du parc 'Major's Hill' le long de la promenade 'Vimy Way' tel que proposé par N. Cauchon.



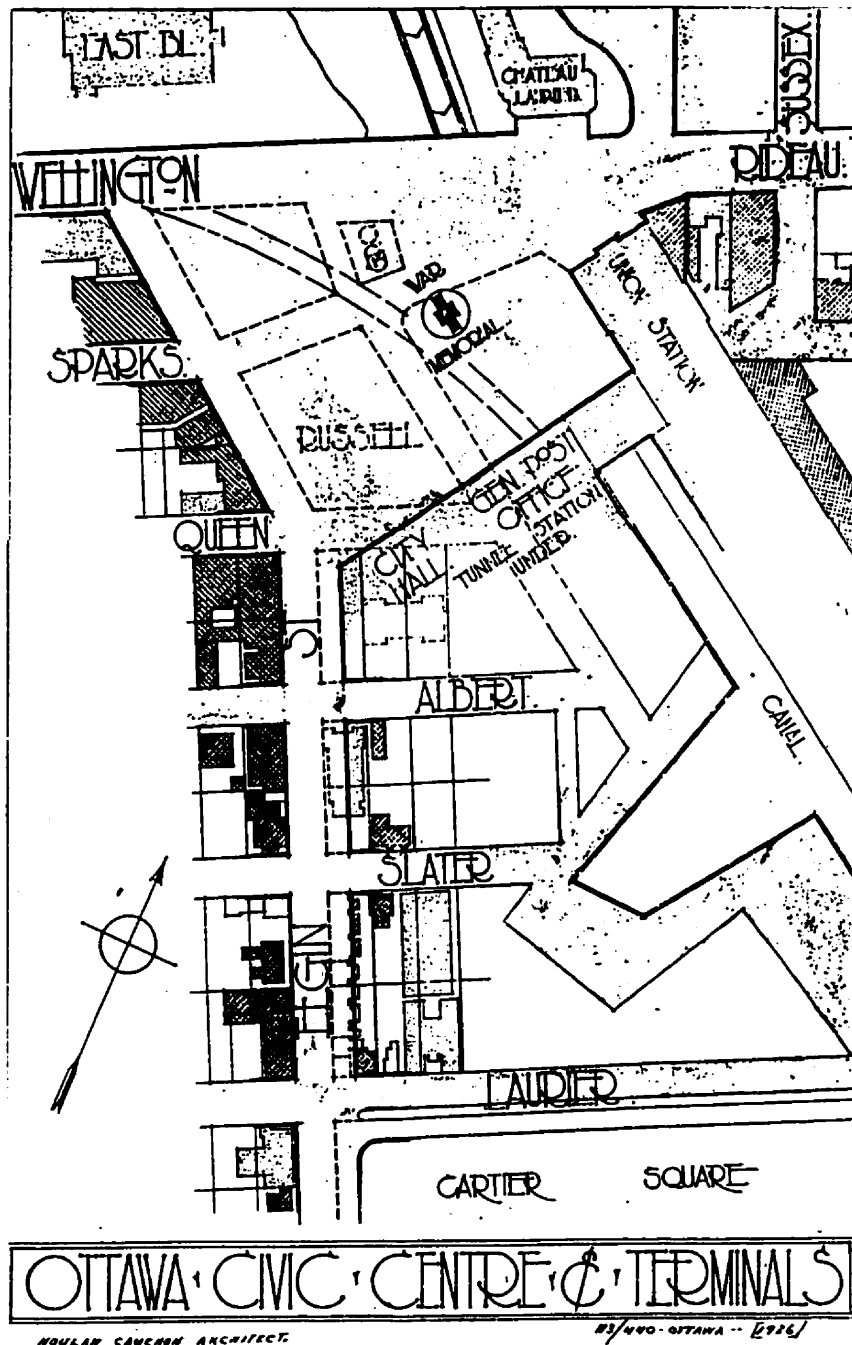
Source : Journal of the Town Planning Institute (août 1925), p. 11.

Figure 3.34 : Aménagement de la Place de la Confédération et de l'élargissement de la rue Elgin, tel que proposé par N. Cauchon.



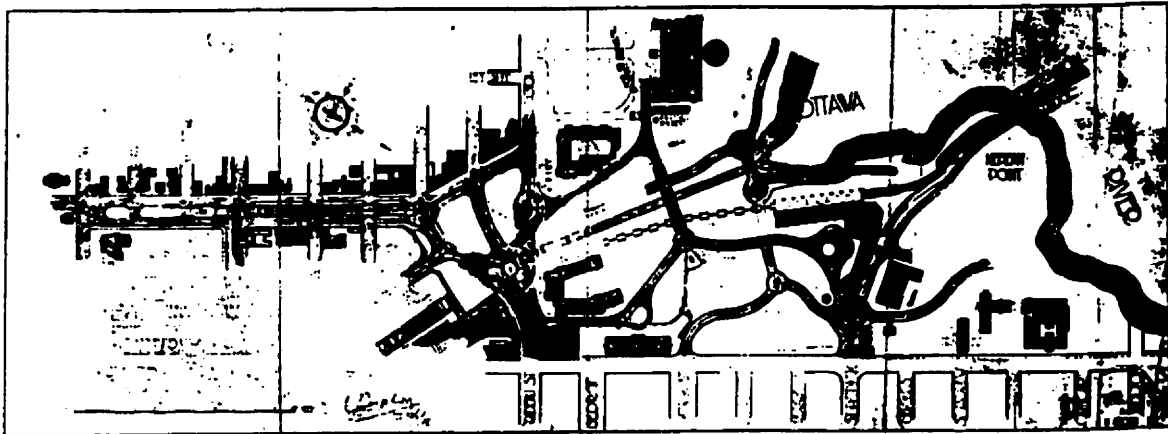
Source : Journal of the Town Planning Institute (décembre 1927), p. 211.

Figure 3.35 : Emplacement du Monument aux Morts dans la Place de la Confédération, tel que suggéré par N. Cauchon.



Source : ANC (1926), NMC 4266.

Figure 3.36 : Aménagement de la Place de la Confédération et de l'aire centrale, tel que proposé par N. Cauchon.



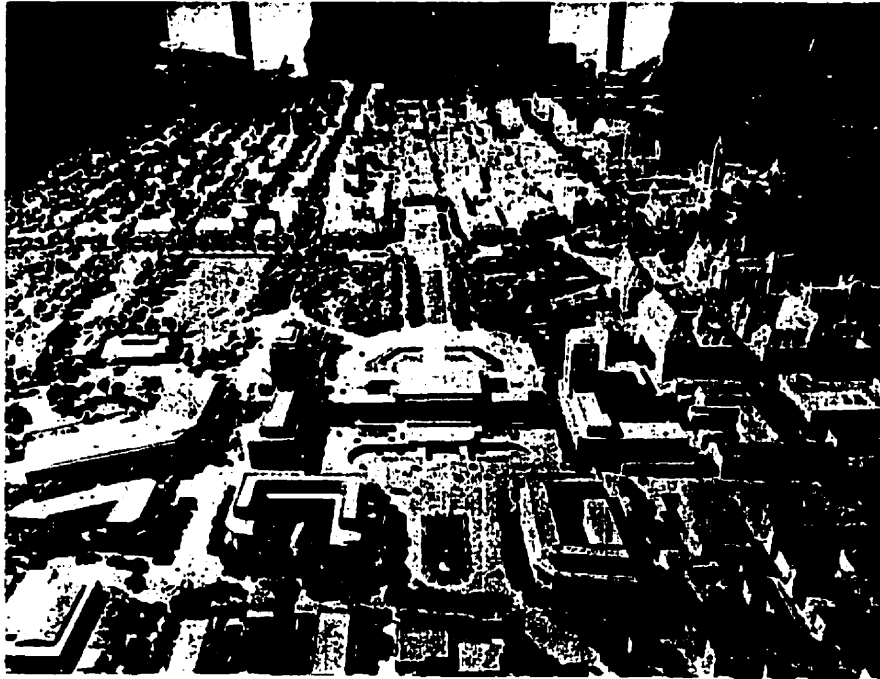
Source : Gréber (1950), p. 185.

Figure 3.37 : Croquis de J. Gréber pour le Monument aux Morts dans le parc Major, ca. 1937.



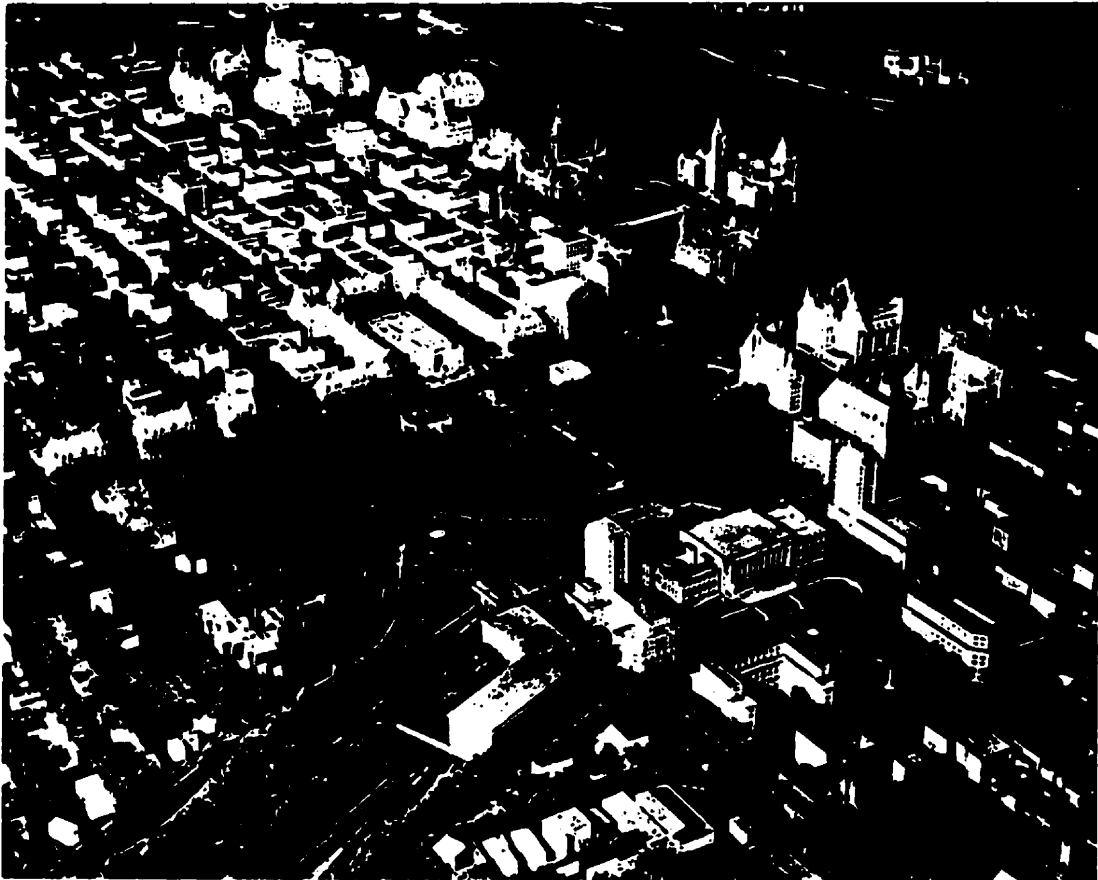
Source : Photos d'héritage de la CCN.

Figure 3.38 : «Photographie de la maquette du Centre de la Ville, montrant le quartier de la nouvelle gare.» Plan d'aménagement de Gréber pour Ottawa, 1937-1939.



Source : Gréber (juillet-août 1939), p. 207.

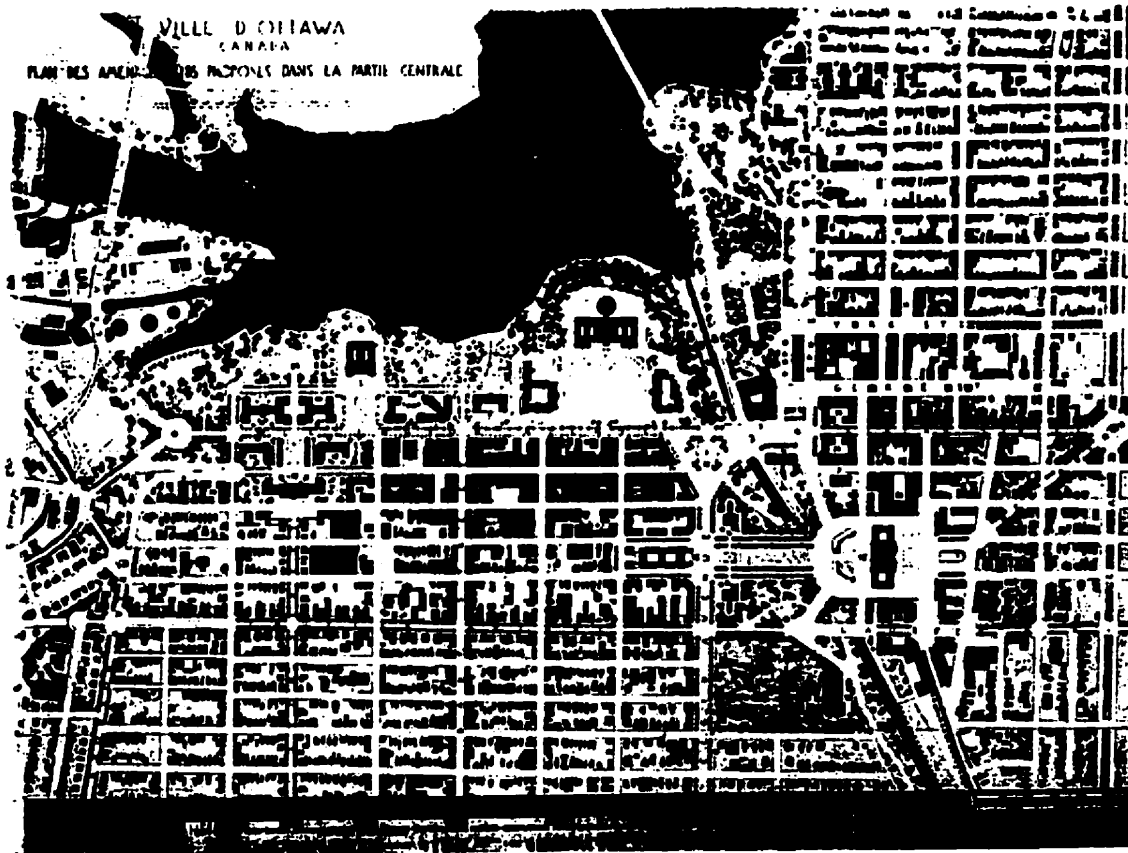
Figure 3.39 : Maquette du plan d'aménagement de Gréber pour Ottawa, 1937-1939.



Source : Gréber (1950), p. 146.

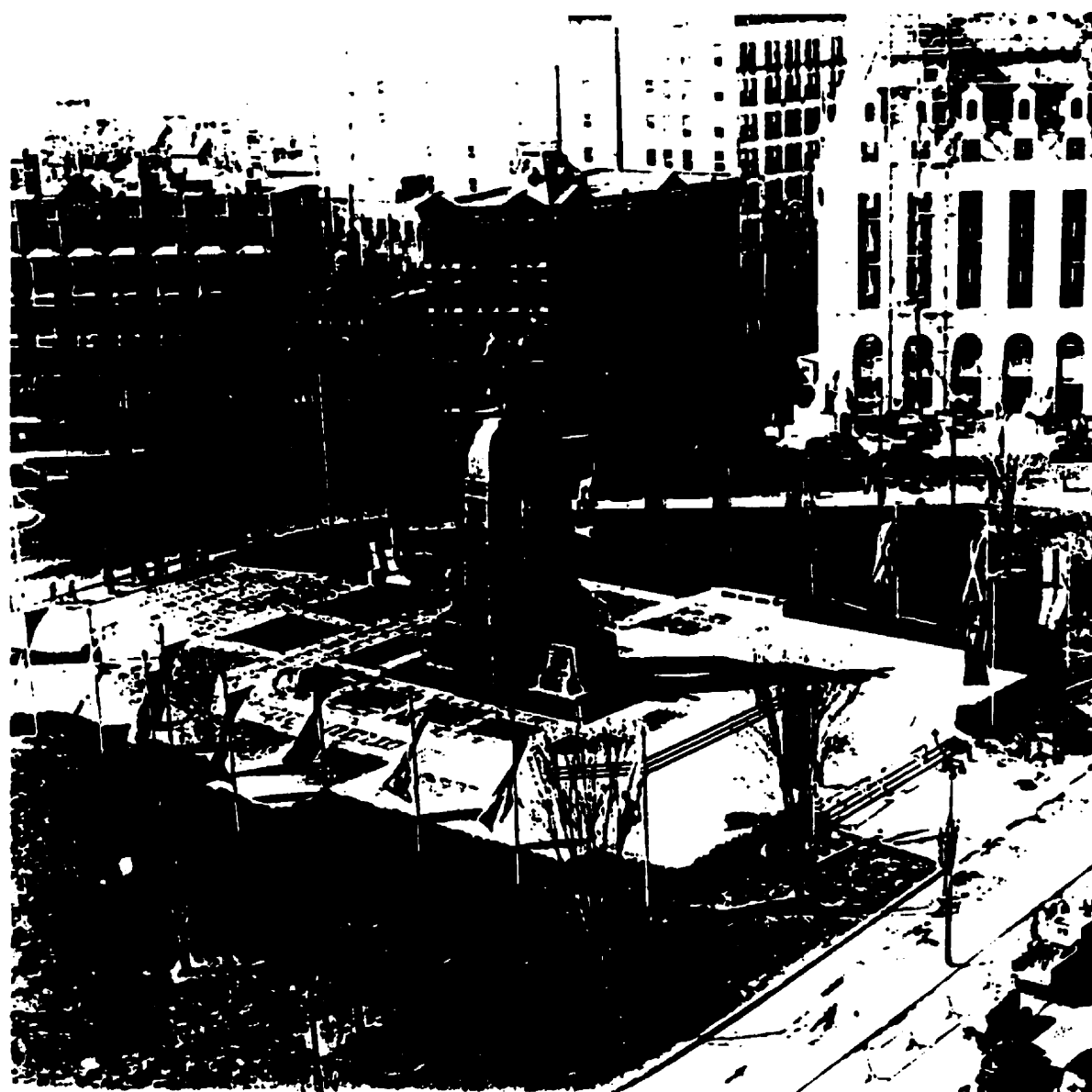


Figure 3.40 : «Plan des aménagements proposés dans la partie centrale.» Plan d'aménagement de Gréber pour Ottawa, 1937-1939.



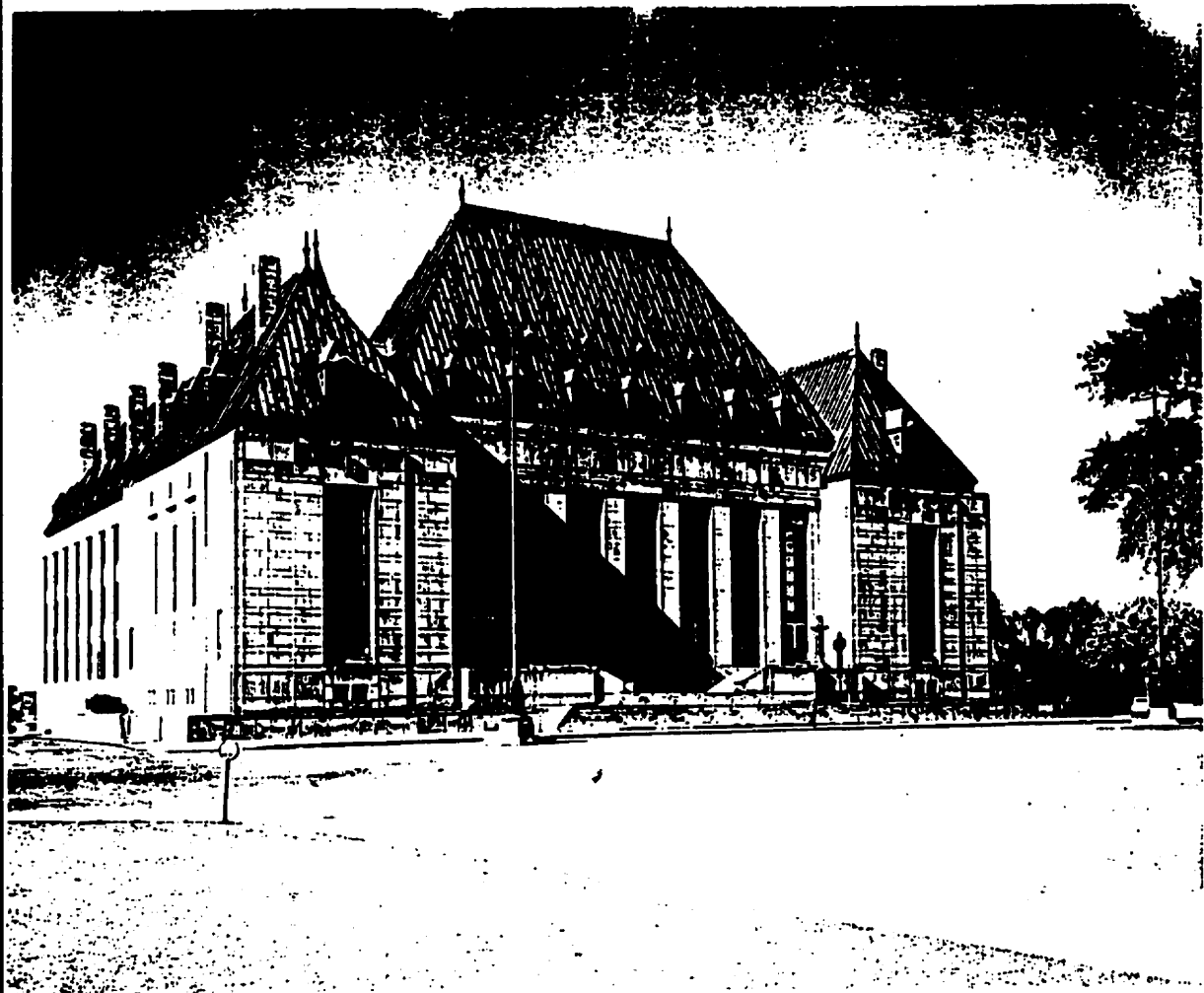
Source : Gréber (juillet-août 1939), p. 203.

Figure 3.41 : Terrasse du Monument aux Morts, vue du nord (s.d.).



