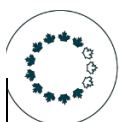


Protégé A



COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

N°	2025-P281
Au	Conseil d'administration
Date	2025-09-23

Pour DÉCISION

Sujet/titre

Lignes directrices de planification et de conception du boulevard de la Confédération

Sommaire

- Les lignes directrices de planification et de conception du boulevard de la Confédération actuellement en vigueur, que le conseil d'administration de la Commission de la capitale nationale (CCN) avait approuvées en 2011, ont été actualisées dans la foulée de l'actualisation du Plan du cœur de la capitale nationale du Canada afin qu'elles reflètent les pratiques exemplaires et les besoins courants et prennent en compte certains plans récents, notamment le Plan de la capitale du Canada (2017).
- Les nouvelles lignes directrices procureront des conseils pertinents et à jour sur la planification, la conception, l'intendance et les approbations fédérales de l'utilisation du sol et du design (AFUSD) pour les projets internes et externes relatifs au boulevard de la Confédération et ses abords.
- Le projet a été soumis au comité consultatif de l'urbanisme, du design et de l'immobilier (CCUDI) et au comité consultatif sur l'accessibilité universelle (CCAU) au printemps 2024 et au printemps 2025.

Aperçu du risque

- L'incertitude entourant le transfert éventuel au gouvernement fédéral de trois terrains bordant la rue Wellington continue de peser sur les décisions relatives à la conception, au fonctionnement et à l'entretien du tronçon de cette rue qui fait partie du boulevard de la Confédération.
- Par ailleurs, le manque de clarté des rôles et des responsabilités énoncés dans les ententes à long terme en vigueur pourrait entraver la mise en œuvre des lignes directrices et la bonne intendance du boulevard.
- Sans les ressources et le financement réservés de la CCN, il sera difficile de convaincre les partenaires de s'engager à entretenir le boulevard et à l'améliorer.

Recommandation

Que le conseil d'administration approuve les Lignes directrices de planification et de conception du boulevard de la Confédération.

Protégé A

Soumis par :

DocuSigned by:



8E8319D91759427

Alain Miguélez

Vice-président et planificateur en chef, Aménagement de la capitale

1. Priorités stratégiques

- Plan de la capitale du Canada de 2017 à 2067
 - Buts de la capitale – Accueillante et riche de sens; Pittoresque et naturelle; Dynamique et branchée
 - Projet marquant 6 – Renouvellement du boulevard de la Confédération et de ses voies d'accès
 - Projet marquant 17 – Amélioration du transport interprovincial

- Plan d'entreprise de la CCN de 2024-2025 à 2028-2029
 - Priorité 2 – Remettre en état et revitaliser les principaux actifs de la CCN.
 - Priorité 3 – Planifier, mettre en œuvre et optimiser le réseau et l'infrastructure de transport dans la région de la capitale nationale en collaboration avec tous les ordres de gouvernement et les partenaires.
 - Priorité 4 – Prendre des mesures pour veiller à ce que l'inclusion et la richesse de la diversité canadienne se reflètent dans l'intendance des actifs de la CCN et le perfectionnement de sa main-d'œuvre.
 - Priorité 5 – Démontrer un leadership à l'échelle du pays en rendant la région de la capitale nationale résiliente aux aléas du climat et durable sur le plan de l'environnement.

2. Autorité

- *Loi sur la capitale nationale*, articles 10 et 11

3. Contexte

Le rapport Holt de la Commission du plan fédéral, publié en 1915, est le premier plan à aborder la question de l'aménagement des parcours d'honneur dans la région de la capitale nationale. On y imagine clairement la rue Wellington comme étant une avenue célèbre qui passe devant l'enceinte fédérale et a des liens importants avec Hull (à l'époque). Vient

Protégé A

ensuite le plan Gréber, en 1950, qui prévoit un lien important avec la ville de Hull. En 1983, la CCN réalise une étude sur les parcours d'honneur dans le cœur de la capitale nationale, qui jette les bases du boulevard de la Confédération. Ce parcours d'honneur à caractère hautement symbolique a été conçu et aménagé sur une vingtaine d'années, depuis la fin des années 1980 jusqu'au début des années 2000.

C'est en 2011 que les actuelles Lignes directrices du boulevard de la Confédération ont été approuvées en vue de consolider le cadre d'aménagement existant et d'orienter les futures interventions.

Bien que plusieurs aspects des lignes directrices de 2011 demeurent pertinents aujourd'hui, certains ne reflètent pas les pratiques exemplaires et les besoins actuels. Voici certains changements dignes de mention :

- une attention renouvelée à l'accessibilité universelle et à la sécurité routière;
- le renforcement de l'ordre des priorités entre les divers moyens de transport;
- le besoin d'aménager une boucle cyclable continue, protégée et bidirectionnelle;
- la fermeture potentielle d'un tronçon de la rue Wellington aux véhicules particuliers;
- la possibilité d'aménager une voie de tramway le long du pont du Portage et de la rue Wellington;
- une attention redoublée à l'atténuation des effets du changement climatique et aux mesures d'adaptation à ce phénomène.

Cette actualisation des lignes directrices concilie la préservation des éléments caractéristiques du boulevard et la modernisation des éléments qu'il faut adapter aux pratiques exemplaires et aux besoins actuels.

En outre, les lignes directrices modernisées proposent une vision ambitieuse de l'aménagement du boulevard de la Confédération, qui mise particulièrement sur les possibilités que présentent l'intégration du tramway Gatineau-Ottawa et le projet de remplacement du pont Alexandra.

L'actualisation des lignes directrices a été réalisée en parallèle avec celle du Plan de secteur du cœur de la capitale.

4. Analyse des options / Analyse par le personnel de la CCN

Chapitre 1 – Introduction

Le chapitre 1 présente l'objectif, la portée et le champ d'application des lignes directrices.

Protégé A

Chapitre 2 – Contexte de planification

Le chapitre 2 trace l'historique de planification du boulevard de la confédération, de la fin du 19^e siècle jusqu'aux lignes directrices de 2011, et définit le contexte d'aménagement actuel, y compris les plans et politiques de la CCN, des gouvernements fédéral et provinciaux et des administrations municipales.

De plus, on y trouve les principaux projets en immobilisations prévus qui auront des retombées importantes sur le boulevard de la Confédération, y compris le projet de renouvellement de l'îlot 2, le projet de tramway Gatineau-Ottawa et le projet de remplacement du pont Alexandra.

Chapitre 3 – Cadre stratégique (énoncé de vision, principes clés et concepts de planification)

Les lignes directrices comprennent un nouvel énoncé de vision :

« Le boulevard de la Confédération est un élément clé du secteur du cœur de la capitale, un parcours d'honneur et de découverte qui forme un anneau autour et le long des symboles nationaux et des institutions fédérales en tant qu'espace public mémorable et dynamique qui montre la voie en matière de mobilité durable et de résilience climatique.

Il reflète et célèbre la riche histoire et la diversité contemporaine du Canada de manière inclusive et significative ».

Au nombre de cinq, les principes clés ressemblent à ceux des lignes directrices de 2011, mais comportent de légères modifications qui reflètent les aspirations et les priorités contemporaines :

- Créer une image mémorable.
- Favoriser une vie publique animée.
- Encourager la mobilité durable.
- Renforcer la résilience climatique.
- Promouvoir l'inclusivité.

Les concepts de planification, nouveaux ou anciens, ci-après sont le fondement des lignes directrices :

- Les parcours d'honneur et de découverte
- La pièce maîtresse – L'anneau de liaison
- La dualité ville-capitale
- La grande esplanade
- Les ponts

Protégé A

- Les pôles et la création de lieux d'intérêt
- Les approches et les liens
- Les paysages culturels
- Les vues et panoramas
- L'approche du système sûr

Chapitre 4 – Composantes du paysage de rue

Le chapitre 4 aborde en détail les composantes liées à la mobilité et au domaine public.

Cette partie décrit comment la priorité et l'accessibilité de la circulation à pied sont assurées; établit les normes souhaitées pour les infrastructures de cyclisme et de transport en commun; et précise comment desservir les voitures particulières et les autres véhicules. Par ailleurs, on y précise que toutes les intersections dotées de feux de circulation devraient être réaménagées en intersections protégées au fur et à mesure de leur reconstruction, conformément aux normes de conception esthétique élevées du boulevard.

Les éléments conceptuels qui définissent le caractère du boulevard, de certains de ses tronçons et de ses pôles sont décrits dans ce chapitre, tout comme les lignes directrices relatives au mobilier urbain, à l'aménagement paysager et au revêtement. L'importance des anciens luminaires à verrines du boulevard de la Confédération y est réaffirmée comme étant l'une de ses plus fortes expressions conceptuelles : cet éclairage crée une présence cérémonielle distincte qui unifie l'image du boulevard. Parmi les nouvelles directives, citons l'actualisation des techniques de plantation d'arbres, le pavage continu de l'emprise aux principaux pôles et la fourniture toute l'année de places assises accessibles, selon divers concepts d'aménagement.

En outre, les lignes directrices énoncent des considérations relatives à la sécurité, notamment l'utilisation des principes de prévention du crime par l'aménagement du milieu (PCAM) et la conception de mesures d'atténuation des risques liés à la conduite automobile hostile (CAH). Lorsque la situation s'y prête, les mesures de sécurité doivent s'intégrer à l'aménagement du paysage de rue afin d'en réduire l'impact visuel. Les lignes directrices sur les mesures de sécurité ont fait l'objet d'un examen approfondi par les partenaires parlementaires, notamment le Service de protection parlementaire (SPP).

Chapitre 5 – Commémoration, interprétation et art public

Le chapitre 5 présente des stratégies d'intégration des installations commémoratives, des éléments d'interprétation et de l'art public qui mettent l'accent sur les relations entre les installations en général et le boulevard, ainsi que sur les bassins visuels, les formes, l'espace public et les installations adjacentes. Les lignes directrices énumèrent les

Protégé A

emplacements clés pour la commémoration, l'interprétation et l'art public, et fournissent des conseils précis concernant les secteurs sous-aménagés de ce point de vue. On y trouve des conseils pour les installations permanentes et temporaires.

Chapitre 6 – Secteurs et expériences

Le chapitre 6 combine les composantes de mobilité et de conception urbaine et on y applique les stratégies de commémoration, d'interprétation et d'art public pour différents tronçons et scénarios du boulevard de la Confédération. Il présente des concepts d'importance qui reposent sur un ensemble de documents, de plans et de projets, y compris la vision et le plan à long terme pour la Cité parlementaire 2025, le projet de renouvellement de l'îlot 2, le plan du domaine public pour le marché By et le projet de tramway Gatineau-Ottawa. L'objectif consiste à orienter l'évolution du boulevard et à tirer parti des possibilités qu'offrent les grands projets en immobilisation au cours des 40 prochaines années.

Les lignes directrices comprennent des coupes transversales illustratives et des croquis conceptuels pour tous les tronçons et les pôles longeant le boulevard qui illustrent comment les principes, les priorités et les lignes directrices pourraient s'appliquer judicieusement.

Quelques tronçons sont accompagnés de plusieurs coupes transversales. Ces coupes servent parfois à illustrer les améliorations possibles à court terme en plus de la vision à long terme pour le tronçon. Elles servent aussi à illustrer la manière dont les directives de conception pourraient s'appliquer à différents scénarios à long terme pour le tronçon (par exemple, la rue Wellington avec ou sans voie de tramway).

De plus, les lignes directrices comprennent des aménagements futurs et des illustrations pour tous les pôles principaux le long du boulevard, y compris des améliorations pour les pôles entièrement aménagés et des principes d'aménagement urbain pour les emplacements non aménagés.

On y propose par ailleurs l'aménagement de pôles secondaires à l'intersection de l'île Victoria et du pont du Portage, à l'intersection des rues Wellington et Bank, à l'angle des rues Laurier et Victoria, à l'escalier York et à l'île Green. Ces pôles sont des lieux appropriés pour l'installation de monuments commémoratifs et d'œuvres d'art public de faible envergure. Ils sont situés là où se trouvent des liens piétonniers vers des commodités ou des destinations le long du boulevard de la Confédération.

Chapitre 7 – La suite des choses

Le chapitre 7 décrit la manière dont les lignes directrices sont censées servir à en faciliter la mise en œuvre. Il comprend une description des processus d'approbation et de mise en

Protégé A

œuvre, de l'élaboration et de l'actualisation des détails de conception de la construction et de la sélection des matériaux, de l'application des lignes directrices dans les processus d'approbation fédérale, du suivi et de la mesure de la réussite, ainsi que des processus d'actualisation et d'ajustement ultérieurs des lignes directrices.

Chapitre 8 – Intendance

Le chapitre 8 porte sur les rôles et les responsabilités des divers partenaires, y compris les mécanismes de coordination, les facteurs de financement, les attentes en matière d'entretien et les considérations relatives à toute la gamme d'activités qui se déroulent sur le boulevard, comme les événements spéciaux planifiés, les grands rassemblements inattendus et les activités de construction temporaires.

5. Détails financiers

Les lignes directrices soulignent la nécessité de mettre en place un mécanisme de financement annuel, dédié et pluriannuel pour les immobilisations et l'entretien, afin d'assurer le renouvellement et la gestion du boulevard en collaboration avec tous les partenaires.

6. Opportunités et résultats attendus

Les Lignes directrices de planification et de conception du boulevard de la Confédération actualisées :

- Réaffirment l'importance du boulevard de la Confédération.
- Proposent une vision pour ses tronçons et ses pôles qui améliorera le domaine piétonnier, offrira des installations cyclables distinctes et un accès amélioré au transport en commun, créera un esprit de lieu mémorable et multipliera les occasions de création d'espaces.
- Modernisent certains aspects des lignes directrices afin qu'elles s'harmonisent aux pratiques exemplaires contemporaines et aux récents plans, et qu'elles embellissent le paysage de rue du boulevard.
- Promeuvent l'inclusivité et favorisent la réconciliation avec les peuples autochtones.
- Fournissent des conseils avisés sur le processus d'approbation fédérale des projets imminents, prévus et à venir concernant le boulevard de la Confédération et ses abords.
- Définissent une vision commune pour les organismes partenaires.

Protégé A

7. Harmonisation avec les politiques du gouvernement et de la CCN

Considérations relatives à l'ACS Plus

- L'importance accrue accordée aux modes de déplacement différents et à l'accessibilité universelle renforcera la sûreté et l'équité du réseau de transport sur le boulevard de la Confédération et aux environs.
- Les lignes directrices actualisées abordent les aspects de l'accessibilité et des systèmes de sûreté, comme les indicateurs tactiles de surface de marche, les voies cyclables séparées et les intersections protégées. Ce document se garde de faire référence à des normes particulières émanant de tierces parties, dans la mesure où ces normes risquent fort de devenir obsolètes. En revanche, les attentes en matière de conformité aux normes et aux pratiques exemplaires en matière d'accessibilité sont exprimées en termes généraux. Elles demeureront valables même si les documents et les pratiques évoluent au fil du temps.

Considérations environnementales

- Les lignes directrices actualisées font état des pratiques exemplaires en matière d'atténuation des effets du changement climatique et des mesures d'adaptation au phénomène, notamment l'utilisation de techniques modernes de plantation d'arbres de rue, de revêtements perméables, de rigoles de drainage biologique et d'éclairage à DEL.

8. Risques et mesures d'atténuation

Risque	Probabilité	Impact	Réponse planifiée
L'incertitude entourant le transfert éventuel au gouvernement fédéral de trois terrains bordant la rue Wellington continue de peser sur les décisions relatives à la conception, au fonctionnement et à l'entretien du tronçon de cette rue qui fait partie du boulevard de la Confédération	Élevée	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> • Entreprendre des discussions sur le maintien de l'intendance par la CCN. • Poursuivre le dialogue avec les partenaires parlementaires afin d'appuyer la vision de la CCN pour la rue Wellington, y compris la possibilité d'un tracé pour le tramway de la STO.

Protégé A

Le manque de clarté des rôles et des responsabilités énoncés dans les ententes à long terme en vigueur pourrait entraver la mise en œuvre des lignes directrices et la bonne intendance du boulevard.	Moyenne	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> • Tirer parti de l'actualisation des lignes directrices pour rappeler l'importance du boulevard à l'ensemble des partenaires. • Traiter toutes les questions de gouvernance en suspens.
Sans les ressources et le financement réservés de la CCN, il sera difficile de convaincre les partenaires de s'engager à entretenir et à améliorer le boulevard.	Élevée	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> • Obtenir une enveloppe financière dédiée pluriannuelle pour l'entretien et la mise en valeur du boulevard. • Prendre des engagements réciproques avec les partenaires. • Examiner d'autres sources de financement pour l'entretien et la mise en valeur du boulevard.

9. Participation du public et communication

- Le personnel de la CCN a consulté les parties prenantes municipales, provinciales et fédérales à plusieurs reprises au cours du projet :
 - Organismes municipaux : la Ville d'Ottawa/OC Transpo, la Ville de Gatineau et la STO
 - Organismes provinciaux : le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) et le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) du Québec.
 - Organismes et ministères fédéraux : Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC), partenaires parlementaires (Chambre des communes, Sénat, Bibliothèque du Parlement et SPP), Patrimoine canadien, Parcs Canada.
- La [page du projet](#) a été publiée sur le site Web de la CCN en février 2024. Elle contient un lien vers la page du Plan du cœur de la capitale nationale du Canada et met à la disposition du public les lignes directrices de 2011.
- Les lignes directrices du boulevard de la Confédération et d'autres boulevards protocolaires à Washington et Paris ont été présentés lors de la conférence *La capitale des cérémonies*, qui s'est tenue au Labo d'urbanisme le 11 avril 2024.

Protégé A

- Le boulevard de la Confédération faisait aussi partie des consultations publiques menées sur le Plan de secteur du cœur de la capitale.

10. Prochaines étapes

Les Lignes directrices de planification et de conception du boulevard de la Confédération guideront les projets internes et externes concernant le boulevard de la Confédération et ses alentours.

Les mesures de suivi prévoient l'élaboration d'un plan d'amélioration à long terme et d'un plan de gestion du cycle de vie, à établir conjointement avec les organismes partenaires et à mettre à jour annuellement.

11. Liste des annexes

- Annexe A – Carte du boulevard de la Confédération
- Annexe B – Lignes directrices de planification et de conception du boulevard de la Confédération
- Annexe C – Extrait du procès-verbal de la réunion du CCUDI tenue le 29 mai 2025

12. Auteurs de la proposition

- Alain Miguelez, vice-président, Aménagement de la capitale (AC)
- Antoine Normandin, directeur, Planification des transports, AC
- Martin Barakengera, directeur, Planification et design, AC
- Colin Simpson, chef, Planification des transports, AC
- Andrew Sacret, chef, Planification et design, AC
- Cécile Lecoq, planificatrice principale des transports, Planification des transports, AC
- Patrick Bunting, planificateur principal, Design urbain, Planification et design, AC

Annexe A



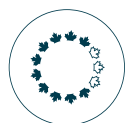
Boulevard de la Confédération (*Le Plan de la capitale du Canada, 2017*)



Lignes directrices de planification
et de conception du

boulevard de la Confédération

SEPTEMBRE 2025



NATIONAL CAPITAL COMMISSION
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE



Canada

Table des matières

1.	Introduction	4	6.	Secteurs et expériences	74
1.1	Objectif	4	6.1	Segments	74
1.2	Portée et application	4	6.1.1	Rue Wellington	76
2.	Contexte de la planification	6	6.1.2	Pont du Portage	90
2.1	Historique de planification	6	6.1.3	Rue Laurier	92
2.2	Contexte et cadre de planification	9	6.1.4	Pont Alexandra	101
2.3	Initiatives importantes en cours et prévues	12	6.1.5	Avenue Mackenzie	102
3.	Cadre stratégique	14	6.1.6	Promenade Sussex – Sud	105
3.1	Énoncé de vision	14	6.1.7	Promenade Sussex – Nord	111
3.2	Principes clés	15	6.1.8	Rue Elgin	117
3.3	Concepts clés de la planification	21	6.2	Pôles principaux	121
3.4	Composantes du boulevard	28	6.2.1	Place de la Confédération	122
4.	Composantes du paysage de rue	31	6.2.2	Monument au maintien de la paix	124
4.1	Composantes liées à la mobilité	31	6.2.3	Rideau Hall	127
4.2	Composantes du domaine public	39	6.2.4	Rideau/Sussex	128
4.3	Considérations relatives à la sécurité	63	6.2.5	Wellington/Portage	131
5.	Commémoration, interprétation et art public	66	6.2.6	Portage/Laurier	134
5.1	Installations permanentes	66	6.2.7	Alexandra/Laurier	137
5.2	Installations temporaires	73			

This document is also available in English

Commission de la capitale nationale
40, rue Elgin, pièce 202, Ottawa (Ontario) K1P
1C7, Canada

Numéro de Catalogue :
W93-121/2025F-PDF
ISBN 978-0-660-77571-5

Courriel : info@ncc-ccn.ca | Télécopieur : 613-
239-5063

Téléphone : 613-239-5000 | Ligne sans frais :
1-800-465-1867

ATS : 613-239-5090 | ATS sans frais : 1-866-661-
3530

À moins d'indications contraires, toutes les
photographies et les illustrations utilisées dans
ce plan sont la propriété de la Commission de la
capitale nationale.

À moins d'indications contraires, les
photographies utilisées dans ce document
illustrent les conditions actuelles.

Afin de réduire les incidences environnementales
de ce document, un nombre limité d'exemplaires
imprimés a été produit. En remplacement, on
peut télécharger le plan en format PDF à l'adresse
suivante : www.ccn-ncc.gc.ca

**Lignes directrices de planification
et de conception du boulevard de la
Confédération**

6.3	Pôles secondaires	140	8.	Intendance	158
6.3.1	La porte de la Reine	142	8.1	Collaboration et partenariats	158
6.3.2	Intersection de la rue Bank	143	8.2	Responsabilité financière et durabilité	160
6.3.3	Parvis de la Cour suprême	144	8.3	Normes d'entretien élevées	161
6.3.4	Intersection de la rue Lyon	145	8.4	Activités sur le boulevard	162
6.3.5	Île Victoria/Portage	146	9.	Annexes	165
6.3.6	Intersection des rues Laurier et Victoria	147	9.1	Remerciements	165
6.3.7	Escalier York	149	9.2	Crédits d'illustration	167
6.3.8	Intersection de la rue Bruyère	151			
6.3.9	Île Green	152			
6.3.10	Intersection de la rue John	153			
7.	Prochaines étapes	154			
7.1	Approbation des lignes directrices	154			
7.2	Mise en œuvre	154			
7.3	Détails de construction et choix des matériaux	155			
7.4	Approbations fédérales	155			
7.5	Collaboration et partenariats	156			
7.6	Suivi du plan et mesure du succès	156			
7.7	Examen et modification	157			
7.8	Évaluation environnementale stratégique	157			



Introduction

1.1 Objectif

Le boulevard de la Confédération est un parcours d'honneur qui relie les principaux sites de la capitale, de part et d'autre de la rivière des Outaouais, et se distingue par l'aménagement de son paysage de rue. Il tisse un lien entre les nombreux lieux qui incarnent l'histoire et le caractère de la capitale.

Les lignes directrices de planification et de conception du boulevard de la Confédération constituent l'outil de référence principal en matière de planification et de gestion de ce parcours. Parmi les utilisateurs visés figurent la Commission de la capitale nationale (CCN), ses partenaires ainsi que les promoteurs de projets ayant une incidence sur le boulevard de la Confédération. Ces lignes directrices en matière de planification et de conception visent à offrir une orientation claire aux décideurs et aux concepteurs, tant sur le plan des politiques que des principes d'aménagement. Elles soutiennent la planification et l'intendance du boulevard de la Confédération, tout en facilitant l'évaluation et l'approbation des propositions de conception liées à ce parcours emblématique.

1.2 Portée et application

Le mandat de planification de la CCN est établi en vertu de la Loi sur la capitale nationale, qui confère à la CCN la responsabilité unique de préparer des plans d'aménagement, de conservation et d'embellissement de la région de la capitale du Canada. Le présent document fournit des lignes directrices en matière de planification et de conception, spécialement conçues pour le boulevard de la Confédération, afin d'appuyer :

- le personnel de la CCN chargé de la planification et de la conception;
- le personnel de la CCN chargé des approbations fédérales d'utilisation du sol et du design;
- le personnel de la CCN chargé de l'intendance;
- les partenaires de la CCN¹;
- les autres promoteurs de projets.

¹ Aux fins du présent document, le terme « partenaires » désigne les organisations, ministères et organismes parlementaires, fédéraux, provinciaux et municipaux qui sont des parties prenantes du boulevard de la Confédération.

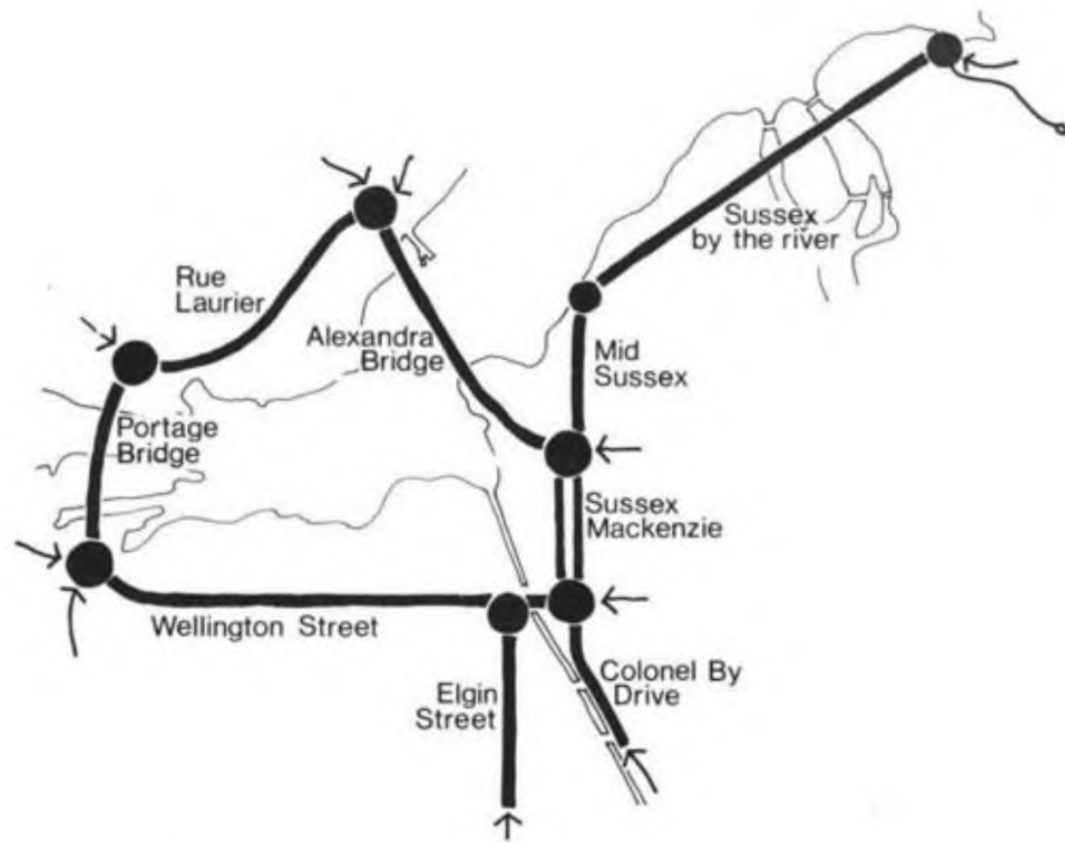


Figure 1 : Carte du boulevard de la Confédération (Lignes directrices relatives au boulevard de la Confédération, 2011)



Le boulevard de la Confédération décrit une boucle qui entoure la Colline du Parlement, franchissant deux fois la rivière des Outaouais alors qu’il traverse les centres-villes d’Ottawa et de Gatineau. Il comprend également des segments qui s’étendent au sud de la Place de la Confédération sur la rue Elgin, et jusqu’à Rideau Hall le long de la promenade Sussex. Consulter la **figure 1** pour une carte illustrant l’étendue du boulevard de la Confédération.

Le présent document énonce une vision et des principes clés, définit les éléments liés à la planification, à la mobilité et au domaine public, et fournit des lignes directrices précises. Ces éléments s’appliquent au boulevard de la Confédération, ainsi qu’à son interface avec les terrains adjacents. L’objectif est de guider l’évolution du boulevard selon un horizon de planification de 20 ans.



Contexte de la planification

2.1 Historique de planification

La présente partie propose un aperçu contextuel de la région de la capitale nationale en tant que cadre pour le boulevard de la Confédération. Elle comprend un bref historique de la planification et du développement de ce parcours emblématique, ainsi qu'un survol de ses liens avec d'autres documents de planification.

2.1.1 Un lieu de beauté et de signification (temps immémoriaux – XIXe siècle)

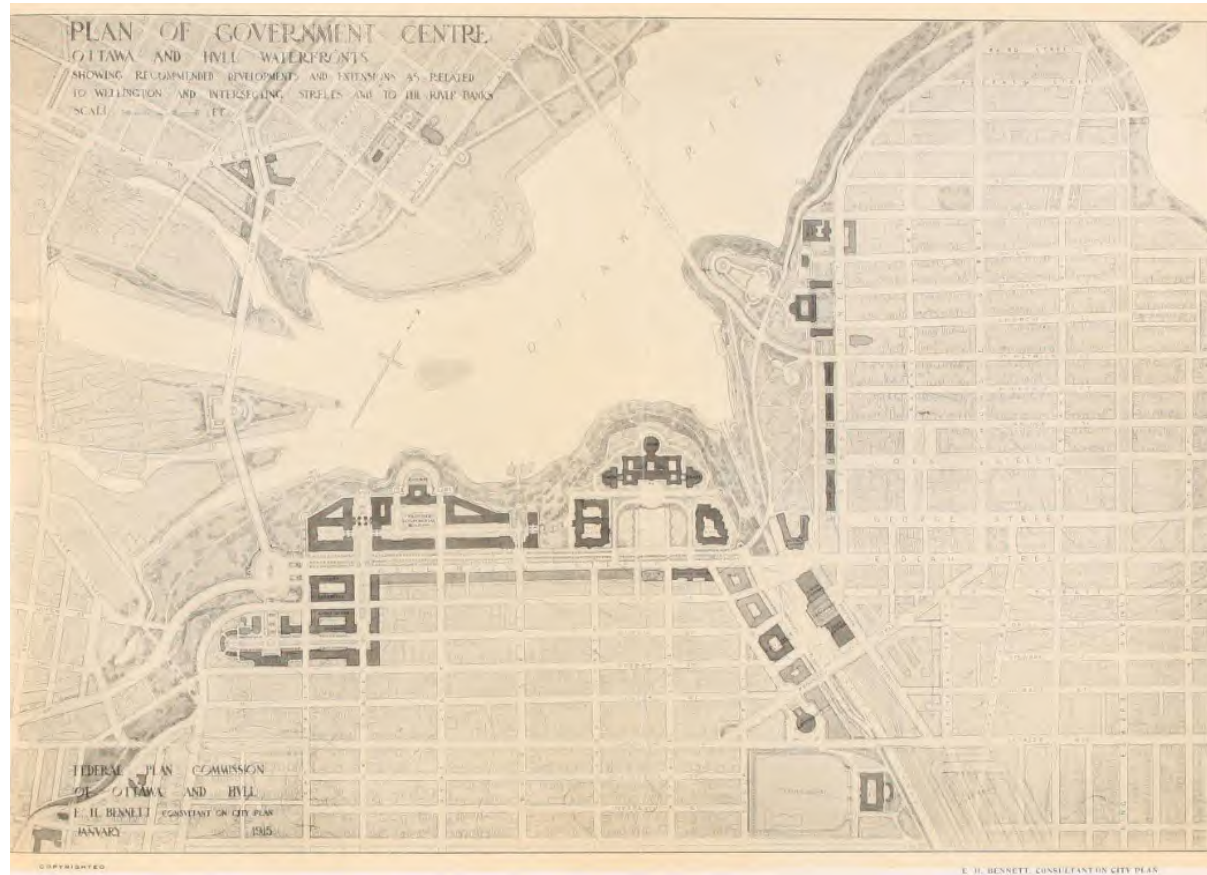
Le boulevard de la Confédération traverse un paysage d'une beauté naturelle saisissante et d'une richesse culturelle profonde, situé sur le territoire traditionnel de la Nation algonquine Anishinabeg. Depuis des temps immémoriaux, la confluence de la rivière des Outaouais avec ses affluents — les rivières Rideau et Gatineau — est demeurée un lieu qui soutient la vie et favorise les échanges et les communications. Les premiers visiteurs ont été émerveillés par la beauté pittoresque de ce paysage nordique, marqué par ses cascades impétueuses, ses falaises abruptes et ses panoramas spectaculaires.

Au début du XIX^e siècle, les ressources naturelles de la région et la défense coloniale attirent les colons. En 1800, le long de la rive nord de la rivière des Outaouais, l'entrepreneur Philemon Wright dirige l'établissement de ce que l'on appelle aujourd'hui Gatineau. Il est le pionnier du commerce du bois d'œuvre, qui domina l'économie régionale jusqu'au début du XX^e siècle. Pendant ce temps, sur la rive sud de la rivière, Bytown (aujourd'hui Ottawa) est fondée en 1826, à l'arrivée du lieutenant-colonel John By, des Royal Engineers, qui entreprend la construction du canal Rideau pour relier la rivière des Outaouais au lac Ontario. Conçue pour la nouvelle ère des navires à vapeur, cette voie navigable fortifiée a accéléré la croissance économique du jeune établissement.

D'autres transformations du paysage suivent tout au long du XIX^e siècle : des industries s'implantent le long des rivières pour exploiter les ressources naturelles et la puissance des courants, des ponts sont construits pour franchir les voies navigables et relier les communautés, et un réseau de voies ferrées et de tramways en perpétuelle expansion se développe.

2.1.2 Fondation de la capitale (XIXe siècle-1950)

Les premières ambitions de planification ayant mené à la création du boulevard de la Confédération commencent à émerger, parallèlement à l'éveil d'une conscience nationale au sein du jeune Dominion du Canada.



Issue de modestes origines en tant que ville de bûcherons, Ottawa est choisie en 1857 pour devenir la capitale du pays en raison de sa position stratégique à la frontière du Haut-Canada et du Bas-Canada, ainsi que de l'équilibre démographique entre les populations d'origine française et britannique dans la région². Cela entraîne des changements majeurs : la construction des édifices du Parlement débute peu après, et Rideau Hall est désigné comme résidence officielle et lieu de travail du gouverneur général. La capitale nationale fait l'objet de nombreuses initiatives de planification visant à lui conférer la présence et la dignité jugées appropriées pour le siège du gouvernement fédéral, dans un contexte de conscience nationale émergente au Canada. Un thème récurrent dans tous les plans est la juxtaposition saisissante d'ensembles architecturaux empreints de solennité, contrastant d'un côté avec le paysage fluvial accidenté, et de l'autre avec les rues ordonnées et les îlots réguliers de la ville construite.

Un autre thème central est l'aménagement d'un parcours d'honneur pour les cérémonies et les célébrations, ainsi que la construction de liens importants entre Ottawa et Gatineau (autrefois Hull).

L'une des premières voix à promouvoir un tel plan d'aménagement visant à rehausser la capitale est lady Aberdeen, consort vice-royale de 1893 à 1898 pendant la nomination de son mari au poste de gouverneur général du Canada. Elle envisageait « une promenade ou une esplanade majestueuse et élégante » le long de la rue Sussex (devenue plus tard la promenade Sussex), allant du parc Major's Hill jusqu'à la résidence du gouverneur général (Rideau Hall), et mettant en valeur les vues sur la rivière. Sa vision comprenait le prolongement de la promenade au-delà de la rivière, avec un retour par Hull jusqu'aux chutes de la Chaudière.

D'autres personnes éminentes partageaient cette ambition d'embellissement de la capitale. En 1899, le gouvernement de sir Wilfrid Laurier supervise la création de la Commission d'embellissement d'Ottawa, le précurseur de l'actuelle CCN. Présenté par Frederick Todd en 1903, le premier rapport d'aménagement préconise la création d'un boulevard reliant Rideau Hall aux édifices du Parlement qui deviendrait célèbre dans le monde entier pour sa beauté pittoresque ainsi que pour la magnificence et la grandeur de ses panoramas. Dix ans plus tard, la promenade Lady-Grey est construite le long du sommet de la colline surplombant la rivière des Outaouais, entre le parc Major's Hill et un point situé juste à l'ouest de la rivière Rideau.

← S'inspirant de ces idées, le plan de la Commission Holt de 1915 envisage clairement la rue Wellington comme une avenue prestigieuse bordant la cité parlementaire, tout en établissant des liens importants avec Hull. Ce concept est repris et approfondi dans le plan de Jacques Gréber (1938–1950) qui prévoit un nouveau lien avec Hull, à l'ouest du Parlement. Bon nombre de ces premiers plans illustrent un point névralgique majeur à l'extrémité ouest de la rue Wellington, marquant la liaison vers Hull.

² Comme l'indique le mémorandum du gouverneur général, sir Edmund Head, présenté en 1857 à la Reine, recommandant Ottawa comme site de la capitale.

The National Capital Core Area

Ceremonial Routes

This report was prepared for the National Capital Commission to provide a co-ordinated direction for the planning and design of the National Capital Core Area's most significant streets.

The objectives and purposes of the National Capital Commission are to prepare plans for the National Capital Region and assist in its development, conservation and improvement so that the nature and character of the seat of the Government of Canada may be in accordance with its national significance.

The Ceremonial Routes are key elements, the unifying links, of the Core Area of the plan of the National Capital Region.

Study direction was provided by the National Capital Planning Committee and by Jaap Schouten, Executive Director, Planning Branch; Denis Major, Director, Project Planning; Renata Jentys, Chief, Plan Formulation; Bill DeGrace, Project Planner; and Don Graham, Senior Landscape Architect, Development Branch.

The authors of this report are Roger du Toit, Robert Allsopp, John Hillier and Walter Daschko, assisted by Glenn Wilcox and Pam Taylor.

November, 1983

An Urban Design Study for the National Capital Commission



du Toit Associates Ltd.
47 Colborne Street Toronto, Ontario
Canada M5E 1P8
416 864-1676

Damas and Smith Ltd.
Traffic & Municipal Engineering

2.1.3 Boulevard Canada (vers 1969)

En prévision des célébrations du centenaire en 1967, la CCN met en œuvre un programme de restauration à grande échelle, acquérant de nombreuses propriétés bordant la promenade Sussex afin de leur redonner l'apparence qu'elles avaient à l'époque de la Confédération. Ce projet s'inscrit dans la création d'une promenade de prestige et d'un parcours d'honneur reliant Rideau Hall à la Colline du Parlement. Le projet devient connu sous le nom de « mile historique ». Porté par une vague de nationalisme après 1967, le regain d'intérêt pour l'image et la réalité de la capitale nationale mène à la reconnaissance officielle du concept de boulevard Canada, qui incarne l'idée d'un cœur de la capitale relié par un parcours d'honneur.

Parmi les études qui servent de base au concept, soulignons le Plan de la zone centrale d'Ottawa de 1969, le Plan de la zone centrale de la capitale nationale de 1971, et le Plan du secteur riverain Ottawa-Hull en 1981. Ce dernier plan propose clairement une vision d'un secteur central intégré axé sur la rivière des Outaouais, doté d'un parcours d'honneur tracé sur les terrains environnants et mettant en valeur comme paysage les principales institutions fédérales.

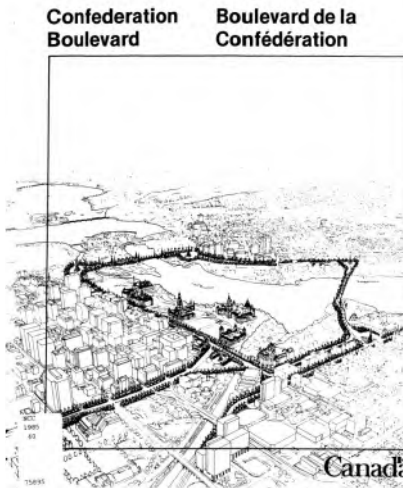
2.1.4 Rapport sur les parcours d'honneur (1983)

À la suite de l'adoption de l'idée d'un boulevard Canada, le rapport sur les parcours d'honneur (CCN, 1983) est préparé pour la CCN afin de définir des orientations de planification précises en matière de conception et d'aménagement de ce qui deviendra bientôt le boulevard de la Confédération.

Le rapport avait deux objectifs. D'abord mettre en valeur les parcours d'honneur existants dans la capitale nationale, puis appuyer l'idée d'un cœur de la capitale composé d'espaces à Ottawa et Gatineau. Pour atteindre ces objectifs, le rapport intègre des principes et des objectifs déjà formulés dans diverses initiatives de planification au fil des décennies.

2.1.5 Boulevard de la Confédération (1985)

National Capital Commission
Commission de la Capitale nationale



Au fur et à mesure qu'avance la planification du boulevard de la Confédération, une série d'études techniques et de design sont entreprises pour mieux cerner la nature des composantes et pour concrétiser la vision énoncée dans le rapport sur les parcours d'honneur préparé en 1983. Ces études sont rassemblées en un seul document, Boulevard de la Confédération (CCN, 1985).

← Suivant la confirmation des principes de base, le rapport présente un plan de démonstration et quelques détails qui démontrent le concept d'aménagement du boulevard. On trouve également dans ce rapport des plans et des concepts pour l'éclairage, les revêtements de chaussée et l'utilisation de végétaux et du mobilier urbain. La construction du boulevard de la Confédération se révèle une entreprise de taille s'étalant sur plus de 25 ans. La première étape, celle de la rue St-Patrick, est achevée en 1987 et le dernier tronçon, sur la promenade Sussex, est achevé en 2012. En 2000, le boulevard de la Confédération est officiellement inauguré.

Au fur et à mesure que le boulevard prend forme, des changements sont apportés à la conception de ses diverses composantes afin d'en améliorer le fonctionnement et la longévité. Cela comprend le remplacement des pavés de granit par des pavés en blocs de béton, la modification des dispositifs d'éclairage et l'utilisation de béton préfabriqué et de gros gravier pour les arbres de rue.

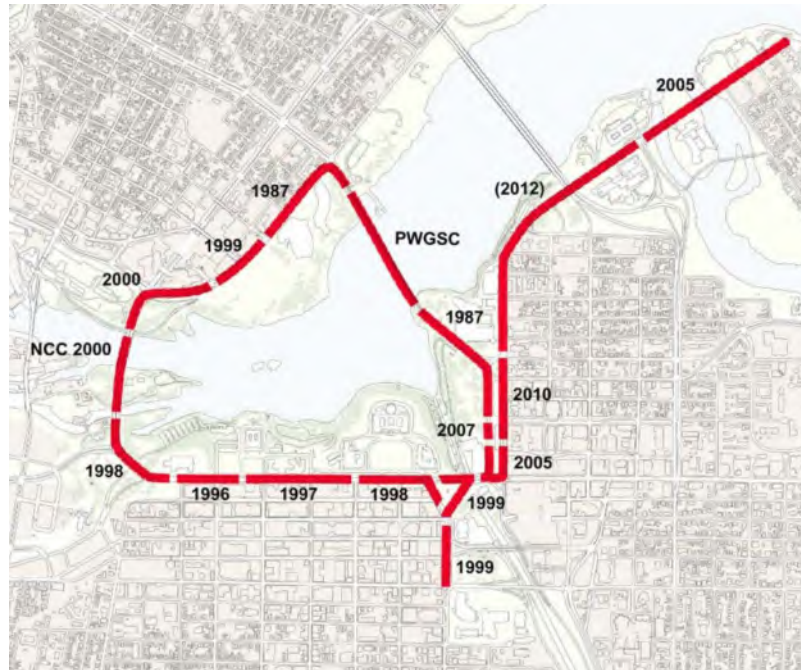


Figure 2 : Mise en œuvre par étapes du boulevard de la Confédération

2.1.6 Lignes directrices relatives au boulevard de la Confédération (2011)



En 2011, les lignes directrices relatives au boulevard de la Confédération (CCN, 2011) sont élaborées pour orienter le maintien de la protection continue du boulevard et veiller à ce que les changements apportés appuient et renforcent son caractère fondamental et les fonctions qu’il remplit.

Le document était conçu pour évoluer au fil du temps, alors que l’accent mis sur la planification et l’aménagement, comme établi dans le Rapport sur les parcours d’honneur, passe à l’entretien et à la gestion du boulevard et de ses principales composantes. Malgré son objectif initial, le document de 2011 est demeuré statique. Désormais obsolète, il est remplacé par le nouveau document de 2025.

2.2 Contexte et cadre de planification

Les lignes directrices de planification et de conception du boulevard de la Confédération s’inscrivent dans le cadre de planification de la capitale de la CCN pour les terrains fédéraux, et doivent être prises en compte en complément des autres documents fédéraux et municipaux pertinents. Ces lignes directrices sont un plan de sous-secteur intégré au Plan de la capitale du Canada de 2017 à 2067, ainsi qu’au Plan du cœur de la capitale nationale du Canada (CCN, 2025). Les terres qui forment le boulevard de la Confédération sont également assujetties aux politiques énoncées dans le Plan stratégique du Sentier de la capitale (CCN, 2020) ainsi qu’à d’autres plans et politiques des administrations fédérales, provinciales et municipales et de la CCN.

