

NATIONAL CAPITAL COMMISSION
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

N° 2018-P104

Au Conseil d'administration

Pour : DÉCISION

Date 2018-06-21

Sujet/Titre

Approbation du Plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais

Sommaire

- Présenter la version définitive du Plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais (le long de la promenade Sir-John-A.-Macdonald) et obtenir l'approbation du conseil d'administration.

Aperçu du risque

- Sans objet.

Recommandations

- Que le conseil d'administration approuve la version définitive du Plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais;
- Que l'approbation fédérale d'utilisation du sol soit accordée pour le Plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais et qu'elle prenne effet à sa signature;
- Que la signature du document d'approbation fédérale d'utilisation du sol soit déléguée au directeur général de l'Aménagement de la capitale;
- Que le directeur général des Affaires publiques et d'entreprise, en collaboration avec le directeur général de l'Aménagement de la capitale, lance le processus de dénomination du parc et fasse rapport au conseil d'administration avec une recommandation fondée sur les critères et le processus décrits dans la Politique sur la toponymie de la CCN.

Soumis par :

Daniel Champagne, directeur général, Aménagement de la capitale

Nom

Signature

1. Priorités stratégiques

- Priorités d'entreprise :
 - Offrir un accès public et de nouveaux liens pour que les Canadiens puissent découvrir les berges et les cours d'eau;
 - Moderniser le cadre de planification de la CCN;
 - Être un partenaire à valeur ajoutée vouée à la région de la capitale du Canada.
- Plan de la capitale du Canada de 2017 à 2067 — le parc est l'un des projets phares.
- Plan des terrains urbains de la capitale (2015)
- Projet d'actualisation de la Politique sur les promenades
- Concept pour la section de 2,4 km du parc (approuvé par le CA en septembre 2016)

2. Autorité

Articles 10, 11, et 12 de la *Loi sur la capitale nationale*.

3. Contexte

Le processus de planification du Parc a été lancé en 2014 parallèlement à l'entente dite « des 100 jours » concernant le tracé ouest du train léger sur rail (TLR) entre la CCN et la Ville d'Ottawa. Afin de respecter les échéances de la Ville, on s'est d'abord concentré sur la bande de terrain de 2,4 km du parc s'étendant de la plage de Westboro (à l'est de la station Dominion) à l'avenue Woodroffe (à l'ouest de la station Cleary), touchée par le projet de TLR. Le conseil d'administration (CA) a approuvé le concept pour cette section du parc en septembre 2016. L'équipe de projet a ensuite porté son attention sur l'élaboration du Plan pour l'ensemble du parc de 9 km longeant la rivière des Outaouais entre le lac Mud et les plaines LeBreton (voir la carte donnée à l'annexe 1). L'évolution du Plan a été présentée au CCUDI et au CA aux étapes importantes, comme en rend compte la section 8. Les extraits de procès-verbal pertinents sont donnés à l'annexe 2.

En janvier 2018, le personnel a présenté la version préliminaire du Plan au CA afin d'obtenir ses commentaires et a informé celui-ci du lancement de la consultation finale du public et des intervenants. Les membres du CA ont félicité le personnel pour la qualité du document et ont donné des commentaires que le personnel a examinés et pris en compte. Les résultats de la consultation ont aussi été considérés et ont guidé des améliorations du texte, des figures et de la présentation. Le rapport de consultation sur la version préliminaire du Plan est présenté à l'annexe 3.

Le Plan formule une vision, des énoncés de politique, des stratégies et des lignes directrices à long terme pour les terrains fédéraux de la berge. Il établit un cadre pour protéger et mettre en valeur la qualité de l'environnement, le patrimoine culturel et l'expérience récréative riveraine, et pour améliorer les liens. Il servira aussi de base aux futures approbations fédérales d'utilisation du sol, de design et de transaction immobilière concernant ces terrains.

L'annexe 4 résume les rôles et les stratégies du Plan, alors que l'annexe 5 souligne les principaux éléments par secteurs. La version définitive du Plan est donnée à l'annexe 6.

Une évaluation environnementale stratégique a été réalisée et a conclu que la mise en œuvre du Plan entraînerait de très importants impacts environnementaux et sociaux positifs sur la région de la capitale du Canada. Le résumé est présenté en annexe au plan à l'annexe 6.

Un plan d'action, à être élaboré par la direction de l'Intendance de la capitale, guidera la mise en œuvre du Plan au fil du temps. Des études de design plus détaillées et particulières à certains lieux, des consultations ainsi que la confirmation d'engagements budgétaires seront nécessaires avant de procéder à la mise en œuvre des mesures recommandées dans le Plan. Certaines mesures seront mises en œuvre à court et à moyen terme dans la bande de terrain de 2,4 km du parc touchée par le projet du TLR. L'engagement financier de 30 millions de dollars de la Ville associé au projet du TLR permettra d'amorcer le processus de mise en œuvre. D'autres mesures seront probablement mises en œuvre à plus long terme.

L'approbation fédérale d'utilisation du sol donnée à l'annexe 7 recommande au conseil d'administration d'approuver le Plan conformément à la *Loi sur la capitale nationale*.

5. Détails financiers

Le Plan a été élaboré par le personnel de la CCN avec un budget de 160 000 \$ comprenant toutes les activités de consultation publique et études de soutien technique des quatre dernières années.

6. Opportunités et résultats attendus

Le Plan représente pour la CCN une importante occasion de miser sur les qualités panoramiques, naturelles, patrimoniales et culturelles du secteur riverain et concrétise sa priorité consistant à améliorer l'accès public et l'attrait des berges de la capitale.

L'approbation du Plan permettra à la CCN de poursuivre la réalisation du parc.

7. Risques et mesures d'atténuation

Aucun risque n'est anticipé à cette étape du projet.

8. Consultations et communications

- Consultation du public et des intervenants — Enjeux et possibilités Mai 2014
- Consultation du public et des intervenants — Concept préliminaire Mai 2015
- Commentaires du CCUDI Mai 2015

- Consultation du public et des intervenants — Concept révisé (9 km) et Options pour la bande de 2,4 km (TLRO) Mars 2016
- Enquête quantitative (résidents du secteur Ottawa-Ouest) Mars 2016
- Commentaires du CCUDI Mai 2016
- Commentaires et approbation du CA Septembre 2016
- Commentaires du CCUDI Décembre 2016
- Mise à jour de PCH et atelier thématique Janvier 2017
- Dialogue avec la collectivité de Kitigan Zibi (Maniwaki) Mars 2017
- Résidents de Westboro — Atlantis Avril 2017
- Association communautaire de Westboro Septembre 2017
- Visite de site et commentaires du CCUDI Août 2017
- PCH – Consultation sur la version préliminaire du plan Octobre 2017
- Algonquins de Pikwakanagan Novembre 2017
- SPAC – Consultation sur la version préliminaire du plan Décembre 2017
- Ville d'Ottawa, OPNVR, Garde-rivière des Outaouais — Consultation sur la version préliminaire du plan Décembre 2017
- Consultation du public et des intervenants — Version préliminaire du plan Janvier-février 2018
- Commentaires du CA Janvier 2018
- Commentaires du CCUDI Mars 2018

9. Prochaines étapes

Préparation du plan d'action par l'Intendance de la capitale 2019-2020

10. Liste des annexes

Annexe 1 – Zone d'étude

Annexe 2 – Extraits des procès-verbaux des réunions du CCUDI et du conseil d'administration

Annexe 3 – Rapport de consultation sur la version préliminaire du Plan

Annexe 4 – Résumé des rôles et stratégies de la version préliminaire du Plan

Annexe 5 – Faits saillants par secteurs

Annexe 6 – Version définitive du Plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais (disponible sur le site web de la CCN)

Annexe 7 – Approbation fédérale d'utilisation du sol

11. Auteurs de la proposition

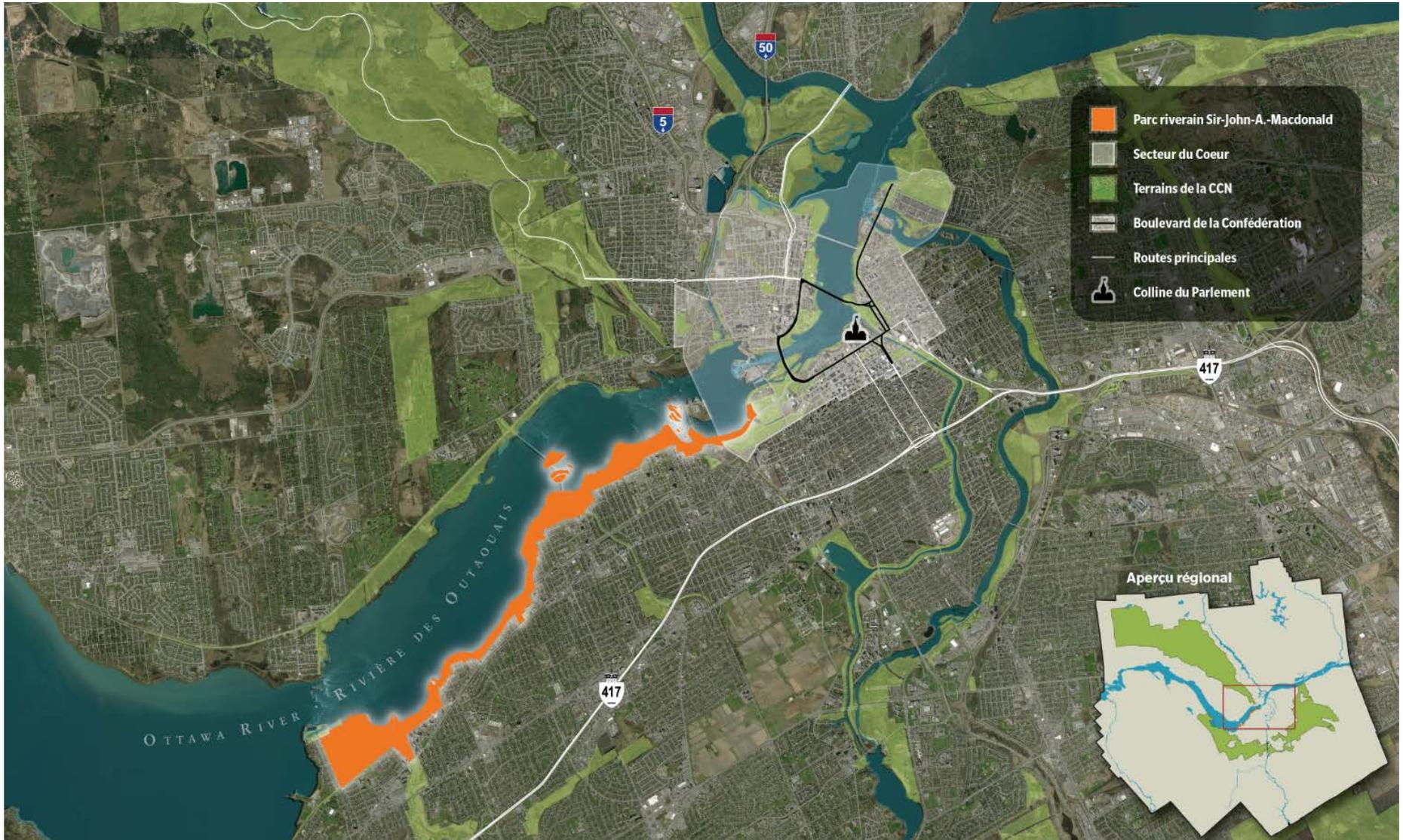
Daniel Champagne, directeur général, Aménagement de la capitale (AC)

Lucie Bureau, directrice, Planification à long terme et Transport, AC

Sylvie Lalonde, planificatrice principale, Planification à long terme et Transport, AC

Arto Keklikian, planificateur principal, Planification à long terme et Transport, AC

Annexe 1 — Zone d'étude





Canada

Excerpt of the Minutes of the

Advisory Committee
on Planning, Design and Realty

Meeting of May 7 and 8, 2015

**2015-P104e - Sir John A. Macdonald Waterfront
Linear Park Draft Concept (C)**

Members received a presentation on the draft concept for the Sir John A. Macdonald Waterfront Linear Park. They made the following comments:

The park should be driven by the principle “more park, less way”.

The road design should slow down the pace of traffic, as it was intended in the original plan. The heritage argument should be used.

The NCC’s own Parkway Policy principles should be applied (experience more than transportation). Examples of successful linear parks should be used (i.e. Monterey County, California).

Primacy should be given to people over vehicular traffic through changes in the surface, preeminent pedestrian crossings, etc.

The sense of arrival to the core of the capital should be enhanced.

Pathways should be disentangled, and modes of active transportation should be mixed to slow down the pace.

Each parkway should have its own identity, with a specific palette of materials.

Natural processes should be used to lessen the footprint on the land (sewage and rainwater management).

Landscape imperatives should guide the whole process.

This project should be leveraged for place making, and partners should be engaged for the social aspect.

Extrait du procès-verbal du

Comité consultatif
de l’urbanisme, du design et de l’immobilier

Séance des 7 et 8 mai 2015

**2015-P104f - Parc linéaire de la promenade Sir
John A. Macdonald (C)**

Les membres assistent à une présentation sur le concept préliminaire du parc linéaire riverain de la promenade Sir John A. Macdonald. Ils font les commentaires suivants :

Le parc devrait être mû par le principe « plus de parc moins de route ».

La conception de la route devrait ralentir le rythme de la circulation, comme c’était prévu dans le plan d’origine. On devrait utiliser l’argument du patrimoine.

On devrait appliquer les principes de la Politique des promenades de la CCN (plus expérience que transport). On devrait utiliser des exemples de parcs linéaires réussis (p.ex. comté de Monterey en Californie).

On devrait donner la primauté aux gens par rapport à la circulation des véhicules grâce à des changements dans le revêtement, des passages pour piétons évidents, etc.

On devrait mettre en valeur l’impression d’arrivée au cœur de la capitale.

On devrait démêler les sentiers, et mélanger les modes de transports actifs afin de ralentir le rythme.

Chaque promenade devrait avoir son identité propre, avec un éventail de matériaux spécifiques.

On devrait utiliser les processus naturels pour diminuer l’empreinte sur la terre (égouts et gestion des eaux de pluie).

Le processus en entier devrait être guidé par les exigences de l’aménagement paysager.

On devrait utiliser l’effet de levier pour la création du lieu, en impliquant les partenaires pour l’aspect social.



**2015-P104e - Sir John A. Macdonald Waterfront
Linear Park Draft Concept (C)**

**2015-P104f - Parc linéaire de la promenade Sir
John A. Macdonald (C)**

Committee Secretary

Secrétaire des comités

Caroline Bied



Canada

Excerpt of the Minutes of the
Advisory Committee
on Planning, Design and Realty
Meeting of May 5 and 6, 2016

Extrait du procès-verbal du
Comité consultatif
de l'urbanisme, du design et de l'immobilier
Séance des 5 et 6 mai 2016

**2016-P104e - Sir John A. Macdonald Riverfront
Linear Park Concept and Demonstration Plans
(C)**

**2016-P104f - Parc linéaire riverain Sir-John-A.-
Macdonald (SJAM) – concept et plans de
démonstration (C)**

Members received a presentation on the concept and demonstration plans for the proposed Sir John A. Macdonald Riverfront Linear Park. They offered the following advice:

The plan is thorough, and clearly articulated. The analysis and approach, such as allowing people to participate and to own the projects are interesting.

It was premature to conduct a poll survey to determine the 2-lane versus the 4-lane scenarios before the implementation of the Western LRT. Additional parking might not be needed with a better access by public transit.

Parking could be along the road, which would result in less asphalted surfaces. Some members were of the opinion that cars do not belong on waterfronts. All modes of transport could be accommodated in one corridor. Pedestrians and cyclists should be segregated. Visitors should be able to stop along the way.

Members favored the 2-lane option, noting that traffic can function well with 2 lanes, citing the example of the Niagara Parkway.

There are important distinctive merits in parklands developed by the City and parklike settings along NCC parkways. For example, the quality of the green corridor along the Airport Parkway has degraded since it was transferred from the NCC to the City.

There is a great opportunity to think about the complete 9 km stretch of riverfront park and the way the neighbourhoods are connected to each

Les membres assistent à une présentation sur le concept et les plans de démonstration pour le parc linéaire riverain Sir-John-A.-Macdonald. Ils offrent les conseils suivants :

Le plan est complet, et clairement exprimé. L'analyse et la démarche sont intéressantes, comme le fait de permettre aux gens de participer et de s'approprier les projets.

Il était prématuré d'effectuer un sondage pour déterminer les scénarios des deux voies par opposition aux quatre voies avant la mise en œuvre du tracé du train léger vers l'ouest. Il se peut qu'on n'ait pas besoin d'espaces de stationnement supplémentaires avec un meilleur accès par transports en commun.

Le stationnement pourrait se situer le long de la route, ce qui entraînerait moins de surfaces asphaltées. Certains membres pensent que les autos n'ont rien à faire au bord de l'eau. Tous les modes de transport pourraient être accommodés dans un seul corridor. Piétons et cyclistes devraient être séparés. Les visiteurs devraient pouvoir s'arrêter en chemin.

Les membres préfèrent l'option à deux voies, et font remarquer que la circulation peut bien fonctionner sur deux voies. Ils citent l'exemple du Niagara Parkway.

Il y a des avantages importants et distincts dans les parcs aménagés par la Ville et les lieux apparentés à des parcs le long des promenades de la CCN. Par exemple, la qualité du corridor écologique le long de la promenade de l'aéroport s'est dégradée depuis qu'elle a été transférée de la CCN à la Ville.

Il existe une importante opportunité quand on pense au ruban complet de 9 km de parc riverain et à la façon dont les quartiers se connectent à chaque



The word 'Canada' in a stylized, serif font with a small crown over the 'a', set against a dark grey background.

**2016-P104e - Sir John A. Macdonald Riverfront
Linear Park Concept and Demonstration Plans
(C)**

portion. People should be able to leave the urban setting behind to enjoy a special experience along the river. The footprint and structures should be light.

There is continuity in the diversity of experiences, which is the reflection of the river itself. Views of the river from Richmond Road are not mandatory. However, windows to the park from Richmond Road will be important. It would be useful to explore the definition of the edge.

Rochester Field, Scenario 3, is a long-term objective that could be achieved in phases over time, and is subject to market conditions for commercial-type development in the area.

The concept offers a good balance of animation nodes with varied intensities.

Committee Secretary

**2016-P104f - Parc linéaire riverain Sir-John-A.-
Macdonald (SJAM) – concept et plans de
démonstration (C)**

portion. Les gens devraient pouvoir abandonner le milieu urbain pour profiter d'une expérience spéciale le long de la rivière. L'empreinte et les structures devraient être légères.

Il existe une certaine continuité dans la diversité des expériences, ce qui est le reflet de la rivière elle-même. Les vues sur la rivière à partir du chemin Richmond ne sont pas obligatoires. Cependant, il est important qu'il y ait des fenêtres sur le parc. Il serait utile d'étudier la définition de bordure.

Le scénario 3 à Rochester Field est un objectif à long-terme qu'on pourrait mener à bien par phases successives. Il est sujet aux conditions du marché vis-à-vis de l'aménagement de type commercial dans le secteur.

Le concept présente un bon équilibre dans la variété de l'intensité des aires d'animation.

Secrétaire des comités

Caroline Bied



Excerpt of the Minutes of the

Advisory Committee
on Planning, Design and Realty

Meeting of December 1st, 2016

**2016-P104e - Sir John A. Macdonald (SJAM)
Riverfront Linear Park: Rochester Field Design
Concept and Western Light Rail Transit (WLRT)
Project on NCC Lands (C)**

Members attended a presentation on the Design Concept for the Sir John A. Macdonald Riverfront Linear Park at Rochester Field, and on the Western Light Rail Transit Project on NCC Lands.

Sir John A. Macdonald Linear Park

Alley

The maintenance of a visual access from Richmond Road to the water edge is too strict and too rigid. The alley needs more complexity, moving from an urban environment on Richmond Road to a more natural environment through copses of trees.

If buildings are built on Richmond Road, the connection between the river and the neighbourhoods to the south will be compromised.

The alley should end with a landmark rather than a belvedere, like a work of art visible from the south.

It would be worth interrupting the linearity of the alley with natural landscape.

Water Element

The water story is fragmented: skating is one aspect, but the story could also be pursued through trees and lighting.

Some members were of the opinion that water

Extrait du procès-verbal du

Comité consultatif
de l'urbanisme, du design et de l'immobilier

Séance du 1er décembre 2016

**2016-P104f - Parc linéaire riverain Sir-John-A.-
Macdonald (SJAM) : concept d'aménagement du
Pré Rochester et projet de prolongement du TLR
en direction ouest sur les terrains de la CCN (C)**

Les membres assistent à une présentation sur le concept d'aménagement du Parc linéaire riverain Sir-John-A.-Macdonald au niveau du Pré Rochester, et sur le projet de prolongement du train léger sur rail en direction ouest sur les terrains de la CCN.

Parc linéaire riverain Sir-John-A.-Macdonald

Allée

Le maintien d'un accès visuel à partir du chemin Richmond vers le bord de l'eau est trop strict et trop rigide. L'allée a besoin de plus de complexité, allant d'un milieu urbain sur le chemin Richmond vers un milieu plus naturel en passant par des bosquets d'arbres.

Si des bâtiments sont construits sur le chemin Richmond, la connexion entre la rivière et les quartiers du sud va être compromise.

L'allée devrait se terminer par un point de repère plutôt qu'un belvédère, comme une œuvre d'art visible à partir du sud.

Il conviendrait d'interrompre la linéarité de l'allée par un aménagement paysager naturel.