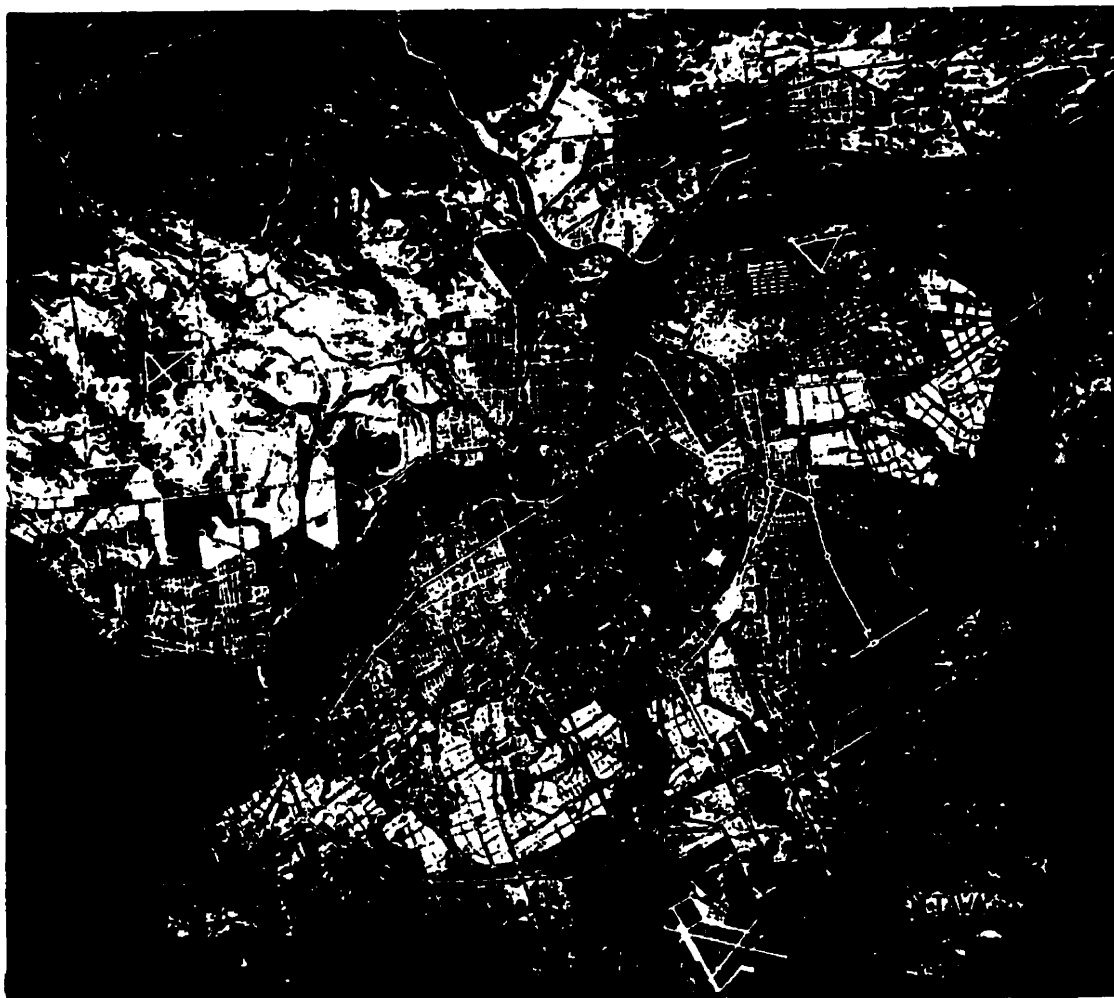
Source : Photos d'héritage de la CCN.

Figure 3.42 : Cour Suprême du Canada (s.d.). Architecte: Ernest Cormier.



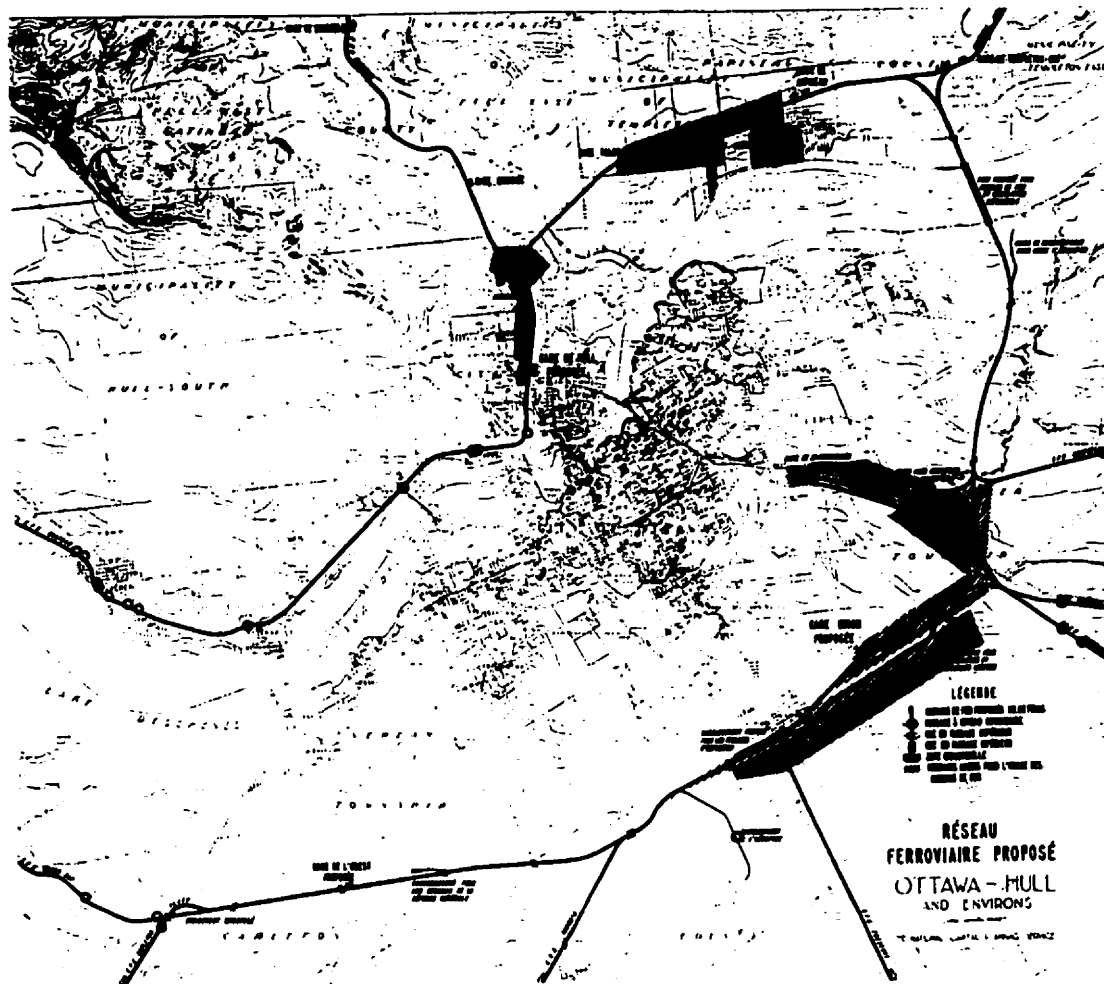
Source : Photos d'héritage de la CCN.

Figure 3.43 : «Plan directeur de la capitale», proposé par Gréber.



Source : Gréber (1950), p. 156.

Figure 3.44 : Réseau ferroviaire proposé par Gréber pour Ottawa-Hull.



Source : Gréber (1950), planche XXV (face à la p. 166).

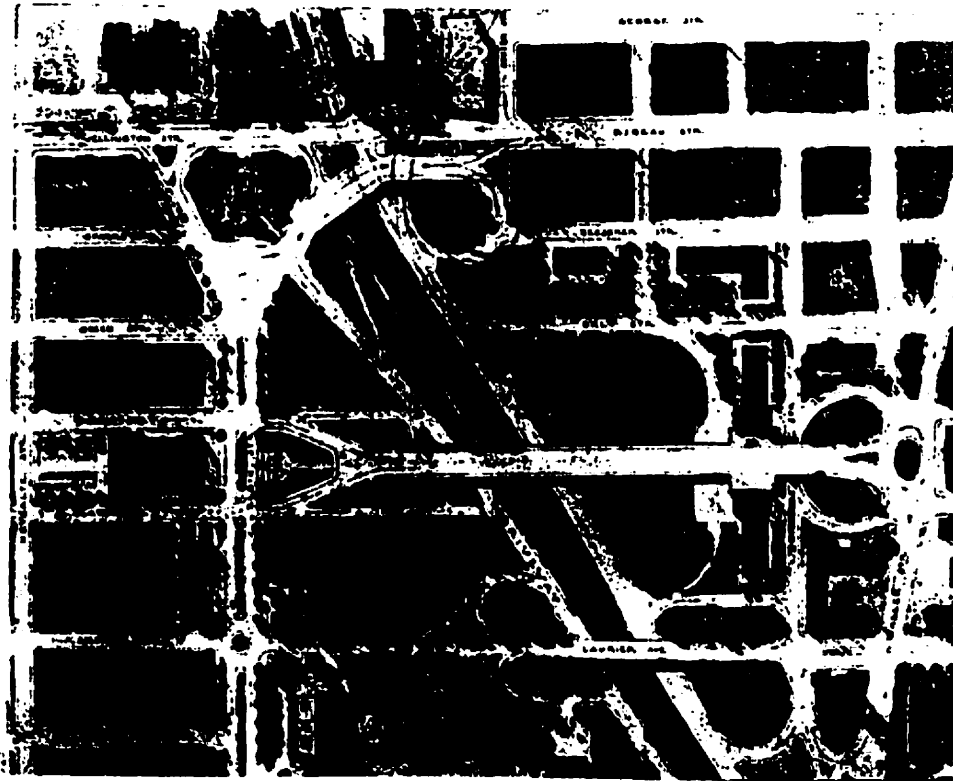
Figure 3.45 : Système routier proposé par Gréber pour Ottawa-Hull.



Source : Gréber (1950), planche XXVI (face à la p. 170).



Figure 3.47 : Détail de la Place de la Confédération et du nouveau pont au-dessus du canal Rideau tels que proposés par Gréber.



Source : Gréber (1950), p. 185 (# 143).

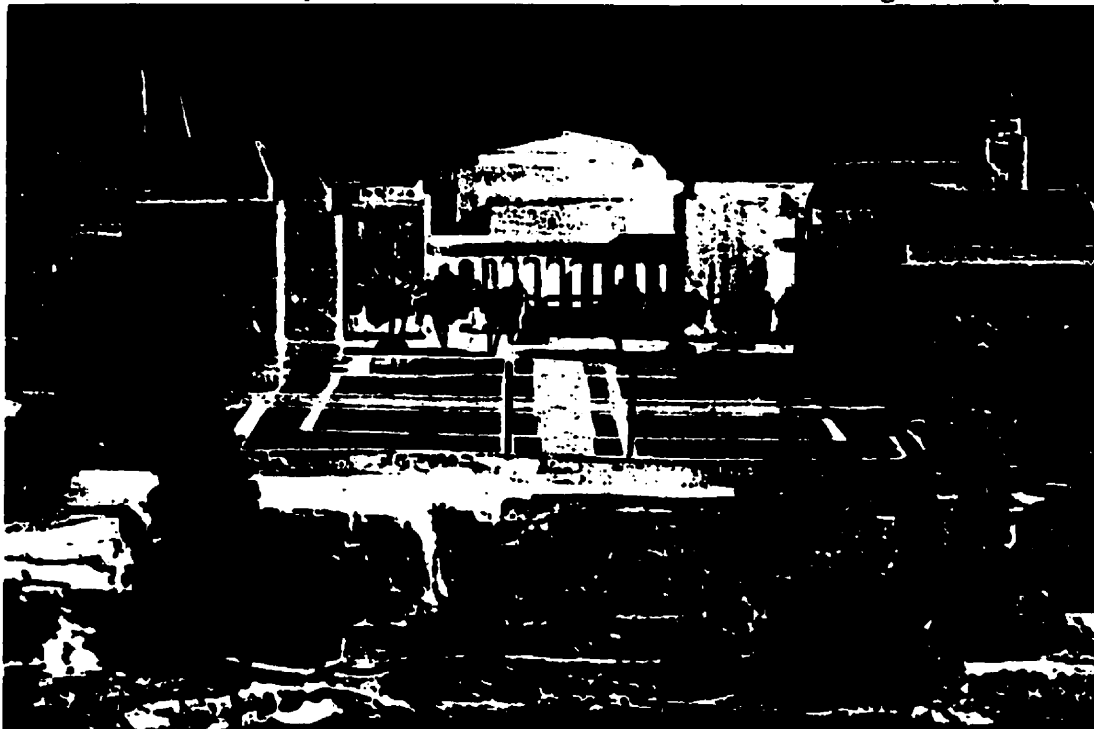


Figure 3.48 : «Achèvement de l'ensemble monumental de la rue Wellington», proposé par Gréber.



Source : Gréber (1950), p. 208.

Figure 3.49 : Détail de la maquette de Gréber à l'intersection des rues Wellington et Lyon.



Source : Gréber (1950), p. 209 (# 154).

## CHAPITRE QUATRE

### L'IMPACT DU PLAN GRÉBER

#### **La mise en chantier du plan Gréber (1949-1969)**

La mise en œuvre du schéma d'aménagement de Gréber fut rendue possible par le pouvoir d'acquisition du gouvernement fédéral. Ne possédant pas de législation en planification spatiale, l'organisme de planification fédérale a dû payer pour aménager la capitale. Dès les années 1950, la Commission avait non seulement le plan Gréber mais aussi la disponibilité de fonds publics énormes et l'appui d'une succession de premiers ministres comme King, Saint-Laurent et Diefenbaker. À travers un programme d'envergure d'achats de terrains, la Commission allait développer le tissu urbain de la capitale en propriétaire de terrains. Le Canada, à l'époque en expansion, était en bonne situation financière. De généreuses sommes des coffres de l'État étaient indispensables afin d'assurer l'implantation du plan Gréber, étant donné la situation défavorable du gouvernement fédéral en matière d'aménagement dans sa capitale.

Nous avons tenté de reconstituer la mise en chantier des propositions de Gréber par ordre chronologique. Nous nous attarderons plus particulièrement aux grands pôles de développement. Avant même que le rapport Gréber soit officialisé, on avait commencé à agir sur ses recommandations. Gréber avait proposé que seul l'aménagement de la rue Wellington soit terminé dans le programme de construction d'édifices fédéraux au cœur d'Ottawa; tous les autres centres gouvernementaux devaient être décentralisés. Ainsi, dès 1949 on amorça la construction de l'édifice commémoratif de l'Est (figure 4.1) sur le côté sud de la rue Wellington. La même année, l'érection de l'édifice de l'Imprimerie nationale sur le boulevard Sacré-Cœur à Hull fut entreprise. (figure 4.2) L'Imprimerie nationale fut terminée en 1957 (figure 4.3) tandis que les édifices commémoratifs de l'Est et de l'Ouest ont été complétés en 1958, selon le plan Gréber. (figure 4.4) Bien que l'édifice de l'Imprimerie nationale représentait une forme de décentralisation des fonctions gouvernementales, c'est toutefois le pré Tunney qui fut développé comme le premier satellite gouvernemental. C'est que l'Imprimerie nationale ne comportait qu'un seul édifice; le pré Tunney

Figure 4.1 : Chantier de construction de l'édifice commémoratif de l'Est, Ottawa, vu du nord, août 1951.



Source : Photos d'héritage de la CCN.

Figure 4.2 : Chantier de construction de l'Imprimerie nationale, Hull, novembre 1950.



Source : Photos d'héritage de la CCN.

Figure 4.3 : Imprimerie nationale, Hull, construite entre 1949 et 1957.



Source : Wright (1997), p. 229.

Figure 4.4 : Édifices commémoratifs de l'Est (construit entre 1949 et 1956) et de l'Ouest (construit entre 1954 et 1958), Ottawa.



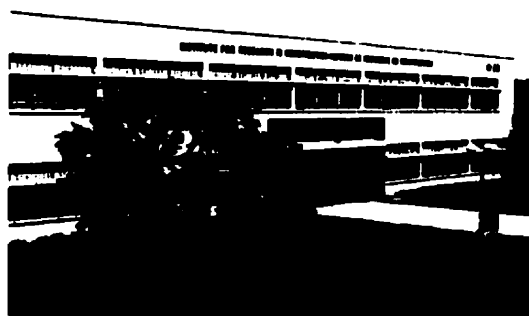
Source : Wright (1997), p. 227.

Figure 4.5 : Bureau fédéral de la statistique, construit de 1950 à 1953.



Source : Wright (1997), p. 231.

Figure 4.6 : Institut de recherche en construction (CNR), Ottawa, construit de 1951 à 1953.



Source : Wright (1997), p. 234.

allait être aménagé en véritable complexe gouvernemental comportant plusieurs édifices.<sup>1</sup> Le premier édifice du pré Tunney à être érigé fut le Bureau fédéral de la statistique entre 1950 et 1953. (figure 4.5) Dès 1951 on procéda à l'extension du complexe du Conseil national des recherches (CNR) sur le chemin de Montréal, dont l'Institut de recherche en construction de 1951 à 1953, un édifice jugé innovateur pour son époque. (figure 4.6)

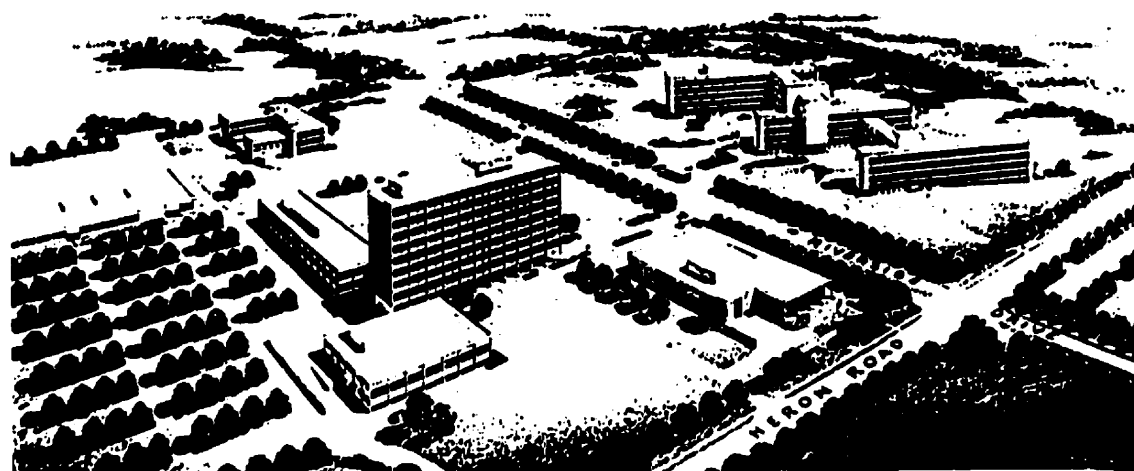
Entre 1950 et 1956 on supprima les voies ferrées du Canadien National qui traversaient la ville d'est en ouest et on aménagea de nouvelles lignes ferroviaires, à l'extérieur de la ville, pour les remplacer. (figure 3.44) C'est sur l'emprise de cet ancien chemin de fer que l'on commença, dès 1957, la construction d'une autoroute, le Queensway. En 1953 on construisit le pont MacKenzie King (figure 3.47); celui-ci allait enjamber le canal Rideau et visait l'élimination de la circulation commerciale de la rue Wellington en favorisant l'utilisation des rues Slater et Albert comme artères de circulation est-ouest. (figure 3.46) La même année on commença à enterrer les fils aériens qui couvraient la Place de la Confédération. Alors que l'on agrandissait les complexes du pré Tunney et du CNR on choisit un nouvel emplacement satellite au sud-ouest d'Ottawa, cette fois pour loger les bureaux de Postes Canada, des Travaux publics et des Recherches en communications. Le site se nommait les Buttes de la Confédération (figure 4.7); l'édifice Sir-Charles-Tupper (figure 4.8), destiné au ministère des Travaux publics et l'édifice Sir-Alexander-Campbell, pour Postes Canada furent construits à cet endroit entre 1957 et 1961.

Bien que l'aménagement des édifices gouvernementaux se déroulait tel que prévu, certains autres éléments du plan étaient plus difficiles à réaliser. Dès le début des années 1950 on tenta, sans succès, par le biais du zonage, d'aménager la ceinture de verdure; l'achat des terrains voulus devenait inévitable. De plus, le remaniement des voies ferrées ne s'effectuait pas aussi rapidement que désiré. Puisqu'il s'agissait d'éléments vitaux au plan Gréber, et que les autorités gouvernementales y tenaient beaucoup, on entreprit les démarches nécessaires pour assurer leur implantation. C'est en 1958 que la Loi sur la Capitale nationale fut adoptée,<sup>2</sup> et elle entra en vigueur dès 1959. Les pouvoirs d'expropriation de la Commission furent renforcés, l'étendue du 'district fédéral' fut augmentée à

<sup>1</sup> Bien que la Ferme expérimentale (1886) et le complexe du Conseil national des recherches (1939) étaient des développements fédéraux à l'extérieur du centre de la capitale, et antérieurs à celui du pré Tunney, on avait choisi de localiser ces deux services en banlieue puisque les fonctions de ceux-ci n'étaient pas compatibles avec le milieu urbain. Il ne s'agissait pas d'une décentralisation volontaire des effectifs de la fonction publique comme le préconisait le rapport Gréber.

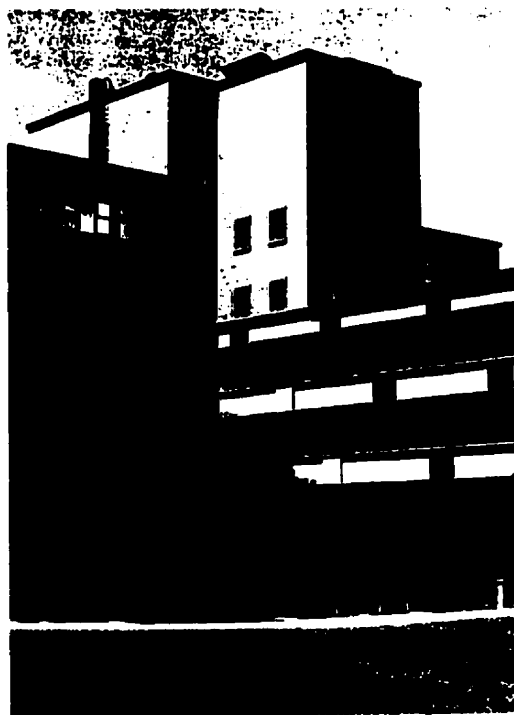
<sup>2</sup> *Loi concernant l'aménagement et l'embellissement de la région de la Capitale nationale, 1958 (7 Élisabeth II), Loi du Parlement du Canada, c. 37.*

Figure 4.7 : «Vue aérienne des Buttes de la Confédération, Ottawa (Ontario), 1957.»



