



# Plan d'aménagement du parc riverain Sir-John-A.-Macdonald

Rapport de consultation publique,  
23 mars 2016

---

# Plan d'aménagement du parc riverain Sir-John-A.-Macdonald

## Rapport de consultation publique

### *I – Description du projet*

#### Contexte

La Commission de la capitale nationale (CCN) est à concevoir le plan du parc riverain Sir-John-A.-Macdonald, qui longe la berge sud de la rivière des Outaouais, entre les plaines LeBreton à l'est et le lac Mud à l'ouest. Ce plan fournira une vision et des principes qui orienteront l'aménagement de ce secteur de la capitale nationale tout en déterminant les activités et les usages qui lui conviendraient.

#### Objectif

La création d'un parc riverain longeant la promenade Sir-John-A.-Macdonald vise à accroître la fréquentation de ce secteur par les moyens suivants :

- mettre en vedette les spectaculaires paysages et points de vue de ce corridor
- mettre en valeur le patrimoine et l'écologie de la rivière des Outaouais
- redonner l'accès des berges aux publics.

Les divers usages comme la marche, le cyclisme et les activités contemplatives contribuent à la fois à la qualité de vie des résidents et à l'expérience des visiteurs.

#### Phases d'élaboration du plan

Phase 1 : Conditions actuelles et bilan des enjeux

Phase 2 : Concept préliminaire et principes d'aménagement

Phase 3 : Plan définitif

### *II – Processus de consultation*

#### Aperçu

Le troisième atelier public avait pour objectif de recueillir les commentaires des gens sur le plan conceptuel actualisé du parc dans son ensemble et sur le plan conceptuel plus détaillé de la section du parc qui se trouve entre la plage Westboro et le chemin Woodroffe (2.4 km).

La proposition comprend des mesures à court et à moyen terme, ainsi qu'une stratégie à moyen et à long terme pour embellir le parc. Les concepts présentés tiennent compte des commentaires formulés par le public à l'occasion de la consultation tenue en mai 2015 et d'une expertise plus

pointue en matière d'aménagement, d'architecture paysagère et de génie. Voici les principales idées qui ont été présentées :

- améliorer la connectivité à la rivière avec l'ajout de passages pour piétons sécuritaires
- créer des places publiques
- faire connaître l'histoire de la rivière
- restaurer les rives, protéger les milieux écologiques et créer de nouveaux habitats aquatiques
- proposer une promenade de bois dans le secteur Deschênes (le long de la rivière entre le lac Mud et les environs de la rue Woodroffe)
- offrir différentes options d'aires d'animation dans les secteurs du pré Rochester et de Westboro et prévoir plus d'équipements et d'installations comme des restaurants, des supports à vélo, des fontaines à eau, etc.
- reconfigurer la promenade, ainsi que les pistes cyclables et les sentiers piétonniers
- améliorer le paysage avec une stratégie de revégétalisation
- mettre en valeur les panoramas

De plus, la CCN a présenté au cours de cette consultation des plans de démonstration précis pour le pré Rochester ainsi que pour la plage Westboro et Atlantis, de même que des propositions visant à améliorer la connectivité pour les piétons et les cyclistes. Le concept d'aménagement prévoit également des passages pour piétons plus sécuritaires, la réduction de la vitesse permise et l'élimination possible des voies de circulation.

## Processus

1. **Consultation en personne** : le mercredi 23 mars 2016, au 4<sup>e</sup> étage du 100 rue Sparks, à Ottawa  
**Heure** : De 18 h 30 à 20 h 30

La consultation en personne, selon la formule portes ouvertes, a permis de présenter les concepts du plan, d'expliquer et de répondre aux questions des participants afin qu'ils puissent remplir le questionnaire et exprimer leur opinion sur les concepts présentés. Plus de 100 personnes ont participé à cette porte ouverte.

2. **Consultation en ligne** : du mercredi 23 mars au mercredi 13 avril 2016

La consultation en ligne a permis aux participants de prendre connaissance des concepts du plan, de répondre au questionnaire et d'exprimer leur opinion ceux-ci. Plus de 2 000 répondants ont fait part de leurs commentaires et suggestions. Le questionnaire se trouve à l'annexe 1 et les documents de référence à l'annexe 2.