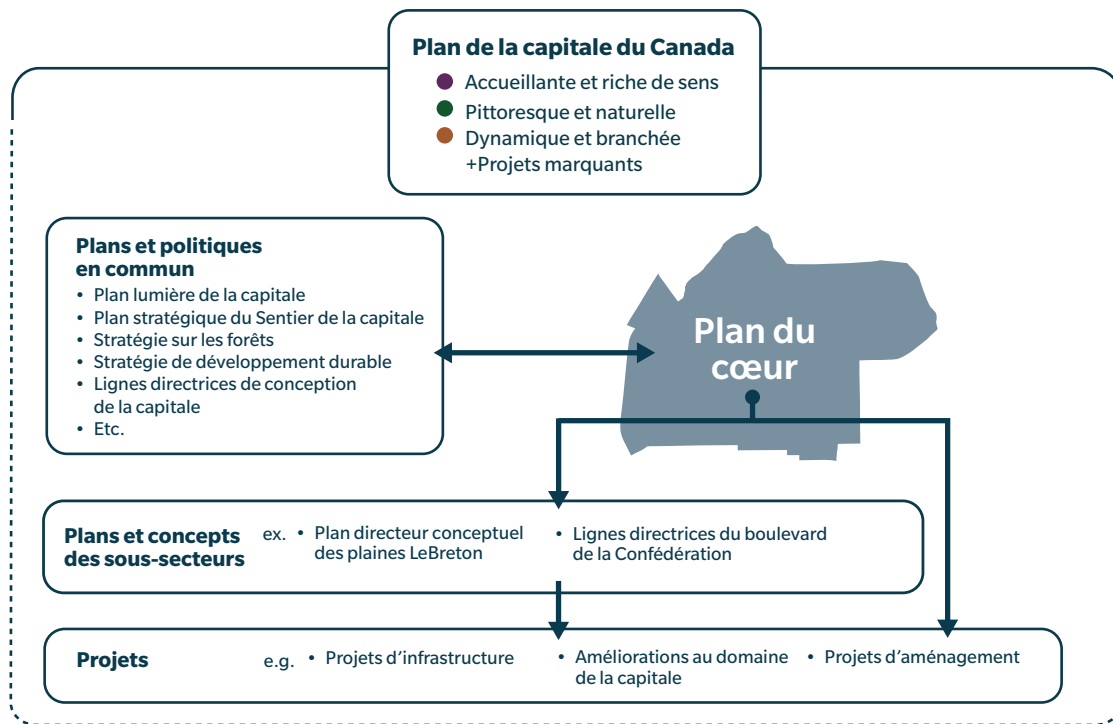


Figure 3 : Cadre de planification de la Commission de la capitale nationale

2.2.1 Plan de la capitale du Canada de 2017 à 2067 (2017)

Le Plan de la capitale du Canada (CCN, 2017) est le plan directeur à long terme pour la région de la capitale nationale, sur un horizon de planification de 50 ans. Il présente une série d'orientations stratégiques essentielles qui guident l'évolution des terrains fédéraux dans la région, en s'appuyant sur les plans majeurs qui ont défini la forme physique de la capitale.



Ce plan directeur définit le boulevard de la Confédération comme un principe structurant du cœur de la capitale, ce parcours d'honneur et de découverte reliant les institutions nationales, les provinces de l'Ontario et du Québec, ainsi que le Parlement. Il présente le renouvellement du boulevard de la Confédération et de ses voies d'accès comme un projet important et fournit les principales orientations stratégiques pour guider l'évolution du boulevard au cours des 50 prochaines années.

2.2.2 Plan du cœur de la capitale nationale (2025)

Le boulevard de la Confédération est situé dans les limites du Plan du cœur de la capitale nationale (CCN, 2025). Il constitue un élément patrimonial important, formant la pièce maîtresse du cœur cérémoniel et symbolique de la capitale, centré autour du bassin de la rivière.

Le Plan du cœur de la capitale nationale répond à la vision et aux objectifs à long terme établis par le Plan de la capitale du Canada de 2017 à 2067. Les lignes directrices de planification et de conception du boulevard de la Confédération appuient le Plan du cœur de la capitale nationale en fournissant des directives détaillées sur les politiques, la conception et les critères de gestion du boulevard.

Le boulevard constitue également le point d’ancrage du réseau de paysages de rue du Plan du cœur de la capitale nationale, qui regroupe des rues et avenues urbaines de grande qualité. Ce réseau contribue à créer un cadre urbain attrayant, reliant les deux rives de la rivière des Outaouais à une constellation de repères et d’institutions nationales dans l’ensemble du noyau de la capitale.



Figure 4 : Plan conceptuel du cœur de la capitale (2025)

2.2.3 Plan stratégique du Sentier de la capitale (2020)

Le Plan stratégique du Sentier de la capitale (CCN, 2020) est le principal outil de référence de la CCN pour la planification et la gestion du réseau du Sentier de la capitale. Il fournit une orientation stratégique et un soutien pour la planification et l’intendance du réseau du Sentier de la capitale, en tenant particulièrement compte du sentier du boulevard de la Confédération et de ses liens.

2.2.4 Autres documents de planification et de politique

Autres plans et politiques de la CCN

Voici d’autres plans, politiques et projets de la CCN qui auront une incidence sur les terrains situés à l’intérieur et à proximité du boulevard de la Confédération :

- Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux dans la région de la capitale nationale – MIS À JOUR (CCN, 2025)
- Plan d’adaptation au climat (CCN, 2024)
- Stratégie de développement durable (CCN, 2023)
- Plan sur l’accessibilité (CCN, 2023)
- Lignes directrices de conception de la capitale (CCN, 2023)
- Travailler avec les paysages culturels : Un guide pour la région de la capitale nationale (CCN, 2023)
- Remplacement du pont Alexandra : critères de performance pour la conception du pont (CCN, 2022)
- Plan directeur conceptuel des plaines LeBreton (CCN, 2021)
- Plan lumière de la capitale (CCN, 2017)
- Étude sur la mobilité durable du boulevard de la Confédération (CCN, 2013)
- La protection des vues dans la capitale du Canada (CCN, 2007)

Plans et politiques du fédéral et des provinces

Voici d'autres plans et politiques du fédéral et des provinces touchant les terrains situés à l'intérieur et à proximité du boulevard de la Confédération :

- Vision et plan à long terme pour la Cité parlementaire (SPAC, 2025)
- Plan Directeur de la Cité judiciaire (SPAC, en cours)
- Loi canadienne sur l'accessibilité, 2023, ch. 8
- Plan d'action en sécurité routière 2023–2028 (Québec, 2023)
- Politique de mobilité durable (Québec, 2018)
- Politique sur les monuments commémoratifs nationaux sur les terrains fédéraux dans la région de la capitale du Canada (Patrimoine canadien, 2016)
- Plan directeur en matière d'éclairage extérieur pour la Cité parlementaire (SPAC, 2015)
- Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (Ontario, 2011)

Plans municipaux

Voici les politiques et plans municipaux qui auront une incidence sur le boulevard de la Confédération :

- Plan particulier d'urbanisme (PPU) de l'île de Hull (Gatineau, 2025)
- Plan directeur des transports d'Ottawa (Ottawa, 2025)
- Politique des rues conviviales (Ville de Gatineau, 2021)
- Étude complémentaire pour la réalisation d'un système de transport collectif structurant dans l'ouest de la Ville de Gatineau - Rapport d'étape 6 - Sommaire final et recommandations (STO, 2021)
- Plan du domaine public du marché By (Ottawa, 2020)
- Plan du domaine public de la rue Sparks (Ottawa, 2019)
- Plan directeur du réseau cyclable (Ville de Gatineau, 2018)

2.3 Initiatives importantes en cours et prévues

Plusieurs initiatives importantes sont en cours de planification et d'approbation, parallèlement à la mise à jour des présentes lignes directrices. Elles auront des répercussions significatives et sont expressément prises en compte dans la version révisée des lignes directrices. On s'attend à ce qu'elles soient conformes aux nouvelles orientations établies.

2.3.1 Projet de renouvellement de l'îlot 2 (SPAC)

L'îlot 2 fait l'objet d'un réaménagement visant à tenir compte des fonctions parlementaires essentielles. Ce projet crée une occasion de renforcer les liens entre la Colline du Parlement et les édifices urbains au sud de la rue Wellington, en vue de créer un complexe de la Cité parlementaire qui soit intégré, sécuritaire et accueillant. En 2021, SPAC a lancé un concours de conception pour le renouvellement de l'îlot 2, qui comprend l'ensemble de bâtiments situés du côté sud de la rue Wellington et qui est délimité par les rues Metcalfe, O'Connor et Sparks. La proposition retenue présente la vision ainsi que les conceptions urbaines pour le renouvellement de l'îlot 2 au sein de la Cité parlementaire. Les travaux de construction devraient être achevés au début des années 2030.

L'îlot 2 interagit avec le boulevard de la Confédération grâce à une traverse piétonne améliorée le reliant à la Colline du Parlement.



Figure 5 : Élévations conceptuelles de l'îlot 2, sujettes à modification (architectes Zeidler/Chipperfield, 2025)

2.3.2 Projet de tramway Gatineau–Ottawa (STO)

En 2021, le STO a publié le sommaire final et les recommandations pour le projet de tramway reliant l'ouest de Gatineau à Ottawa, appelé tramway Gatineau-Ottawa (TramGO). L'option privilégiée recommande l'aménagement d'un tramway de surface doté de deux axes qui convergent vers un tronçon commun longeant les boulevards Alexandre-Taché et de Lucerne, l'emprise ferroviaire, la rue Laurier et le pont du Portage, pour se terminer au centre-ville d'Ottawa. À Ottawa, le conseil d'administration de la CCN a approuvé l'option d'un tracé de tramway en surface le long de la rue Wellington. Le tramway devrait être mis en service au milieu des années 2030, sous réserve d'une décision de mise en œuvre attendue d'ici la fin des années 2020.

L'option privilégiée pour le TramGO prévoit un tracé sur le boulevard de la Confédération, avec un tramway passant par le pôle Laurier/Portage, le pont du Portage, puis le pôle Portage/Wellington. Le tramway pourrait éventuellement s'étendre le long de la rue Wellington, du pont du Portage jusqu'à la rue Elgin, et le terminus serait situé à côté du Monument commémoratif de guerre du Canada.



Figure 6 : Rendu d'une station TramGO (STO, 2021)

2.3.3 Remplacement du pont Alexandra (PSPC et NCC)

En 2019, le gouvernement du Canada a chargé SPAC de remplacer le pont Alexandra d'ici dix ans. En octobre 2024, SPAC, en partenariat avec la CCN, a sélectionné un concept inspiré de l'anguille d'Amérique qui rend hommage au mouvement dynamique et en constante évolution de la rivière des Outaouais. La déconstruction du pont existant devrait commencer en 2028.

Le pont Alexandra relie Ottawa et Gatineau en traversant la rivière des Outaouais. Cela signifie que sa conception a des répercussions importantes sur le boulevard de la Confédération.

Le nouveau pont comprendra des aménagements bidirectionnels pour les cyclistes et les piétons situés du même côté que sur le pont actuel, avec une séparation claire entre la partie piétonne et la piste cyclable. La chaussée comprendra deux voies de circulation, une dans chaque direction, conçues pour permettre l'intégration éventuelle d'un système de transport en commun de grande capacité tel qu'un tramway.



Figure 7 : Rendu du concept sélectionné pour le pont Alexandra (Conseiller technique pour le projet de remplacement du pont Alexandra, 2024)

Cadre stratégique

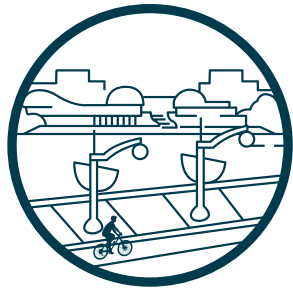
3.1 Énoncé de vision

Le boulevard de la Confédération est un élément clé du secteur du cœur de la capitale, un parcours d'honneur et de découverte qui forme un anneau autour et le long des symboles nationaux et des institutions fédérales en tant qu'espace public mémorable et dynamique qui montre la voie en matière de mobilité durable et de résilience climatique.

Il reflète et célèbre la riche histoire et la diversité contemporaine du Canada de manière inclusive et significative.

3.2 Principes clés

Cinq principes orienteront les décisions futures concernant le boulevard de la Confédération :



CRÉER UNE IMAGE
MÉMORABLE



FAVORISER UNE VIE
PUBLIQUE ANIMÉE



ENCOURAGER LA
MOBILITÉ DURABLE



RENFORCER LA
RÉSILIENCE CLIMATIQUE



PROMOUVOIR
L'INCLUSIVITÉ

3.2.1 Créer une image mémorable

Image distinctive de la capitale

Le boulevard de la Confédération devrait projeter une image distinctive et reconnaissable, à la fois unique, durable et empreinte de dignité. Cette image devrait refléter les valeurs, le patrimoine et les réalisations du Canada et honorer le territoire traditionnel de la Nation algonquine Anishinabeg. L'application uniforme de composantes de paysage de rue donnera au boulevard un caractère esthétique distinct et renforcera l'identité et l'importance symbolique de la route.

Le boulevard de la Confédération devrait être saisissant et mémorable, de jour comme de nuit, et offrir des occasions de mise en scène et d'apparat grâce à l'éclairage et à l'animation de la capitale.

Aménagement urbain cohérent

Les composantes de paysage de rue déployées le long du boulevard, abordées plus en détail au **chapitre 4**, s'unissent pour former un langage de design cohérent, fondé sur des matériaux nobles, des éléments sur mesure, du mobilier, des ornements et des aménagements horticoles emblématiques. Ces composantes doivent être mises en œuvre de façon uniforme partout sur le boulevard. Les écarts par rapport aux normes doivent être explicitement approuvés par la CCN, comme il est expliqué plus loin au **chapitre 8**.

De nouvelles techniques de conception, comme des intersections protégées et des passages pour piétons surélevés, sont encouragées lorsqu'elles contribuent à atteindre les objectifs des présentes lignes directrices. Toutefois, ces interventions doivent être conçues en accord avec le vocabulaire de conception du boulevard afin de préserver son image cohérente et distinctive.

Fleurons nationaux et préservation des lieux

L'image du boulevard de la Confédération devrait représenter le patrimoine culturel naturel et construit de la capitale et du Canada. Compte tenu de la riche histoire pré- et post-coloniale de notre pays, son récit, et celui de son peuple, devraient être lisibles pour les visiteurs le long de la route. La préservation des lieux autochtones devrait faire partie de l'image du boulevard, en reconnaissance de l'importance de cet endroit pour la Nation algonquine Anishinabeg. De façon plus générale, les thèmes autochtones devraient être reflétés dans l'art public, les accessoires et le mobilier urbain, les éléments d'interprétation et l'horticulture.



Entretien intensif

Le boulevard de la Confédération devrait toujours être en excellent état. C'est une vitrine du design et du savoir-faire canadiens, et il devrait demeurer une source de fierté pour tous.

Même avec des matériaux de haute qualité, le boulevard nécessitera des travaux d'entretien pour s'assurer que les revêtements de chaussée, les végétaux, le mobilier urbain et les autres accessoires conservent leur apparence et continuent de jouer leur rôle le long du boulevard. Pour ce faire, il faut mettre sur pied un programme coordonné d'entretien quotidien et annuel, reflétant un haut degré de collaboration entre les différentes instances responsables du boulevard de la Confédération, comme le précisent les **chapitres 7 et 8**.

3.2.2 Favoriser une vie publique animée

Espaces publics

Le boulevard de la Confédération devrait être un espace public dynamique offrant une variété d'occasions de vivre des expériences communautaires, culturelles et émotionnelles enrichies. Le parcours devrait intégrer une séquence d'espaces publics vivants, stimulants, inclusifs et porteurs de sens, invitant à la découverte de la capitale ainsi que du patrimoine et de la culture du Canada. Ces espaces devraient permettre diverses possibilités de loisirs passifs et actifs, comme les rassemblements, la contemplation, la découverte et les cérémonies.

Découverte et liens

Le boulevard de la Confédération est à la fois une destination prisée des visiteurs et un lien essentiel entre une grande diversité d'institutions culturelles et de lieux emblématiques. Grâce à sa qualité intrinsèque et à sa proximité avec les principales institutions nationales, le boulevard de la Confédération constitue un lieu de choix pour les éléments commémoratifs et les œuvres d'art public. Le paysage de rue devrait diriger intuitivement les visiteurs le long d'une séquence d'espaces publics et attirer l'attention sur les principaux points d'intérêt le long du parcours, notamment les œuvres d'art public, les monuments, les éléments d'interprétation, les points d'attrait, les vues et les musées.

Programmation et cérémonies

Le boulevard comprend une série d'espaces publics, notamment des pôles, des places et des zones spéciales, qui devraient permettre une diversité d'usages. Il met en valeur de nombreux symboles nationaux d'importance, dont le siège du gouvernement du Canada. Certains segments et pôles accueillent des rassemblements importants, notamment les célébrations annuelles de la fête du Canada, des cérémonies comme la relève de la garde, ainsi que des protestations, expression du droit fondamental des Canadiens de manifester pacifiquement.

Le boulevard de la Confédération devrait favoriser un milieu public vivant. Dans certains secteurs, comme le précise le **chapitre 6**, cela pourrait inclure des activités d'animation, des kiosques d'information touristique, des boutiques éphémères ou des camions-restaurants, situés aux pôles ou dans les espaces adjacents.

Le boulevard est aussi un espace public où se tiennent des activités communes à tous les espaces publics. Le boulevard, en tant qu'un des espaces publics les plus importants de la capitale nationale, devrait inviter les gens de tous âges et de toutes capacités à y vivre des activités normales : faire une promenade, se rendre au travail à pied, faire du vélo, discuter entre amis, s'asseoir au soleil ou simplement admirer le paysage.



La conception du paysage de rue, des pôles et des zones adjacentes devrait favoriser l'usage tout au long de l'année, y compris durant les mois d'hiver. Le boulevard devrait intégrer du mobilier et des infrastructures conçus pour offrir un accueil confortable en toutes conditions météorologiques, et faire l'objet d'un entretien régulier tout au long de l'année. Les exigences en matière d'accessibilité s'appliquent au boulevard en toute saison. Les changements saisonniers ne doivent pas avoir d'incidence disproportionnée sur les personnes handicapées.

Le boulevard doit être conçu en tenant compte de ces usages, et les soutenir grâce à des infrastructures et des aménagements appropriés. Par exemple, les aires utilisées pour de grands rassemblements pourraient intégrer des mesures de protection contre les attaques au véhicule bélier afin de créer des espaces sécurisés. Les zones prévues pour les activités d'animation ou les marchands ambulants pourraient être dotées de points de raccordement aux services publics, tandis que les espaces offrant des points de vue pourraient comporter des bancs et de l'ombrage.

Vitalité en toute saison

Les changements saisonniers dans la capitale nationale sont à la fois spectaculaires et inévitables, et le boulevard de la Confédération devrait être un milieu public vivant à tout moment de l'année. Son image doit être cohérente et mémorable pendant toutes les saisons. Tous les segments doivent comporter une variété d'éléments qui présentent un intérêt visuel chaque mois de l'année. Cela peut inclure des arrangements horticoles aménagés pour offrir une variété intéressante de couleurs, de textures et de formes au fil des saisons — printemps, été, automne et hiver.

L'environnement hivernal du boulevard doit être intentionnel et organisé, mettant en valeur Ottawa et Gatineau comme villes d'hiver. La fermeture saisonnière de petites zones peut être envisagée, mais elle doit s'accompagner de barrières et de panneaux qui respectent le niveau de conception du boulevard. De nombreuses installations et activités hivernales peuvent rehausser l'attrait du boulevard, comme des lumières festives, des endroits pour se réchauffer et des sculptures de glace. Ces éléments doivent respecter le niveau de conception du boulevard et préserver le caractère digne de la capitale.

3.2.3 Encourager la mobilité durable

Sécurité des usagers

Le boulevard de la Confédération doit être sécuritaire pour tous les usagers. À l'avenir, les activités de conception et de gestion devraient être menées en tenant compte des principes promus par l'initiative Vision Zéro et énoncés dans le concept de prévention du crime par l'aménagement du milieu. Le principe fondamental de l'initiative Vision Zéro est qu'aucune perte de vie n'est acceptable dans les rues; les décès et les blessures graves sur les routes peuvent et doivent être évités. Les principes de prévention du crime par l'aménagement du milieu ont trait à la visibilité, à la surveillance, au contrôle de l'accès, aux possibilités de fuite, au niveau d'activité et à l'entretien. Compte tenu de l'emplacement stratégique dans la capitale nationale, des mesures de protection contre les attaques au véhicule bélier devraient être envisagées et intégrées, lorsque le contexte s'y prête, afin de créer des espaces sécurisés. Une attention particulière doit être portée à l'éclairage, au design des plantations et à la programmation.

L'application des principes de sécurité ne doit pas créer des milieux hostiles, peu accueillants ou non inclusifs. La sécurité doit être intégrée de manière harmonieuse à la conception. Dans la mesure du possible, la visibilité des dispositifs de sécurité devrait être réduite grâce à un positionnement et une conception réfléchis, de sorte qu'ils ne saturent pas le paysage de rue ni ne prennent le dessus sur l'image du domaine public.

Piétons

Sur le boulevard, les piétons ont la plus haute priorité. Tous les trottoirs devraient être suffisamment larges, dégagés, et l'esplanade, en particulier, devrait être entretenue comme une large promenade continue le long de l'anneau de liaison. Des liens avec le réseau urbain dans son ensemble doivent être assurés, notamment par des passages pour piétons fréquents, courts, et dotés de feux de signalisation. Des commodités adéquates, comme des bancs, des abris, des zones ombragées et des fontaines à eau potable devraient être installées pour répondre aux besoins des piétons et encourager l'activité pédestre.

De plus, des mesures proactives doivent être mises en place pour empêcher l'accès des véhicules privés aux espaces piétonniers (trottoirs, places, etc.), de sorte que les piétons puissent circuler librement en tout temps.

Cyclistes

Sur le boulevard, les cyclistes ont priorité après les piétons. Toutes les infrastructures cyclables doivent être séparées et de haute qualité, afin de protéger les cyclistes de la circulation automobile et de minimiser les conflits avec les piétons. Le réseau cyclable doit former un circuit continu le long de l’anneau de liaison. Des liens avec le réseau urbain dans son ensemble doivent être assurés, notamment par des passages pour bicyclettes fréquents et courts, dotés de feux de signalisation. Des commodités adéquates, comme des stationnements pour vélos et des stations de vélos en libre-service, devraient être fournies et situées à proximité des pistes cyclables pour encourager les touristes et les résidents à utiliser la boucle cyclable le long de l’anneau de liaison.

Transport en commun

Sur le boulevard, la troisième priorité est le transport en commun. Dans le cadre du vaste réseau de transport, le boulevard de la Confédération doit favoriser un transport en commun sûr, fiable et confortable grâce à des installations de transport en commun de qualité supérieure qui relient le cœur de la capitale à l’ensemble du réseau de transport en commun d’Ottawa et de Gatineau.

Liaisons et réseau

Le boulevard de la Confédération devrait soutenir l’intégration accrue de la mobilité durable au sein du réseau élargi, notamment grâce à des liaisons intermodales efficaces. Par exemple, un résident pourrait prendre l’autobus jusqu’à un arrêt situé sur le boulevard, puis marcher jusqu’à sa destination, tandis qu’un touriste pourrait emprunter le tramway pour rejoindre le boulevard et y louer un vélo afin de découvrir le centre-ville. Les modes de transport durables se complètent les uns les autres, ce qui rend essentiels des liens de grande qualité.

Véhicules particuliers

Le boulevard de la Confédération comprend des voies de circulation générale pour les véhicules privés, qui ont souvent un seul occupant. Outre les enjeux liés à la durabilité environnementale, l’espace requis pour permettre des déplacements en véhicule à faible taux d’occupation n’est pas viable dans une région métropolitaine en forte croissance comme Ottawa–Gatineau.

À mesure que les villes se développent, elles rééquilibrent la répartition des modes de déplacement en faveur de ceux qui offrent une meilleure densité spatiale. Cela est particulièrement vrai pour le boulevard de la Confédération, dont l’élargissement est impossible en raison des répercussions inacceptables sur les institutions nationales et les paysages de rue. Les voies de circulation générale existantes devraient être réaffectées afin de privilégier la marche, le vélo et le transport en commun — des modes qui occupent tous beaucoup moins d’espace pour déplacer un nombre équivalent de personnes, comme l’illustre la **figure 8**.

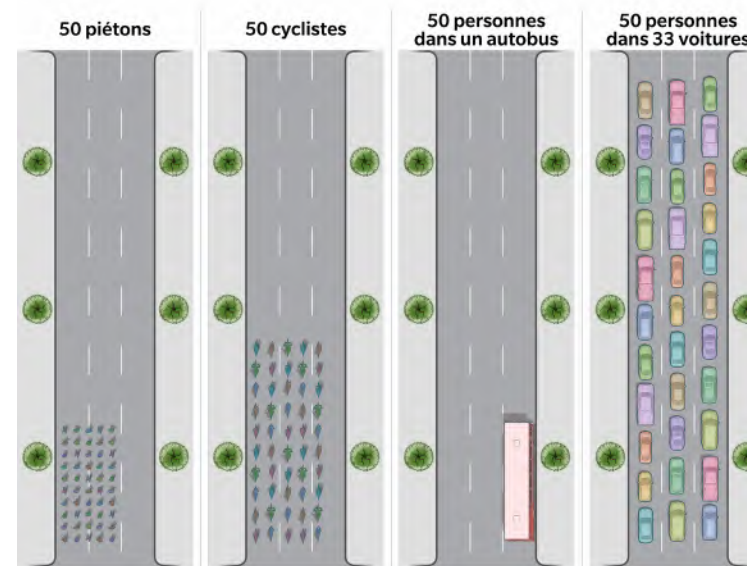


Figure 8 : Empreinte spatiale des modes de déplacement

La conception du boulevard devrait favoriser une transition vers une mobilité durable, en appui aux efforts plus vastes de planification des transports menés par les villes d’Ottawa et de Gatineau.

Pour certains usagers, ces autres modes ne sont pas pratiques, ce qui signifie qu’une certaine capacité pour les véhicules particuliers doit être maintenue. Les voies réservées aux véhicules multioccupants encouragent le covoiturage et peuvent également profiter au transport en commun. Elles devraient être envisagées pour les tronçons du boulevard qui, autrement, comporteraient plus d’une voie de circulation générale dans une même direction.

3.2.4 Renforcer la résilience climatique

Atténuation des effets du changement climatique

Le boulevard de la Confédération illustrera un leadership en durabilité et en intendance de l'environnement grâce à sa conception, à son entretien et à son utilisation. Cela comprend la réduction des émissions de gaz à effet de serre des véhicules et des activités d'entretien, l'amélioration de la mobilité active tout au long de l'année et la création de possibilités de loisirs durables. Les loisirs durables comprennent des activités comme la marche et le vélo à des fins récréatives, ainsi que les programmes d'animation, l'appréciation de l'art public et la visite de lieux commémoratifs.

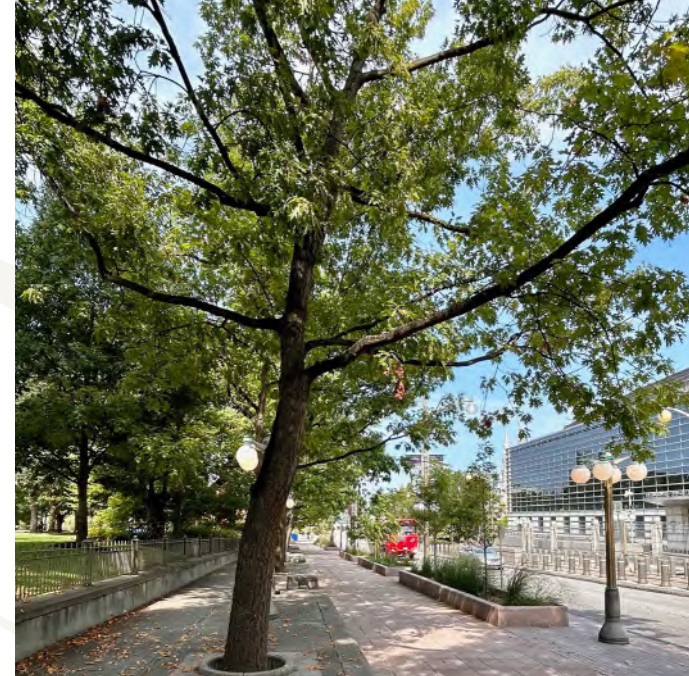
Lors de l'ajout de nouveaux éléments au boulevard ayant des besoins énergétiques faibles à modérés, comme des abribus ou des feux clignotants pour les passages pour piétons, il convient d'examiner la faisabilité d'une production locale d'électricité renouvelable, en remplacement de nouveaux branchements au réseau électrique.

Le choix et la conception des matériaux, du mobilier et des autres composantes devraient viser une faible empreinte carbone et tenir compte de l'ensemble du cycle de vie, y compris les exigences en matière de durée de vie, d'entretien et de fin de vie. Les matériaux retenus devraient être à faible teneur en carbone, d'origine locale et capables de résister aux fluctuations météorologiques extrêmes et aux conditions climatiques futures. Des matériaux durables qui vieillissent bien permettront de réduire les besoins en entretien et en remplacement, tout en contribuant à minimiser l'incidence environnementale du boulevard à long terme.

Résilience climatique et adaptation au climat

Il sera essentiel d'anticiper les effets du changement climatique, notamment l'intensification des tempêtes, les précipitations extrêmes, les inondations et les sécheresses, l'augmentation des températures moyennes, ainsi que la hausse des cycles de gel et de dégel. C'est pourquoi la conception du boulevard et le choix des matériaux devront intégrer des critères de résilience et d'adaptation aux conditions climatiques futures.

Sa conception devrait favoriser la biodiversité urbaine et améliorer l'accès aux espaces verts et aux sentiers récréatifs. Par ailleurs, les matériaux et les aménagements le long du boulevard devraient renforcer les services écosystémiques offerts par les espaces verts de la CCN, tels que le contrôle de la qualité de l'air, la filtration de l'eau, la régulation du climat, le stockage du carbone, les habitats fauniques et le contrôle de l'érosion.



Pour en savoir plus sur les changements attendus et les mesures prévues pour y faire face, consulter le Plan d'adaptation au climat de la CCN.

Aménagement à faible impact

L'aménagement à faible impact est une approche de gestion des eaux pluviales qui vise à reproduire le cycle naturel de l'eau en réduisant la superficie totale des surfaces imperméables et en favorisant l'infiltration des eaux de pluie dans le sol. Dans certaines zones, comme le précise le **chapitre 6**, des solutions de drainage fondées sur l'aménagement à faible impact devraient être intégrées aux projets d'immobilisations. Ces solutions peuvent inclure des aménagements, tels que des rigoles

de drainage biologique, qui reproduisent le cycle naturel de l'eau, réduisent le volume de ruissellement, améliorent la qualité de l'eau, favorisent l'alimentation de la nappe souterraine et augmentent la superficie des espaces verts. Les rigoles de drainage biologique offrent également une occasion d'appliquer les principes de conception autochtone, notamment dans le choix des plantations et la renaturalisation du cycle de l'eau, un cycle où l'eau de pluie tombe, s'infiltré dans le sol, puis rejoint progressivement la Kichi Zibi (rivière des Outaouais).

Le contexte sera un facteur déterminant lorsqu'il s'agira d'envisager l'aménagement de rigoles de drainage biologique. Sur les segments les plus denses, le caractère urbain du boulevard aura préséance et orientera la conception des mesures fondées sur l'aménagement à faible impact, dans la mesure où celles-ci sont réalisables et adaptées au contexte.

Confort et sécurité des visiteurs

Le boulevard de la Confédération devrait inclure des commodités et des infrastructures qui s'adaptent aux conditions climatiques changeantes et protègent les usagers contre les conditions météorologiques de plus en plus extrêmes. L'ombre fournie par le couvert forestier mature et les ombrières peuvent contribuer à abaisser la température au niveau du sol, tandis que les fontaines pour s'abreuver et les stations de rafraîchissement améliorent le confort et la sécurité des visiteurs pendant les mois les plus chauds. Bien que les épisodes de froid extrême devraient devenir moins fréquents, ils continueront de survenir et devront être pris en compte dans les exercices de design. La conception du boulevard devrait offrir un environnement sécuritaire et confortable pour les visiteurs, quelles que soient les conditions météorologiques.

3.2.5 Promouvoir l'inclusivité

Accessibilité universelle

Le boulevard sera conçu pour être accessible universellement afin d'assurer à tous les usagers un accès et une participation confortables, équitables et sans obstacles, quelles que soient leurs limitations physiques, motrices ou cognitives.

Une approche de conception universelle ne tient pas toujours compte de l'ensemble des expériences. Dans cette optique, des solutions de conception adaptées seront envisagées afin de répondre aux besoins de certains groupes, ce qui profitera souvent à l'ensemble des usagers. Il faudra déterminer, éliminer et prévenir de manière proactive les obstacles dans les milieux bâtis.

La conception universelle vise à améliorer l'expérience des usagers en tenant compte de la diversité des besoins, de l'inclusivité et de la cohérence. Elle favorise une utilisation équitable, simple, intuitive et flexible de l'espace, tout en fournissant une information perceptible, en tenant compte de la tolérance à l'erreur, en exigeant un effort physique minimal et en veillant à ce que les dimensions et l'aménagement de l'espace soient appropriés pour son utilisation.

Le **chapitre 4.1.1** fournit d'autres directives sur les considérations de conception liées à l'accessibilité pour le boulevard.

Diversité des monuments commémoratifs, des éléments d'interprétation et des œuvres d'art public

Les monuments commémoratifs, les éléments d'interprétation et les œuvres d'art public, sont l'occasion de raconter l'histoire du Canada, des peuples autochtones et de l'ensemble des Canadiens. En tant que principal parcours d'honneur, le boulevard de la Confédération présente déjà de nombreux éléments commémoratifs et d'interprétation et de nombreuses œuvres d'art public, et offre des possibilités d'ajouts futurs. Les installations choisies devraient refléter la diversité de tous les citoyens et citoyennes du Canada, leurs expériences vécues, leurs aspirations et leurs histoires.

Toute signalisation ou tout élément d'interprétation connexe devrait être accessible à l'ensemble des visiteurs. L'accessibilité universelle peut être facilitée en offrant du contenu dans plusieurs langues et en proposant des options adaptées aux personnes ayant une déficience visuelle ou ne sachant pas lire. Pour faciliter ce niveau d'accessibilité, une plateforme en ligne devrait être envisagée pour les monuments commémoratifs et les œuvres d'art public.



Réconciliation

En collaboration avec Patrimoine canadien, la CCN contribuera aux efforts de réconciliation grâce à des monuments commémoratifs, des éléments d'interprétation et des œuvres d'art public, à l'emploi de noms de lieux ainsi qu'à l'aménagement et à la préservation de lieux, en reconnaissant la culture et l'histoire des communautés algonquines anishinabées de la région. Le boulevard offre plusieurs occasions de mettre en valeur et de reconnaître la culture et l'histoire de la Nation algonquine en tant que nation hôte. Toutes les installations réalisées dans un esprit de réconciliation, y compris la signalétique et les éléments d'interprétation, seront conçues en collaboration avec la Nation algonquine Anishinabeg.

3.3 Concepts clés de la planification

Il existe dix concepts clés essentiels à la planification et à la conception du boulevard de la Confédération :

1. Parcours d'honneur et de découverte
2. la pièce maîtresse – L'anneau de liaison
3. La dualité ville-capitale
4. La grande esplanade
5. Les ponts
6. Pôles et aménagement de lieux
7. Approches et liens
8. Paysages culturels
9. Vues et panoramas
10. Approche du système sûr

Ces concepts de planification sont présentés en détail dans les chapitres suivants.

3.3.1 Parcours d'honneur et de découverte

Un parcours d'honneur est une rue urbaine spéciale conçue pour accueillir des défilés et relier des fonctions liées à la vie politique, culturelle et diplomatique du pays. En 1903, le premier parcours d'honneur d'Ottawa a été proposé pour relier Rideau Hall à la Colline du Parlement. Dans les années 1960, le parcours d'honneur du « mile historique » est aménagé le long de la promenade Sussex. En 1970, le concept est élargi afin de créer un parcours d'honneur reliant physiquement et symboliquement Ottawa et Gatineau, dans le but de former un secteur central intégré de la capitale. Aujourd'hui, l'ensemble du boulevard constitue le parcours d'honneur de la capitale.

Le boulevard de la Confédération est aussi la voie de la découverte du Canada. Il longe et relie une collection spectaculaire d'institutions nationales, notamment des musées et des galeries d'art au design remarquable qui racontent l'histoire du Canada et mettent en valeur ses trésors. Il constitue l'élément central de l'expérience des visiteurs dans le cœur de la capitale, et sert de point de départ pour découvrir les attractions dans la région de la capitale nationale.



Figure 9 : Le boulevard de la Confédération comme voie de découverte du Canada (Stratégie de programmation publique de la CCN, 2005)

Le boulevard constitue également l'expression de valeurs nationales et régionales importantes par la présence d'éléments commémoratifs et d'interprétation, et d'œuvres d'art public.

De plus, le boulevard sert de cadre aux événements nationaux, aux commémorations, aux célébrations et aux activités quotidiennes qui rassemblent les Canadiens et leur permettent de vivre leur capitale de multiples façons. Parmi ces cérémonies et défilés d'importance nationale, on compte notamment :

- La Relève de la garde
- La Cérémonie nationale du jour du Souvenir
- La cérémonie d'ouverture et la dissolution du Parlement
- Les visites de la famille royale et de dignitaires étrangers
- Les funérailles d'État
- La cérémonie d'installation du gouverneur général
- Les cérémonies commémoratives nationales

3.3.2 La pièce maîtresse – L'anneau de liaison

L'anneau de liaison est la pièce maîtresse du secteur central, le cœur cérémoniel et symbolique de la capitale. Organisé autour du bassin de la rivière, il relie les deux rives et unit les sites et symboles fédéraux les plus importants qui entourent la Colline du Parlement. L'anneau de liaison comprend les segments suivants :

- Rue Wellington
- Pont du Portage
- Rue Laurier
- Pont Alexandra
- Avenue Mackenzie
- Promenade Sussex

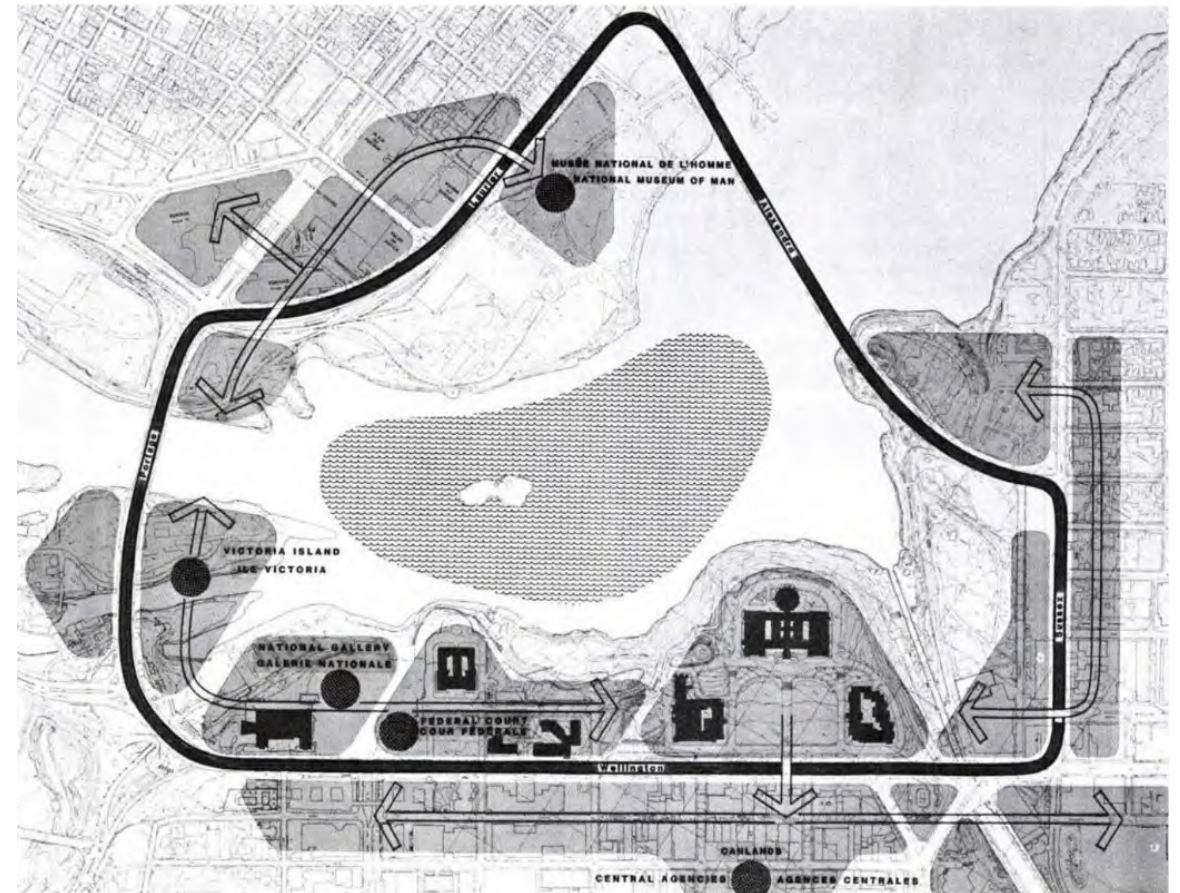


Figure 10 : Anneau de liaison du boulevard de la Confédération (Plan du secteur riverain Ottawa-Hull, 1981)

3.3.3 La dualité ville-capitale

Une stratégie centrale de l’anneau de liaison consiste à renforcer le concept de dualité capitale-ville, qui reconnaît la dualité et la synergie entre les échelles locale et nationale. Ce concept propose une interprétation plus nuancée et large du principe historique qui différenciait le « domaine civique » du « domaine de la Couronne » et permet de concilier les dimensions formelles et vécues, tout en préservant les valeurs patrimoniales, les éléments caractéristiques et la lisibilité des différents volets de ce paysage culturel.

Le volet de la capitale est un symbole de l’identité nationale et de la démocratie. Il témoigne du rôle de la capitale nationale, de son image, de sa présence et de sa réputation à l’échelle internationale, et comprend son architecture monumentale, ses grands lieux publics et ses fonctions et caractéristiques d’importance nationale.

Le volet de la ville représente le caractère local, la vie quotidienne et les activités des deux villes et de leur population. Ce volet témoigne de la vitalité économique, de la qualité de vie et du dynamisme de la capitale, et il soutient et enrichit le volet de la capitale.



Figure 11 : Dualité ville-capitale (Plan du cœur de la capitale nationale du Canada, 2025)

Ce qui était auparavant appelé le domaine de la Couronne est maintenant appelé le côté intérieur de l’anneau, et ce qui était auparavant appelé le domaine civique est maintenant appelé le côté extérieur de l’anneau. Il y a différents éléments qui définissent le caractère et différentes solutions de conception pour l’intérieur et l’extérieur de l’anneau. À mesure que la Cité parlementaire et la Cité judiciaire se développent, elles s’étendent de part et d’autre du boulevard, avec un nombre croissant de bâtiments parlementaires et judiciaires situés du côté extérieur de l’anneau. La dualité devrait néanmoins être préservée grâce à des liens renforcés avec les villes adjacentes.

Bien que cette dualité puisse créer des tensions au niveau de la conception, les exigences symboliques et fonctionnelles des deux volets pouvant parfois diverger, un aménagement bien pensé, vivant et dynamique peut à la fois attirer les visiteurs et répondre aux besoins de la communauté locale. Il faut veiller à ce que la conception du boulevard serve avec respect et justesse les deux volets de cette dualité.

3.3.4 La grande esplanade

L’esplanade est un élément distinctif du boulevard de la Confédération, qui forme une boucle piétonnière continue le long de l’intérieur de l’anneau de liaison. L’esplanade offre une expérience de marche généreuse et agréable, encadrée par une disposition cohérente et reconnaissable de l’éclairage, des éléments d’apparat, des plantations et des traitements de surface.