Source : Wright (1997), p. 254.

Figure 4.8 : Édifice Sir-Charles-Tupper, Ottawa, construit de 1957 à 1961.



Source : Wright (1997), p. 255.

1800 milles carrés et le territoire du siège du gouvernement fédéral se nommerait désormais la 'région de la Capitale nationale'. La Commission changea une fois de plus son nom pour celui de Commission de la Capitale nationale (CCN). Grâce aux modifications à la loi, la CCN allait pouvoir aménager plus aisément la ceinture de verdure, déplacer les voies ferrées et construire la nouvelle gare de passagers.

Bien que l'acquisition de biens fonciers pour la ceinture de verdure débuta en 1957, c'est après l'adoption de la loi de la CCN que débutèrent les acquisitions massives de terrains. En juin 1961 on avait acheté 24 722 acres sans trop de difficultés. Toutefois, l'escalade des prix commença peu après, ce qui força la CCN à exproprier le restant des terrains de la ceinture de verdure, soit 15 000 acres additionnels. D'autre part, le secteur des plaines LeBreton fut acquis par expropriation et par achat de 1962 à 1975. La superficie totale de ce futur satellite gouvernemental couvrait 78 acres et avait coûté plus de 24 millions de dollars. Cet endroit devait renfermer le quartier général de la Défense nationale mais puisque l'on a changé d'idée pour l'emplacement de ce ministère, les plaines LeBreton demeurent à ce jour en état d'attente jusqu'à ce que l'on décide de leur affectation définitive.<sup>3</sup>

L'essentiel du programme de remaniement ferroviaire s'est effectué à partir de 1963. C'est qu'une entente tripartite fut signée le 17 octobre 1963 par le Canadien National, le Canadien Pacifique et la CCN créant une société de terminus ferroviaire qui serait exploitée par les trois organismes. On pouvait dès lors passer à l'action. Directement à l'est de la Place de la Confédération, la CCN acquit, entre 1964 et 1967, 39 acres de terrains, pour la somme de 3.4 millions de dollars. Les bâtisses qui s'y retrouvaient furent démolies afin d'embellir les environs du 'nouveau' centre de conférences; ce dernier serait logé dans l'ancienne gare Union, le seul édifice épargné des démolitions.<sup>4</sup> Conséquemment, la nouvelle gare Union fut déplacée près du pont Hurdman au milieu des années 1960, éloignée de quelques kilomètres de la Colline parlementaire. Tous les chemins de fer qui longeaient le canal Rideau furent aussi déplacés à l'extérieur de la ville laissant place à la promenade Colonel By. C'est en 1964 que le Canadien Pacifique cessa d'exploiter la sous-division de la rue Sussex, au triangle de la rue Boteler. L'abandon de l'embranchement Sussex, a

<sup>3</sup> Les plaines LeBreton ont fait l'objet de multiples controverses, surtout liées au fait que l'on ait exproprié et démolit ce quartier d'environ mille habitants, dont les deux tiers étaient des Canadiens français, pour ensuite rien en faire. De plus, il semblerait que le sol des plaines soit pollué et que la CCN doive décontaminer le site, qui lui coûte déjà plusieurs millions de dollars, avant de s'en servir. Voir Jenkins, Phil, *An Acre of Time*, Macfarlane Walter & Ross, Toronto, 1996, 243 p.

<sup>4</sup> La gare Union fut transformée en centre de conférences vers 1968.

permis plusieurs améliorations dans ce secteur, notamment l'aménagement des approches du pont Macdonald-Cartier, la construction de l'édifice Lester B. Pearson, et la mise en place de la promenade du mille historique, cette route reliant les édifices du Parlement aux résidences du premier ministre et du gouverneur général. C'est le 31 octobre 1967 que fut conclut un accord visant le transfert à la CCN des actifs du Canadien National et du Canadien Pacifique dans la région de la capitale nationale.

### **Le vieillissement du plan Gréber**

La construction du Queensway, une voie rapide de 27 kilomètres, fut effectuée de 1957 à 1965. Toutefois, celle-ci ne comblait pas les besoins grandissants pour des autoroutes. Les conditions qui avaient prévalu lors de la préparation du rapport Gréber changeaient rapidement. Le plan Gréber n'avait pas prévu l'explosion du parc de véhicules qui survint après la guerre. «Comme c'était le cas pour la plupart des grandes routes à circulation rapide construites dans les zones urbaines au cours des années 60, la limite de la capacité de circulation du Queensway a été atteinte peu après son parachèvement»<sup>5</sup> Jusqu'en 1962, il n'y avait pas eu de planification d'ensemble pour l'aménagement des routes dans la RCN. Pour tenter de remédier à ce problème, qui croissait de façon vertigineuse, les deux ministères provinciaux de la Voirie, les villes d'Ottawa, de Vanier et de Hull ainsi que plusieurs municipalités et organismes locaux ont décidé d'entreprendre l'*Ottawa-Hull Area Transportation Study*,<sup>6</sup> au coût de 385 000 dollars. Ce rapport, terminé en 1965, et mieux connu sous le nom de 'Rapport OHATS', a eu pour effet de remettre en question les principes de planification de la capitale.

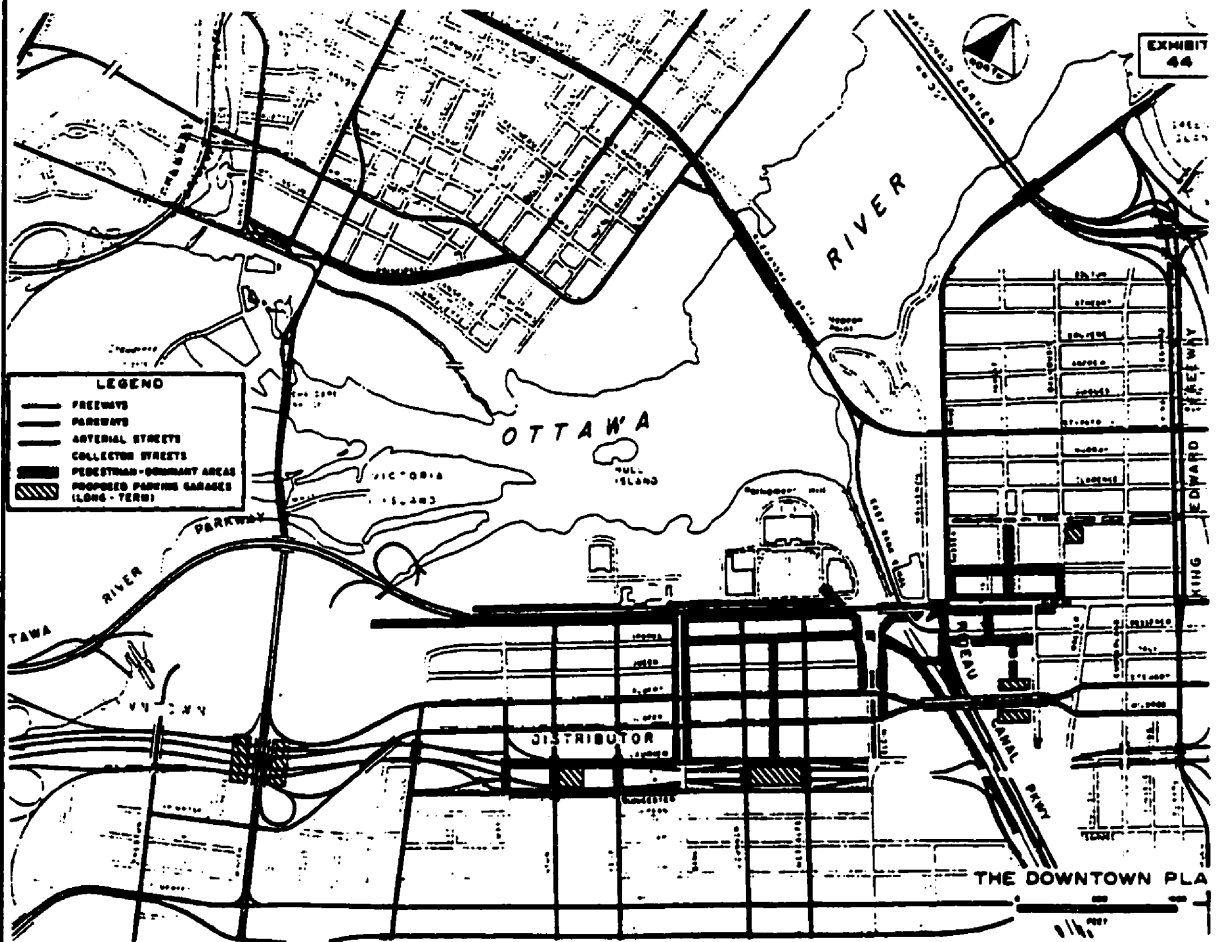
Le simple fait de commander une étude de si grande envergure confirmait que la ville éprouvait des problèmes avec son réseau de transports et que ceux-ci ne pouvaient être résolus avec le plan Gréber. Une des recommandations les plus extraordinaires de ce rapport consistait à mettre en place une autoroute majeure à travers le centre-ville d'Ottawa. La voie rapide centrale aurait débuté à l'avenue King Edward pour ensuite entrer dans un tunnel entre les rues Waller et Elgin. (figure 4.9) L'autoroute aurait ensuite emprunté les rues Laurier et Gloucester; ce faisant, l'entière surface couverte entre ces deux rues aurait été dédiée à la circulation de véhicules, soit un total de 16 voies,

<sup>5</sup> Canada, Commission de la Capitale nationale, *Rapport au Comité mixte parlementaire 1975. L'aménagement de la capitale nationale du Canada, 1956 à 1975*, Ottawa, CCN, 1975, p. 70.

<sup>6</sup> De Leuw, Cather & Company of Canada Limited and Beauchemin-Beaton-Lapointe, *Ottawa-Hull Area Transportation Study*, Ottawa, 1965, 154 p. + appendices.

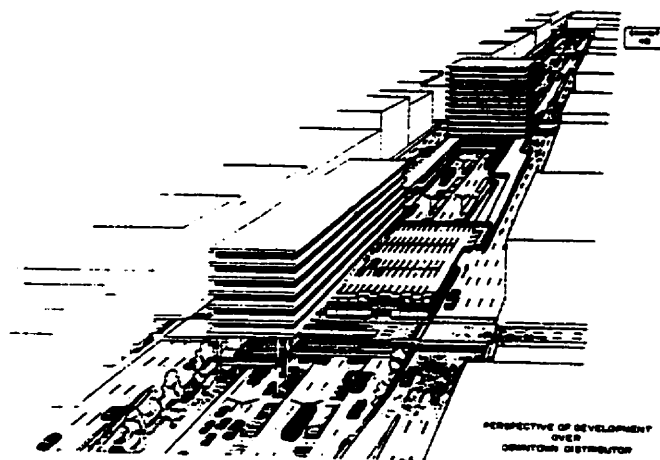


Figure 4.9 : Plan routier au centre-ville d'Ottawa-Hull, tel que proposé dans le rapport OHATS.



Source : De Leuw et al. (1965), p. 92.

Figure 4.10 : Dessin de l'autoroute traversant le centre-ville d'Ottawa, tel qu'il apparaît dans le rapport OHATS.



Source: De Leuw et al. (1965), p. 94.

à quelques pas de la Colline de Parlement. (figure 4.10) Toutefois, suite au rapport OHATS, la CCN prit la position que le transport en commun constituait la véritable solution au problème de la circulation et non la multiplication de voies automobiles.<sup>7</sup> La Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (MROC) fut chargée peu après de préparer un plan routier officiel; ce dernier offrait des propositions, comme le rapport OHATS, orientées vers le déplacement de voitures privées, et ce, sur des terrains appartenant à la CCN. Étant donné la position de la CCN concernant le problème des transports et le fait que le plan de la MROC faisait usage de terrains affectés aux routes de plaisance, il n'y eut aucune suite immédiate à ces projets routiers.

À part l'explosion du parc automobile, on assista aussi dans les années 1960 à une importante expansion de la fonction publique. Avant la Deuxième Guerre mondiale, les besoins en bureaux étaient modestes mais dans les années cinquante on construisit, comme nous l'avons vu, de nouvelles bâtisses à plusieurs kilomètres du centre-ville. De plus, «On mit l'accent sur des structures fonctionnelles et économiques, plutôt que sur l'architecture monumentale qui caractérisait plusieurs édifices du centre-ville.»<sup>8</sup> Jusqu'en 1963 la politique du gouvernement fédéral visait à construire ses locaux administratifs. Toutefois, à partir de 1963 le gouvernement fédéral ne manifestait plus le désir d'accorder les fonds nécessaires à la construction de nouveaux locaux. On adopta alors une nouvelle politique de location à bail, ce qui bénéficia à certains entrepreneurs spéculateurs qui choisirent de construire au centre-ville des tours à bureaux.<sup>9</sup> Les édifices construits par ces entrepreneurs étaient loués par le gouvernement fédéral immédiatement après leur construction. En très peu de temps Ottawa se retrouva couverte de gratte-ciel, de qualité médiocre, au cœur de la ville. Simultanément, comme nous le verrons, la controverse sur la hauteur des bâtiments se développa.

Jacques Gréber n'avait pas insisté sur le règlement de 110 pieds de hauteur qui existait depuis 1914, l'ayant peut être pris pour acquis. Peu importe, la CCN avait été chargée de veiller à ce que les constructions fédérales à Ottawa satisfassent les normes qu'elle avait mises en place. Toutefois, les nouvelles bâtisses à bureaux n'étaient pas la propriété du gouvernement fédéral (excluant par le fait même l'influence de la CCN) bien que ce dernier en était le locataire quasi exclusif. Ainsi, en 1964

---

<sup>7</sup> Canada, Commission de la Capitale nationale, *op. cit.*, p. 71.

<sup>8</sup> Fullerton, Douglas H, *La capitale du Canada: Comment l'administrer?*, Ottawa, Information Canada, 1974, vol. 1, p. 50.

<sup>9</sup> *Ibid.*, p. 50.

le règlement municipal fut changé pour permettre des édifices d'une hauteur de 150 pieds. En plus, certaines exceptions au plafond de 150 pieds seraient accordées selon 'le mérite du projet'. Il faut croire que la Corporation Campeau proposait des projets ayant beaucoup de valeur. Par une association presque intime avec le ministère des Travaux publics (et avec le cabinet fédéral; on sait que des relations spéciales existaient entre Campeau, un supporter libéral, et le gouvernement au pouvoir),<sup>10</sup> la Corporation Campeau obtint des permissions spéciales pour dépasser la hauteur maximale permise.

Cette association entre Campeau et le gouvernement fédéral créa des tensions avec la CCN et certaines autorités de la ville d'Ottawa, voulant limiter la hauteur des édifices au centre-ville. La CCN et la ville perdront la bataille. «Ottawa, à quelques centaines de pieds de la Colline du Parlement, était couverte de gratte-ciel.»<sup>11</sup> À peine venait-on d'implanter la réglementation sur la hauteur maximale de 150 pieds que la Corporation Campeau demandait une permission spéciale pour ériger le complexe Place de Ville, d'une hauteur de 300 pieds, dans le cœur de la ville, soit le double de la limite prescrite. Le conseil approuva une hauteur de 250 pieds. «Les limites de hauteurs ont été brisées presque aussitôt qu'elles furent mises en place,...»<sup>12</sup> (figure 4.11)

Ces événements ont éveillé la crainte, au sein de la CCN et de la ville d'Ottawa, que le centre-ville de la capitale soit sévèrement menacé d'une invasion de bâtiments en hauteur. C'est que plusieurs autres demandes pour bâtir des immeubles plus hauts que le règlement le permettait suivirent celles de la Corporation Campeau. Ceci entraîna une première étude en 1968,<sup>13</sup> faite conjointement par la ville d'Ottawa et la CCN. Cette étude confirmait le souhait de conserver les panoramas sur la Colline parlementaire de toutes les directions. Le concept proposé visait de ne construire que des édifices bas près du Parlement, tout en permettant des structures de plus en plus hautes à mesure que l'on s'éloignait du cœur de la ville. La seule exception concernait la rue Elgin, l'approche principale à la Colline, qui ne serait aménagée que de structures basses. En 1969, une étude plus

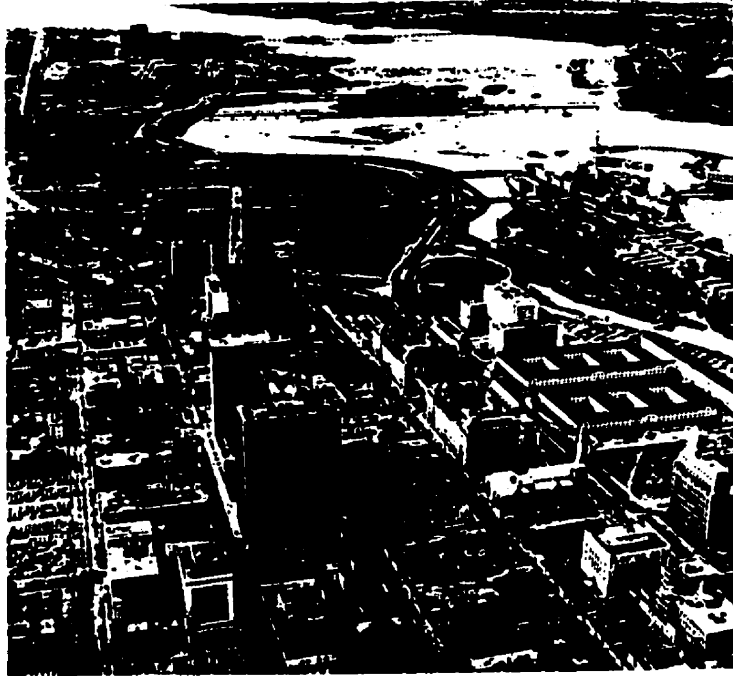
<sup>10</sup> Voir pp. 190-194 dans: Taylor, John H., *Ottawa, an Illustrated History*, Toronto, James Lorimer & Company, Publishers and Canadian Museum of Civilization, 1986.

<sup>11</sup> «Ottawa, within a few hundred feet of Parliament Hill, was covered with high-rise buildings.» *Ibid.*, p. 190. Traduction de l'auteur ainsi que toutes celles qui suivent.

<sup>12</sup> «Height limitations were broken almost as they had been put in place,...» *Ibid.*, p. 190. Malgré de fortes objections de la CCN, qui avait traditionnellement eu des liens forts avec les premiers ministres, on ne put empêcher la multiplication de gratte-ciels au centre de la ville.

<sup>13</sup> National Capital Commission and City of Ottawa, *Control of Building Heights*, Ottawa, 1968.

Figure 4.11 : Place de Ville, Ottawa, vu de l'est, 1967.



Source : Taylor (1986), p. 195.

Figure 4.12 : Croquis de la Colline du Parlement écrasée par une construction incontrôlée de gratte-ciels, vue du nord, 1969.



Source : Hammer (1969), p. 80.

étouffée de ce problème de hauteurs d'édifices fut accomplie par Philip Hammer, nommée la *Ottawa Central Area Study*.<sup>14</sup> L'auteur nous offrait un croquis de ce que pourrait avoir l'air la Colline du Parlement si on ne contrôlait pas la construction d'immeubles. (figure 4.12) Hammer proposait aussi un plan général (figure 4.13) des hauteurs d'édifices désirables pour Ottawa-Hull. Ce plan était presque identique à celui de 1968. Toutefois, malgré ces efforts, le gouvernement canadien, par l'entremise du ministère des Travaux Publics, eut plus d'importance que la commission fédérale chargée de l'aménagement, la CCN, et que la ville d'Ottawa en ce qui concerne les développements privés du centre-ville. Le tout connut son summum, lorsqu'en 1969, on a permis à Campeau d'ériger Place de Ville, Phase II, un édifice de 342 pieds de hauteur.

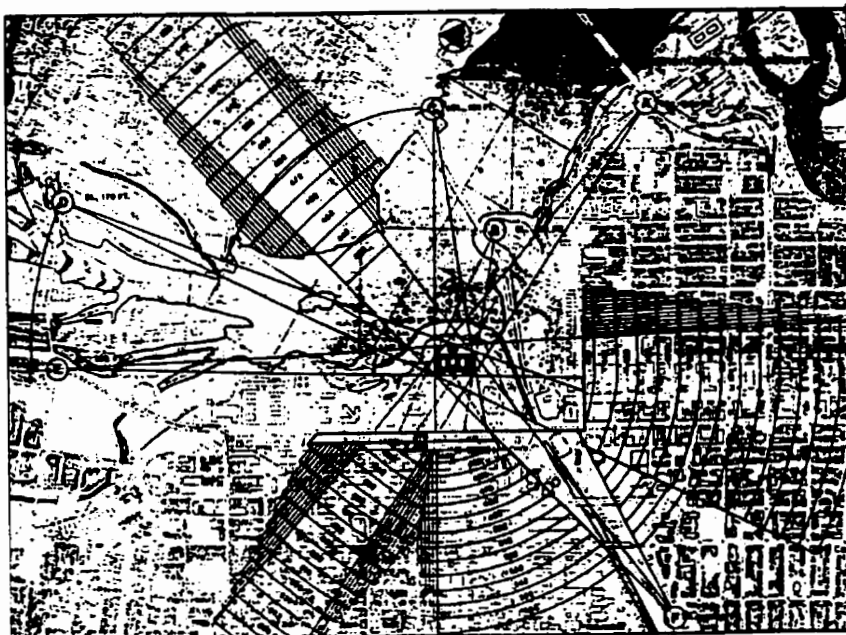
Avant le milieu des années 1960, les provinces manifestaient peu d'intérêt dans l'administration de la capitale. De fait, les provinces de l'Ontario et de Québec n'intervenaient pas en matière d'aménagement dans la RCN. Dans ce contexte, la CCN préféra exercer son pouvoir d'acquisition plutôt que celui d'expropriation.<sup>15</sup> Ainsi, l'intervention du gouvernement fédéral se faisait avec les municipalités et n'impliquait pas les provinces. À cause de l'influence de plus en plus prononcée du gouvernement fédéral dans la RCN, les intérêts des autorités provinciales fut éveillé par 'l'empiétement' des activités de la CCN sur celles de la province. Plus particulièrement, le gouvernement du Québec s'inquiétait du nombre croissant de propriétés foncières de la CCN au Québec, notamment dans le parc de la Gatineau. Ces préoccupations entraînèrent l'enquête de la Commission Dorion (1968) sur le principe de l'intégrité du territoire. Le rapport Dorion confirmait que le territoire québécois était inaliénable. Bref, on proposait que soient remises au gouvernement du Québec toutes les terres de la CCN situées au Québec sans compensation et Dorion suggérait que le Québec rejette toute proposition qui détacherait une partie de son territoire, incluant la formule du district fédéral. Le rapport énonçait clairement que soit éliminée toute intervention fédérale au sein du territoire québécois en plus de recommander au gouvernement québécois qu'il requière l'abrogation de la «Loi de la Commission de la capitale nationale».<sup>16</sup> Le Québec ne tolérait plus les injustices criantes dont il était victime.