3. **Sondage téléphonique** : Ce sondage a eu lieu entre le 16 mars et le 1<sup>er</sup> avril 2016.

La CCN a mandaté la firme Nielsen pour sonder l'opinion publique sur la reconfiguration potentielle de la promenade à l'aide d'un questionnaire téléphonique quantitatif. Le public cible était les résidents d'Ottawa qui habitent à l'ouest de la promenade Island Park et qui circulent régulièrement ou fréquemment en automobile sur la promenade Sir-John-A.-Macdonald. Un total de 1 174 répondants ont été retenus, dont 676 (58 %) ont été considérés comme des « usagers réguliers de la promenade ». Les résultats du sondage sont disponibles à l'annexe 3.

## Invitation et promotion

- Une invitation électronique a été transmise aux intervenants suivants :
  - groupes d'intérêt (des résidents, des représentants des milieux de la protection de l'environnement et du tourisme, des commerçants);
  - élus municipaux, provinciaux et fédéraux.
- Les médias ont été invités à participer.
- L'atelier a été annoncé dans les journaux locaux.
- La promotion de l'atelier a été faite sur les médias sociaux (Facebook et Twitter).

## III – Résultats de la consultation publique

### Plan conceptuel du parc riverain

La CCN demandait aux participants d'indiquer s'ils étaient en accord, neutres ou en désaccord avec chacune des affirmations proposées dans le questionnaire. Ils avaient également la possibilité d'ajouter des commentaires et suggestions pour chacune des affirmations.

Cette section présente une compilation statistique et une synthèse des commentaires recueillis pour chacune des affirmations.

Dans l'ensemble, les répondants sont favorables aux objectifs présentés dans le concept, comme celui de redonner l'accès à la rivière. Cependant, la réduction du nombre de voies véhiculaires de la promenade a suscité plusieurs commentaires. Cet aspect semble être celui qui préoccupe le plus les répondants.

**Affirmation 1 : Le concept offre un environnement plus sécuritaire pour les cyclistes et les piétons.**

En accord : 59 %/Neutre : 17,7 %/En désaccord : 23,4 %

*Commentaires reçus :*

- Améliorer la sécurité des sentiers desservant différents types d'utilisateurs (cyclistes de grande vitesse, cyclistes de loisir, utilisateurs de patins à roulettes, piétons, familles, personnes âgées, etc.).
- Éclairer les pistes cyclables.
- Séparer les usagers.
- Faire respecter les limites de vitesse sur la promenade et sur les pistes cyclables.
- Assurer la connexion des réseaux cyclables. Les répondants ont mentionné les connexions manquantes ci-dessous:
  - du nord de Churchill vers la piste cyclable;
  - du nord et du sud de la promenade vers les voisinages adjacents;
  - jusqu'au musée de la Guerre et la rue Wellington.

- Il est possible d'aménager un milieu sécuritaire pour tous les usagers sans réduire le nombre de voies sur la promenade.
- Certains affirment que la situation actuelle est déjà adéquate et sécuritaire pour les cyclistes et piétons; il suffit de restaurer les pistes existantes et de les élargir.

**Affirmation 2 : Le concept protège adéquatement les écosystèmes et les berges et encourage la mise en valeur de l'habitat aquatique.**