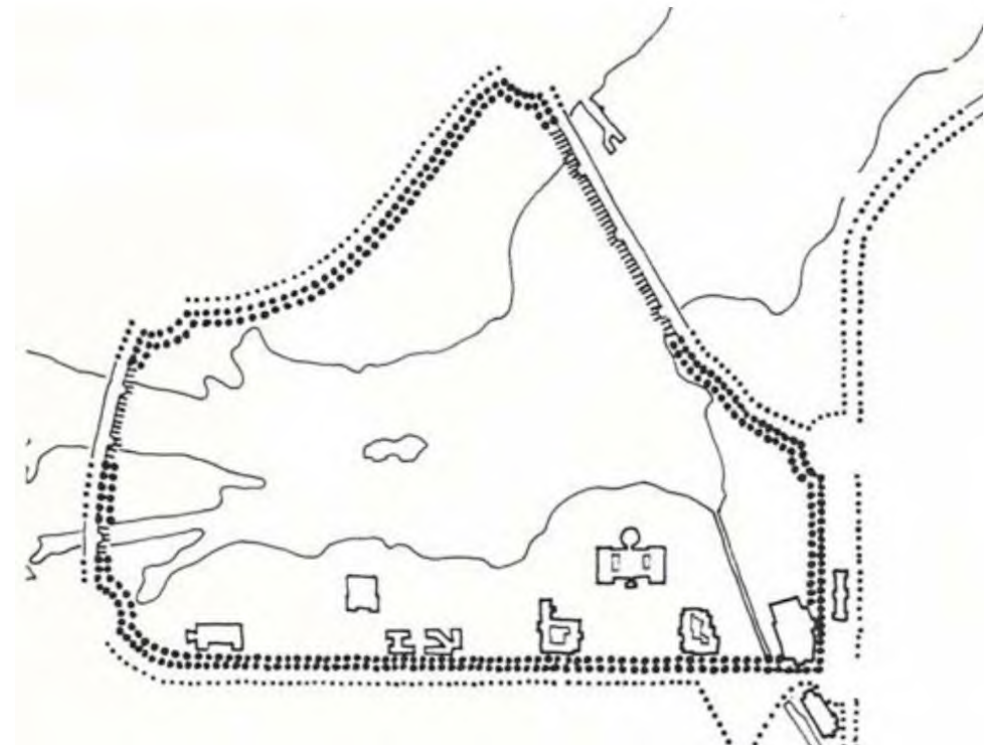


Figure 12 : La grande esplanade du côté intérieur de l’anneau (Lignes directrices relatives au boulevard de la Confédération, 2011)

3.3.5 Les ponts

Les ponts constituent une partie unique du boulevard de la Confédération, offrant des vues spectaculaires sur les grandes voies navigables et les paysages culturels :

- La rivière des Outaouais, désignée rivière du patrimoine canadien, est franchie par les ponts Alexandra et du Portage.
- Le canal Rideau, site du patrimoine mondial de l'UNESCO et lieu historique national du Canada, est traversé par le pont Plaza.
- La rivière Rideau, aussi rivière du patrimoine canadien, est enjambée par les ponts Bytown, à l'île Green.

Environ 10 % (750 m) de la longueur totale du boulevard de la Confédération se déploie sur des ponts surplombant des plans d'eau. Les ponts comprennent également des approches, qui offrent une vue sur les vallées de la rivière et prolongent l'expérience de traversée d'un paysage d'exception. Chaque passage constitue une occasion unique de façonner l'expérience de ceux qui empruntent le boulevard de la Confédération, tout en offrant des perspectives étendues sur les voies navigables ainsi que sur les points d'attrait et paysages emblématiques de la capitale.



Figure 13 : Les ponts du boulevard de la Confédération

3.3.6 Pôles et aménagement de lieux

Les segments et les ponts du boulevard de la Confédération sont ponctués de divers pôles situés aux jonctions, aux intersections, aux points de transition et à d'autres lieux de convergence. Ces pôles servent de points d'orientation et de passage entre les différents segments. Les pôles principaux se trouvent aux approches et aux virages du boulevard. Ils ont été désignés comme des lieux propices à l'implantation de lieux commémoratifs d'importance nationale, bien qu'ils ne soient pas les seuls. Les pôles secondaires marquent les points de transition dans un segment, offrant des aménagements améliorés pour les piétons ainsi que diverses commodités.

Les pôles se prêtent très bien à l'aménagement d'espaces le long du boulevard de la Confédération, offrant des avantages aux usagers et des lieux propices à la programmation.

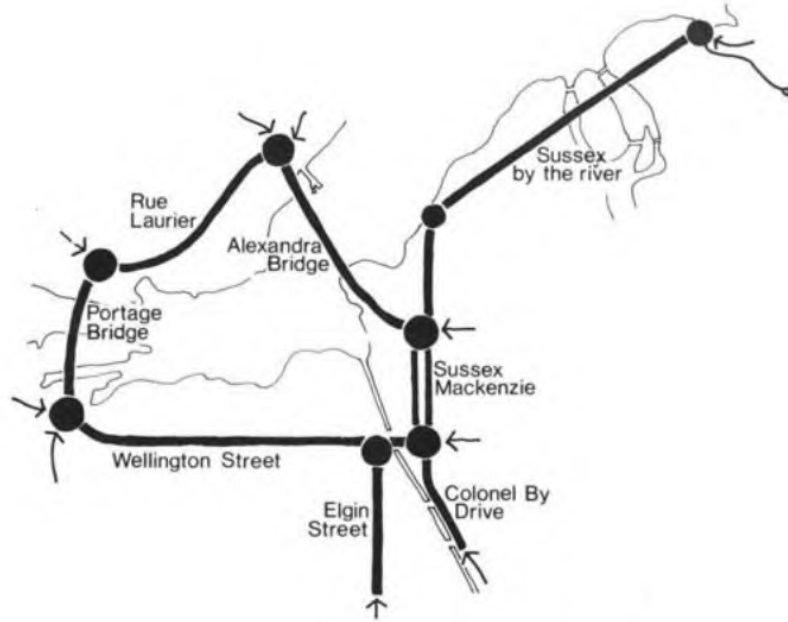


Figure 14 : Pôles du boulevard de la Confédération (Lignes directrices relatives au boulevard de la Confédération, 2011)

3.3.7 Approches et liens

Le boulevard de la Confédération s'inscrit dans le réseau des paysages de rue de la capitale, auquel il est relié. Ce réseau comprend notamment les éléments suivants (**figure 15**) :

- Liens du boulevard de la Confédération
- Rues secondaires de la capitale
- Ruelles de la capitale
- Promenades de la capitale
- Entrées de la capitale
- Avenues urbaines
- Rues principales
- Rues urbaines

Rejoignant le boulevard, ces éléments des paysages de rue de la capitale remplissent chacun des rôles et des fonctions précises.

Dans le cadre du projet marquant 6 sur les prolongements du boulevard de la Confédération, issu du Plan de la capitale du Canada de 2017 à 2067, les liens du boulevard constituent une première étape concrète dans cette direction. Ils comprennent notamment :

- La rue Wellington, à l'ouest du pôle Portage/Wellington jusqu'à la Kichi Zibi Mikan.
- La rue Laurier, à l'est du pôle Laurier/Alexandra jusqu'au parc Jacques-Cartier.
- La rue Laurier, à l'ouest du pôle Portage/Laurier, jusqu'à l'intersection de la rue Hanson et du boulevard Alexandre-Taché.
- la promenade du Colonel-By vers le sud, à partir du pôle Rideau/Sussex.

Bien que des prolongements officiels du boulevard ne soient pas encore envisagés en ce moment, les ajouts potentiels mentionnés dans le projet marquant 6 du Plan de la capitale du Canada de 2017 à 2067 devraient être réévalués à l'avenir lorsque les lignes directrices sur le boulevard de la Confédération seront mises à jour.

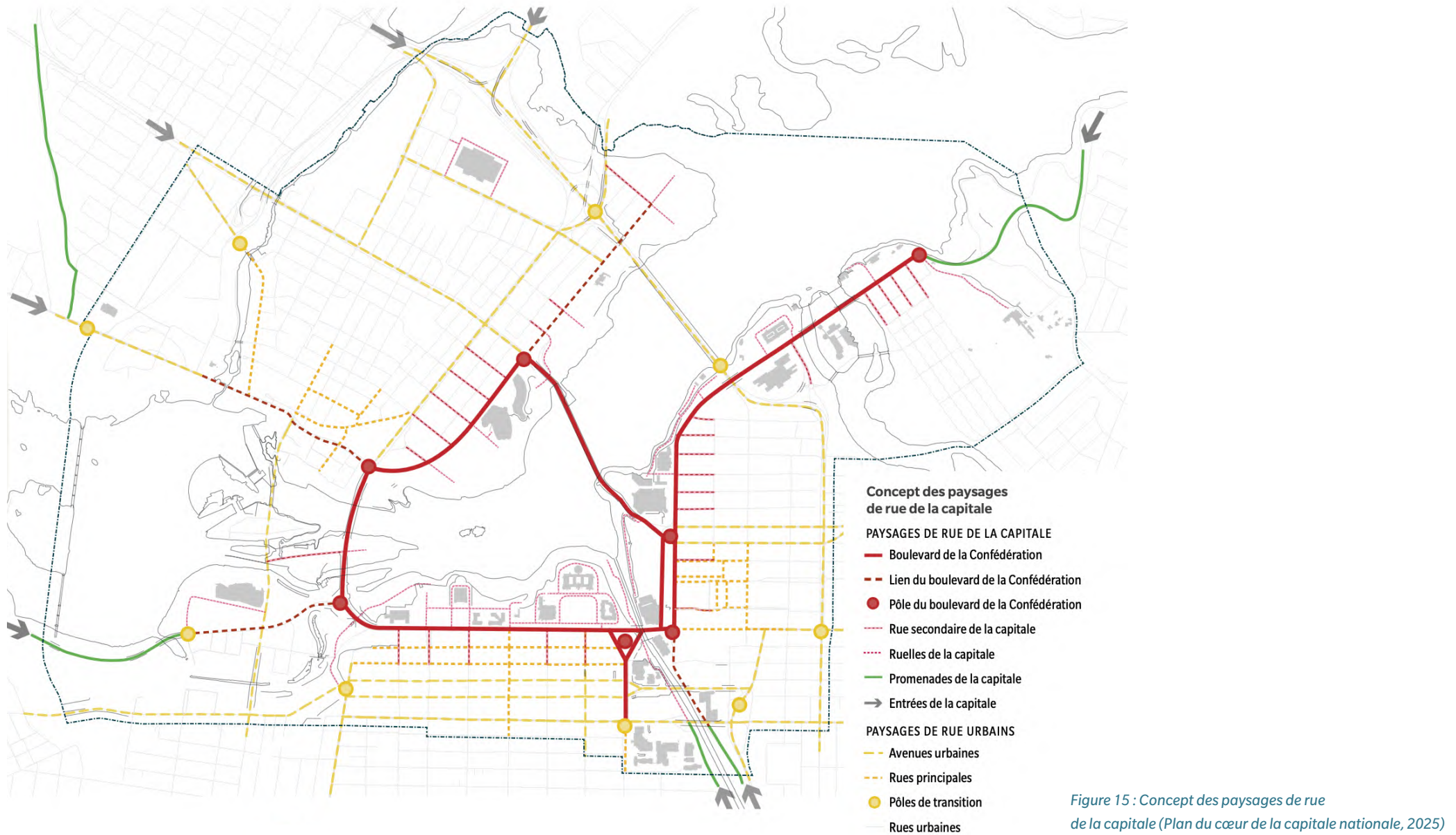


Figure 15 : Concept des paysages de rue de la capitale (Plan du cœur de la capitale nationale, 2025)

3.3.8 Paysages culturels

Un paysage culturel est un ensemble d'idées et de pratiques ancrées dans un lieu. Ce sont les idées et les pratiques qui lui donnent son caractère culturel; c'est le lieu qui en fait un paysage. Cette approche repose sur les liens entre les interactions humaines et les caractéristiques physiques d'un lieu. Elle intègre dans le processus de conservation du patrimoine les idées et les pratiques qui, en fin de compte, soutiennent un lieu et lui confèrent sa valeur.

Le boulevard de la Confédération est en soi un paysage culturel. Il offre également une façon de découvrir les paysages culturels qu'il borde et relie.

Le boulevard de la Confédération est un paysage culturel axé sur un réseau de rues et de sentiers. Ce réseau est conçu et géré de manière à faciliter l'accès au cœur cérémoniel de la capitale, et à en enrichir l'expérience, notamment en mettant en valeur ses institutions nationales importantes, ses vues, ses points d'attrait, ses lieux historiques et ses musées.

SPAC procède actuellement à l'évaluation du paysage culturel de la rue Wellington afin de cerner les valeurs patrimoniales et les éléments caractéristiques à protéger et à préserver lors de futures interventions. Des évaluations du paysage culturel devraient être réalisées pour les autres segments et pôles du boulevard avant toute grande intervention.

3.3.9 Vues et panoramas

Tout au long du boulevard de la Confédération, l'interaction entre le domaine de la capitale et le domaine civique donne lieu à des vues spectaculaires et pittoresques des symboles nationaux, de la rivière des Outaouais et du paysage des collines de Gatineau. À certains endroits, la croissance des arbres et d'autres éléments paysagers a fini par masquer des vues importantes.

Le boulevard protégera, mettra en valeur et rendra accessibles ces vues et panoramas, tout en tenant compte des diverses expériences des usagers le long du parcours, influencées par l'échelle et la vitesse de déplacement. Ces vues et panoramas peuvent mettre en valeur des symboles et points d'attrait nationaux, ainsi que les paysages de la rivière des Outaouais et des collines de Gatineau. Par exemple, les arbres devraient être plantés avec soin, de manière à encadrer les vues plutôt qu'à les masquer, et entretenus tout au long de leur vie afin de préserver des lignes de vue dégagées au niveau du sol.

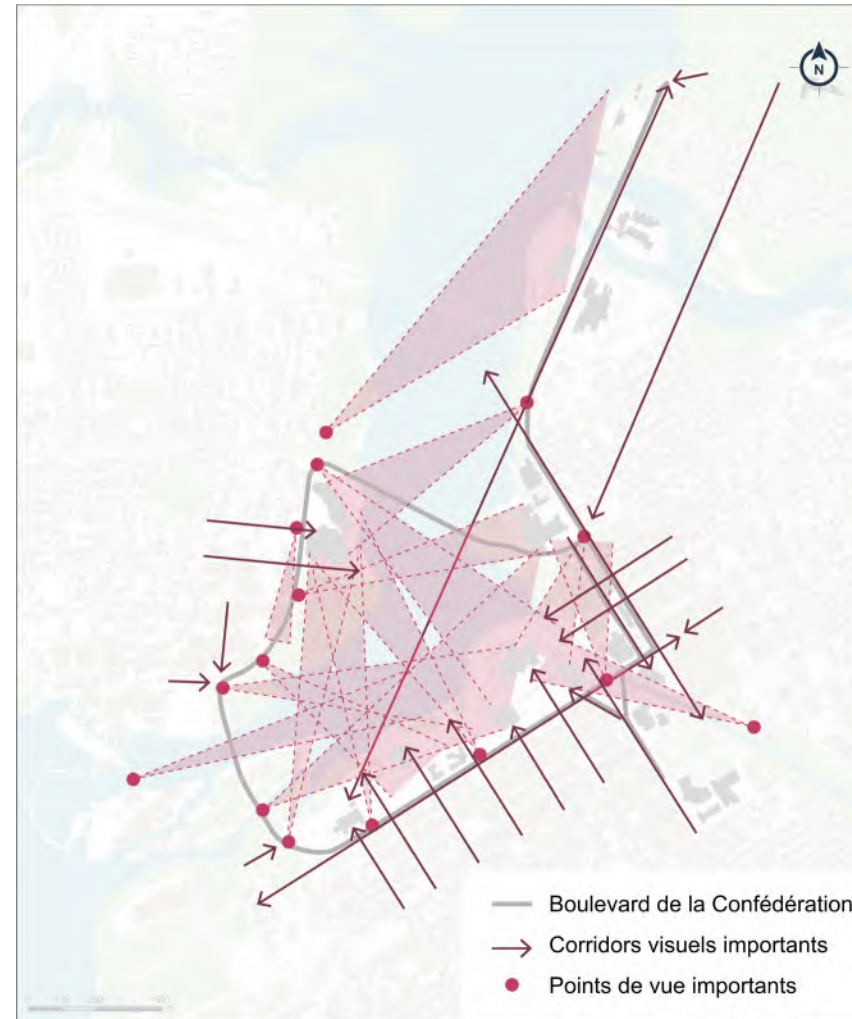


Figure 16 : Vues et panoramas depuis le boulevard de la Confédération



3.3.10 Approche du système sûr

Le boulevard de la Confédération devrait s'efforcer d'atteindre l'objectif de la Vision Zéro, afin d'éliminer les décès et blessures graves liés à la circulation routière. Cette initiative est ancrée dans la conviction que les décès et les blessures graves sont inacceptables. Tous les aménagements devraient viser à réduire la fréquence des décès et des blessures jusqu'à leur élimination complète, tout en tenant compte du fait qu'il s'agit d'un objectif à très long terme dont l'atteinte nécessite des efforts continus.

Il est possible d'y parvenir grâce à l'approche du système sûr³, qui vise à améliorer la performance du réseau de transport en matière de sécurité. Il s'agit d'une approche globale qui couvre non seulement la conception des rues, mais aussi l'aménagement du territoire, le comportement des usagers et la conception des véhicules. Les principes pertinents à la conception du boulevard sont les suivants :

- Les personnes sont vulnérables. Il existe des limites physiques aux forces de collision que le corps humain peut tolérer.
- Les personnes font des erreurs. La conception devrait refléter cette réalité, en tenant compte de la tolérance aux blessures pour prévenir les blessures graves et les décès.
- La sécurité est un concept proactif. Il existe des outils permettant d'identifier et d'atténuer les risques avant la construction des installations.
- Le chevauchement des mesures est crucial. Si un élément présente une déficience, d'autres peuvent continuer à assurer une protection.

³ Association des transports du Canada, 2023, <https://www.tac-atc.ca/wp-content/uploads/prm-vzss-f.pdf>

Le boulevard peut faire progresser l'initiative Vision Zéro en s'assurant que la conception des rues réduise la probabilité que les usagers commettent des erreurs et tienne compte de leur vulnérabilité, afin d'atténuer la gravité des collisions. On visera plus particulièrement à :

- Séparer les différents modes pour tenir compte des différences de vitesse et de vulnérabilité.
- Concevoir les rues de manière à favoriser une vitesse de circulation sécuritaire afin d'améliorer les chances de survie en cas de collision.
- Concevoir des rues lisibles et intuitives pour améliorer la conformité des usagers.
- Concevoir les rues de manière à minimiser les conséquences des erreurs humaines, étant donné que l'être humain n'est pas infaillible et que les erreurs sont inévitables.
- Donner la priorité à la sécurité des usagers au moment de faire des choix liés à la conception. Refuser les éléments de conception qui compromettent la sécurité des usagers lorsque des choix plus sécuritaires sont disponibles.

La vitesse du véhicule au moment de l'impact avec un usager vulnérable a une influence déterminante sur la gravité des blessures et les chances de survie. Des vitesses de 30 km/h ou moins sont considérées comme souhaitables. La séparation physique entre les différents modes de transport permet aux véhicules qui dévient de leur trajectoire de ralentir avant un éventuel impact. Ce principe devient d'autant plus crucial lorsque la vitesse de circulation dépasse 30 km/h.

3.4 Composantes du boulevard

Des conventions d'appellation précises sont utilisées pour décrire les différentes composantes du boulevard de la Confédération. Ces composantes forment une structure urbaine qui sert à organiser la réflexion, à classer les typologies spatiales et à établir une hiérarchie propre au boulevard. Bien que certaines composantes puissent se recouper, elles demeurent distinctes, chacune répondant à une approche de conception propre, comme le précisent les lignes directrices.



Figure 17 : Segments et pôles

Les **segments** sont les composantes linéaires du boulevard de la Confédération. Ils comprennent principalement des corridors de rues, mais aussi le cadre bâti ou les paysagers adjacents, qui contribuent de manière significative au caractère et à l'expérience globale du boulevard. Un plan clé des segments, ainsi que des lignes directrices propres à chacun, sont présentés au **chapitre 6.1**.



Les **pôles principaux** sont des endroits spéciaux le long du boulevard de la Confédération, marquant les changements de direction et les points d'accès. Ils possèdent une identité propre, définissant les espaces par leur forme bâtie, l'aménagement paysager, le mobilier, l'éclairage et d'autres composantes, et sont d'importants lieux de rassemblement public. Ils comportent des monuments commémoratifs, des éléments d'interprétation et des œuvres d'art public. Un plan clé des pôles principaux ainsi que des directives propres aux pôles sont au **chapitre 6.2**.

Les **pôles secondaires** sont des endroits spéciaux le long du boulevard de la Confédération, semblables aux pôles principaux, mais plus petits. Ils possèdent une identité propre, avec un petit espace extérieur (existant ou prévu). Ils sont situés là où il y a des liens importants avec le tissu urbain adjacent ou le paysage. De nombreux pôles secondaires sont situés au milieu des segments, là où il existe une forte ligne de désir des piétons vers un lien existant ou futur avec la rivière des Outaouais. Un plan clé des pôles secondaires ainsi que des directives propres à ces pôles sont fournis au **chapitre 6.3**.



Figure 18 : L'anneau de liaison et ses prolongements

L'anneau de liaison relie Ottawa et Gatineau en entourant le cœur de la capitale, avec pour point focal la vallée de la rivière des Outaouais, tout en connectant les principales institutions de ce secteur névralgique.

Les prolongements sont d'autres parcours d'honneur importants qui font partie du boulevard de la Confédération et se raccordent à l'anneau de liaison.



Figure 19 : L'esplanade et le côté extérieur de la boucle

La boucle présente deux sous-composantes.

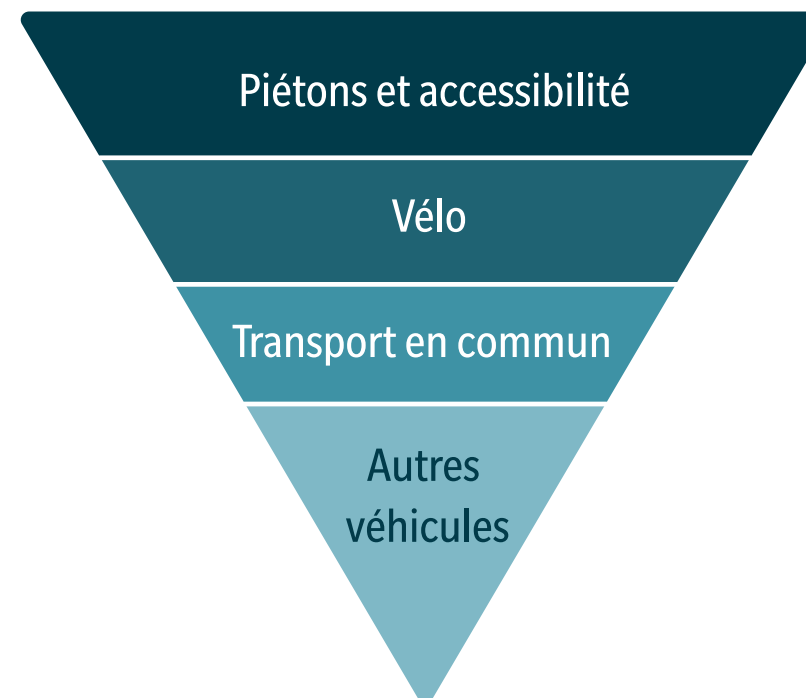
L'esplanade forme le côté intérieur de l'anneau, en bordure de la rivière des Outaouais et à proximité de nombreux bâtiments institutionnels importants situés le long de ses rives. Elle se distingue par une qualité de conception supérieure, offrant un « tapis rouge » symbolique entourant la pièce maîtresse de la capitale.

Le côté extérieur de l'anneau, à l'opposé de l'esplanade, est quant à lui plus proche du tissu urbain d'Ottawa et de Gatineau.

4 Composantes du paysage de rue

4.1 Composantes liées à la mobilité

Le boulevard de la Confédération est un corridor de transport dont la fonctionnalité est essentielle à la capitale et aux deux villes. Il présente quatre composantes liées à la mobilité, classées par ordre de priorité, comme établi par le principe clé sur la mobilité durable :



4.1.1 Piétons et accessibilité

Le confort, la sécurité et le plaisir des piétons sont la priorité absolue. Élément central du boulevard, la grande esplanade est une vaste promenade piétonnière généreusement aménagée qui met en valeur les diverses institutions parlementaires, judiciaires et fédérales bordant le boulevard de la Confédération et qui y donne accès.

Les aménagements pour piétons le long des segments du boulevard sont illustrés à la **figure 20**. Les liens piétonniers aux pôles sont abordés plus en détail au **chapitre 6**.

Les aménagements piétonniers doivent être sécuritaires, accessibles, continus et confortables. Des passages pour piétons doivent être prévus à intervalles réguliers afin d'optimiser la connectivité et la fluidité des déplacements piétonniers.

Comme les espaces piétonniers sont une priorité absolue au chapitre de la mobilité, ils devraient être les premiers à être élargis au-delà des normes minimales, lorsque l'espace le permet. En particulier, l'esplanade devrait offrir une largeur généreuse, avec au moins 4 m pour la promenade et 2,5 m pour la banquette qui accueille les arbres et le mobilier urbain. Elle devrait être plus spacieuse que le trottoir situé de l'autre côté de la rue.



Figure 20 : Aménagements piétonniers le long du boulevard de la Confédération

Accessibilité

L'approche en matière de conception de l'accessibilité doit être appliquée de façon uniforme sur tout le boulevard, en tirant parti des pratiques exemplaires établies aux échelons fédéral, provincial et municipal. Les principes de conception de l'accessibilité suivants doivent être respectés :

- Parcours directs et intuitifs
- Panneaux d'orientation universellement accessibles, y compris pour les personnes ayant une déficience visuelle (basse vision ou cécité), ainsi que pour celles qui ne savent pas lire
- Délimitations tactiles et un guidage à contraste élevé pour les personnes vivant avec une déficience visuelle
 - Surfaces podotactiles, constitués de dalles à dômes tronqués, pour alerter les piétons lorsqu'ils s'approchent de zones comportant des dangers, par exemple aux passages pour piétons et en haut des escaliers
 - Guidage linéaire détectable à la canne, comme des bordures le long de la chaussée et des pistes cyclables, et de la végétation le long de l'extérieur des trottoirs
 - Bandes de guidage au sol, pour aider à diriger les piétons lorsque les autres indices ne suffisent pas
 - Bords détectables avec une canne pour avertir des dangers en surplomb, comme des panneaux ou des œuvres d'art public
- Délimitation et guidance tactiles renforcés le long des places piétonnes partagées avec tout type de véhicules.
- Pentes accessibles présentant une inclinaison transversale suffisante pour assurer un bon drainage, tout en évitant les pentes trop abruptes qui dépassent les critères d'accessibilité
- Largeur libre adéquate afin que deux personnes utilisant une aide à la mobilité puissent se croiser en tout point
- Passages pour piétons accessibles, y compris l'utilisation de signalisation piétonnière accessibles aux intersections munies de feux de circulation, en évitant les solutions qui reposent excessivement sur l'utilisation des sens, notamment la vue
- Surfaces de roulement lisses et exemptes de bosses à intervalles réguliers qui peuvent aggraver les douleurs chroniques chez les personnes utilisant une aide à la mobilité.
- Aires de repos disponibles à intervalles réguliers, comme des bancs, pour les personnes à mobilité réduite ou ayant une endurance limitée
 - S'assurer que leur espacement demeure adéquat en toute saison, y compris les mois d'hiver
- Corridors de marche libres d'obstacles et exempts d'éléments de signalisation qui présentent des risques de trébuchement et nuisent à la circulation sécuritaire des piétons
- Éléments d'interprétation accessibles à tous pour les monuments commémoratifs et les œuvres d'art public



Les audits relatifs à l'accessibilité devraient être effectués pendant les étapes de conception et de mise en œuvre. Ces audits devraient inclure les contributions de professionnels formés ainsi que de personnes ayant une expérience vécue.

Les toilettes publiques sont essentielles pour de nombreuses personnes, notamment les aînés, les jeunes enfants et les

personnes atteintes de maladies gastro-intestinales, rénales ou vésicales. Cependant, leur intégration dans le contexte du boulevard représente un défi. L'accès public aux toilettes situées dans les bâtiments adjacents devrait être encouragé, avec une signalisation claire pour aider les usagers du boulevard à les repérer. Il peut être approprié de construire des toilettes publiques à certains pôles. Cette option doit être envisagée là où l'on s'attend à des rassemblements et où de la nourriture est vendue.

Sécurité et intégrité des espaces piétonniers

Le stationnement régulier de véhicules de sécurité ou d'entretien sur les trottoirs, les places et autres espaces piétonniers devrait être fortement déconseillé et évité. Étant donné que les piétons ont la priorité la plus élevée, les espaces piétonniers doivent demeurer entièrement accessibles en tout temps. Puisque les autres véhicules ont le niveau de priorité le plus bas, la capacité routière ne devrait pas être un facteur déterminant lorsqu'il s'agit d'évaluer la nécessité de réserver un espace en bordure de trottoir pour le stationnement régulier des véhicules de sécurité et d'entretien. Lorsque leur nécessité est démontrée, ces fonctions doivent avoir priorité sur la capacité routière, afin de préserver les espaces réservés aux piétons.

Des mesures structurelles proactives doivent être mises en place aux endroits stratégiques où des intrusions de véhicules particuliers dans les espaces piétonniers (trottoirs, places, etc.) sont observées, afin de prévenir ces intrusions et de protéger la sécurité des usagers. Ces mesures peuvent inclure des petits poteaux ou piliers, des jardinières, des bancs ou tout autre élément structurel conçu pour empêcher les véhicules motorisés de franchir la bordure et d'empiéter sur l'espace piéton. Elles doivent être conçues de manière à s'harmoniser avec le style et l'esthétique du mobilier urbain du boulevard de la Confédération.

Changements climatiques

La fréquence et l'intensité accrues des épisodes de chaleur déjà observés dans la capitale continueront d'augmenter au cours des prochaines décennies. L'ombre et l'accès à de l'eau potable deviendront essentiels, non seulement pour le confort, mais aussi pour la sécurité. L'ombre devrait idéalement être fournie par des arbres. L'aménagement d'ombrières peut également être envisagé lorsque le contexte s'y prête. Des stations de brumisation et d'autres solutions de rafraîchissement extérieures pourraient aussi être considérées.

Bien que leur fréquence soit appelée à diminuer, les épisodes de froid extrême continueront de se produire et devraient être pris en compte dans la conception du cadre bâti ainsi que dans la planification des activités hivernales. Les mesures d'atténuation pourraient inclure l'installation de pare-vent qui ne bloquent pas la lumière du soleil, ainsi que l'aménagement d'espaces pour se réchauffer dans le cadre des programmes d'animation hivernale.

4.1.2 Vélo

Une fois complétée, la boucle cyclable du boulevard de la Confédération pourra accueillir les cyclistes. Elle comprendra une piste cyclable continue, séparée et bidirectionnelle, avec des liens améliorés vers l'ensemble du réseau. Certaines parties du boulevard de la Confédération pourraient également s'intégrer au réseau du Sentier de la capitale. Par exemple, la piste cyclable bidirectionnelle proposée le long du côté riverain de la promenade Sussex nord pourrait faire partie du projet de lien entre le canal Rideau et les chutes Rideau.

Les aménagements cyclables prévus à long terme le long du boulevard de la Confédération sont illustrés à la **figure 21**. Les liens cyclables projetés aux pôles sont abordés plus en détail au **chapitre 6**. Seule une partie limitée de ces aménagements était en place au moment de la rédaction des présentes lignes directrices.

Les aménagements cyclables le long du boulevard de la Confédération devraient être conçus pour tous les âges et toutes les aptitudes. La sécurité et le confort des usagers sont une priorité absolue. À long terme, tous les aménagements cyclables du boulevard de la Confédération devraient être physiquement séparés de la circulation. D'autres types d'installations, comme des bandes cyclables, peuvent constituer des solutions acceptables à court terme pour améliorer les conditions existantes en attendant le financement de mesures plus complètes, souvent envisageables uniquement dans le cadre d'un projet de reconstruction d'envergure.

Comme le vélo constitue la deuxième priorité en matière de mobilité, la largeur des aménagements cyclables devrait être suffisante pour accueillir les volumes d'usagers prévus. Lorsque l'espace le permet, ces installations devraient être élargies davantage. La largeur des zones tampons séparant les cyclistes de la circulation devrait être déterminée selon les directives de conception applicables, en tenant compte des volumes et des vitesses de circulation adjacents. Les largeurs des installations cyclables et des zones tampons doivent être choisies de manière à permettre leur entretien hivernal, même si un lien donné n'est pas initialement entretenu en hiver. Sur les ponts, l'installation de barrières peut s'avérer plus appropriée pour assurer la sécurité des cyclistes et devrait être envisagée en conséquence.



Figure 21 : Aménagements cyclables prévus le long du boulevard de la Confédération

Sentiers polyvalents et trottoirs partagés

L'utilisation d'espaces partagés entre les piétons et les cyclistes nuit à l'expérience de tous les usagers et a des répercussions négatives sur l'accessibilité. Sur le boulevard de la Confédération, les espaces partagés ne devraient être envisagés qu'en dernier recours, lorsqu'aucune autre solution n'est possible pour assurer la connectivité piétonnière et cycliste requise. Si de tels espaces sont aménagés, leur largeur devrait être aussi généreuse que possible afin de faciliter les interactions entre cyclistes et piétons.

Stationnement pour vélos

Des stationnements pour vélos devraient être offerts en permanence le long des segments comportant des destinations prisées, comme à proximité du marché By. De plus grands nombres de places de stationnement pour vélos devraient être aménagés à proximité des destinations phares du boulevard afin d'encourager la pratique du vélo chez tous les usagers, qu'il s'agisse de touristes venus découvrir les attraits du secteur ou de résidents qui vaquent à leurs activités quotidiennes.

Vélos en libre-service et micromobilité

Les services de vélopartage, bien qu'ils ne soient pas actuellement offerts, sont encouragés. Des stations de vélos en libre-service doivent être installées aux endroits clés pour en permettre l'accès à tous les usagers, résidents comme touristes. Les plans de réaménagement majeurs devraient prévoir des espaces pour installer des stations de vélos en libre-service. En attendant la mise en place de stations, ces espaces peuvent temporairement servir à d'autres fins, comme le stationnement de vélos. Les stations de vélos en libre-service doivent respecter des normes esthétiques élevées, approuvées par la CCN, et être implantées de manière stratégique afin de ne pas nuire aux autres usages du boulevard, conformément aux approbations de la CCN.

L'utilisation des trottinettes électriques devrait être autorisée sur les aménagements cyclables sur rue du boulevard de la Confédération, conformément aux lois applicables. Leur utilisation doit être interdite sur les installations piétonnières, comme les trottoirs et tout endroit où les cyclistes sont invités à descendre de leur vélo et à marcher. Le stationnement pour trottinettes électriques doit être limité à des zones désignées et stratégiquement situées afin de ne pas nuire aux autres usages du boulevard, conformément aux approbations de la CCN. Les fournisseurs de trottinettes électriques en location doivent recourir à des technologies permettant de faire respecter ces exigences.

4.1.3 Transport en commun

Les segments et pôles du boulevard devraient comprendre des aménagements pour le transport en commun (comme des voies et des stations de tramway, des voies réservées des arrêts d'autobus) afin de soutenir le fonctionnement efficace des deux sociétés de transport, soit la Société de transport de l'Outaouais (STO) et OC Transpo, ainsi que toute future initiative de transport en commun. Les quais de tramway et les arrêts d'autobus doivent inclure les commodités appropriées, telles que des abris, des bancs et des poubelles. Les installations de transport en commun doivent être conçues et réalisées selon des normes élevées, en cohérence avec le reste du boulevard. Les éléments de conception doivent être approuvés par la CCN.

La conception des quais de tramway et des arrêts d'autobus doit éviter de nuire indûment à la circulation des piétons et des cyclistes dans le secteur. La conception doit également permettre des correspondances pratiques entre la marche et le vélo et le réseau de transport en commun. Les arrêts et les quais situés à l'extérieur des bâtiments parlementaires devraient également tenir compte des considérations liées à la sécurité.

En tant que troisième priorité en matière de mobilité, les aménagements pour le transport en commun devraient occuper l'espace minimal requis pour assurer un fonctionnement sécuritaire, confortable et efficace.

Bien que le présent document n'aborde pas précisément la boucle interprovinciale de transport en commun potentielle, il n'en exclut pas pour autant la mise en œuvre. Cette boucle est conforme à divers principes clés, comme la mobilité durable. Si elle est mise en œuvre, cette boucle devrait respecter les principes et les lignes directrices énoncés dans le présent document.

4.1.4 Autres véhicules

L'espace pour les véhicules constitue la plus faible priorité sur le boulevard de la Confédération. La largeur et le nombre de voies réservées aux véhicules doivent être réduits au strict minimum requis. Les considérations liées au niveau de service et au temps de déplacement des véhicules particuliers sont les moins prioritaires lorsqu'il s'agit de faire des compromis dans l'attribution de l'espace. Il ne doit jamais y avoir plus de deux voies de circulation générale dans une même direction, à aucun endroit sur le boulevard. Les voies de virage doubles ne devraient être maintenues que lorsqu'il est démontré qu'elles sont essentielles au bon fonctionnement des réseaux routiers des deux villes; autrement, elles devraient être progressivement éliminées. Aucune nouvelle voie de virage double ne doit être permise.

La priorité devrait être accordée à la recherche d'autres itinéraires pour les véhicules particuliers, afin de réduire progressivement leur dépendance au boulevard. Des modifications aux réseaux routiers situés à l'extérieur du boulevard pourraient être nécessaires afin de réduire le nombre de voies sur celui-ci. Toute modification de ce type devra être réalisée en même temps que les réductions de voies correspondantes sur le boulevard, afin d'assurer la redirection efficace de la circulation.

Gestion de la vitesse

Conformément aux principes de la Vision Zéro, les modifications futures au boulevard devraient inclure des mesures de gestion de la vitesse afin de réduire la vitesse de circulation.

Une vitesse de circulation cible de 40 km/h est appropriée pour la majeure partie du boulevard. Une vitesse de circulation cible inférieure, soit 30 km/h, devrait être envisagée pour les segments plus étroits présentant un grand nombre de piétons, comme la partie de la promenade Sussex adjacente au marché By.

La conception des rues doit tenir compte de la vitesse de circulation cible. Les limites affichées peuvent être révisées à la baisse sans modification à la rue lorsque la vitesse réduite est compatible avec la vitesse au 85e percentile mesurée lors d'un relevé de vitesse. Lors de la reconfiguration de tronçons de rue, il convient d'intégrer des mesures de gestion de la vitesse en fonction de la vitesse cible, et de réduire la limite de vitesse affichée en conséquence au moment de la mise en œuvre.

Les mesures de gestion de la vitesse doivent être choisies et élaborées en tenant compte des normes élevées du boulevard. Les solutions telles que des voies étroites, des intersections surélevées et l'ajout d'éléments visuels latéraux (arbres et autres éléments verticaux) sont appropriées pour le boulevard. En revanche, les solutions ayant des répercussions esthétiques inévitables, comme les dos d'âne et le marquage au sol, ne sont pas appropriées le long du boulevard.

Des solutions visant à réduire l'encombrement lié aux panneaux de limite de vitesse devraient être envisagées. Par exemple, en Ontario, le recours à la signalisation à l'entrée des secteurs pourrait permettre d'installer des panneaux aux points d'entrée et de sortie du boulevard plutôt qu'à intervalles réguliers le long de celui-ci. Cette approche nécessiterait la collaboration de la Ville d'Ottawa et pourrait exiger l'approbation du conseil municipal ou des modifications aux règlements municipaux.

Véhicules d'urgence

Le boulevard doit permettre le passage efficace des véhicules d'urgence. Alors qu'ils partagent souvent des voies de circulation générale avec le reste des véhicules, cela peut entraîner une allocation d'espace plus importante à la circulation automobile que ce qui serait souhaitable. Lorsque cela est possible, le passage des véhicules d'urgence devrait être facilité par d'autres moyens qui ne sont pas affectés par la congestion routière, comme des voies réservées aux autobus, des voies de tramway au niveau de la chaussée ou des bordures franchissables.

Stationnement sur rue et débarcadères

Le stationnement sur rue n'est pas une priorité sur le boulevard et ne devrait pas être envisagé sur les segments reconstruits à l'avenir. Les débarcadères accessibles constituent une exception et sont permis, mais peuvent nécessiter des concessions d'espace de la part des bâtiments adjacents qu'ils desservent, afin de fournir l'espace requis.

Toutefois, conformément au **chapitre 4.1.1**, il est approprié et recommandé de définir des espaces en bordure de trottoir permettant aux véhicules d'entretien ou de sécurité de se stationner sans obstruer les trottoirs. Lorsque l'espace permet l'aménagement d'une zone d'arrêt, cette option peut être envisagée, à condition qu'elle ne réduise pas indûment l'espace réservé aux piétons, en particulier l'intégrité de l'esplanade. De nouvelles zones d'arrêt peuvent être créées par l'ajout de saillies de trottoir, ce qui permet de réserver une voie à cet effet.

Autocars touristiques

Il est recommandé que l'embarquement et le débarquement des passagers d'autocars se fasse sur les rues secondaires adjacentes, conformément aux règlements municipaux en vigueur. Ces activités sont uniquement autorisées aux emplacements désignés sur le boulevard et approuvés par la CCN. Ces emplacements seront restreints à certains segments ou pôles où les avantages pour les passagers l'emportent sur les répercussions sur l'image et l'usage du boulevard. Le stationnement des autocars touristiques est interdit sur le boulevard.

Circulation des gros véhicules

Du côté ottavien, une grande partie du boulevard de la Confédération ne fait déjà pas partie du réseau municipal de camionnage. À mesure que des occasions se présentent, d'autres segments des deux côtés de la rivière devraient être retirés des réseaux de camionnage afin de réduire autant que possible la circulation de camions sur le boulevard. De même, le nombre de segments accessibles aux grands autocars touristiques devrait être réduit progressivement, afin de restreindre leur accès uniquement aux segments ou pôles approuvés par la CCN pour l'embarquement et le débarquement de passagers.

Bien qu'il soit reconnu que certains camions doivent emprunter le boulevard pour accéder à des destinations locales, cette utilisation devrait également être réduite progressivement. Les rénovations apportées aux bâtiments et les nouvelles constructions devraient prévoir l'orientation des quais de chargement vers des rues secondaires. Lorsque cette solution d'accès n'est pas possible, les itinéraires locaux pour les camions devraient être planifiés de manière à ce que ceux-ci traversent le boulevard sans avoir à y circuler. Par exemple, même si le Musée canadien de l'histoire donne sur le boulevard, ses quais de chargement sont accessibles par la rue Saint-Étienne, en traversant le parc Jacques-Cartier, puis la rue Laurier à l'intersection de la rue Victoria. En dernier recours, lorsque la circulation de camions sur le boulevard ne peut être évitée, il convient d'en limiter autant que possible la portion concernée.

Les rayons de courbure doivent être adaptés aux types de véhicules prévus, y compris les véhicules de transport en commun. À mesure que la circulation de camions diminuera, il sera possible de réduire les rayons de courbure à un plus grand nombre d'endroits. Des rayons plus serrés favorisent des virages plus lents, raccourcissent les traversées piétonnes et dégagent davantage d'espace pour l'attente des piétons et le domaine public.

Véhicules gouvernementaux et autres véhicules spéciaux

Le boulevard de la Confédération doit également pouvoir accueillir des véhicules essentiels et autorisés qui appuient les opérations du Parlement, y compris les navettes parlementaires. Bien que ces véhicules circulent habituellement dans les voies de circulation générales, certains tronçons nécessitent des aménagements particuliers. Pour en savoir plus, consulter le **chapitre 6.1**. Au besoin, les abris pour navettes parlementaires seraient assujettis aux mêmes lignes directrices de conception que les abribus.

4.1.5 Intersections protégées

Toutes les intersections avec feux de circulation le long du boulevard de la Confédération devraient être réaménagées en tant qu'intersections protégées, au fur et à mesure qu'elles sont reconstruites. Une approche cohérente en matière de conception d'intersections protégées devrait être appliquée sur l'ensemble du boulevard, dans les limites permises par la réglementation provinciale en matière de circulation.

Exigences fonctionnelles

La conception d'intersections protégées sur le boulevard devrait tenir compte des normes et des pratiques exemplaires nationales, provinciales et locales. Les principes en matière de conception d'intersections protégées suivants doivent être respectés :

- Prévoir des aires d'attente sécuritaires pour les usagers de la route vulnérables, dimensionnées en fonction l'achalandage anticipé.
- Réduire les distances de traversée pour les piétons et les cyclistes
- Installer des dispositifs de signalisation piétonne accessibles, dotés de fonctions sonores et tactiles, avec des boutons placés à des endroits intuitifs et à une hauteur accessible pour les personnes en fauteuil roulant ou utilisant d'autres aides à la mobilité.
- Prévoir une phase de traversée pour les piétons et les cyclistes, distincte des mouvements de virage des véhicules motorisés là où le débit de circulation est élevé
- Pour les traversées qui ne comportent pas de phase piétonne exclusive :
 - Mettre en place un cycle devancé (feu vert) pour les piétons et les cyclistes.
 - Reculer les traversées par rapport à la chaussée adjacente afin d'améliorer la visibilité entre les véhicules et les piétons ou cyclistes.
 - Aménager des lignes d'arrêt avancées pour les cyclistes afin d'améliorer leur visibilité pour les automobilistes
 - Utiliser du marquage à visibilité accrue (comme un revêtement thermoplastique vert aux passages pour bicyclettes et du marquage à bandes aux passages pour piétons, ou d'autres techniques de conception urbaine offrant une visibilité équivalente).
- Minimiser les rayons de courbure pour offrir plus d'espace aux usagers vulnérables et réduire la vitesse des véhicules effectuant un virage.
- Offrir un cheminement direct et intuitif pour les piétons.

- Pour les tronçons dotés d'un terre-plein central, intégrer des dispositifs visant à ralentir les virages à gauche et à orienter les véhicules de manière à ce qu'ils traversent les passages pour piétons à un angle proche de 90 degrés.
 - Ces aménagements doivent réduire le rayon de virage tout en étant franchissables par les véhicules de grande taille, et offrir un fléchissement vertical suffisant pour décourager les voitures de les traverser à grande vitesse
- Concevoir les intersections pour l'accessibilité universelle (consulter le **chapitre 4.1.1** pour en savoir plus)
- Privilégier la détection des cyclistes à l'aide de boucles de détection.
 - Si des boutons-poussoirs doivent être utilisés, ils doivent être bien indiqués et placés à la portée d'un cycliste arrêté à la ligne d'arrêt.
- Voir à ce que les cyclistes puissent manœuvrer leur vélo de manière réaliste dans l'intersection, en tenant compte des modèles de plus grande taille, comme les vélos couchés, les vélos d'appoint pour enfants et les remorques-vélos pour tout-petits.

