

*RAPPORT PRÉLIMINAIRE DU PERSONNEL DE LA COMMISSION DE LA CAPITALE
NATIONALE CONCERNANT LA DÉFINITION DES PROMENADES URBAINES POUR LE
FUTUR TRONÇON DU PROJET DE L'AXE MCCONNELL-LARAMÉE TRAVERSANT LE PARC
DE LA GATINEAU*

Objet

Définition des promenades urbaines en réponse à une question du Bureau des audiences publiques sur l'environnement (BAPE) relativement au futur tronçon de l'axe McConnell-Laramée à travers le parc de la Gatineau.

Histoire de la promenade

La région de la capitale du Canada possède une riche histoire en matière d'aménagement de promenades automobiles innovatrices depuis le début du 20^e siècle. La promenade Rockcliffe, le chemin Lady Grey et la promenade Queen Elizabeth constituent des éléments clés des routes historiques et font partie du précieux patrimoine de l'aménagement de la capitale.

L'aménagement des promenades dans la région de la capitale du Canada s'est amorcé au début du 20^e siècle avec les travaux de pionniers de Herbert S. Holt, de Frederick Todd et de Jacques Gréber, qui ont conçu des routes dans des paysages de verdure. Les promenades de la Commission, comme la promenade Colonel By, la promenade de la rivière des Outaouais, la promenade de l'Aviation et la promenade de la Ferme expérimentale, sont alignées dans le plan d'aménagement et comprennent des panoramas nombreux et variés. Les promenades, comme la promenade Island Park, la promenade Queen Elizabeth et le premier pont Champlain, conçues au début des années 1900 devaient servir principalement aux cyclistes et aux voitures à chevaux. La popularité croissante de l'automobile et l'urbanisation rapide modifièrent graduellement la fonction et l'image de ces promenades et d'autres routes en vue de répondre aux exigences de la situation urbaine moderne.

Définition

La promenade est un concept américain inventé à la fin du 19^e et au début du 20^e siècles. Le planificateur des parcs et des travaux publics de New York, Robert Moses, introduit ce terme pour qualifier les routes traversant les parcs et les forêts qu'il conçoit. Frederick Olmsted et Calvert Vaux ont intégré des routes traversant des parcs urbains dans leurs plans d'aménagement.

L'aspect des promenades de cette époque aux États-Unis variait de l'aménagement traditionnel à un aménagement paysager à l'état sauvage. Sans égard à leur aspect particulier, les promenades ont réussi à promouvoir les balades d'agrément en véhicules motorisés. Les liens entre les parcs et les zones urbaines furent baptisés "*promenades urbaines*". Les promenades traditionnelles dans le milieu naturels étaient conçues uniquement à des fins récréatives.

La Société des architectes-paysagiste américain définit les promenades comme des infrastructures routières qui offrent un accès sur les plans visuel, intellectuel et physique, tout en sillonnant et en traversant des zones d'intérêt panoramique, naturel et historique. Les promenades sont considérées comme des routes offrant des trajets agréables qui devraient être planifiées et gérées afin de préserver l'intégrité et le caractère naturel et culturel du paysage, les processus écologiques et sociaux ainsi que les valeurs esthétiques et culturelles.

La Commission de la capitale nationale définit les promenades comme « *des routes à accès limité ou contrôlé situées sur des terrains possédant des qualités panoramiques particulières* ». Les normes de la Commission les caractérisent comme des installations à deux voies dotées d'une emprise d'au moins 60 mètres réservée à l'aménagement paysager et aux espaces libres.

Contexte dans la capitale

Il existe plus de 100 kilomètres de promenades panoramiques dans la région de la capitale du Canada. Leur objectif premier consiste à mieux harmoniser les environnements naturels et humains. Le caractère historique des promenades de la Commission joue un rôle clé en vue de garantir la qualité de l'expérience dans un paysage de verdure. Traditionnellement, les promenades ont été conçues en respectant le terrain traversé et l'aménagement naturel. Le but des promenades consiste à faire vivre une expérience agréable et instructive tout en préservant le sentiment d'intimité avec l'environnement adjacent.