En accord : 48,8 %/Neutre : 32,7 %/En désaccord : 18,4 %

*Commentaires reçus :*

- L'état actuel des berges ne nécessite pas davantage de protection.
- Le concept ne peut qu'empirer l'état des berges.
  - L'ajout des installations et des aménagements proposés va perturber les écosystèmes terrestres et aquatiques.
  - L'augmentation du nombre de visiteurs entraînera la destruction de l'environnement naturel : le concept proposé comporte trop de perturbations pour la faune et la flore.
  - La suppression proposée de deux voies sur la promenade risque de causer une augmentation de la circulation, et donc hausse de la pollution (visuelle, de l'air et de l'eau).
- Pour plusieurs, il est difficile de se prononcer à ce sujet :
  - Les résultats des études environnementales sur le sujet sont manquants.
  - Plusieurs estiment que cette question est destinée à des professionnels, et non à la population générale.
- Assurer un équilibre entre l'accès, la fréquentation et les écosystèmes afin de ne pas compromettre l'intégrité de l'eau et de son environnement naturel.
- Les répondants ont exprimé des opinions variées quant à l'impact environnemental de la promenade en bois du secteur Deschênes.
  - L'ajout de la promenade en bois dans le secteur Deschênes perturberait l'écosystème et pourrait endommager les berges en période de gel.
  - La promenade en bois est une bonne initiative, car elle peut agir également de zone tampon entre la rive et la promenade.
- Pour une meilleure mise en valeur et protection de l'environnement, les répondants suggèrent :
  - d'arrêter l'aménagement à la berge;
  - de déménager la promenade;
  - de planter des conifères près des rives pour éloigner les oies et les bernaches et protéger les arbres déjà présents;

- de diminuer le nombre de buissons et de clôtures qui entravent la vue de la rivière;
- d'ajouter des panneaux d'interprétation;
- d'adopter une approche durable;
- de régler d'abord les problématiques de la pollution provenant du côté du Québec et du déversement des eaux usées dans la rivière avant d'aller de l'avant avec ce projet.
- Certains recommandent également d'éviter l'aménagement aux endroits suivants :
  - Lac Mud
  - Bois Atlantis
  - Secteur du pont Island Park
  - Secteur du pont Champlain
  - Derrière le pré Tunney

**Affirmation 3 : Le concept améliore l'accès public à la rivière.**

En accord : 59,5 %/Neutre : 19 %/En désaccord : 21,5 %

*Commentaires reçus :*

- Le concept améliore l'accessibilité à la rivière, ainsi que les déplacements des piétons et des cyclistes favoriseront de nouveaux points d'accès.
  - Les répondants jugent que l'accessibilité à l'eau concerne principalement les résidents qui vivent à proximité. Le faible nombre de places de stationnement restreint l'accès à la rivière pour la population plus éloignée qui n'a pas accès au transport en commun.
- Le parc demeura difficilement accessible puisque la promenade constitue un obstacle à traverser.
- Le parc et la rivière sont présentement suffisamment accessibles.
- Les passages pour piétons pourraient être plus sécuritaires grâce à :
  - l'aménagement de passages pour piétons sous (tunnels) la promenade ou au-dessus (pont) de celle-ci;
  - la réduction des perturbations de la circulation;
  - la protection de la faune et la restriction de l'accès de celle-ci à la promenade.
- Le concept et la notion d'accès public ont été difficiles à saisir en raison d'informations insuffisantes.
- Le public devrait pouvoir y accéder à l'année.
- L'ajout d'installations certifiées pour l'accessibilité universelle.

- La séparation des sentiers cyclistes et piétons.
- La rénovation des installations à Mud Lake.
- L'aménagement des connexions directes à partir de la rue Wellington et de la rue Richmond.
- L'ajout de sorties supplémentaires de la promenade.
- L'ouverture du pont Prince of Wales aux piétons et aux cyclistes.
- L'augmentation du nombre de places de stationnement.
- L'ajout de quelques installations additionnelles (restaurants, toilettes, équipement).

**Affirmation 4 : Le concept offre un bon équilibre entre les zones animées et les espaces tranquilles dans le parc.**

En accord : 48,6 %/Neutre : 28,9 %/En désaccord : 22,5 %

*Commentaires reçus :*

- Un bon équilibre existe entre les aménagements offerts à ce jour.
- Le concept tend vers un bon équilibre :
  - Prévoir davantage d'attraits pour une utilisation optimale du site.
  - Éloigner des zones résidentielles les aires d'animation qui génèrent beaucoup de bruit.
  - Conserver le parc ainsi jusqu'à ce que les grands projets de développement soient complétés, comme la revitalisation des plaines LeBreton ou la construction du train léger sur rails. Les besoins immédiats touchent les installations et le mobilier. Les répondants sollicitent plus de tables à pique-nique couvertes, de BBQ, de vestiaires, ainsi que de meilleures pistes cyclables, etc.
  - Améliorer les installations à Mud Lake.
- Le concept entraîne un déséquilibre puisque :
  - les zones d'animation devraient être mieux réparties géographiquement, elles semblent concentrées dans les secteurs suivants : Champlain, Westboro, Remic et Rochester. L'attraction principale du parc devrait être sa beauté naturelle;
  - un parc bordant une promenade n'offrira jamais un milieu tranquille.
- Un déséquilibre est souhaité.
  - Plusieurs répondants préfèrent conserver plus d'espaces naturels qui comportent une animation minimale ou inexistante.
  - L'équilibre dépendra de projets comme la revitalisation des plaines LeBreton, la construction du train léger sur rail, etc.