Les intersections protégées qui respectent ces principes présentent une configuration géométrique commune, applicable de manière uniforme dans les différents territoires de compétence. Il est toutefois entendu que la conception des feux de circulation devra varier entre Ottawa et Gatineau afin de tenir compte des règlements provinciaux en vigueur.

Lignes directrices liées à l'aménagement urbain

Les normes de conception soignée du boulevard de la Confédération doivent être appliquées aux différents éléments des intersections protégées. Les intersections protégées comprennent généralement les mêmes éléments de base que les rues et intersections classiques, notamment les surfaces piétonnes, les pistes cyclables, les banquettes, les bordures et les passages pour piétons. Les mêmes normes de conception qui sont utilisées ailleurs sur le boulevard pour ces éléments peuvent généralement être appliquées aux intersections protégées. Les directives suivantes s'appliquent aux choix de revêtements aux intersections protégées :

- Utiliser des pavés pour les passages pour piétons, avec des couleurs et des motifs sélectionnés pour imiter les marquages au sol composés de bandes et assurer un contraste élevé par rapport aux surfaces adjacentes.
- Utiliser des pavés ou du béton teinté dans les coins d'intersection des pistes cyclables afin de les distinguer de la chaussée et de mettre en valeur la priorité accordée aux modes de transport actif.
- Choisir un matériau de pavés offrant un contraste visuel marqué entre les surfaces piétonnières et les pistes cyclables, en veillant à ce que les pistes cyclables soient visiblement plus foncées afin de guider efficacement les usagers, qui sont habitués aux trottoirs en béton gris pâle et aux pistes cyclables en asphalte gris foncé dans la région d'Ottawa-Gatineau.
- Choisir un matériau de pavés pour la chaussée, le trottoir, les zones de mobilier urbain et les terre-pleins conformément aux directives concernant les segments et les pôles.

- Utiliser des dalles podotactiles en granit lorsque la surface piétonnière est pavée, et des dalles en fonte lorsque la surface piétonnière est en béton.
- Éviter les dalles en béton préfabriqué et en plastique en raison de leur durabilité limitée liée aux opérations de déneigement.
- Démarquer clairement les passages pour bicyclettes et utiliser un revêtement à fort contraste pour tous ceux qui ne sont pas dotés d'une phase exclusive, lorsque des conflits avec les mouvements de véhicules peuvent survenir.
- Aux intersections dont le centre est aménagé en pavés unis, reproduire des marques de type « pattes d'éléphant » pour les passages pour bicyclettes, ainsi qu'un revêtement à fort contraste par un choix de couleur et de motif de pavés, là où cela s'applique.
- Pour les intersections dont le centre est en asphalte, un marquage conventionnel sur la chaussée et un revêtement thermoplastique vert sont acceptables pour le marquage et la surface principale contrastée du passage pour bicyclettes (le cas échéant), respectivement.
- Dans la mesure du possible, il est préférable de programmer des phases de feux exclusives aux passages pour bicyclettes.
- Pour les branches de l'intersection qui ne font pas partie du boulevard de la Confédération, amorcer la transition vers les normes municipales au-delà des passages pour piétons et de la tête de l'îlot central.

La figure 22 présente un exemple de disposition d'intersection protégée qui indique ses différents éléments de conception.

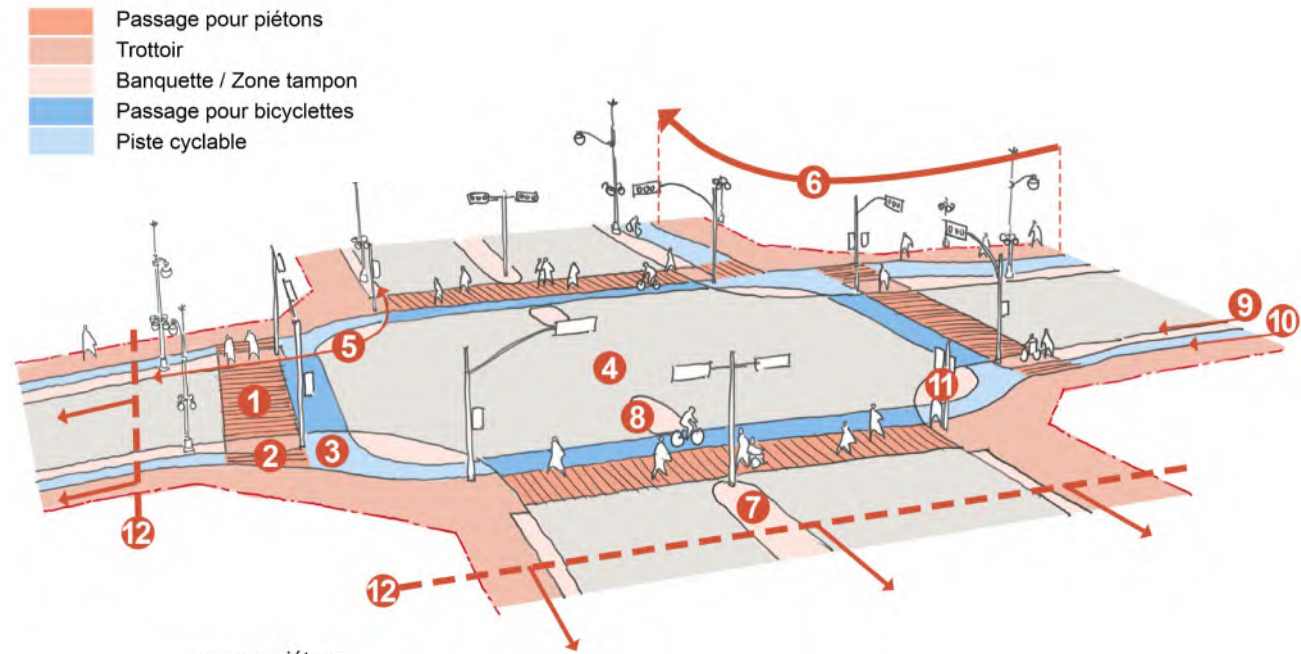


Figure 22 : Éléments de conception d'une intersection protégée

- 1 Les passages pour piétons et les marquages à bandes traversant la chaussée sont aménagés avec des pavés unis
- 2 Le revêtement des passages pour piétons traversant les pistes cyclables est en pavés unis, selon une conception semblable à celle des passages pour piétons sur la chaussée, possiblement à une autre échelle
- 3 Le matériau de revêtement pour les pistes cyclables change aux intersections pour établir une distinction avec la chaussée et mettre l'accent sur la priorité des modes de transport actif (p. ex. pavés ou béton foncé)
- 4 Le centre de l'intersection, y compris les passages pour bicyclettes, pourrait être composé de pavés unis
- 5 La bordure du trottoir est délimitée par la couleur et le matériau afin de distinguer clairement la zone réservée aux véhicules des zones destinées aux modes de transport actif
- 6 Le revêtement du trottoir et de la banquette est composé de pavés unis rouges le long de l'anneau et gris sur les autres segments
- 7 Terre-plein avec pavés de granit
- 8 Les prolongements du terre-plein permettent de ralentir les virages à gauche grâce à des bordures et des pavés franchissables en granit ou des pièces monolithiques en granit
- 9 Une bordure de pleine hauteur longe la chaussée
- 10 Une bordure à mi-hauteur délimite le trottoir et la piste cyclable
- 11 Un îlot en forme de sourcil est aménagé avec une bordure de pleine hauteur et des pavés en granit, ou avec des pièces monolithiques en granit lorsque l'espace est trop étroit pour accueillir des pavés.
- 12 Amorcer la transition vers les normes municipales au-delà des passages pour piétons, sur les branches de l'intersection qui ne font pas partie du boulevard de la Confédération

4.2 Composantes du domaine public

4.2.1 Caractère général

Le paysage du boulevard de la Confédération est composé de nombreux éléments : arbres de rue, trottoirs, mobilier urbain, installations commémoratives, œuvres d'art public, monuments, espaces publics, voies de circulation, aménagements cyclables, usages et bâtiments adjacents. Ensemble, ces éléments offrent une variété d'expériences. Le long des 7 kilomètres du boulevard, le contexte varie considérablement, ce qui donne lieu à divers paysages de rue sur les différents segments. Le succès du boulevard en tant que parcours d'honneur digne de la capitale nationale réside dans la cohérence du traitement du paysage de rue. Cela comprend l'application de normes de conception élevées et la répétition d'éléments du paysage de rue comme l'éclairage, les arbres et le mobilier urbain. Ces éléments sont et doivent être propres au boulevard de la Confédération pour en faire un lieu qui ne ressemble à aucun autre et qui soit à la hauteur de sa raison d'être et de son rôle dans la capitale nationale et au Canada. Ainsi, la préservation d'espaces autochtone (placekeeping) doit jouer un rôle accru dans la définition du caractère du boulevard et des espaces qui le bordent, en mettant l'accent sur l'intégration de différents contextes sociaux, culturels, historiques et écologiques dans l'identité du boulevard de même qu'en tenant compte de leur portée, de leur entretien et de leur intendance à long terme. Deux concepts fondamentaux définissent le caractère du boulevard de la Confédération en tant que parcours d'honneur du Canada.

1. L'**enfilade de perles** créée par les luminaires à verrines qui jalonnent toute la longueur du boulevard.
2. Le **tapis rouge** créé par les pavés rouges de la grande esplanade, soit le côté intérieur de l'anneau de liaison, qui entoure le paysage de la capitale.

Avec les autres éléments du boulevard, tels que les arbres, le mobilier urbain, les ponts et les œuvres d'art public, ces concepts fondamentaux, par leur application uniforme, unifient le boulevard au-delà des frontières provinciales et municipales. L'utilisation régulière de ces éléments crée une jonction unificatrice entre le domaine civique et le domaine de la Couronne.

Principes

- Utiliser des éléments et des matériaux personnalisés de haute qualité qui donnent un sentiment de permanence, de stabilité et d'unicité.
- Établir un vocabulaire de conception commun et cohérent pour les segments. Le vocabulaire doit être caractérisé par la formalité et la répétition des éléments du paysage de rue.
- Voir à ce que les pôles soient compatibles avec les segments, mais aient une expression de conception plus variée. Les pôles doivent avoir la plus haute qualité de matérialité et de conception.
- Assurer un niveau élevé d'entretien.

4.2.2 Caractère des segments

Caractéristiques principales

Les segments du boulevard de la Confédération se distinguent par leur caractère, qui comprend les usages adjacents, les caractéristiques existantes, les usages futurs et les dimensions de l'emprise. Bien que les segments du boulevard affichent des variations de caractère, ils doivent tous présenter un vocabulaire de conception formel et cérémonial obtenu au moyen d'une application sur mesure de la palette d'éléments de mobilier et de matériaux établie pour le boulevard.

La répétition constante des éléments du boulevard et le recours limité à des éléments qui ne font pas partie de la palette permettent d'assurer une cohérence entre les différents segments.

Les caractéristiques de conception des segments sont les suivantes :

- un vocabulaire de conception formel et cérémonial;
- une famille de matériaux et de mobilier urbain conçue spécifiquement pour le boulevard. Peu d'éléments utilisés ne font pas partie de cette famille;
- les éléments de conception sont répétés à intervalles réguliers, en particulier les luminaires à verrines sphériques, les bannières et drapeaux, et les arbres.

- 1 Attention délibérée à la préservation ou à la création de lieux spéciaux pour admirer les symboles nationaux.
- 2 Accent mis sur l'esplanade, ou le côté intérieur de l'anneau, en tant que principale voie piétonnière et endroit où admirer le paysage de la capitale.
- 3 Arbres et lampadaires disposés en rythme formel.
- 4 Cohérence dans les matériaux, les couleurs et les éléments de mobilier urbain.
- 5 Espaces piétonniers aux dimensions généreuses.



Figure 23 : Éléments qui définissent le caractère des segments

4.2.3 Caractère des pôles

Caractéristiques principales

Les pôles ponctuent le boulevard. Ils présentent des possibilités d'expression plus vaste tout en conservant l'esprit du lieu propre au parcours d'honneur. La palette des éléments de mobilier urbain et de matériaux doit être utilisée comme point de départ pour aménager ces espaces, mais l'utilisation de mobilier et de revêtements compatibles avec le caractère des segments peut être explorée.

- Les pôles servent d'approches vers le boulevard. Ce sont des emplacements appropriés pour les éléments d'orientation, ce qui comprend l'orientation active, comme la signalisation informative ou directionnelle, et passive, qui englobe la palette d'éléments de mobilier et de matériaux du boulevard de la Confédération, de même que les caractéristiques de conception spatiale permettant aux gens de reconnaître leur environnement et de se diriger facilement et de manière intuitive.

Les caractéristiques de conception des pôles comprennent :

- des lieux uniques, mémorables et hautement symboliques, d'une grande qualité de conception;
- du mobilier urbain et des revêtements compatibles avec la palette des segments, mais de qualité élevée, y compris l'utilisation de granit dans les revêtements pavés et l'aménagement paysager et de bronze comme matériau d'accent;
- des œuvres d'art public et des monuments comme points focaux;
- du mobilier, des matériaux de revêtement, des arbres et d'autres éléments d'aménagement paysager qui soutiennent les diverses fonctions des pôles en tant que points de vue, espaces de rassemblement ou points d'intérêt;
- des éléments d'orientation, y compris la signalisation et la carte en bronze sur des piédestaux octogonaux, qui aident les gens à se diriger sur le boulevard et dans le milieu urbain environnant;
- Les pôles de la Place de la Confédération et du Monument au maintien de la paix ont un caractère bien établi et adapté qui devrait être maintenu;
- Les autres pôles sont partiellement aménagés et évolueront avec l'intégration d'œuvres d'art public et de monuments commémoratifs.



Figure 24 : Exemples d'éléments de revêtement et d'éclairage différents, mais compatibles, dans le pôle de la Place de la Confédération

- 1 L'aménagement du pôle de la Place de la Confédération est compatible avec la conception et la matérialité du boulevard de la Confédération, mais présente quelques différences.
- 2 Les revêtements qui sont uniques au pôle comprennent le motif de drapeau aléatoire pour le granit rouge et les pavés gris disposés en motif de panneresse. Les revêtements correspondant aux caractéristiques établies sont le granit rouge et les surfaces pavées formelles bien définies.
- 3 Les éléments d'éclairage propres au pôle comprennent des dispositifs et des supports d'éclairage de rue et pour piétons qui sont de conception différente. Les éléments d'éclairage conformes aux caractéristiques principales comprennent l'utilisation de matériaux de qualité, le vocabulaire de conception formel, la conception base-milieu-haut, les luminaires à verrines multiples fixées au sommet de mâts de conception et de couleur sur mesure.

4.2.4 Éclairage et appareil

L'éclairage existant le long du boulevard de la Confédération est l'une de ses plus fortes expressions conceptuelles. Les trottoirs, les arbres, les bâtiments, les espaces publics et les fonctions de circulation du boulevard changent selon les contextes, mais la famille de dispositifs d'éclairage est uniforme partout. Plus que tout autre élément, l'éclairage sert à créer une présence cérémoniale distincte unifiant l'image du boulevard, ce qui est particulièrement important étant donné la latitude d'Ottawa qui s'accompagne de longues périodes d'obscurité. L'image nocturne du boulevard est extraordinaire. Son éclairage donne l'impression d'une enfilade de perles tout le long du boulevard.

Les lampadaires donnent une image tout aussi impressionnante pendant le jour. Leur emplacement en bordure de la rue et du trottoir, leur fréquence, leur espacement et leur rythme général encadrent le boulevard, définissent son pourtour et établissent une présence unifiée sur tous les segments. Les bannières et les drapeaux suspendus aux dispositifs d'éclairage de rue contribuent grandement à l'apparat et à la fonction cérémoniale du boulevard.

Les dispositifs d'éclairage sont fabriqués sur mesure pour le boulevard d'après une famille de luminaires cohérente qui présente des caractéristiques de conception de haute qualité appliquées de manière systématique. Par exemple, les bases, les verrines, les matériaux et les couleurs des lampadaires créent toute une gamme de luminaires utilisés pour les trottoirs, les rues, les approches, etc. Il est impératif de maintenir l'approche en ce qui concerne l'éclairage. En tant qu'éléments verticaux forts formant un motif cohérent, les lampadaires du boulevard de la Confédération donnent à la capitale une identité devenue reconnaissable à tout moment de la journée et en toutes saisons.

Principes

- S'assurer que l'éclairage est continu des deux côtés du boulevard et que ses attributs de conception sont appliqués de façon cohérente, par exemple l'emplacement et l'espacement des dispositifs d'éclairage.
- Pour l'éclairage principal, utiliser les lampadaires de la famille de dispositifs d'éclairage du boulevard de la Confédération, surtout le long des segments.
- Il est possible de doter les pôles, les approches et les lieux spéciaux de luminaires complémentaires qui s'ajoutent à la famille de base. Les caractéristiques conceptuelles de ces luminaires doivent les rendre visiblement apparentés à la famille de dispositifs d'éclairage du boulevard de la Confédération.
- Réduire autant que possible l'incidence de l'éclairage fonctionnel.
- Consulter le Plan lumière de la capitale de la capitale pour obtenir plus d'information.

En général, les dispositifs et accessoires d'éclairage du boulevard de la Confédération peuvent être regroupés en trois catégories : éclairage standard, éclairage spécial, éclairage fonctionnel.



Figure 25 : Trois catégories d'éclairage

- 1 Éclairage standard du boulevard de la Confédération
- 2 Éclairage spécial
- 3 Éclairage fonctionnel

Éclairage standard du boulevard de la Confédération

Les dispositifs d'éclairage existants du boulevard de la Confédération présentent un vocabulaire de conception cohérent, tant au niveau du style des mâts et des luminaires que de leur disposition et de leur fréquence. Ainsi, le boulevard de la Confédération a un caractère unique et emblématique. Ce caractère visuel fort sera maintenu. IL est défini par les éléments clés ci-dessous.

- 1 Palette de couleurs uniforme : base gris foncé de la palette du boulevard de la Confédération, mât cannelé gris moyen du boulevard de la Confédération, sommet vert, fleuron à la feuille d'or.
- 2 Un concept base-milieu-haut distinctif. Les mâts sont cannelés. La flèche est un élément important.
- 3 Potences incurvées des lampadaires.
- 4 Drapeau ou bannière
- 5 Bannière
- 6 Luminaires à verrines
- 7 Dimensions uniformes dans toute la famille d'éclairage pour les luminaires piétonniers, les bannières et les lampadaires.
- 8 Lampadaires de rue ne comportant qu'un seul luminaire à verrine sur une potence incurvée, avec ou sans éclairage au niveau des piétons.
- 9 Lampadaires piétonniers plus petits avec des luminaires à verrines multiples.
- 10 Lampadaires de seuil plus hauts avec des luminaires à verrines multiples sur plusieurs niveaux.
- 11 Les lampadaires sont disposés à des intervalles fréquents et réguliers pour créer un rythme soutenu et une identité visuelle forte.
- 12 L'éclairage piétonnier est omniprésent sur l'esplanade, qu'il soit indépendant ou intégré à l'éclairage de rue.
- 13 Deuxième rangée d'éclairage piétonnier installée à des endroits particuliers, comme aux abords des espaces verts ou dans les zones à forte circulation piétonnière. L'éclairage est alors placé sur le bord intérieur du trottoir.
- 14 Lampadaires placés en bordure de trottoir dans la banquette d'une largeur de $\pm 2,5$ m. Effet de couloir ou de palissade.

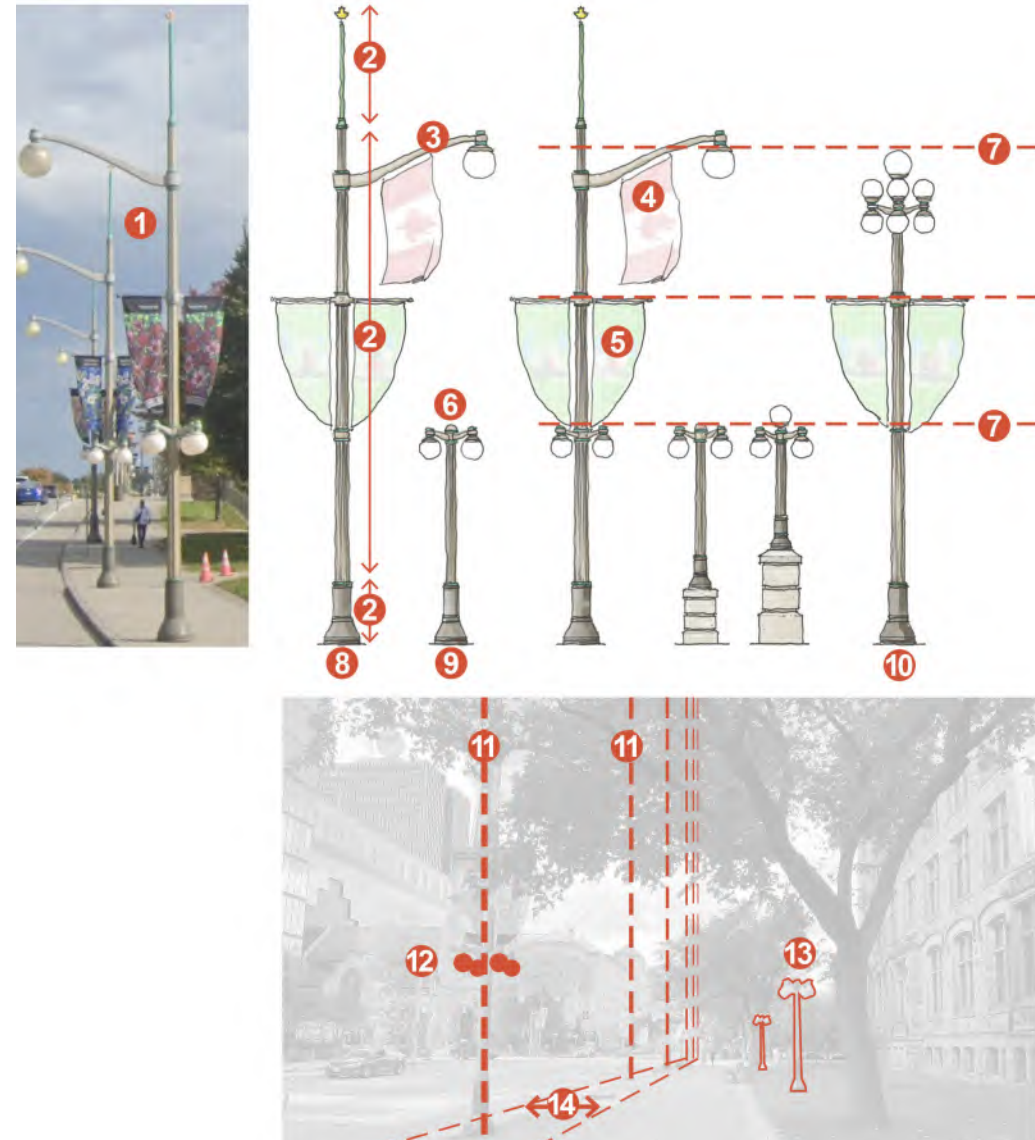


Figure 26 : Éléments de conception qui définissent le caractère de l'éclairage

Lignes directrices

- Maintenir l'effet d'enfilade de perles qui crée une expérience nocturne mémorable le long du boulevard de la Confédération, par les moyens suivants :
 - Luminaires à verrines pour l'éclairage de rue et piétonnier.
 - Luminaires à verrines multiples pour l'éclairage piétonnier
 - Luminaires fréquents, placés à intervalles réguliers et alignés uniformément pour créer un rythme d'éclairage solide.
 - Effet de colonnade des deux côtés de la rue (lampadaires disposés de part et d'autre de la chaussée et, lorsque c'est pertinent, de chaque côté du trottoir).
- Maintenir le caractère et le style des détails de conception standards en cas de modernisation ou de remplacement des lampadaires à verrines existants pour un meilleur rendement énergétique. Dans les segments, seuls les dispositifs d'éclairage standards doivent être utilisés. Les nouveaux types d'éclairage ne sont pas autorisés.
- Envisager de moderniser les luminaires existants pour améliorer la consommation énergétique et la qualité de l'éclairage. Des améliorations coordonnées de l'éclairage standard peuvent être apportées si elles respectent et renforcent le caractère emblématique du concept d'éclairage du boulevard de la Confédération. Cela comprend ce qui suit :
 - verrines sphériques et déflecteurs;
 - palette de couleurs cohérente (gris/vert);
 - éléments décoratifs comme la flèche et la feuille d'érable du lampadaire;
 - supports uniformes pour les drapeaux, les bannières, les installations saisonnières et les autres éléments d'apparat.

Éclairage spécial

L'éclairage spécial vient s'ajouter à l'éclairage standard et peut inclure ce qui suit :

- des dispositifs d'éclairage spécial pour marquer l'emplacement des pôles et des approches;
- des dispositifs d'éclairage ambiant comme les bornes de protection, les rampes ou l'éclairage directionnel;
- des dispositifs d'éclairage pour les événements, l'utilisation de projections, de la technologie gobo, de lumières colorées ou changeantes, et l'éclairage saisonnier ou temporaire, par exemple, pour contribuer au parcours des Lumières d'hiver au Canada ou rehausser des occasions spéciales comme les fêtes et les défilés;
- l'éclairage des monuments commémoratifs, des œuvres d'art public, de bâtiments ou de paysages.

Lignes directrices

Les nouveaux lampadaires et dispositifs d'éclairage doivent être conçus à l'aide du même vocabulaire de conception que celui utilisé pour la famille de dispositifs d'éclairage du boulevard de la Confédération. Ils doivent également présenter une qualité et des détails de conception améliorés. De nouveaux luminaires peuvent être créés, par exemple, quand on veut concevoir un type d'éclairage supplémentaire afin de créer un esprit du lieu unique à une approche, à un pôle, à un pont ou à un autre endroit. Les nouveaux lampadaires et dispositifs d'éclairage doivent être basés sur les caractéristiques des dispositifs d'éclairage standard, y compris les caractéristiques ci-dessous :

- Être compatibles avec la famille de dispositifs d'éclairage standard, ou en être une déclinaison, et présenter des couleurs et des matériaux identiques ou complémentaires.
- Présenter une forme et une esthétique soignées, comprenant par exemple un concept base-milieu-haut, des jointures articulées, des profils cannelés et des ornements ou des moulures.
- Améliorer l'éclairage des portes d'entrée du boulevard pour créer un effet de seuil. Les lampadaires de seuil existants (hauts luminaires spéciaux à verrines multiples qui font partie de la famille de dispositifs d'éclairage) pourraient être améliorés ou remplacés par des dispositifs utilisant des technologies appropriées.
- Lorsque c'est pertinent, utiliser un éclairage qui se fond dans le décor, de préférence un éclairage sans lampadaire ni dispositif visible, par exemple des dispositifs d'éclairage vers le haut qui sont dissimulés dans le paysage ou masqués par des éléments architecturaux.
- Si un éclairage spécial est ajouté le long d'un segment, atténuer ses effets sur le paysage de rue grâce aux techniques suivantes :
 - modification minimale de l'agencement des dispositifs d'éclairage standard en fonction de l'emplacement et de l'organisation des autres éléments du paysage;
 - installation de l'éclairage idéalement après la zone du trottoir, là où il n'interrompt pas l'effet de colonnade créé par l'éclairage standard;
 - illumination ponctuelle de points d'intérêt, comme les pôles, à l'aide d'un effet d'éclairage d'ambiance coordonné et décoratif.

Éclairage fonctionnel

L'éclairage fonctionnel est un éclairage uniquement utilitaire dont la conception ne peut être compatible avec les éléments de la famille des dispositifs d'éclairage standard, par exemple l'éclairage routier.

Lignes directrices

- Placer l'éclairage fonctionnel là où il ne nuira pas à l'éclairage existant du boulevard de la Confédération.
- Réduire le nombre d'éléments d'éclairage fonctionnel en les regroupant sur un plus petit nombre de mâts.
- Doter les dispositifs d'éclairage fonctionnel de caractéristiques de conception simples et minimalistes qui sont visuellement discrètes.



Figure 27 : Exemples d'éclairage fonctionnel Figure 27: Examples of functional lighting

4.2.5 Matériaux, mobilier et commodités

En plus des luminaires conçus sur mesure, il existe une famille de matériaux et d'éléments de mobilier uniques et de haute qualité qui sont déployés le long du boulevard et qui jouent aussi un rôle important dans la définition de son caractère cérémonial et dans la cohésion de son image. Cette famille comprend les matériaux de revêtement, les bornes de protection, les bancs, les poubelles, les jardinières, les stationnements pour vélos, les fontaines à boire, la signalisation et les dispositifs de sécurité. Les caractéristiques de conception de ces éléments de mobilier et commodités conçus sur mesure sont raffinées et définies en harmonie avec l'architecture de la capitale. Ceux-ci sont rarement purement utilitaires, mais peuvent parfois être tirés d'une plus large famille de mobilier urbain autre que celle du boulevard

Principes

- S'assurer que les matériaux et le mobilier sont conformes aux caractéristiques de conception de la famille d'éléments du boulevard de la Confédération. Les nouveaux éléments de mobilier ou les variantes supplémentaires du mobilier existant doivent intégrer les thèmes de conception du boulevard, y compris les matériaux, les couleurs et les finitions.
- Mettre à jour le mobilier existant selon des normes contemporaines équivalentes, au besoin, sans en modifier le concept.
- Envisager d'introduire une plus grande palette d'éléments de mobilier sur mesure qui est compatible avec la famille existante et ses caractéristiques principales afin d'offrir davantage de choix, de souplesse et de modularité pour la conception des projets futurs.
- Utiliser des matériaux nobles comme la pierre, le bois et le métal pour le mobilier et les éléments du paysage de rue.
- Utiliser le granit rouge du Bouclier canadien comme matériau bien visible lorsque des éléments en pierre sont recherchés, comme dans les revêtements de surface et les murs. Les emplacements prioritaires pour l'utilisation du granit sont la rue Wellington, en face de la Colline du Parlement, et tous les pôles.
- Le long des segments, utiliser de manière uniforme des éléments de mobilier tirés de la famille de mobilier urbain de base.

Caractéristiques principales

Bien qu'il existe une diversité d'éléments de mobilier, de matériaux et de commodités dans la famille du boulevard de la Confédération, ils ont en commun des éléments de conception qui définissent le caractère de base de la famille.

Ces éléments comprennent les matériaux naturels, nobles et de haute qualité, comme le granit, le bois et le bronze, ainsi qu'une palette de couleurs cohérente composée principalement de tons de gris moyen, avec des touches de vert et d'or qui reflètent les détails architecturaux environnants et les paysages naturels de la capitale. Le mobilier, les murs, les clôtures et les autres éléments construits ont généralement une base, un milieu et un haut bien articulés.

- 1 Aménagement cohérent de mobilier dans la banquette en bordure des segments.
- 2 Formes articulées et décoratives basées sur des motifs traditionnels, avec des lignes de référence, des ouvertures et des éléments décoratifs.
- 3 Profil distinctif base-milieu-haut.
- 4 Palette de gris du boulevard de la Confédération.
- 5 Pavés et bordures rouges.
- 6 Granit
- 7 Béton
- 8 Bois/bois d'œuvre
- 9 Métal
- 10 Accents en bronze ou en cuivre



Figure 28 : Éléments de conception qui définissent le caractère de la famille de mobilier urbain et de matériaux

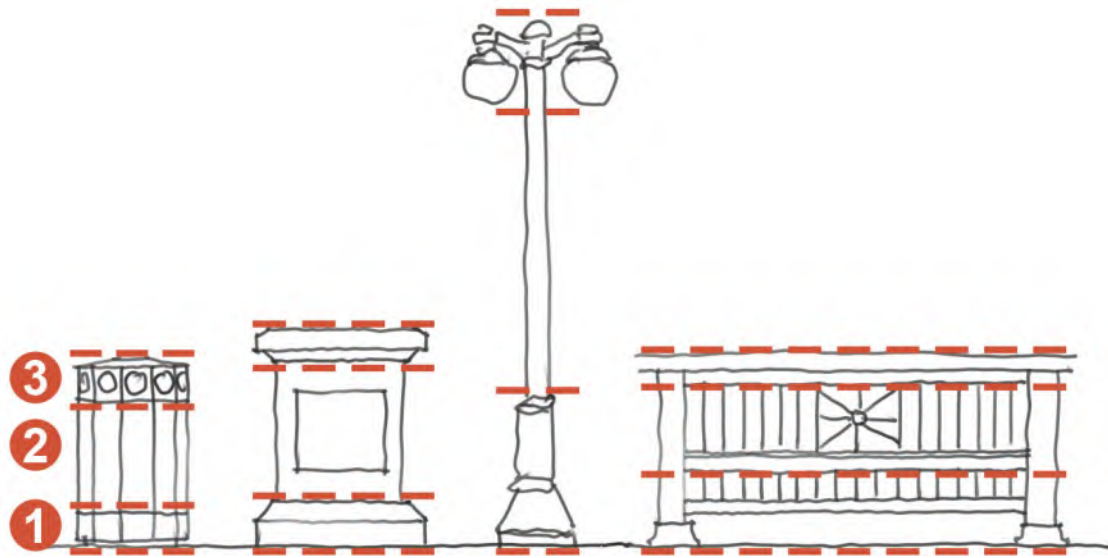


Figure 29 : Principe de conception base-milieu-haut

- 1 Base
- 2 Milieu
- 3 Haut

Lignes directrices supplémentaires

Bancs

- Pour respecter les directives d'accessibilité, installer des bancs tous les 30 m dans la mesure du possible.
- Les endroits pour s'asseoir peuvent prendre de nombreuses formes, y compris des bancs, des murets et des bordures de jardinières qui sont de hauteur appropriée et accessibles à partir du trottoir.
- Envisager d'équiper le haut des murets de lattes de bois qui seront faciles à remplacer ou à remettre à neuf, au besoin.
- Offrir des options accessibles, notamment :
 - des espaces libres près des bancs pour les aides à la mobilité;
 - des places assises (bancs) avec dossiers et accoudoirs.

- Envisager des concepts de places assises et de bancs modulaires qui sont compatibles avec la famille de mobilier urbain du boulevard de la Confédération et offrent la possibilité de grouper les sièges de façon différente selon les besoins de programmation.
- S'assurer qu'une partie des places assises le long du boulevard comprend des options disponibles toute l'année, comme des murets ou des bordures de jardinières, situées par intermittence le long du boulevard afin qu'il y ait des places assises disponibles en hiver si les bancs sont enlevés. Si possible, installer les bancs autoportants là où ils ne nuiront pas au déneigement. Ainsi, ils n'auront pas à être retirés l'hiver.
- Les bancs fabriqués sur mesure pour le boulevard de la Confédération devraient être les principales options pour s'asseoir, sauf dans les zones où les exigences de sécurité sont élevées et où les bancs de sécurité offrent suffisamment de places pour s'asseoir.
- Ajouter des places assises là où les gens se rassemblent, s'attardent, observent les passants ou contemplent la vue.



Figure 30 : Éléments de conception qui définissent le caractère des bancs

- 1 Lattes en frêne avec finition transparente sur les bancs typiques du boulevard de la Confédération.
- 2 Ferronnerie grise sur le boulevard de la Confédération.
- 3 Utilisation de bois, de granit ou de béton préfabriqué pour les bancs d'appoint installés sur les bordures des jardinières. Les lattes de bois peuvent être amovibles pour faciliter les retouches et l'entretien.

Bornes de protection et mesures de sécurité

- L'approche de conception privilégiée consiste à créer des solutions intégrées où la séparation est obtenue au moyen d'éléments de mobilier urbain qui rehaussent le caractère du paysage de rue et contribuent à l'expression du design, par exemple des jardinières permanentes ou mobiles, des lampadaires, des bancs permanents, ou des murets paysagers, plutôt que de bornes de protection.
- Les bornes de protection conventionnelles doivent être utilisées avec parcimonie. Il faut considérer d'autres formes d'éléments de mobilier ou d'autres solutions de conception pour assurer la séparation et la sécurité. Voir le **chapitre 4.3**.
- Mettre à jour la conception de la borne qui fait partie de la famille de mobilier du boulevard de la Confédération pour la rendre plus compatible avec les caractéristiques de cette famille, notamment des finitions plus délibérées et prononcées, et pour y intégrer un mécanisme d'ancrage plus robuste.

Murs, clôtures et balustrades

- Les balustrades, mains courantes et autres dispositifs de sécurité antichute sont courants le long du boulevard de la Confédération et contribuent grandement au caractère du paysage de rue. Ils doivent avoir un caractère architectural qui les élève au-delà de leur fonction utilitaire.
- Pour préserver les vues tout en assurant la sécurité, les murs doivent être aussi bas que possible, mais demeurer fonctionnels. Un muret bas avec une clôture ou une rampe métallique décorative ouverte est préférable à un mur plein.
- Mettre l'accent sur la conception des murs et des balustrades sur les ponts pour fournir un repère visuel et améliorer l'expérience de traversée. Installer de l'éclairage au-dessus des culées et des poteaux.
- Tenir compte de l'accessibilité ainsi que de la vue à travers et par-dessus les balustrades à la hauteur d'une personne en fauteuil roulant. Éviter de mettre les mains courantes à la hauteur des yeux. Envisager l'utilisation de panneaux transparents aux points d'observation afin de tenir compte de la hauteur des yeux de différentes personnes.
- Installer des mains courantes accessibles.
- Les murets sont une solution de conception propre à l'aménagement du segment nord de la promenade Sussex. Cette solution peut être appliquée à d'autres segments du boulevard pour en définir le pourtour et offrir des places pour s'asseoir.





Figure 31 : Éléments de conception qui définissent le caractère des murs, des clôtures et des balustrades

- 1 Conception distincte base-milieu-haut.
- 2 Modules de clôture ou de mur répétitifs.
- 3 Matériaux en pierre ou en béton pour les murs.
- 4 Métal de teinte grise issue de la palette du boulevard de la Confédération pour les clôtures et balustrades.
- 5 Les éléments décoratifs comprennent des lignes de référence, des ornements, des motifs et de la maçonnerie en pierres de haute qualité. Les rails verticaux, les motifs en croix (« X ») et les cercles (« O ») sont des motifs courants pour la ferronnerie.
- 6 Conception de capuchon biseauté ou incurvé.
- 7 Élément de pilier ou de colonne aux extrémités des murs et aux coins principaux (changement de direction du mur).
- 8 Dispositifs d'éclairage montés sur les poteaux et les piliers du pont.

Poubelles

- De nouvelles poubelles peuvent être nécessaires à mesure que les méthodes de collecte des déchets, comme le tri entre les déchets, le recyclage, les matières organiques, etc., changent au fil du temps. Les nouvelles poubelles doivent être conçues sur mesure pour être similaires ou compatibles avec les poubelles actuelles de la famille de mobilier urbain du boulevard de la Confédération.
- Des poubelles devraient être installées tout le long du boulevard, à intervalles plus rapprochés dans les zones où les besoins sont les plus élevés. Ainsi, un ajustement continu pourrait être nécessaire en fonction des flux piétonniers, de la fréquence de collecte et de la capacité des contenants. De façon générale, il faut installer davantage de poubelles aux pôles, aux intersections et près des espaces pour s'asseoir.



Figure 32 : Poubelles

- 1 La conception des nouvelles poubelles doit être basée sur le caractère de la poubelle en métal gris issue de la famille de mobilier urbain du boulevard de la Confédération ou être compatible avec cette famille de mobilier.

Stationnement pour vélos

- Une famille de stationnements pour vélos est nécessaire pour permettre de stationner et cadenasser des vélos le long du boulevard. Elle peut comprendre des poteaux pour vélos, des arceaux à vélos, des stations de réparation, des stationnements couverts et des casiers à vélos. Ces éléments doivent être conçus en reprenant les mêmes caractéristiques que celles de la famille de mobilier urbain du boulevard de la Confédération.
- Déployer des stationnements à vélos et d'autres services à destination des cyclistes le long du boulevard de la Confédération en fonction des besoins, du contexte, de l'espace disponible, des usages adjacents et des objectifs de conception.
- Situer les stationnements pour vélos dans des zones visibles et accessibles, à proximité des destinations.
- Les arceaux et supports à vélos doivent avoir deux points de contact pour le verrouillage.
- Les emplacements privilégiés pour le stationnement public des vélos dans la Cité parlementaire sont aux principaux points d'entrée du campus, le long des principaux axes de circulation comme la rue Wellington. La localisation stratégique des aires de stationnement public pour vélos aux points d'entrée clés encouragerait les visiteurs à descendre de leur vélo avant d'entrer dans la triade des édifices du Parlement où les cyclistes sont encouragés à mettre pied à terre. Pour réduire l'encombrement visuel, privilégier des espaces discrets pour les poteaux et les arceaux à vélo. Coordonner les emplacements des stationnements pour vélos dans la Cité parlementaire avec la Vision et plan à long terme.
- Éviter de placer les stationnements pour vélos dans les corridors visuels remarquables et au milieu des lieux de rassemblement.

Fontaines à boire

- Prévoir un accès à de l'eau potable à intervalles réguliers le long du boulevard. Accorder la priorité aux endroits les plus fréquentés par les piétons.
- Les stations d'eau potable doivent être compatibles avec la famille de mobilier urbain du boulevard de la Confédération.
- Les stations d'eau potable devraient disposer de deux niveaux pour améliorer l'accessibilité et permettre le remplissage de bouteilles et l'abreuvement des animaux domestiques.

4.2.6 Arbres et aménagement paysager

Les rues bordées d'arbres sont une caractéristique souhaitable pour la capitale nationale, et les arbres à feuilles caduques relativement continus qui bordent le boulevard de la Confédération sont un des éléments qui définissent son caractère. Les arbres offrent de l'ombre, des expériences qui varient selon la saison, et des services écosystémiques, en plus de contribuer aux qualités esthétiques du boulevard. L'un des principaux objectifs de la vision initiale pour le boulevard de la Confédération était de planter une double rangée d'arbres le long de l'esplanade afin de mettre en valeur le parcours d'honneur et de renforcer l'effet de promenade pour les piétons. Cela n'a pas été réalisable partout en raison de contraintes d'espace, d'exigences liées à la circulation, de la profondeur du sol ou de conflits avec les réseaux souterrains. Cependant, la technologie des cellules de sol est un avantage prouvé pour la santé, la taille et la longévité des arbres, et là où l'espace le permet, tous les efforts doivent être déployés pour replanter tous les arbres le long des trottoirs dans des cellules de sol de volumes adéquats. Cela procurera des avantages immédiats pour la canopée et assurera un cadre de verdure continu pour le boulevard de la Confédération à long terme. Consulter la Stratégie sur les forêts de la CCN.

Principes

- Aménager une rangée continue d'arbres des deux côtés de la rue, sauf là où il n'y a absolument pas d'espace (ponts, marges de recul insuffisantes).
- Implanter une double rangée d'arbres là où c'est possible. Cela peut se faire à même l'emprise du boulevard ou par l'ajout de rangées d'arbres supplémentaires sur les propriétés attenantes.
- Protéger les grands arbres matures le long du boulevard et des pôles, en particulier ceux identifiés par la CCN comme étant des arbres remarquables.
- Prendre en compte les besoins de sécurité dans le choix des emplacements et dans l'aménagement des plantations d'arbres.

Caractéristiques



Figure 33 : Éléments de conception qui définissent le caractère des arbres de rue

- 1 Les arbres sont fréquemment et régulièrement espacés pour créer un rythme et une identité visuelle forts. Ils sont alignés en rangées formelles.
- 2 Une deuxième rangée d'arbres est plantée là où c'est possible, dans les espaces verts ou les surfaces minéralisées. Elle peut être à l'extérieur de l'emprise par endroits.
- 3 Une rangée d'arbres est placée en bordure de trottoir dans une banquette de $\pm 2,5$ m, dans la mesure du possible, créant un effet de couloir ou de palissade.
- 4 Les bordures, les jardinières, les éléments de mobilier urbain, les garde-corps bas et les autres contours offrent une protection contre les dommages physiques et ceux causés par le sel.
- 5 Dans la banquette adjacente à la chaussée, les conditions idéales pour la plantation d'arbres (sous réserve de suivis et d'améliorations en continu) sont probablement dans un bac de plantation ouvert entouré de bordures. Ces conditions devraient favoriser la santé, la taille et la longévité de l'arbre, tout en le protégeant du compactage et en exposant la surface du sol à l'air pour améliorer l'aération et l'absorption de l'eau.

Lignes directrices supplémentaires

- L'un des objectifs de la forêt urbaine est de créer un effet de canopée continu le long des trottoirs, où les cimes des arbres adjacents poussent ensemble à maturité.
- Les arbres de rue doivent avoir une cime haute, soit d'au moins 2,5 m au-dessus du sol pour préserver les vues.
- Les jardinières saisonnières mobiles font partie de la famille de mobilier urbain du boulevard de la Confédération. Elles ajoutent de l'intérêt saisonnier et doivent être maintenues. Elles sont retirées en hiver pour faciliter le déneigement. Pour tirer parti des jardinières autant que possible, elles doivent être situées à des endroits où la circulation piétonnière est importante.