Plan d'eau

Le récit lié à l'eau est fragmenté : patiner représente un aspect, mais le récit pourrait également se faire grâce aux arbres et à l'éclairage.

Certains membres pensent que l'eau utilise



**2016-P104e - Sir John A. Macdonald (SJAM)
Riverfront Linear Park: Rochester Field Design
Concept and Western Light Rail Transit (WLRT)
Project on NCC Lands (C)**

uses a lot of energy, and having many water elements along the way is superfluous. The river should be the focus.

Pavilion

It should be isolated, to invite people further in the park from Richmond Road, and in relation with the heritage building on the site.

Public Art

Public art should be integrated in the project from the beginning, or it will be an afterthought and might not work well with the rest of the design.

Crossing

A crossing at grade does not seem the best solution. Crossing above or under should be explored. It could be an opportunity to challenge the usual practice about crossings.

Theme

The Scottish tartan used as a pattern is appreciated. However, a non-European settlement pattern should be integrated as well.

The narrative should focus on aboriginal experience, from nature to the different forms of agriculture.

The evolution of urban transportation should be added to the theme. The LRT should be more evident from the park to highlight urban transportation as an important achievement. Train portals should not be hidden, in order to help convey the message that LRT and Linear Park can coexist with solid planning.

**2016-P104f - Parc linéaire riverain Sir-John-A.-
Macdonald (SJAM) : concept d'aménagement du
Pré Rochester et projet de prolongement du TLR
en direction ouest sur les terrains de la CCN (C)**

beaucoup d'énergie et qu'il est superflu d'avoir plusieurs éléments liés à l'eau le long du parcours. On devrait se concentrer sur la rivière.

Pavillon

Il devrait être isolé, pour inviter les gens plus loin dans le parc à partir du chemin Richmond, et en relation avec le bâtiment patrimonial du site.

Art public

L'art public devrait être intégré dans le projet dès le début, sans quoi il sera surimposé et pourrait ne pas bien concorder avec le reste du concept.

Intersection

Une intersection au niveau de la rue ne semble pas être la meilleure solution. On devrait étudier la possibilité d'un passage aérien ou souterrain. Cela pourrait être une occasion de remettre en question la pratique habituelle vis-à-vis des intersections.

Thème

On apprécie les carreaux écossais utilisés comme trame. Cependant, on devrait également intégrer une trame qui fait référence à l'installation non-européenne.

Le récit devrait se concentrer sur l'expérience indigène, de la nature jusqu'aux différentes formes d'agriculture.

On devrait ajouter l'évolution des transports urbains au thème. Le TLR devrait être plus évident à partir du parc, afin de montrer que les transports urbains sont une réalisation importante. Les têtes de tunnel ne devraient pas être cachées, pour qu'on transmette le message que TLR et parc linéaire peuvent coexister grâce à une solide planification.



**2016-P104e - Sir John A. Macdonald (SJAM)
Riverfront Linear Park: Rochester Field Design
Concept and Western Light Rail Transit (WLRT)
Project on NCC Lands (C)**

Sustainability

There should be an overall environmental strategy throughout the site: movement of water, wind and shadow studies, LED lighting, net zero energy use, etc.

Parkway

The possibility of reducing the parkway to two lanes should stay open.

The LRT should guide the park's design.

The parkway is a unique scenic route that should remain distinct with a different purpose. The City should not assume the parkway as part of its transportation network, and should be able to function without it.

Light Rail Transit

Visual Impact

There should be a balance between screening the train and protecting the views, and celebrating the arrival of rapid transit as a great achievement for the city.

Technology (GIS) should be used to evaluate precisely what views will be impacted, and what mitigations measures can be adopted as a result.

Chain links should not be too close to the portals, or they will collect debris.

Environmental Concerns

Best practices should be used for all buildings related to the LRT, stations as well as mechanical buildings.

Hiring a hydrology specialist will be essential to ensure measures are taken to replenish the water table that will be affected by underground

**2016-P104f - Parc linéaire riverain Sir-John-A.-
Macdonald (SJAM) : concept d'aménagement du
Pré Rochester et projet de prolongement du TLR
en direction ouest sur les terrains de la CCN (C)**

Durabilité

Il devrait y avoir une stratégie environnementale d'ensemble partout sur le site: mouvement de l'eau, études de vent et d'ombre, éclairage DEL, utilisation énergétique nulle, etc.

Promenade

La possibilité de réduire la promenade à deux voies de circulation devrait rester ouverte.

Le TLR devrait guider la conception du parc.

La promenade est une route panoramique unique qui devrait rester distincte et avoir une finalité différente. La Ville ne devrait pas prendre pour acquis que la promenade fait partie de son réseau de transport, et devrait pouvoir fonctionner sans.

Train léger sur rail

Impact visuel

Il devrait y avoir un équilibre entre masquer le train et protéger les vues, et célébrer la grande réalisation que représente l'arrivée du transport rapide pour la ville.

On devrait utiliser la technologie (SIG) afin d'évaluer précisément quelles vues vont être affectées, et quelles mesures d'atténuation pourraient être adoptées en conséquence.

Les clôtures à mailles losangées ne devraient pas se trouver trop près des têtes de tunnel, par crainte d'accumulation des débris.

Préoccupations environnementales

On devrait utiliser les meilleures pratiques pour tous les bâtiments liés au TLR, stations comme bâtiments mécaniques.

Il serait crucial d'engager un spécialiste en hydrologie pour s'assurer que des mesures soient prises pour réalimenter la nappe phréatique qui



**2016-P104e - Sir John A. Macdonald (SJAM)
Riverfront Linear Park: Rochester Field Design
Concept and Western Light Rail Transit (WLRT)
Project on NCC Lands (C)**

structures and tunnels.

Keeping the Cleary station out of the flood plain is a wise decision, as engineering solutions might not be efficient.

The 300-year threshold should be used instead of the 100-year one for storm water management.

Ventilation Plant

Energetic performance should drive the architecture of the building. It could be designed to a utilitarian purpose, and be underground and disappear entirely. Or it could be enhanced, and designed in the same architectural family as the station buildings.

Connections

Pedestrian bridges and underpasses should be celebrated and add to the users' experience: they should be safe, pleasant, and act as landmarks.

Restoration

The cost of restoration should be included in the P3 budget, and not be considered in the \$30 million allocated for park development.

Committee Secretary

**2016-P104f - Parc linéaire riverain Sir-John-A.-
Macdonald (SJAM) : concept d'aménagement du
Pré Rochester et projet de prolongement du TLR
en direction ouest sur les terrains de la CCN (C)**

sera affectée par les structures souterraines et les tunnels.

Garder la station Cleary en dehors de la plaine d'inondation est une sage décision, car les solutions d'ingénierie risquent de ne pas être efficaces.

On devrait utiliser le seuil de 300 ans plutôt que celui de 100 ans pour la gestion des eaux de pluie.

Usine de ventilation

La performance énergétique devrait guider l'architecture du bâtiment. Il pourrait être conçu pour être utilitaire, et être souterrain et disparaître complètement. Ou il pourrait être mis en valeur, et conçu pour s'apparenter à l'architecture des bâtiments des stations.

Connexions

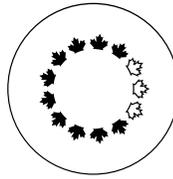
Les passerelles piétonnières et les passages souterrains devraient être célébrés et enrichir l'expérience des usagers: ils devraient être sécuritaires, agréables, et servir de points de repère.

Restauration

Le coût de la restauration devrait faire partie du budget du P3, et ne pas être inclus dans les 30 millions de dollars alloués à l'aménagement du parc.

Secrétaire des comités

Caroline Bied



NATIONAL CAPITAL COMMISSION COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

Excerpt of the Minutes of the

Advisory Committee
on Planning, Design and Realty

Meeting of March 1 and 2, 2018

2018-P104 - Draft Sir John A. Macdonald
Riverfront Park Plan (C)

These minutes have not been approved yet.

Members received a presentation on the draft Sir John A. Macdonald Riverfront Park Plan. They commended the team for the plan and the graphics. They offered the following advice:

Approach

- The planning approach and plan framework should be explained at the outset of the Plan to make it easier for the reader to understand.
- Technical background studies should be added to the document as reference material.

Connectivity

- Extra work is needed on connectivity to the LRT stations.
- Access by public transit and from the rest of the pathway network should be easy year-round; pathways linking with transit access should be maintained in the winter.
- Use for active transportation should be taken into account, not only for leisure.

Extrait du procès-verbal du

Comité consultatif
de l'urbanisme, du design et de l'immobilier

Séance des 1^{er} et 2 mars 2018

2018-P104 - Version provisoire du Plan du
parc riverain Sir-John-A.-Macdonald (C)

Ce procès-verbal n'a pas encore été approuvé.

Les membres reçoivent une présentation sur la version provisoire du Plan du parc riverain Sir-John-A.-Macdonald. Ils félicitent l'équipe pour le plan et les illustrations. Ils offrent les conseils suivants :

Méthode

- La méthode de planification et le cadre du plan devraient être expliqués dès le début du plan pour que le lecteur puisse le comprendre plus facilement.
- On devrait ajouter les études techniques préliminaires au document comme matériel de référence.

Connectivité

- Le raccordement avec les stations de train léger nécessitent plus de travail.
- L'accès par le transport en commun et à partir du reste du réseau de sentiers devrait être aisé tout au long de l'année; les sentiers liés à l'accès au transport en commun devraient être entretenus en hiver.
- L'utilisation pour les transports actifs devraient être pris en compte, pas seulement pour les loisirs.

2018-P104 - Draft Sir John A. Macdonald
Riverfront Park Plan (C)

2018-P104 - Version provisoire du Plan du
parc riverain Sir-John-A.-Macdonald (C)

These minutes have not been approved yet.

Ce procès-verbal n'a pas encore été approuvé.

- With forecast changes in demographics, drop-off zones and amenities will be needed for people with reduced mobility or who cannot walk long distances.

- Avec les changements prévus de la démographie, des zones de débarquement et des installations seront nécessaires pour les gens à mobilité réduite ou qui ne peuvent marcher sur de longues distances.

Climate Change

- 500-year flood plain mapping should be used, if possible, to mitigate climatic events in the future.
- Studies should be conducted on the impact of climate change on plant material. Native plants might not always be resilient.

Changements climatiques

- On devrait utiliser si possible la cartographie des zones affectées par les crues à récurrence de 500 ans pour atténuer les épisodes météorologiques à l'avenir.
- On devrait entreprendre des études sur les effets des changements climatiques sur la végétation. Les plantes indigènes ne sont pas toujours résilientes.

Contact with Urban Environment

Information about built environment and adjacent neighbourhoods could appear as a subtle pattern in the maps' background.

Contact avec le milieu urbain

Des renseignements sur le milieu bâti et les quartiers avoisinants pourraient apparaître en filigrane sur les cartes.

Access to the River

- Access to the river should be emphasized, especially in the context of climate change.
- Access to the river for leisure activities should be more evident in the document.

Accès à la rivière

- On devrait mettre en valeur l'accès à la rivière, surtout dans le contexte des changements climatiques.
- L'accès à la rivière pour les activités de loisirs devrait être plus évident dans le document.

Public Art

- A framework should be provided for public art.
- The connection between nature and culture could be shown through public art.

Art public

- On devrait fournir un cadre pour l'art public.
- Le lien entre nature et culture pourrait être démontré grâce à l'art public.

Lighting Strategy

- The lighting strategy should be included early on in the process.
- Fauna and migratory birds need to be protected.

Stratégie d'éclairage

- La stratégie d'éclairage devrait être incluse tôt dans le processus.
- La faune et les oiseaux migrateurs doivent être protégés.

Additional Considerations

- An idea competition could be a way to get ideas from professionals in design.

Autres considérations

- Un concours d'idées pourrait être une façon d'obtenir des idées de professionnels

2018-P104 - Draft Sir John A. Macdonald
Riverfront Park Plan (C)

2018-P104 - Version provisoire du Plan du
parc riverain Sir-John-A.-Macdonald (C)

These minutes have not been approved yet.

Ce procès-verbal n'a pas encore été approuvé.

- More illustrations and 3-D visualizations are needed to give a better idea of the look and feel of each place.

- en design.
- Plus d'illustrations et de représentations en trois dimensions sont nécessaires pour donner une meilleure idée de l'apparence et de l'ambiance des lieux.

Committee Secretary

Secrétaire des comités

Caroline Bied



Board of Directors

Meeting No. C-201611

Monday, September 12, 2016

40 Elgin Street, Ottawa

PUBLIC MEETING

EXCERPT from the MINUTES

The board of directors approved these minutes on November 24, 2016.

2016-P21e - Sir John A. Macdonald Riverfront Park Concept Plan (2.4km section) and Western Light Rail (D)

Having considered a recommendation by Claude Robert, it was moved by Michael Pankiw, seconded by Bob Plamondon, that:

1. the Sir John A. Macdonald Riverfront Park Concept for the 2.4 km segment affected by the Western LRT project, between Woodroffe Avenue and Westboro Beach be approved;
2. the distribution of categories of civil works and landscape architecture/design for implementation of the Riverfront Park on NCC lands in accordance with the May 2016 Agreement between the NCC and City as part of the Western LRT project on NCC lands be approved.

MOTION CARRIED.

Norman Hotson opposed the motion, and Kay Stanley abstained from voting.

Committee Secretary

CAROLINE BIED
Secrétaire des comités

Conseil d'administration

Séance n° C-201611

Le lundi 12 septembre 2016

40, rue Elgin, Ottawa

SÉANCE PUBLIQUE

EXTRAIT du PROCÈS-VERBAL

Le conseil d'administration a approuvé ce procès-verbal le 24 novembre 2016.

2016-P21f - Plan concept du parc riverain Sir-John-A.-Macdonald (section de 2,4km) et le corridor ouest du train léger sur rail (D)

Ayant pris en considération une recommandation de Claude Robert, il est proposé par Michael Pankiw, appuyé par Bob Plamondon, que :

1. le plan concept du parc riverain Sir-John-A.-Macdonald pour le tronçon de 2,4 km touché par le projet de corridor ouest du TLR, entre l'avenue Woodroffe et la plage Westboro soit approuvé.
2. la répartition par catégorie des travaux de génie civil et d'architecture du paysage et de design pour la réalisation du parc riverain, conformément à l'entente de mai 2016 intervenue entre la CCN et la Ville d'Ottawa dans le contexte du projet du corridor ouest du TLR sur les terrains, soit approuvée.

MOTION APPROUVÉE.

Noman Hotson s'oppose à la motion, et Kay Stanley s'abstient de voter.



NATIONAL CAPITAL COMMISSION
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

Plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais

RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE

JANVIER-FÉVRIER 2018

Consultation publique : plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais

Table des matières

Consultation publique : plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais.....	1
I — Description.....	2
Contexte	2
Objectifs	2
Aperçu de la consultation	2
II — Processus de consultation	4
Sondage en ligne.....	4
III — Points saillants de la consultation	6
Constatations générales au sujet du plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais	6
IV — Commentaires détaillés.....	7
V — Intégration des résultats.....	38
VI — Prochaines étapes.....	40
Annexes	41
Annexe 1	41
Questionnaire de l'enquête	41

I — Description

Contexte

La vision de la Commission de la capitale nationale (CCN) pour le parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais consiste à remettre les gens en contact avec la rivière des Outaouais en améliorant l'accès à ses berges. Réinventer le corridor de la promenade de la berge sud de la rivière des Outaouais pour en faire un parc riverain caractéristique nous aidera à concrétiser cette vision.

Objectifs

Les principaux objectifs d'aménagement du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais sont les suivants :

- création de nouveaux espaces verts le long de la rivière;
- sept pôles d'activités récréatives diverses dans le parc offrant des possibilités récréatives variées;
- amélioration de l'accès du public à la rivière;
- installations et services publics à des endroits stratégiques (p. ex., toilettes publiques, fontaines d'eau, sièges et belvédères, stationnements pour vélos, services de restauration);
- création de nouvelles vues sur la rivière et amélioration des vues existantes;
- meilleurs liens entre le rivage et les quartiers;
- séparation plus sécuritaire des pistes cyclables et des sentiers pédestres;
- protection et amélioration des habitats naturels aquatiques et terrestres;
- mise en valeur du patrimoine de la rivière et des lieux;
- création de nouvelles vues sur la rivière, amélioration des vues existantes;
- remplacement des plantes envahissantes par des plantes indigènes;
- activités et services publics toute l'année.

Aperçu de la consultation

L'élaboration du plan du parc a été éclairée par les commentaires et suggestions du public et des représentants des parties prenantes par le truchement d'ateliers et de consultations publiques, par exemple :

- des consultations publiques sur les concepts proposés (2014 et 2015);
- des consultations en personne (23 mars 2016);
- un sondage en ligne (23 mars au 13 avril 2016);
- une enquête téléphonique auprès des résidents du secteur ouest d'Ottawa qui empruntent régulièrement la promenade (16 mars au 1^{er} avril 2016).

Sur la base des commentaires recueillis dans le cadre des initiatives énumérées ci-dessus, un plan préliminaire qui nous permettrait de réinventer le corridor de la promenade a été établi par la CCN et soumis pour évaluation aux membres du public par le biais d'une consultation publique en ligne du 25 janvier au 11 février 2018. Dans le cadre de cette dernière série de consultations, les participants ont été invités à évaluer leur niveau de satisfaction à l'égard du plan proposé et à fournir une rétroaction détaillée sur chacune de ses composantes. Cette rétroaction est examinée et analysée dans le présent rapport.

II — Processus de consultation

Sondage en ligne

Date – Du 25 janvier 2018 au 11 février 2018

Méthodologie – Le sondage en ligne a été réalisé par la CCN et pouvait être consulté sur notre site Web. Le questionnaire a été conçu par la CCN et comprenait cinq questions fermées et six questions ouvertes. Le sondage portait sur les quatre secteurs proposés du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais et demandait aux répondants d'indiquer leur niveau de satisfaction à l'égard des plans proposés. Le sondage a également offert aux répondants l'occasion de fournir des commentaires et une rétroaction en texte ouvert sur chaque secteur et sur l'ensemble du plan. Les participants pouvaient répondre au questionnaire en anglais ou en français.

L'accès au questionnaire a été fourni par le biais d'un lien ouvert qui a été diffusé par courriel et par les médias sociaux.

Au total, **1 723 répondants** ont participé au sondage. Il n'était pas obligatoire de répondre à toutes les questions. Par conséquent, le nombre de répondants pour chaque question était souvent inférieur au nombre total de questionnaires remplis.

En plus de l'information présentée dans l'enquête même, les répondants ont reçu des liens vers des descriptions et des recommandations propres à chaque secteur. Les participants désireux d'examiner l'information ont pu consulter ces sources dans des fenêtres ou des onglets de navigateur distincts pour ensuite poursuivre le sondage.

Le questionnaire d'enquête complet se trouve à l'annexe 1.

Invitations et promotion

Une invitation par courriel a été envoyée aux personnes figurant dans la base de données d'Affaires publiques de la CCN (plus de 4 000 abonnés). Ces personnes ont pu avoir accès au sondage en ligne au moyen d'un lien ouvert sur le site Web de la CCN et par l'entremise d'un lien dans les médias sociaux.

Analyse textuelle

L'analyse textuelle a été utilisée pour examiner et analyser les réponses aux six questions ouvertes soumises dans le cadre de la consultation en ligne. En plus de l'analyse textuelle, les commentaires textuels ont été examinés afin d'en vérifier l'exactitude de l'analyse et afin de fournir un aperçu plus complet des commentaires reçus du public.

Il est important de souligner que l'analyse textuelle comprend l'utilisation d'algorithmes automatisés qui comptent et trient les mots utilisés dans les réponses. Les techniques d'analyse textuelle facilitent l'identification des thèmes pour l'analyse d'un grand nombre de réponses qui sont souvent non structurées en raison du format ouvert des réponses.

L'application utilisée pour effectuer l'analyse textuelle est la suivante : [KH Coder](#). Cette application est utilisée pour l'analyse quantitative de contenu ou l'exploration de textes, et elle fournit divers types de fonctions de recherche et d'analyse statistique. Les données produites par KH Coder permettent la synthèse des thèmes et l'affichage des résultats sous forme de visualisations de données.

Les deux types de graphiques suivants sont inclus dans le présent rapport :

- fréquences : listes ordonnées des mots les plus fréquemment utilisés par nombre de mots;
- réseaux de cooccurrences : illustrations de modèles communs et de relations entre les mots, présentés sous forme de diagrammes.

Ces résultats sont accompagnés de commentaires textuels qui illustrent les fréquences et les tendances observées dans les données.

Diagrammes de réseaux de cooccurrence - une note sur l'interprétation.

Dans le présent rapport, les résultats de l'analyse textuelle sont présentés sous la forme d'un diagramme de réseaux de cooccurrence. Ce type de visualisation des données illustre la relation entre les mots les plus fréquemment utilisés par les répondants en réponse à chaque question. La taille des « nœuds » de mots ou « cercles » de mots indique la fréquence d'utilisation (nœuds plus grands = mots plus fréquemment utilisés). Les lignes reliant les nœuds indiquent la force de la relation entre les mots (c'est-à-dire le nombre de fois que ces mots sont utilisés ensemble dans les commentaires). Des lignes plus épaisses suggèrent des relations plus fortes, tandis que des lignes plus claires ou pointillées indiquent des relations plus faibles. Les nœuds sont regroupés par couleur pour illustrer les tendances et les thèmes fréquents dans les commentaires.

III — Points saillants de la consultation

La section suivante présente le résumé des résultats du sondage. Les résultats détaillés et des citations illustratives sont présentés dans les sections suivantes.