- Pour certains, les termes « zones animées » et « zones tranquilles » sont ambigus et devraient être mieux définis.

**Affirmation 5 : La promenade en bois proposée au secteur Deschênes ajoute une qualité expérientielle au parc**

En accord : 62,7 %/Neutre : 19,6 %/En désaccord : 17,7 %

*Commentaires reçus :*

- La majorité des répondants aime cette idée.
- Augmenter le nombre de places de stationnement.
- Ajouter des restaurants, des toilettes, du matériel d'entraînement et de la signalisation.
- Restreindre l'accès à la promenade en bois uniquement aux piétons.
- Limiter la vitesse des cyclistes sur la promenade en bois.
- Autoriser la pêche aux abords de la promenade en bois.
- Plusieurs répondants soulèvent quelques craintes à l'égard de la promenade en bois, à savoir :
  - la nouvelle infrastructure perturberait l'écosystème, ferait fuir la faune et polluerait l'eau;
  - celle-ci obstruerait la vue naturelle de la rivière;
  - les plaisanciers pourraient ne plus pouvoir mettre leurs embarcations à l'eau à cet endroit;
  - la criminalité pourrait augmenter;
  - il pourrait y avoir des conflits entre usagers sur la promenade en bois;
  - il s'agit d'un risque pour la sécurité des visiteurs;
  - les coûts sont très élevés et l'infrastructure sera probablement très peu durable si elle reste en place durant la saison froide.

**Affirmation 6 : La promenade est plus importante en tant que route panoramique que route pour la navette<sup>1</sup>**

En accord : 44,6 %/Neutre : 10,2 %/En désaccord : 45,2 %

*Commentaires reçus :*

- La promenade est plus importante en tant que route panoramique.
  - Elle n'aurait jamais dû devenir une route pour les navetteurs<sup>2</sup>, puisqu'elle est près de l'eau.

<sup>1</sup> Navette : usage régulier de la promenade dans le but de se rendre au travail.

<sup>2</sup> Navetteur : usager régulier de la promenade qui fait la navette entre son travail et son domicile.



- La limite de vitesse doit être respectée, l'ajout de courbes pourrait aider à atteindre ce but.
- Les usagers du train léger sur rail, les cyclistes et les marcheurs devraient pouvoir admirer la vue panoramique plus que les automobilistes.
- La promenade est plus importante en tant que route de navette :
  - La promenade constitue maintenant un axe est-ouest très important pour près de 9 000 navetteurs quotidiens : la hausse de la circulation serait catastrophique si ce projet voyait le jour.
  - Contrairement à une route panoramique, elle contribue à l'économie de la région.
- Admirer la vue panoramique de la promenade est important pour les navetteurs. La semaine, la promenade est principalement empruntée par les usagers réguliers, alors que la fin de semaine elle sert plutôt comme route panoramique. Aux heures de pointe, le panorama offert par la promenade détend les conducteurs qui y circulent.
- Autres suggestions
  - Démolir la promenade, car c'est un vestige d'une autre époque;
  - Réduire la limite de vitesse.