<sup>14</sup> Hammer, Philip G, *Ottawa Central Area Study*, Washington, Hammer, Greene, Siler Associates, 1969, 132 p.

<sup>15</sup> Bien que l'on expropria certaines propriétés, la majorité des propriétaires consentaient à vendre au prix, souvent généreux, que la CCN offrait.

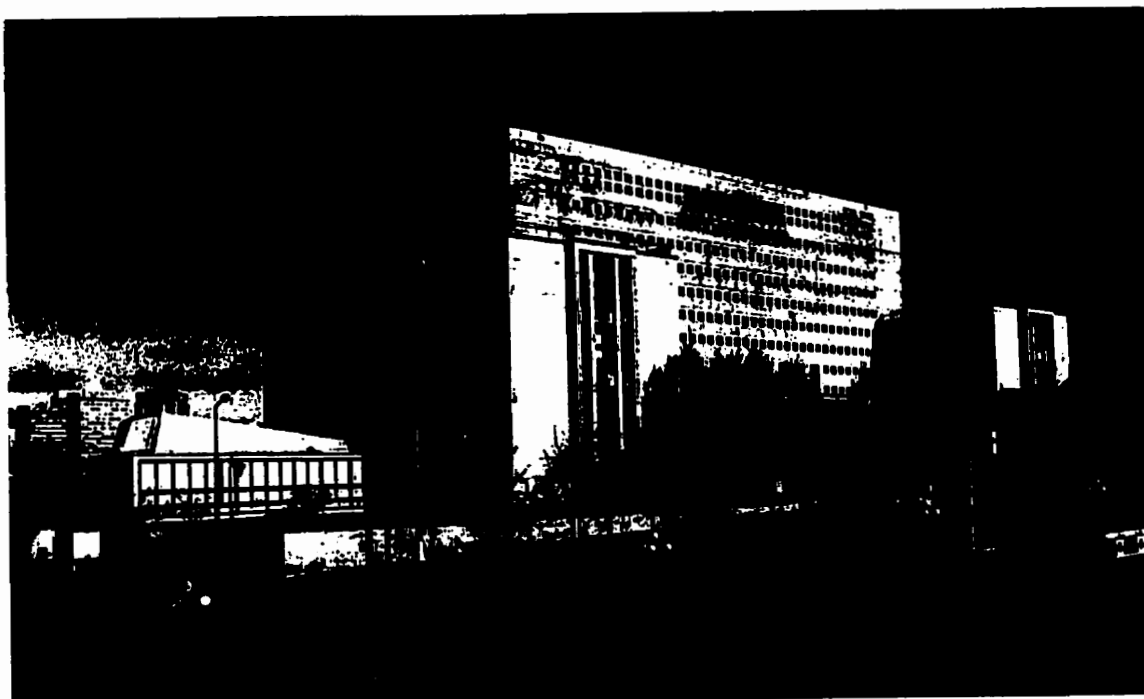
<sup>16</sup> Voir Fullerton, Douglas H., *La capitale du Canada: Comment l'administrer?*, Ottawa, Information Canada, 1974, vol. 2, pp. 284-288.

Figure 4.13 : «Carte de réglementation des hauteurs».



Source : Hammer (1969), Map 1.

Figure 4.14 : Bibliothèque nationale et Archives publiques, Ottawa; bâtiment érigé de 1962 à 1967.



Source: Wright (1997), p. 252.

Malgré les controverses des années soixante, la CCN poursuivit son programme de construction d'édifices publics, surtout au centre-ville d'Ottawa. Entre 1962 et 1967 on érigea l'édifice renfermant la Bibliothèque nationale et les Archives publiques (figure 4.14), à côté de la Cour suprême. Le Centre national des Arts (CNA) fut bâti entre 1965 et 1968 au sud-est de la Place de la Confédération.<sup>17</sup> Puisque la mise en place du CNA risquait d'obstruer l'angle de vision que Gréber avait prévu, l'édifice fut intégré au paysage. (figure 4.16) En fait, la bâtisse qui disparaît dans le sol a été aménagée à l'horizontale et en profondeur afin de limiter sa hauteur. Ce projet, dont on avait initialement estimé le coût à 20 millions de dollars, lorsqu'il fut ouvert au public en 1969, avait coûté 46,5 millions de dollars.<sup>18</sup> Par ailleurs, on commença la construction du quartier général de la Défense nationale en 1969 sur la rive est du canal Rideau (figure 4.17) malgré la recommandation de Gréber de décentraliser ce ministère. On termina l'acquisition des terrains du parc de la Gatineau, un programme débuté en 1937 par la CDF. On procéda aussi à l'expansion de la Ferme expérimentale et au prolongement de l'Aéroport international d'Ottawa.

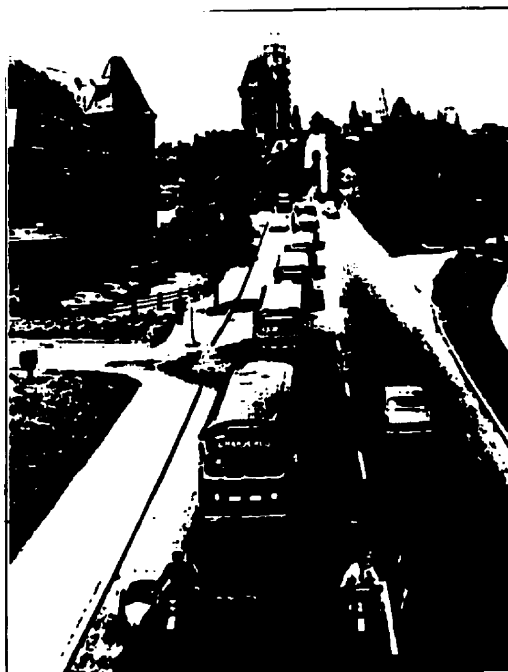
Les projets importants du plan Gréber avaient été exécutés, mais les nouvelles initiatives de planification d'ensemble se faisaient rares. Le Québec ne tolérait plus d'être dans l'ombre, et voulait aussi sa part de 'cadeaux' du gouvernement fédéral. Après tout, seule l'Imprimerie nationale avait été construite sur son côté de la rivière. C'est au printemps de 1969 que le gouvernement fédéral prit la décision de construire des immeubles à bureaux à Hull et de créer un lien stratégique entre les cœurs d'Ottawa et de Hull par un nouveau pont, le pont du Portage. Le 29 mai 1969 on expropria huit pâtés de maisons dans la ville de Hull. L'acquisition des terrains s'est faite entre 1969 et 1971, sur 21.21 acres, au coût de 5.8 millions de dollars. Afin d'établir un équilibre, le gouvernement fédéral choisit d'investir massivement à Hull. C'était en fait une décision politique visant à unifier le noyau de la capitale. On prolongerait les constructions fédérales de l'autre côté de la rivière, les reliant à Ottawa par un pont.

---

<sup>17</sup> Une des plus belles perspectives axiales d'Ottawa fut en fait complètement compromise par la construction du CNA. On érigea ce dernier à l'endroit d'une ancienne promenade de la CDF qui aboutissait au Monument aux Morts. (figure 4.15) Il est certain que cette artère amenait beaucoup plus à la monumentalité de la capitale que la rue Elgin, qui tente de jouer le même rôle. Bien que cette perspective sur le Monument aux Morts et sur les édifices du Parlement existe toujours, on ne peut l'apprécier que sur le toit du CNA.

<sup>18</sup> La contrainte de hauteur, relativement coûteuse en frais supplémentaires de construction, qui fut imposée au projet du CNA n'a pas été respectée une décennie plus tard. Bien que le Centre Rideau en son ensemble ne soit pas un complexe élevé, la tour du Westin Hotel qui en fait partie est beaucoup plus haute que ce que l'on avait toléré pour le CNA. L'hôtel, ouvert en 1983, est situé à côté du CNA mais sur la rive est du canal Rideau. Il semble exister une tolérance pour les bâtiments élevés d'un côté du canal mais pas de l'autre.

Figure 4.15 : Promenade de la CDF au cœur d'Ottawa, 1951.



Source : Archives de la ville d'Ottawa.

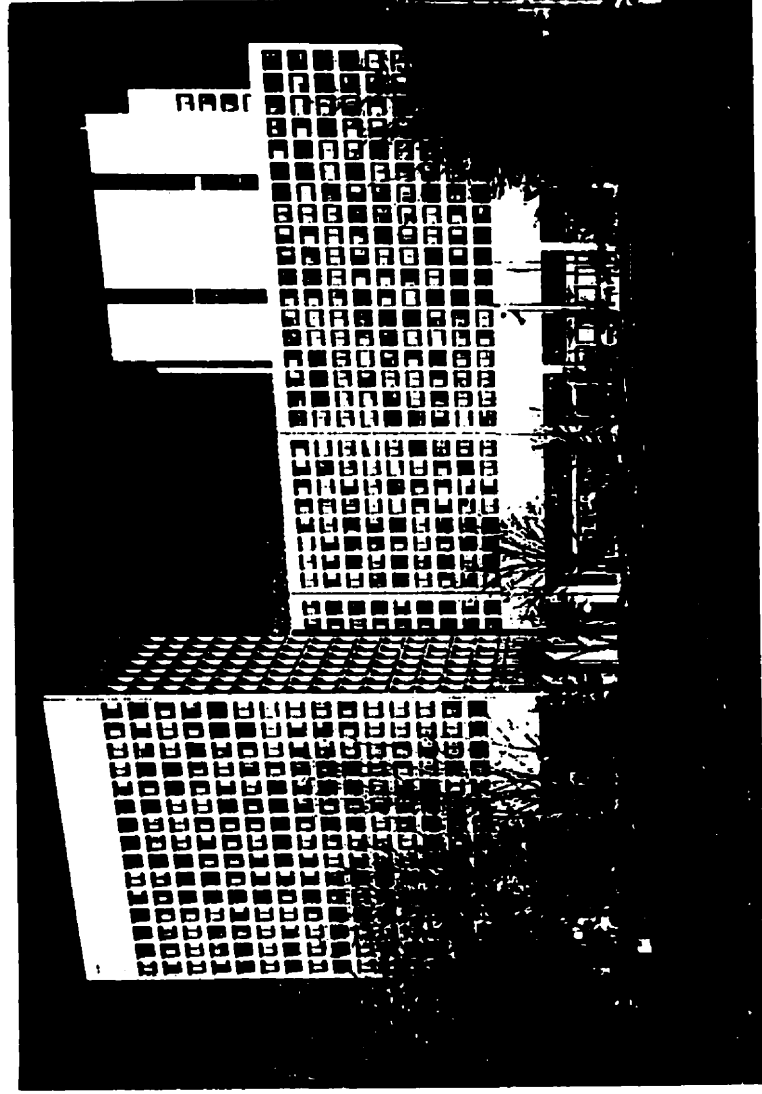
Figure 4.16 : Centre national des Arts, Ottawa, érigé entre 1965 et 1968.



Source : Wright (1997), p. 276.



Figure 4.17 : Quartier-général du ministère de la Défense nationale, Ottawa, bâti entre 1969 et 1974.



Source : Wright (1997), p. 279.

## L'émergence des paliers de planification régionale

Comme nous l'avons mentionné plus haut, les provinces commencèrent à la fin des années 1960 à manifester un intérêt dans la planification de la capitale. En fait, en janvier 1969 fut créée la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (MROC),<sup>19</sup> et en décembre de la même année on forma la Communauté régionale de l'Outaouais (CRO).<sup>20</sup> Le rôle de planificateur de la CCN se trouva ainsi largement modifié en faveur des nouveaux gouvernements régionaux. Le leadership marqué de la CCN en matière d'aménagement au cours des années 1940-1960 fut grandement réduit. Puisque les provinces ont toujours détenu le pouvoir législatif en aménagement et qu'elles désiraient soudainement s'en prévaloir, la CCN, n'ayant aucun pouvoir de planification, sauf celui d'acheter, fut grande perdante de cette initiative provinciale. Dès la fin des années 1960, il était devenu évident que la CCN allait devoir partager ses pouvoirs de planification, non seulement avec d'autres départements fédéraux mais aussi avec les villes:

L'année 1969 marqua, de certaines façons, la fin d'une ère dans laquelle la CCN avait non seulement un plan (celui de Gréber) auquel la majorité consentait, mais aussi une multitude de trésors qu'elle était prête à accorder à la ville et que la ville acceptait avec reconnaissance. Mais à la fin des années 1960 il était devenu clair que la CCN allait devoir partager la juridiction de la planification fédérale, non seulement avec les départements fédéraux, comme les Travaux publics au sujet de dossiers comme Place de Ville et Place du Portage, mais avec la ville aussi. Au cours des années 1960, la ville a généré et approuvé son premier plan d'ensemble. Ce dernier est survenu au moment où la CCN avait en grande partie terminé le Plan Gréber. À la fin des années 1960, elle était une énorme agence de planification et de technique avec très peu de construction à faire et pas vraiment de plan sur lequel se baser. C'était une machine dont une grande partie du potentiel ne servait pas, une situation enceinte d'espièglerie.<sup>21</sup>

Dès la mise en place des gouvernements régionaux, on ne donna plus à la CCN le dernier mot en matière d'aménagement et très rapidement, on ne voulait même plus qu'elle interfère.

<sup>19</sup> *An Act to establish The Regional Municipality of Ottawa-Carleton, 1968 (17 Elizabeth II), S.O., c. 115.* La MROC est un gouvernement régional de l'Ontario, ayant un territoire presque identique à celui de la portion ontarienne de la RCN.

<sup>20</sup> *Loi de la Communauté régionale de l'Outaouais, 1969, L.Q., c. 85.* La CRO, un gouvernement régional du Québec, a un territoire presque identique à celui de la portion québécoise de la RCN. Sous cette loi fut aussi créée la Société d'aménagement de l'Outaouais (SAO) qui a compétence sur un territoire plusieurs fois plus grand que celui de la CRO. Les recommandations du rapport Dorion ont vraisemblablement influencé la mise en place de la SAO et l'énorme territoire qu'elle dessert dans le but de protéger l'intégrité du territoire québécois.

<sup>21</sup> «The year 1969 in some ways marked the end of the era in which the NCC had not only a plan (Gréber's) agreeable to most, but a chestful of treasures it was prepared to bestow on the city, and which the city gratefully accepted. But by the end of the 1960s, it had become clear that the NCC would have to share federal planning jurisdiction, not only with federal departments, such as Public Works, over such matters as Place de Ville and Place du Portage, but with the city, too. In the 1960s, the city generated and approved its first comprehensive plan. It came at a time when the NCC had largely completed the Gréber Plan. At the end of the sixties, it was a huge planning and technical agency with not much building left to do, and not much of a plan to do it from. It was an engine with much unused capacity, a situation pregnant with mischief.» John H. Taylor, *op. cit.*, p. 194.

### Regards sur l'après-Gréber (1970-1998)

À toutes fins pratiques le plan Gréber ne fonctionnait plus. Les débats sur l'intégrité du territoire québécois, l'augmentation du parc automobile, l'apparition de structures régionales et la menace d'une crise du pétrole constituaient plusieurs éléments qui forcèrent le gouvernement fédéral, en l'occurrence la CCN, à réfléchir. La CCN débuta, dès 1970, à produire une étude exhaustive de divers enjeux dans la capitale. Il découla de ces travaux trois rapports techniques qui ont servi à guider la pensée des responsables de *La capitale de demain*, aussi connu sous le nom 'Rapport Gallant'. Le premier rapport technique abordait divers sujets comme le futur de l'automobile, le développement des aires résidentielles périphériques, les emplacements des noyaux industriels et de bureaux dans la RCN et les besoins en habitations jusqu'en 1991.<sup>22</sup> Le deuxième rapport traitait d'études concentrées sur le centre-ville d'Ottawa et de Hull, le cœur du siège gouvernemental; on y étudiait les projets du Centre Rideau, les terrains de la firme E.B. Eddy, la Colline parlementaire, les plaines LeBreton et les divers projets fédéraux au centre-ville de Hull.<sup>23</sup> Enfin, le dernier rapport technique à paraître avant *La Capitale de demain*, touchait la racine du problème de l'aménagement dans la capitale, soit le rôle de la CCN dans ce domaine.<sup>24</sup> On y révisa le *Official Plan for the Ottawa-Carleton Planning Area* de la MROC, le *Progress Report - Transportation Study* de la MROC, le *Schéma Intérimaire d'Aménagement du Territoire* de la CRO, le *Plan directeur d'urbanisme* de la cité de Hull et enfin le *Official Plan - Appendix II* de la ville d'Ottawa. Le but de cet exercice consistait à analyser tous les plans d'aménagement de la RCN en prenant en considération leur implication envers le 'Concept de la CCN', qui était à l'époque, encore en voie de développement. En bref, le 'Concept de la CCN' visait à éduquer les citoyens de la capitale du rôle en planification de la CCN, qui, on le détermina, consisterait dorénavant à **proposer** des principes de planification pour la RCN, mais pas de **planifier** comme tel. Il s'agissait d'une rôle persuasif. Étant donné l'autorité des gouvernements régionaux en matière de planification, on ne pouvait espérer plus.

Les travaux ci-haut mentionnés furent effectuées sous la direction de Douglas Fullerton, président de la CCN de 1969 à 1973. C'est durant cette période que les provinces commencèrent à

<sup>22</sup> Canada, National Capital Commission Task Force Steering Group, *Tomorrow's Capital: An Invitation to Dialogue. Compendium of Task Team Study Reports. General Guide Plan 1970-1971*, Ottawa, NCC, 1973.

<sup>23</sup> Canada, Commission de la Capitale nationale, *La Capitale de demain. Rapports de base. Plan Général d'Orientation. Zone urbaine centrale, études sectorielles*, Ottawa, CCN, 1973.

<sup>24</sup> Canada, National Capital Commission, *Tomorrow's Capital. Background Study Reports. General Guide Plan. N.C.R. Plans and the N.C.C. Concept*, Ottawa, NCC, 1973.

manifester concrètement leur désir d'autonomie en matière d'aménagement. Nous croyons que Fullerton essaya de réintégrer l'autorité de la CCN comme responsable de l'aménagement dans la région de la capitale nationale. Il s'est directement impliqué dans la création d'un secteur central vivant et dans la création d'un autre plan d'aménagement régional pour la RCN. Alors que la CCN s'efforçait de produire un nouveau plan d'ensemble entre 1970-1973, Fullerton se rendit sûrement compte que la CCN n'aurait pas l'influence qu'elle avait eue dans le passé en matière d'aménagement. Vraisemblablement en guise de protestation contre ce désir d'autonomie des gouvernements régionaux, Fullerton démissionna de son poste de président de la CCN en mai 1973, et prit la charge d'effectuer une étude sur l'administration dans la RCN. Le document qui en résulta, *La capitale du Canada. Comment l'administrer?* démontrait l'ampleur des conflits qui existaient en matière de juridiction dans la région de la capitale nationale. En fait, Fullerton nous confiait que s'il avait fallu attribuer un sous-titre à ce document, «...ce pourrait bien être 'Étude des conflits de pouvoir dans la Capitale'»<sup>25</sup> Nécessairement, Fullerton préconisait le retour d'une autorité fédérale forte dans la capitale. Il maintenait que seules les autorités fédérales se souciaient suffisamment de la capitale afin d'en faire un symbole représentatif du pays. Le Canada avait grand besoin d'emblèmes unificateurs, aspect dont ne se préoccupait aucune administration municipale ou régionale, d'où le besoin d'une intervention fédérale.

Malgré la démission de Fullerton, la parution de son étude *La capitale du Canada. Comment l'administrer?*, et en dépit du fait que l'on avait conclu, selon le 'Concept de la CCN', que la Commission devait uniquement **proposer** des aménagements régionaux et non **forcer** les municipalités à agir selon leur schéma d'aménagement, le gouvernement fédéral conserva sa volonté de planifier. Non seulement avait-il fait paraître le fruit des études en aménagement de la CCN de 1970 et 1973, soit *La Capitale de demain*, il avait en plus institué le ministère des Affaires urbaines. Par l'entremise de la CCN, le gouvernement fédéral nous offrait ainsi un autre exemple de son désir d'aménager la capitale.

*La capitale de demain* ne fut pas un plan d'aménagement que la MROC et la CRO ont accueilli chaleureusement. Bien que la CCN affirmait dans l'introduction du rapport Gallant que «“La Capitale de demain” n'est pas un “plan directeur”, ni un “plan miracle”, ni même un “plan guide”». C'est un document de travail qui établit des objectifs d'aménagement pour toute la région de la

---

<sup>25</sup> Fullerton, Douglas H, *La capitale du Canada: Comment l'administrer?*, Ottawa, Information Canada, 1974, vol. 1, p. 6.

Capitale nationale.»<sup>26</sup> la conclusion du rapport affirmait que «Nous sommes prêts à travailler avec les autres juridictions et les autres organismes sur les changements éventuels à nos propositions, mais il nous serait difficile d'envisager des modifications radicales aux objectifs fondamentaux que nous proposons. Ces objectifs constituent le fondement pour toute planification future de la Capitale du Canada.»<sup>27</sup> La CCN semblait déborder d'optimisme quand à la réussite future de leur principes d'aménagement;<sup>28</sup> les gouvernements régionaux auraient-ils perçu cet optimisme comme de l'arrogance? Étant donné que ces derniers voulaient se prévaloir de leur pouvoir en matière d'aménagement, ce genre d'intervention du gouvernement fédéral n'était vraisemblablement pas bien perçu.