Les promenades de la Commission offrent également un vif contraste avec les routes provinciales et municipales. Les promenades de la Commission constituent un réseau distinct où l'alignement, la configuration, l'aménagement du terrain et du corridor, les niveaux du sol, la signalisation, l'éclairage et les bordures des routes s'intègrent au paysage.

Exemples de promenades urbaines

1. *L'artère Vanier* à Ottawa est le résultat d'une entente fédérale-municipale signée en 1974 en vue de la création d'une grande artère urbaine dotée de

caractéristiques semblables à celles d'une promenade pour relier le Queensway au pont de la rue Saint-Patrick qui enjambait la rivière Rideau. Sa conception initiale prévoyait son prolongement jusqu'au pont MacDonald-Cartier.

La route à quatre voies est située sur une ancienne emprise ferroviaire acquise par la Commission de la capitale nationale et transférée à l'autorité municipale. La route est maintenant gérée et entretenue par la Ville d'Ottawa conformément aux normes en vigueur pour les promenades. Par exemple, l'accès véhiculaire aux propriétés adjacentes situées le long de la route est interdit. La limite de vitesse affichée sur la route respecte les règlements applicables aux promenades de la Commission. Il est interdit aux camions lourds d'emprunter la route, tandis que le service de transport en commun est assuré sur la route. Le terrain bordant le corridor est aménagé et est doté d'un mur anti-bruit, d'une clôture de sécurité et d'arbres à des fins de camouflage visuel. La route comprend également un terre-plein central aménagé.

2. La *promenade Island Park* est une route à deux voies de 3,5 km construite par la Commission d'amélioration d'Ottawa dans les années 1920 comme promenade panoramique reliant la rivière des Outaouais à la promenade de la ferme expérimentale. La beauté de son aménagement et sa vocation de promenade n'empêche pas qu'elle soit utilisée quotidiennement comme trajet entre la résidence et le travail par des automobilistes circulant entre les deux provinces. Elle demeure une partie intégrante du réseau des promenades panoramiques. La promenade est surtout entourée de résidences privées et sert d'accès indirect au parc de la Gatineau depuis Ottawa, via le pont Champlain. La Commission a également introduit des voies réservées aux cyclistes le long de la promenade et prépare un plan d'aménagement paysager complet pour la promenade.

Conclusion

Le parc de la Gatineau est un lieu naturel important et une des destinations les plus fortement fréquentées dans la région de la capitale. Le prolongement proposé du boulevard McConnell-Laramée représente une route importante pour aider les visiteurs à accéder à cette attraction hautement prisée. Le segment traversant le parc de la Gatineau ne doit pas comporter les caractéristiques habituelles d'une autoroute mais doit plutôt faire preuve d'un grand respect pour l'esthétisme, l'environnement et le design.

La Commission désire que la nouvelle route d'accès au parc de la Gatineau, par le boulevard McConnell-Laramée, soit une approche directe, officielle et invitante qui relie l'un des plus beaux et des plus vastes parcs au cœur de la région de la capitale

du Canada par une promenade urbaine qui serpente la zone urbaine de Hull, converge vers le boulevard de la Confédération et traverse la rivière des Outaouais.

L'évolution du boulevard McConnell-Laramée d'une autoroute à une promenade urbaine dans le parc de la Gatineau serait fidèle au caractère naturel du parc et assurerait une approche symbolique et respectueuse de l'environnement plus appropriée à la capitale du Canada.

La Commission considère qu'exceptionnellement le boulevard de McConnell-Laramée pourrait permettre la circulation de camions lourds puisque cette artère deviendra vraisemblablement une partie de la route de ceinture du côté québécois de la région de la capitale nationale.

28.5.2001