#### **Affirmation 7 : D'autres suggestions pour le concept d'ensemble?**

Voici une liste des suggestions reçues :

- La promenade
  - Reconfigurer la promenade plus près de la rivière, en conservant les quatre voies et en gardant le plus d'espace vert.
  - Consacrer une des voies existantes au train léger sur rail.
  - Élargir les voies parallèles à la promenade pour absorber la circulation supplémentaire.
  - Alternier l'utilisation des voies entre automobilistes et cyclistes selon l'heure de la journée et le jour de la semaine.
  - Aménager une promenade à 3 voies, dont une à direction interchangeable selon les heures de pointe.
  - Augmenter le nombre de voies, hausser la limite de vitesse sur la promenade.
  - Accroître les mesures pour faire respecter la vitesse.
  - Ajouter des aires de stationnement.
  - Prolonger la promenade jusqu'à l'autoroute 417.
  - Augmenter l'accès au transport en commun.
  - Réduire le bruit causé par les voitures.

- La séparation entre les pistes cyclables et les sentiers piétonniers
  - Réserver une voie pour chaque type d'usager, comme les piétons, les cyclistes, les planchistes, les patineurs à roulettes, etc.
  - Réserver les voies les plus près de la rivière aux piétons.
  - Aménager une piste pour cyclistes de grande vitesse, un autre pour cyclistes à vitesse plus lente et un sentier pour piétons.
  - Aménager des pistes cyclables et piétonnières sur toute la distance de la berge.
- La sécurité
  - Séparer adéquatement les cyclistes des automobilistes, en aménageant deux différents niveaux ou créant une barrière physique.
  - Entretenir la voie cyclable toute l'année.
  - Doubler la largeur et la surface proposée de la piste cyclable et du sentier piétonnier.
  - Installer aux feux de circulation aux passages pour piétons.
  - Ajouter une voie de dépassement sur les pistes cyclables.
  - Installer aux intersections, une signalisation indiquant que les automobiles doivent céder le passage aux cyclistes et aux piétons.
- Les activités commerciales
  - Prévoir des destinations riveraines – boutiques, restaurants et centres de location d'équipements associés aux activités aquatiques.
  - Permettre la cuisine de rue.
  - Interdire l'animation sur le site.
- La continuité
  - Assurer une continuité entre les différents éléments du concept.
  - Aménager des installations complémentaires et non redondantes.
- L'aménagement
  - Créer des installations artistiques le long du parcours du parc riverain.
  - Aménager des jardins communautaires.
  - Mettre en valeur le patrimoine historique et archéologique à l'aide de panneaux d'interprétation.
  - Tenir compte du tronçon entre la rue Wellington et la promenade Island Park sur le plan des aménagements scéniques.
  - Éliminer la promenade en poussières de roche dans la forêt.
  - Demander à « Ottawa Riverkeeper » de gérer le centre de conservation.
  - Installer des toilettes publiques quatre saisons, des fontaines à eau et des téléphones d'urgence.

- Installer davantage de bancs, tables à piquenique, etc.
- Aménager un espace d'eau (piscine, jeux d'eau ou fontaine) pour profiter de l'eau sans devoir aller dans la rivière.
- Donner accès aux chiens et aménager un parc à chien sécuritaire.
- Aménager l'île Bate
  - Rappeler l'ancien restaurant qui a brûlé dans les années 80 ou 90 en aménageant un commerce
  - Locations saisonnières
  - Tours d'escalade
  - Parc aérien
  - Supports à vélos
- Soutenir un mode de vie actif
  - Prévoir dans le cadre du réaménagement du parc la tenue d'événements sportifs, tels les marathons ou les courses de vélo.
  - Améliorer le matériel offert pour la mise en forme et ajouter des installations sportives comme des terrains de soccer et de volleyball, intégrer plus de zones de jeux pour les enfants, offrir des installations de surf et des séances de yoga au coucher du soleil.
  - Augmenter les aires de plage.
  - Aménager des descentes de canot et de kayak et prévoir des offres verrouillées pour les effets personnels.
- Le concept général
  - Aménager le parc pour un public jeune et les familles.
  - Créer un concept évolutif, dans le temps, selon les saisons et les clientèles cibles.
  - Présenter davantage d'options pour l'hiver.
  - Fournir des cartes hydrographiques de la rivière.

## Plans de démonstration

Le concept pour le parc riverain Sir-John-A.-Macdonald couvre un corridor de 9 kilomètres le long de la rivière des Outaouais; par contre en raison de l'entente et de l'échéancier du train léger rapide avec la Ville d'Ottawa, l'accent immédiat a été mis sur le corridor de 2,4 km entre le chemin Woodroffe et la plage Westboro. Par conséquent, des plans de démonstration pour le pré Rochester et la plage Westboro et Atlantis ont été présentés au public à des fins de commentaires.