Constatations générales au sujet du plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais

Dans l'ensemble, près de huit répondants sur dix (78 %) se disent satisfaits de l'ensemble des propositions. Les répondants ont eu l'occasion de formuler des commentaires sur les stratégies et les lignes directrices proposées. Dans ces commentaires, plusieurs répondants indiquent que le maintien et la conservation de l'environnement naturel de la région sont une priorité de planification. Bon nombre d'entre eux soulignent également l'importance d'assurer aux piétons, aux cyclistes et aux automobilistes l'accès au secteur (et à travers celui-ci).

Près des trois quarts des répondants (73 %) se disent satisfaits de la proposition pour la zone de conservation du lac Mud/Britannia au secteur des rapides Deschênes. Bon nombre d'entre eux estiment que ce secteur en particulier doit être protégé et maintenu, surtout en ce qui concerne la faune de la région.

Près des deux tiers des participants (64 %) se disent satisfaits de la proposition de relier l'avenue Woodroffe au secteur de la plage Westboro/l'avenue Atlantis. Pour ce secteur, certains estiment que ces changements auraient dû être apportés il y a longtemps, tandis que d'autres aimeraient que le secteur demeure un espace vert accessible à la communauté voisine.

Sept répondants sur dix (69 %) se disent satisfaits de la proposition pour le secteur du pont Champlain aux rapides Remic. Pour ce secteur, les répondants ont fourni des commentaires sur une gamme de sujets, y compris les sentiers d'hiver, l'accès au parc et les changements aux installations de stationnement, entre autres.

Trois répondants sur cinq (60 %) indiquent qu'ils sont satisfaits de la proposition pour le secteur de l'avenue Parkdale à la baie Nepean. Beaucoup estiment que le pont Prince-de-Galles devrait faciliter l'accès des piétons et des cyclistes, tandis que d'autres ont fait des commentaires sur la possibilité de réduire la circulation automobile dans le secteur.

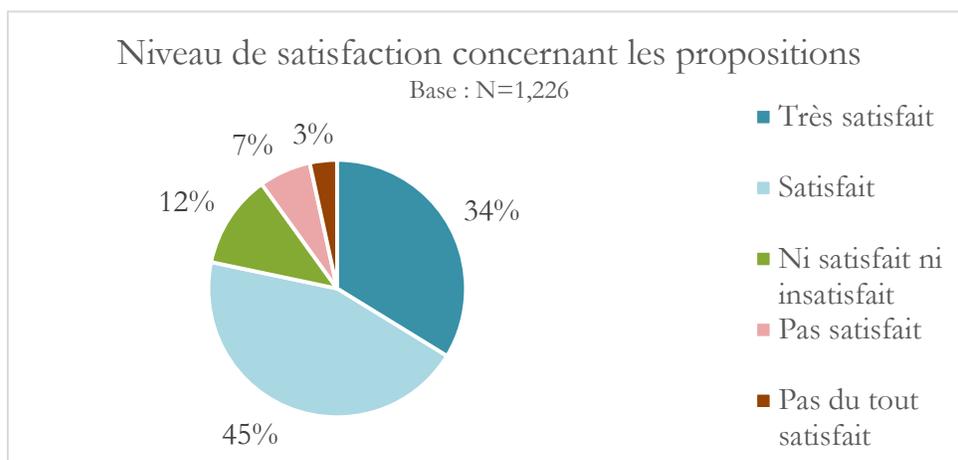
Les répondants ont également eu l'occasion de fournir leurs derniers commentaires ou leurs commentaires généraux à la fin de l'enquête. Plusieurs réaffirment leur volonté de garder le parc à un état naturel.

IV — Commentaires détaillés

Des résumés des commentaires fournis dans le cadre de l'enquête en ligne sont présentés tout au long de la section suivante. Les réponses aux questions fermées sont illustrées à l'aide de graphiques standard. Les commentaires fournis en réponse aux questions ouvertes ont été examinés et résumés à l'aide d'une analyse textuelle (voir la section sur la [méthodologie](#)) et toutes les réponses aux questions ouvertes ont fait l'objet d'un examen manuel rigoureux.

Question 1 : (Stratégies et lignes directrices) Dans quelle mesure êtes-vous satisfait de ces propositions?

Près de huit répondants sur dix (78 %) se disent satisfaits des stratégies et des lignes directrices proposées, dont un tiers (34 %) se disent très satisfaits. Un répondant sur dix (10 %) se dit insatisfait, tandis que les 12 % restants se disent ni satisfaits ni insatisfaits concernant les propositions.



N.B. Ayant été arrondis, les chiffres ci-dessus ne totalisent pas 100 %.

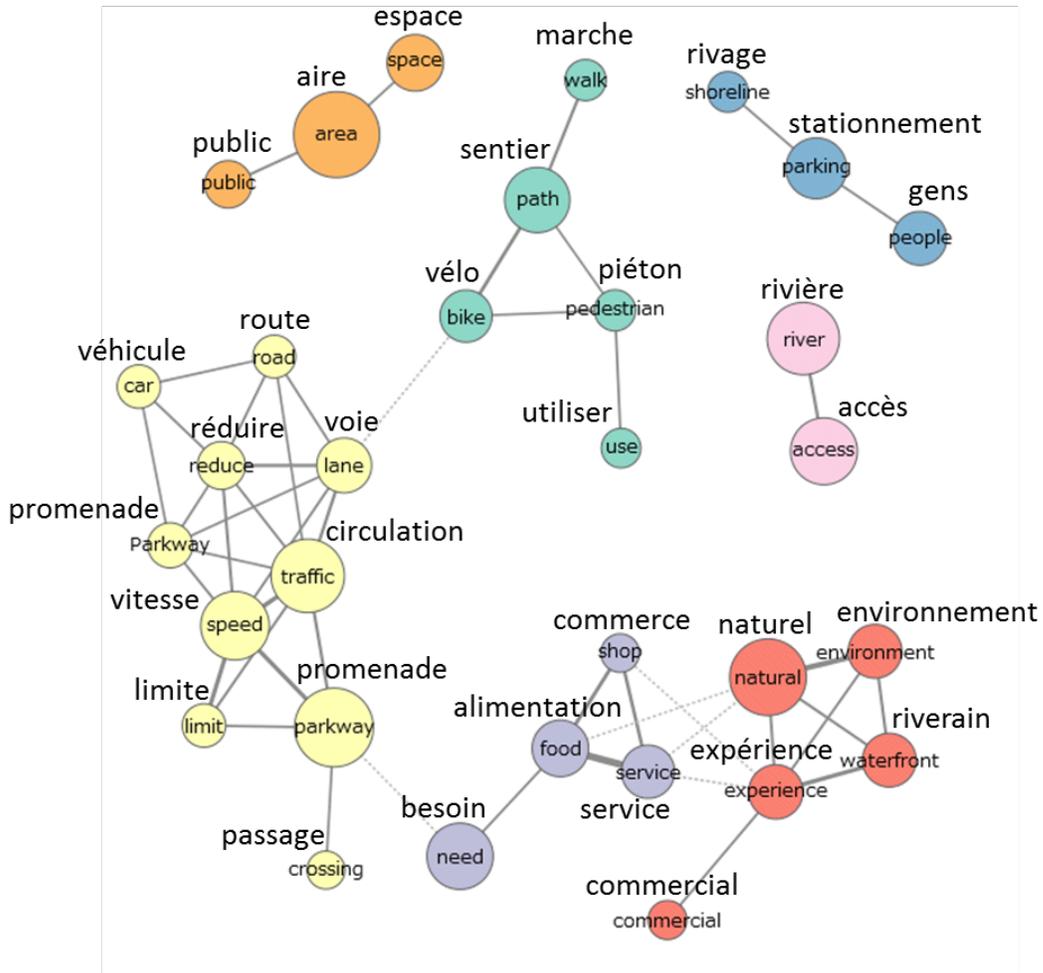
Question 2 : Avez-vous des commentaires sur les stratégies et les lignes directrices proposées?

Au total, 565 répondants ont fourni des commentaires en réponse à cette question.

Le diagramme de réseaux de cooccurrences ci-dessous identifie les thèmes les plus courants qui paraissent dans les commentaires sur les stratégies et les lignes directrices proposées. Ces thèmes sont les suivants :

- **Aires et espaces publics** : Certains répondants estiment qu'il ne devrait y avoir que des changements mineurs dans ce secteur, afin de le garder aussi « naturel » que possible.

- **Sentiers pour piétons et vélos :** Beaucoup ont fait des commentaires sur la nécessité d'avoir des sentiers séparés pour les piétons et les cyclistes, afin que ces sentiers soient utilisés de façon sécuritaire et agréable par les deux groupes.
- **Stationnement et rivage :** Certains estiment que le déplacement du stationnement près du rivage serait bénéfique et un changement bienvenu, tandis que d'autres sont préoccupés par la suppression de l'accès pour ceux qui en ont besoin.
- **Accès à la rivière :** Certains se disent satisfaits des plans d'amélioration de l'accès à la rivière, bien que certains s'inquiètent des effets de l'augmentation de l'accès sur l'écosystème.
- **Promenade, circulation et vitesse :** Plusieurs ont fait des commentaires sur la promenade, certains estimant que les voies et les limites de vitesse devraient être réduites, mais d'autres estiment qu'aucun changement affectant la circulation et la congestion ne devrait être apporté.
- **Alimentation, commerces et services :** Beaucoup estiment que l'ajout de services d'alimentation, de commerces et d'autres services de location d'équipement dans le secteur serait préjudiciable et que cela n'est pas nécessaire et nuirait au secteur.
- **Milieus naturels, secteur riverain et expérience commerciale :** Beaucoup estiment que le plan devrait mettre l'accent sur l'environnement naturel et la protection du secteur riverain. Certains s'inquiètent de l'« expérience commerciale » et estiment qu'elle aurait un impact négatif sur le secteur.



Le tableau suivant met en évidence les commentaires textuels associés aux groupes de mots ci-dessus.

Groupe de mots	Citation
aire, espace, public (orange)	<p>« Comme pour les autres aires publiques riveraines, il faut tenir compte de la conservation et de la restauration. Un modèle similaire au lac Pink pourrait être utile et bénéfique. »</p> <p>« C'est bien de garder l'accès du public au rivage, mais il ne faut pas trop aménager de sentiers pavés, puisqu'ils sont nuisibles pour l'environnement. Le lac Mud est merveilleusement diversifié pour une aire naturelle urbaine. Gardons ça comme ça. »</p> <p>« Le secteur doit rester naturel. L'aménagement d'espaces pour les événements et la nourriture nous éloignera de l'expérience d'un corridor naturel. »</p> <p>« Préserver et protéger les espaces verts, les espaces naturels et le secteur riverain. Prévoir des sentiers et une utilisation passive. ÉVITER de construire plus d'« espaces événementiels », de structures récréatives, etc. Ottawa en a beaucoup. Gardez le tout aussi naturel que</p>

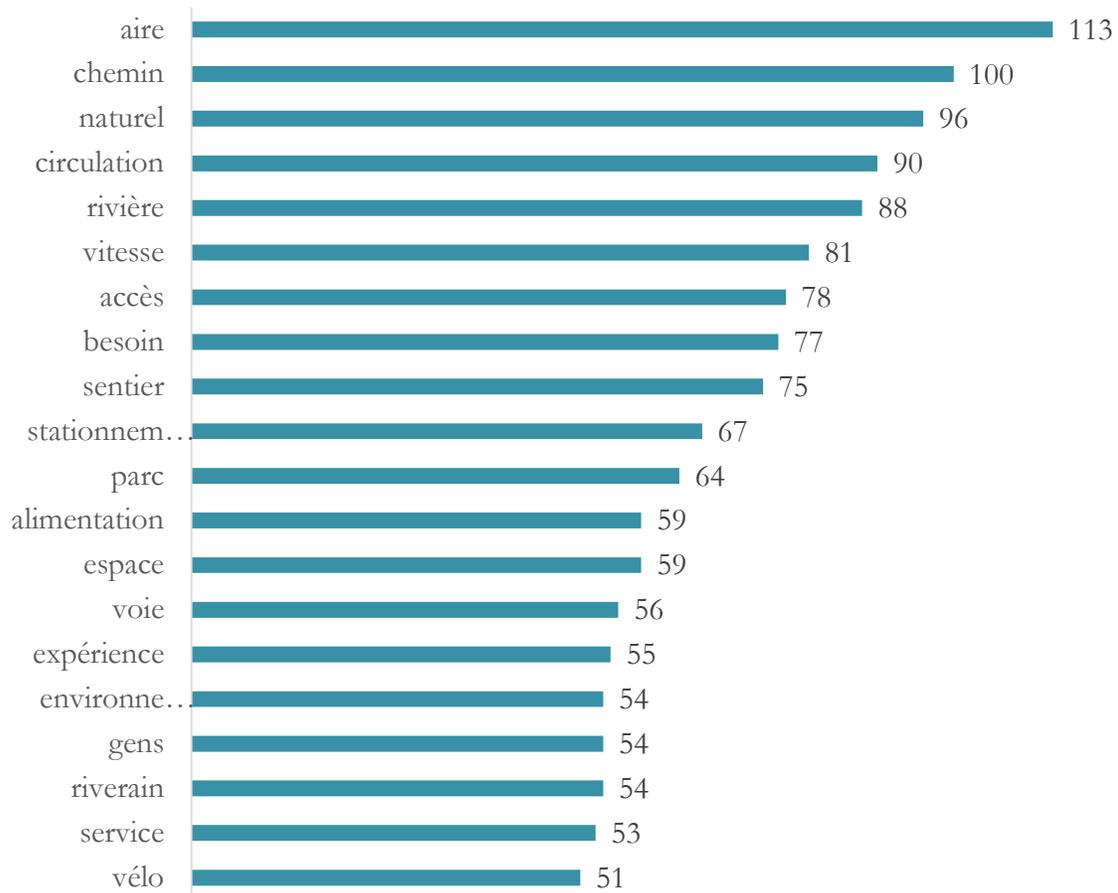
	<p><i>possible. »</i></p>
<p>marche, piéton, sentier, vélo, utiliser (sarcelle)</p>	<p><i>« Les routes sont adéquates....ce sont des routes qui sortent du centre-ville. Augmentez la limite à 80 km/h, puisque tout le monde roule à cette vitesse de toute façon. Ajoutez un sentier cyclable séparé des sentiers pédestres - les cyclistes veulent rouler à 30 km/h. »</i></p> <p><i>« J'aime l'idée de séparer les sentiers pédestres et les pistes cyclables. C'est bien de réduire les limites de vitesse pour la circulation, mais il devrait y avoir de la surveillance policière. L'idée d'origine de réduire les voies de circulation était également bonne. Que ferait-on pour que les passages à niveau soient sécuritaires? Des viaducs seraient plus sécuritaires. »</i></p> <p><i>« Veillez à ce qu'il y ait un stationnement accessible près du rivage. Veillez aussi à ce que les sentiers pédestres soient pavés afin que les personnes à mobilité réduite puissent les utiliser. »</i></p> <p><i>« Des sentiers séparés pour les piétons et les cyclistes sont essentiels pour assurer la sécurité des piétons et des cyclistes et pour qu'ils aient du plaisir à les utiliser. »</i></p>
<p>personnes, rivage, stationnement (bleu)</p>	<p><i>« Je pense que tout changement devrait préserver les aspects naturels et sauvages du secteur et du rivage. J'aime que les stationnements soient éloignés du rivage. »</i></p> <p><i>« Je pense que l'augmentation du nombre de stationnements, d'espaces verts et de vues sur la rivière doit tenir compte de la nécessité de maintenir l'écologie et la stabilité des berges. Toutes les autres installations, les commerces, les vendeurs, et autres, devraient tenir compte de leur production de déchets afin de prévenir d'autres impacts sur la rivière découlant de l'utilisation humaine du rivage. »</i></p> <p><i>« Il doit y avoir MOINS de places de stationnement. L'accès des gens à mobilité réduite par véhicule est une chose, mais il est plus logique de réduire le stationnement ou de l'éloigner de la rivière. »</i></p>
<p>rivière, accès (rose)</p>	<p><i>« Il est très encourageant de constater que l'on cherche à offrir un meilleur accès à la rivière (pour les activités non motorisées), y compris des services culturels, alimentaires et de boissons situés près de la rivière, afin de permettre aux gens de profiter de la rivière (et de mieux comprendre l'importance d'une rivière saine). »</i></p> <p><i>« Un meilleur accès à la rivière ne doit pas se faire au détriment de la santé écologique et de la diversité de l'environnement naturel. Les rivages sont des écosystèmes sensibles et doivent être gérés de façon appropriée. »</i></p> <p><i>« Je suis très enthousiaste à l'idée d'améliorer l'accès à la rivière et d'offrir des possibilités de location d'équipement. Je vis dans le parc Champlain et la rivière est juste là et souvent utilisée par les gens du coin pour faire du kayak. J'aimerais qu'il y ait un centre de location d'équipement près de nous ou d'Island Park. »</i></p> <p><i>« Je crois que l'accès à la rivière devrait être limité à des endroits précis afin de mieux</i></p>

	<p><i>protéger l'écosystème riverain. La superficie recommandée de rivage protégé n'est pas observée actuellement, les sentiers étant beaucoup trop près du rivage. »</i></p>
<p>circulation, limiter, passage, promenade, réduire, route, véhicule, vitesse, voie (jaune)</p>	<p><i>« La promenade a été ajoutée pour permettre aux véhicules de se déplacer plus efficacement que sur les routes principales; nous devrions chercher d'autres moyens d'amener les gens à la rivière que de réduire la vitesse sur la promenade. On pourrait utiliser ou installer des passages souterrains ou des ponts qui rendront la circulation des piétons entièrement sécuritaire et qui ne gêneront pas les véhicules sur la promenade. »</i></p> <p><i>« Ce serait bien de trouver un moyen de réduire le bruit de la circulation routière sur la promenade. Peut-être même en construisant une berme; la hauteur des roues peut faire une grande différence sur la propagation du bruit, tout en permettant aux passagers des véhicules de bien voir le paysage. »</i></p> <p><i>« Je crois que la limite de vitesse des véhicules sur la promenade devrait être réduite et que les voies du côté nord devraient être enlevées ou transformées en voies cyclables. »</i></p> <p><i>« Je ne vois nulle part où la promenade sera réduite à deux voies. Cette mesure a été proposée en échange de l'exploitation du TLR le long de la promenade. C'est une opportunité qui ne se représentera pas et il n'y a pas grand-chose à faire avec quatre voies. »</i></p> <p><i>« Je ne pense pas que la limite de vitesse de la promenade SJAM doit être réduite; 60 km/h me semble raisonnable. »</i></p> <p><i>« S'il-vous-plaît, pensez à limiter le nombre de passages à niveau. »</i></p>
<p>alimentation, besoin, commerce, service (pourpre)</p>	<p><i>« Je ne crois pas qu'il faille davantage de commerces d'alimentation, de réparation et de location - l'une des meilleures caractéristiques de la promenade ou du sentier est que ce n'est pas un secteur commercial. On pourrait offrir des services de location de vélos ou de skis à quelques endroits le long du chemin, mais rien de plus. »</i></p> <p><i>« Nous n'avons pas besoin de commerces offrant des services alimentaires, de réparation et de location d'équipement qui proliféreraient le long de la rive. Nous devons nous concentrer sur le maintien de la beauté naturelle du secteur. »</i></p> <p><i>« Veuillez mettre l'accent sur la préservation de l'environnement naturel sans ajouter milieux bâtis comme des commerces, des services alimentaires. Sinon, les zones tranquilles disparaîtront et les gens ne voudront plus y venir. »</i></p>
<p>commercial, environnement, expérience, naturel, secteur riverain, (rouge)</p>	<p><i>« Lorsque des compromis sont nécessaires, il faut d'abord protéger l'environnement naturel et l'expérience riveraine et non le développement d'expériences culturelles et la connexion des sentiers. »</i></p> <p><i>« L'environnement naturel devrait être une priorité. »</i></p> <p><i>« La protection de l'environnement naturel doit être primordiale, surtout si l'on prévoit une utilisation accrue du secteur riverain par les gens. Des panneaux d'information sur la flore et</i></p>

	<p><i>la faune locales seraient bienvenus. »</i></p> <p><i>« Je mets l'accent sur l'environnement naturel. Je ne vois aucune mention de la gestion ou de la protection de la faune. À mon avis, cette omission est flagrante et extrêmement malheureuse. Le public valorise la faune et tient en haute estime la prise en considération des questions relatives à la faune. »</i></p> <p><i>« L'expérience riveraine et l'environnement naturel vont se défier l'un l'autre. J'aime le bord de la rivière tel qu'il est et je ne ressens pas le besoin de l'améliorer pour attirer les gens! »</i></p> <p><i>« Je suis préoccupé par le concept d'expérience et d'établissements commerciaux (location d'équipement, services alimentaires et espaces événementiels). L'accent devrait être mis sur l'environnement et l'écologie fluviale, moins sur les commerces. »</i></p>
--	--

Le tableau suivant énumère les mots les plus fréquemment utilisés dans les réponses à cette question. Bon nombre des mêmes termes sont illustrés dans le diagramme de réseaux de cooccurrences précédent.

Les 20 mots les plus utilisés par fréquence (Q2)



Question 3 : Dans la liste qui suit, veuillez choisir les secteurs que vous souhaitez commenter.