Peu importe, le schéma d'aménagement de *La capitale de demain* visait à aménager l'immense inventaire de terrains que le gouvernement fédéral possédait. Les pôles de développement se situaient au même endroit que les terrains libres du gouvernement fédéral, ces derniers ayant été achetés dans la période 1949-1969, afin de mettre en œuvre le plan Gréber:

Pour mener à bien les propositions du plan Gréber, telles que la ceinture verte, le parc de la Gatineau, les routes-promenades, la relocalisation des voies ferrées et des centres d'activités gouvernementales hors du centre-ville, la C.C.N. a utilisé comme instrument fondamental de planification et d'aménagement la propriété de terrains. Cette politique foncière a laissé son empreinte sur la Région. Le gouvernement fédéral possède aujourd'hui 190 (490 km<sup>2</sup>) des 1800 milles carrés (4,660km<sup>2</sup>), soit un peu plus de 10% de la superficie de la R.C.N. Dans la partie urbaine de la Région, 28% des terrains appartiennent au gouvernement fédéral.<sup>29</sup>

Le rapport tentait aussi de trouver des solutions aux problèmes politiques qui existaient entre l'Ontario et le Québec, et visait à atteindre un meilleur équilibre entre les investissements du gouvernement fédéral des deux côtés de la rivière des Outaouais:

Ces dernières années, la Commission a concentré ses efforts sur l'aménagement d'un noyau homogène et dynamique qui s'étend des deux côtés de la rivière des Outaouais. Ces efforts se sont traduits par un

---

<sup>26</sup> Canada, Commission de la Capitale nationale, *La capitale de demain*, Ottawa, CCN, 1974. p. 1.

<sup>27</sup> *Ibid.*, p. 88.

<sup>28</sup> Il semblerait que la CCN avait commencé à agir sur le plan d'aménagement de *La Capitale de demain* avant même qu'il ne soit publié puisque dès 1972 la CCN, conjointement avec la Société d'habitation de l'Ontario, avait commencé à acquérir plusieurs terrains (pour un total de 9 000 acres) au sud-est d'Ottawa, dans la région de Carlsbad Springs, dans le but d'y créer une ville satellite. Cet endroit avait été désigné comme le site d'une future agglomération dans le rapport Gallant, qui parut deux ans plus tard. En plus, on mentionne dans *La Capitale de demain* que: «Le gouvernement fédéral possède, stratégiquement localisé dans la zone urbanisée de la Région, un certain nombre de terrains dont l'aménagement contrôlé et coordonné infléchirait sensiblement le modèle d'expansion à venir.» *Ibid.*, p. 45.

<sup>29</sup> *Ibid.*, p. 8.

changement dans les priorités qui reflètent plus fortement l'objectif visant à réduire la disparité qui existe depuis longtemps entre le secteur québécois et le secteur ontarien de la Capitale.<sup>30</sup>

Enfin, le rapport Gallant proposait se servir du parc immobilier de la CCN pour résoudre les problèmes d'habitation et de transports dans la RCN. Ce rapport est vraisemblablement le seul qui aurait su adéquatement guider l'aménagement de la capitale au delà de l'an 2000. Comme nous le verrons, les principes de planification qu'il renfermait étaient originaux et innovateurs.

*La Capitale de demain* était un plan d'aménagement pour la grande région de la capitale nationale. Étant le plus grand employeur et le plus gros propriétaire foncier, le gouvernement fédéral se sentait responsable de planifier sa ville. Le comité en charge de la production du rapport avait remarqué que la RCN se développait de façon décousue des deux côtés de la rivière des Outaouais, tellement, que l'on pouvait observer des tendances inverses; le secteur d'Ottawa s'était étendu vers le sud-ouest et la région de Hull vers le nord-est. Des deux côtés de la rivière des Outaouais, la population s'étendait sur le territoire à un rythme alarmant, consommant de grandes quantités de terres fertiles et laissant dans le tissu urbain de grandes étendues libres. En plus, les politiques d'aménagement des deux gouvernements régionaux étaient inverses; la CRO proposait une consolidation de l'aménagement tandis que la MROC recommandait la déconcentration. La CCN avait aussi remarqué que les centres de Hull et d'Ottawa constituaient deux noyaux autosuffisants, plutôt qu'une entité unifiée. Enfin, la Commission était toujours de l'avis que la multiplication des voies routières ne ferait qu'augmenter l'usage de la voiture, une pratique qu'elle n'appuyait pas.<sup>31</sup> La CCN jugeait que ces tendances de planification, si elles se poursuivaient, pourraient éroder le rôle national de la RCN. Bref le gouvernement fédéral, chargé de l'allure de sa capitale, ne donnerait pas un bon exemple aux autres villes canadiennes. Une approche collective de la planification dans la RCN était essentielle.

Le rapport Gallant visait à renverser la tendance d'expansion urbaine décousue et proposait un plan d'aménagement (figure 4.18) qui vantait les mérites d'une forme urbaine compacte. Cette dernière aurait comme résultat de remplir les espaces urbains vides, soit le sud-est d'Ottawa (Carlsbad

---

<sup>30</sup> *Ibid.*, p. 8.

<sup>31</sup> Avec l'avènement de la crise de l'énergie, on peut comprendre la position un peu radicale de la CCN. Après tout, selon le rapport, on réalise que le principe de planification que préconisait la Commission visait à dramatiquement réduire l'utilisation de la voiture, surtout dans la zone urbanisée.

Figure 4.18 : Plan général de l'aménagement proposé dans *La Capitale de demain*.



Source : CCN (1974), p. 66.

Springs) et le nord-ouest de Hull (Lucerne).<sup>32</sup> (figure 4.19) «Nous estimons, toutefois, que le moyen le plus efficace de maintenir un environnement urbain attrayant pour la Région, en période de croissance urbaine, est d'orienter cette croissance vers l'aménagement d'une unité urbaine compacte. [...] l'expansion urbaine [...] doit être contenue essentiellement dans les terrains vacants contigus à l'actuelle zone urbaine...».<sup>33</sup> Afin de promouvoir ces aires vacantes comme lieux de résidences, la CCN proposait de créer un corridor interprovincial (figure 4.20) reliant les régions de Lucerne et de Carlsbad Springs. Ce corridor interprovincial, désigné comme voie de transport en commun, aurait traversé la rivière des Outaouais près de l'île Victoria.

Le rapport Gallant préconisait une harmonisation du transport et de l'aménagement; en fait, les auteurs avaient la conviction que l'aménagement des terrains vacants serait effectuée par la mise en place au préalable d'un réseau de transports en commun. «C'est-à-dire que les services de transport en commun doivent être prolongés jusque dans les zones de terrains vacants ou peu développés et jouer le rôle de catalyseur ou d'agent déterminant de l'expansion.»<sup>34</sup> Conséquemment, les gens s'installeraient, selon un aménagement intensif, près du corridor interprovincial, réduisant en même temps leur dépendance sur l'automobile. Il s'agissait d'une approche innovatrice pour guider la croissance urbaine. Afin de consolider le réseau de transports en commun, le corridor interprovincial constituant l'épine dorsale du système, une voie de transport en commun de capacité moyenne le long des voies ferrées du Canadien National/Canadien Pacifique au sud-ouest d'Ottawa et au nord-est de Hull (figure 4.21) serait aménagée afin de desservir les agglomérations existantes (Kanata, Ontario et Touraine, Québec). Un service d'autobus desservirait les zones de basse densité, traditionnellement dépendantes de l'automobile, et assurerait en plus le transport en commun au niveau local. (figure 4.22)

Enfin, le rapport Gallant proposait une intégration fluide de la ceinture verte dans le paysage urbain. Il s'agissait, d'une part, de créer des zones de pénétration d'espaces verts dans le tissu urbain (même dans les limites internes de la ceinture verte) et d'autre part de laisser intactes certaines terres agricoles et forêts à l'extérieur des limites de la ceinture de verdure, à mesure que la ville croîtrait. «Les propositions conjuguées d'un corridor interprovincial, d'un aménagement urbain compact et

<sup>32</sup> La répartition de la population proposée dans la figure 4.19 aurait augmenté la part de population habitant dans l'Outaouais de 25% à 35%, améliorant l'équilibre socio-économique entre l'Outaouais et Ottawa-Carleton.

<sup>33</sup> *Ibid.*, p. 24.

<sup>34</sup> *Ibid.*, p. 26.

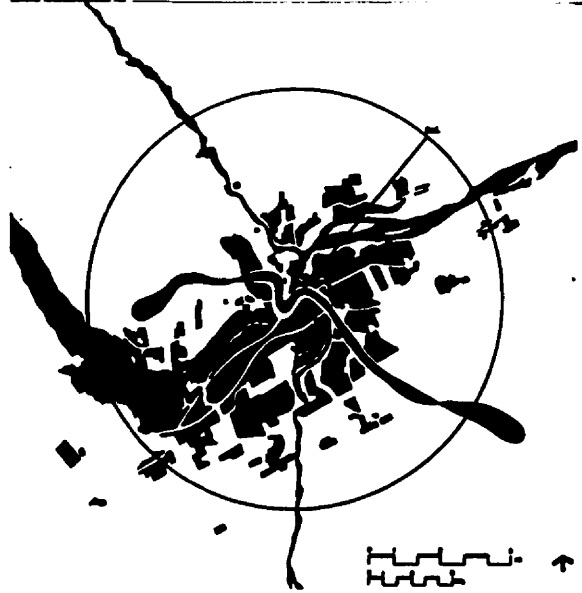


Figure 4.19 : Répartition de la population dans les lieux de résidence proposés, selon le scénario de *La Capitale de demain*.



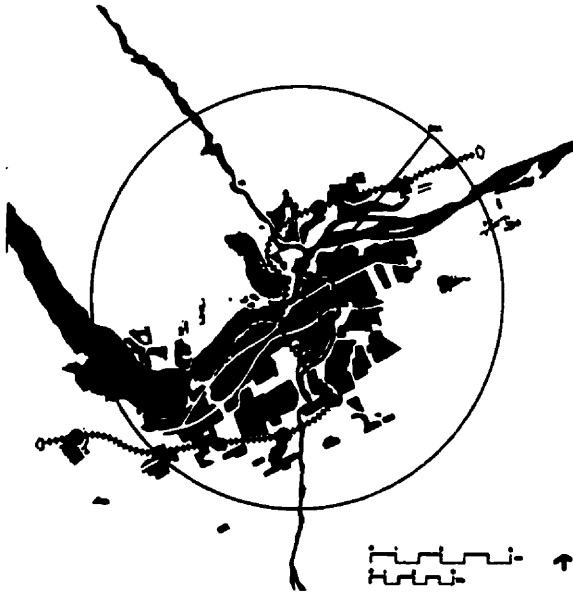
Source : CCN (1974), p. 47.

Figure 4.20 : Corridor interprovincial tel que proposé dans *La Capitale de demain*.



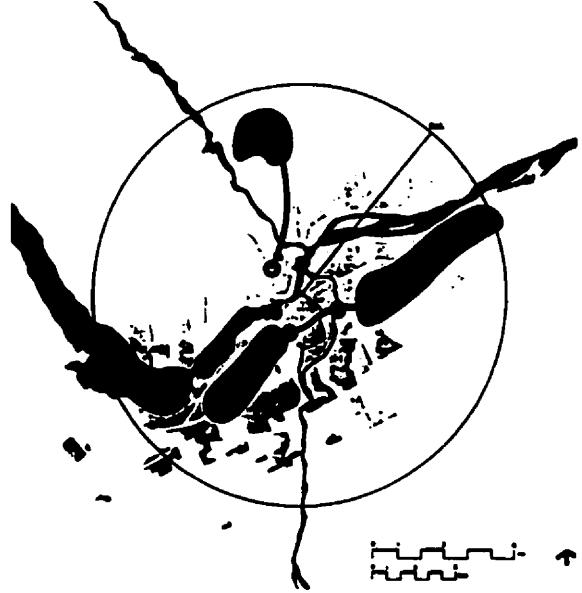
Source : CCN (1974), p. 58.

Figure 4.21 : Voie de transport en commun de capacité moyenne proposée par les auteurs de *La Capitale de demain*.



Source : CCN (1974), p. 60.

Figure 4.22 : Voies de transport en commun de faible capacité proposées dans *La Capitale de demain*.



Source : CCN (1974), p. 64.

d'un système continu d'espaces verts contribueront de façon significative à la conservation de l'environnement rural et urbain.»<sup>35</sup>

*La Capitale de demain* visait à établir une vision d'ensemble pour la région de la Capitale nationale en matière d'aménagement. Le gouvernement fédéral, par l'entreprise de son organisme de planification fédérale, souhaitait reprendre part active dans l'aménagement de la capitale. Ce faisant, il proposait de rendre utile son immense parc immobilier pour diriger la croissance de la ville, pour restructurer le réseau de circulation urbaine au grand bénéfice du transport en commun et pour répartir les futurs emplois fédéraux le long du corridor interprovincial tout en assurant d'équilibrer les injustices entre l'Ontario et le Québec.

En conclusion, les auteurs de *La Capitale de demain* énonçaient que «Quoique fermement convaincus de la validité et de la viabilité de nos propositions, leur mise en œuvre dépendra de la réaction qu'elles généreront auprès des autorités concernées et du grand public.»<sup>36</sup> Nous sommes de l'avis que la réaction envers le plan a été négative puisqu'il fut mis sur la tablette. La CCN, avec ce rapport, empiétait sur le territoire des nouvelles autorités en matière d'aménagement dans la RCN; nous estimons qu'il fut mal reçu par la MROC et la CRO. On oublia rapidement ce plan, qui renfermait pourtant de bonnes idées. Après *La Capitale de demain*, le désir du gouvernement fédéral d'influer sur l'aménagement de la capitale s'évapora tranquillement. En juin 1975 la CCN prépara le *Rapport au Comité mixte parlementaire 1975*. Ce mémoire racontait l'histoire de l'aménagement de la capitale de 1956 à 1975.<sup>37</sup> Le service d'aménagement de la CCN allait connaître une longue période d'attente avant de produire un autre plan.

On poursuivit quand même l'aménagement de la capitale, sans vraiment suivre de plan d'ensemble. L'acquisition de l'usine de la Société E.B. Eddy débuta en 1972; on investit à cet endroit 27 millions de dollars pour 44 acres de terrains afin de libérer l'industrie qui endommageait l'allure de la Colline du Parlement. Le programme d'implantation d'édifices publics fédéraux à Hull, initié en 1969, se concrétisa (figure 4.23) par les complexes Place du Portage (Phases I, 1969; Phase II, 1976; Phase III, 1977 et Phase IV, 1979) et les Terrasses de la Chaudière. La Corporation Campeau fut

---

<sup>35</sup> *Ibid.*, p. 28.

<sup>36</sup> *Ibid.*, p. 85.

<sup>37</sup> 1956 est la date à laquelle on avait présenté au Parlement le dernier mémoire concernant l'évolution des activités de la Commission.

Figure 4.23 : Centre-ville d'Ottawa-Hull au cours des années 1970, vu à partir de Hull, au nord-ouest.



Source : Photos d'héritage de la CCN.

fortement impliquée dans tous ces projets, en tant que contractuel principal. Adjacent à ces complexes, le gouvernement du Québec construisit la Maison du Citoyen et Place du Centre. La construction du pont du Portage assurait le lien symbolique et fonctionnel entre le cœur d'Ottawa et celui de Hull; entre l'Ontario et le Québec.

Après le parachutage de la fonction publique au Québec, le Canada entra dans une période de crise économique. Il ne s'agissait pas d'une condition favorable pour aménager une capitale. Il y eut une tentative d'animer et de lier plus fermement les deux villes de la capitale. En 1983 la CCN assigna à une firme privée la tâche de produire *Les parcours d'honneur*,<sup>38</sup> un rapport qui proposait de mettre en valeur une série de boulevards du cœur de la capitale, comme le Mille historique, l'Anneau d'honneur, la rue Elgin et la promenade du Colonel By. (figure 4.24)<sup>39</sup> En 1987 la firme du Toit, Allsopp et Hillier a préparé pour la CCN *Le secteur de la Cité parlementaire*,<sup>40</sup> une étude visant à examiner l'historique, l'avenir et les enjeux de la Cité parlementaire.<sup>41</sup> (figure 4.26) Aucune de ces deux études ne dépassa l'étape préliminaire. À part quelques institutions culturelles comme le musée des Beaux-Arts du Canada sur la pointe Nepean à Ottawa et le musée canadien des Civilisations sur l'ancien site de la Société E.B. Eddy à Hull, on accomplit rien en matière d'aménagement monumental au cours des années 1980.

En 1986 la CCN amorça une autre étude qui, à première vue, semblait bien avoir l'air d'un nouveau plan d'aménagement régional, si on la juge par son titre, *Plan de la Capitale du Canada*.<sup>42</sup> Le rapport final qui en découla en 1988, avait le même nom que le rapport préliminaire mais comportait moins de pages et moins de cartes, mais le contenu était identique dans l'ensemble. En gros, ce rapport visait à établir l'inventaire des terrains fédéraux et la gestion future de ceux-ci. Il ne s'agissait pas d'un plan d'aménagement. Les propositions qui y étaient faites étaient très vagues, sûrement de peur d'alarmer une fois de plus la MROC et la CRO, et ne concernaient que les terrains fédéraux et

<sup>38</sup> du Toit Associates Ltd. and Damas and Smith Ltd., *Les parcours d'honneur: Le secteur central de la Capitale nationale*, Toronto, 1983, 117 p.

<sup>39</sup> C'est l'Anneau d'honneur que l'on nomma plus tard le Boulevard de la Confédération (figure 4.25) et que l'on proposait paver de pierres de couleur rouge.

<sup>40</sup> du Toit, Allsopp, Hillier, *Le secteur de la Cité parlementaire*, Ottawa, Commission de la Capitale nationale et Travaux publics Canada, 1987, 129 p.

<sup>41</sup> La Cité parlementaire est le point de mire symbolique de la capitale, délimité au nord par la rivière des Outaouais, à l'ouest par les rues Bonson-Portage, par le canal Rideau à l'est et par la rue Sparks au sud.

<sup>42</sup> Canada, Commission de la Capitale nationale, *Plan de la Capitale du Canada. Plan d'utilisation des terrains fédéraux. Propositions préliminaires*, Ottawa, CCN, 1986, 12 cartes, 175 p.

Figure 4.24 : Boulevards à glorifier à Ottawa-Hull, selon *Les parcours d'honneur*.

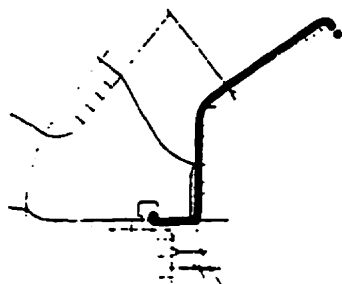


Figure 1 : Le Mille historique

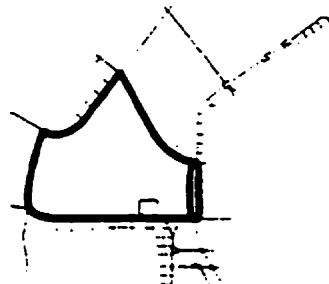


Figure 2 : L'Anneau d'honneur

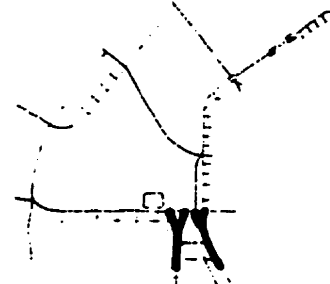
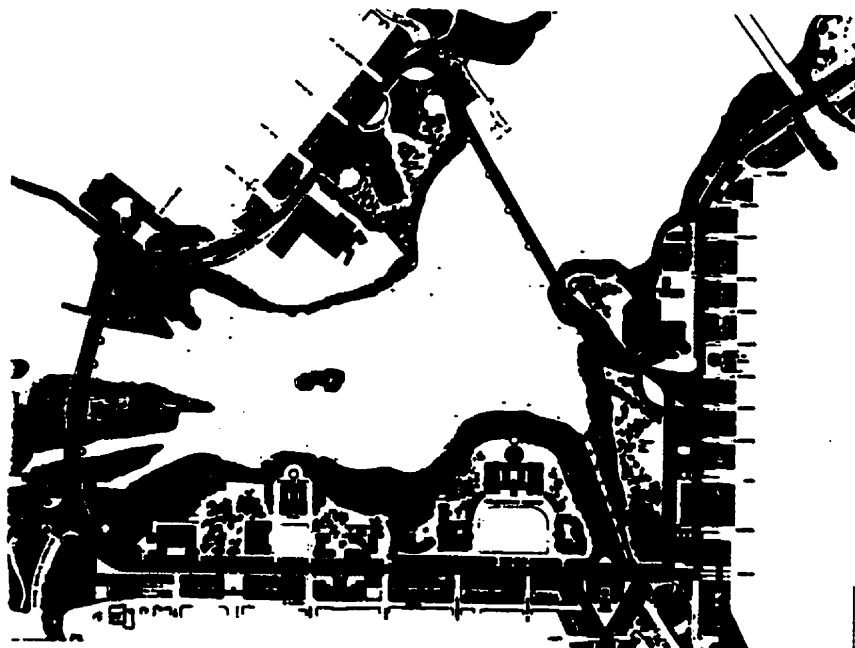


Figure 3 : La rue Elgin et la promenade du Colonel By

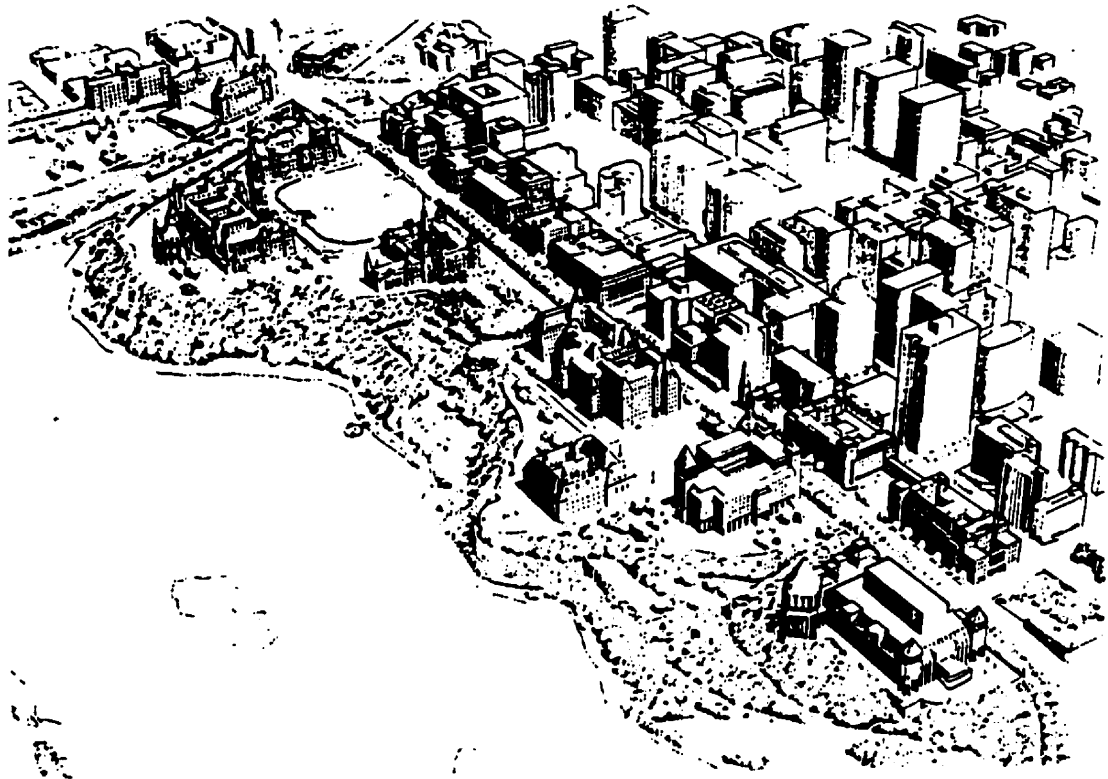
Source : du Toit et al. (1983), p. 2.