Figure 34 : Exemple de jardinière saisonnière

Conditions de plantation

- Les conditions privilégiées pour la plantation d'arbres sont les espaces ouverts de végétation naturalisée ou les pelouses, où il y a de grands volumes de sol avec un bon accès aux échanges aqueux et gazeux. Ces conditions ne sont pas courantes le long du boulevard, mais sont plus typiques des usages adjacents.
Les conditions typiques de plantation d'arbres le long du boulevard sont des trottoirs pavés, où les conditions de plantation privilégiées sont probablement les jardinières ouvertes. Ces jardinières doivent être entourées de murets où l'on peut s'asseoir ou encore de bordures ou de barrières similaires pour que les piétons n'y marchent pas ainsi que pour prévenir les dommages causés par les chasse-neiges et le sel. Les jardinières ouvertes favorisent une bonne aération des sols (non compactés), l'absorption d'eau et l'échange d'air, qui sont essentiels à la santé des arbres. À l'intérieur de la jardinière, la surface du sol est au niveau de la surface du trottoir. Des jardinières plus longues et continues contenant deux à trois arbres de rue chacune sont préférables, car elles créent de meilleures conditions pour la croissance des arbres. Des cellules de sol peuvent être nécessaires pour obtenir un volume de terre suffisant.
- En plus des arbres de rue, les jardinières ouvertes doivent être garnies de végétation de faible hauteur offrant des avantages écologiques. Dans la zone centrale des jardinières ouvertes, il faut planter des espèces vivaces ou des espèces à feuilles persistantes présentes toute l'année. Dans les endroits très en vue, il est possible de mettre des plantes saisonnières aux extrémités des jardinières où les racines absorbantes ne seront pas endommagées par la procédure de plantation saisonnière.
- Dans les zones très fréquentées par les piétons, comme le long de la rue Wellington ou de la promenade Sussex, ou dans les pôles et les lieux de rassemblement, les arbres doivent être plantés dans les zones pavées. Cela permet d'offrir plus de flexibilité dans l'utilisation de l'espace pour la programmation et de maximiser l'espace disponible pour les piétons. Dans ces cas, la surface est dotée de pavés ou de grilles d'arbres qui s'étendent jusqu'au tronc de l'arbre; il y a peu de sol exposé. Des cellules du sol sont nécessaires pour atteindre un volume de terre suffisant.

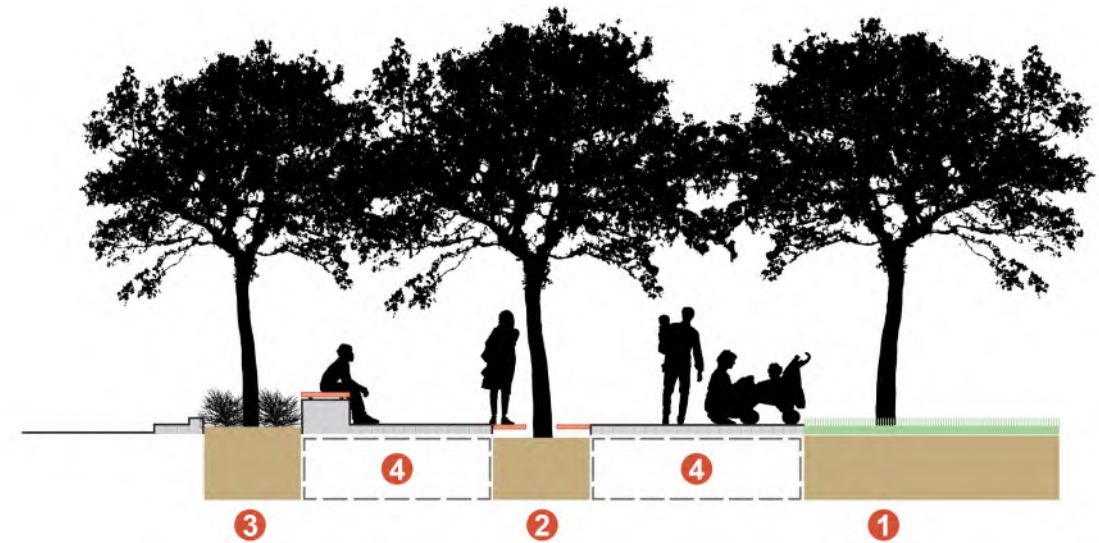


Figure 35 : Typologie des plantations d'arbres

- 1 Arbre en milieu ouvert comportant un grand volume de terre.
- 2 Arbre planté dans un revêtement en dur.
- 3 Arbre dans une jardinière ouverte à bords protégés.
- 4 Cellules de sol, au besoin, pour atteindre le volume de terre minimum.

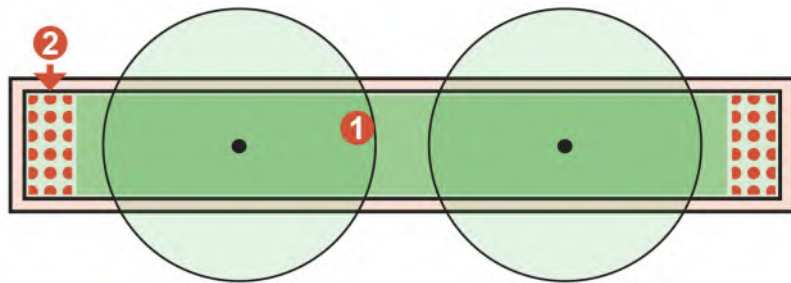


Figure 36 : Considérations pour les jardinières

- 1 Le milieu des jardinières ouvertes est garni de végétation toute l'année.
- 2 L'ajout de plantes saisonnières peut être envisagé aux extrémités des jardinières.
- 3 Regrouper les jardinières saisonnières dans les endroits très fréquentés par les piétons, comme les pôles, les aires de repos, les intersections et les points d'accès aux sentiers.

Considérations relatives à l'entretien hivernal

- La neige de la chaussée est d'abord poussée vers le trottoir à la droite du conducteur. Pour permettre le stockage de la neige :
 - dans le cas des jardinières ouvertes, prévoir un décalage d'au moins 1,0 m entre la bordure de la chaussée et la bordure ou le mur de la jardinière;
 - dans le cas d'une plantation sur un revêtement en dur, prévoir un décalage d'au moins 1,0 m entre la bordure de la chaussée et le bord de la grille d'arbre;
 - pour les rues à sens unique, une zone de stockage de la neige réduite est requise à la gauche du conducteur;
 - pour réduire les effets de l'épandage de sel de voirie, décaler les troncs d'arbres d'au moins 1,5 m de la bordure de la chaussée.
- Le trottoir et la piste cyclable sont d'abord déneigés du côté le plus proche de la chaussée. Pour permettre le stockage de la neige :
 - dans le cas des jardinières ouvertes, prévoir un décalage d'au moins 0,5 m entre le bord de la largeur dégagée du trottoir ou de la piste cyclable et la bordure ou le mur de la jardinière;
 - dans le cas d'une plantation dans un revêtement en dur, prévoir un décalage d'au moins 0,5 m entre le bord de la largeur dégagée du trottoir ou de la piste cyclable et le bord de la grille d'arbre;
 - pour réduire les effets de l'épandage de sel de voirie, décaler les troncs d'arbres d'au moins 1,0 m du bord de la largeur dégagée du trottoir ou de la piste cyclable.
- Lorsque les zones de stockage de la neige sont pleines, la neige est enlevée pour laisser de l'espace pour les futures chutes de neige.
 - Les zones de stockage de la neige sur les trottoirs et les pistes cyclables sont déneigées vers la bordure du trottoir à l'aide d'une déneigeuse à trottoir.
 - La neige dans la zone de stockage de la neige en bordure de rue est poussée sur la chaussée à l'aide d'une niveleuse pleine grandeur.
 - La neige est ensuite soufflée dans les camions à benne à l'aide d'une grande souffleuse montée sur une chargeuse pleine grandeur.

- Les chasse-neiges effectuent le nettoyage final pour repousser la petite quantité de neige restante dans les zones de stockage de la neige.
- Voir à ce que les cellules de sol soient recouvertes d'un revêtement en dur suffisamment robuste pour supporter le poids des équipements de déneigement et de soufflage.
- Du côté de la chaussée, cela inclut les niveleuses pleine grandeur qui roulent avec leurs pneus droits sur la zone tampon de stockage de la neige.
- De l'autre côté des arbres, l'équipement se limite généralement aux chenillettes et aux déneigeuses à trottoir.
- Le sel de déglacage est très utilisé. Aux endroits qui reçoivent le ruissellement des surfaces et des zones de stockage de la neige, les plantations doivent tolérer le sel.



Figure 37 : Exemple de jardinières ouvertes sur l'avenue Mackenzie

Sol

Le sol est un élément essentiel à la santé et à la croissance des arbres. Il doit imiter le plus possible les sols naturels en minimisant le compactage, en absorbant l'eau et les nutriments, et en favorisant les microorganismes du sol et les autres processus biologiques.

- Prévoir 30 m³ de volume de terre par arbre. Lorsque plusieurs arbres ont accès à un grand volume de terre connecté, le volume total de sol doit être de 30 m³ par arbre, mais les arbres peuvent être répartis n'importe où dans ce volume de terre.
- La profondeur maximale du sol est de 2,0 m, mais une profondeur de 1,4 m est préférable pour les grands arbres à couvert forestier, car les racines nourricières ont tendance à être peu profondes.
- Les cellules de sol doivent être utilisées, généralement sous le revêtement des trottoirs, pour augmenter le volume de terre dans des conditions urbaines afin de répondre aux exigences de volume minimum de 30 m³. Une grande partie des plantations d'arbres le long du boulevard devrait être renouvelée, au fil du temps, pour intégrer des cellules de sol afin de maximiser la taille et la santé des arbres.
- Ajouter des amendements de sol, y compris de la matière organique, du biocharbon et des inoculants mycorhiziens.
- Ajouter des éléments nutritifs au sol au fil du temps lorsqu'ils sont épuisés.

Espèces

- Choisir des espèces d'arbres qui sont adaptées au climat de la région de la capitale nationale et résisteront aux conditions climatiques futures. Privilégier les espèces indigènes. D'autres espèces peuvent être considérées si elles ne sont pas envahissantes et poussent bien en milieu urbain.
- Ne pas planter d'espèces envahissantes.
- Choisir des espèces d'arbres et de végétation qui tolèrent le sel, la sécheresse et la saturation du sol.
- Pour favoriser la biodiversité et accroître la résilience face aux insectes et aux maladies, planter autant d'espèces différentes que possible. Cela s'applique aux plantations de tous types, des arbres aux végétaux éphémères. Une plantation diversifiée ne sera pas dévastée par une maladie qui cible une espèce particulière. Les objectifs de diversité pour le boulevard sont les suivants :
 - au plus 20 % des arbres doivent être de la même espèce;
 - au plus 40 % des arbres doivent être du même genre;
 - au plus 60 % des arbres doivent être de la même famille.
- Mélanger les espèces dans les rangées d'arbres. Ne pas créer de monocultures.

- Planter des espèces ayant des taux de croissance différents, y compris des espèces à croissance rapide, pour favoriser un couvert urbain complet à court et à long terme.
- Planter des espèces pour les services écosystémiques, y compris l'absorption des eaux pluviales, l'ombrage, le potentiel alimentaire et pollinisateur, et l'habitat.
- Planter des espèces ayant des formes, des hauteurs, des motifs de branches, des indices foliaires, des textures, des couleurs et des floraisons différents pour rendre le boulevard attrayant tout au long de l'année et renforcer la saisonnalité.
- Lorsque les conditions sont favorables, introduire des conifères dans le couvert urbain pour favoriser le verdissement et la biodiversité tout au long de l'année. S'assurer de supprimer les branches inférieures pour garder une vue dégagée pour les piétons au niveau du sol.

Rigoles de drainage biologique

- Les rigoles de drainage biologique, ou noues, peuvent être envisagées là où il y a suffisamment d'espace disponible et où elles ne nuiront pas à l'utilisation du boulevard par les piétons.
- Délimiter clairement les bords des rigoles biologiques avec des bordures ou d'autres types d'aménagement paysager. Les grilles, les drains et les autres infrastructures matérielles doivent être conçus pour être compatibles avec la famille de mobilier urbain du boulevard de la Confédération.
- Compte tenu de la diversité et des habitudes de croissance des plantations des rigoles biologiques, l'entretien et l'élagage fréquents sont une priorité élevée.
- Les rigoles biologiques doivent être soigneusement examinées avant d'être installées dans des segments très urbains, des endroits très achalandés ou à proximité de la Colline du Parlement. Elles ne doivent être installées que si elles ne nuisent pas aux déplacements et aux rassemblements des piétons ni à l'urbanité du site ou du contexte, sont sécuritaires et font l'objet d'un entretien soigné, en particulier quant au retrait des mauvaises herbes et de la litière de feuilles et au remplacement des plantes mortes.
- S'assurer que la conception de chaque rigole biologique est compatible avec les conditions locales du sol, qui varient considérablement d'un endroit à l'autre le long du boulevard. Les rigoles biologiques dans les sols composés d'argile ou de roche peu profonde bénéficieront d'une infiltration limitée et devront dépendre davantage de l'évapotranspiration.
- Établir les dimensions des rigoles biologiques pour pouvoir gérer des épisodes de précipitations plus faibles et plus fréquents, qui contiennent des concentrations plus élevées de polluants.
- Envisager des concepts qui permettent de détourner les eaux de ruissellement de la rigole biologique en hiver afin de réduire les dommages causés par le sel de déglacage sur les plantations.
- Envisager d'inclure des bassins de sédiments aux entrées pour faciliter les opérations de nettoyage.
- Lorsque des rigoles biologiques sont envisagées, voir à ce que toute analyse financière tienne compte des économies liées à l'arrosage qui serait nécessaire pour des plantations traditionnelles, ainsi que des avantages pour le système de gestion des eaux pluviales.



Figure 38 : Rigole biologique sur la promenade Woodland à Vancouver, en Colombie-Britannique

- ① Bassin de sédiments.
- ② Déversoir pour ralentir l'écoulement de l'eau.

4.2.7 Revêtements et matériaux

Les revêtements destinés à la circulation des piétons situés le long du boulevard de la Confédération sont une composante importante de l'image du boulevard. La palette et la typologie des matériaux de revêtement, utilisés de façon continue, harmonisent et embellissent le paysage de rue, tout en fournissant des repères qui aident les piétons à reconnaître le boulevard et à s'y orienter. Un « tapis rouge » de pavés rougeâtres entoure l'anneau de liaison afin de créer une atmosphère particulière pour la pièce maîtresse de la capitale.

Principes

- Utiliser de façon systématique les matériaux de revêtement durables et de haute qualité tirés de la famille du boulevard de la Confédération, y compris les éléments décoratifs et les finitions de granit.
- Renforcer la hiérarchie de l'anneau de liaison et des prolongements à l'aide de matériaux de revêtement, de couleurs et des détails.
 - Les matériaux de revêtement de l'anneau de liaison sont de couleur rouge pour célébrer la pièce maîtresse de la capitale.
 - Les matériaux de revêtement des prolongements sont de couleur grise pour créer une transition vers les quartiers et districts urbains adjacents.
- Privilégier des pavés durables et de haute qualité dans les zones piétonnières les plus importantes. Recourir à des options moins coûteuses dans les zones périphériques.

Typologie des revêtements

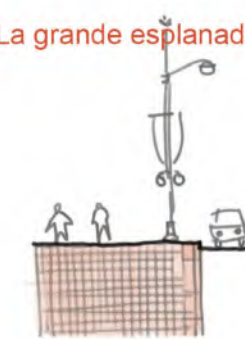
Il existe plusieurs palettes de matériaux de surface qui créent des revêtements de surface adaptés au contexte à certains endroits le long du boulevard.

Anneau de liaison

Toutes les bordures et tous les pavés de granit de l'anneau de liaison devraient être de couleur rouge pour renforcer l'effet de « tapis rouge » entourant la pièce maîtresse de la capitale. Les bordures de granit doivent comporter des faces coupées à la scie, des côtés chanfreinés et un caniveau en béton coulé.

Anneau de liaison

La grande esplanade

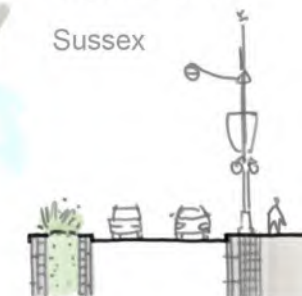


Le côté extérieur de l'anneau



Prolongements du boulevard

Sussex



Elgin

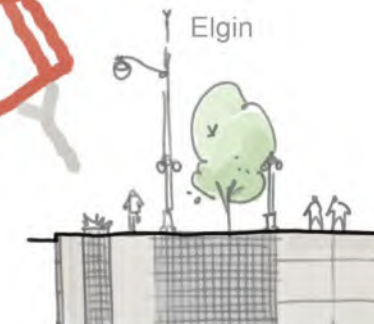


Figure 39 : Typologie des revêtements du boulevard

A. Esplanade

Le revêtement est formé de pavés qui s'étendent tout le long du trottoir, de la bordure en granit jusqu'à la façade adjacente. Les caractéristiques de conception comprennent les éléments suivants :

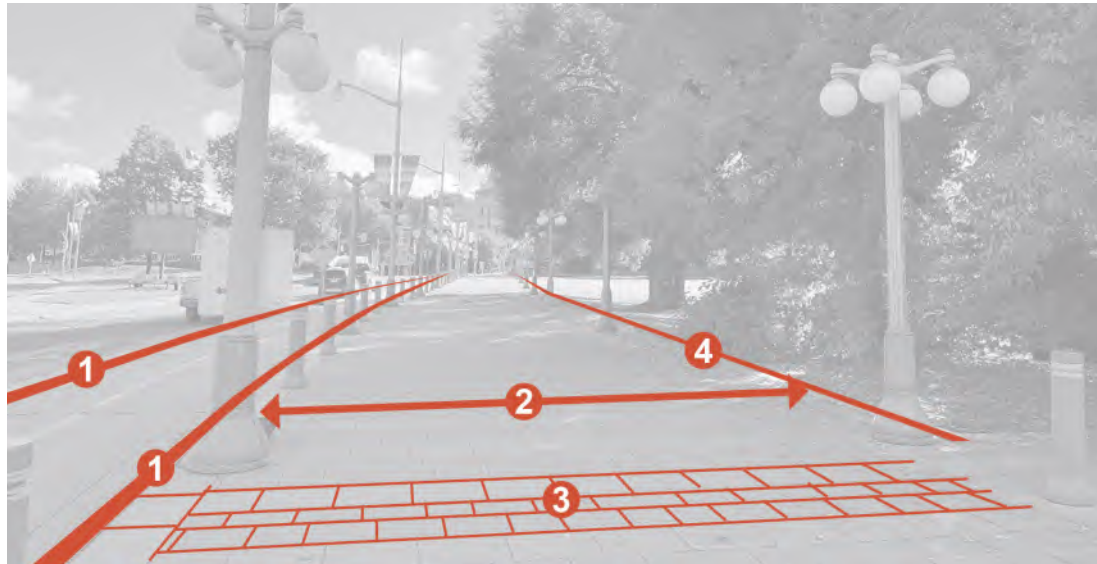


Figure 40 : Revêtements de l'esplanade

- 1 Bordures de granit rouge le long de la chaussée et entre la piste cyclable et le trottoir
- 2 Pavés rouges de la bordure du trottoir jusqu'aux usages adjacents.
- 3 Pavés agencés en rangées.
- 4 Bordure de granit rouge ou bande décorative là où l'esplanade longe des espaces verts

B. Côté extérieur de l'anneau

Le béton est le principal matériau utilisé pour les trottoirs, et s'accompagne d'une bande de pavés décorative adjacente aux bordures de granit ou insérée dans la banquette qui accueille les arbres et le mobilier urbain. La largeur et l'emplacement des pavés décoratifs peuvent varier en fonction du contexte de conception, selon l'espace disponible. Les caractéristiques de conception comprennent les éléments suivants :

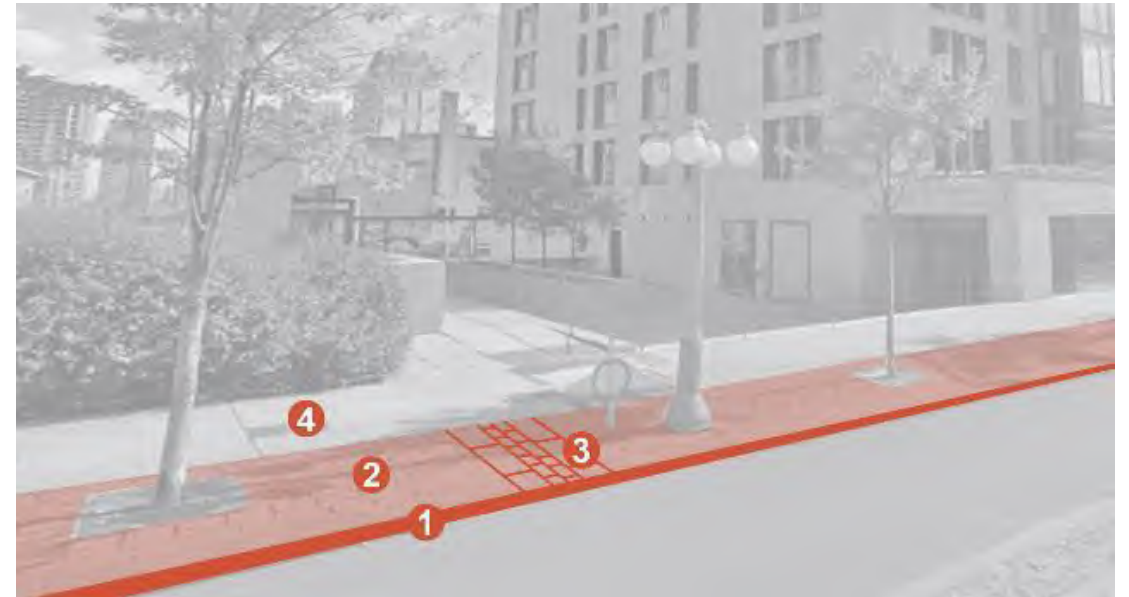


Figure 41 : Revêtements du côté extérieur de l'anneau

- 1 Bordure de granit rouge le long du bord de la chaussée
- 2 Bande décorative de pavés rouges dans la banquette
- 3 Pavés agencés en rangées
- 4 Trottoirs en béton

C. Prolongements

Les prolongements servent de liens cérémoniaux et de voies pour les processions, et se rattachent à l'anneau de liaison. Les prolongements exigent des revêtements et des finitions uniformes de haute qualité, mais présentent toutefois un caractère plus sobre pour ne pas nuire à la lisibilité de l'anneau de liaison. Tous les matériaux de revêtement le long des prolongements devraient être de couleur grise pour créer un contraste avec le rouge de l'anneau de liaison. Aménager une bande de pavés décorative à côté de la bordure de granit ou dans la banquette. La largeur et l'emplacement des pavés décoratifs peuvent varier en fonction du contexte de conception, selon l'espace disponible. Les caractéristiques de conception comprennent les éléments suivants.

- Les bordures de granit doivent avoir des faces verticales rugueuses ou fendues, sans caniveau.
- Le principal matériau utilisé pour les trottoirs est le béton.
- Les pavés décoratifs peuvent varier en fonction du contexte de conception, selon l'espace disponible.



Figure 42 : Revêtements des prolongements

- 1 Bordures de granit gris le long de la chaussée et entre la piste cyclable et le trottoir
- 2 Bande décorative de pavés gris dans la banquette
- 3 Pavés agencés en rangées
- 4 Trottoirs en béton
- 5 Bordure de granit gris ou bande décorative là où le trottoir longe des espaces verts

Lignes directrices supplémentaires

Accents de granit

- Utiliser le granit de manière stratégique dans les principales zones à forte usure pour créer un paysage de rue cohérent et durable.
- Intégrer systématiquement des bordures de granit et des pavés décoratifs le long de tous les segments du boulevard, par exemple :
 - des bordures de granit continues et des musoirs dans les terre-pleins centraux et les îlots directionnels;
 - des pavés et des pierres de granit utilisés comme éléments décoratifs dans le revêtement des terre-pleins centraux, des aires de repos et des banquettes.
 - des bordures et rangées perpendiculaires (en soldat) de pavés de granit le long de l'extérieur du trottoir, ainsi que des pavés décoratifs dans les zones de haute qualité et d'importance;
 - Les bordures et bandes décoratives en granit doivent délimiter les contours et les zones de transition des bâtiments, les murs et le côté extérieur des trottoirs (en particulier le long des espaces verts où il n'y a pas d'autres éléments qui définissent le pourtour du boulevard, comme des bâtiments ou des murs).
- Accorder la priorité aux endroits stratégiques pour une plus large utilisation des pavés de granit :
 - Les pôles principaux sont des endroits de prédilection pour les pavés de granit en tant que revêtement principal ou décoratif.
 - Envisager l'utilisation de pavés de granit comme élément décoratif à d'autres endroits spéciaux, comme les pôles secondaires, les ponts et les sites d'art public, ainsi que dans les zones où les revêtements doivent être très durables.
 - Utiliser le granit comme élément décoratif ou motif dans les pôles et autour des œuvres d'art public.

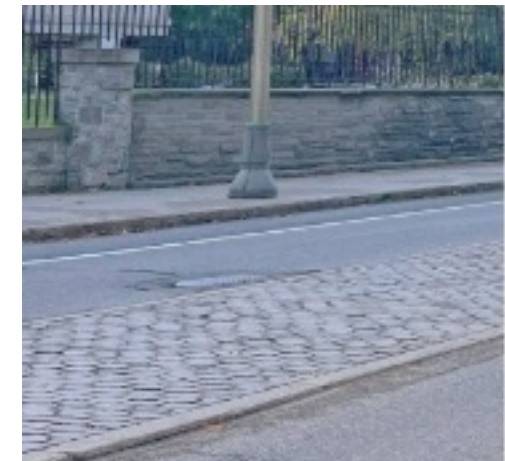


Figure 43 : Accents en pierres de granit dans les terre-pleins centraux et les carrefours giratoires

Surfaces de marche

Les surfaces de marche peuvent être aménagées en pavés unis ou en béton coulé sur place, selon le contexte et la typologie de revêtements.

- Utiliser des pavés dans l'espace piétonnier (trottoir) sur toute la longueur de l'esplanade.
 - Le profil des pavés du trottoir, des espaces de rassemblement et des autres espaces pour piétons doit offrir une surface de roulement lisse pour les personnes utilisant des aides à la mobilité.
- Utiliser des pavés de béton préfabriqués d'une épaisseur adéquate et de dimensions, motifs et couleurs homogènes pour contrôler la qualité des pavés et en faciliter le remplacement.
 - Les pavés doivent être conçus pour être durables à long terme conformément aux recommandations géotechniques propres au site. Une préparation adéquate de la couche de fondation doit aussi être faite.
 - Les pavés des trottoirs doivent être disposés selon un motif à bandes, avec des rangées de dimensions variables.
- Là où des voies de circulation automobile, des allées ou des pistes cyclables traversent ou interrompent l'espace piétonnier, il faut utiliser des bordures de granit et des motifs de revêtement contrastants pour permettre de les distinguer visuellement.
 - Les pavés de granit épais sont la solution de revêtement la plus durable dans les zones où les pavés seront soumis à une forte usure, à des chocs ou à une détérioration accélérée.



Figure 44 : Exemple de changement du motif pour marquer une voie accessible aux véhicules

- Le long du côté extérieur de l'anneau et des prolongements (c.-à-d. sur la rue Elgin et le nord de la promenade Sussex), utiliser une palette simplifiée et économique de matériaux de revêtement, soit des trottoirs en béton coulé sur place avec des bordures de granit et des pavés décoratifs dans les banquettes adjacentes.
- Réaliser un motif de joints de béton en sciant des lignes perpendiculaires au bord de la rue pour rappeler le motif à bandes de l'esplanade.

Passages pour piétons et intersections

- Aux intersections, les revêtements destinés à la circulation des piétons indiqueront que la priorité est accordée aux piétons et marqueront aussi la continuité des cheminements piétons à travers l'intersection. En général, il s'agira de passages piétonniers en béton coulé sur place avec des motifs de rainurage personnalisés.
- Peindre des lignes blanches de chaque côté des passages pour piétons afin d'améliorer la visibilité et le contraste. Éviter les passages en asphalte peint qui risquent de se décolorer.
- Doter de revêtements améliorés les intersections particulières, comme les pôles principaux et secondaires et les intersections à haute fréquentation piétonnière. En général, on vise les objectifs de conception ci-dessous :
 - Aménager un revêtement pavé continu pour les passages piétonniers qui traversent des voies de circulation et des allées, en particulier le long de l'esplanade et, éventuellement, tous les segments.
 - Délimiter les passages pour piétons à l'aide de motifs et de couleurs de pavés créant un contraste visuel plutôt qu'avec de la peinture. Dans certains cas, de la peinture peut être utilisée en plus des pavés.
 - Choisir des matériaux de qualité aux intersections. Utiliser des couleurs, des textures, des finitions, des matériaux et des motifs variés et contrastants pour délimiter clairement les espaces pour les piétons, les cyclistes et les véhicules. Par exemple, les pistes cyclables en asphalte peuvent être aménagées en béton ou en pavés aux intersections.
- Installer des dispositifs de guidage tactile à des fins d'accessibilité. Les éléments de surface, comme les dalles podotactiles, doivent être durables et de haute qualité. Ils doivent aussi être compatibles avec la famille de couleurs et de matériaux du boulevard et intégrés aux motifs de pavés.
 - Dans les surfaces en pavés de béton, les dalles podotactiles doivent être en fonte.
 - Dans les surfaces en pavés de granit, les dalles podotactiles doivent être en granit.
 - Pour délimiter les éléments comme les pistes cyclables, les passages pour piétons et les surfaces podotactiles, il faut choisir des matériaux, des couleurs, des textures et des motifs de pavés qui s'harmonisent avec la palette de pavés et fournissent un niveau de contraste approprié à des fins de perception visuelle et d'accessibilité.
- Envisager l'aménagement d'intersections surélevées avec des passages piétonniers à niveau pour marquer la priorité est accordée aux piétons, par exemple aux passages pour piétons situés entre deux intersections ou aux endroits très fréquentés par les piétons. Aménager la chaussée avec des pentes adaptées à la vitesse cible de circulation des véhicules.

Chaussées et pistes cyclables

- Réduire l'étendue globale des surfaces asphaltées en diminuant le nombre de voies, la largeur des voies et les rayons de virage et en utilisant d'autres techniques pour apaiser la circulation.
 - Lorsque des zones d'arrêt sont nécessaires en bordure de la chaussée, elles doivent être aménagées en pavés de granit.
- À certains endroits, envisager un revêtement pavé sur l'ensemble de l'emprise, y compris les trottoirs, la chaussée, les voies de tramway et les pistes cyclables, afin de créer un aménagement semblable à celui d'une place publique.
 - Envisager des surfaces à niveau semblables à celles d'une place, avec un revêtement pavé couvrant toute la largeur de l'emprise, et présentant des motifs et des revêtements élégants et contrastants pour délimiter les voies de circulation dans les zones où la priorité est accordée aux piétons.
 - Dans les intersections importantes, envisager un revêtement pavé couvrant le centre de l'intersection, y compris la chaussée et les passages pour bicyclettes.
 - Veiller à ce que les profils de pavés soient très durables et capables de supporter le poids des véhicules, par exemple en utilisant des pavés autobloquants ou des pavés de granit très épais.



Figure 45 : Exemple de revêtement pavé dans toute la largeur de l'emprise, matérialisant une place publique

- Installer des dispositifs de guidage tactile ou des revêtements à fort contraste le long des bordures à niveau des espaces partagés avec tout type de véhicules.
 - Aménager une bordure basse le long des aménagements cyclables adjacents aux trottoirs. Les trottoirs doivent être plus élevés que les aménagements cyclables.
 - Veiller à ce que les matériaux et le marquage au sol offrent un contraste visuel tout en restant cohérents avec la famille de revêtements du boulevard.
- Lorsque des bandes ou des pistes cyclables sont aménagées le long du boulevard, ne pas interrompre les trottoirs et les surfaces piétonnes avec des voies cyclables en asphalte. Utiliser des revêtements piétonniers contrastants, par exemple du béton ou des pavés, aux croisements avec les voies cyclables pour signaler que la priorité est accordée aux piétons.
- Au besoin, appliquer du marquage au sol à petite échelle pour aviser les cyclistes des priorités dans l'espace public. Éviter l'utilisation de marquage routier de grande taille en dehors de la chaussée.

4.2.8 Équipements municipaux

Divers équipements municipaux le long du boulevard ont une incidence sur le caractère du paysage de rue, comme l'éclairage, les feux de circulation, les services publics et les abribus. Afin d'assurer une image coordonnée et de qualité du paysage de rue, la CCN travaillera avec les municipalités et les fournisseurs de services publics pour s'assurer que ces éléments sont compatibles avec la famille de mobilier urbain du boulevard.

- Continuer à s'assurer que les fils électriques sont enterrés.
- Les poteaux et les panneaux de signalisation doivent être peints dans la teinte de gris issue de la palette du boulevard de la Confédération, y compris les poteaux, les potences et l'arrière des panneaux. Cela comprend les poteaux à usage mixte, les feux de circulation et les hauts lampadaires installés aux intersections. Il est entendu que la face avant des feux de circulation doit utiliser des couleurs standard conformément aux règlements provinciaux applicables.
- Les plaques de nom de rue doivent utiliser les panneaux conçus pour le boulevard.
- Les armoires utilitaires au-dessus du niveau du sol doivent être compatibles avec le boulevard en utilisant des couleurs et des emplacements discrets, et potentiellement en les décorant d'œuvres d'art.
- Il est préférable que le futur tramway soit implanté sans lignes aériennes de contact le long du boulevard de la Confédération.
- Équiper les zones très fréquentées par les piétons et les pôles de branchements électriques à intervalles réguliers pour la programmation et les événements temporaires.

- Envisager des raccordements aux réseaux d'eau et aux égouts pour soutenir les programmes temporaires et les vendeurs de nourriture.
- La conception des abribus et du futur tramway a une influence plus importante sur l'image du boulevard et la qualité de l'expérience que les autres équipements municipaux. Il y a de nombreuses considérations quant à l'emplacement et à la conception des abribus qui sont régis par les sociétés de transport et d'autres parties prenantes. Les présentes lignes directrices fournissent des orientations pour les abribus et les trottoirs adjacents relativement à leur compatibilité avec la famille de mobilier urbain du boulevard et à leur potentiel d'offrir aux piétons des commodités allant au-delà de leur utilité pour le transport en commun.
- Adopter une approche globale pour la conception des arrêts de transport en commun. L'approche doit tenir compte de la façon dont l'aire d'attente peut profiter aux usagers du transport en commun et aux passants. Envisager des commodités additionnelles comme des places assises supplémentaires, de l'ombre fournie par des arbres, des poubelles et du stationnement pour vélos.
- Les abris de transport en commun et les infrastructures connexes devraient répondre à une norme de conception plus élevée que leur simple fonction utilitaire, constituant des éléments esthétiques faisant partie du paysage de rue. Comme le précisent les présentes lignes directrices, la famille de mobilier urbain du boulevard de la Confédération se distingue par un caractère intemporel qui est appliqué de manière cohérente. Cela doit influencer la conception des aménagements de transport en commun le long du boulevard.
- Élaborer, pour les abris et les poteaux du transport en commun, une norme de conception propre au boulevard qui est compatible avec les caractéristiques de conception de la famille de mobilier urbain du boulevard de la Confédération. Les éléments de conception du boulevard devant être appliqués aux abris de transport en commun et autres infrastructures connexes comprennent les éléments suivants :
 - un concept esthétique qui est propre au boulevard de la Confédération et conforme à son vocabulaire de conception et qui se distingue visuellement de celui appliqué aux abris municipaux (bien que certains éléments puissent être communs);
 - l'intégration d'éléments multifonctionnels, par exemple des abris avec des sièges, des panneaux, de l'éclairage et de l'affichage intégrés;
 - l'application du concept de base-milieu-haut à l'ensemble de l'abri ainsi qu'aux colonnes, aux supports, aux éléments de protection contre les intempéries et aux bancs;
 - un profil de toiture distinct créé par la forme du toit (par exemple, toit en voûte, en pente, ou végétalisé) qui comporte un débord généreux pour protéger les piétons des intempéries;



Figure 46 : Exemples d'abris répondant à des normes de conception élevées et offrant des commodités supplémentaires

- l'utilisation d'éléments de conception du boulevard de la Confédération, par exemple des sièges avec des supports incurvés, des lattes de bois et des accoudoirs circulaires ou des garde-corps à barreaux verticaux et à ferronnerie ouverte à motifs de croix (« X ») et de cercles (« O »);
- l'utilisation des couleurs (tons de gris) et des matériaux de la famille du boulevard de la Confédération (acier, bois, béton, granit, accents de bronze ou de cuivre);
- l'intégration potentielle d'œuvres d'art public dans la conception des abris et des infrastructures, ou leur installation à proximité de ceux-ci.
- Envisager d'aménager des abris de transport en commun plus grands afin d'offrir des commodités supplémentaires comme de l'ombre, des places assises, des espaces chauffés et protégés des intempéries.

4.1.9 Interfaces avec le boulevard

L'interface entre le boulevard et les expériences ou usages adjacents contribue grandement au caractère du paysage de rue et, à ce titre, ils devraient interagir de façon positive. Il y a toute une gamme d'usages adjacents au boulevard, allant des espaces ouverts aux bâtiments.

Espaces ouverts

- Maintenir les vues vers les points d'intérêt à partir des points de vue ou corridors visuels définis. Ne pas planter d'écrans végétaux à ces endroits (végétation d'une hauteur qui bloque la vue des piétons, généralement de 1,0 à 2,5 m au-dessus du niveau du sol). La végétation doit être composée de couvre-sols ou de grands arbres.
- Conserver les caractéristiques principales des espaces ouverts.
- S'assurer que les liens avec les voies piétonnières adjacentes, y compris les trottoirs et les sentiers, sont clairement visibles du boulevard.
- Le cas échéant, définir et encadrer les entrées et les seuils à l'aide d'éléments paysagers comme des murets, des colonnes, des portails, des motifs de pavés et des plantations.

Conditions urbaines

- Les bâtiments adjacents au boulevard doivent être conçus de manière à ce que leur façade principale donne sur le boulevard. Ils doivent aussi comporter une entrée bien en vue sur la façade avec un lien piétonnier clair.
- Implanter des usages actifs au niveau du sol dans la mesure du possible, comme des commerces de détail, des cafés, des halls d'entrée et des aires communes.
- Concevoir, de façon générale, des bâtiments qui interagissent avec la rue, avec des entrées à intervalles fréquents et un pourcentage élevé de fenestration pour favoriser le lien intérieur-extérieur.
- Les places publiques et les terrasses extérieures sont encouragées à proximité du boulevard. Elles doivent avoir un lien direct avec le trottoir et offrir une vue dégagée sur l'espace.
- Si des clôtures sont nécessaires, elles doivent être de haute qualité et compatibles avec la famille de mobilier urbain du boulevard de la Confédération. Les clôtures métalliques ouvertes montées sur une base en pierre sont privilégiées.

- Réduire les entrées de véhicules et le stationnement le long du boulevard. Des places de stationnement ne doivent en aucun cas être aménagées entre le bâtiment et le trottoir. Les stationnements fournis doivent être situés dans des ruelles voisines ou des rues adjacentes, ou bien dans des structures souterraines. Lorsque des entrées charretières sont nécessaires, il faut en atténuer les effets sur le boulevard par les moyens suivants :
 - Réduire leur taille et leur largeur.
 - Minimiser les rayons de virage.
 - Poursuivre les revêtements piétonniers dans les entrées charretières (p. ex. les pavés) pour signaler la priorité accordée aux piétons. Inclure des repères visuels et tactiles pour marquer les entrées.
 - Maintenir la pente des trottoirs et des pistes cyclables, et limiter la rampe d'accès à la largeur de la banquette ou la réduire autant que possible.
 - Lorsque des écrans visuels sont prévus ou jugés nécessaires par la CCN, ils doivent être en maçonnerie et adopter un style architectural et des matériaux identiques ou aussi similaires que possible à ceux du bâtiment principal.



Figure 47 : Trottoir et piste cyclable continus qui traversent une entrée charretière, avec une rampe dont la largeur se limite à celle de la banquette et rayon de virage réduit au minimum

4.3 Considérations relatives à la sécurité

La sécurité publique ainsi que celle des institutions et des lieux nationaux constituent une priorité essentielle. Des mesures de sécurité ciblées sont requises dans certains secteurs le long du boulevard de la Confédération pour garantir un accès sécuritaire au public et réduire les risques.

Différentes mesures de sécurité peuvent être mises en place selon le contexte et les besoins spécifiques de chaque site. Afin de minimiser les répercussions négatives et préserver le caractère public, la sécurité, et le prestige du boulevard de la Confédération, ces mesures doivent s'intégrer harmonieusement avec le milieu urbain et s'appuyer sur des principes de planification concertés.

Principes

- Planifier et concevoir les éléments de sécurité dans une approche coordonnée et à plusieurs niveaux afin de détecter, contrôler et atténuer les risques avec une incidence minimale sur la qualité du domaine public et de l'expérience du public.
- Concevoir les installations et les éléments de sécurité de façon à ce qu'ils se fondent harmonieusement dans le paysage de rue du boulevard ou s'intègrent parfaitement à la façade des sites et des bâtiments adjacents.
- Veiller à ce que les piétons et les cyclistes puissent circuler aisément sur leurs parcours respectifs, sans goulots d'étranglement ni détours importants.

1



- 1 Techniques de protection contre les attaques au véhicule bélier qui rehaussent le caractère du paysage de rue et offrent des commodités aux piétons

Lignes directrices

Sécurité publique

- Les trottoirs publics le long du boulevard et les espaces publics adjacents doivent rester dégagés de manière à être accueillants pour tous les usagers.
- Aménager le boulevard selon les principes de prévention du crime par l'aménagement du milieu pour offrir un cadre public sûr et agréable, de jour comme de nuit.
- Assurer des lignes de vue dégagées sur le boulevard et les lieux environnants afin de favoriser la surveillance naturelle.
- Aménager les usages actifs, les entrées et les liens piétonniers de manière à maximiser l'activité piétonnière sur le boulevard.
- Clarifier les responsabilités liées à la conception et à l'entretien du boulevard et des espaces adjacents pour garantir leur entretien et leur éclairage.

Démarche multidimensionnelle

- On sait que certains segments du boulevard doivent absolument être sécurisés. Des études de sécurité spécifiques aux différents sites doivent être menées afin de déterminer les mesures à mettre en place. Coordonner les périmètres de sécurité pour minimiser leur portée sur l'emprise, en privilégiant des interventions qui limitent les incidences sur le domaine public tout en atteignant les objectifs recherchés sur le plan de la sécurité.

Figure 48 : Intégration de mesures anti-véhicule bélier dans le paysage de rue

- Aménager les bâtiments et les sites à haute sécurité en intégrant des techniques de renforcement à même la conception, comme l'épaisseur des parois et la configuration de la masse, dans la mesure du possible.
- Lorsque la mise en place de périmètres de sécurité plus larges est requise, adopter des stratégies concertées pour déployer dans le domaine public des dispositifs de sécurité et de filtrage à plusieurs niveaux qui sont adaptés au contexte.
- Lorsque des points de contrôle des véhicules et des restrictions d'accès doivent être mis en place dans le paysage de rue ou à proximité, distinguer clairement les espaces publics et privés en ayant recours à des solutions de conception comme la délimitation des bordures, des itinéraires de circulation le long des périmètres, et des points de contrôle des véhicules et des accès.
- Intégrer les mesures de sécurité dans toutes les étapes de la conception architecturale, de l'aménagement des lieux et de la planification des transports et du transport en commun, par exemple en localisant les zones à risque à l'écart du boulevard et en réfléchissant à l'emplacement des entrées, des fenêtres, des services publics et des systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation par rapport au boulevard.

Périmètres de sécurité

- Dans les zones à risque exigeant des périmètres de sécurité permanents, tels que des mesures anti-véhicule-bélier, intégrer des éléments de protection dans le paysage de rue. Par exemple :
 - Utiliser des solutions qui s'harmonisent avec le cadre environnant, tant sur le plan de l'esthétique que de la matérialité, tout en répondant aux exigences liées à la sécurité (p. ex., mobilier urbain de type K).
 - Intégrer des éléments dans la banquette ou en bordure des propriétés, tels que des bordures renforcées, des jardinières, des bancs, des barrières, des murs, des escaliers, des rampes, ou d'autres éléments paysagers.
 - Concevoir les barrières comme des œuvres d'art public, des éléments visuellement attrayants ou du mobilier urbain.
- Limiter le recours aux bornes de protection (bollards) aux situations où le recours à des mesures intégrées n'est pas viable ou entraverait les déplacements à pied. Si des bornes de protection doivent être installées, elles doivent être conformes avec les normes rigoureuses et s'harmoniser avec le mobilier urbain du boulevard de la Confédération.
- Lorsque les périmètres de sécurité ciblent uniquement certains modes de transport (p. ex., les véhicules motorisés), s'assurer de maintenir la perméabilité pour les autres modes (p. ex., les modes actifs).
- Si leur utilisation n'est requise qu'occasionnellement (p. ex., lors d'événements spéciaux), les bornes de protection et barrières de sécurité doivent être rétractables ou amovibles pour ne pas être visibles lorsqu'elles ne sont pas utilisées.