Ces plans représentent ces aires d'animation à l'aide d'images et de concepts représentatifs plus détaillés comportant de nouveaux aménagements paysagers, de nouvelles infrastructures et installations qui correspondent davantage aux fonctions d'un parc.

Les répondants ont formulé des commentaires sur les plans de démonstration des sites du pré Rochester et de la plage Westboro et Atlantis ainsi que sur les différents scénarios de reconfiguration de la promenade.

### 1- Pré Rochester

L'opinion des répondants est nuancée quant à la vocation attribuée au site du pré Rochester. Les suggestions recueillies le démontrent : pour certains, la priorité est de conserver un maximum d'espaces verts et naturels, tandis que pour d'autres, le site est propre au développement. Cette division émerge dans tous les volets de ce site : le développement, l'animation et l'offre commerciale.

- Les cinq préoccupations principales qui retiennent l'attention des répondants dans tous les scénarios sont :
  - l'accessibilité et l'expérience du piéton;
  - les espaces verts à protéger et à maximiser;
  - la sécurité des usagers;
  - la visibilité de la rivière;
  - les aménagements quatre saisons.

### Scénario 1- Espace vert Rochester

En accord : 24 %/Neutre : 50,5 %/En désaccord : 25,4 %

Les répondants :

- aiment une entrée donnant sur un espace vert et créant un lien vers la rivière;
- appuient ce scénario qui offre plus d'espaces naturels et suscite moins d'effets négatifs sur l'environnement;

- s'accordent pour augmenter l'importance des passages pour piétons menant à la rivière;
- signalent l'incidence de la proximité de l'artère sur la sécurité du secteur;
- mentionnent que les constructions se trouvent trop près de l'eau.

### Scénario 2 – Axe Rochester

En accord : 21,7 %/Neutre : 53 %/En désaccord : 25,4 %

Les répondants :

- évaluent favorablement ce scénario qui favorise les activités en bordure de la rivière et comporte une voie piétonnière donnant accès au parc et à l'eau;
- apprécient la présence de la place centrale, de l'axe nord-sud incluant la composante d'eau et des commerces qui contribuent à une entrée remarquable sur le site;
- saisissent que le plan d'aménagement proposé relie la promenade à la rue Richmond, au quartier et au milieu bâti;
- voient d'un bon œil l'intégration de l'eau dans le concept;
- sont d'accord avec l'aménagement d'une patinoire sur la place centrale;
- mentionnent l'offre d'équipements intéressants indisponibles actuellement dans le quartier;
- signalent que le concept s'imprègne de l'esprit de communauté tandis que d'autres indiquent que l'accès aux communautés locales sera réduit;
- attirent l'attention sur les problèmes suivants liés aux jeux d'eau : la superficie réservée à cette fin semble trop importante, la sécurité de ceux jeux, le vandalisme anticipé de l'espace et la dénaturation du lieu à cause de ces structures;
- craignent que les constructions soient trop près de l'eau et trop près des résidences. De plus, la rangée de bâtiments désenchante les répondants.

### Scénario 3 - Place Rochester

En accord : 23,4 %/Neutre : 44,4 %/En désaccord : 32,2 %

Les répondants :

- affirment que la densité des bâtiments et des infrastructures en bordure de la rue Richmond entrave la vue de la rivière et cache les aménagements piétonniers menant à l'eau;
- soulignent que la proportion entre la superficie construite celle réservée aux espaces vacants est déséquilibrée;