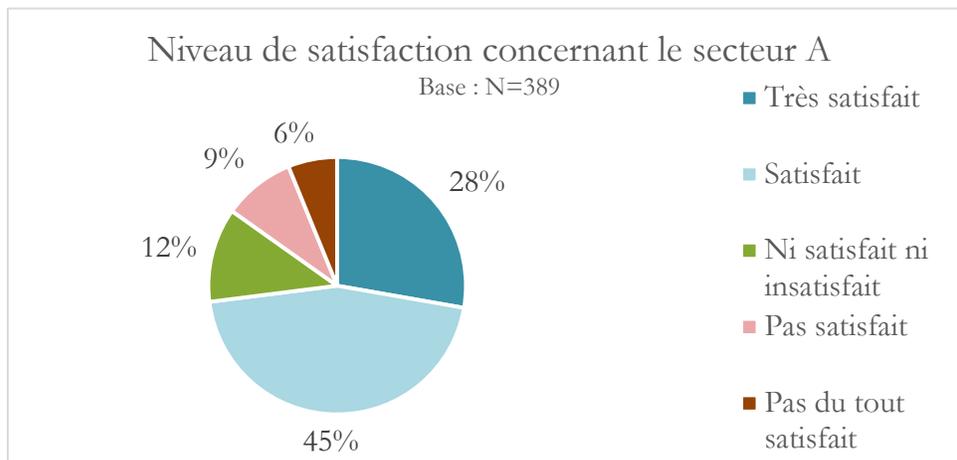
On a demandé aux répondants de choisir lequel des quatre secteurs suivants ils aimeraient commenter. Le nombre vis-à-vis de chaque secteur indique combien de répondants souhaitaient fournir des commentaires pour ce secteur.

- Secteur A : aire de conservation du lac Mud à Britannia aux rapides Deschênes—N=535
- Secteur B : avenue Woodroffe à la plage Westboro/l’avenue Atlantis—N=597
- Secteur C : pont Champlain aux rapides Remic—N=557
- Secteur D : avenue Parkdale à la baie Nepean—N=481

Le secteur B a reçu un peu plus de réponses que les autres, le secteur D ayant reçu le moins grand nombre de réponses.

Question 4 : Dans quelle mesure êtes-vous satisfait de la proposition concernant l’aire de conservation du lac Mud à Britannia aux rapides Deschênes?

Près des trois quarts (73 %) des répondants affirment qu'ils sont satisfaits de la proposition de l'aire de conservation du lac Mud à Britannia aux rapides Deschênes. Le quart (28 %) des répondants affirment qu'ils sont très satisfaits. Parmi les autres répondants, des proportions presque égales affirment être insatisfaites de la proposition (15 %) ou être ni satisfaites ni insatisfaites (12 %).

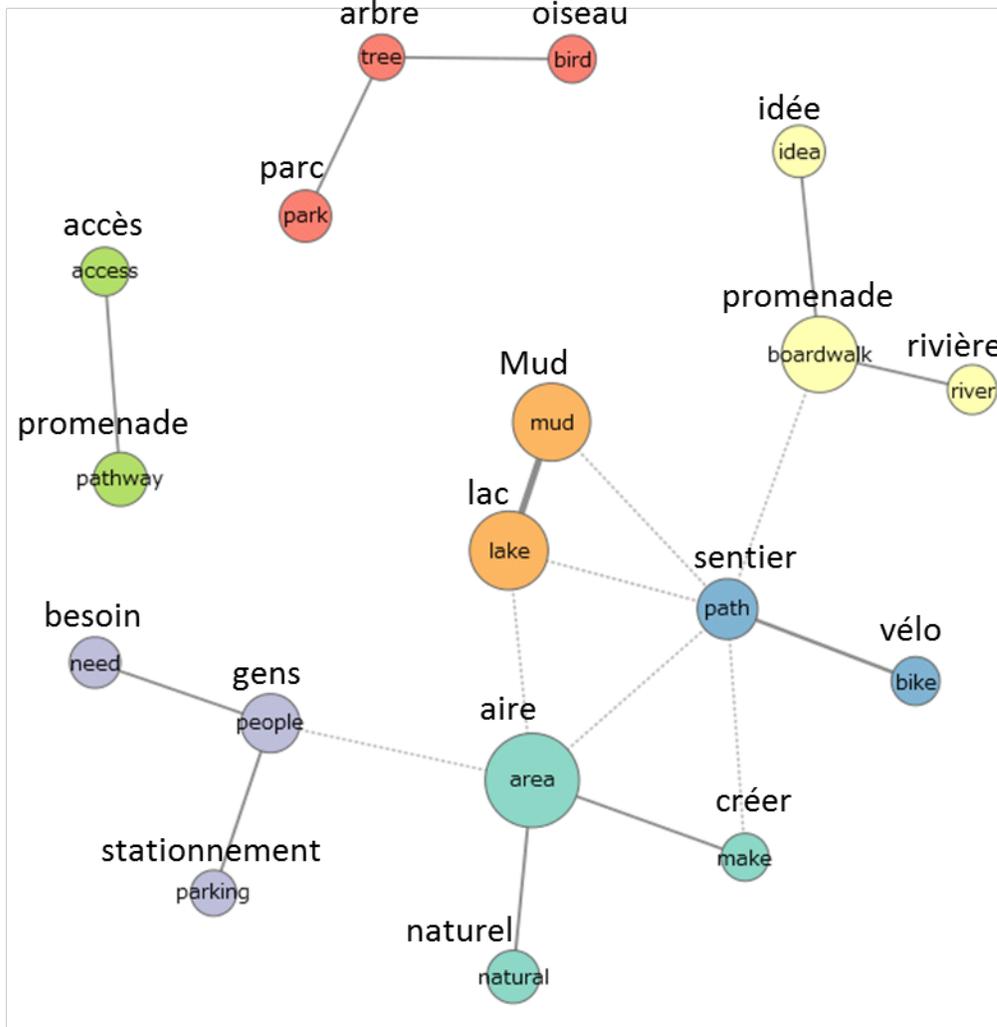


Question 5 : Avez-vous des commentaires sur ce secteur? (Aire de conservation du lac Mud à Britannia aux rapides Deschênes)

Au total, 190 répondants ont fourni des commentaires sur cette question.

Le diagramme de réseaux de cooccurrences ci-dessous identifie les thèmes les plus courants qui ont été abordés dans les commentaires fournis sur ce secteur. Ces thèmes sont les suivants :

- **Lac Mud** : Plusieurs ont profité de l'occasion pour dire qu'ils apprécient le lac Mud et qu'ils ont le sentiment que le secteur devrait subir peu ou pas de changement. Beaucoup estiment que cette zone naturelle devrait être conservée sans changement, en prenant soin de l'habitat et des animaux de la région.
- **Protection du parc, des oiseaux et des arbres** : Certains sont d'avis que le parc et les arbres devraient être conservés sans changement, afin de ne pas perturber la faune, en particulier les oiseaux.
- **Sentiers et accès au parc** : Certains estiment qu'il faut rendre les sentiers plus accessibles aux visiteurs.
- **Stationnement et gens** : Certains sont d'avis que le stationnement devrait être limité pour éviter d'attirer trop de visiteurs et ainsi conserver le parc dans son état actuel.
- **Promenade riveraine** : Certains répondants démontrent beaucoup d'intérêt et d'appréciation pour l'idée du trottoir de bois, tandis que d'autres estiment que ce type d'aménagement pourrait endommager le secteur et avoir un impact sur la faune.
- **Sentier cyclable** : Certains croient que le plan de sentiers cyclables n'est pas nécessaire et que le secteur devrait être laissé dans son état actuel.
- **Modification de l'aire naturelle** : Certains sont d'avis que des changements ne sont pas nécessaires pour cette aire naturelle et ils croient que cette aire devrait être conservée à son état naturel.



Le tableau suivant met en évidence les commentaires textuels associés aux groupes de mots ci-dessus.

Groupe de mots	Citation
arbre, oiseau, parc (rouge)	<p>« Le lac Mud est une aire de conservation. Nous ne voulons pas d'un autre Arboretum où affluent des centaines de personnes. Il faut protéger ce secteur. Nos oiseaux ont besoin d'être protégés. Nous n'avons pas besoin ou ne voulons pas de grands chemins qui attirent un grand nombre de personnes. C'est un endroit paisible pour les gens paisibles. Ce n'est pas un parc. Nous avons besoin de consultations améliorées et supplémentaires avant de changer quoi que ce soit au lac Mud. Nous voyons actuellement que des arbres sont abattus au bulldozer sans explication claire. »</p> <p>« Je préférerais que ce secteur ne soit pas trop aménagé pour ne pas déranger les oiseaux et les animaux. Personnellement, j'aime ce secteur dans son état actuel, sauf pour tous les dégâts récents qu'ont subis les arbres. »</p>

	<p>« Je ne suis pas d'accord avec la promenade de bois, car elle ne fera qu'attirer plus de gens, ce qui perturbera la nature - un endroit fréquenté par les hérons, les tortues et les oiseaux. Laissez le stationnement à son emplacement actuel. Protégez les arbres riverains avec des clôtures contre les castors. Il faut replanter massivement car de nombreux arbres ont été abattus, mais peu ont été replantés dans ce secteur depuis des années (je ne compte que trois nouveaux arbres plantés près de Woodroffe). »</p>
accès, sentier (vert)	<p>« Sentiers améliorés au lac Mud. Meilleur accès et points d'accès plus nombreux à la ligne de flottaison. »</p> <p>« Ce serait vraiment bien si on poursuivait le sentier d'hiver dégagé vers ce secteur. Le lac Mud est une ressource importante à Ottawa et ce serait bien si l'accès était amélioré! »</p> <p>« La zone est assez souvent fréquentée par des oies et elle n'est pas très propre puisqu'on y retrouve des excréments d'oies partout sur les sentiers et le stationnement. Ce serait formidable s'il y avait un moyen de séparer les aires publiques des aires de conservation, des aires d'habitat naturel. Cet endroit offre la meilleure vue sur le coucher de soleil et les gens apportent souvent des chaises de jardin pour s'asseoir et en profiter. Il serait formidable d'offrir au public un meilleur accès et de meilleures aires de repos. Il serait très intéressant d'offrir de la nourriture et des boissons, par exemple de la crème glacée, dans le secteur des rapides Deschênes. »</p>
besoin, gens, stationnement (pourpre)	<p>« La promenade est une mauvaise idée. Elle amènera trop de gens dans un écosystème déjà fragile. Il y aura plus de déchets plastiques jetés dans la rivière. Elle limitera également l'accès en canot à la plage du stationnement des rapides Deschênes. »</p> <p>« Nous devons faire attention à la mesure dans laquelle ce secteur ouvert aux gens. Même les aménagements actuels sont très accessibles, y compris pour les personnes âgées qui utilisent des aides à la marche (ce qui est une bonne chose). Mais s'il y a plus de gens, plus d'animaux seront chassés des lieux. C'est actuellement une aire de nidification pour les oiseaux aquatiques. Ils sont déjà sous pression avec tous les gens qui approchent trop près. Enfin une irritation actuelle. Les gens S'ENTÉTENT à se promener en compagnie de leurs chiens en laisse et sans laisse dans les sentiers du lac malgré les panneaux qui fournissent des indications claires. Une meilleure application de la loi est requise! »</p> <p>« Nous n'avons pas besoin d'un trottoir de bois dans ce secteur. Trop de gens conduisent déjà jusqu'à la zone des rapides et nourrissent les oiseaux, ce qui est nuisible. »</p>
lac, Mud (orange)	<p>« Veuillez préserver l'aspect naturel du lac Mud autant que possible. »</p> <p>« Fondamentalement, le lac Mud devrait demeurer une aire importante pour les oiseaux et la faune, et non pas pour le tourisme, le vélo ou même la marche. »</p> <p>« Le lac Mud est un trésor qui ne devrait pas disparaître, car il ne sera probablement jamais récupéré. Gardez les sentiers ouverts en ne faisant que tailler les arbres tombés et autres, et continuez à interdire les animaux domestiques, les bicyclettes, etc. »</p>

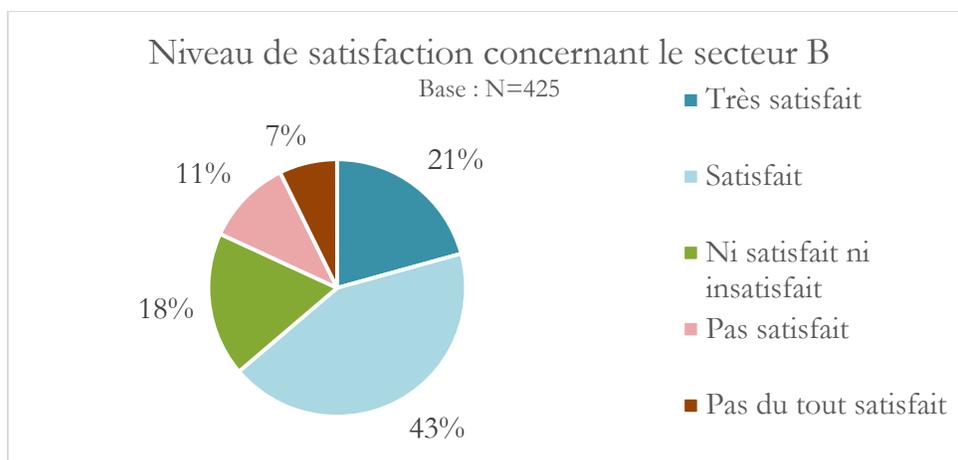
<p>idée, promenade, rivière (jaune)</p>	<p>« L'idée d'une promenade sur la rivière est rafraîchissante et intéressante. »</p> <p>« La promenade est une idée fascinante qui améliorerait grandement l'expérience dans cette partie du parc. »</p> <p>« La promenade proposée le long de la rivière des Outaouais est excessive et entre en conflit avec la préservation de l'ambiance naturelle. »</p>
<p>piste, vélo (bleu)</p>	<p>« Il n'est pas logique de reconstruire la piste cyclable le long de la rive sud du lac Mud à partir de son orientation actuelle. Elle sert bien la communauté - pourquoi ajouter plus de distance et de temps de déplacement en introduisant des courbes? »</p> <p>« Si on force les vélos à utiliser la promenade de bois, l'espace sera restreint et ce sera ennuyeux pour les navetteurs rapides. Ce serait bien d'avoir une piste cyclable secondaire pour ceux qui ne veulent pas s'aventurer sur la promenade dans la « circulation de transit ». Êtes-vous prêt à entretenir la promenade en hiver? Si ce n'est pas le cas, veuillez fournir une alternative sur le terrain. »</p>
<p>aire, créer, naturel (sarcelle)</p>	<p>« Des ressources adéquates doivent être engagées pour assurer en permanence une protection appropriée des habitats naturels importants compte tenu de l'augmentation proposée de l'activité humaine dans ces zones, par exemple la surveillance environnementale, l'aménagement paysager et l'entretien des installations (ramassage des déchets). »</p> <p>« On ne saurait trop insister sur l'importance de cet espace naturel pour les gens et les espèces animales. »</p>

Le tableau suivant énumère les 20 mots les plus fréquemment utilisés dans les réponses à cette question. Bon nombre des mêmes termes sont illustrés dans le diagramme de réseaux de cooccurrences précédent.



Question 6 : Dans quelle mesure êtes-vous satisfait de la proposition concernant le secteur de l'avenue Woodroffe à la plage Westboro/l'avenue Atlantis?

Près des deux tiers (64 %) des répondants affirment qu'ils sont satisfaits de la proposition de relier l'avenue Woodroffe au secteur de la plage Westboro et de l'avenue Atlantis. Un cinquième (21 %) de l'ensemble des répondants se dit très satisfait. Parmi les autres répondants, des proportions égales se disent insatisfaites de la proposition (18 %) ou ni satisfaites ni insatisfaites (18 %).

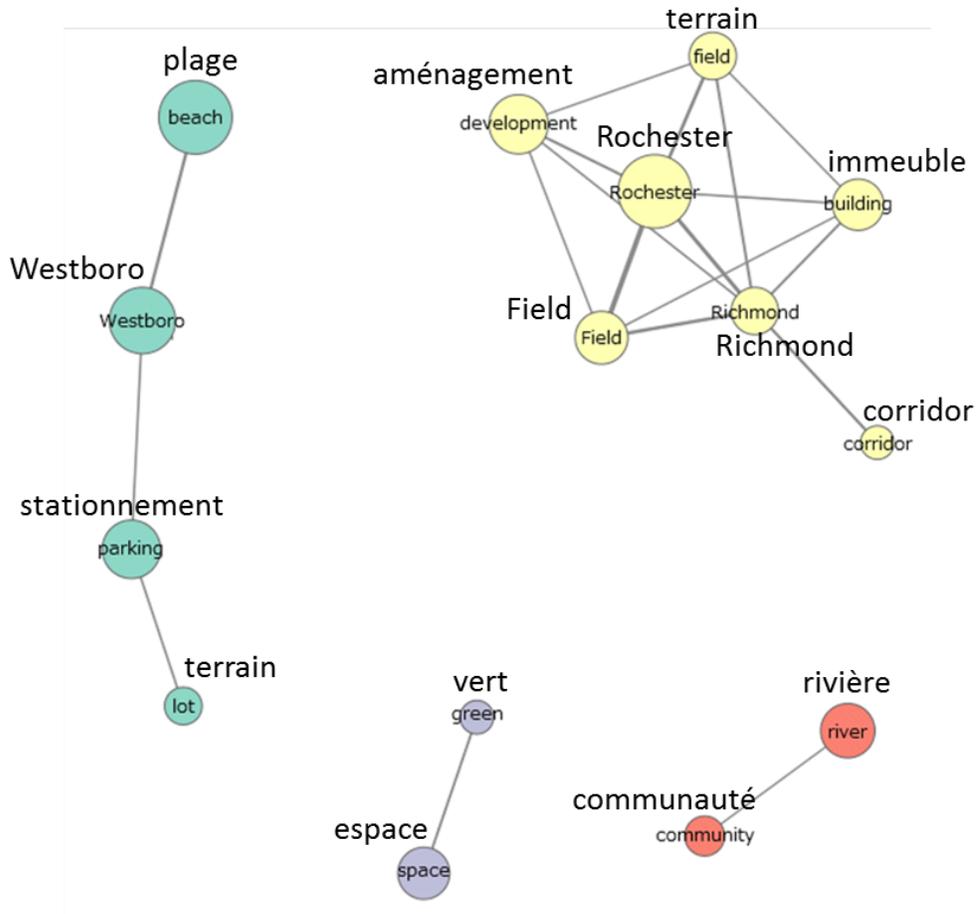


Question 7 : Avez-vous des commentaires sur ce secteur? (Avenue Woodroffe à la plage Westboro/l'avenue Atlantis)

Au total, 230 répondants ont fourni des commentaires sur cette question.

Le diagramme de réseaux de cooccurrences ci-dessous identifie les thèmes les plus courants qui ont été soulevés dans les commentaires fournis sur ce secteur. Ces thèmes sont les suivants :

- **Plage Westboro et stationnement** : Certains répondants ont des impressions favorables à l'égard des changements proposés pour ce secteur qui nécessite des mises à jour depuis trop longtemps. Certains se disent préoccupés par trop de changements, en particulier en ce qui concerne la circulation des visiteurs. Certains sont d'avis que le nouveau stationnement pourrait attirer trop de visiteurs, tandis que d'autres estiment que les options de transport en commun, et non la conduite automobile, devraient être encouragées.
- **Rochester Field** : Certains répondants se disent préoccupés par l'aménagement de ce secteur, en mentionnant que des immeubles en hauteur pourraient être construits et que des zones pourraient être restreintes en raison des travaux d'aménagement.
- **Espaces verts** : Certains se disent préoccupés par la quantité d'espaces verts qui sont considérés perdus en raison de l'aménagement.
- **Communauté et accès riverain** : Certains croient que l'ajout de nouveaux immeubles résidentiels dans la proposition pourrait séparer la communauté de la rivière et du secteur riverain.



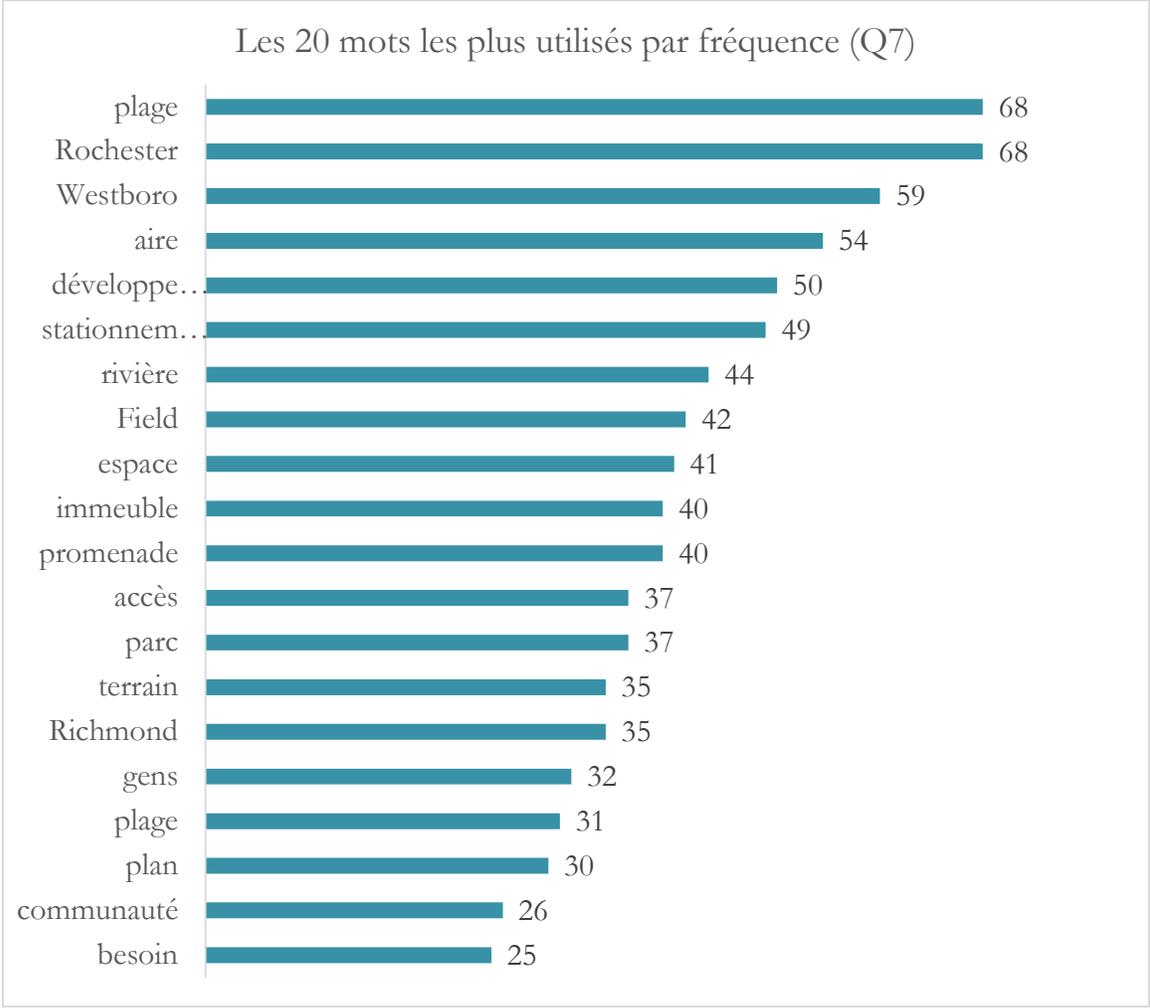
Le tableau suivant met en évidence les commentaires textuels associés aux groupes de mots ci-dessus.