Points de contrôle de véhicule

- Si les véhicules particuliers doivent être contrôlés sur le boulevard ou le long du boulevard, prévoir des itinéraires distincts pour les véhicules privés, séparés des itinéraires utilisés par les véhicules des personnes accréditées, du personnel de sécurité et des premiers répondants.
- Dans les cas où des barrières pour véhicules doivent être installées dans ou autour de l'emprise (p. ex., bornes escamotables, plateformes rotatives, barrières anti-véhicule-bélier), elles doivent :
 - être coordonnées avec les périmètres de sécurité voisins afin de réduire le nombre de dispositifs de sécurité ;
 - s'intégrer au caractère du boulevard, être visuellement sobres et pouvoir résister aux rigueurs de l'hiver.
- Si des installations secondaires sont jugées nécessaires (p. ex., kiosque de sécurité, poste de contrôle, barrière ou dispositif anti-véhicule bélier), une conception sur mesure peut être requise afin de les intégrer harmonieusement à l'esthétique et aux fonctions du boulevard.

Selon les études approfondies des lieux, d'autres mesures de sécurité pourraient s'imposer. Chaque installation de sécurité doit faire l'objet d'une analyse fondée sur les menaces à contrer et les mesures à appliquer, tout en respectant les principes et le caractère du boulevard.



Commémoration, interprétation et art public

5.1 Installations permanentes

La commémoration, l'interprétation et l'art public comptent parmi les caractéristiques les plus importantes du boulevard de la Confédération. Un de ces objectifs fondamentaux du boulevard est d'offrir un cadre et de renforcer la portée des monuments commémoratifs, des éléments d'interprétation et des œuvres d'art public se rapportant à des thèmes d'importance nationale, bien qu'il ne soit pas le seul site pour les œuvres de cette importance.

Les présentes lignes directrices orientent l'aménagement urbain en matière de commémoration, d'interprétation et d'art public d'un point de vue physique et spatial, notamment leur emplacement et leur relation avec le boulevard. Ces directives excluent le processus de sélection, la définition des thèmes, la conception des monuments commémoratifs, des éléments d'interprétation et des œuvres d'art public, qui sont la responsabilité de Patrimoine canadien avec le soutien et la collaboration de ses partenaires, dont la CCN. Il est recommandé de consulter la Politique sur les monuments commémoratifs nationaux sur les terrains fédéraux dans la région de la capitale du Canada (2016) ainsi que les politiques à jour de Patrimoine canadien et de la CCN concernant la commémoration, l'interprétation et l'art public.

La commémoration, l'interprétation et l'art public ne se limitent pas à leur rôle symbolique ou artistique : ils remplissent une fonction plus vaste et significative. Ce sont des repères importants dans le paysage urbain qui contribuent à créer un sentiment d'appartenance, orientent les déplacements dans la ville et interagissent avec les espaces publics et les paysages de rue.

La diversité des styles et de l'expression des monuments commémoratifs, des éléments d'interprétation et des œuvres d'art public exige une intégration adaptée et contextuelle au boulevard de la Confédération. Le chapitre qui suit présente des stratégies de conception pour assurer une intégration harmonieuse des monuments commémoratifs, des éléments d'interprétation et des œuvres d'art public. Ces stratégies ne sont pas exhaustives. Elles ont vocation à appuyer l'expression créative et non la freiner.

Emplacement



Figure 49 : Emplacements propices à l'aménagement de monuments commémoratifs, d'éléments d'interprétation et d'œuvres d'art public

Chaque pôle principal est destiné à intégrer un élément commémoratif majeur, soit directement à même le pôle, soit comme voie d'accès vers le monument commémoratif. Les pôles principaux sont des lieux privilégiés pour des monuments commémoratifs, des éléments d'interprétation et des œuvres d'art public de grande envergure.

Les pôles secondaires, quant à eux, sont mieux adaptés à des installations plus modestes, soit intégrées au tissu urbain et au mobilier environnant, soit autonomes. Les pôles secondaires peuvent, selon le contexte, intégrer ou non des monuments commémoratifs, des éléments d'interprétation ou des œuvres d'art public; ceci sera déterminé au cas par cas lors du processus de sélection des sites.

D'autres emplacements particuliers, comme les corridors visuels ou les petits espaces publics, offrent aussi des cadres propices aux œuvres d'art public, ainsi qu'aux éléments commémoratifs et d'interprétation à plus petite échelle.

Les segments devraient surtout être réservés aux installations temporaires ou de petite taille, bien qu'ils puissent aussi convenir à des éléments d'interprétation permanents. Ils contribuent à définir le caractère et le rythme du boulevard de la Confédération. Une concentration excessive d'œuvres d'art sur les segments compromettrait la cohérence visuelle du boulevard et diluerait la portée des installations aux pôles principaux et secondaires. De nombreux éléments commémoratifs et œuvres d'art public se trouvent déjà sur des terrains adjacents et sont visibles depuis le boulevard.

Compte tenu de la forte demande pour des sites le long du boulevard de la Confédération et du fait que la commémoration, l'interprétation et l'art public sont généralement cumulatifs, il est nécessaire de mettre en place une stratégie pour préserver l'équilibre du boulevard et empêcher qu'il ne devienne surchargé au fil du temps. Voici quelques moyens pour y parvenir :

Différenciation – Chaque œuvre commémorative ou d’art public dispose de son propre espace pour permettre au public de la voir et de l’apprécier. Cela peut être accompli en situant les œuvres hors du bassin visuel immédiat d’une autre œuvre, ou en les séparant spatialement par des aménagements paysagers, des bâtiments, des rues ou d’autres séparateurs. L’échelle d’une œuvre influence son bassin visuel. Les œuvres de petite taille peuvent être rapprochées parce que leur bassin visuel est restreint. Les œuvres de grande taille devraient être plus espacées les unes des autres pour que chacune ait son propre espace.

Regroupement – Certains types de monuments commémoratifs ou d’œuvres d’art public peuvent être regroupés géographiquement. Les œuvres peuvent former un ensemble cohérent, chacune entretenant un dialogue avec les autres et avec le contexte environnant.

Types

Les formes permanentes d’art public, de commémoration et d’interprétation sont multiples. Certains sont des objets structuraux autonomes alors que d’autres sont intégrés aux bâtiments ou à l’aménagement paysager. La commémoration pourrait aussi être l’espace public lui-même. Des principes de conception similaires s’appliqueront aux œuvres autonomes et intégrées en ce qui concerne leur emplacement et leur lien avec le boulevard.

Les œuvres intégrées offrent de la souplesse pour intégrer la commémoration, l’interprétation et l’art public de façon multifonctionnelle et en optimisant l’utilisation de l’espace. Voici quelques endroits qui se prêtent bien à ce type de projet :

- Aux endroits où l’emprise est plus limitée, notamment sur la rue Wellington ou sur la portion sud de la promenade Sussex.
- Dans la conception de la façade des bâtiments situés aux pôles principaux, afin de mettre en valeur le pôle comme point de repère ou pivot sur le boulevard.
- Dans les revêtements pavés, le mobilier urbain et les commodités des espaces publics.
- Dans la conception des infrastructures de transport, comme les ponts et les installations de transport en commun.



Figure 50 : Œuvres d’art public autonomes



Figure 51 : Œuvres d'art public intégrées


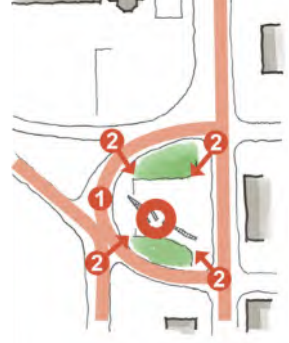
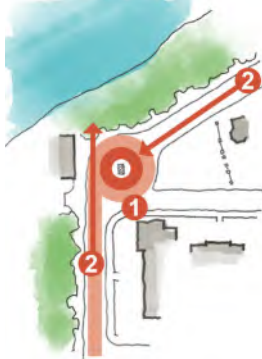

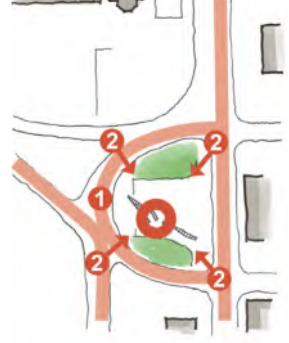
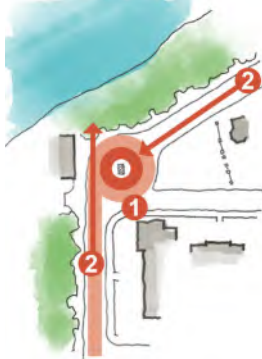
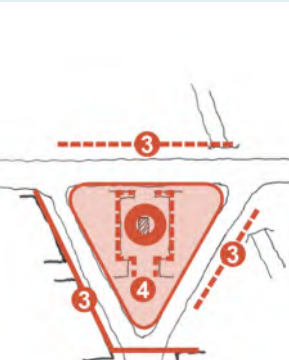

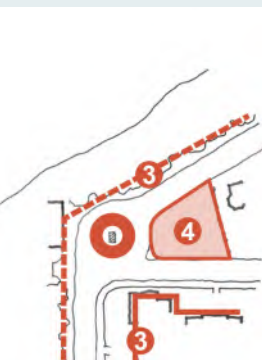
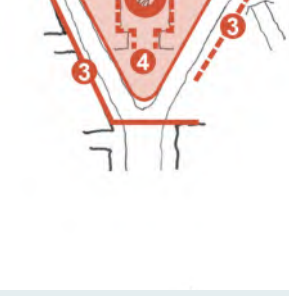
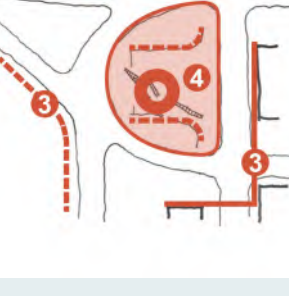
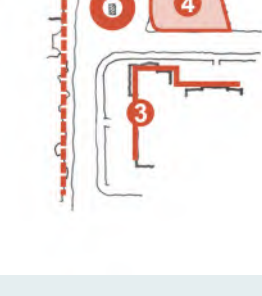
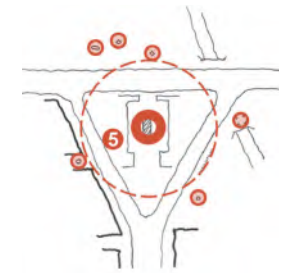


Éléments d'interprétation existants

Les éléments d'interprétation visent à éveiller la curiosité des visiteurs, à les renseigner, à les sensibiliser et à les inspirer. C'est un moyen d'enrichir la signification d'un lieu et d'inviter à la réflexion. Le boulevard de la Confédération propose un programme d'orientation et d'interprétation composé d'une série de maquettes de cartes en bronze et de 25 panneaux d'interprétation organisés autour de deux thèmes : les « panoramas » et « sites et institutions ». Ces derniers font partie du programme paysager du boulevard de la Confédération, lequel comprend des panneaux d'interprétation placés à des endroits stratégiques, et servent à raconter l'histoire de la région de la capitale et de sa population. Un guide de découverte du boulevard de la Confédération (en version imprimée) présente des itinéraires à pied et à vélo ainsi que des points d'intérêt.

Principes de conception illustrés par les monuments commémoratifs et les œuvres d'art public existants aux pôles principaux

Les pôles de la Place de la Confédération, du Monument au maintien de la paix et de Rideau Hall sont des concepts existants qui comprennent des monuments commémoratifs d'envergure et des espaces publics adjacents. Ces trois pôles ont été conçus selon des stratégies communes, visant à positionner les éléments commémoratifs dans le contexte du boulevard. Ces stratégies peuvent orienter la conception de projets futurs de commémoration et d'art public. Une représentation visuelle se trouve à la **figure 52**, et le **tableau 1** en donne les descriptions correspondantes.

Tableau 1: Stratégies de conception pour les éléments commémoratifs aux pôles, Figure 52 : Stratégies de conception pour les éléments commémoratifs aux pôles

		Place de la Confédération		Monument au maintien de la paix		Rideau Hall		Principes de conception	
1	Situation géographique par rapport au boulevard	Le tracé du boulevard de la Confédération se sépare au niveau du pôle, et le centre est le point focal.		Le boulevard de la Confédération contourne le pôle. Le pôle joue un rôle central ou agit comme un pivot, reliant les divers segments du boulevard.		Le carrefour giratoire agit comme un repère visuel dans le paysage et marque la fin du boulevard.		Les monuments commémoratifs placés dans les pôles devraient être des gestes délibérés de création de lieux dans le tissu urbain.	
2	Points de vue	Le Monument commémoratif de guerre, visible depuis le sud, se distingue comme un repère visuel marquant situé à l'extrémité de la rue Elgin. Il constitue un repère majeur le long du boulevard.		Le Monument au maintien de la paix est perceptible depuis divers points autour de ce pôle à multiples axes. Il agit comme un pivot ou une jonction, reliant plusieurs segments.		Visible depuis l'est, la statue de la reine Elizabeth II constitue un repère symbolique marquant l'entrée du boulevard. Ce n'est qu'en arrivant au carrefour giratoire que la vue vers le sud s'ouvre, guidant les visiteurs vers l'esplanade de Rideau Hall.		La conception doit mettre en valeur les perspectives sur les éléments commémoratifs à partir du tissu urbain environnant.	
3	Encadrement	Les bâtiments encadrent une partie de la Place de la Confédération. Le paysage du canal Rideau et la Colline du Parlement encadrent les autres côtés. Des arbres encadrent le Monument commémoratif de guerre du Canada.		Le pôle du Monument au maintien de la paix est en partie encadré par des bâtiments. Les autres côtés du site sont bordés par le parc Major's Hill et le parvis du Musée des beaux-arts du Canada. Le monument est bordé d'arbres.		Des bâtiments encadrent une partie de l'esplanade de Rideau Hall. La vallée boisée de la rivière délimite les autres côtés.		La délimitation claire des arbres en bordure encadre l'espace public et crée une ambiance chaleureuse. Les espaces publics doivent mettre en valeur l'architecture et le paysage urbain de la capitale.	
4	Espaces publics	Dans le centre, autour du Monument commémoratif de guerre.		Dans le centre, autour du Monument au maintien de la paix. Parvis adjacent au Musée des beaux-arts du Canada.		Parvis adjacent au domaine de Rideau Hall.		Des espaces publics doivent entourer les éléments commémoratifs interactifs (que le public peut toucher ou qui font partie de cérémonies) Les espaces publics relient les paysages et les lieux voisins de la capitale.	
5	Autres éléments commémoratifs et œuvres d'art public	Le Monument commémoratif de guerre du Canada (auss appelé « La Réponse ») est le principal geste commémoratif, avec une nette prépondérance visuelle au centre de la Place de la Confédération. La Tombe du Soldat inconnu et le Monument aux Valeureux appuient la démarche commémorative, mais dans une moindre mesure.		Le Monument au maintien de la paix est le seul élément commémoratif qui se trouve à cet endroit. D'autres œuvres d'art public se trouvent de l'autre côté de la rue.		La statue de la reine Élisabeth II est le seul élément commémoratif.		Veiller à ce que l'œuvre commémorative principale, de grande envergure, dispose de son propre espace et que les autres œuvres d'art et les éléments du paysage de rue ne lui fassent pas concurrence.	

Futurs monuments commémoratifs et œuvres d'art public dans les pôles principaux

Les pôles principaux qui ne comportent pas de monuments commémoratifs, d'éléments d'interprétation ou d'œuvres d'art public majeurs peuvent être aménagés selon les principes de conception matérialisés par les trois pôles déjà aménagés. Les pôles du boulevard de la Confédération ne sont pas les seuls sites de la capitale qui peuvent accueillir de tels projets. L'un des objectifs clés pour les pôles principaux non aménagés est de concevoir un espace public pensé pour s'harmoniser avec le tissu urbain. Il serait possible de dégager ce potentiel en réorganisant l'emprise et en supprimant certaines voies de circulation. L'aménagement de nouveaux espaces publics ouverts, plus grands, offre un cadre approprié pour les monuments commémoratifs, les éléments d'interprétation et les œuvres d'art public de grande envergure. Idéalement, le réaménagement des pôles doit être pensé de concert avec l'installation des œuvres.

Les pôles principaux non aménagés diffèrent des pôles déjà aménagés par leur configuration spatiale. Situés à des emplacements stratégiques, ces pôles doivent s'intégrer harmonieusement au tissu urbain existant et au contexte du boulevard. L'emplacement choisi pour les monuments commémoratifs, les éléments d'interprétation, les œuvres d'art public et les lieux de rassemblement doit offrir suffisamment d'espace, permettre un accès piétonnier sécuritaire et présenter un cadre accueillant pour les visiteurs. Cela permet de créer de nouveaux liens avec le paysage urbain du boulevard.

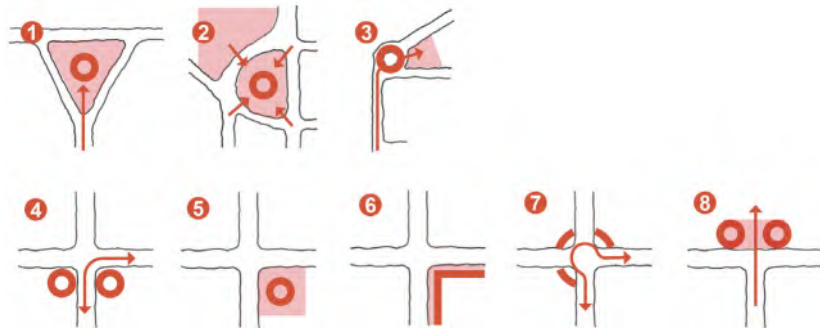


Figure 53 : Relations des monuments commémoratifs, œuvres d'art public et espaces de rassemblement avec les pôles principaux

Pôles aménagés

- 1 Place de la Confédération : espace public et monument commémoratif au centre du boulevard. Point focal du corridor visuel.
- 2 Monument au maintien de la paix : espace public et monument commémoratif au centre du boulevard. Multiples possibilités de points de vue.
- 3 Rideau Hall : monument commémoratif au centre du boulevard. Espace public adjacent. Le carrefour giratoire offre plusieurs points de vue.

Pôles non aménagés – stratégies de conception possibles

- 5 Le monument commémoratif sert de porte d'entrée.
- 6 L'espace public d'un des quadrants accueille le monument commémoratif.
- 7 L'espace public et le monument commémoratif sont linéaires.
- 8 Les éléments commémoratifs s'étendent sur plusieurs quadrants et offrent une vue circulaire.
- 9 L'espace public et le monument commémoratif sont situés en bordure du boulevard et encadrent une vue de la capitale.

Lignes directrices

Les lignes directrices qui suivent proposent des stratégies courantes pour intégrer les monuments commémoratifs, les éléments d'interprétation et les œuvres d'art public le long du boulevard et à ses pôles. Bien qu'elles définissent des agencements souhaitables pour leur installation, leur diversité appelle une certaine souplesse dans l'application des lignes directrices, quitte à s'écarter des règles lorsque nécessaire. À titre d'exemple, même si l'on privilégie généralement une forte visibilité pour les œuvres commémoratives, d'interprétation et d'art public, il peut arriver que la thématique artistique repose plutôt sur un effet de surprise, un détournement de l'attention ou une présence discrète dans le paysage, auquel cas une approche différente doit être envisagée.

- Dans la ville, les commémorations, l'interprétation et l'art public peuvent être des points focaux du tissu urbain plus large ou de leur environnement immédiat. Ils devraient être installés de façon à attirer le regard depuis les rues et les espaces publics avoisinants. Voici quelques emplacements à privilégier :
 - Le long de corridors visuels ou à leur extrémité
 - Comme points focaux dans les espaces publics
 - Aux points d'entrée, aux intersections principales et aux coins de rue
- Prendre en considération les autres corridors visuels de la capitale lors du positionnement des monuments commémoratifs et des œuvres d'art public, afin de préserver les vues sur la Colline du Parlement, la rivière des Outaouais et d'autres points d'intérêt.

- Les lieux choisis pour installer les monuments commémoratifs, les éléments d'interprétation et les œuvres d'art public doivent correspondre à l'échelle de l'œuvre. En règle générale, pour qu'une œuvre de grande taille soit mise en valeur et appréciée, elle doit vivre dans un espace dont les proportions lui correspondent. Les grandes œuvres ne doivent pas écraser leur contexte urbain et les petites œuvres ne doivent pas s'y fondre au point de disparaître. La conception du cadre paysager peut aider à intégrer l'œuvre dans son environnement et à structurer l'espace en zones de visibilité distinctes pour les différentes œuvres.
- Les monuments commémoratifs, les éléments d'interprétation et les œuvres d'art public doivent être accessibles à partir des trottoirs, des passages pour piétons, des sentiers et des espaces publics environnants au moyen de multiples itinéraires vers les œuvres ou l'espace public dans laquelle elles s'insèrent
- Le public doit pouvoir s'en approcher et les explorer, de préférence sous tous les angles. Dans certains cas, il faut permettre une expérience directe avec l'œuvre, comme la toucher ou y grimper.
- Les pôles doivent être pensés de manière à offrir une expérience des installations commémoratives, d'interprétation et d'art public adaptée aux quatre saisons .
- Les pôles accueillant des commémorations majeures devraient être conçus comme des pôles culturels, avec des aménagements favorisant l'accès, l'appréciation et la contemplation par le public :
 - Installer suffisamment de bancs de tous les côtés, avec des places à l'ombre et au soleil.
 - Placer le monument de manière à ce que le terrain qui l'entoure, par exemple une place publique, un grand socle, ou un bassin ou une fontaine, le distingue et lui donne une place de choix.
 - Les éléments de commémoration ou d'art public secondaires situés à proximité de l'œuvre principale, en particulier sur le terrain qui l'entoure, doivent être d'une échelle et d'un caractère qui le complètent, comme des bancs, de l'éclairage, de la signalétique ou des plaques commémoratives. Ces éléments secondaires doivent être suffisamment sobres pour préserver la visibilité de l'élément central et éviter de surcharger l'espace.
 - Pour les commémorations majeures, identifier les besoins cérémoniaux et prévoir des espaces publics adaptés, en tenant compte de la capacité d'accueil et des activités prévues.
 - Concevoir un éclairage propre à l'emplacement du monument et à l'espace public environnant. En général, il est préférable d'illuminer le monument en évitant l'encombrement visuel causé par les luminaires.
 - Aucun stationnement ne doit être prévu sur place. Au besoin, Il faut prévoir du stationnement à l'extérieur du site. Des zones d'arrêt discrètes le long d'une rue adjacente peuvent être envisagées s'il y a lieu.
- Aménager les monuments commémoratifs, les éléments d'interprétation et les œuvres d'art public de manière à ne pas surcharger l'espace avec des panneaux de signalisation, des équipements utilitaires ou d'autres éléments fonctionnels; envisager d'éloigner de l'œuvre, si possible, les panneaux, les services publics et le stationnement.





Interprétation

Tous les éléments de signalisation et d'interprétation accompagnant les monuments commémoratifs et les œuvres d'art public devraient être accessibles à toutes et tous, en suivant les pratiques exemplaires en matière de conception graphique et de communication axées sur la clarté, la lisibilité et la cohérence des éléments.

Pour garantir une accessibilité universelle, on peut intégrer des éléments tactiles, du braille, des options auditives et autres solutions adaptées.

Les médias d'interprétation doivent être placés à proximité des monuments commémoratifs et des œuvres d'art public, sans les surcharger visuellement.

Les éléments d'interprétation permanents doivent être réalisés avec des matériaux de qualité et s'intégrer visuellement au mobilier urbain du boulevard; l'usage du bronze doit être maintenu pour les pièces spéciales. Les panneaux d'interprétation existants sur le boulevard répondent à des critères précis. Consulter le catalogue portant sur l'interprétation sur le boulevard de la Confédération.

Diversifier les techniques d'interprétation, notamment l'interprétation en direct (visites guidées ou démonstrations), l'utilisation des outils numériques comme les sites Web et les applications (visites autoguidées à pied, visites audio ou réalité virtuelle), les contenus multimédias et les expositions temporaires. Ces outils enrichissent l'expérience du visiteur, offrent divers choix d'interprétation diversifiés et réduisent les obstacles à la compréhension. L'interprétation numérique, lorsqu'elle est bien intégrée et utilise les technologies modernes appropriées, peut améliorer l'accessibilité et accroître la participation des jeunes générations.

5.2 Installations temporaires

Les formes non permanentes de commémoration, d'interprétation et d'art public regroupent des installations artistiques, des événements, des expositions, des spectacles et d'autres expériences de courte durée. La durée des installations temporaires peut varier de quelques heures à plusieurs mois. Même si les installations temporaires doivent respecter les principes de conception des œuvres permanentes, leur emplacement sur le boulevard et leur intégration peuvent être traités avec plus de souplesse. Chaque emplacement doit être examiné au cas par cas, en fonction de l'objectif, de la durée, de l'envergure et de l'usage de l'installation.

Les pôles principaux et secondaires non aménagés offrent un cadre idéal pour les installations temporaires, en permettant d'animer l'espace public et d'expérimenter le potentiel d'installations permanentes.

Dans leur conception, les installations temporaires doivent tenir compte d'autres lignes directrices, notamment les suivantes :

- Veiller au respect des monuments commémoratifs et des œuvres d'art public en place. Même si une installation temporaire peut en réduire l'accès ou la visibilité brièvement, elle ne doit en aucun cas en occulter ou altérer le thème artistique.
- Veiller à ce que les trottoirs, sentiers et accès aux bâtiments et espaces ouverts le long des axes principaux demeurent dégagés et accessibles pour les piétons.
- Adopter des pratiques exemplaires en matière de sécurité publique et obtenir l'approbation des autorités compétentes.



Secteurs et expériences

Le présent chapitre détaille les facteurs à prendre en considération pour chaque segment et pôle du boulevard. Chaque segment se distingue par son caractère, ses priorités, et les lignes directrices à suivre. Les priorités, les principes et les améliorations possibles constituent les principaux facteurs à considérer pour chaque pôle. Ces considérations s'ajoutent aux éléments détaillés au **chapitre 4** concernant la mobilité et le domaine public, et fournissent des orientations contextuelles supplémentaires.

Divers scénarios sont à l'étude pour certains segments et pôles. Certains représentent des visions à court et à long terme, d'autres traduisent les différentes possibilités issues des démarches de planification en cours pour des initiatives majeures.

Ce chapitre propose également des exemples concrets – plans et croquis – illustrant la mise en œuvre possible des principes, priorités et orientations. Ces concepts majeurs reposent sur un ensemble de plans, de projets et d'initiatives. Ils constituent des pistes à explorer qui doivent être validées et précisées dans le cadre d'études et de travaux de concept futurs, qui pourraient résulter en des modifications. Les concepts futurs devront toutefois suivre les principes, les priorités et les lignes directrices énoncés dans le présent document. Le but est d'orienter l'évolution des segments du boulevard et de tirer parti des grands projets d'immobilisations à venir au cours des 20 prochaines années.

6.1 Segments

Le boulevard de la Confédération regroupe plusieurs segments aux caractères distinctifs, réunis pour offrir une expérience fluide et harmonieuse de la capitale. L'anneau de liaison du boulevard de la Confédération compte six segments distincts : la rue Wellington, le pont du Portage, la rue Laurier, le pont Alexandra, l'avenue Mackenzie et la promenade Sussex.

De plus, le court segment de la rue Elgin (entre l'avenue Laurier et la rue Wellington) et le long segment de la promenade Sussex (entre la rue St-Patrick et la rue Rideau Gate) sont des parcours d'honneur majeurs du boulevard de la Confédération.

Se référer à la **figure 54** pour un plan clé des segments du boulevard de la Confédération. Des orientations adaptées à chaque segment sont présentées dans les sous-sections des pages qui suivent. Pour chaque segment, des exemples de coupes transversales illustrent des aménagements possibles de l'emprise, élaborés à partir de scénarios prospectifs et en accord avec les lignes directrices de conception générales et celles propre à chaque segment. La **figure 55** présente un plan clé des coupes transversales présentées dans le document.

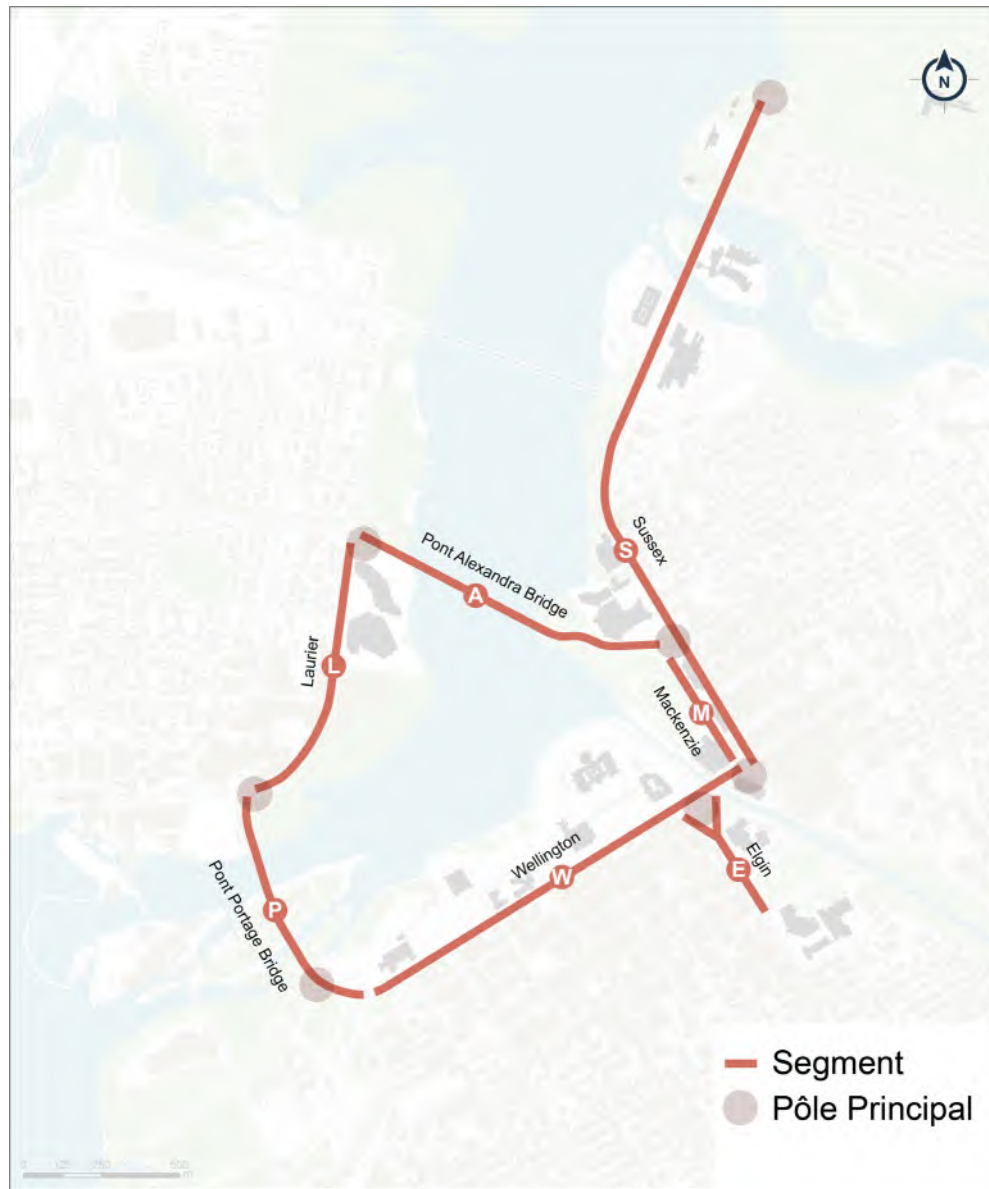


Figure 54 : Plan clé des segments du boulevard de la Confédération



Figure 55 : Plan clé des sous-segments et des coupes transversales

6.1.1 Rue Wellington

Éléments caractéristiques

La rue Wellington abrite les édifices gouvernementaux les plus importants du Canada et doit être aménagée avec le plus grand soin, en utilisant des matériaux et une conception de qualité supérieure qui s'harmonisent avec l'architecture et le paysage culturel environnant, notamment le lieu historique national du Canada de la Colline-du-Parlement et les nombreux édifices patrimoniaux. La rue Wellington est une artère très fréquentée qui donne aux touristes une première impression des Cités parlementaire et judiciaire. Plus que toute autre rue, elle définit le caractère du domaine public du boulevard de la Confédération. Ce segment est adjacent à l'espace national pour les peuples autochtones (100, rue Wellington et au 119, rue Sparks) et au futur Monument national sur les pensionnats indiens, qui s'inscrivent dans une démarche de réconciliation.

Alors que la grande esplanade ou le côté intérieur de l'anneau du boulevard rappellent un tapis rouge invitant le public à découvrir la capitale, le secteur de la Cité parlementaire a une double fonction : lieu d'observation et de rassemblement important, où les gens s'attardent. Le paysage de rue devrait évoquer davantage une place publique, en étendant le concept du tapis rouge à toute l'emprise. Ouverte à la circulation (véhicules ou tramways) en temps normal, cette place pourrait être fermée à la circulation lors d'événements et de célébrations, transformant l'espace en un lieu d'animation et de rassemblement. L'éclairage, les arbres de rue et le mobilier urbain doivent être soigneusement alignés et disposés à intervalles réguliers pour donner l'image d'une allée formelle. L'espace devant la Colline du Parlement devrait, dans la mesure du possible, être exempt de mobilier urbain pour créer un espace ouvert, flexible et empreint d'une dignité tranquille. Le caractère du paysage de rue et l'aménagement de la place devraient se poursuivre vers l'ouest sur le côté nord de la rue Wellington, en traversant la Cité judiciaire. L'aménagement de la place devrait s'étendre à l'ensemble de l'emprise à certains emplacements clés, tels que les intersections et les pôles secondaires, pour relier les deux côtés du boulevard.

Priorités

Afin de respecter les principes clés pour le segment de la rue Wellington, les priorités suivantes ont été identifiées :

- a. Élargir les trottoirs afin d'accroître la capacité d'accueil des piétons compte tenu de l'importance de cette rue au cœur de la capitale nationale et du rôle possible du transport en commun.
- b. Embellir le domaine public pour améliorer l'expérience des piétons dans les Cités parlementaire et judiciaire.
- c. Ajouter une piste cyclable bidirectionnelle du côté nord de la rue afin de compléter la boucle cyclable du boulevard de la Confédération.
- d. Améliorer la plantation d'arbres. Pour ce segment, il est essentiel d'utiliser de grands volumes de sol (cellules de sol) reliés entre eux, d'excellente qualité et bien entretenus afin de favoriser la croissance des arbres.
- e. Réduire le plus possible l'effet visuel des dispositifs de sécurité en privilégiant des éléments à double fonction, comme des jardinières et des bancs intégrés.
- f. Prévoir la possibilité d'aménager un tramway sur la rue.
- g. Appuyer les activités parlementaires et judiciaires.

Sous-segments

Le segment de la rue Wellington est divisé en sous-segments W1 et W2, correspondant à la Cité parlementaire et la Cité judiciaire, respectivement, à l'est et à l'ouest de la rue Kent. Le plan directeur de la Cité judiciaire est en cours d'élaboration, et la Vision et plan à long terme pour la Cité parlementaire a été achevée en 2025. Les deux sous-segments de la rue Wellington ont des besoins différents, tant en matière de transport que d'intégration aux cités voisines. La conception diffère selon le contexte des lieux et des bâtiments adjacents et quant aux rassemblements et aux déplacements des piétons, avec des variations parfois subtiles dans les solutions proposées. Quant aux besoins en transport, ils concernent principalement la circulation générale interprovinciale et les transports en commun par autobus. Pour les deux sous-segments, il faut concevoir le paysage de rue afin d'assurer une continuité visuelle pour donner l'image d'un seul et même segment du boulevard.



Figure 56 : Plan clé de la rue Wellington

La rue Wellington relie le pont du Portage au centre-ville d'Ottawa, où la circulation se répartit sur plusieurs rues adjacentes. Il n'existe pas de route de rechange viable vers laquelle pourrait être détourné l'important volume de circulation interprovinciale qui emprunte le pont du Portage. Les partenaires ont déjà examiné des concepts en vue de créer une nouvelle liaison permettant de détourner la circulation de la rue Wellington, mais les ont écartés en raison de leur coût, de leur complexité et de leurs répercussions majeures. Par conséquent, la connectivité pour les véhicules et les autobus doit être maintenue sur la rue Wellington entre le pont du Portage et un nombre suffisant de rues perpendiculaires. À l'heure actuelle, la configuration est la suivante : la rue Bay compte deux voies en direction nord; la rue Lyon compte deux voies en direction sud, en plus d'une voie réservée aux autobus en direction nord; la rue Kent compte trois voies en direction nord; et la rue Bank compte une voie dans chaque direction. Il faudra réaliser des études de circulation pour déterminer combien de ces liens doivent être maintenus, jusqu'où la rue Wellington pourrait être fermée à la circulation générale vers l'ouest, et combien de voies de circulation sont nécessaires dans chacune des sections de la rue.

La sécurité est une considération importante sur les deux sous-segments de la rue Wellington, autant des deux côtés de la rue que dans l'emprise. Il convient d'utiliser un éventail de stratégies conformes aux présentes lignes directrices en fonction du contexte propre à chaque site et des décisions futures concernant l'aménagement de l'emprise (p. ex., degré de fermeture à la circulation, types de véhicules autorisés).



Figure 57 : Plan clé de l'est de la rue Wellington

Sous-segment W1 : est de la rue Wellington (Cité parlementaire)

Les lignes directrices complémentaires qui suivent s'appliquent à ce sous-segment :

- Éliminer ou réduire autant que possible les bordures ou les dénivellations. L'objectif est de créer une surface plane et continue. Mettre en place des dispositifs de guidage tactile contrastés pour les personnes ayant une déficience visuelle.
- Aménager l'ensemble de l'emprise en pavés unis, à l'exception possible des aménagements cyclables. L'espace devant la Colline du Parlement devrait être aménagé en pavés de granit rouge (pas de pavés de béton).
- Tenir compte des exigences de sécurité de la Cité parlementaire, qui pourraient évoluer au fil du temps. Cela comprend d'éventuelles mesures de sécurité autour des bâtiments bordant le boulevard de la Confédération. Intégrer, dans la mesure du possible, les éléments de sécurité de façon discrète dans l'aménagement du paysage de rue pour limiter leur effet visuel. Assurer une circulation fluide des véhicules d'urgence sur l'ensemble du segment.
- Permettre la circulation des véhicules essentiels ou autorisés pour soutenir les activités parlementaires, notamment les navettes parlementaires.
- Aménager des passages pour piétons accessibles avec feux de signalisation sur la rue Wellington à des emplacements clés et à intervalles réguliers. Les traverses sont essentielles pour assurer l'accessibilité et la connectivité, même en cas de fermeture du segment à la circulation générale.

- Garder la zone dans l'axe de la porte de la Reine et de la tour de la Paix (côté nord de la rue Wellington) exempte de mobilier urbain, notamment de bancs, poubelles et supports à vélos pour que l'espace soit dégagé, propice aux rassemblements et à la prise de photos. Installer du mobilier urbain, notamment des bancs et des poubelles, directement aux abords de cette zone.
- L'emplacement et la conception du mobilier urbain, de l'éclairage, des plantations et des autres éléments du paysage de rue doivent être pensés en fonction du contexte des différents sites et de leurs besoins spécifiques, notamment en termes d'ouverture, de rassemblements, de places assises, d'ombrage, d'encadrement spatial, de déplacements piétons. L'aménagement variera le long de ce sous-segment.
- S'assurer que les espaces pour la circulation est-ouest des piétons et les passages pour piétons nord-sud soient directs et d'une largeur généreuse.
- Planter plusieurs rangées d'arbres le long de la rue Wellington pour recréer un vaste corridor vert et redonner à la rue son allure majestueuse d'antan, lorsqu'elle était bordée d'ormes d'Amérique.
- Prévoir des stationnements pour vélos, en s'appuyant sur la Vision et plan à long terme pour la Cité parlementaire (SPAC, 2025) pour déterminer leur emplacement. L'installation d'un nombre suffisant de supports à vélos réduirait les cas de vélos cadencés aux arbres et au mobilier urbain.
- Veiller à ce que les véhicules d'entretien puissent accéder au boulevard et y circuler. L'entretien du boulevard proprement dit et des bâtiments du côté sud de la rue exigera parfois l'accès en véhicule. Aménager des zones d'arrêt pour les véhicules d'entretien qui n'entravent pas la circulation ni les autres activités sur le boulevard.

Au-delà des lignes directrices, la planification au sein du campus de la Cité parlementaire est guidée par les besoins opérationnels du Parlement et la Vision et plan à long terme pour la Cité parlementaire (SPAC, 2025). La fermeture potentielle d'une partie de la rue Wellington à la circulation générale permettrait de compléter la rue Sparks en créant un espace public parallèle, distinct par son ambiance et sa fonction. Si la circulation générale est retirée d'une portion de la rue Wellington, la conception et l'aménagement devront préserver, voire améliorer, l'accès local, le stationnement et les débarcadères sur les rues perpendiculaires. Consulter le Plan du cœur de la capitale nationale (CCN, 2025) pour en savoir plus.



Figure 58 : Plan clé de l'ouest de la rue Wellington

Sous-segment W2 : ouest de la rue Wellington (Cité judiciaire)

Les lignes directrices complémentaires qui suivent s'appliquent à ce sous-segment :

- Prolonger le traitement en pavés unis du sous-segment W1 sur le côté nord du sous-segment W2 en veillant à une continuité dans la conception.
 - Étendre cet aménagement de type place publique à l'ensemble de l'emprise à certains emplacements clés, comme les intersections et les pôles secondaires.
- Maintenir une capacité suffisante pour les autobus et la circulation générale, étant donné le rôle clé de la rue pour les déplacements interprovinciaux. Pour limiter les répercussions indues sur le transport en commun, les déplacements de la population et le réseau routier environnant, il faudra réaliser une modélisation de la circulation et consulter les partenaires concernés afin de déterminer la capacité routière à préserver.
 - Assurer une circulation efficace des véhicules d'urgence sur l'ensemble du segment à tout moment de la journée. Il faut veiller à ce que ces véhicules puissent circuler en cas d'embouteillage.
 - Tenir compte des besoins de la Cité judiciaire en termes de sécurité et d'accès véhiculaire.
 - Veiller à une transition progressive de la largeur du boulevard, se rétrécissant graduellement vers l'est, pour préserver un tracé rectiligne de l'esplanade.
 - S'assurer que les espaces pour la circulation est-ouest des piétons et les passages pour piétons nord-sud soient directs et suffisamment larges.
 - Planter plusieurs rangées d'arbres le long de la rue Wellington pour recréer un vaste corridor vert et redonner à la rue son allure majestueuse d'antan, lorsqu'elle était bordée d'ormes d'Amérique.
 - Aménager des supports à vélos. L'installation d'un nombre suffisant de supports à vélos réduirait les cas de vélos cadencés aux arbres et au mobilier urbain.

Scénarios et coupes transversales

Des coupes transversales illustratives sont proposées pour chaque sous-segment et selon deux scénarios afin d'orienter la conception future du segment de la rue Wellington. Dans le scénario A, le tracé de la rue Wellington est retenu pour le tramway de la STO. Dans le scénario B, la rue Wellington est conçue de façon différente, sans tramway. Les coupes transversales et les croquis conceptuels illustrent des aménagements possibles, selon les besoins présumés en matière de circulation routière.

Scénario A : tramway

Dans ce scénario, le tracé du tramway mis en place par la STO emprunte la rue Wellington depuis le pont du Portage jusqu'à son terminus sur la rue Elgin. Pour les besoins des coupes transversales proposées, on suppose que la connectivité pour les véhicules et les autobus doit être conservée au moins entre le pont du Portage et la rue Kent ou la rue Bank pour faciliter les déplacements interprovinciaux. Il est probable que le nombre de voies de circulation soit réduit à chaque liaison avec une rue perpendiculaire. Par conséquent, la proportion de l'emprise réservée à la circulation générale et aux autobus diminuera progressivement de l'ouest vers l'est. Comme l'accès principal à la Colline du Parlement se trouve au nord de la rue Bank, il est important de préserver la connectivité à cette intersection. Une étude de circulation approfondie permettra de déterminer le nombre de voies requises dans chaque section de la rue et d'évaluer l'étendue de la fermeture à la circulation aux véhicules et aux autobus. L'objectif est de limiter l'espace dédié à la circulation générale sans tout en évitant des répercussions excessives sur le réseau routier de la région. L'étude de la circulation doit aussi tenir compte des besoins d'accès local à la Cité judiciaire et à la Colline du Parlement.

Les lignes directrices supplémentaires qui suivent s'appliquent au scénario A :

- Il est préférable que le tramway soit implanté sans lignes aériennes de contact sur la rue Wellington.
- Concevoir les stations de tramway et les équipements présents sur les quais pour assurer une compatibilité visuelle avec le mobilier urbain du boulevard de la Confédération. Ne pas implanter de station devant les édifices du Parlement ou la Cour suprême du Canada. Respecter l'intention architecturale des bâtiments voisins et leur aménagement paysager. Veiller à préserver les principaux panoramas.
- Envisager l'installation de supports à vélos à proximité des quais de tramway.
- Permettre l'aménagement d'arrêts pour la navette parlementaire près des édifices du Parlement.