- mentionnent que l'espace proposé à l'intérieur assure une continuité de l'espace vert et permettrait la tenue d'activités informelles. Cet espace situé loin de la circulation automobile de la rue Richmond semble sécuritaire;
- indiquent être en désaccord avec l'augmentation de développements et leur emplacement à l'arrière de Maple Lawn;
- notent favorablement le concept relié à l'eau dans les arts publics, les jardins et les jeux d'eau présentés. Certains suggèrent d'élaborer un guide architectural et de design;
- perçoivent positivement l'augmentation de l'urbanisation et y voient un point d'ancrage entre les stations éventuelles du train léger sur rails et l'accès à la rivière;
- favorisent la concentration des constructions sur la rue Richmond, ce qui permettra de conserver un espace intérieur vert;
- jugent l'espace bâti trop important et suggèrent donc la plantation d'arbres pour améliorer l'aménagement de ce scénario;
- entrevoient un accès restreint des piétons à la plage à cause de la forte concentration d'édifices;
- proposent d'aménager un parc à chien;
- précisent que l'espace réservé au stationnement doit être modifié. Certains trouvent que l'espace de stationnement est suffisant tandis que d'autres dénoncent l'insuffisance de l'espace.

## **2- Plage Westboro et Atlantis**

Grâce à l'analyse des statistiques, le scénario 1A a recueilli le plus haut taux de satisfaction, suivi du 2A, du 1B et du 2B. Dans les quatre scénarios présentés, six éléments principaux semblent avoir préoccupé les répondants:

- le centre de conservation : quelle en est l'utilité et où doit-il être construit;
- la séparation des sentiers piétonniers et cyclistes : davantage de sentiers devraient être aménagés, séparés, élargis et plus sécuritaires;
- les aménagements quatre saisons : les bâtiments devraient être ouverts toute l'année. La colline devrait rester accessible l'hiver pour la glissade;
- la perturbation de l'environnement : les propositions sont jugées intrusives sur le plan de l'environnement;
- la location d'équipement et de l'aménagement d'espaces d'entreposage;
- la discontinuité de l'espace : assurer une zone tampon adéquate entre la promenade, les sentiers et la plage.

## Scénario 1A – 4 voies

En accord : 40,2 %/Neutre : 19 %/En désaccord : 40,8 %

Les répondants :

- s'entendent sur ce concept qui désengorge la circulation du centre-ville;
- s'intéressent à ce concept qui rend la promenade plus sécuritaire, diminue la circulation automobile et réduit la pollution;
- suggèrent d'ajouter des courbes sur la promenade pour diminuer la vitesse, tandis que d'autres augmenteraient la limite permise et le nombre de voies;
- recommandent de conserver deux voies pour les automobilistes et une autre pour le train léger sur rail;
- aiment les suggestions concernant les terrasses, le belvédère, l'usage public des berges et les arts et ajoutent l'aménagement de services d'entreposage et de location pour canots, kayaks et autres activités aquatiques;
- jugent le bâtiment multifonctionnel trop grand tandis que d'autres trouvent qu'il encadre bien les activités du site;
- conseillent d'ajouter une zone tampon entre la promenade et les sentiers et la plage;
- considèrent que la promenade à quatre voies dévalorise le parc linéaire riverain naturel;
- présentent l'option de créer de nouveaux espaces pour la faune;
- croient que l'installation d'un restaurant près de la berge encouragerait les visiteurs à rester plus longtemps;
- souhaitent la construction d'une place pour des performances artistiques avec un mur qui servirait d'écran de projection pour des films et l'installation d'un télescope.

## Scénario 1B – 2 voies

En accord : 37,2 %/Neutre : 13 %/En désaccord : 49,8 %

Les répondants :

- aiment les suggestions associées aux terrasses, au belvédère, à l'usage public des berges et aux arts;
- suggèrent de déplacer le centre de conservation afin qu'il soit visible de la promenade;

- jugent le bâtiment multifonctionnel trop grand tandis que d'autres trouvent qu'il cadre bien les activités du site. Les bâtiments devraient être ouverts toute la journée et toute l'année;
- estiment que deux voies réservées aux automobilistes augmenteraient la circulation considérablement dans le secteur et le rendrait moins sécuritaire. Cependant, d'autres pensent que la suppression des deux voies fournirait davantage d'espace vert pour le reboisement, l'agrandissement des sentiers ou de l'espace destiné aux activités publiques;
- souhaitent augmenter la limite de vitesse et le nombre de voies de la promenade;
- proposent plusieurs autres suggestions : la construction d'un mur extérieur servant d'écran de cinéma en soirée ou d'une piste de danse, d'un centre d'apprentissage, de l'installation d'un télescope, la construction d'igloos par des artistes de la région, la conservation de la colline pour le toboggan l'hiver;
- divergent d'opinion sur les aires de stationnement : certains souhaitent les éloigner de la plage et d'autres les en rapprocher;
- recommandent de remplacer l'intersection à quatre sens par un rond-point pour faciliter le virage à gauche.