Figure 4.25 : Plan du Boulevard de la Confédération, vu à vol d'oiseau, 1989.



Source : NCC (1989).

Figure 4.26 : Plan de visualisation de la Cité parlementaire.



Source : du Toit et al. (1987), p. xii.

non l'ensemble de la région. La CCN profita de la parution de ce rapport pour y inclure des précisions concernant le changement de vocation qu'elle avait subi depuis la création des organismes régionaux en 1969:

Jusqu'aux années 1970, la Commission était, en qualité d'agent fédéral chargé de la planification et de l'aménagement de la capitale, l'autorité régionale de planification dans la capitale.[...] La création d'autorités régionales de planification en Ontario et au Québec à la fin des années 1960 et au début des années 1970, les programmes d'aménagement et les plans d'utilisation des terrains, de transport et d'infrastructure que ces autorités ont mis sur pied ainsi que la consolidation récente des municipalités de la région ont changé le rôle de la Commission. Aussi la Commission n'est-elle plus directement responsable des questions de planification urbaine et régionale en général. La Commission a plutôt concentré ses efforts sur les aspects nationaux dans la planification et dans l'aménagement de la capitale. C'est pourquoi, tout en demeurant une partie intéressée, la Commission peut à présent diriger une plus grande partie de ses énergies et de ses ressources vers la planification des éléments propres à la capitale, en se concentrant sur les fonctions politiques et culturelles.<sup>43</sup>

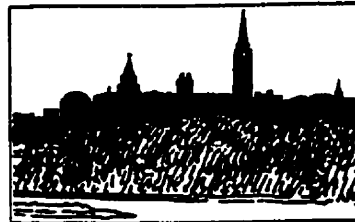
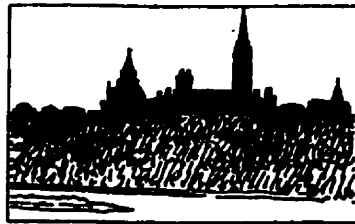
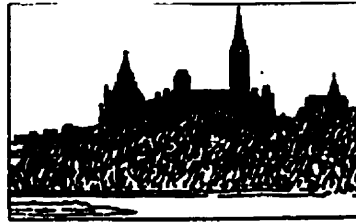
Entre 1990 et 1994, la CCN et la ville d'Ottawa ont assigné à la firme Du Toit, Allsopp et Hillier la tâche d'évaluer l'enjeu concernant le panorama de la Cité parlementaire. C'est que dans le plan officiel de la ville d'Ottawa on commandait l'investigation et la recommandation de stratégies et de mécanismes pour sauvegarder l'intégrité visuelle et la primeur symbolique des édifices de la Cité parlementaire et du Boulevard de la Confédération. On réalisait l'ampleur des développements au centre-ville d'Ottawa par rapport à la silhouette des édifices du Parlement. Les avertissements de l'étude de Philip Hammer en 1969 commençaient à se réaliser. En fait, le processus de 'remplissage' de la silhouette des édifices du Parlement était presque terminé... (figures 4.27 et 4.28) Dans le rapport final de la firme, *Ottawa Views: A report of the Views Analysis Phase of the Central Area Views*,<sup>44</sup> on énumérait une série de perspectives encore panoramiques de la silhouette des édifices de la Colline. On suggérait de préserver ce qui restait de la beauté de Colline du Parlement en ne permettant pas de nouveaux gratte-ciel qui compromettraient encore plus l'allure de la Cité parlementaire.

Comme nous pouvons le voir à la figure 4.29, Ottawa et Hull n'ont pas su succomber aux pressions qui pesaient pour construire en hauteur. Bien que le principe de la silhouette urbaine ait fait l'objet de la forme urbaine depuis plusieurs années, les monstrueux gratte-ciel modernes sont des éléments très récents de la morphologie urbaine, et inégalés dans l'histoire de la ville. La silhouette urbaine, cette caractéristique urbaine vieille de plusieurs siècles, évolue au cours de l'histoire surtout à cause

---

<sup>43</sup> *Ibid.*, pp. 21-22.

Figure 4.27 : Schématisation du processus de 'remplissage' de la silhouette des édifices du Parlement.



Source : du Toit et al. (1993), pp. 016-017.

Figure 4.28 : De certaines perspectives, le processus de 'remplissage' est déjà terminé. Ottawa, début des années 1990.



Source : du Toit et al. (1993), fig. 2.13.



Figure 4.29 : Ottawa et Hull. Vue du sud-est, 1979.



Source : Taylor (1986), p. 170.

des acteurs responsables, comme l'État, la religion, et plus récemment la banque et l'industrie. Malgré le fait qu'Ottawa-Hull soit le siège d'une capitale, elle a suivi les tendances urbaines en vogue. Il ne découle pas du hasard que la capitale ait la silhouette présente. En fait, si on compare le scénario typique de la transformation de la ligne d'horizon d'une ville (proposé par Spiro Kostof), la permission d'ériger le Château Laurier, même s'il compromettrait un futur complexe gouvernemental dont avait fait l'objet un concours national (1906), amorça la vague du façonnement de la silhouette urbaine par le secteur privé.<sup>45</sup>

Lorsque le grand terminus ferroviaire et son hôtel élève sa silhouette en émulation de la cathédrale urbaine, nous savons que les anciennes valeurs ont été réduites ou dépassées. Lorsque le centre de la ville aboutit en un agrégat d'édifices élevés à bureaux, nous reconnaissons que l'image de la ville a succombé aux pressions de l'entreprise privée. La ligne d'horizon aboutit en un symbole négocié. Ce qui ressort comme étant la silhouette officielle de la ville a reçu la permission de le faire.<sup>46</sup>

Ottawa-Hull n'est pas le seul siège gouvernemental dont la silhouette urbaine est victime de ces développements en hauteur:

Autour de 1960, soudainement, il y avait Portland House à Londres; à 334 pieds (102 m) elle dominait non seulement son entourage bâti mais aussi St. James Park, Green Park et les jardins privés de Buckingham Palace. D'une hauteur de 600 pieds (183 m) le quartier général de la National Westminster Bank (1981) a complètement dominé St. Paul's. La tour Montparnasse à Paris, débutée en 1969, dont les murs sont vitrés, à 56 étages (690 pieds/210 m) l'édifice le plus haut d'Europe en son temps, a choqué le tissu de la ville d'Hausmann.<sup>47</sup>

Avec les difficultés économiques auxquelles fit face le Canada au cours des années 1990 et toutes les restructurations impliquées, le secteur de la fonction publique fut grandement touché, et de façon massive à Ottawa-Hull. La CCN ne fut pas épargnée de ces coupures. En fait, dans le rapport

<sup>44</sup> du Toit, Allsopp, Hillier, *Ottawa Views: A report of the Views Analysis Phase of the Central Area Views*, Toronto, University of Toronto, 1993.

<sup>45</sup> Le Château Laurier a en fait guidé l'aspect architectural des édifices de la Cité parlementaire jusqu'aux années 1960; rappelons-nous que le rapport Holt proposait comme modèle à suivre pour les constructions fédérales, le Château Laurier, et que plus tard, Mackenzie King tenait beaucoup à ces toits de style château pour l'image de la capitale.

<sup>46</sup> «When the towered railway terminal and its hotel lifts up its silhouette in emulation of the urban cathedral, we know that the old values are reduced or overtopped. When the city center ends up as an aggregate of tall office buildings, we recognize that the city image has succumbed to the advertising urges of private enterprise. The skyline, in the end, is a negotiated symbol. What stands out as the city's official silhouette was given license to do so.» Kostof, Spiro, *The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History*, London, Thames and Hudson Ltd., 1991, p. 296.

<sup>47</sup> «Around 1960, of a sudden, there was Portland House in London, at 334 feet (102 m.) dominating not only its built surroundings but St. James Park, Green Park, and the private gardens of Buckingham Palace. A full 600 feet (183 m.) tall, the National Westminster Bank headquarters (1981) completely outsize St. Paul's. The glass-walled Montparnasse tower in Paris, begun in 1969, at 56 stories (690 feet/210 m.) the tallest building in Europe at the time, shocked the fabric of Hausmann's city.» *Ibid.*, p. 332.

annuel de la CCN de 1994-1995 on affirme que «Lorsqu'elle célébrera son centenaire en 1999, la Commission de la Capitale nationale verra sa taille réduite de moitié.»<sup>48</sup>

Lors de la période 1969-1998 la CRO<sup>49</sup> et la MROC ont chacune perfectionné leur plans régionaux, en l'occurrence le *Schéma d'aménagement* et le *Regional Plan*. Ce sont désormais ces deux organismes régionaux qui planifient la région de la capitale nationale. En fait, la CCN affirme dans son rapport annuel de 1994-1995 qu'elle prépare un autre *Plan de la capitale du Canada* qui se conforme aux plans d'aménagement régionaux. «Achèvement, d'ici 1996, d'un nouveau Plan de la capitale du Canada, afin d'orienter l'utilisation des terrains fédéraux d'une manière qui s'harmonise avec les autres plans régionaux et qui intègre la vision régionale commune.»<sup>50</sup> Il s'agit là de tout un revirement du rôle en planification de la Commission. Elle suit désormais les initiatives des autres. Mais cela importe peu puisque l'aménagement ne fait même plus partie de sa mission, qui s'inscrit comme suit: «Susciter la fierté et l'unité nationale en faisant de la capitale un lieu de rencontre pour les Canadiens et les Canadiennes, en communiquant le Canada aux Canadiens par l'entremise de la capitale et en sauvegardant et en conservant les trésors nationaux situés dans la capitale.»<sup>51</sup> La CCN affirme même avoir terminé l'aménagement de la capitale et se préoccupe maintenant de l'animer. «Tandis que la capitale évoluait, l'accent placé au début sur l'aménagement d'espaces publics a fait place naturellement à la seconde étape du développement de la capitale, qui est tout aussi importante : la recherche de moyens pour exploiter ces magnifiques espaces.»<sup>52</sup>

Il est clair que l'aménagement continue à se faire dans la RCN, mais ce n'est plus le gouvernement fédéral qui s'en charge. La planification s'effectue désormais par les structures provinciales régionales, la CUO et la MROC. Comme l'indique un article du 28 mars 1998 dans *The Gazette* les rénovations majeures présentement en cours dans le cœur de la capitale, à un endroit symbolique d'importance, près du Monument aux Morts, sont effectuées par la MROC:

Étonnamment, le site urbain d'une signification nationale est reconstruit de façon créative non par la CCN du gouvernement fédéral mais par la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton. Il y a deux ans, suite à des

<sup>48</sup> Canada, Commission de la Capitale nationale, *Rapport annuel 1994-1995*, Ottawa, CCN, 1995, p. 29.

<sup>49</sup> En 1990 le nom de la CRO fut changé pour celui de la Communauté urbaine de l'Outaouais (CUO). Voir *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les organismes intermunicipaux de l'Outaouais*, 1990, L.Q., c. 85.

<sup>50</sup> Canada, CCN, *op.cit.*, p. 15. Le plan de 1996 ci-haut mentionné ne fut achevé, comme nous le verrons plus bas, qu'en juin 1998.

<sup>51</sup> *Ibid.*, p. 4.

<sup>52</sup> *Ibid.*, p. 7.

décennies de dégradation lente, la direction, ainsi qu'un chèque de \$20 millions du gouvernement fédéral a été passé aux autorités locales.<sup>53</sup>

Ce site comportait avant 1912 deux ponts (figure 4.30); on les remplaça par un seul en 1912, vraisemblablement pour mieux relier la gare Union au Château Laurier (figure 4.31); les rénovations en cours visent à restaurer l'aménagement pré-1912. (figure 4.32)

Jusqu'à 1998 la monumentalité sur papier semblait avoir disparu. La CCN, n'insistant plus sur une morphologie urbaine monumentale paraissait avoir abandonné l'idée. En fait, ni *La capitale de demain* (1974) ni le *Plan de la Capitale du Canada. Schéma d'aménagement des terrains fédéraux* (1988) n'en font mention. On découvre heureusement et avec surprise, en juin 1998, que la monumentalité sur papier existe toujours. Avec la publication du document *Une capitale pour les prochaines générations* (1998), qui ne fait pas partie du présent travail, la CCN renoue avec les traditions et nous présente le fruit d'un long travail mené en secret et qui donne l'espoir d'une monumentalité à Ottawa-Hull.

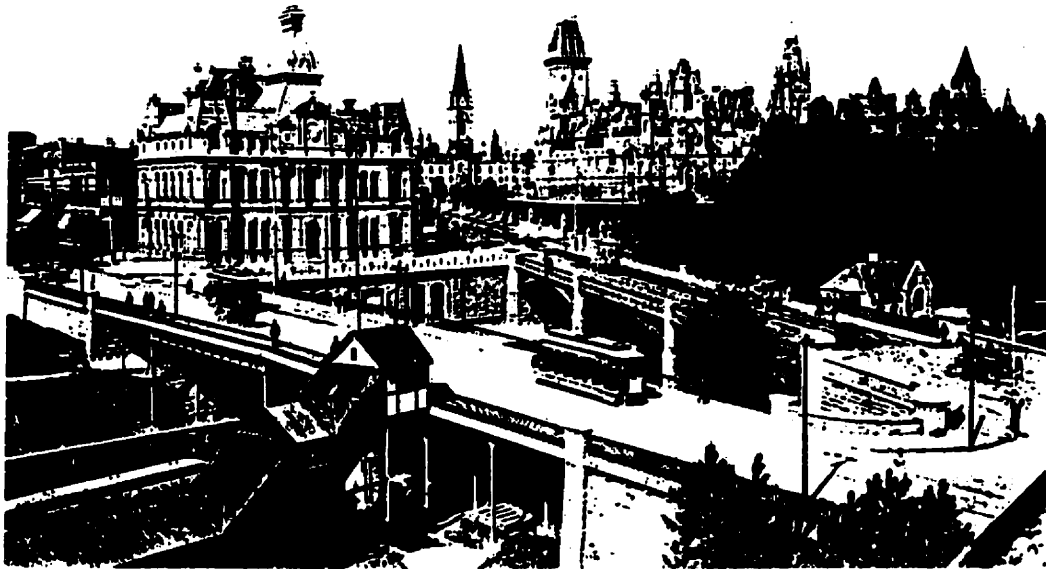
La monumentalité exprimée est manifestée par ce qu'elle a toujours été, du moins depuis 1878 (la date marquant la fin de la construction des édifices du Parlement), soit par la Colline du Parlement. En ce qui concerne la monumentalité à Ottawa-Hull, pour reprendre les mots de Virgilio Vercelloni, «la ville idéale est celle du passé».<sup>54</sup> (figure 4.33) Le gouvernement fédéral et les municipalités se sont retirés du dossier de l'aménagement de la capitale au profit des autorités régionales qui détiennent maintenant ce pouvoir. On ne doit plus espérer une capitale canadienne monumentale, puisque l'organisme qui en était chargé n'exerce plus cette fonction. Il n'y a plus d'initiatives afin d'exprimer la monumentalité à Ottawa-Hull.

Lorsque Ottawa fut choisie comme siège du gouvernement, elle n'était que la capitale d'une province, d'une union entre l'Ontario et le Québec. Il est donc compréhensible qu'un district fédéral n'ait pas été créé puisque le Canada n'était même pas une fédération. Toutefois lorsque le Canada est devenu Dominion par la Confédération de 1867, aucun changement dans l'organisation d'Ottawa n'a été apporté. Que la capitale du Canada soit contrôlée par une des provinces de la nouvelle fédération, l'Ontario, et qu'elle soit gouvernée comme n'importe quelle autre ville de cette

<sup>53</sup> «Surprisingly, the nationally significant urban site is being creatively rebuilt not by the federal government's National Capital Commission, but by the Regional Municipality of Ottawa-Carleton. Two years ago, after decades of slow degradation, leadership, along with a \$20-million cheque from the federal government was passed over to local authorities.» Phillips, Rhys, "Ottawa makeover: Confederation Square and Plaza Bridge to be rebuilt", *The Gazette*, le 28 mars 1998, p. J6.

<sup>54</sup> Vercelloni, Virgilio, *La cité idéale en occident*, Paris, Éditions de Félin, 1996, planche 132.

Figure 4.30 : Aménagement du pont Plaza avant 1912.



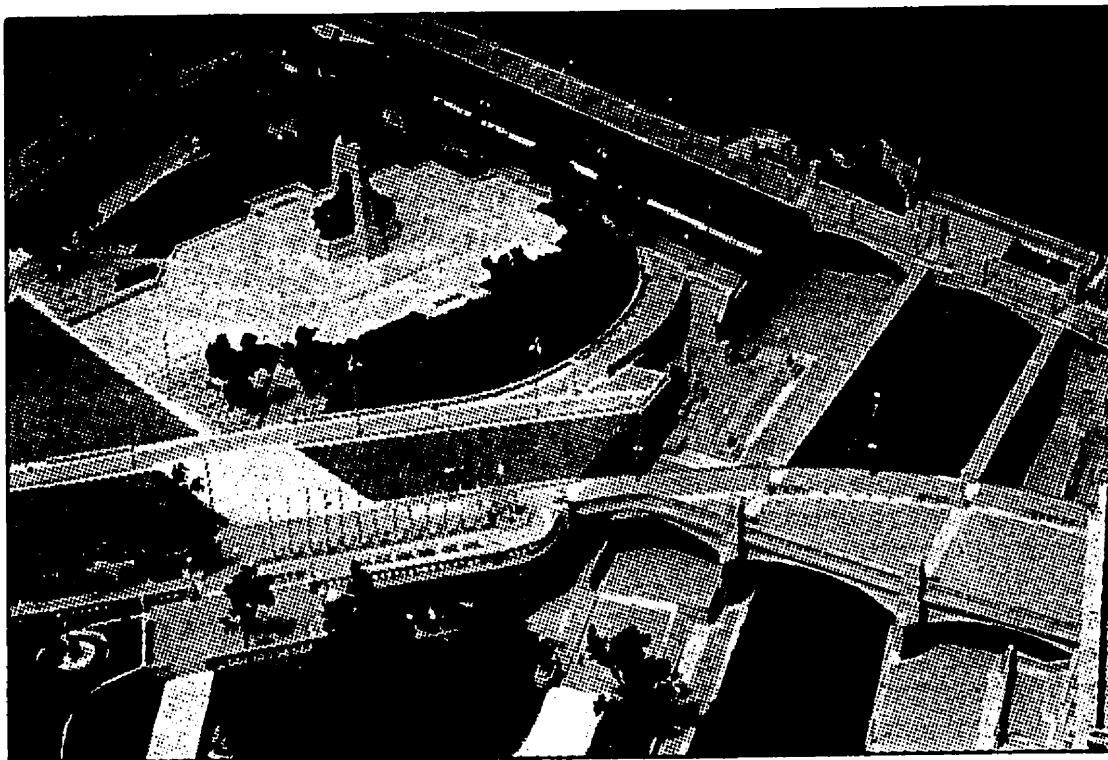
Source : Photos d'héritage de la CCN.

Figure 4.31 : Aménagement du pont Plaza en 1912.



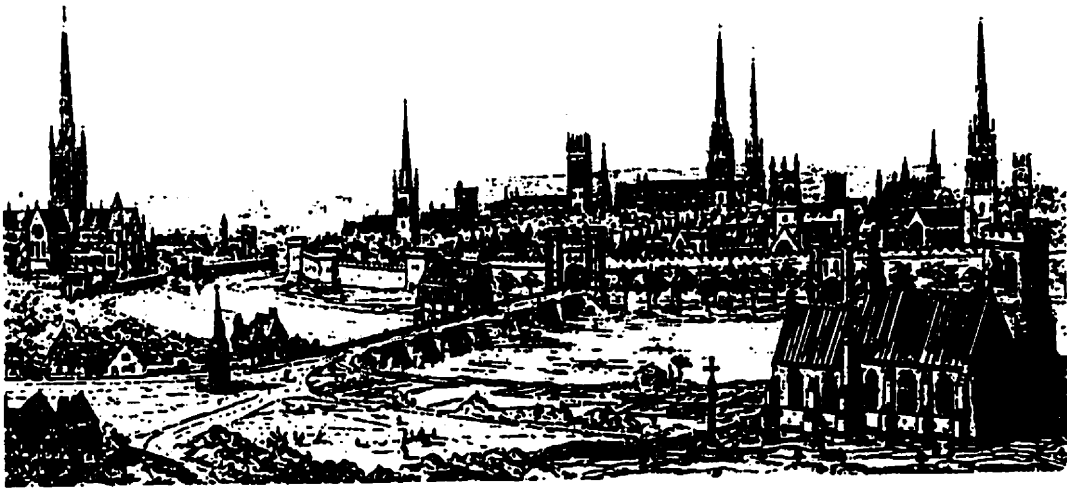
Source : Eggleston (1961), pp. 242-243.

Figure 4.32 : Aménagement prévu du pont Plaza, 1998.



Source : Phillips (1998), p. J6.

Figure 4.33 : «La ville idéale est celle du passé».