Groupe de mots	Citation
espace, plage, stationnement, Westboro (sarcelle)	<p>« La plage Westboro est tellement sous-utilisée à l'heure actuelle que toute amélioration serait un bonus. La question est de savoir combien de temps cela prendra? »</p> <p>« La plage Westboro est déjà utilisée à sa capacité maximale en été. Amener plus de gens à la plage la ruinera. Rendez-vous sur place pour voir comment elle est déjà pleinement utilisée. Un développement prudent n'est PAS ce que nous voyons à Westboro. Je doute que ce soit différent. »</p> <p>« Le déplacement du stationnement de la plage Westboro limitera son utilisation. Il faudrait envisager des moyens plus efficaces d'amener les gens à la plage. »</p> <p>« L'agrandissement du stationnement de la plage Westboro se fait attendre depuis longtemps. »</p>

	<p>« Je ne veux pas plus de stationnements, mais plus de moyens de transport actif pour accéder à ces secteurs. Il devrait y avoir plus de moyens multimodaux....le vélo, puis le TLR avec le vélo pour pouvoir l'utiliser sur place. »</p> <p>« Je suis un résident de la région. Je m'inquiète que le stationnement sur rue soit utilisé lorsqu'il manque de stationnement sur les terrains de la CCN à la plage Westboro. Nous sommes aussi près de la nouvelle station Dominion. J'aimerais que l'on tienne compte des facteurs associés au stationnement afin d'éviter que nos rues ne deviennent des parcs de stationnement, tout comme la rue Scott est utilisée près de la gare Westboro. Il n'y a pas non plus de mention de ce qui arrivera au stationnement des avenues Kirchoffer et Lanark. Seront-ils conservés? Dans l'affirmative, le stationnement sera-t-il contenu? »</p>
aménagement, corridor, Field, immeuble, Richmond, Rochester, terrain (jaune)	<p>« Il est essentiel d'avoir un corridor vert ouvert et invitant entre le chemin Richmond et le parc via Rochester Field. Les repas en plein air et la musique à la plage Westboro sont un véritable bijou à Ottawa et devraient être maintenus. »</p> <p>« Il ne devrait pas y avoir de travaux d'aménagement le long du chemin Richmond à Rochester Field. Ces travaux devraient être faits au nord-est, comme convenu par la CCN dans l'entente de 100 jours. Un immeuble de six étages à côté d'une propriété historique et d'un quartier résidentiel n'est pas approprié. À la plage Westboro, il ne devrait y avoir aucun stationnement au nord ni au sud de la promenade. Les gens devraient s'y rendre par leurs propres moyens ou ils devraient prendre le TLR jusqu'à la gare Dominion. »</p> <p>« Comme les plans pour Rochester Field sont encore très vagues, j'ai quelques inquiétudes. Je ne veux pas voir un autre mur de condominiums le long du chemin Richmond - le corridor vert menant à la rivière devrait être maximisé. Les résidents dont les propriétés sont situées derrière le champ le long du chemin Fraser devraient être protégés contre tout développement indu. »</p> <p>« Je ne suis pas d'accord avec la proposition concernant Rochester Field. L'aménagement devrait permettre de conserver des espaces verts naturels de Richmond jusqu'à la promenade. »</p>
espace, vert, (pourpre)	<p>« J'aimerais que la CCN s'engage à aménager un espace vert sur le terrain Rochester pour l'accès public. L'intensification de Westboro en fait une jungle de béton et la perte de Rochester Field au profit d'autres projets d'aménagement aggravera l'impact environnemental. »</p> <p>« Il faudrait maintenir un large couloir à l'ouest de Rochester Field comme espace vert. Ce secteur ne requiert aucun aménagement; l'aménagement devrait être fait à proximité des transports en commun comme convenu dans le plan de 100 jours. »</p>
communauté, rivière (rouge)	<p>« Assurez-vous que le bruit des trains et de la circulation ne perturbe pas la communauté et que les lignes de visibilité de la communauté à la rivière ne soient pas dérangées. »</p> <p>« Je m'attendais à ce qu'il s'agisse de la section la plus « urbaine » du parc, de sorte que des</p>

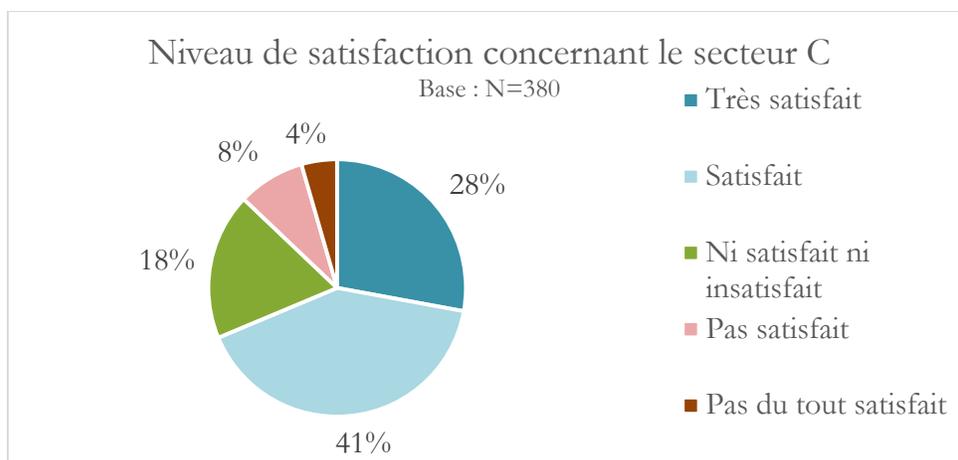
	<i>dispositions devraient être prises pour accueillir un plus grand nombre de personnes. Le plan de développement de Rochester Field est décevant - les bâtiments le long du chemin Richmond ressemblent à un mur de séparation et ils n'invitent pas la communauté à la rivière. »</i>
--	---

Le tableau suivant énumère les 20 mots les plus fréquemment utilisés dans les réponses à cette question. Bon nombre des mêmes termes sont illustrés dans le diagramme de réseaux de cooccurrences précédent.



Question 8 : Dans quelle mesure êtes-vous satisfait de la proposition concernant le secteur du pont Champlain aux rapides Remic?

Sept répondants sur dix (69 %) se disent satisfaits de la proposition pour le secteur du pont Champlain aux rapides Remic. Trois répondants sur dix (28 %) se disent très satisfaits. Les autres répondants ne sont ni satisfaits ni insatisfaits (18 %) en ce qui concerne cette proposition ou ils se sentent insatisfaits (12 %).



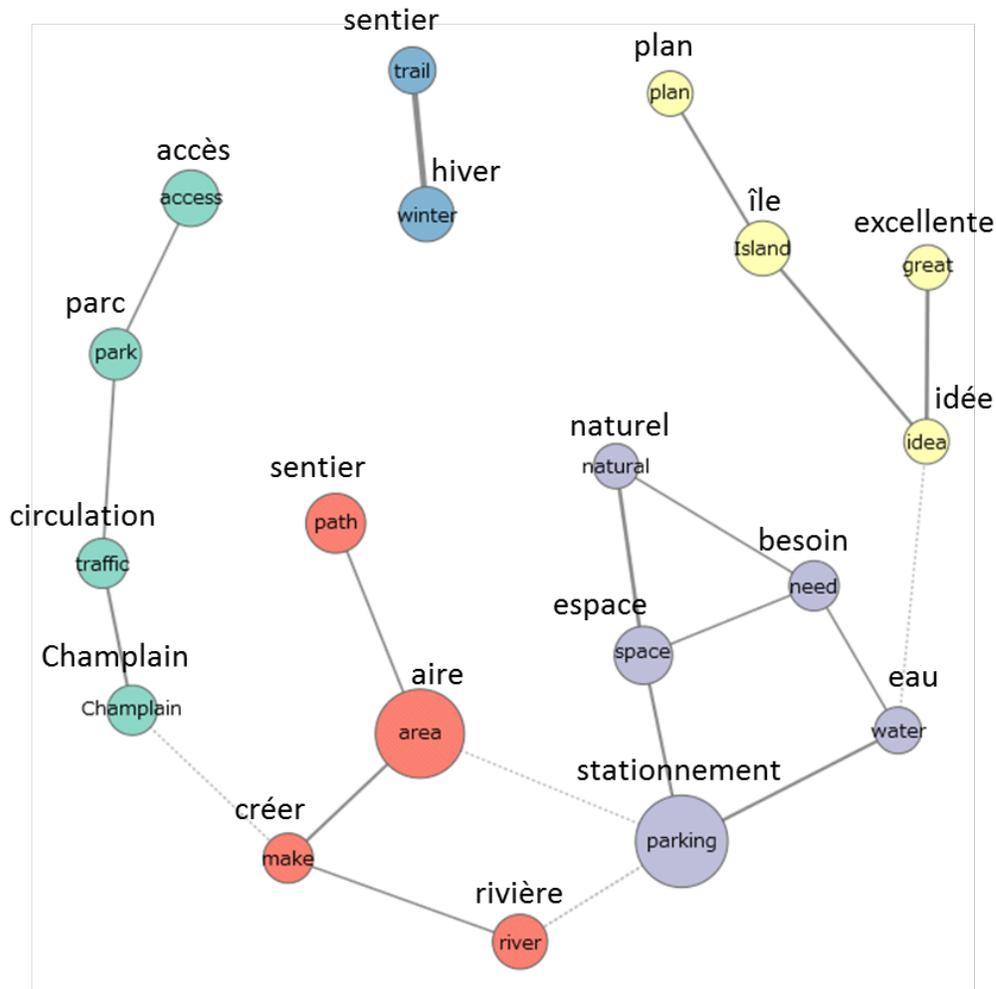
N.B. Ayant été arrondis, les chiffres ci-dessus ne totalisent pas 100 %.

Question 9 : Avez-vous des commentaires sur ce secteur? (Pont Champlain aux rapides Remic)

Au total, 176 répondants ont fourni des commentaires sur cette question.

Le diagramme de réseaux de cooccurrences ci-dessous identifie les thèmes les plus courants qui ont été soulevés dans les commentaires fournis sur ce secteur. Ces thèmes sont les suivants :

- **Sentiers d'hiver** : Plusieurs personnes se disent satisfaites du plan d'accès et d'entretien des sentiers d'hiver.
- **Pont Champlain et accès au parc** : Certains affirment que l'infrastructure doit être améliorée afin d'assurer une meilleure gestion de la circulation dans le secteur, particulièrement au pont Champlain.
- **Sentier, parc et rivière** : Certains mentionnent que ce secteur est sujet aux inondations et soulignent la nécessité de maintenir un accès sécuritaire.
- **Stationnement, eau et espaces naturels** : Certains sont d'avis que le déplacement du stationnement sera avantageux pour la région, tandis que d'autres craignent que le déménagement soit difficile pour certains visiteurs. Certains soulignent que les espaces devraient être maintenus à l'état « naturel » et qu'il n'est pas nécessaire d'aménager des espaces de « programmation ».
- **Île Bate et « excellentes idées »** : Certains mentionnent l'île Bate en particulier et estiment que différents aspects de ce plan sont positifs. D'autres se prononcent sur le large éventail d'idées qui leur semblent bonnes pour ce secteur, mais le consensus demeure insaisissable.



Le tableau suivant met en évidence les commentaires textuels associés aux groupes de mots ci-dessus.

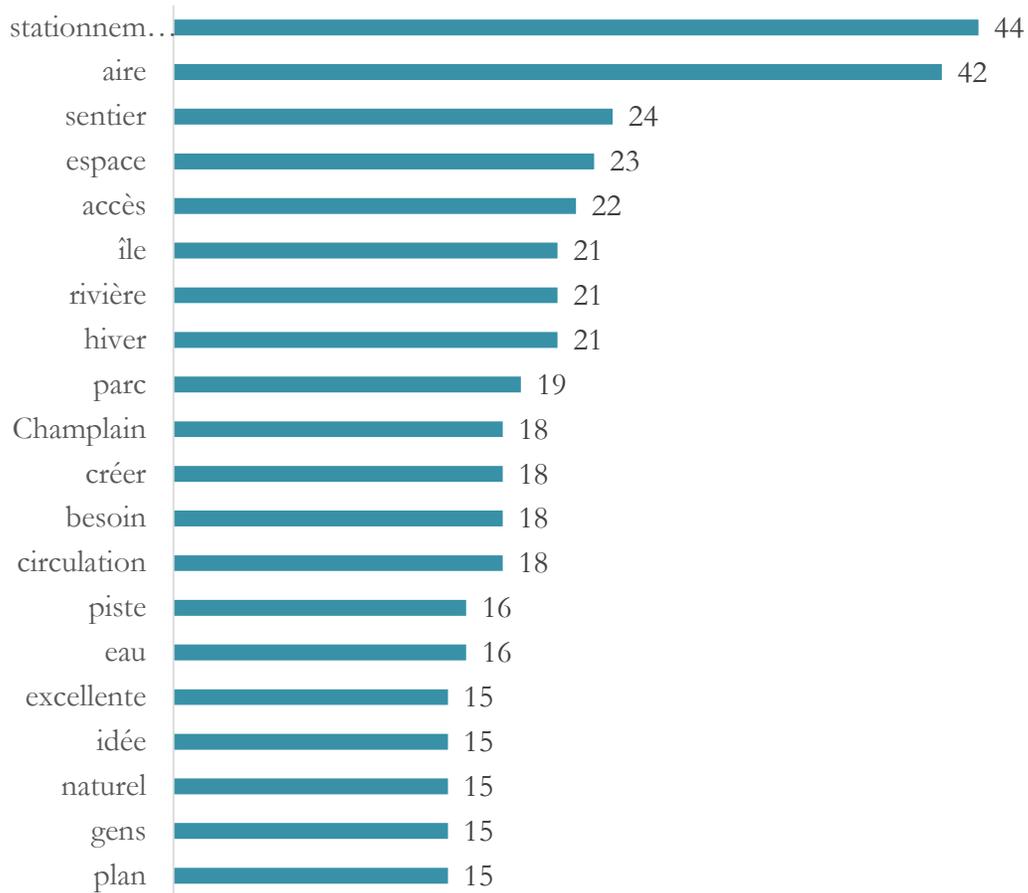
Groupe de mots	Citation
hiver, sentier (bleu)	<p>« Heureux de voir que l'inclusion de l'accès aux sentiers d'hiver est mentionnée. L'accès hivernal est un merveilleux ajout aux usages de cette zone et il doit être maintenu. »</p> <p>« Je suis heureux d'apprendre que les sentiers d'hiver seront une priorité. Ma famille a beaucoup apprécié le sentier SJAM cet hiver ainsi que l'hiver dernier. »</p> <p>« L'aménagement de sentiers d'hiver est très important, surtout parce que cette initiative permet à de nombreux résidents urbains d'avoir accès à des activités récréatives saines. »</p>
accès, Champlain, circulation, parc (sarcelle)	<p>« Dans l'ensemble, c'est génial. L'intersection de la promenade/Island Park ne répond pas aux besoins de la circulation; le flux de la circulation doit être amélioré. Si des améliorations sont apportées à cette intersection, il serait logique de les coordonner avec ce plan. »</p>

	<p>« L'infrastructure cyclable du pont Champlain doit être améliorée. L'entretien hivernal médiocre ou inexistant et la distance entre les véhicules et les cyclistes font en sorte que de nombreux cyclistes utilisent les trottoirs, ce qui augmente les risques pour tous. Si des installations supplémentaires sont ajoutées ici, l'infrastructure doit être améliorée puisque la circulation augmentera. »</p> <p>« Ces améliorations au parc ne régleront pas la question de l'accès, compte tenu de la zone d'interdiction d'accès au pont Champlain à l'heure de pointe en raison de la circulation des navetteurs. L'élargissement du pont ou la construction d'un autre pont à un autre emplacement devrait être une priorité plus grande. Je n'utilise pas le pont pour mes déplacements quotidiens, mais je me retrouve régulièrement coincé dans ce secteur lorsque j'y fais des courses. »</p>
aire, créer, rivière, sentier (rouge)	<p>« Ce sont toutes de bonnes idées, mais j'aime en particulier le déplacement du stationnement loin de la rivière pour faire plus d'espace pour les piétons et les activités, à Champlain et à Remic. »</p> <p>« C'est un secteur à forte inondation; il faudrait envisager d'élever le sentier dans quelques-unes des zones sujettes aux inondations. »</p>
besoin, eau, espace naturel, stationnement (pourpre)	<p>« Je pense que le stationnement pourrait être encore plus loin de l'eau - peut-être près du monument - pour augmenter l'espace vert près de l'eau. Il serait également bon de réduire le stationnement en surface, peut-être avec un stationnement souterrain, ce qui serait possible si le terrain était plus éloigné. »</p> <p>« Trop d'importance accordée à l'espace de programmation - la programmation devrait être minimale pour permettre aux utilisateurs d'accéder facilement au site et de profiter de sa beauté naturelle. »</p> <p>« Bien que des restaurants soient nécessaires le long de la rivière, il faut veiller à ce qu'il n'y en ait pas trop, sinon aucun ne sera rentable. Il y a déjà beaucoup de verdure le long de la rivière aux rapides Remic. Le déplacement du stationnement et la création de plus d'espaces verts sur les berges de la rivière peuvent rendre l'accès à la rivière plus difficile pour les personnes à mobilité réduite. Cela détruira également toute forêt restante sur le site. Le site des rapides Remics est un terrain de pique-nique populaire, mais rien n'est proposé pour améliorer les installations de barbecue. »</p> <p>« Ne déplacez pas le stationnement. C'est une belle région juste pour s'asseoir et profiter de la vue dans la voiture ou à l'extérieur. Le rivage doit être protégé contre l'érosion et des arbres doivent être replantés pour remplacer ceux qui sont morts. Un endroit populaire pour les oies et les sculptures d'eau. »</p> <p>« Je n'inclurais pas de sculptures, de monuments et d'espaces de programmation. Encore une fois, gardez ce site aussi naturel que possible. »</p>
bonne, idée, île,	<p>« J'adore le plan pour l'île Bate. Je crois que ce site pourrait devenir une destination</p>

plan (jaune)	<p><i>intéressante. Un restaurant permanent serait un excellent ajout. J'aime beaucoup l'idée de la porte d'entrée du pont Champlain sur l'île Bate. J'aime aussi l'idée du sentier cantilever sous le pont Champlain. »</i></p> <p><i>« J'aime la plupart des aspects de ce plan, y compris la consolidation du stationnement sur l'île Bate pour agrandir la forêt, ainsi que le point de vue. Je n'aime pas l'idée d'une passerelle sur l'eau sous le pont. Avec les hauts niveaux d'eau au printemps, c'est une très mauvaise idée. »</i></p> <p><i>« L'ajout de pistes de patins à roulettes est une excellente idée. S'il y avait un moyen d'incorporer une piste de patinage d'hiver, ce serait formidable. »</i></p> <p><i>« C'est une bonne idée d'éloigner les zones de stationnement de la rivière de l'autre côté du secteur SJAM. Maximiser les zones de nature sauvage et les sentiers (forêt Kitchissippi!) est aussi super! »</i></p> <p><i>« Dans l'ensemble, c'est génial. L'intersection de la promenade/ Island Park ne répond pas aux besoins de la circulation; le flux de la circulation doit être amélioré. Si des améliorations sont apportées à cette intersection, il serait logique de les coordonner avec ce plan. »</i></p>
--------------	---

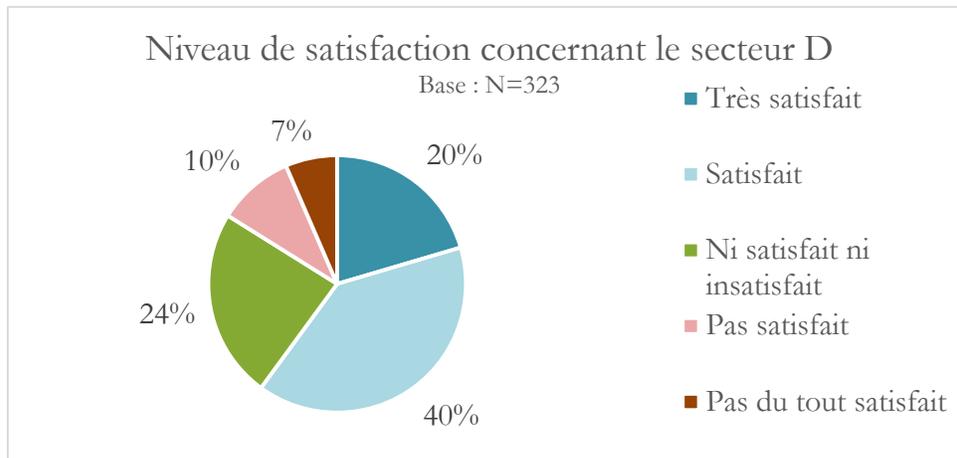
Le tableau suivant énumère les 20 mots les plus fréquemment utilisés dans les réponses à cette question. Bon nombre des mêmes termes sont illustrés dans le diagramme de réseaux de cooccurrences précédent.