#### **Scénario 2A – 4 voies**

En accord : 38,4 %/Neutre : 19 %/En désaccord : 42,6 %

Les répondants :

- considèrent l'accès à la plage par paliers très déplacé dans un décor naturel. Cet aménagement empêcherait le toboggan l'hiver;
- ont des opinions mitigées quant à l'aire gazonnée;
- préfèrent le bâtiment multifonctionnel des scénarios 1A et 1B puisqu'il ne serait utilisable qu'en été comme bâtiment de plage comparativement à celui proposé dans le présent scénario.

#### **Scénario 2B – 2 voies**

En accord : 33 %/Neutre : 16,9 %/En désaccord : 50,2 %

Les répondants :

- considèrent l'accès à la plage par paliers très déplacé dans un décor naturel. Cet aménagement empêcherait le toboggan l'hiver;
- apprécient davantage le bâtiment multifonctionnel, accessible toute l'année, que le bâtiment de plage, uniquement accessible pendant la saison estivale;
- ont des opinions mitigées quant à l'aire gazonnée;



- suggèrent que les nouvelles constructions s’effectuent sur la colline, loin de la plage. Les plus petits bâtiments semblent plus appropriés et les toilettes et le restaurant pourraient être remplacés;
- désapprouvent l’espace de stationnement proposé près de la plage et au site Atlantis;
- demandent plus d’activités d’animation en soirée.

### 3- Configuration de la promenade et du sentier

Les opinions sont partagées quant à la configuration de la promenade à 4 voies ou à 2 voies. Les points souvent répétés par les participants se résument comme suit :

- la configuration actuelle de la promenade fonctionne très bien, malgré la circulation quotidienne. D’autres pensent que celle-ci est dangereuse, surtout pour les cyclistes et les piétons;
- les automobilistes utilisent la promenade principalement pour sa beauté et son environnement apaisant.

#### Scénario 1 – 4 voies

En accord : 49,9 %/Neutre : 11,6 %/En désaccord : 38,5 %

- La configuration projetée à quatre voies de la promenade est le scénario privilégié par la majorité des répondants pour les raisons suivantes :
  - l’axe est-ouest est important pour tous les usagers (Ontario/Québec) puisqu’aucune route alternative n’existe;
  - la sécurité et la fonctionnalité par exemple en cas de tempête de neige, pour les services d’urgences ou les dépassements;
  - la meilleure gestion de la circulation;
  - l’accès possible à la rivière sans une réduction des voies.

#### Scénario 2 – 2 voies

En accord : 46,4 %/Neutre : 7,2 %/En désaccord : 46,4 %

- La configuration projetée à deux voies de la promenade répond aux besoins ci-dessous :
  - favorise l’utilisation et l’intégration des modes de transports alternatifs, en plus de promouvoir l’activité physique;
  - diminue la pollution, le bruit et conserve les habitats naturels;
  - crée un amalgame entre une route panoramique et une route de navette;

- offre une promenade riveraine pour 800 000 citoyens et visiteurs de la ville (en tout temps) et une navette pour 9 000 usagers (de 2 à 3 h, du lundi au vendredi);
- améliore l'apparence du parc et dissimule l'image d'une autoroute à 4 voies;
- La configuration projetée à deux voies de la promenade **ne répond pas** aux besoins ci-dessous :
  - la congestion automobile;
  - l'accessibilité au parc riverain.

### *V – Prochaines étapes*

Les commentaires reçus seront pris en compte dans le Plan d'aménagement du parc riverain de la promenade Sir-John-A.-Macdonald.

Le Plan sera soumis au Conseil d'administration de la CCN au printemps 2017 pour approbation.

## *VI – ANNEXE*

Annexe D : Questionnaire

Annexe D : Documents de référence

Annexe D : Résultats du sondage téléphonique