Source : Vercelloni (1996), planche 132.

province était normal, semble-t-il. La présence d'un district fédéral formel à Ottawa-Hull, comme on en retrouve à Washington, Mexico ou Canberra, aurait grandement facilité la mise en chantier de la monumentalité, qui fut bien exécutée... sur papier. Après tous les plans et les efforts d'aménagement, une capitale est émergée, à l'image des structures des pouvoir qui l'ont créée.



## CONCLUSION

Toutes les capitales que nous avons étudiées possèdent des traces concrètes de la volonté des autorités politiques d'inscrire des symboles dans l'espace. Toutefois, ces efforts de marquer les paysages urbains de façon grandiose ne produisent pas toujours des villes monumentales. Nous avons tenté de montrer, à partir d'exemples historiques comme Rome, Paris et Washington, les principes de la monumentalité. Suite à l'étude de l'histoire de ces villes capitales monumentales, nous avons essayé de voir comment la matérialisation spatiale des idéologies politiques canadiennes s'est inscrite dans le paysage urbain du siège du gouvernement du Canada.

L'urbanisme est aussi un acte politique. La ville qui émerge du processus de l'urbanisation est à l'image du pouvoir politique. La capitale, siège de l'autorité centrale, reflète plus que toute autre ville les idéologies de l'État. L'histoire d'Ottawa nous confirme que, dès le départ, la ville était destinée à devenir une capitale politique. En confiant le choix de la capitale du Canada à la reine d'Angleterre, le dessin symbolique de la capitale commençait déjà à se manifester. Lorsque le *Queen's Choice* fut confirmé, le ministère des Travaux publics annonça un concours d'architecture pour la construction des édifices de la Colline du Parlement. Ces derniers, constituant la première manifestation urbaine monumentale à Ottawa, furent érigés selon le style néogothique. Les édifices parlementaires canadiens, dont l'inspiration architecturale provenait du palais de Westminster, étaient à l'image de ceux de la monarchie britannique. L'idée de créer une capitale politique au Canada s'est inscrite dans le paysage. Le Canada préférant conserver des liens forts avec l'Angleterre, s'est retrouvé avec une capitale dont l'image est le reflet de cette décision.

Toutefois, les édifices du Parlement se sont rapidement avérés trop petits pour les besoins grandissants du pays en croissance. Il fallut donc s'attarder à la planification de futurs complexes gouvernementaux. De plus, avant le tournant du XX<sup>e</sup> siècle, le gouvernement fédéral canadien avait déterminé que l'image de la capitale ne correspondait pas à ce qu'elle devait être. C'est alors qu'il reconnut que l'aménagement de la capitale était une responsabilité nationale et institua à cette fin la Commission d'amélioration d'Ottawa, un organisme fédéral chargé des embellissements urbains dans la capitale.

Ainsi, au cours de la première moitié du vingtième siècle, le gouvernement fédéral, à travers la CAO, le ministère des Travaux publics ou d'autres comités ou commissions qu'il instaura, fit preuve d'une volonté d'aménager sa capitale. On eut droit à une multitude de plans d'aménagement de petite et de grande envergure sans par contre en voir un seul se réaliser complètement. En fait, la majorité des projets d'aménagement ne dépassèrent jamais l'étape de planification préliminaire. Le gouvernement fédéral commençait plusieurs projets rarement conduits à leur aboutissement. Néanmoins, à travers les périodes de prospérité et de dépression, les phases de croissance et de décroissance et deux Guerres mondiales, la volonté de l'État d'aménager la capitale ne cessait de croître. La série d'opérations discontinues qu'il effectua entre 1899 et 1949 aboutit finalement au plan de Gréber en 1950.

Grâce à une volonté politique continue, une période de prospérité au Canada suite à la Deuxième Guerre mondiale et à une abondance de fonds publics réservés à l'aménagement d'Ottawa-Hull, le plan de Gréber fut implanté dans ses grandes lignes. Au cours des années 1960, alors que l'on achevait l'aménagement proposé par Gréber, il se produit un certain revirement en matière d'aménagement dans la capitale. L'intérêt des provinces en planification urbaine fut pour la première fois manifesté dans la région de la capitale nationale. Alors que le plan de Gréber ne convenait plus pour guider l'aménagement de la capitale, la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton et la Communauté régionale de l'Outaouais, les nouveaux gouvernements régionaux, ont commencé leurs efforts de planification en préparant chacun un plan afin d'aménager le territoire de leur côté de la rivière des Outaouais. Simultanément, la CCN préparait un schéma d'aménagement innovateur pour l'ensemble de la région de la capitale nationale, le rapport Gallant, et préconisait une nouvelle vision écologique de l'aménagement. Cette dernière ne fut pas du tout appliquée à Ottawa-Hull puisque les plans d'aménagement de la MROC et de la CRO eurent préséance sur celui de la CCN. On assista, peu après, au retrait progressif du gouvernement fédéral en matière d'aménagement dans la capitale au profit de la MROC et de la CRO. La volonté de planification fut transférée aux paliers régionaux. De toute façon, le modèle d'aménagement monumental, qu'il s'agisse des plans proposés par les gouvernements régionaux ou du schéma de la CCN, fut dorénavant oublié.

Ainsi, depuis les années 1970, ce sont les gouvernements régionaux qui effectuent la planification et l'aménagement de la capitale. Le rôle de la CCN fut modifié pour accommoder cette nouvelle réalité et consiste présentement à animer la capitale ainsi qu'à mettre en valeur le patrimoine de la

région de la capitale nationale. Il semble y avoir une absence de volonté politique puisque l'on observe un retrait du palier fédéral. De plus, les tendances d'aménagement en cours visent une déconcentration de la population; l'étalement urbain est en fait un mode d'organisation humaine spatiale trop étendu pour atteindre la monumentalité. Le modèle d'aménagement présent doit aussi conjuguer avec l'arrêt de la croissance de population, donc de la ville et d'un manque d'espace au centre-ville, l'endroit de choix pour inscrire des symboles idéologiques. De fait, il existe une impossibilité matérielle; c'est que l'espace au cœur de la ville est déjà occupé. Il nécessiterait beaucoup de démolition pour y inscrire une monumentalité. Il est clair que la situation actuelle ne permet plus de développer la monumentalité de la même manière.

Il existe par contre des traces historiques de la volonté du gouvernement d'inscrire la monumentalité dans la capitale. Après que le ministère des Travaux publics ait fait construire les édifices du Parlement, l'érection du musée Victoria au sud de Metcalfe démontrait le désir du gouvernement canadien de relier les deux édifices par une avenue monumentale; il s'agissait là d'une belle initiative. Ensuite, le concours de 1906, dont le plan gagnant exprimait visiblement la monumentalité, aboutit cependant dans la construction d'un modeste édifice. Comme nous l'avons vu au cours de ce travail, l'histoire de l'aménagement de la capitale nous offre plusieurs exemples semblables, où le plan que l'on créa était disposé afin d'atteindre des formes urbaines grandioses mais ne mena pas à la monumentalité parce qu'il ne fut implanté qu'en partie. Non seulement l'effort de planification était discontinu mais l'implantation des plans l'était aussi.

Revenons à l'idée de l'axe monumental. L'idée de transformer la rue Metcalfe en avenue grandiose date du XIX<sup>e</sup> siècle. Le musée Victoria, construit au début du XX<sup>e</sup> siècle, faisant face à la Colline du Parlement, marquait l'extrémité sud de l'axe monumental envisagé. Toutefois, les édifices devant border l'avenue monumentale furent érigés ailleurs, sur la rue Sussex (par exemple l'édifice des Archives, la Monnaie royale, l'édifice Connaught) et l'élargissement de l'axe nord-sud fut effectué quelques rues à l'est de Metcalfe, sur la rue Elgin. La rue Metcalfe n'est pas alignée avec les deux édifices à ses extrémités et le musée Victoria, un bâtiment d'architecture néogothique, se retrouve au milieu d'un quartier résidentiel. On a pas de prise de vue axiale sur les édifices du Parlement et l'axe principal, la rue Elgin, fait face à un monument commémoratif, le Monument aux Morts. Malheureusement, faute d'une seule vision cet axe monumental ne s'est jamais pleinement réalisé. L'axe principal d'Ottawa existe, sauf qu'il est en pièces détachées et en cet état ne représente qu'une

amorce à la monumentalité. Malgré tout, ces traces urbaines existent et témoignent de la volonté du gouvernement d'inscrire dans la capitale des paysages urbains impressionnants.

En fait, le gouvernement se soucie encore de la monumentalité dans la capitale. Toutefois les résultats sont toujours les mêmes. Par exemple, les édifices commémoratifs de l'Est et de l'Ouest devaient marquer l'entrée à une vaste esplanade; on a construit les édifices et la colonnade qui les relie mais cette entrée d'allure monumentale n'aboutit que sur un vaste carrefour; ni l'esplanade ou le boulevard qui devait y mener ne furent jamais terminés. Par ailleurs, l'érection du monument canadien pour les Droits de la personne (construit entre 1986 et 1990 et œuvre de Melvin Charney) sur la rue Elgin confirme une fois de plus le désir d'inscrire une monumentalité. Il ne découle pas du hasard que le Monument aux Morts (page 108) soit parfaitement centré dans la porte du monument canadien pour les Droits de la personne. (page 108) Toutefois, on a placé une affiche du gouvernement de l'Ontario directement dans l'alignement axial que nous offre ces deux monuments, réduisant ainsi l'impact visuel.

Les capitales modèles que nous avons choisi d'étudier dans le premier chapitre se développent aujourd'hui, comme pour Ottawa-Hull, avec une recherche de monumentalité plus discrète, peut-être à l'exception de Paris. Toutefois, chacune de ces trois villes fut aménagée de façon monumentale explicite au moment où la situation politique le permettait, ce qui fait que même si elles ne se développent plus ainsi aujourd'hui, l'espace qui fut aménagé selon les principes de la monumentalité est inscrit dans le paysage urbain. Étant donné que le tissu urbain résiste très bien aux changements, la monumentalité exprimée existe encore à Rome, Paris et Washington. Le gouvernement canadien ayant choisi dès 1857 de ne pas prendre en main le sort de sa capitale, n'a pu la développer de façon monumentale.

Étant donné le système politique démocratique sous lequel opère le Canada, sa capitale est conséquemment le reflet des idéologies de la société. Il semblerait que la monumentalité ne puisse être atteinte qu'en présence de régimes monarchiques ou républicains forts; en fait la seule œuvre réellement monumentale à Ottawa-Hull, le Parlement, fut construite sous l'empire britannique. La décision du choix du site de la capitale fut en fait rejeté par le Parlement canadien et si c'est Ottawa qui fut finalement choisie, c'est plus par consensus que par approbation du choix de la reine. C'est une série de consensus politiques qui a façonné la forme de la ville. Il paraît même ironique que le Château Laurier, un édifice privé compromettant entièrement un futur complexe gouvernemental,

soit l'édifice qui dirigea la silhouette, les toits, bref le style Château de plusieurs bâtisses gouvernementales au centre-ville d'Ottawa. Bref, Ottawa et Hull constituent le siège d'un gouvernement de consensus, pour une société de consensus. C'est en fait la société, par le biais du système politique démocratique, qui a façonné l'allure de la capitale du Canada. Certes, la région de la capitale nationale est le reflet du régime politique qui l'a créée.

«Le Monument national aux morts de la guerre».



Source : CCN (1985), p. 39.

Le monument canadien pour les Droits de la personne.



Source : Photo de l'auteur.

## BIBLIOGRAPHIE

### OUVRAGES GÉNÉRAUX

#### Livres

Adams, Thomas, *Plan et développement ruraux: Une étude sur les conditions et les problèmes ruraux au Canada*, Ottawa, Commission de la Conservation, 1917, 314 p.

Bacon, Edmund N., *Design of Cities*, New York, The Viking Press, 1974, 336 p.

Ballou, Hilary, *The Paris of Henri IV*, New York, The Architectural History Foundation, 1991, 378 p.

Beard, Geoffrey, *The Work of Christopher Wren*, London, Bloomsbury Books, 1982, 240 p.

Benevolo, Leonardo, *The History of the City*, Cambridge: Mass., The MIT Press, 1980, 1011 p.

Berger, Carl, *The Sense of Power*, Toronto, University of Toronto Press, 1970, 277 p.

Blumenfeld, Hans, *The Modern Metropolis: Its Origins, Growth, Characteristics, and Planning*, Cambridge: Mass., The MIT Press, 1968, 379 p.

Boudon, Philippe, *Richelieu, ville nouvelle. Essai d'architecturologie*, Paris, Dunod, 1978, 186 p.

Boyer, M. Christine, *Dreaming the Rational City: the Myth of American City Planning*, Cambridge: Mass., The MIT Press, 1983, 331 p.

Boyer, M. Christine, *The City of Collective Memory*, Cambridge: Mass., The MIT Press, 1996, 564 p.

Bretez, Louis, *Le plan de Louis Bretez dit Plan de Turgot*, Éditions du Sorbier, 1979, 20 feuillets et brochure de 20 p.

Butlin, Robin A., *Historical Geography: Through the Gates of Space and Time*, London, Edward Arnold, 1993, 306 p.

Calvino, Italo, *Collection de sable*, Paris, Éditions du Seuil, 1986, 157 p.

*Capital Cities: How to Ensure Their Effective and Harmonious Development*, Ottawa, du 6 au 8 décembre, 1990.

Charney, Melvin, *Paraboles et autres allégories: L'œuvre de Melvin Charney, 1975–1990*, Montréal, Centre Canadien d'Architecture, 1991, 214 p.

Chartier, Roger, et al. sous la dir. de Georges Duby, *Histoire de la France urbaine. La ville classique: de la Renaissance aux Révolutions*, Paris, Éditions du Seuil, 1981, tome 3, 649 p.

Chombart de Lauwe, Paul-Henry, *La fin des villes*, Paris, Calmann-Lévy, 1982, 246 p.

- Dassonville, Michel, *Initiation à la recherche littéraire*, Laval, Les Presses de l'Université Laval, 1961, 142 p.
- Eldredge, Wentworth, ed., *World Capitals: Toward Guided Urbanization*, New York, Anchor Press, 1975, 642 p.
- France, Anatole, *Le Château de Vaux-le-Vicomte*, Etrépilly, Les Presses du Village, 1987, 214 p.
- Garreau, Joel, *Edge City*, New York, Doubleday, 1991, 546 p.
- Green, Constance M., *The Secret City: A History of Race Relations in the Nation's Capital*, Princeton, Princeton University Press, 1967, 389 p.
- Green, Constance M., *Washington*, Princeton, Princeton University Press, 1962, 2 vol.
- Gutkind, E.A., *International History of City Development, Urban Development in Southern Europe: Italy and Greece*, New York, The Free Press, 1969, vol. 4, 646 p.
- Gutkind, E.A., *International History of City Development, Urban Development in Western Europe: France and Belgium*, New York, The Free Press, 1970, vol. 5, 491 p.
- Harouel, Jean-Louis, *L'embellissement des villes: l'urbanisme français au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Picard, 1993, 335 p.
- Hillairet, Jacques, *Dictionnaire historique des rues de Paris*, Paris, Les Éditions de Minuit, 1966, 2 vol.
- Kostof, Spiro, *The City Assembled: The Elements of Urban Form Through History*, London, Thames and Hudson Ltd., 1992, 320 p.
- Kostof, Spiro, *The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History*, London, Thames and Hudson Ltd., 1991, 352 p.
- Lavedan, Pierre et Jeanne Huguency, *Histoire de l'urbanisme: Antiquité*, Paris, Henri Laurens, 1966, 504 p.
- Lavedan, Pierre, *Histoire de l'urbanisme: Renaissance et temps modernes*, Paris, Henri Laurens, 1959, 530 p.
- Le Corbusier, *La Charte d'Athènes*, Paris, Éditions de Minuit, Collection les cahiers forces vives, 1957, sans pagination.
- Lynch, Kevin, *A Theory of Good City Form*, Cambridge: Mass., The MIT Press, 1981, 514 p.
- Lynch, Kevin, *L'image de la cité*, Paris, Dunod, 1969, 222 p.
- MacDonald, William L.A., *The Architecture of the Roman Empire; II An Urban Appraisal*, London, New Haven, 1986, 316 p.



Morris, Anthony Edwin James, *History of Urban Form: Before the Industrial Revolutions*, Essex, Longman Scientific & Technical, 1994, 444 p.

Mumford, Lewis, *La cité à travers l'histoire*, Paris, Éditions du Seuil, 1964, 781 p.

Nader, George A., *Cities of Canada*, Trent University, Macmillan of Canada, 1975, 2 vol.

Pelletier, André, *L'urbanisme romain sous l'Empire*, Paris, Picard, 1982, 207 p.

Reps, John W., *Monumental Washington: The Planning and Development of the Capital Center*, Princeton, Princeton University Press, 1967, 221 p.

Reps, John W., *The Making of Urban America: A History of City Planning in the United States*, Princeton, Princeton University Press, 1965, 574 p.

Rowat, Donald C., *The government of federal capitals*, Toronto, University of Toronto Press, 1973, 377 p.

Speer, Albert, *Architecture 1932-1942*, Bruxelles, Éditions Archives d'Architecture Moderne, 1985, 254 p.

Taylor, John, Jean G. Lengellé and Caroline Andrew, eds., *Les capitales: Perspectives internationales*, Ottawa, Carleton University Press, 1993, 418 p.

Venturi, Robert, Denise Scott Brown and Steven Izenour, *Learning from Las Vegas: The Forgotten Symbolism of Architectural Form*, Cambridge: Mass., The MIT Press, 1977, 192 p.

Vercelloni, Virgilio, *La cité idéale en occident*, Paris, Éditions de Félin, 1996, 206 p.

Virilio, Paul, *Cybermonde, la politique du pire*, Paris, Les éditions Textuel, 1996, 108 p.

Wright, Janet, *Les biens de la Couronne: L'architecture du ministère des Travaux publics, 1867-1967*, Toronto, University of Toronto Press, 1997, 337 p.

### Articles de revues

Jacobs, Peter, "Frederick G. Todd and the Creation of Canada's Urban Landscape", *APT*, vol. 15, n° 4, 1983, pp. 27-34.

Lavedan, Pierre, "Jacques Gréber 1882-1962", *La vie urbaine*, nouvelle série n° 1, janvier-mars 1963, pp. 1-14.

### Thèse

Coutts, Sara E., *Science and Sentiment: The Planning Career of Noulan Cauchon*, Ottawa, Carleton University (M.A. Thesis), 1982, 94 p.

## OUVRAGES SPÉCIALISÉS SUR LA RÉGION D'OTTAWA-HULL

### Livres

- Archibald, Margaret, *Le fédéral se construit: La Direction de l'architecte en chef du ministère des Travaux publics, 1881-1914*, Ottawa, Parcs Canada: Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, 1983, 66 p.
- Bernard, André, Jacques Léveillé et Guy Lord, *Profil: Ottawa-Hull; Les structures politiques et administratives de la région métropolitaine de Ottawa-Hull*, Ottawa, Ministre d'État aux Affaires urbaines, 1974, 239 p.
- Brault, Lucien, *Ottawa Old & New*, Ottawa, Ottawa Historical Information Institute, 1946, 349 p.
- Canada, Commission d'amélioration d'Ottawa, Commission du district fédéral et Commission de la Capitale nationale, *Rapports Annuels 1899-1995*, Ottawa, la Commission.
- Canada, Commission de la Capitale nationale, *Bâtir une capitale*, Ottawa, CCN, 1984, 63 p.
- Canada, Commission de la Capitale nationale, *Circuits-sculptures: Sculptures et monuments de la Capitale nationale*, Ottawa, CCN, 1985, 91 p.
- Canada, Commission de la Capitale nationale, *La capitale de demain*, Ottawa, CCN, 1974, 91 p.
- Canada, Commission de la Capitale nationale, *La Capitale de demain. Rapports de base. Plan Général d'Orientation. Zone urbaine centrale, études sectorielles*, Ottawa, CCN, 1973.
- Canada, Commission de la Capitale nationale, *Plan de la Capitale du Canada. Plan d'utilisation des terrains fédéraux. Propositions préliminaires*, Ottawa, CCN, 1986, 12 cartes, 175 p.
- Canada, Commission de la Capitale nationale, *Plan de la Capitale du Canada. Schéma d'aménagement des terrains fédéraux*, Ottawa, CCN, 1988, 5 cartes, 128 p.
- Canada, Commission de la Capitale nationale, *Plan de la Capitale du Canada. Un plan pour les terrains fédéraux de la région de la capitale nationale*, Ottawa, CCN, 1998, 4 cartes, 117 p.
- Canada, Commission de la Capitale nationale, *Pour sauvegarder le panorama de la Cité Parlementaire*, Ottawa, CCN, 1991, 1 feuille.
- Canada, Commission de la Capitale nationale, *Rapport au Comité mixte parlementaire 1975. L'aménagement de la capitale nationale du Canada, 1956 à 1975*, Ottawa, CCN, 1975, 163 p.
- Canada, Commission de la Capitale nationale, *Une capitale pour les prochaines générations*, Ottawa, CCN, 1998, 48 p.
- Canada, Commission de la Capitale nationale, *Une mission très particulière*, Ottawa, CCN, 1982, 61 p.
- Canada, Commission du district fédéral, *Mémoire Présenté par la Commission du District Fédéral au Comité Mixte du Sénat et de la Chambre des Communes institué aux fins d'examiner le progrès accompli et les programmes*

*dressés par la Commission du district fédéral quant à l'élaboration et à la mise en œuvre du plan de la capitale nationale*, Ottawa, CDF, 1956, 97 p. + 4 appendices.

Canada, National Capital Commission, *Canada's Parliamentary Precinct: Urban Design Guidelines and Demonstration Plan for Long Range Development*, Ottawa, NCC, 1989.

Canada, National Capital Commission Task Force Steering Group, *Tomorrow's Capital: An Invitation to Dialogue. Compendium of Task Team Study Reports. General Guide Plan 1970-1971*, Ottawa, NCC, 1973.

Canada, National Capital Commission, *Tomorrow's Capital. Background Study Reports. General Guide Plan. N.C.R. Plans and the N.C.C. Concept*, Ottawa, NCC, 1973.

Cimon, Jean, *Le dossier Outaouais*, Québec, Éditions du Pélican, 1979, 183 p.

Coleman, Alice, *The Planning Challenge of the Ottawa Area*, Ottawa, Department of Energy Mines and Resources, 1969, 98 p.

Comité d'information de la Commission d'aménagement de la capitale nationale, *Aménagement de la capitale canadienne*, Ottawa, Commission du district fédéral, 1948, 48 p.