Les 20 mots les plus utilisés par fréquence (Q9)



Question 10: Dans quelle mesure êtes-vous satisfait de la proposition concernant le secteur de l'avenue Parkdale à la baie Nepean?

Trois répondants sur cinq (60 %) se disent satisfaits de la proposition pour le secteur de l'avenue Parkdale à la baie Nepean. Un répondant sur cinq (20 %) se dit très satisfait. Les autres répondants ne sont ni satisfaits ni insatisfaits (24 %) à l'égard de cette proposition ou ils en sont insatisfaits (17 %).



N.B. Ayant été arrondis, les chiffres ci-dessus ne totalisent pas 100 %.

Question 11 : Avez-vous des commentaires sur ce secteur? (Avenue Parkdale à la baie Nepean)

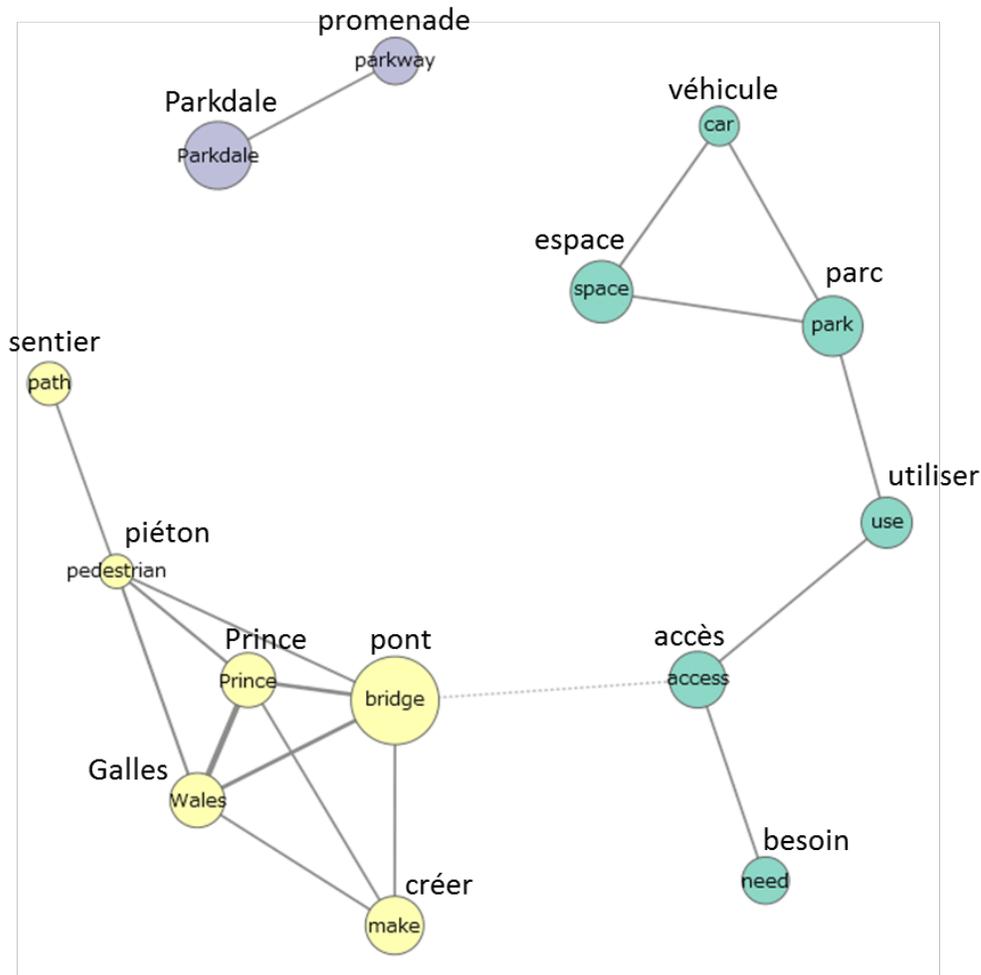
Au total, 161 répondants ont fourni des commentaires sur cette question.

Le diagramme de réseaux de cooccurrences ci-dessous identifie les thèmes les plus courants qui ont été soulevés dans les commentaires fournis sur ce secteur. Ces thèmes sont les suivants :

Parkdale et promenade : Certains sont d'avis que le réalignement de l'intersection dans ce secteur serait avantageux, tandis que d'autres soulignent que la promenade est un point d'accès clé pour les gens du secteur.

Pont piétonnier de la promenade Prince-de-Galles : De l'avis de plusieurs, le pont Prince-de-Galles devrait faciliter l'accès des piétons et des cyclistes.

Véhicules, accès et parc : Certains croient qu'il faudrait mettre davantage l'accent sur la réduction de la congestion dans ce secteur. D'autres s'inquiètent de l'impact de la fermeture de la bretelle Parkdale sur la circulation véhiculaire dans le secteur.

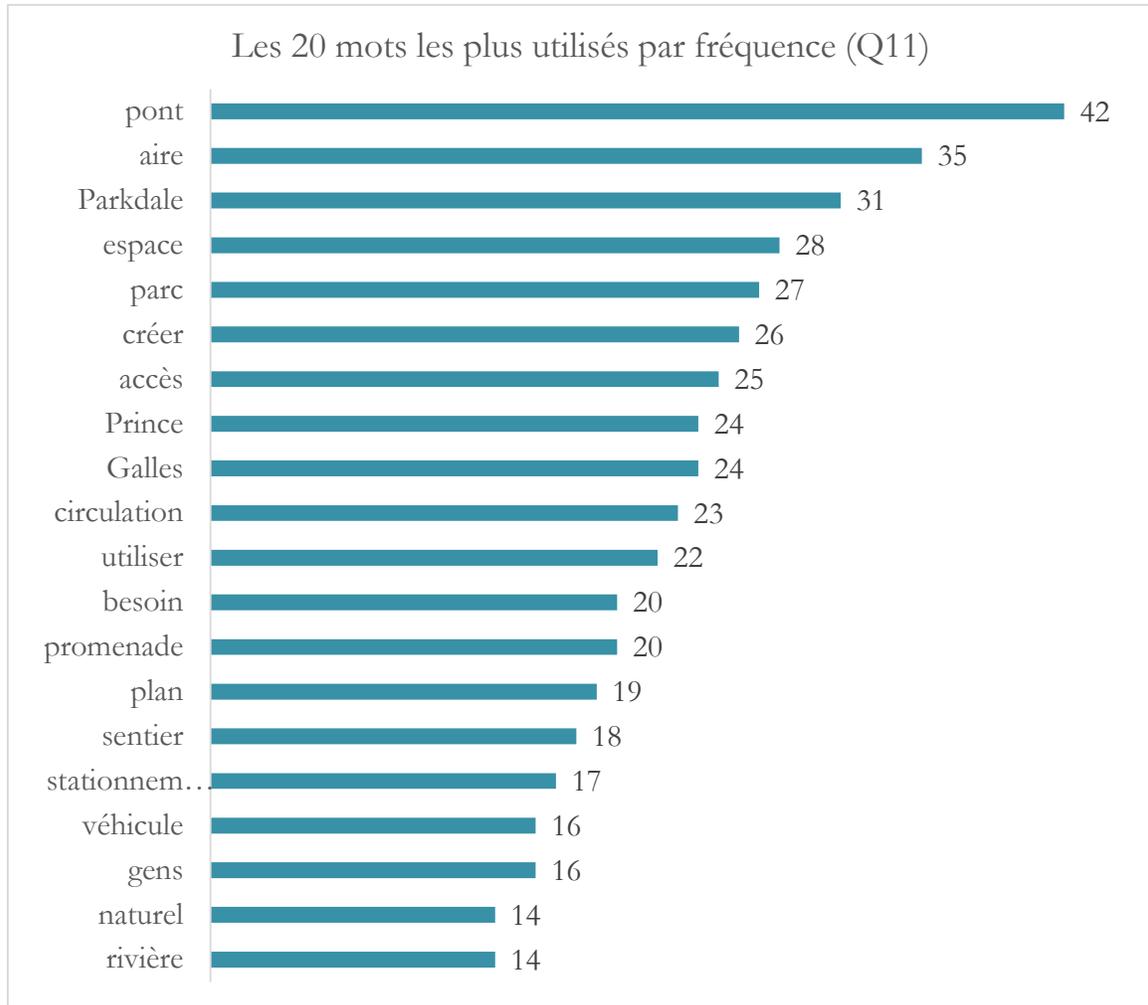


Le tableau suivant met en évidence les commentaires textuels associés aux groupes de mots ci-dessus.

Groupe de mots	Citation
Parkdale, promenade (pourpre)	<p>« L'accès à l'Hôpital civique d'Ottawa par la promenade et Parkdale doit rester une priorité. »</p> <p>« J'aime beaucoup l'idée de reconfigurer le secteur où Parkdale rejoint la promenade SJAM pour permettre aux piétons/cyclistes d'accéder plus facilement à la rive. »</p> <p>« Je ne suis pas sûr que le réaménagement des bretelles Parkdale et de l'intersection fonctionnerait. Je crois qu'il faut y réfléchir davantage, car cela entraînera probablement beaucoup de perturbations le long de la promenade. Il est important de se rappeler que la promenade dessert aussi les touristes, et non seulement les résidents, et que ce changement nuira à leur expérience. »</p>
créer, Galles,	« J'aime particulièrement l'inclusion de portages le long de la route, et la séparation des

<p>piéton, pont, Prince, sentier (jaune)</p>	<p><i>sentiers cyclables et des sentiers pédestres. »</i></p> <p><i>« Le pont Prince-de-Galles devrait être utilisé pour le transport en commun à destination et en provenance de Gatineau, mais aussi par les piétons. »</i></p> <p><i>« J'appuie totalement et avec enthousiasme la construction d'un passage pour cyclistes et piétons sur le pont Prince-de-Galles. Nous devons faire en sorte que cela se produise! »</i></p>
<p>accès, besoin, espace, parc, véhicule, utiliser (sarcelle)</p>	<p><i>« La proposition devrait inclure le retrait des véhicules motorisés de la promenade SJAM. C'est dommage d'avoir une autoroute à quatre voies à côté de ce bel espace vert. »</i></p> <p><i>« Je voudrais réitérer mes commentaires précédents concernant la possibilité de réduire substantiellement l'espace total prévu pour la conduite automobile. Plus d'espace pour le parc, moins pour la route! »</i></p> <p><i>« Je m'inquiète de la congestion supplémentaire qu'entraînerait l'enlèvement de la bretelle Parkdale. Cependant, j'aime l'idée d'utiliser l'espace supplémentaire. »</i></p>

Le tableau suivant énumère les 20 mots les plus fréquemment utilisés dans les réponses à cette question. Bon nombre des mêmes termes sont illustrés dans le diagramme de réseaux de cooccurrences précédent.



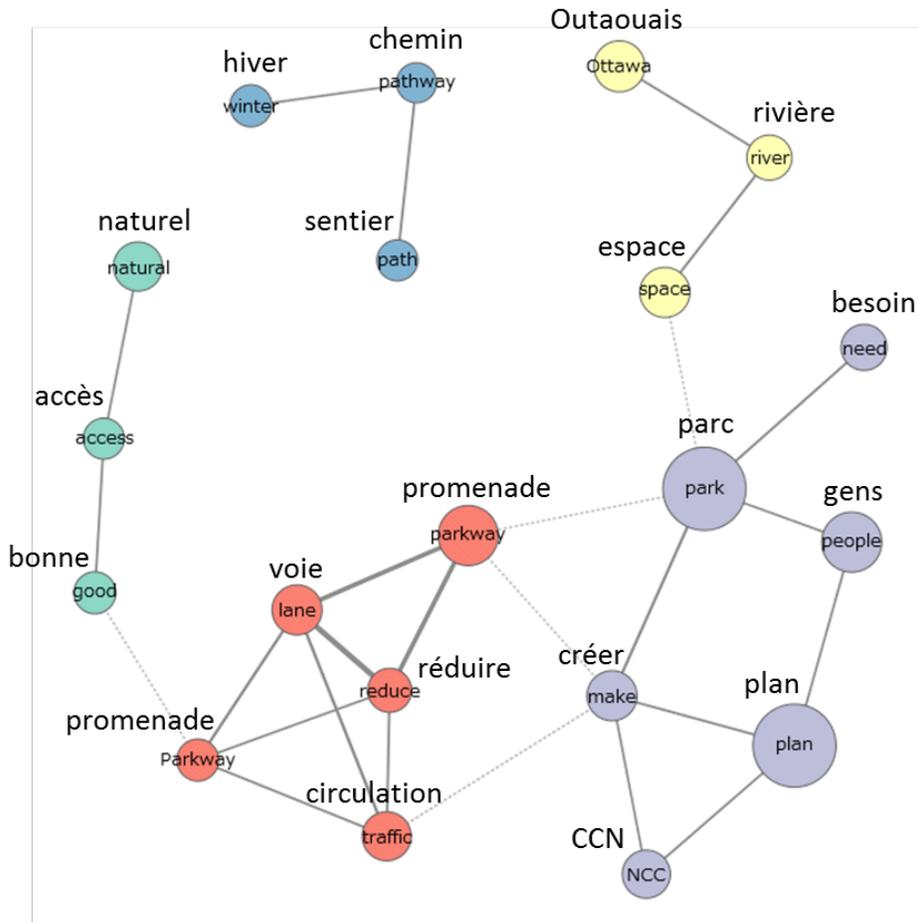
Question 12 : Veuillez écrire tout autre commentaire sur le plan. Merci!

Au total, 293 répondants ont fourni des commentaires sur cette question.

Le diagramme de réseaux de cooccurrences ci-dessous identifie les thèmes les plus courants qui ont été soulevés dans les commentaires fournis sur ce secteur. Ces thèmes sont les suivants :

- **Sentiers d'hiver** : Certains soulignent qu'ils aimeraient que les sentiers soient entretenus en hiver pour que le parc puisse être utilisé tout au long de l'année.

- **Accès à un espace naturel** : Certains voudraient que la zone demeure à un état naturel, avec un minimum de perturbations et de changements. D'autres soulignent la valeur de la tranquillité en tant qu'élément invisible et sous-estimé du secteur riverain.
- **Promenade et circulation** : Alors que certains font remarquer que les voies sur la promenade ne devraient pas être réduites dans le but de minimiser la circulation, d'autres sont d'avis que l'on devrait décourager l'utilisation de la promenade comme voie de circulation principale.
- **Rivière des Outaouais et espaces avoisinants** : Certains sont heureux que ce secteur situé près de la rivière des Outaouais aide à relier les gens qui l'entourent à l'espace. D'autres sont d'avis que l'on pourrait faire plus en ce qui concerne la promenade et la circulation dans le secteur.
- **Plan du parc et besoins des gens** : Les répondants ont fourni des commentaires sur plusieurs autres sujets, y compris sur ce qu'il faut faire pour le parc selon eux et sur ce que les gens qui vivent près du parc et qui le fréquentent peuvent avoir besoin. Certains demandent que le nom du parc lui-même soit changé.
- **Oies** : Un certain nombre de répondants ont fait des commentaires sur le caractère envahissant des oies dans ces secteurs et ont exprimé le désir que cette question soit mieux traitée.
- **Accès** : Un certain nombre de répondants ont souligné l'importance de veiller à ce que les quatre secteurs riverains soient accessibles en toute sécurité, en particulier à vélo.



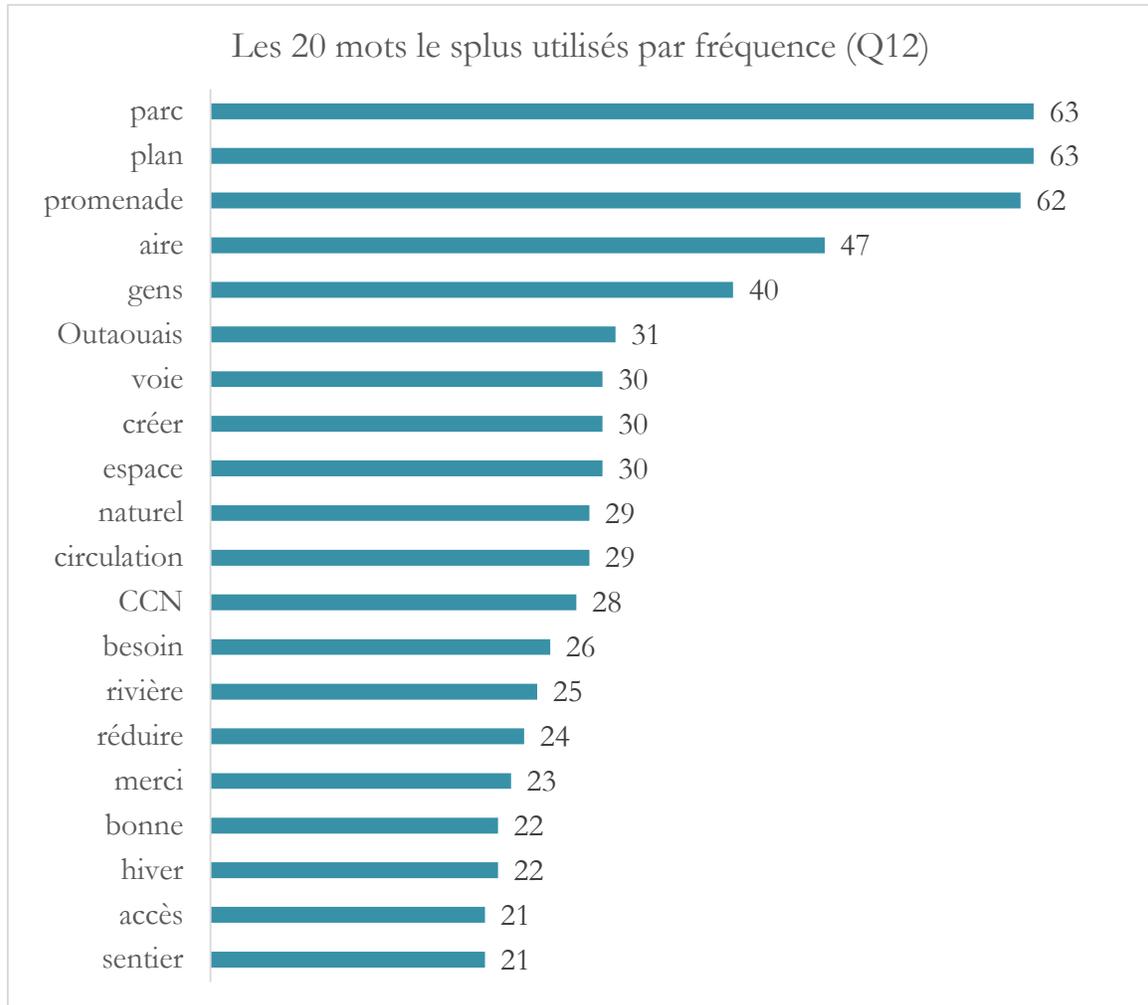
Le tableau suivant met en évidence les commentaires textuels associés aux groupes de mots ci-dessus.