Les lignes directrices supplémentaires qui suivent s'appliquent au scénario A, pour le sous-segment est de la rue Wellington (W1) :

- Avec le tramway, le côté sud de la rue peut se prêter davantage à l'ajout d'une double rangée d'arbres.
- Envisager des rails encastrés dans les pavés afin que les véhicules essentiels puissent emprunter les voies du tramway, ce qui limiterait les répercussions sur les piétons, les cyclistes et le domaine public.
- Fermer ce sous-segment à la circulation générale pour favoriser le bon fonctionnement du tramway et accroître la sécurité de la Cité parlementaire. Prévoir l'installation de bornes escamotables automatisées pour bloquer l'accès aux véhicules non autorisés.
- Assurer l'accès aux véhicules d'entretien et permettre leur arrêt du côté sud de la plateforme. Les travaux d'entretien du boulevard et des bâtiments doivent être planifiés de manière à ne pas nuire à la circulation du tramway. L'aménagement de zones d'arrêt à intervalles réguliers éviterait que la circulation des piétons ne soit entravée pendant les activités d'entretien.
- Maintenir l'accès aux bâtiments de la Cité parlementaire pour les véhicules essentiels et autorisés.

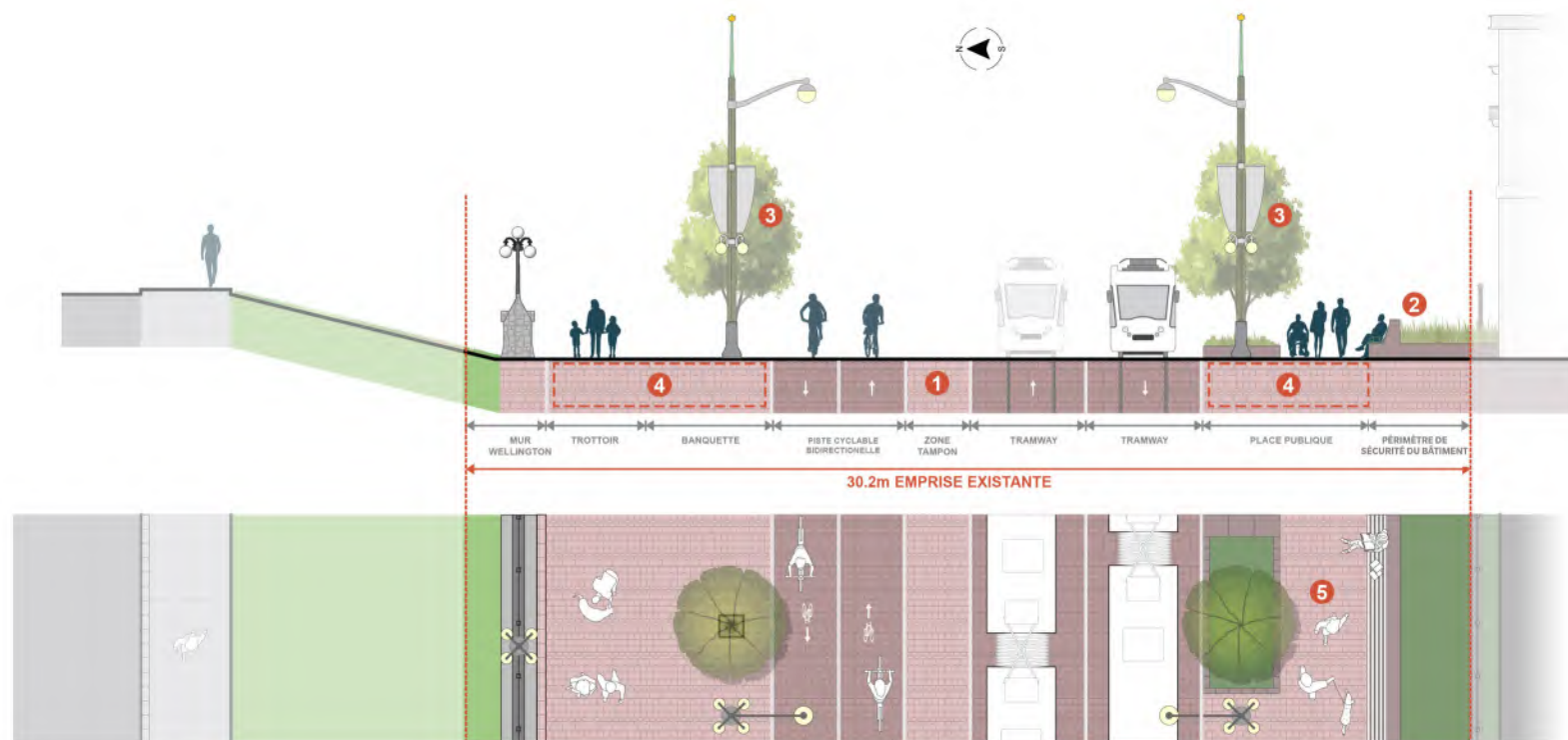
Les lignes directrices supplémentaires qui suivent s'appliquent au scénario A, pour le sous-segment ouest de la rue Wellington (W2) :

- Envisager des rails encastrés dans la chaussée avec une bordure franchissable pour que les véhicules d'urgence puissent emprunter la plateforme en cas d'embouteillage.
- Coordonner de façon stratégique la localisation des quais de tramway et la réduction des voies de circulation afin de maintenir l'alignement en amont et en aval des intersections et assurer la continuité des éléments du boulevard.
- Séparer les quais de tramway des voies adjacentes pour assurer la sécurité.
- Aménager, des deux côtés de la rue Wellington, des liens piétonniers de qualité entre les quais de tramway et les trottoirs.
- Maintenir l'accès véhiculaire aux bâtiments de la Cité judiciaire situés du côté nord de la rue Wellington.
- L'insertion du tramway dans l'emprise de la rue Wellington nécessite une analyse approfondie, en tenant compte des besoins en termes de capacité routière, de la conception des intersections, de la sécurité et de l'accessibilité de la Cité judiciaire, de la conservation du patrimoine et la continuité de l'insertion du tramway sur le pont du Portage.



La coupe transversale W1A présente la reconfiguration des voies de circulation en vue d'élargir le trottoir, d'aménager une piste cyclable bidirectionnelle pour compléter la boucle cyclable du boulevard de la Confédération, d'accueillir le tramway et de créer une place publique le long du sous-segment est.

Coupe transversale W1A



Coupe transversale W1A : Segment de la rue Wellington, scénario avec tramway, sous-segment est (de la rue Kent à la rue Elgin)

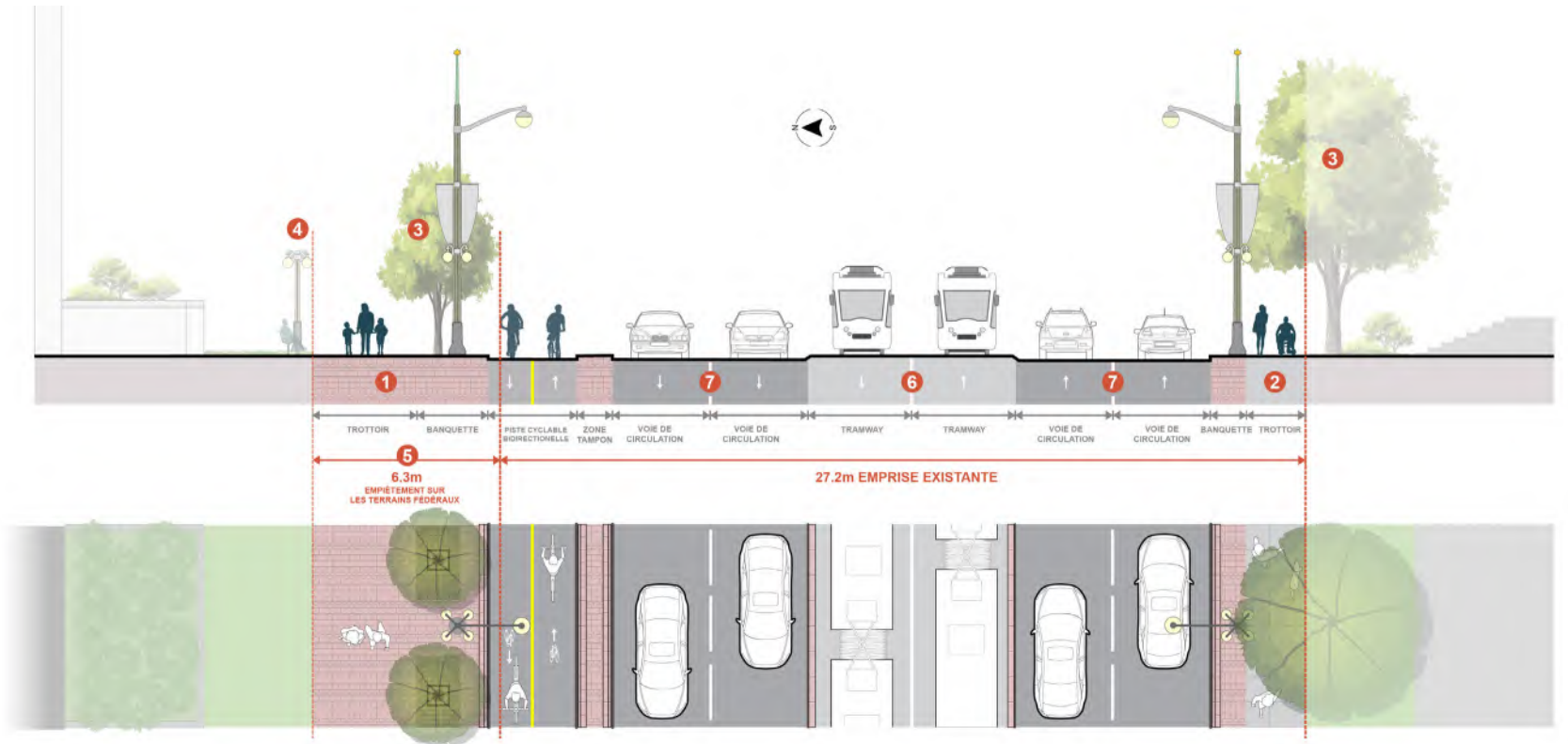
- 1 Revêtement continu en pavés de granit rouge de la Colline du Parlement jusqu'à la façade des bâtiments au sud, idéalement sans bordures.
- 2 Les jardinières surélevées permettent de s'asseoir, protègent les arbres, contribuent à l'ordre et à l'alignement du mobilier urbain, et peuvent accroître la sécurité.
- 3 Une seule rangée d'arbres des deux côtés de la rue
- 4 Maximiser les volumes de sol pour favoriser la santé des arbres
- 5 Possibilité de circulation occasionnelle des véhicules de service



Croquis conceptuel 1: Vue de la rue Wellington vers l'est depuis la rue Metcalfe (scénario avec tramway). Le croquis est conceptuel et sera affiné lorsque les exigences en termes de conception et de sécurité seront mieux définies. Ce croquis suppose qu'un périmètre de sécurité élargi pour les véhicules est mis en place autour de la place publique (il n'est pas visible de cette perspective).



Coupe transversale W2A.1



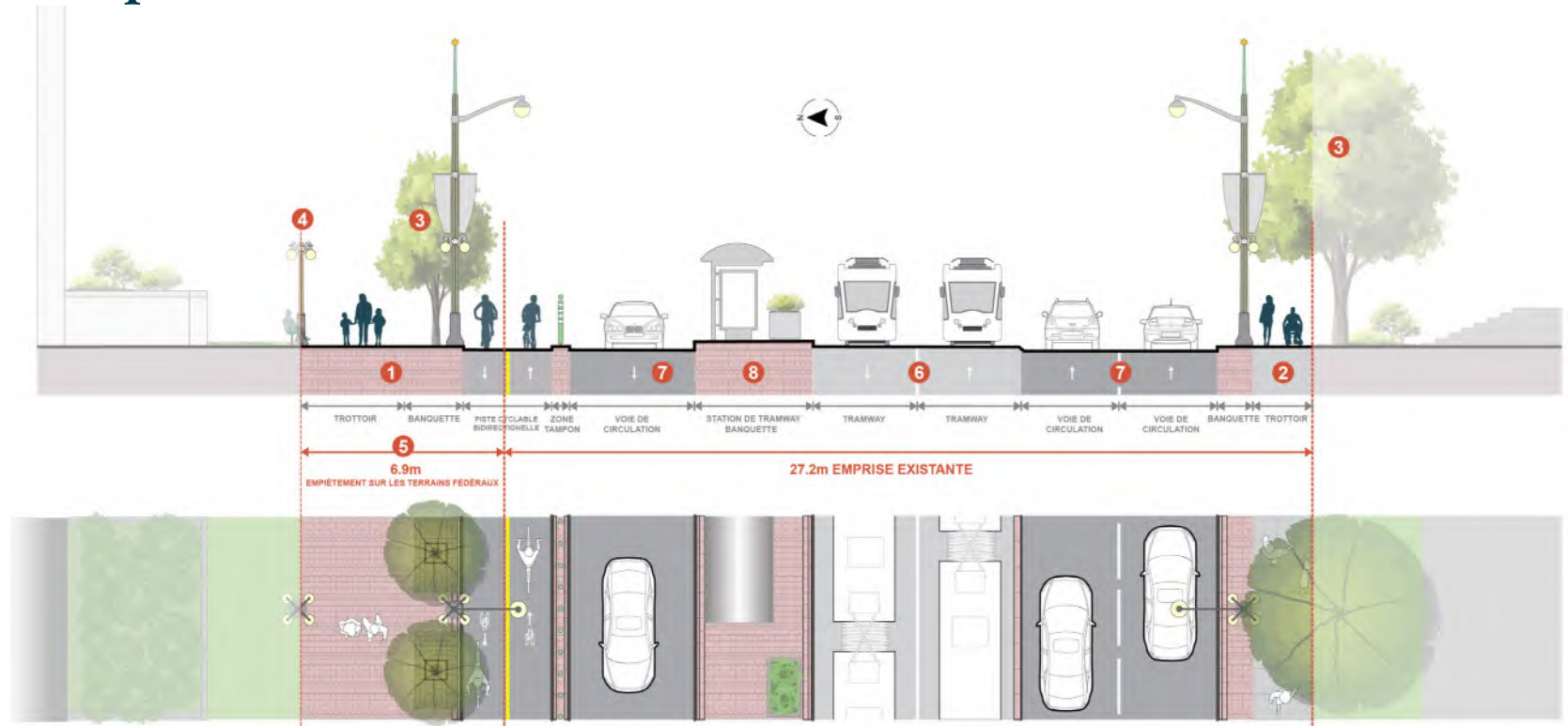
Coupe transversale W2A.1 : Segment de la rue Wellington, scénario avec tramway, sous-segment ouest (à l'ouest de la rue Bay)

- 1 Esplanade ou côté intérieur de l'anneau : pavés unis, dont certains en granit
- 2 Côté extérieur de l'anneau : trottoir en béton avec bande de pavés unis dans la banquette
- 3 Une seule rangée d'arbres dans des grilles de protection des deux côtés de la rue
- 4 Double rangée de lampadaires pour piétons issus de la famille du boulevard de la Confédération du côté nord
- 5 Une largeur supplémentaire d'environ 3 mètres est requise sur les terrains fédéraux adjacents pour intégrer tous les éléments.
- 6 Les voies du tramway sont encastrées dans un revêtement en dur pour permettre l'accès des véhicules d'urgence.
- 7 À l'ouest de la rue Bay, deux voies de circulation sont aménagées dans chaque direction.



La coupe transversale W2A.2 illustre la configuration entre les rues Bay et Lyon. La deuxième voie en direction ouest est retirée à la hauteur de la rue Bay pour faire place à un quai de tramway. La coupe transversale conserve son alignement en traversant la rue Bay, réduisant ainsi les discontinuités dans l'alignement de l'esplanade. À l'ouest de la rue Bay, les deux voies en direction ouest permettent de maintenir le double virage à gauche en direction nord, ce qui assure l'accès au pont du Portage depuis le centre-ville. À l'est de la rue Bay, la voie unique en direction ouest se prolongerait vers l'est jusqu'à la rue Kent ou la rue Bank. Les deux voies en direction est se poursuivraient vers l'est jusqu'au double virage à droite à la rue Lyon. Un quai pour le tramway en direction ouest pourrait être aménagé à l'est de la rue Lyon, ce qui permettrait de tirer parti de la réduction à une seule voie de circulation en direction est afin de conserver l'alignement de la coupe transversale à la traversée de l'intersection.

Coupe transversale W2A.2

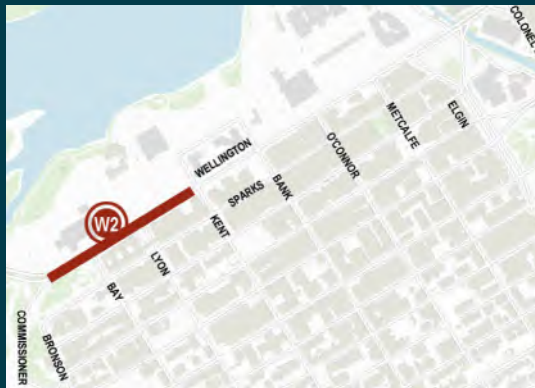


Coupe transversale W2A.2 : Segment de la rue Wellington (scénario avec tramway), sous-segment ouest (de la rue Bay à la rue Lyon)

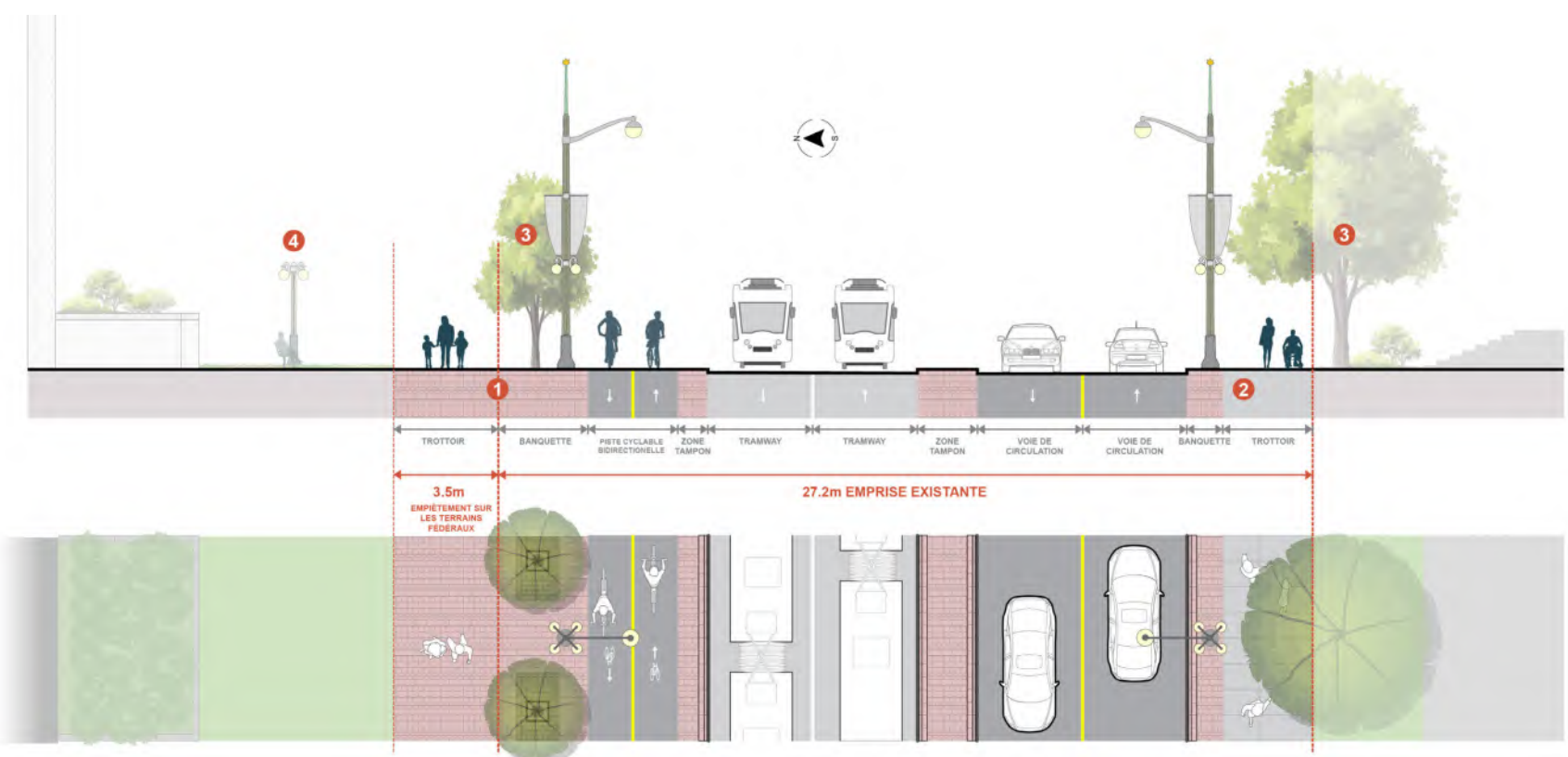
- 1 Esplanade ou côté intérieur de l'anneau : pavés unis, dont certains en granit
- 2 Côté extérieur de l'anneau : trottoir en béton avec bande de pavés unis dans la banquette
- 3 Une seule rangée d'arbres dans des grilles de protection des deux côtés de la rue
- 4 Double rangée de lampadaires pour piétons issus de la famille du boulevard de la Confédération du côté nord
- 5 Une largeur supplémentaire d'environ 3 mètres est requise sur les terrains fédéraux adjacents pour intégrer tous les éléments.
- 6 Les voies du tramway sont encastrées dans un revêtement en dur pour permettre l'accès des véhicules d'urgence.
- 7 Une voie vers l'ouest et deux voies vers l'est sont aménagées entre les rues Bay Street et Lyon.
- 8 À l'ouest de la rue Bay, le quai du tramway est aligné avec la deuxième voie en direction ouest, avec un passage pour piétons aménagé à l'intersection.



Croquis conceptuel 2 : Vue de la rue Wellington vers l'ouest au niveau de la rue Lyon (scénario avec tramway)



Coupe transversale W2A.3



Coupe transversale W2A.3 : Segment de la rue Wellington, scénario avec tramway, sous-segment ouest (de la rue Commissioner à la rue Kent)

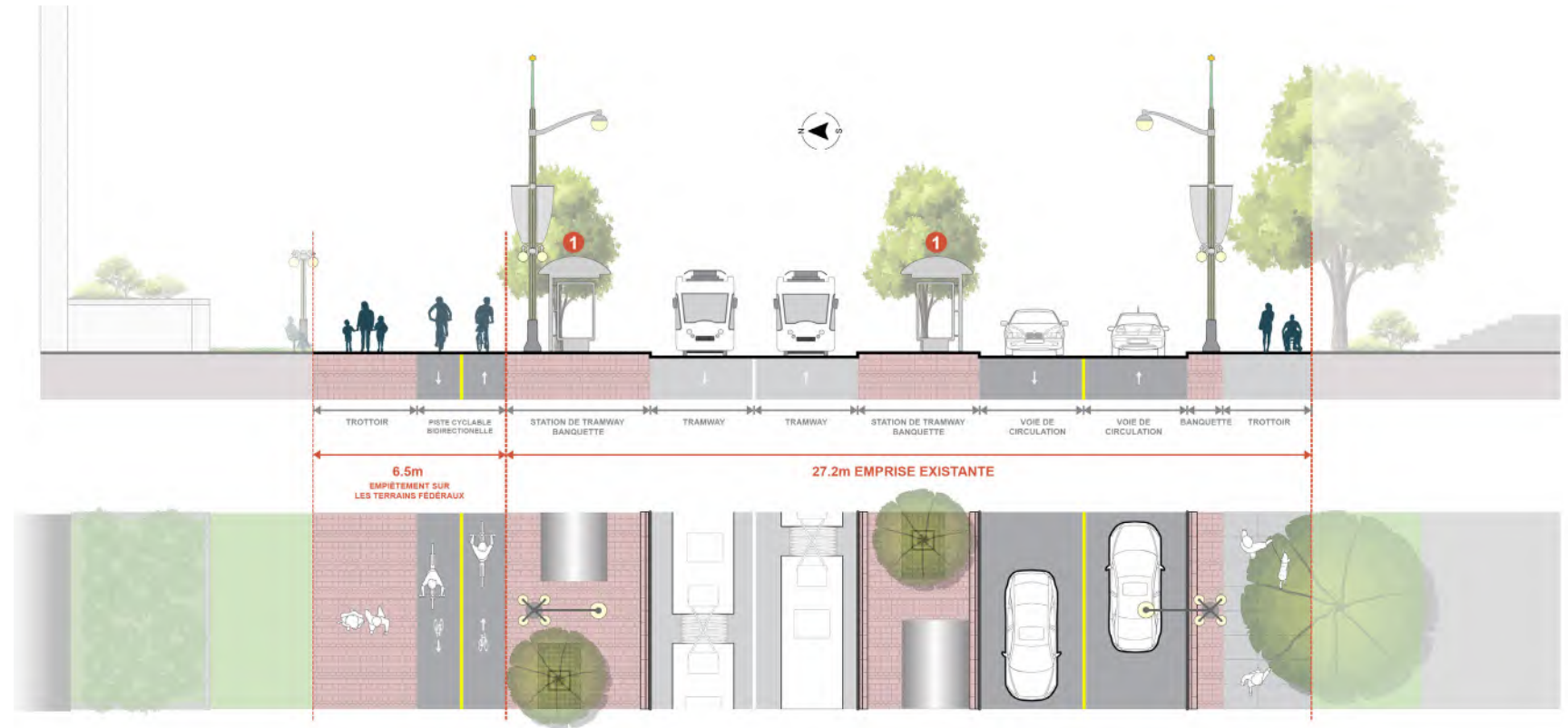
- 1 Esplanade ou côté intérieur de l'anneau : pavés unis, dont certains en granit
- 2 Côté extérieur de l'anneau : trottoir en béton avec bande de pavés unis dans la banquette
- 3 Une seule rangée d'arbres dans des grilles de protection des deux côtés de la rue
- 4 Deux rangées de lampadaires pour piétons issus de la famille du boulevard de la Confédération du côté nord

La coupe transversale W2A.3 illustre une autre configuration pour ce segment et ce scénario, qui suppose qu'il est possible de dévier une plus grande partie de la circulation automobile, permettant de réduire davantage le nombre de voies de circulation. Si une seule voie par direction était requise, le fait de les positionner du même côté (au sud du tramway) permettrait de gagner de l'espace et de simplifier l'aménagement. Les véhicules qui tournent en direction ouest ou arrivent de l'ouest n'auraient pas à franchir la plateforme du tramway aux intersections avec les rues perpendiculaires. En revanche, cette configuration nécessiterait l'aménagement de traversées de la plateforme pour accéder aux édifices de la Cité judiciaire, avec leurs propres contraintes et exigences. Il sera également important d'évaluer les répercussions sur la circulation interprovinciale des autobus, puisque le tramway ne remplacera pas complètement le service d'autobus interprovincial. L'ajout de voies réservées aux autobus pourrait être une mesure d'atténuation nécessaire, ce qui entraînerait un élargissement de la coupe transversale.



Coupe transversale W2A.4

La coupe transversale W2A.4 présente l'intégration des stations du tramway dans la configuration alternative. Si l'ajout de voies réservées aux autobus est nécessaire pour atténuer les effets de la réduction des voies sur le service de transport en commun interprovincial, il pourrait être nécessaire de d'aménager des quais décalés afin d'intégrer tous les éléments dans la section transversale.



Coupe transversale W2A.4 : segment de la rue Wellington, scénario avec tramway, sous-segment ouest (de la rue Commissioner à la rue Kent) au niveau des quais du tramway

- 1 Les abris de tramway sont conçus pour s'harmoniser avec le mobilier urbain du boulevard de la Confédération et offrir des commodités supplémentaires aux piétons.

Scénario B : sans tramway sur la rue Wellington

Ce scénario suppose qu'un tramway n'est pas implanté sur la rue Wellington. La réduction des voies de circulation générale dans le sous-segment ouest, ainsi que la réduction de voies ou la fermeture possible de la rue Wellington dans le sous-segment est sont conformes aux principes clés du boulevard de la Confédération. Cet espace devrait être réaffecté à d'autres priorités, comme l'aménagement du domaine public, la plantation d'arbres, l'élargissement des trottoirs et l'aménagement de pistes cyclables. Une place publique dotée d'un espace central flexible devrait être aménagée dans le segment Est. L'espace central pourrait être fermé à la circulation générale, soit temporairement lors d'événements spéciaux, soit de façon permanente, selon les besoins en matière de sécurité de la Cité parlementaire et d'autres considérations. La réduction progressive des voies dans le segment ouest devrait être mise en œuvre d'une manière similaire à celle décrite dans le scénario A.

Cette configuration pourrait aussi s'appliquer à titre d'amélioration provisoire, en aménageant la place publique avant le début des travaux de construction du tramway. Il faudra planifier la conception en fonction des exigences futures du tramway, de sorte que seuls la plateforme et les quais du tramway devraient être reconstruits pour accueillir le tramway.

Les lignes directrices supplémentaires qui suivent s'appliquent au scénario B, pour l'est de la rue Wellington (W1) :

- Prévoir un corridor dégagé et suffisamment large pour permettre l'accès aux véhicules d'urgence, aux véhicules d'entretien et aux autres véhicules essentiels ou autorisés liés aux activités du Parlement, notamment les navettes parlementaires.
- Envisager d'autoriser les voyagistes agréés à faire circuler des autocars sur ce segment.
- Aménager des zones d'arrêt pour les véhicules d'entretien au sud du corridor réservé aux véhicules d'urgence, pour ne pas entraver le passage des navettes ni celui des véhicules d'urgence.

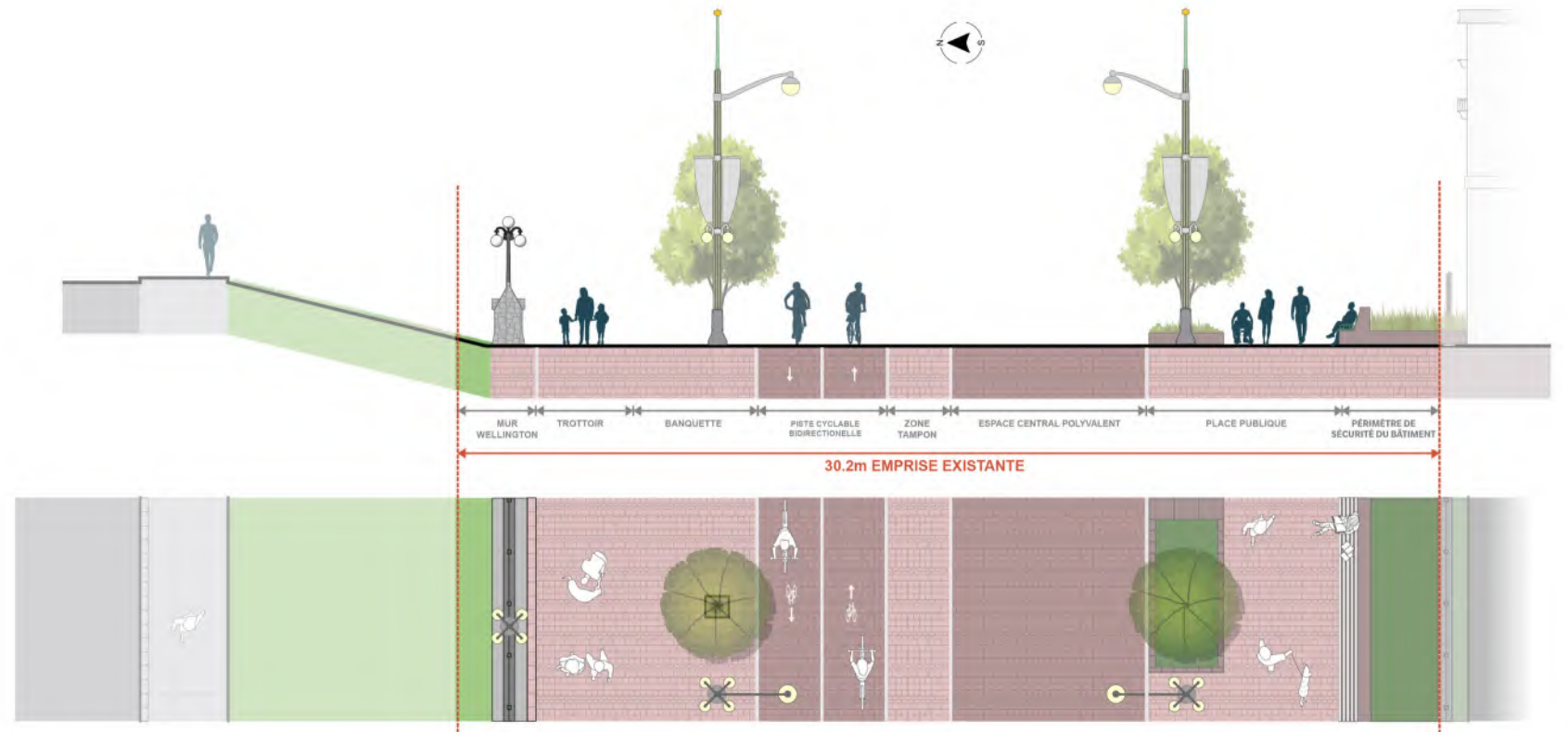
Les lignes directrices supplémentaires qui suivent s'appliquent au scénario B, pour l'ouest de la rue Wellington (W2) :

- Envisager l'ajout d'une voie réservée aux autobus pour favoriser l'efficacité des services interprovinciaux de transport en commun.



La coupe transversale W1B illustre le réaménagement du sous-segment est en une place publique, avec un espace central adaptable selon les besoins. Lorsqu'il est fermé à la circulation générale, l'espace central a une double fonction : il devient une zone piétonne tout en restant accessible aux véhicules essentiels, tels que les véhicules d'urgence et les navettes parlementaires. Une large piste cyclable est mise en place, ainsi que des plantations d'arbres et d'autres aménagements du domaine public.

Coupe transversale W1B

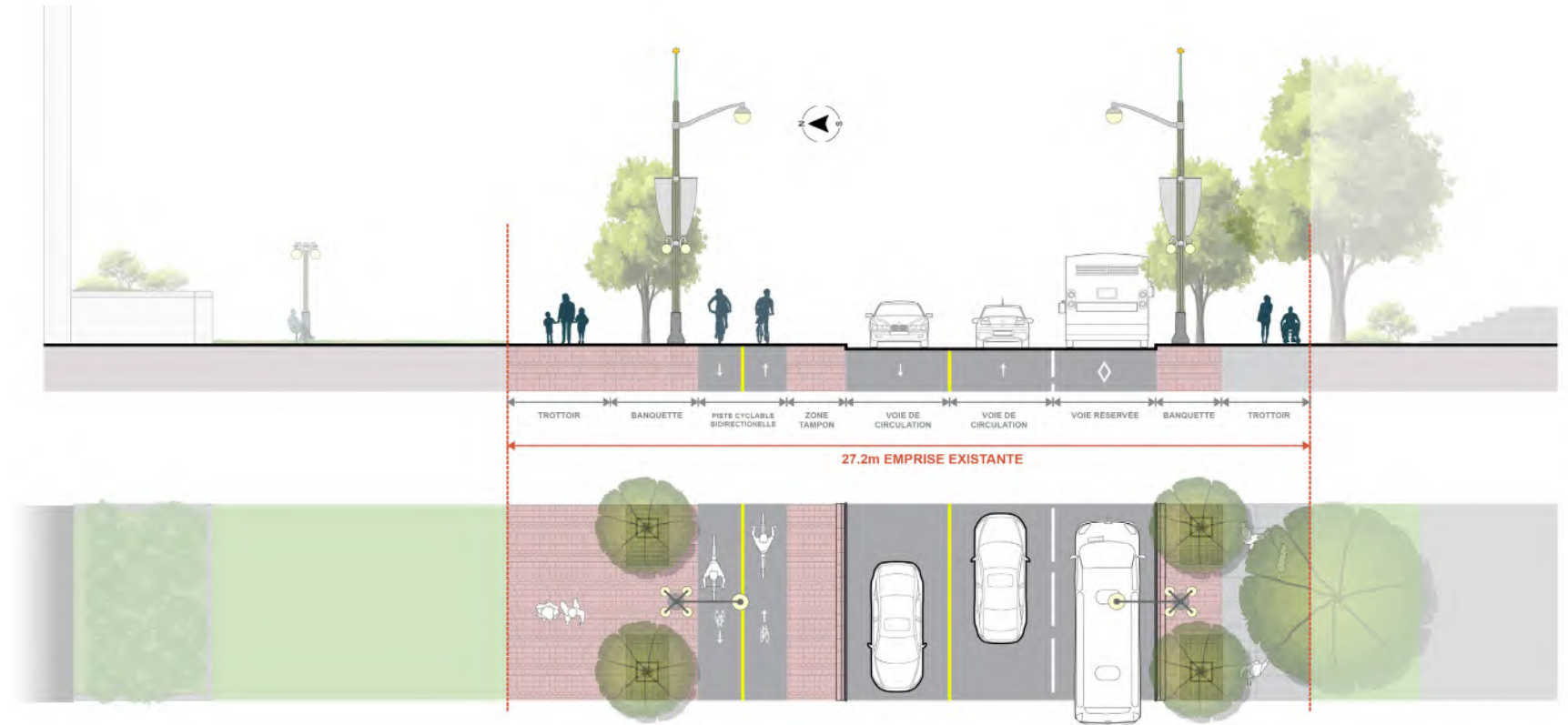


Coupe transversale W1B : Segment de la rue Wellington, scénario sans tramway, sous-segment est (de la rue Kent à la rue Elgin)



Coupe transversale W2B

La coupe transversale W2B montre qu'il est possible de préserver une certaine capacité de circulation pour les véhicules et les autobus, tout en élargissant les trottoirs, en ajoutant une piste cyclable bidirectionnelle qui complète la boucle cyclable du boulevard de la Confédération et en améliorant le domaine public. Cette coupe transversale comprend une voie de circulation par direction et représente une configuration intermédiaire dans la réduction progressive des voies. Une voie réservée aux autobus en direction est permet d'atténuer les effets de la congestion routière sur le transport en commun. En cas d'embouteillage, la voie réservée aux autobus pourrait aussi être utilisée par les véhicules d'urgence.



Coupe transversale W2B : Segment de la rue Wellington, scénario sans tramway, sous-segment ouest (de la rue Commissioner à la rue Kent)

6.1.2 Pont du Portage

Éléments caractéristiques

Ce segment inclut les ponts qui enjambent la rivière des Outaouais ainsi que les approches sur la rive nord et la rive sud et le tronçon sur l'île Victoria. Il offre une expérience du paysage riverain, à la fois vert et bleu. L'aménagement doit mettre en valeur les vues sur la Colline du Parlement et le paysage riverain. La réduction du nombre de voies de circulation permettrait d'aménager le tracé du tramway et d'élargir l'espace dédié aux cyclistes. L'ajout d'arbres de rue et d'autres améliorations mineures sur les propriétés adjacentes, à l'extérieur de l'emprise, peut concourir au verdissement du paysage de rue et bonifier les commodités pour les piétons, notamment les liens piétonniers vers l'île Victoria.

Priorités

Afin de respecter les principes clés pour le segment du pont du Portage, les priorités suivantes ont été identifiées :

- a. Embellir le domaine public pour améliorer l'accès et l'expérience des piétons au niveau de l'île Victoria.
- b. Offrir la possibilité d'implanter un tramway sur ce segment.
- c. Envisager le réalignement futur de la rue Middle au niveau du pont du Portage, afin de créer une intersection dotée de feux de circulation qui pourrait également accueillir une station de tramway.
- d. Intégrer les matériaux et motifs de revêtement du boulevard de la Confédération.
- e. Conserver la famille de lampadaires de rue et piétonniers du boulevard de la Confédération.
- f. Maintenir une capacité suffisante pour les autobus et la circulation générale, compte tenu de l'importance du pont pour les déplacements interprovinciaux. Pour éviter les répercussions indues sur le transport en commun, les déplacements de la population et le réseau routier environnant, il faudra réaliser une modélisation de la circulation et consulter les partenaires concernés afin de déterminer la capacité à préserver.
- g. Il est préférable que le tramway soit implanté sans lignes aériennes de contact sur le pont du Portage.



Figure 59 : Plan clé du pont du Portage

Coupes transversales

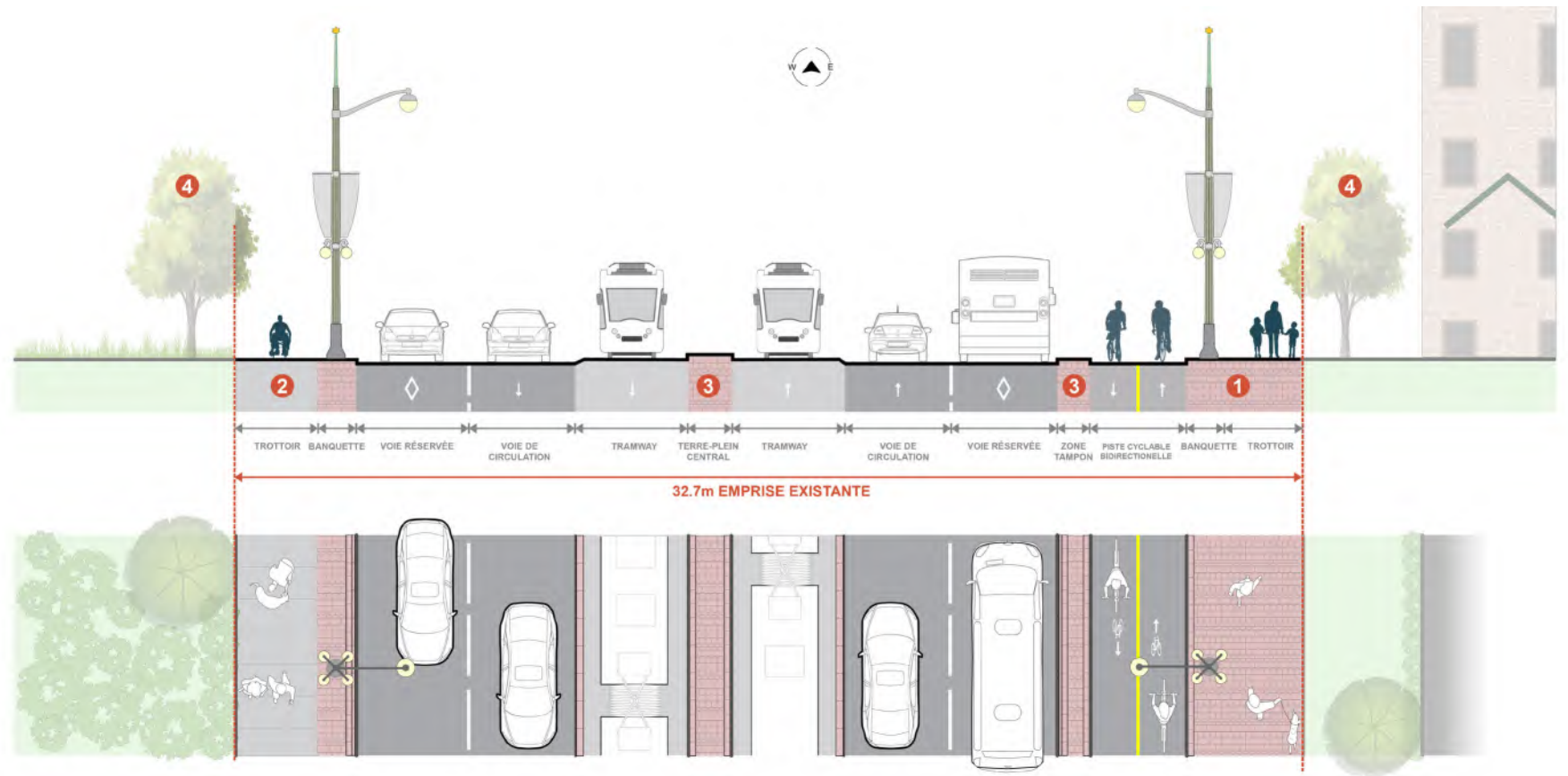
Une coupe transversale illustrative est présentée pour orienter la conception, les travaux de construction et l'exploitation future du segment. Elle illustre la vision à long terme fondée sur l'hypothèse que le tracé du tramway de la STO circulera au centre du pont du Portage. L'insertion du tramway sur le pont demeure à préciser et fera l'objet d'une étude technique portant entre autres sur des considérations d'ordre structurel.



La coupe transversale P1 illustre un emplacement situé au niveau de l'île Victoria entre les deux travées du pont du Portage. Les voies réservées aux véhicules multioccupants situées de part et d'autre de la chaussée continuent de permettre les déplacements interprovinciaux en encourageant le covoiturage pour atténuer la congestion routière. Ces voies contribuent également à améliorer l'efficacité du transport collectif, puisque le tramway de la STO ne remplacera pas entièrement les lignes d'autobus interprovinciales. Le pavé uni servira d'élément décoratif le long des banquettes et des zones tampons. La plantation d'arbres de rue est encouragée sur les terrains adjacents, de même que les usages qui génèrent de l'activité.

Au niveau de l'île Victoria, la barrière en béton séparant la piste cyclable de la voie de circulation adjacente est retirée et remplacée par une zone tampon de largeur adéquate afin d'ouvrir le domaine public et de permettre la traversée des piétons et cyclistes. Sur les structures et aux approches du pont, où l'espace est insuffisant pour aménager une bande tampon d'une largeur adéquate, la barrière en béton demeure en place.