De Leuw, Cather & Company of Canada Limited and Beauchemin-Beaton-Lapointe, *Ottawa-Hull Area Transportation Study*, Ottawa, 1965, 154 p. + appendices.

*Documents Relating to the Construction of the Parliamentary and Departmental Buildings at Ottawa*, Quebec, Queen's Printer, 1862, 435 p.

du Toit, Allsopp, Hillier, *Central Area Forum: Central Area Building Heights, Views and Vistas Study: Resource paper No. 4*, 1990, 13 p.

du Toit, Allsopp, Hillier, *Le secteur de la Cité parlementaire*, Ottawa, Commission de la Capitale nationale et Travaux publics Canada, 1987, 129 p.

du Toit, Allsopp, Hillier, *Ottawa Views: A report of the Views Analysis Phase of the Central Area Views, Addendum*, 1994, 15 p.

du Toit, Allsopp, Hillier, *Ottawa Views: A report of the Views Analysis Phase of the Central Area Views*, Toronto, University of Toronto, 1993.

du Toit Associates Ltd. and Damas and Smith Ltd., *Les parcours d'honneur: Le secteur central de la Capitale nationale*, Toronto, 1983, 117 p.

Eggleston, Wilfrid, *Choix de la Reine*, Ottawa, Imprimeur de la Reine et Contrôleur de la Papeterie, 1961, 342 p.

Elliott, Bruce S., *The City Beyond: A History of Nepean, Birthplace of Canada's Capital 1792-1990*, Nepean, Corporation of the City of Nepean, 1991, 461 p.

- Fullerton, Douglas H., *La capitale du Canada: Comment l'administrer?*, Ottawa, Information Canada, 1974, 2 vol.
- Gray, John Hamilton, *Confederation; or, the Political and Parliamentary History of Canada, from the Conference at Quebec, in October, 1864, to the Admission of British Columbia, in July, 1871*, Toronto, Copp, Clark & Co., 1872, 432 p.
- Gréber, Jacques, *Consultation on development of government grounds*, Paris, 1937 (le 24 juin), 15 p., tiré de ANC, RG11, vol. 2716, n° dossier 5370-4-A.
- Gréber, Jacques, *Projet d'aménagement de la capitale nationale*, Ottawa, Edmond Cloutier, 1950, 308 p.
- Gréber, Jacques, *Report on City Planning Improvements*, Ottawa, 1938 (le 7 février), 13 p., tiré de ANC, RG11, vol. 2716, n° dossier 5370-4-A.
- Hammer, Philip G., *Ottawa Central Area Study*, Washington, Hammer, Greene, Siler Associates, 1969, 132 p.
- Jenkins, Phil, *An Acre of Time*, Macfarlane Walter & Ross, Toronto, 1996, 243 p.
- Knight, David B., *A Capital for Canada: Conflict and Compromise in the Nineteenth Century*, Chicago, The University of Chicago, 1977, 341 p.
- Knight, David B., *Choosing Canada's Capital: Conflict Resolution in a Parliamentary System*, Ottawa, Carleton University Press, 1991, 398 p.
- Legget, Robert, *Ottawa Waterway*, Toronto, University of Toronto Press, 1975, 291 p.
- Legget, Robert, *Rideau Waterway*, Toronto, University of Toronto Press, 1986, 312 p.
- Mayo, Henri B., *Report of the Ottawa-Carleton Review Commission*, Toronto, 1976, 239 p.
- Nagy, Thomas L., *Ottawa par les cartes: Brève histoire cartographique de la ville d'Ottawa, 1825-1973*, Ottawa, Archives publiques Canada, 1974, 87 p.
- National Capital Commission and City of Ottawa, *Control of Building Heights*, Ottawa, 1968.
- Report of the Federal Plan Commission on a General Plan for the Cities of Ottawa and Hull*, Ottawa, Federal Plan Commission, 1915, 158 p.
- Rowat, Donald C., *Recent Urban Politics in Ottawa-Carleton*, Ottawa, Carleton University, 1985, 177 p.
- Rowat, Donald C., *The Proposal of a Federal Territory For Canada's Capital*, Carleton University, Ottawa, 1966.
- Rowat, Donald C., *Urban Politics in Ottawa-Carleton: Research Essays*, Ottawa, Carleton University, 1983, 229 p.

Taylor, John H., *Ottawa, an Illustrated History*, Toronto, James Lorimer & Company, Publishers and Canadian Museum of Civilization, 1986, 232 p.

The Canadian Association of Geographers, *Annual Meeting: The National Capital Region*, Ottawa, Carleton University, 1967, 33 p.

*The Planning Role of the National Capital Commission: Analysis and Options*, Planning Research and Services, 1978.

Todd, Frederick G., *Preliminary Report to the Ottawa Improvement Commission*, Montreal, 1903, 39 p.

### Articles de revues

Cauchon, Noulan, "A Federal District for Ottawa", *Journal of the Town Planning Institute*, vol. 1, n° 9, avril 1922, pp. 3-6 et carte entre pages 14 et 15.

Cauchon, Noulan, "The Ottawa Planning Situation", *Journal of the Town Planning Institute*, vol. 7, n° 4, août 1928, pp. 98-102.

Cauchon, Noulan, "Town Planning and the Proposal for a Federal District of Ottawa and Hull", *Journal of the Town Planning Institute*, vol. 1, n° 4-5, juin-août 1921, pp. 25-27.

DeGrace, William, "Canada's Capital 1900-1950: Five Town Planning Visions", *Environments*, vol. 17, n° 2, 1985, pp. 43-57.

Gréber, Jacques, "Notes sur les travaux d'embellissement de la ville d'Ottawa", *La vie urbaine*, nouvelle série n° 52, juillet-août 1939, pp. 198-210.

Gréber, Jacques, "Ottawa, un exemple d'aménagement urbain et régional donné par une capitale étrangère", *La vie urbaine*, nouvelle série n° 3, juillet-septembre 1958, pp. 223-237.

Hillis, Ken, "A History of Commissions: Threads of An Ottawa Planning History", *Urban History Review*, vol. 21, n° 1, octobre 1992, pp. 46-60.

Journal of the Town Planning Institute, *Cauchon's Plans for Ottawa*, vol. 4, n° 4, août 1925, pp. 8-11.

Journal of the Town Planning Institute, *Ottawa Planning*, vol. 7, n° 3, juin 1928, p. 83.

Journal of the Town Planning Institute, *The Ottawa Situation*, vol. 6, n° 6, décembre 1927, pp. 210-211.

Smith, J.F.C., "Design for a National Capital", *Maclean's Magazine*, le 1<sup>er</sup> juillet 1938, p. 9.

Taylor, John H., "City Form and Capital Culture: Remaking Ottawa", *Planning Perspectives*, vol. 4, 1989, pp. 79-105.

### Articles de journaux

Cauchon, Noulan, "Federal District—Townplanning", *Ottawa Citizen*, le 23 mars 1912, tiré de ANC, MG30 C105, vol. 2, dossier "Clippings-Town Planning 1911-1915".

Cauchon, Noulan, "Improving of Parliamentary Surroundings", *Ottawa Citizen*, le 27 mars 1915 (date incertaine), tiré de ANC, MG30 C105, vol. 2, dossier "Clippings-Town Planning 1911-1915".

Cauchon, Noulan, "National Terminals for Ottawa", *Ottawa Citizen*, le 14 novembre 1914, p. 11, tiré de ANC, MG30 C105, vol. 2, dossier "Clippings-Town Planning 1911-1915".

Cauchon, Noulan, "Ottawa Town Planning, Electrical Rapid Transit.", *Ottawa Citizen*, le 12 mai 1914, tiré de ANC, MG30 C105, vol. 2, dossier "Clippings-Town Planning 1911-1915".

Cauchon, Noulan, "Parliament Buildings; Departmental Buildings; Sussex Street Widening", *Ottawa Citizen*, le 5 février 1912, tiré de ANC, MG30 C105, vol. 2, dossier "Clippings-Town Planning 1911-1915".

Cauchon, Noulan, "The Civic Center, Market Docks, Diagonals and Parade Ground", *Ottawa Citizen*, le 28 novembre 1914, tiré de ANC, MG30 C105, vol. 2, dossier "Clippings-Town Planning 1911-1915".

Cauchon, Noulan, "Town Planning—City Traffic", *Ottawa Citizen*, le 19 juillet 1912, tiré de ANC, MG30 C105, vol. 2, dossier "Clippings-Town Planning 1911-1915".

Cauchon, Noulan, "Town Planning—Great Circle Parks", *Ottawa Citizen*, le 29 juin 1912, tiré de ANC, MG30 C105, vol. 2, dossier "Clippings-Town Planning 1911-1915".

Ottawa Citizen, *Confederation Square Proposed in Connection with Railway Terminus*, Le 15 janvier 1912, tiré de ANC, MG30 C105, vol. 2, dossier "Clippings-Town Planning 1911-1915".

Ottawa Citizen, *Did Lecturer Disclose Commission's Plan for Street Widening in Ottawa*, Le 25 avril 1914, tiré de ANC, MG30 C105, vol. 2, dossier "Clippings-Town Planning 1911-1915".

Ottawa Citizen, *Federal District: Government is Willing to Pay for Survey*, Le 10 juillet 1912, tiré de ANC, MG30 C105, vol. 2, dossier "Clippings-Town Planning 1911-1915".

Ottawa Citizen, *Mr. Cauchon on the Townplanning Commission and its Appointments*, Le 20 décembre 1913, p. 1, tiré de ANC, MG30 C105, vol. 2, dossier "Clippings-Town Planning 1911-1915".

Ottawa Citizen, *Plea for Gothic in Government Block*, Le 20 avril 1914, tiré de ANC, MG30 C105, vol. 2, dossier "Clippings-Town Planning 1911-1915".

Ottawa Citizen, *Proposed Railway Entrance and Conservation Dam Idea*, Le 4 avril 1912, tiré de ANC, MG30 C105, vol. 2, dossier "Clippings-Town Planning 1911-1915".

Ottawa Citizen, *Rideau River Improvement*, Le 10 avril 1912, p. 12, tiré de ANC, MG30 C105, vol. 2, dossier "Clippings-Town Planning 1911-1915".

Ottawa Citizen, *The New Government Buildings and Town Planning for the Federal District*, Le 15 janvier 1912, tiré de ANC, MG30 C105, vol. 2, dossier "Clippings-Town Planning 1911-1915".

Ottawa Citizen, *Town Planning was Discussed*, Le 26 octobre 1911, tiré de ANC, MG30 C105, vol. 2, dossier "Clippings-Town Planning 1911-1915".

Ottawa Citizen, *Town Plan Report Provides for Creation of Federal District*, Le 11 mars 1916, tiré de ANC, MG30 C105, vol. 2, dossier "Clippings 1915-1924".

Phillips, Rhys, "Ottawa makeover. Confederation Square and Plaza to be rebuilt", *The Gazette*, le 28 mars 1998, p. J6.

### **Documents d'archives**

Archives de la ville d'Ottawa, CA1673/Dominion Wide/OTC Collection.

Archives nationales du Canada, Correspondance liée à Jacques Gréber, RG11, vol. 2716, n° de dossier 5370-4-A et 5370-4-B.

Archives nationales du Canada, *Fonds Noulan Cauchon*, MG30 C105, vol. 2, dossiers "Clippings-Town Planning 1911-1915" et "Clippings 1915-1924".

Archives nationales du Canada, lettre de Jacques Gréber au Premier ministre William Lyon Mackenzie King, MG26 J1, vol. 268, bobine C3743, 07JUIN1939, p. 227 615 à 227 618.

Archives nationales du Canada, NMC 4266, 1926.

Canada, Commission de la Capitale nationale, Photos d'héritage, 5 boîtes, non-indexées.

Gréber, Jacques, *Maquette du centre de la ville d'Ottawa*, Ottawa, Département des Travaux publics, 1938.

### **Documents légaux**

*Acte concernant la cité d'Ottawa*, 1899 (62-63 Victoria), Loi du Parlement du Canada, c. 10.

*An Act to establish The Regional Municipality of Ottawa-Carleton*, 1968 (17 Elizabeth II), S.O., c. 115.

Canada, Parliament, *Sessional Paper No. 51a (2 George V, 1912)*, 46 p. + photos.

*Loi concernant la Commission du District Fédéral*, 1927 (17 George V), Loi du Parlement du Canada, c. 55.

*Loi concernant l'aménagement et l'embellissement de la région de la Capitale nationale*, 1958 (7 Élisabeth II), Loi du Parlement du Canada, c. 37.

*Loi concernant l'aménagement et l'embellissement de la région de la Capitale nationale*, 1970, Loi du Parlement du Canada, c. N-3.

*Loi concernant l'aménagement et l'embellissement de la région de la Capitale nationale*, 1985, Loi du Parlement du Canada, c. N-4.

*Loi concernant l'aménagement et l'embellissement de la région de la Capitale nationale*, 1993, Loi du Parlement du Canada, c. N-4.

*Loi de la Communauté régionale de l'Outaouais*, 1969, L.Q., c. 85.

*Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les organismes intermunicipaux de l'Outaouais*, 1990, L.Q., c. 85.

### **Mémoire**

Gmernicki, Stéphanie, *L'aménagement d'Ottawa : le plan Gréber 1950 et son application*, Université d'Artois/Université d'Ottawa (Mémoire de maîtrise en géographie), 1996-1997, 104 p.

### **Références cartographiques**

Brophy, J.B., *Plan of the City of Ottawa and Vicinity*, Ottawa, Department of Agriculture, 1895.

Commission du District Fédéral, *Ottawa & Environs: La capitale nationale*, Ottawa, Service d'Information: Comité d'Aménagement de la Capitale nationale, 1954.

Corporation of the city of Ottawa, *Map of the City of Ottawa and Vicinity*, Ottawa, 1944.

*Map of Ottawa and Hull*, Canada, 1929.

The Publicity and Industrial Bureau, *1911 Map of the City of Ottawa, Canada*, Canada, Basil Reid, 1909.

### **Rapport rédigé dans le cadre d'un cours universitaire**

Barr, Mathieu et Daniel Hubert, *L'édifice commémoratif Victoria; regard sur son aspect historique et patrimonial*, Ottawa, Université d'Ottawa: département de géographie, 1993, 119 p.



## INDEX DES FIGURES

- Bibliothèque nationale et Archives publiques, *IV-6*
- Bureau fédéral de la Statistique, *IV-2*
- Buttes de la Confédération, *IV-3*  
édifice Sir-Charles-Tupper, *IV-3*
- La Capitale de demain*  
détail du plan d'aménagement, *IV-10*  
plan général de l'aménagement, *IV-9*
- Cauchon, Noulan  
croquis de la circulation (1912), *III-9*  
croquis de la Colline du Parlement (1912), *III-6*  
croquis de la Place de la Confédération (1912), *III-5*  
croquis des avenues d'Ottawa (1912), *III-4*  
croquis des rues diagonales d'Ottawa (1912), *III-7*  
croquis du district fédéral (1912), *III-8*  
croquis d'une ceinture verte (1912), *III-8*  
croquis du transit rapide (1914), *III-12*  
croquis routier d'Ottawa (1914), *III-13*  
plan des environs de la Colline du Parlement (1925), *III-28*  
plan des environs du parc Major (1925), *III-28*  
plan du district fédéral (1922), *III-9*  
plans de la Place de la Confédération (1926-1927), *III-29, III-30*  
plans de la Place de la Confédération (1928), *III-31*
- Ceinture verte  
croquis de Cauchon (1912), *III-8*
- Centre national des Arts, *IV-7*
- Colline du Parlement  
croquis de Cauchon (1912), *III-6*  
croquis selon Hammer (1969), *IV-5*  
en 1854, *II-2*  
en 1876, *II-5*  
plan de Cauchon (1925), *III-28*  
remplissage de la silhouette des édifices, du Toit (1993), *IV-14*
- Commission du plan fédéral (1915)  
aménagement de la place publique, *III-22*  
aménagement des édifices gouvernementaux, *III-15, III-16*  
aménagement des rues au centre-ville, *III-21*  
parc de la Gatineau, *III-19*  
remaniement ferroviaire, *III-14*  
réseau routier, *III-20*  
traitement architectural des futurs édifices, *III-16 à III-18*  
tunnel sous la rue Bronson, *III-23*
- Cour Suprême du Canada, *III-37*
- District fédéral  
croquis de Cauchon (1912), *III-8*  
plan de Cauchon (1922), *III-9*
- du Toit et al.  
boulevards à glorifier à Ottawa-Hull (1983), *IV-12*  
plan de visualisation de la Cité parlementaire (1987), *IV-13*  
remplissage de la silhouette des édifices parlementaires (1993), *IV-14*
- Édifices commémoratifs de l'Est et de l'Ouest, *IV-2*  
aménagement proposé par Gréber (1950), *III-43*  
construction, *IV-1*
- Édifice de la Confédération, *III-27*
- Édifice Langevin, *II-6*
- Edward White et Aston Webb  
plan de 1912, *III-11*
- Ellicott, Andrew  
Plan de Washington (1792), *I-7, I-8*
- Gréber, Jacques  
aménagement des rues au centre-ville (1950), *III-42*  
croquis du Monument aux Morts (1937), *III-32*  
ensemble monumental de la rue Wellington proposé (1950), *III-43*  
itinéraire proposé pour la circulation au centre-ville (1950), *III-41*

## INDEX DES FIGURES

- Gréber, Jacques (suite)  
 maquette du centre-ville (1937-1939),  
*III-33, III-34*  
 plan directeur d'Ottawa-Hull (1950), *III-38*  
 plan du centre-ville (1937-1939), *III-35*  
 réseau ferroviaire proposé (1950), *III-39*  
 réseau routier proposé (1950), *III-40*
- Hammer (1969)  
 carte de réglementation des hauteurs,  
*IV-6*  
 croquis de la Colline du Parlement, *IV-5*
- Imprimerie nationale, *IV-2*  
 construction, *IV-1*
- Institut de recherche en construction (CNR),  
*IV-2*
- Jefferson, Thomas  
 Plan de Washington, *I-5*
- L'Enfant, Pierre Charles  
 Plan de Washington, *I-6*
- Localités du siège du gouvernement de la  
 province du Canada, *II-2*
- Monument aux Morts, *p. 101*  
 croquis de Gréber (1937), *III-32*  
 terrasse, *III-36*
- Le monument canadien pour les Droits de la  
 personne, *p. 101*
- Musée Victoria, *II-7*
- Ottawa-Hull (aménagement du secteur  
 central)  
 aménagement routier proposé par Gréber  
 (1950), *III-42*  
 aménagement routier proposé par la CPF  
 (1915), *III-21*  
 carte de réglementation des hauteurs  
 selon Hammer (1969), *IV-6*  
 dessin de l'autoroute proposée dans le  
 rapport OHATS (1965), *IV-4*
- ensemble monumental de la rue  
 Wellington proposé par Gréber (1950),  
*III-43*  
 itinéraire de la circulation selon Gréber  
 (1950), *III-41*  
 maquette de Gréber (1937-1939), *III-33*,  
*III-34*  
 plan de Gréber (1937-1939), *III-35*  
 plan de la CPF (1915), *III-15*  
 plan de visualisation de la Cité  
 parlementaire selon du Toit et al. (1987),  
*IV-13*  
 plan du Boulevard de la Confédération  
 selon la CCN (1989), *IV-12*  
 plan routier tel que proposé dans le  
 rapport OHATS (1965), *IV-4*  
 traitement architectural proposé par la  
 CPF (1915), *III-16 à III-18*  
*Ottawa-Hull Area Transportation Study* (OHATS,  
 1965)  
 dessin de l'autoroute proposée, *IV-4*  
 plan routier au centre-ville, *IV-4*
- Ottawa-Hull (rues)  
 boulevards à glorifier à Ottawa-Hull selon  
 du Toit et al. (1983), *IV-12*  
 croquis de la circulation par Cauchon  
 (1912), *III-9*  
 croquis des avenues par Cauchon (1912),  
*III-4*  
 croquis des diagonales par Cauchon  
 (1912), *III-7*  
 croquis du transit rapide par Cauchon  
 (1914), *III-12*  
 croquis routier d'Ottawa par Cauchon  
 (1914), *III-13*  
 promenades selon F.J. Todd, *III-1*  
 réseau routier proposé par la CPF (1915),  
*III-20*  
 réseau routier selon Gréber (1950), *III-40*  
 tunnel sous la rue Bronson proposé par la  
 CPF (1915), *III-23*
- Ottawa-Hull (vues à vol d'oiseau), *II-8, IV-11*,  
*IV-15*

## INDEX DES FIGURES

- Parc de la Gatineau  
plan de la CPF (1915), *III-19*
- Parc Major  
plan de Cauchon (1925), *III-28*
- Paris, *I-3*
- Parlement  
bibliothèque, *II-4*  
édifice central après 1927, *III-25*  
édifice central en 1870, *II-3*  
édifice central en 1916, *III-24*  
édifice de l'Est, *II-4*  
édifice de l'Ouest, *II-4*
- Place de la Confédération (secteur)  
croquis de Cauchon (1912), *III-5*  
plan de Cauchon (1928), *III-31*  
plan de la CPF (1915), *III-22*  
plans de Cauchon (1926-1927), *III-29*,  
*III-30*  
promenade de la CDF au cœur d'Ottawa  
(1951), *IV-7*
- Place de Ville, *IV-5*
- Pont Plaza  
aménagement prévu, *IV-17*  
avant 1912, *IV-16*  
en 1912, *IV-16*
- Quartier-général du ministère de la Défense  
nationale, *IV-8*
- Remaniement ferroviaire  
plan de Gréber (1950), *III-39*  
plan de la CPF (1915), *III-14*
- Richard C. Wright et Thomas Adams  
plan établi vers 1920, *III-26*
- Rome, *I-1*, *I-2*
- Site relatif au concours de 1906, *III-2*  
plan gagnant de W.S. et Edward Maxwell  
(1907), *III-3*
- Site relatif au concours de 1913  
plan d'Edward White et Aston Webb  
(1912), *III-11*  
plan de la CPF (1915), *III-16*  
plan de Richard C. Wright et Thomas  
Adams (ca. 1920), *III-26*
- plan de Todd (1912), *III-10*  
plan de W.S. et Edward Maxwell (1913),  
*III-11*
- Todd, F.J.  
plan de 1903, *III-1*  
plan de 1912, *III-10*
- Turgot  
Plan de Paris, *I-3*
- Versailles, *I-4*  
La ville idéale est celle du passé, *IV-18*  
Voie navigable Rideau, *II-1*
- Washington, *I-5* à *I-8*  
W.S. et Edward Maxwell  
plan de 1907, *III-3*  
plan de 1913, *III-11*