Groupe de mots	Citation
hiver, piste, sentier (bleu)	<p>« Déneiger les pistes cyclables en hiver. »</p> <p>« Je pense que le plan serait grandement amélioré si une piste de ski et de raquette d'hiver pouvait être créée et entretenue sur toute la longueur du sentier, afin que les gens puissent en profiter en toutes saisons. Il y a une piste de ski le long d'une partie du sentier, mais elle est entretenue de façon privée. »</p> <p>« Ça ressemble à un brouillon très intéressant. Je recommanderais que si les sentiers sont conçus pour fonctionner en hiver et pour les familles jeunes et âgées (salles de bains, aires de repos pendant toute l'année), alors cela fonctionnera pour tout le monde. »</p>
accès, excellent, naturel (sarcelle)	<p>« Un excellent plan pour promouvoir la beauté naturelle de la capitale du Canada en améliorant le secteur riverain et en le rendant plus accessible à tous. »</p> <p>« Améliorer l'accès à de beaux sites naturels. Ne gâchez pas tout. »</p>

	<p>« Les plans visant à « animer » le paysage naturel le long de la rivière des Outaouais vont totalement à l'encontre de l'appréciation de l'ambiance naturelle du site. Bien que l'accès de certains quartiers résidentiels à la rivière puisse être amélioré, j'espère que la CCN adoptera une approche plus minimaliste et aura la main légère afin de préserver le paysage naturel. Moins, c'est mieux. Merci d'avoir enlevé le nerprun, s'il vous plaît, faites-en aussi une priorité le long de la piste cyclable dans le parc de la Gatineau, où il dépasse rapidement les arbres indigènes. »</p>
<p>circulation, promenade, réduire, voie (rouge)</p>	<p>« Ne réduisez pas les voies sur la promenade. La promenade Island Park ne peut pas supporter plus de circulation aux heures de pointe. »</p> <p>« Ne réduisez pas le nombre de voies de circulation le long de la promenade. »</p> <p>« L'amélioration de la promenade riveraine est une initiative fantastique. Je pense que la création de pistes cyclables séparées (peut-être une voie de la promenade !!!!!!!) aurait un impact profond sur la nature agréable et sécuritaire de l'ensemble du parc. C'est actuellement le chaos; il y a des vélos électriques, des patineurs à roues alignées, des cyclistes de route, des cyclistes navetteurs et des piétons (y compris des enfants et des personnes âgées). Ils ont tous besoin d'un endroit sûr pour accéder au rivage.</p> <p>« La proposition devrait inclure le retrait des véhicules motorisés de la promenade SJAM. C'est dommage d'avoir une autoroute à quatre voies à côté de ce bel espace vert. »</p>
<p>besoin, CCN, créer, gens, parc, plan (pourpre)</p>	<p>« Il faut faire plus pour relier la ville à la rivière d'une manière qui va au-delà des parcs. D'autant plus que le parc est traversé par une autoroute. L'idée de réduire la vitesse sur les promenades est essentielle. Les idées pour le parc sont cependant bonnes. Il suffit de travailler plus fort pour réduire l'impact de la route. Ne laissez pas les ingénieurs de la circulation concevoir l'espace public. »</p> <p>« La principale force de ce plan préliminaire est la reconnexion de la population d'Ottawa et d'ailleurs à la rivière et à son importance écologique et historique. »</p> <p>« Veillez à ce que l'on retrouve les peuples des Premières nations dans tous ces plans; on ne doit pas simplement leur faire un « clin d'œil » pour pouvoir cocher la case de l'inclusion. Rendez ce plan significatif. »</p>
<p>espace, Outaouais, rivière (jaune)</p>	<p>« Veuillez maintenir les liens existants et de longue date avec la rivière des Outaouais pour les générations futures. »</p> <p>« Le projet représente une occasion importante de transformer une promenade en un parc et de reconnecter les gens à la rivière des Outaouais. La route elle-même devrait serpenter pour que les gens ne soient pas enclins à la vitesse, et les limites de vitesse doivent être strictement appliquées. Si ces mesures sont prises, on obtiendra une promenade panoramique et une oasis urbaine. »</p> <p>« Veuillez retirer toutes les voitures de la promenade de l'Outaouais. Avoir une route à</p>

	<i>grande vitesse le long de la rivière est un gaspillage de cet espace si précieux. »</i>
--	--

Le tableau suivant énumère les 20 mots les plus fréquemment utilisés dans les réponses à cette question. Bon nombre des mêmes termes sont illustrés dans le diagramme de réseaux de cooccurrences précédent.



V — Intégration des résultats

Après un examen approfondi des commentaires reçus dans le cadre de la consultation publique, plusieurs mises à jour ont été apportées à l'ébauche finale du plan, dont les suivantes :

- aménagement d'aires de loisirs tranquilles et actives diversifiées dans le secteur riverain pouvant être utilisées tout au long de l'année;
- adoption de concepts de haute qualité, sensibles au contexte et thématiquement appropriés;
- ajout de toilettes publiques temporaires le long des terrains du parc et dans les espaces destinés à accueillir des programmes et des événements publics;
- ajout d'installations et d'un café temporaire offrant des biens et services, s'il y a lieu;
- intégration d'art public et de possibilités d'interprétation du patrimoine et de la culture de la région, y compris la culture algonquine des Anishinabe;
- ajout de passages à niveau sécuritaires et signalisés sur la promenade à divers endroits le long du parc riverain pour les cyclistes et les piétons;
- ajout d'éléments d'orientation, y compris la signalisation, le long du parc riverain pour indiquer la direction et identifier les zones et les caractéristiques particulières du parc;
- transformation du sentier multifonctionnel existant en un réseau séparé afin d'offrir des voies distinctes pour les piétons et les cyclistes;
- ajout, sous réserve d'études supplémentaires et d'approbations environnementales, d'une promenade sur l'eau entre le lac Mud et les rapides Deschênes afin de permettre aux visiteurs de profiter de vues spectaculaires sur la rivière et le centre-ville de Gatineau-Ottawa et de créer un habitat riverain aquatique protégé;
- augmentation du nombre d'occasions offertes aux visiteurs qui veulent profiter de vues panoramiques de la rivière et des collines de la Gatineau grâce à l'élimination des espèces végétales envahissantes et à la revégétalisation avec des espèces végétales indigènes et plus robustes;
- restauration et renforcement de certaines parties du rivage grâce à une végétation riveraine et à des méthodes respectueuses de l'environnement qui permettront de restaurer les habitats, de prévenir l'érosion et de favoriser la résilience aux conditions climatiques extrêmes;
- conservation et mise en valeur des caractéristiques écologiques du lac Mud avec l'achèvement du réseau de sentiers, l'amélioration des éléments d'orientation et la protection et la mise en valeur des habitats;

- amélioration de l'expérience du visiteur par l'aménagement de zones d'ombre et de zones protégées du vent, l'aménagement d'une zone tampon adéquate le long de la lisière urbaine du parc et la mise en place de nouvelles mesures de gestion des oies;
- mise en valeur de Rochester Field en tant qu'espace public actif et passif qui constitue une porte d'entrée clé pour les collectivités locales, tout en conservant le site patrimonial national adjacent;
- ajout d'un nouveau pavillon à la plage Westboro pour améliorer les commodités publiques (location d'équipement, toilettes et restaurant) et amélioration des fonctions de la plage;
- augmentation du nombre de points d'accès communautaires aux terres du parc grâce à la création de liens d'accès;
- déplacement du stationnement à l'intérieur des terres pour obtenir plus d'espace récréatif sur la rive.

VI — Prochaines étapes

Le plan préliminaire propose diverses actions afin de mettre en œuvre le concept de parc riverain. Certains des éléments du plan, comme la revégétalisation, l'enlèvement des espèces végétales envahissantes, la restauration du rivage, la séparation des sentiers et la signalisation de tous les passages à niveau de la promenade pourraient prendre plus de temps à réaliser et nécessiter des analyses et des études plus détaillées, alors que d'autres éléments peuvent être mis en place dans un délai plus court.

Parmi les mesures à court terme, mentionnons la conception du pavillon de la plage Westboro, l'ajout de toilettes dans l'ensemble du parc, l'accès aux camions de nourriture les fins de semaine et lors d'événements spéciaux, et le prolongement des sentiers récréatifs d'hiver populaires à l'est et à l'ouest le long de la rive.

Parallèlement à la mise en œuvre du projet de train léger sur rail de la ville dans la région de Rochester Field, les éléments suivants seront mis en place : le premier franchissement en surface signalisé de la promenade; la séparation des sentiers; des mesures de ralentissement de la circulation sur la promenade.

Le programme d'élimination des espèces végétales envahissantes et la restauration des exutoires d'eaux pluviales se poursuivront dans le cadre des travaux en cours. Les efforts de conservation écologique et de restauration des terres humides sont en cours et se poursuivront en collaboration avec les intervenants et les partenaires.

Une fois le plan approuvé, il sera mis en œuvre par la Direction de l'intendance de la capitale. Un plan d'action sera élaboré, étant entendu que le projet sera mis en œuvre selon une approche progressive qui dépendra des priorités, du financement et des résultats d'autres études, au besoin.

Annexes

Annexe 1

Questionnaire de l'enquête

Plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais Consultation publique en ligne

Nous voulons connaître votre avis.

La CCN a ébauché le plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais qui occupera une superficie de neuf kilomètres le long de la rivière des Outaouais, entre les plaines LeBreton et le lac Mud. C'est la dernière d'une série de quatre consultations publiques sur ce projet. Les rapports de consultation des précédentes activités auxquelles le public a pris part peuvent être consultés ici.

Ce plan orientera les investissements et les décisions à venir quant à l'utilisation des terrains pour le parc au cours des 50 prochaines années.

Nous voulons connaître votre avis et vos idées sur l'ébauche finale du plan, y compris les stratégies et les lignes directrices proposées, et les plans de secteur.

Vos commentaires resteront confidentiels. Répondre au sondage vous prendra environ cinq minutes.

Stratégies et lignes directrices

Cette ébauche de plan a tenu compte des commentaires reçus du public et des intervenants tout au long de son élaboration. Par différentes stratégies et lignes directrices, elle propose les nouvelles idées suivantes :

Expérience riveraine

Offrir davantage d'accès à la rivière; avoir sept secteurs animés et calmes dont le public peut profiter; donner accès à plus de toilettes publiques, de services alimentaires, d'aires de repos, de boutiques de location et de réparation, et offrir différentes possibilités récréatives toute l'année.

Environnement naturel

Protéger la santé et la diversité écologiques; enlever les végétaux envahissants et en prévenir la pousse (p. ex., le nerprun); remplacer les arbres endommagés; créer de nouveaux points de vue sur la rivière; se protéger contre les inondations; gérer l'érosion des berges.

Culture et patrimoine

Protéger et interpréter les ressources patrimoniales et archéologiques; faire connaître le patrimoine culturel et l'histoire de la rivière et des parcs; donner de l'information et offrir des occasions de sensibilisation; créer de nouveaux espaces pour la tenue d'activités; améliorer l'orientation et la signalisation; aménager plus d'espaces verts publics pour des rassemblements spontanés.

Connectivité

Offrir des sentiers piétons et cyclables plus sécuritaires; prévoir assez de places de stationnement pour les véhicules et les vélos dans les secteurs d'activité des parcs; relocaliser le stationnement loin de la berge; ajouter des passages à niveau sécuritaires sur la promenade; réduire la limite de vitesse sur les promenades; assurer l'accès universel; fournir un système d'orientation et de la signalisation.

* Dans quelle mesure êtes-vous satisfait de ces propositions?

- Très satisfait
- Satisfait
- Ni satisfait ni insatisfait
- Pas satisfait
- Pas du tout satisfait

Avez-vous des commentaires sur les stratégies et les lignes directrices proposées?

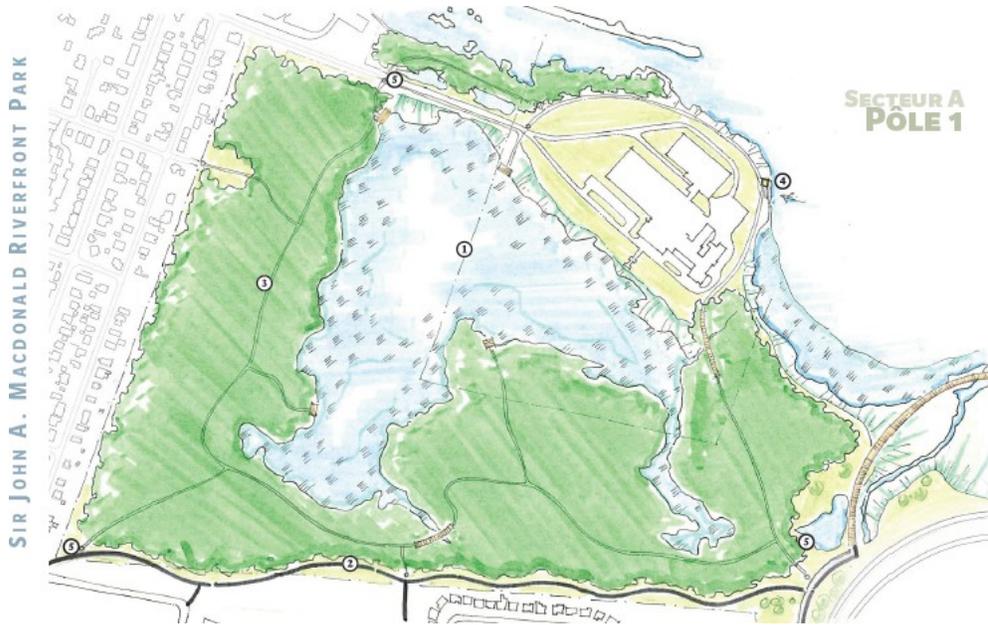
Plans de secteur

Le parc comprend quatre secteurs; chacun compte deux ou trois zones d'animation.

* Dans la liste qui suit, veuillez choisir les secteurs que vous souhaitez commenter.

- Secteur A : de l'aire de conservation du lac Mud à Britannia aux rapides Deschênes
- Secteur B : de l'avenue Woodroffe à la plage Westboro / l'avenue Atlantis
- Secteur C : du pont Champlain aux rapides Remic
- Secteur D : de l'avenue Parkdale à la baie Nepean

Secteur A : de l'aire de conservation du lac Mud à Britannia aux rapides Deschênes





Éléments clés du secteur

- Lac Deschênes-Rivière de l'Outaouais : zone importante pour la conservation des oiseaux Grande biodiversité indigène (61 espèces de végétaux indigènes)
- Aire de conservation du lac Mud à Britannia : zone humide d'importance provinciale et zone d'intérêt naturel et scientifique Rapides Deschênes : eau peu profonde et habitat riverain

Aperçu du concept du secteur

Le concept du secteur relie les gens à la nature et offre un sanctuaire aux usagers du parc où ils peuvent apprécier la beauté des lieux. En respectant la fragilité du milieu, il tente de sensibiliser les visiteurs à la nature et aux habitats et favorise la jouissance des lieux tout en limitant les impacts potentiels sur l'écosystème. Ce concept cherchera à offrir un accès plus sécuritaire et une signalisation plus claire dans cet endroit.

Le concept propose également des projets visant à restaurer, à protéger et à gérer la berge grâce à des mesures de gestion des eaux pluviales et de lutte contre l'érosion.

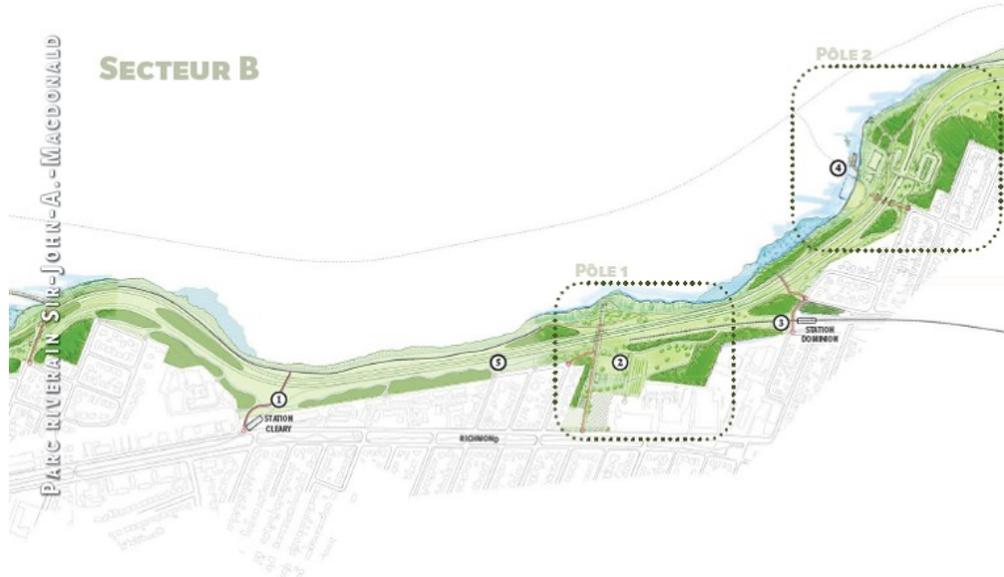
Pour lire la description du secteur et les recommandations, cliquez [ici](#).

Dans quelle mesure êtes-vous satisfait de la proposition concernant le secteur de l'aire de conservation du lac Mud à Britannia aux rapides du lac Deschênes?

- Très satisfait
- Satisfait
- Ni satisfait ni insatisfait
- Pas satisfait
- Pas du tout satisfait

Avez-vous des commentaires sur ce secteur?

Secteur B : de l'avenue Woodroffe à la plage Westboro / l'avenue Atlantis



Aperçu du concept

Cette bande de terrain de 2,4 kilomètres est l'ancrage de la première étape de réalisation du plan du parc qui profite du projet de train léger sur rail. Le pré Rochester et la plage Westboro sont les éléments caractéristiques du parc. Les installations et les commodités de ces aires seront aménagées dans le cadre de la réalisation du corridor ouest du train léger sur rail.

En guise de compensation pour l'utilisation des terrains de la CCN pour la construction du corridor ouest du train léger sur rail, la Ville d'Ottawa s'est engagée à investir 30 millions de dollars dans des travaux qui feront progresser l'aménagement de cette section du parc riverain, dont des avant-projets détaillés de la plage Westboro et du pré Rochester, la modification du tracé de la promenade, la modification du tracé et la séparation des sentiers ainsi que végétalisation.

La conversion du pré Rochester en un espace conçu pour les gens constitue une transformation importante pour relier les quartiers à la rivière. Une composante importante du concept est l'axe central entre le chemin Richmond et la rivière, traversant la promenade à niveau et permettant ainsi un accès piétonnier et cyclable sécuritaire et sans entrave entre les quartiers et la rivière.

Le long du chemin Richmond, l'aménagement à usage mixte proposé devra être conçu avec soin pour bien tenir compte du contexte historique du lieu historique national du Canada de Maplelawn-et-Ses-Jardins adjacent, étant donné que la maison, les jardins et les terrains connexes constituent l'un des sites historiques les plus anciens et les mieux conservés de la région de la capitale nationale.

Le réaménagement de la plage Westboro améliorera l'accès piétonnier et cyclable, la mise à l'eau des canots et des kayaks et prévoira un bâtiment polyvalent plus grand, en plus des usages traditionnels de la plage. Un stationnement sera construit au sud de la promenade, à l'ancien dépôt Atlantis. Un stationnement d'accès universel et des services seront offerts à côté du bâtiment polyvalent proposé. Le concept conserve et respecte les éléments du patrimoine naturel et culturel, offre des services et des installations compatibles avec le parc, prévoit la gestion écologique des eaux pluviales et améliore l'accès physique à la rivière et la vue qu'on en a.

Le plan d'aménagement détaillé ne fait pas partie de ce cadre de planification. Toutefois, le concept et les plans détaillés seront développés lors des prochaines consultations avec la communauté et les intervenants.

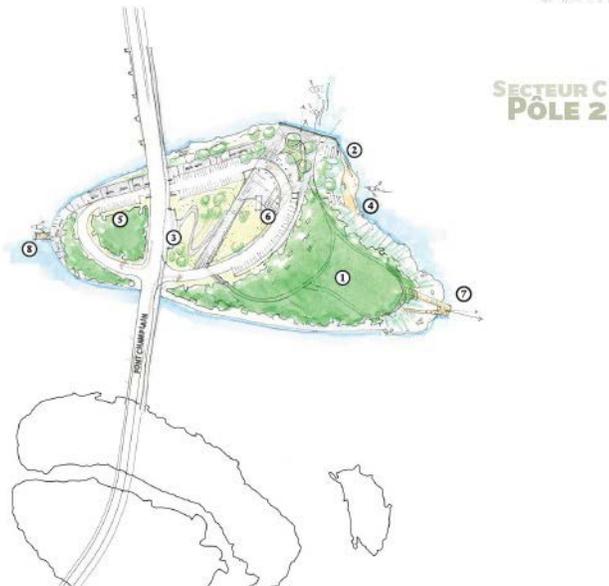
Pour lire la description du secteur et les recommandations, cliquez [ici](#).

Dans quelle mesure êtes-vous satisfait de la proposition concernant le secteur de l'avenue Woodroffe à la plage Wesboro / l'avenue Atlantis?

- Très satisfait
- Satisfait
- Ni satisfait ni insatisfait
- Pas satisfait
- Pas du tout satisfait

Avez-vous des commentaires sur ce secteur?

Secteur C : du pont Champlain aux rapides Remic





Éléments clés du secteur

- Bois Champlain et belvédère Champlain
- Île Bate : pêche, kayakistes d'expérience Sculptures des rapides Remic

- Vues exceptionnelles du secteur du cœur de la capitale et de la rive gatinoise
Monument dédié aux diplomates décédés dans l'exercice de leurs fonctions

Aperçu du concept du secteur

Dans ce secteur, les recommandations ont pour objet de tirer parti de ses attraits naturels et d'améliorer l'aménagement paysager en agrandissant l'espace réservé aux programmes d'activités et en donnant accès à la rive aux usagers du parc en relocalisant le stationnement loin de l'eau.

Le concept de ce secteur reconnaît aussi l'importance de s'appuyer sur le succès des sentiers d'hiver qui constituent un ajout parfait à la capitale hivernale du pays et qui sont accessibles aux résidants et aux visiteurs. Avec la participation de bénévoles de la collectivité locale, les sentiers animent cette partie du secteur riverain et présentent Ottawa comme une destination touristique hivernale.

Pour lire la description du secteur et les recommandations, cliquez [ici](#).

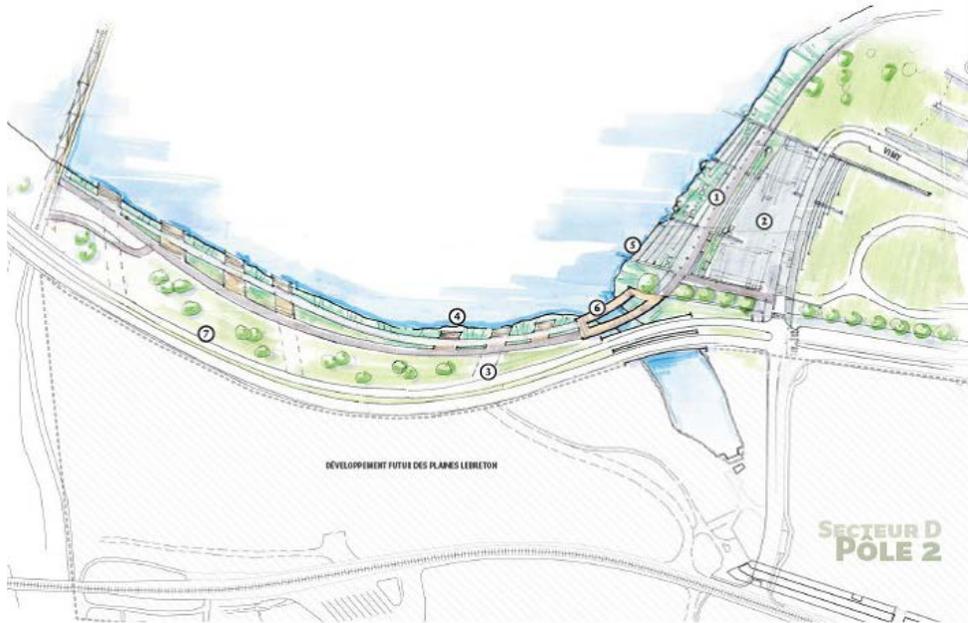
Dans quelle mesure êtes-vous satisfait de la proposition concernant le secteur du pont Champlain aux rapides Remic?

- Très satisfait
- Satisfait
- Ni satisfait ni insatisfait
- Pas satisfait
- Pas du tout satisfait

Avez-vous des commentaires sur ce secteur?

Secteur D : de l'avenue Parkdale à la baie Nepean





Éléments clés du secteur

- Habitats écologiques et d'eau uniques Pont Prince-de-Galles

Aperçu du concept du secteur

Le pôle Parkdale offre des points de vue magnifiques de la rivière, du cœur de la capitale et des collines de la Gatineau au nord-ouest. À long terme, le concept propose de reconfigurer l'intersection de la promenade à la hauteur de Parkdale, ce qui agrandirait l'espace réservé au parc et offrirait des possibilités quant aux installations et à l'animation du parc.

Ce concept mettra aussi en valeur l'espace public à la baie Nepean et fera la transition entre l'aménagement urbain des plaines LeBreton et le caractère récréatif du parc.

Pour lire la description du secteur et les recommandations, cliquez [ici](#).

Dans quelle mesure êtes-vous satisfait de la proposition concernant le secteur de l'avenue Parkdale à la baie Nepean?

- Très satisfait
- Satisfait
- Ni satisfait ni insatisfait
- Pas satisfait
- Pas du tout satisfait

Avez-vous des commentaires sur ce secteur?

Commentaires additionnels

Veuillez écrire tout autre commentaire sur le plan. Merci!

Annexe 4 — Sommaire des rôles et stratégies du plan ébauche

Environnement : Protéger, améliorer et mettre en valeur les valeurs panoramiques naturelles du corridor riverain.

- Ajout d'un parc riverain public.
- Restauration et création d'habitats riverains.
- Enlèvement des espèces envahissantes.
- Préservation et mise en valeur des habitats terrestres.

Culture : Communiquer la riche histoire naturelle et culturelle de la rivière des Outaouais et du corridor riverain.

- Intégration d'œuvres d'art public.
- Possibilités de communiquer le patrimoine et la culture.
- Espace servant à des cérémonies et à des célébrations en l'honneur de la rivière.
- Participation des collectivités et des intervenants constituant une composante essentielle des travaux.
- Respect de la culture et du patrimoine autochtones.

Expérience riveraine : Faciliter diverses possibilités récréatives et expériences en toute saison pour les personnes de tout âge.

- Variété d'espaces de détente et de loisirs actifs le long du secteur riverain accessibles l'année durant.
- Meilleur accès à la rivière, qualité esthétique rehaussée et possibilités de programmation enrichies (trottoir flottant à Deschênes, revégétalisation, amélioration des vues).
- Promotion d'un concept de grande qualité, tenant compte du contexte et assorti au thème.
- Domaine public spectaculaire.
- Aires de repos et toilettes améliorées et en plus grand nombre.
- Installations offrant des biens et des services.

Liens : Relier les gens à la rivière et faciliter un accès à longueur d'année aux possibilités de loisirs qu'offre la promenade.

- Accès public continu en bordure de la rivière.
- Meilleur accès aux installations de mobilité active à partir des quartiers voisins et du secteur central de la capitale.
- Environnements piétonnier et cyclable séparés et sûrs.
- Loisirs d'hiver, y compris des sentiers et des activités.
- Portes d'entrée de la capitale et des quartiers.
- Transformation de la promenade d'une route à grande vitesse en une route panoramique de grande qualité.
- Déplacement des stationnements vers l'intérieur pour gagner de l'espace de loisirs en bordure de la rivière.

Annexe 5 – Faits saillants par secteurs

Secteur A – De la zone de conservation Lac-Mud-et-Britannia au belvédère Deschênes

- Rapprocher les gens de la nature et les éduquer à propos de celle-ci.
- Réaliser les éléments résiduels du Plan de secteur du lac Mud et de Britannia de 2004.
- Créer à long terme une promenade de bois donnant au public la possibilité d'observer de nouveaux habitats aquatiques le long de la rive.
- Améliorer le sentier pour qu'il offre aux piétons une expérience plus agréable entre le chemin Britannia et l'entrée de la rue Howe.
- Reconfigurer le croisement de l'avenue Woodroffe afin d'offrir un accès piétonnier et cyclable plus sécuritaire vers la berge.
- Rehausser l'expérience d'entrée au parc par le chemin Richmond.
- Construire un passage à niveau de la promenade entre Ambleside et Britannia, avec un lien direct vers les sentiers autour du lac Mud.
- Raccorder les sentiers riverains du parc à la plage de Britannia.

Secteur B – De l'avenue Woodroffe à la plage de Westboro et au dépôt Atlantis

- Créer une entrée primaire au pré Rochester, avec des espaces publics animés et tranquilles, et un axe entre le chemin Richmond et la rivière, y compris un passage à niveau de la promenade pour les piétons et les cyclistes.
- Mettre en valeur les installations de la plage grâce à un meilleur accès piétonnier et cyclable, à de meilleures possibilités de mise à l'eau de canots et de kayaks, à un meilleur bâtiment polyvalent, à une surface de stationnement plus écologique au sud de la promenade et à des sentiers réaménagés et séparés.
- Améliorer les liens piétonniers et cyclables avec les stations du TLR et les arrêts de transport en commun de la Ville.
- Réaliser un aménagement paysager qui met en valeur les vues et l'expérience dynamique du parc.

Secteur C – Du pont Champlain aux rapides Remic

- Offrir un espace programmable paysager et un accès public à la berge en éloignant l'aire de stationnement de la rivière.
- Améliorer les sentiers d'hiver le long de la berge et en augmenter le nombre.
- Ajouter à la promenade un passage à niveau muni de feux de circulation à l'avenue Churchill.
- Reboiser et créer des sentiers en boucle pour l'usage estival et hivernal sur les plaines Selby.
- Favoriser le pré comme habitat là où cela est approprié et réalisable.
- Restaurer le boisé Champlain et repenser les environs de l'accès Champlain est.
- Renforcer la porte d'entrée primaire et accentuer l'expérience d'arrivée à la promenade Island Park et à l'île Bate.
- Améliorer les possibilités de mise à l'eau d'embarcations non motorisées à l'île Bate.
- Mettre en valeur l'île Bate comme un endroit aussi bien programmable que tranquille qui profite de vues spectaculaires sur la rivière et le cœur de la capitale.

Secteur D – De l’avenue Parkdale à la baie Nepean

- Reconfigurer le croisement de la promenade et de l’avenue Parkdale afin d’agrandir l’espace de parc et d’offrir des installations de parc et un équilibre entre les possibilités de tranquillité et d’animation.
- Créer un espace public à la baie Nepean entre les Plaines LeBreton et le parc.
- Favoriser l’amélioration des liens piétonniers et cyclables et de la signalisation d’orientation à la station du TLR Bayview ainsi que vers l’est à travers les Plaines LeBreton.

APPROBATION

PROTÉGÉ A

RENSEIGNEMENTS ESSENTIELS		
Dossier : CP2299-16741	SIIGB : 16741	Date d'approbation :
Projet : Approbation fédérale d'utilisation du sol pour le Plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais		
Frais : Aucuns		
PROMOTEUR		
<p>Lucie Bureau Directrice, Planification à long terme et Transport Direction de l'Aménagement de la capitale Commission de la capitale nationale 202-40, rue Elgin Ottawa, ON K1P 1C7 lucie.bureau@ncc-ccn.ca</p>		
DESCRIPTION DU PROJET		
<p>Le Plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais (le « Plan ») établit un cadre et une orientation pour la revitalisation continue de la berge sud-ouest de la rivière des Outaouais. Le parc est constitué de 220 hectares de terrains publics faisant partie de la Masse de terrain d'intérêt national (MTIN) le long de la rivière entre le lac Mud à l'ouest et les Plaines LeBreton à l'est. Le Plan guide les projets d'aménagement récréatif et les activités sur ces terrains et sert d'outil d'aide à la décision pour les approbations fédérales d'utilisation du sol, de design et de transaction immobilière. Dans le cadre de planification de la CCN, le Plan est subordonné au Plan de la capitale du Canada, 2017 à 2067 et au Plan des terrains urbains de la capitale (2015). Le Plan fait partie des projets marquants mentionnés dans le Plan de la capitale du Canada. Les propositions que contient le Plan reflètent aussi les priorités stratégiques de la CCN, dont les objectifs d'offrir un accès public et de nouveaux liens vers les berges et les cours d'eau, de moderniser le cadre de planification de la CCN et d'être un partenaire à valeur ajoutée vouée à la région de la capitale du Canada.</p> <p>L'élaboration du Plan a débuté en 2014 parallèlement à la proposition de prolonger le TLR vers l'ouest dans une section de 2,4 km du corridor riverain de la promenade. Un vaste processus d'engagement du public et des intervenants a été mis en œuvre dès mai 2014, lequel s'est poursuivi jusqu'au début de 2018 avec la diffusion de la version préliminaire du Plan afin d'obtenir les commentaires du public.</p> <p>Le secteur à l'étude du Plan</p> <p>Le secteur couvert par le Plan comprend des terrains appartenant à la CCN et s'étendant le long de la berge sud de la rivière des Outaouais entre le lac Mud à l'ouest et les plaines LeBreton à l'est. Elle fait environ 220 hectares répartis sur une bande de 9 km sur la berge de la rivière des Outaouais. Le corridor comprend des paysages naturels et des milieux écologiques, des équipements récréatifs comme la plage de Westboro, des sentiers multiusages, des parcs et des aires de pique-nique et des vues panoramiques de la rivière. La promenade Sir-John-A.-Macdonald, construite entre 1964 et 1967, est une route panoramique bidirectionnelle à quatre voies conforme aux recommandations du plan Gréber, conçue pour offrir une expérience de conduite agréable dans un cadre semblable à un parc.</p>		

Parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais

Vision et principes d'aménagement clés

La vision du Plan s'articule autour de plusieurs principes d'aménagement, qui sont les suivants :

- Amélioration de l'accès et des liens menant au secteur riverain;
- Priorité aux piétons et aux cyclistes;
- Intégration à l'intérieur des sites et entre eux d'usages complémentaires et un design urbain harmonieux;
- Considérer la culture, le patrimoine et l'art dans le processus décisionnel;
- Responsabilité financière et stratégies d'abordabilité éprouvées;
- Protection des espaces verts et des actifs écologiques
- Résilience, pour tenir compte des effets du changement climatique sur le parc, notamment sur les infrastructures et les paysages;
- Reconnaissance de l'évolution démographique de la région et des nouvelles technologies dans le cadre de la mise en œuvre à long terme du Plan.

Le Plan repose sur la vision suivante : « Un parc riverain qui favorise le rapprochement avec la nature, la culture, la beauté et l'esprit de la puissante rivière des Outaouais ». Il expose ensuite quatre rôles clés pour les terrains constituant la zone d'étude :

- Protéger, améliorer et mettre en valeur les biens naturels et les vues panoramiques du corridor riverain;
- Communiquer la riche histoire naturelle et culturelle de la rivière des Outaouais, de la capitale du Canada et du corridor riverain;
- Faciliter diverses expériences et possibilités récréatives en toute saison pour les personnes de tout âge;
- Relier les gens à la rivière et faciliter un accès à longueur d'année aux possibilités de loisirs qu'offre la promenade.

Stratégies et lignes directrices

Le Plan relève un certain nombre de composants et d'éléments intégrés qui soutiennent les quatre rôles du plan. Pour chacun, une série de stratégies, de lignes directrices et d'initiatives sont énumérées afin de déterminer les mesures qui devraient être prises pour concrétiser la vision du Plan. Les éléments sont : le milieu naturel; la gestion de l'hydrologie et des eaux pluviales; les éléments culturels; les événements, la programmation d'activités et les équipements; l'expérience riveraine; les vues et perspectives; la typologie des paysages; la mobilité durable, l'accès et les liens; et l'expérience hivernale. Lorsque considérés ensemble, ces éléments s'articulent pour réaliser le domaine public et la qualité d'expérience souhaités pour le parc.

Plans de secteur et de démonstration

Le Plan donne d'autres détails sous la forme de plans de secteur et de pôle. Le parc est divisé en quatre secteurs. Chaque secteur est décrit, les défis sont présentés et un concept est défini. Des recommandations particulières pour les interventions sont formulées et indiquées par des numéros sur une carte. Les endroits d'intérêt particulier à l'intérieur des secteurs sont définis comme des pôles. Pour chacun des neuf pôles, un concept détaillé est présenté avec des recommandations correspondantes. Des illustrations et des rendus conceptuels sont présentés pour inspirer les interventions proposées pour mettre en œuvre le Plan.

Mise en œuvre du Plan

Le *Plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais* prendra effet dès son approbation par le conseil d'administration. Cette approbation établira les conditions qui s'y rattachent et confirmera la date d'entrée en vigueur du Plan.

ANALYSE

Niveau d'approbation : 3

Autres plans de la CCN :

Plan de la capitale du Canada, 2017 à 2067

Plan des terrains urbains de la capitale (2015)

Masse de terrains d'intérêt national (MTIN) : Presque toutes les parcelles de terrain à l'intérieur de la zone d'étude sont déterminées comme faisant partie de la MTIN

Potentiel archéologique de la période pré-contact : de faible à moyen

Évaluation environnementale stratégique : La *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)* ne s'applique pas au *Plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais*. Toutefois, en conformité avec la Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes, une évaluation environnementale stratégique a été réalisée parallèlement à l'élaboration du Plan. Cette évaluation a conclu que, de façon générale, la mise en œuvre des principales orientations stratégiques du Plan devrait avoir d'importants impacts environnementaux et sociaux positifs sur la région de la capitale du Canada, pourvu que les lignes directrices que contient le Plan soient suivies strictement et à condition qu'une planification soignée puisse assurer la protection des caractéristiques environnementales sensibles.

Date de l'approbation du conseil d'administration de la CCN :

Analyse

Dans son analyse, la CCN a pris en considération ce qui suit :

- Le *Plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais* présente des orientations stratégiques pour guider l'utilisation et l'aménagement des terrains de la CCN situés sur la berge sud de la rivière des Outaouais entre le lac Mud à l'ouest et les plaines LeBreton à l'est;
- La zone d'étude fait partie du portefeuille des terrains urbains de l'Ontario de la CCN;
- Le Plan intègre les recommandations contenues dans le *Plan de secteur du lac Mud / Britannia* (CCN, 2004);
- Le Plan remplit en partie le mandat de la CCN défini par les articles 10 et 11 de la *Loi sur la capitale nationale*;
- Le Plan donne une orientation supplémentaire et plus détaillée pour les terrains situés à l'intérieur de la zone d'étude;
- De façon générale, le plan est conforme aux énoncés de politique du *Plan des terrains urbains de la capitale* (CCN, 2015) et du *Plan de la capitale du Canada de 2017 à 2067*;
- Le Plan couvre tous les terrains de la CCN situés à l'intérieur de l'aire du plan;
- Une évaluation environnementale stratégique a été réalisée et a conclu que la mise en œuvre du Plan aurait des impacts environnementaux et sociaux positifs importants sur la région de la capitale du Canada;
- Le Plan tient compte des commentaires déjà exprimés par le conseil d'administration, le Comité consultatif de l'urbanisme, du design et de l'immobilier, les partenaires fédéraux et municipaux, le public et d'autres groupes d'intérêt dans le cadre des processus de consultation.

APPROBATION ET CONDITIONS

L'APPROBATION FÉDÉRALE D'UTILISATION DU SOL POUR LE PLAN DU PARC RIVERAIN DE LA BERGE SUD DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAI EST ACCORDÉE PAR LES PRÉSENTES EN VERTU DE LA LOI SUR LA CAPITALE NATIONALE, SOUS RÉSERVE DES CONDITIONS SUIVANTES :

MISE EN ŒUVRE

- 1.1 Un plan d'action établissant les priorités, les besoins budgétaires et les parties responsables de la mise en œuvre des différentes mesures pour réaliser le Plan sera élaboré par la Direction de l'intendance de la capitale en collaboration avec la Direction de l'aménagement de la capitale et sera approuvé par le comité de la haute direction de la CCN.
- 1.2 La CCN et chacune de ses directions superviseront la mise en œuvre du Plan conformément à leurs responsabilités respectives déterminées dans le plan d'action.

UTILISATION DU SOL ET DESIGN

- 2.1 Le *Plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais* sera le document donnant des orientations d'aménagement précises pour les terrains fédéraux situés à l'intérieur de la zone d'étude. Il guidera les projets d'aménagement et les activités sur ces terrains, de même que les décisions relatives aux approbations fédérales d'utilisation du sol, de design et de transaction immobilière.
- 2.2 L'administration au jour le jour des demandes d'utilisation des terrains fédéraux et la mise en œuvre continue du Plan seront assurées par le processus des approbations fédérales d'utilisation du sol, de design et de transaction immobilière. Toute proposition touchant les terrains à l'intérieur de la zone d'étude qui nécessite une approbation fédérale d'utilisation du sol, de design ou de transaction immobilière sera examinée quant à sa conformité avec les objectifs et les politiques du Plan.
- 2.3 En cas d'incohérence ou de contradiction entre le *Plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais* et le *Plan des terrains urbains de la capitale* (CCN, 2015) ou le *Plan de secteur du cœur de la capitale du Canada* (CCN, 2005), le *Plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais* prévaudra.
- 2.4 Toute proposition de modification du Plan devra être soumise au directeur général de l'Aménagement de la capitale pour examen et approbation fédérale éventuelle. Selon l'ampleur de la modification proposée, des consultations publiques peuvent être requises. Le cas échéant, ces consultations devraient respecter les politiques d'engagement du public appropriées.
- 2.5 Tout plan futur, fédéral ou autre, à l'intérieur de la zone d'étude doit être soumis à la Direction de l'aménagement de la capitale et fera éventuellement l'objet d'une approbation distincte. La participation de la CCN aux processus de planification provincial et municipal s'accordera avec la vision, les rôles et les énoncés de politique que contient le Plan.
- 2.6 La CCN transmettra le Plan approuvé à ses partenaires (fédéraux, provinciaux et municipaux) à titre informatif et afin de parvenir à une harmonisation maximale de leurs politiques et plans respectifs avec le Plan.

ENVIRONNEMENT

- 3.1 Une évaluation environnementale stratégique a été réalisée parallèlement à l'élaboration du Plan. Tout projet entrepris sur un terrain fédéral dans la région de la capitale nationale sera sujet aux

exigences de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* et de toute autre loi ou politique fédérale pertinente.

RICHESSSES PATRIMONIALES ET ARCHÉOLOGIQUES

- 4.1 Dans le cadre du processus d'examen lié aux approbations fédérales, la CCN mettra en œuvre les politiques fédérales sur les édifices et lieux patrimoniaux fédéraux et demandera l'avis du Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine, s'il y a lieu.
- 4.2 Dans le cadre du processus d'examen lié aux approbations fédérales, la CCN verra à ce que soient considérées les meilleures pratiques de gestion des richesses culturelles, notamment les richesses archéologiques et paléontologiques.
- 4.3 Sur les terrains de la CCN et pour les projets de la CCN, les politiques et lignes directrices de la CCN concernant les édifices patrimoniaux, l'archéologie et les autres richesses culturelles seront mises en œuvre.

SUIVI DES CONDITIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU SOL, AU DESIGN ET À L'ENVIRONNEMENT

- 5.1 Le suivi des conditions rattachées à la présente approbation sera assuré par le processus des approbations fédérales ainsi que par la mise en œuvre du plan d'action.

TRANSACTIONS IMMOBILIÈRES

- 6.1 Toute transaction immobilière qui nécessite une approbation fédérale en vertu de la *Loi sur la capitale nationale*, telle que l'aliénation d'un terrain ou l'octroi d'une servitude, sera examinée quant à sa conformité avec le *Plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais* avant son approbation.
- 6.2 Toute proposition de transaction immobilière de la CCN, par exemple, un bail ou une licence d'occupation, sera examinée quant à sa conformité avec le *Plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais* avant son approbation suivant les procédures internes de la CCN.

LOI SUR L'ACCÈS À L'INFORMATION

Le requérant reconnaît et comprend que la CCN est sujette aux dispositions de la *Loi sur l'accès à l'information* et peut, par suite d'une demande en vertu de cette loi, être tenue de divulguer la présente approbation et tout autre document découlant de cette approbation ou lié à celle-ci.

SIGNATURE AUTORISÉE

Daniel Champagne,
Directeur général, Aménagement de la capitale

Date

c. c. Sylvie Lalonde
Arto Keklikian
Sandra Candow
Martin Barakengera

DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

Plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais (CCN, 2018)

Évaluation environnementale stratégique – Plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais

Rapport de consultation publique – Plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais

ÉBAUCHE