Coupe transversale P1



Coupe transversale P1 : Segment du pont du Portage avec tramway

- 1 Esplanade ou côté intérieur de l'anneau : pavés unis
- 2 Côté extérieur de l'anneau : trottoir en béton avec bande de pavés unis dans la banquette
- 3 Pavés unis dans les bandes tampons
- 4 Arbres de rue sur les terrains adjacents, dans la mesure du possible

6.1.3 Rue Laurier

Éléments caractéristiques

Par endroits, l'aménagement actuel de la rue Laurier manque de structure et de commodités pour les piétons, là où les édifices qui bordent le boulevard présentent des façades aveugles ou non animées. Les principaux changements dans ce segment se produiront progressivement, à mesure que les terrains adjacents du côté sud de la rue Laurier, notamment les terrains de la CCN occupés par l'usine Kruger, seront réaménagés conformément au Plan du cœur de la capitale nationale du Canada. Le boulevard devrait répondre à cette évolution en retirant les clôtures décoratives afin de créer des liens visuels et fonctionnels directs avec les usages actifs qui animent les façades des édifices. Ensemble, l'aménagement du paysage de rue du boulevard de la Confédération et les nouveaux abords d'édifices contribueront à créer une ambiance accueillante et dynamique.

La clôture décorative le long de l'usine Kruger devrait rester en place aussi longtemps que ces terrains conserveront leur vocation industrielle. Le paysage de rue proposé est conçu pour s'adapter aux exigences présentes et à venir, dans un contexte de transformation continue du secteur.

L'aménagement de grands volumes de sol au-dessus du stationnement souterrain de SPAC situé sous la rue Laurier permettrait la plantation continue de grands arbres de rue en bonne santé dans ce secteur.

Priorités

Afin de respecter les principes clés pour le segment de la rue Laurier, les priorités suivantes ont été identifiées :

- Revitaliser le domaine public pour améliorer l'expérience des piétons dans la partie sud du segment.
- Construire une piste cyclable bidirectionnelle le long du côté est de la rue pour compléter la boucle cyclable du boulevard de la Confédération.
- Réduire les voies de circulation générale à une voie par direction pour limiter la place accordée à la circulation des véhicules privés.
- Ajouter une voie réservée aux autobus en direction nord et bonifier les arrêts pour améliorer l'efficacité des transports en commun et l'expérience des usagers.
- Soutenir l'évolution des usages adjacents en créant des liens vers les façades actives des édifices rénovés.
- Envisager l'aménagement de rigoles de drainage biologiques pour verdir le corridor et réduire le ruissellement des eaux pluviales.



Figure 60: Plan clé de la rue Laurier

Sous-segments

Le segment de la rue Laurier est divisé en trois sous-segments. Le sous-segment L1 s'étend du pont du Portage jusqu'à la rue de l'Hôtel-de-Ville; le sous-segment L2 s'étend de la rue de l'Hôtel-de-Ville jusqu'à la rue Victoria. Ces deux sous-segments sont bordés du côté ouest par des édifices de bureaux gouvernementaux et à l'est, par une combinaison d'espaces ouverts et du complexe industriel Kruger. Le sous-segment L3 s'étend de la rue Victoria jusqu'au pont Alexandra. Du côté ouest de ce sous-segment, les bâtiments sont plus petits et donnent plus directement sur la rue. Le Musée canadien de l'histoire, un lieu emblématique reconnu pour son architecture et son aménagement paysager, s'étend sur tout le côté est.



Scénarios et coupes transversales

Des coupes transversales illustratives sont proposées pour deux scénarios afin d’orienter la conception future du segment. Le scénario à long terme suppose une reconstruction complète de la rue, ce qui permettrait de la réaménager pour répondre de manière globale aux priorités de conception, mais nécessite un investissement de taille et des efforts coordonnés de plusieurs partenaires. Comme on peut s’attendre à ce que cela ne se produise qu’à moyen ou long terme, il est important d’envisager des possibilités d’amélioration provisoires.

Le scénario à court terme prévoit des améliorations progressives qui peuvent être réalisées sans reconstruction complète. Ces mesures permettront de rééquilibrer le segment pour favoriser la mobilité durable et s’inscrivent dans le cadre de l’étude d’avant-projet pour un lien cyclable sur la rue Laurier (Ville de Gatineau, 2023). Elles contribueront rapidement et à moindre coût à l’atteinte du principe clé de la mobilité durable.

Scénario A : Scénario à long terme

Ce scénario propose une vision de la rue Laurier qui intègre les principes et les lignes directrices du boulevard tout en respectant les initiatives de transport local de la Ville de Gatineau. La reconstruction complète qui y est associée doit être planifiée en coordination avec les besoins de remplacement des services municipaux et de reconstruction de la chaussée pour une meilleure maîtrise des coûts.

Ce scénario prévoit de réduire la chaussée à une voie polyvalente dans chaque direction et d’aménager au besoin des voies de virage aux intersections selon les résultats des études de circulation. Une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée du côté est pour compléter la boucle cyclable du boulevard de la Confédération, tandis qu’une piste cyclable unidirectionnelle en direction sud est aménagée du côté ouest pour consolider le réseau cyclable de la Ville de Gatineau. Une voie réservée aux autobus en direction nord est aménagée pour soutenir l’efficacité des opérations de transport en commun.

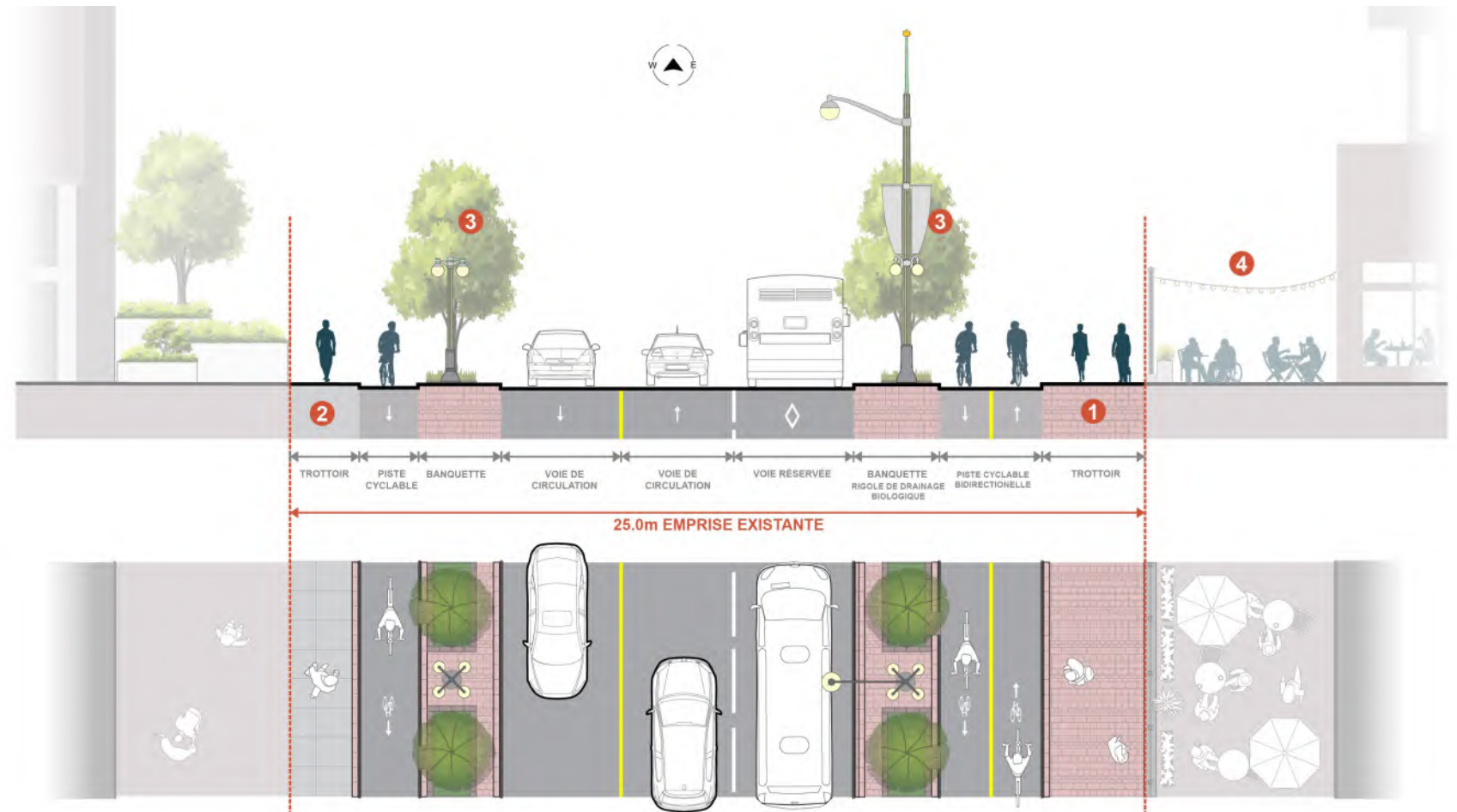
Une banquette arborée sépare les pistes cyclables des voies de circulation, améliorant ainsi le confort et la sécurité des usagers tout en leur procurant de l’ombre. Ces espaces intègrent les lampadaires du boulevard de la Confédération et peuvent comporter des rigoles de drainage biologiques ou d’autres types de végétation basse. Pour assurer la vitalité et la survie des arbres, on utilise des cellules de sol et d’autres pratiques exemplaires de plantation.

Les trottoirs sont aménagés de part et d’autre de la coupe transversale pour assurer une plus grande séparation entre les piétons et la circulation routière, tout en facilitant l’accès direct aux usages adjacents. Le trottoir du côté est fait partie de l’esplanade. Il est d’une largeur généreuse et doté d’un revêtement pavé de grande qualité.

Coupe transversale L1A



La coupe transversale L1A montre comment l'aménagement répond aux usages présents et à venir dans la partie sud du segment. La partie gauche illustre le maintien de l'aménagement paysager dans cette zone. Dans la partie droite, l'aménagement crée un accès fluide et convivial menant directement à un bâtiment rénové abritant un restaurant avec terrasse.



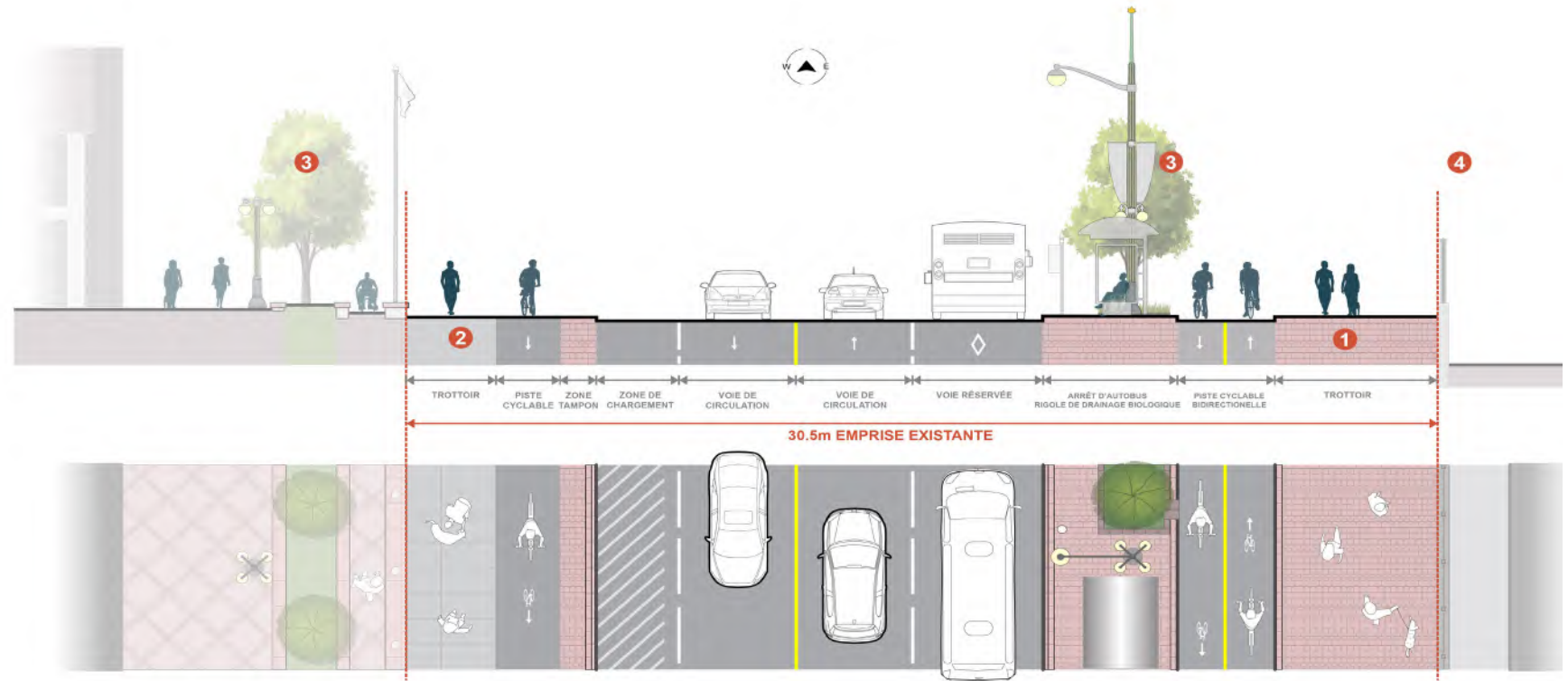
Coupe transversale L1A : Vision à long terme pour la rue Laurier, au sud de la rue de l'Hôtel-de-Ville

- 1 Esplanade ou côté intérieur de l'anneau : pavés unis
- 2 Côté extérieur de l'anneau : trottoir en béton avec bande de pavés unis dans la banquette
- 3 Une seule rangée d'arbres dans des jardinières ouvertes des deux côtés de la rue
- 4 À long terme, les façades des édifices adjacents devraient accueillir des usages actifs au rez-de-chaussée qui donne sur le boulevard.



La coupe transversale L2A illustre l'aménagement d'un arrêt d'autobus amélioré en direction nord et de la zone de débarcadère devant la Maison du Citoyen de Gatineau, juste au sud de la rue Victoria.

Coupe transversale L2A



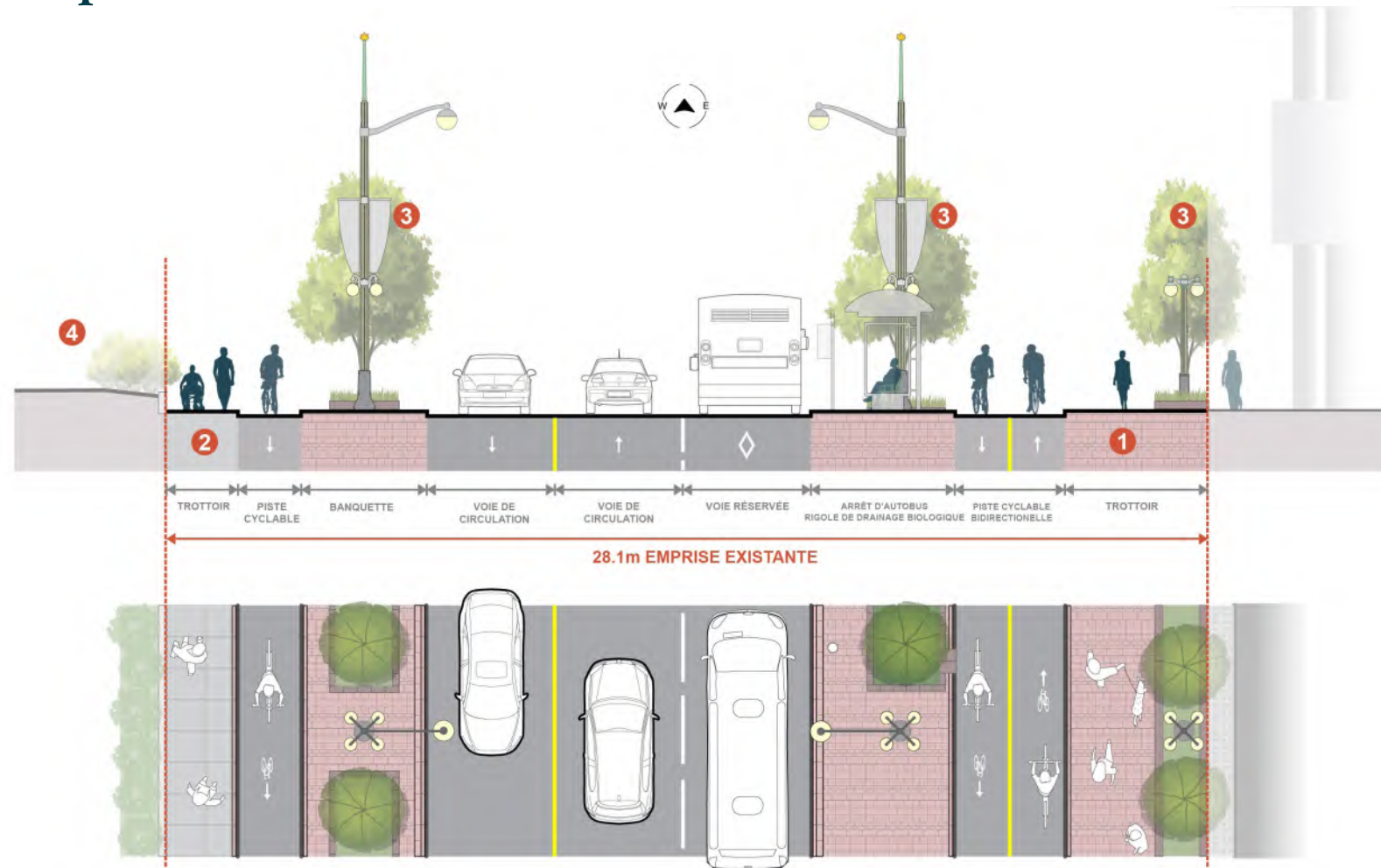
Coupe transversale L2A : Vision à long terme pour la rue Laurier, entre la rue de l'Hôtel-de-Ville et la rue Victoria

- 1 Esplanade ou côté intérieur de l'anneau : pavés unis
- 2 Côté extérieur de l'anneau : trottoir en béton avec bande de pavés unis dans la banquette
- 3 Une seule rangée d'arbres dans des jardinières ouvertes des deux côtés de la rue; grilles d'arbres près des abribus
- 4 À long terme, les façades des édifices adjacents devraient accueillir des usages actifs au rez-de-chaussée qui donne sur le boulevard.

Coupe transversale L3A



La coupe transversale L3A illustre l'aménagement d'un quai d'autobus prolongé situé directement devant le Musée canadien de l'histoire. Des jardinières, des arbres et des abribus sont disposés de façon à guider les usagers du transport en commun vers des endroits désignés pour traverser la piste cyclable. Les passages pour piétons sont surélevés : la piste cyclable s'élève au niveau du trottoir pour signaler clairement la priorité accordée aux piétons et améliorer l'accessibilité. Des arbres et des jardinières sont implantés le long de l'extérieur du trottoir pour verdifier la rue, fournir de l'ombre, et marquer la limite entre le boulevard de la Confédération et la devanture du Musée. Les jardinières sont entrecoupées d'ouvertures à intervalles réguliers pour le passage des piétons.



Coupe transversale L3A : Vision à long terme pour la rue Laurier, au nord de la rue Victoria

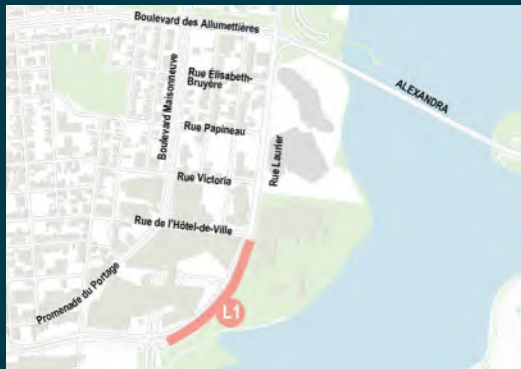
- 1 Esplanade ou côté intérieur de l'anneau : pavés unis
- 2 Côté extérieur de l'anneau : trottoir en béton avec bande de pavés unis dans la banquette
- 3 Deux rangées d'arbres du côté est; une seule rangée d'arbres du côté ouest; jardinières ouvertes; grilles d'arbres près des abribus
- 4 À long terme, les façades des édifices adjacents devraient accueillir des usages actifs au rez-de-chaussée qui donne sur le boulevard.



Croquis conceptuel 3: Vue de la rue Laurier, devant le Musée canadien de l'histoire

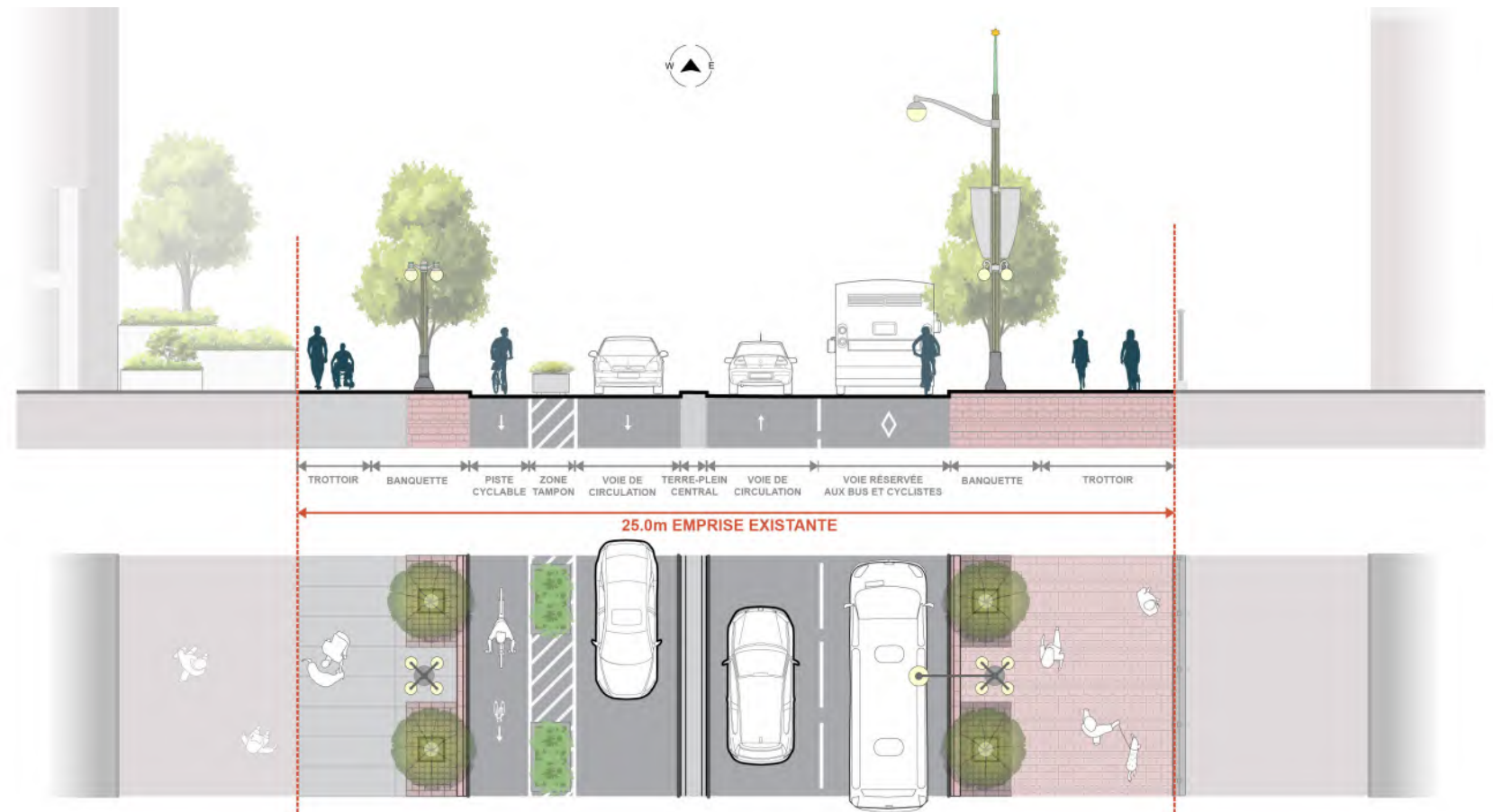
Scénario B : Scénario à court terme

Ce scénario présente une première réaffectation de l'espace occupé par les voies de circulation générale au profit des modes de transport durable. De nombreux éléments déjà en place, comme les bordures, les trottoirs, les voies de virage aux intersections, les arbres et les jardinières, sont conservés tels quels. La Ville de Gatineau a mené des études et des travaux de planification pour appuyer ces changements en transport, et prévoit de mettre en œuvre prochainement le sous-segment L3.



La coupe transversale L1B illustre une façon de réaménager l'espace au sud de la rue de l'Hôtel-de-Ville, en utilisant surtout du marquage au sol et des changements à la signalisation. Les bordures restent en place, sans modification au drainage, aux arbres de rue, aux lampadaires ou au revêtement des trottoirs. Même si la boucle cyclable du boulevard de la Confédération n'est pas entièrement réalisée dans ce scénario, un lien cyclable est mis en place dans chaque direction.

Coupe transversale L1B

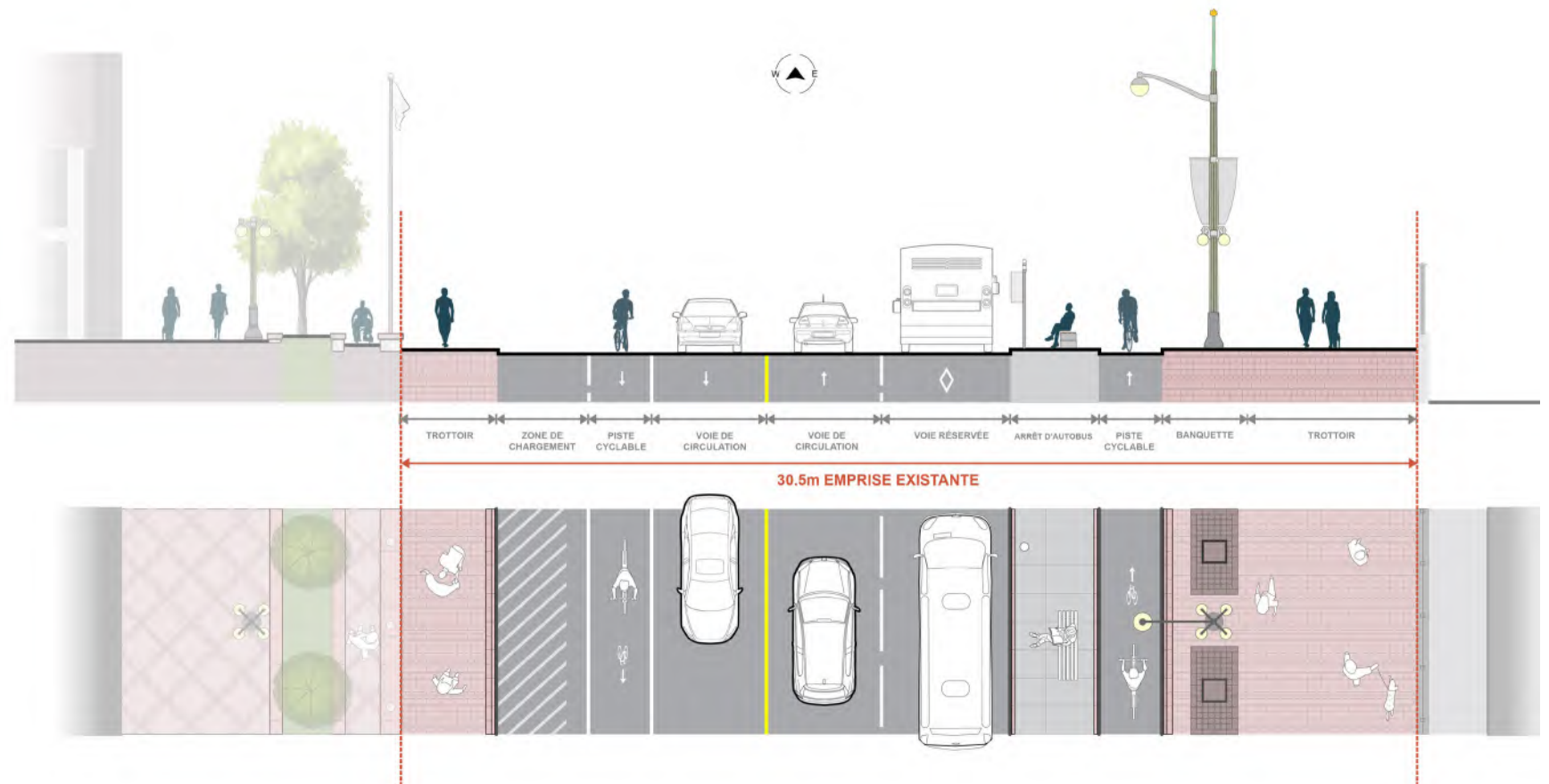


Coupe transversale L1B : Vision à court terme pour la rue Laurier, au sud de la rue de l'Hôtel-de-Ville

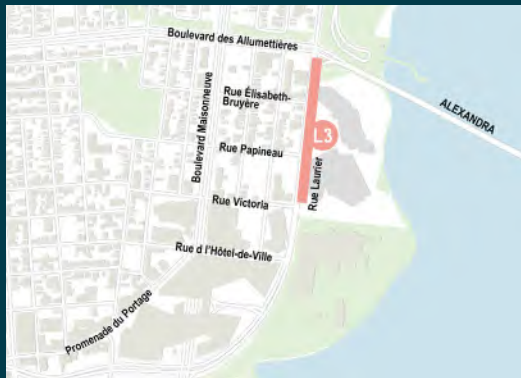
Coupe transversale L2B



La coupe transversale L2B illustre l'aménagement d'un arrêt d'autobus amélioré en direction nord et de la zone de débarcadère devant la Maison du Citoyen de Gatineau, juste au sud de la rue Victoria. Le quai d'autobus est aménagé avec un îlot ayant une incidence minimale sur le drainage. Un passage surélevé permet aux piétons d'accéder au quai : la piste cyclable s'élève au niveau du trottoir pour signaler la priorité accordée aux piétons et améliorer l'accessibilité.

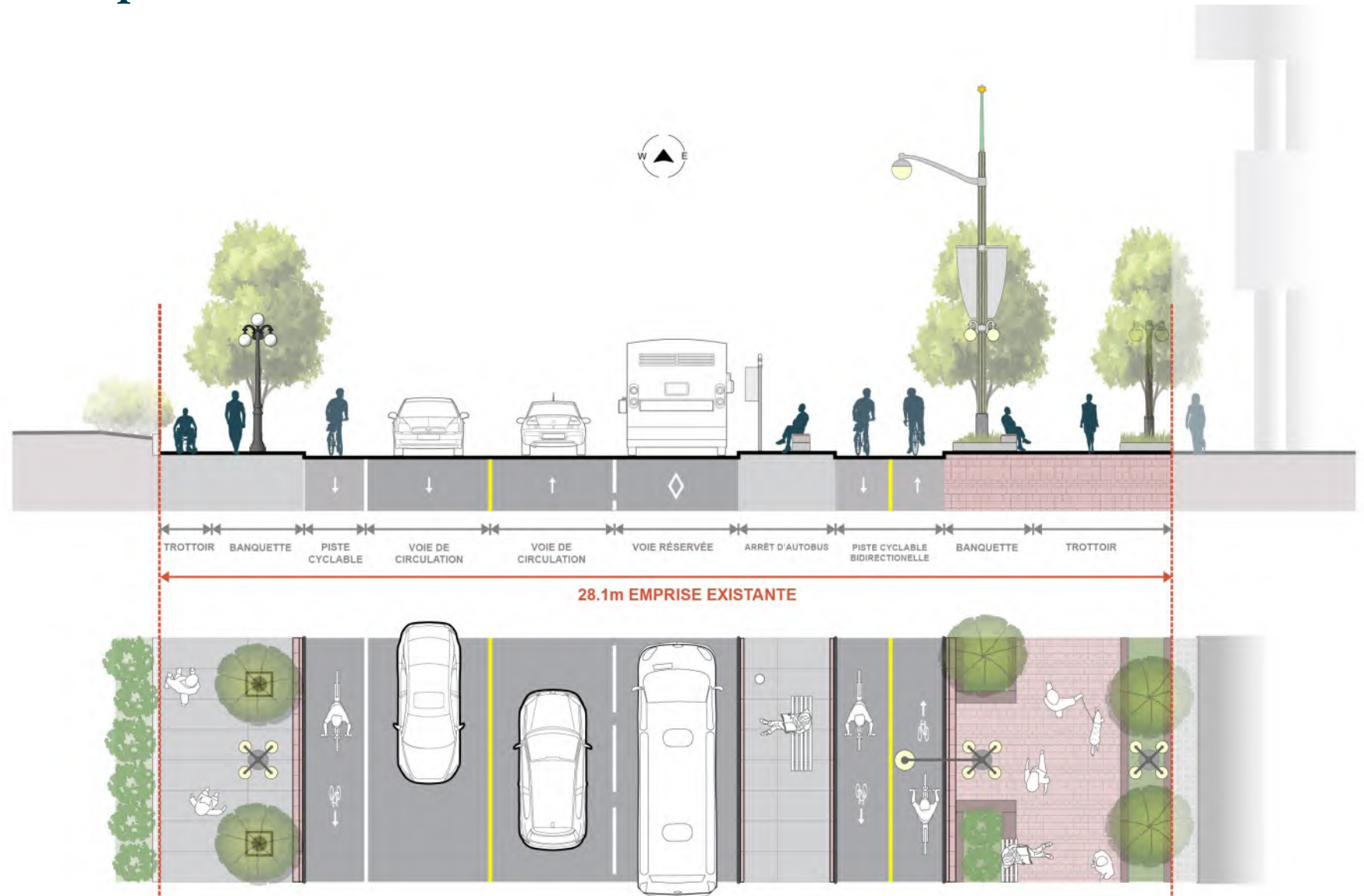


Coupe transversale L2B : Vision à court terme pour la rue Laurier, entre la rue de l'Hôtel-de-Ville et la rue Victoria



La coupe transversale L3B illustre l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle et d'un quai d'autobus prolongé le long du Musée canadien de l'histoire. L'aménagement est conforme au projet de la Ville de Gatineau pour ce sous-segment, dont la mise en œuvre requiert quelques modifications mineures au drainage et aux bordures de trottoir. Aucun changement n'est apporté à la plantation d'arbres, aux lampadaires et aux trottoirs existants. Des arbres et des jardinières sont aménagés dans le prolongement du quai d'autobus, là où les autobus ne s'arrêtent pas.

Coupe transversale L3B



Coupe transversale L3B : Vision à court terme pour la rue Laurier, au nord de la rue Victoria

6.1.4 Pont Alexandra

Éléments caractéristiques

Le pont Alexandra s'étend sur une longueur de 600 mètres au-dessus de la rivière des Outaouais. Il offre une vue unique sur le paysage de la capitale nationale et constitue une destination emblématique à part entière. Par sa longueur, il forme un segment considérable du boulevard de la Confédération. Il doit remplir son rôle de point d'intérêt en soi tout en assurant la continuité de l'expérience offerte par le boulevard.

Le pont d'origine est un élément unique et historique. Il est reconnu que le nouveau pont affichera un style contemporain aux courbes fluides et à l'esthétique épurée. Bien que son style diffère des styles de conception plus traditionnels qui caractérisent le mobilier urbain du boulevard de la Confédération, le pont peut offrir une interprétation contemporaine des principes de conception qui sous-tendent le boulevard. Ce sont les principes qui comptent; le style n'en est qu'une expression.

Priorités

Afin de respecter les principes clés pour le segment du pont Alexandra, les priorités suivantes ont été identifiées :

- a. Embellir le domaine public pour améliorer l'expérience des piétons sur le pont.
- b. Conserver la piste cyclable bidirectionnelle qui fait partie de la boucle cyclable du boulevard de la Confédération.
- c. Offrir la souplesse nécessaire à l'implantation d'un tramway sur le pont.



Figure 61 : Rendu du concept sélectionné pour le remplacement du pont Alexandra

Lignes directrices

Les lignes directrices supplémentaires ci-dessous s'appliquent à ce segment :

- Le vocabulaire de conception du boulevard de la Confédération le long du pont Alexandra doit assurer une continuité entre les approches et la travée du pont. Éviter les changements brusques d'échelle et de matériaux sur la travée.
- Les principaux éléments de conception du boulevard de la Confédération qui devraient être intégrés à la conception du pont sont les suivants :
 - L'enfilade de perles : veiller à ce que l'expression lumineuse s'articule sous la forme d'une série de luminaires à verrines suivant un alignement et un rythme réguliers. Ce concept a préséance sur les directives sur le ciel étoilé.
 - Le tapis rouge : doter l'espace piétonnier de pavés unis de couleur rouge.
 - Matérialité : utiliser les mêmes matériaux, y compris du granit rouge, du béton, de l'acier et du bois pour les places assises, ainsi que des touches de bronze ou de cuivre.
- Vocabulaire de conception : utiliser l'approche de conception base-milieu-haut pour les éléments tels que les balustrades, les clôtures, le mobilier urbain et l'éclairage.
- Les éléments de conception du pont, comme les barrières, les balustrades et les places assises, devraient être considérés comme des ajouts au mobilier urbain du boulevard de la Confédération et être conçus dans le même esprit et le même style, en intégrant des courbes fluides lorsque cela est possible et approprié.
- Prévoir des commodités le long du pont pour permettre aux piétons de se reposer et d'admirer la vue. Envisager l'ajout d'ombrage.
- La séparation entre les zones piétonnière et cyclable devrait être cohérente avec les autres secteurs du boulevard. Recourir à des séparations physiques, à du mobilier, à de la végétation ou à des pavés texturés. Prévoir des dispositifs de guidage tactile adéquats pour les piétons ayant une déficience visuelle. Éviter d'installer des bornes de protection.
- Les barrières de séparation et de protection entre les espaces dédiés à la circulation véhiculaire et ceux réservés au transport actif devraient tenir compte de leur contribution à la qualité du domaine public. Définir les détails de conception et choisir des matériaux compatibles. Éviter les solutions purement utilitaires.
- Envisager l'aménagement de rigoles de drainage biologiques aux approches du pont, comme au pied de l'escarpement situé en contrebas du Musée des beaux-arts du Canada.

6.1.5 Avenue Mackenzie

Éléments caractéristiques

L'avenue Mackenzie est bordée de bâtiments patrimoniaux à l'architecture magnifiquement conçue et du parc Major's Hill, qui créent un cadre de grande qualité et un environnement urbain remarquable. Le paysage de rue du boulevard de la Confédération est en grande partie achevé le long de ce segment. Les projets à venir pourraient porter sur la plantation d'arbres, en particulier à côté du Château Laurier, et sur l'amélioration des commodités pour piétons, notamment en ajoutant des places assises.

Le long du parc Major's Hill, le trottoir est large et comporte une deuxième rangée d'arbres de rue. Agrémenté de jardinières ouvertes, ce côté de la rue est luxuriant et verdoyant. L'ambassade des États-Unis, située en face, pourrait contribuer à améliorer la qualité du paysage urbain en remplaçant les bornes de protection par une stratégie intégrée d'aménagement paysager et de sécurité axée sur le recours à des jardinières et des plantations, à l'image du parc Major's Hill.

Priorités

Afin de respecter les principes clés pour le segment de l'avenue Mackenzie, les priorités suivantes ont été identifiées :

- Favoriser le verdissement en utilisant des cellules de sol et d'autres pratiques exemplaires de plantation d'arbres et en ajoutant des jardinières.
- Conserver la famille de lampadaires de rue et piétonniers du boulevard de la Confédération, y compris la double rangée de dispositifs d'éclairage piétonnier sur l'esplanade.
- Offrir la souplesse nécessaire à l'implantation possible d'un tramway le long de la rue pour compléter la boucle interprovinciale de transport en commun.
- Réduire l'effet visuel des dispositifs de sécurité en les remplaçant par des éléments à double fonction, comme des jardinières et des bancs de protection.
- Éliminer le stationnement sur les trottoirs le long du Château Laurier.



Figure 62 : Plan clé de l'avenue Mackenzie

Sous-segments

Le segment de l'avenue Mackenzie est divisé en deux sous-segments, à savoir M1 et M2, au niveau de l'escalier de la rue York. Le sous-segment M1 s'étend vers le sud, de l'escalier jusqu'au pôle Rideau–Sussex. Le Château Laurier se trouve à l'ouest et l'édifice Connaught à l'est. Le sous-segment M2 s'étend vers le nord, de l'escalier jusqu'au pôle du Monument au maintien de la paix. Le parc Major's Hill se trouve à l'ouest et l'ambassade des États-Unis, à l'est. La façade de l'ambassade est équipée de dispositifs de sécurité renforcés, notamment une double rangée de bornes de protection.

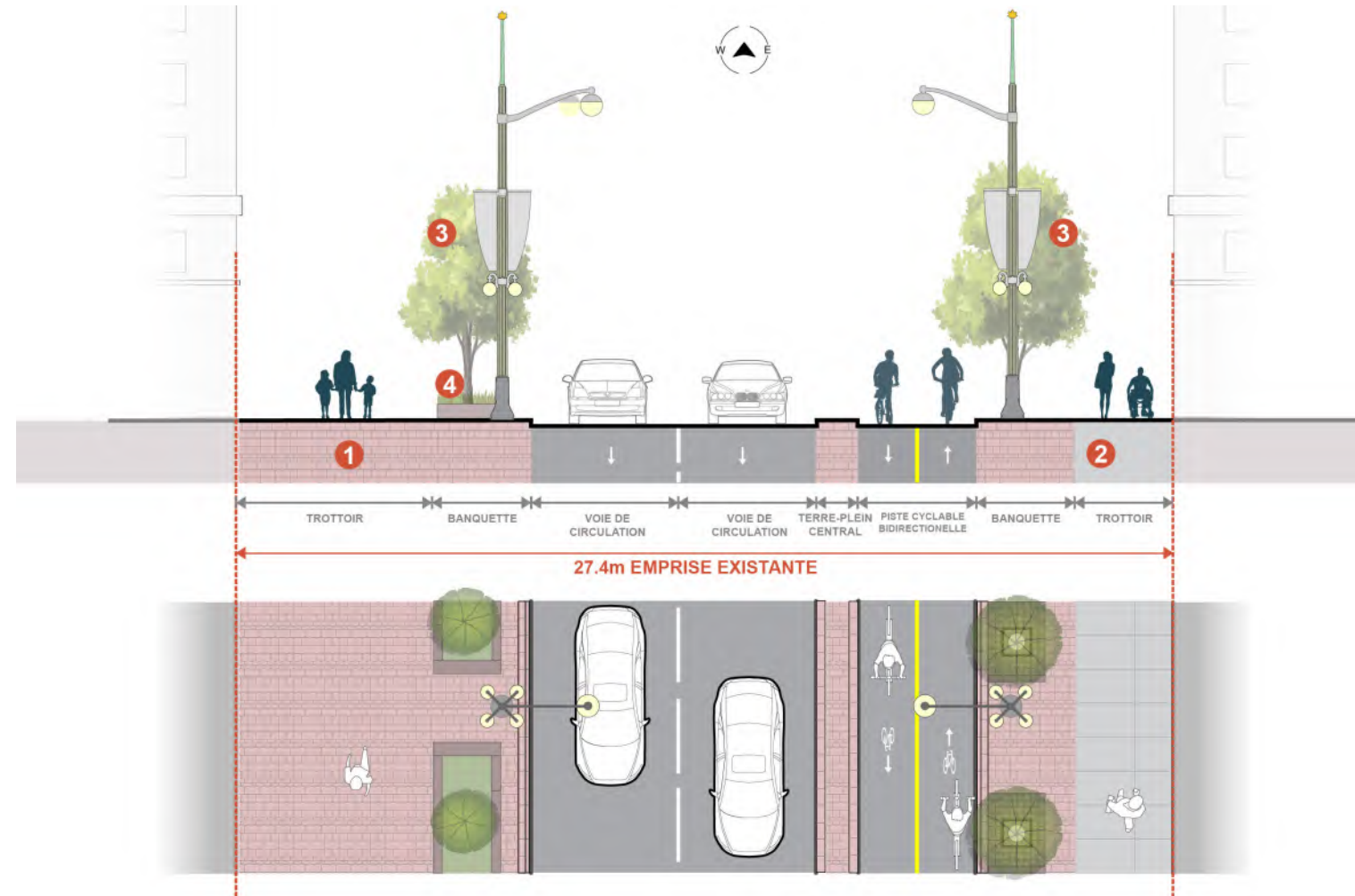
Coupes transversales

Des coupes transversales illustratives sont proposées pour chaque sous-segment afin d'orienter la conception future du segment. Elles illustrent une configuration possible dans laquelle la boucle interprovinciale de transport en commun n'est pas encore implantée, ou utilise des véhicules sur pneus.

Coupe transversale M1



La coupe transversale M1 illustre un verdissement accru grâce à l'ajout de jardinières et d'arbres du côté ouest. Les jardinières pourraient être conçues de manière à servir également de dispositifs de sécurité au cas où des mesures de protection contre les attaques au véhicule bélier s'avèreraient nécessaires le long de la façade du Château Laurier.



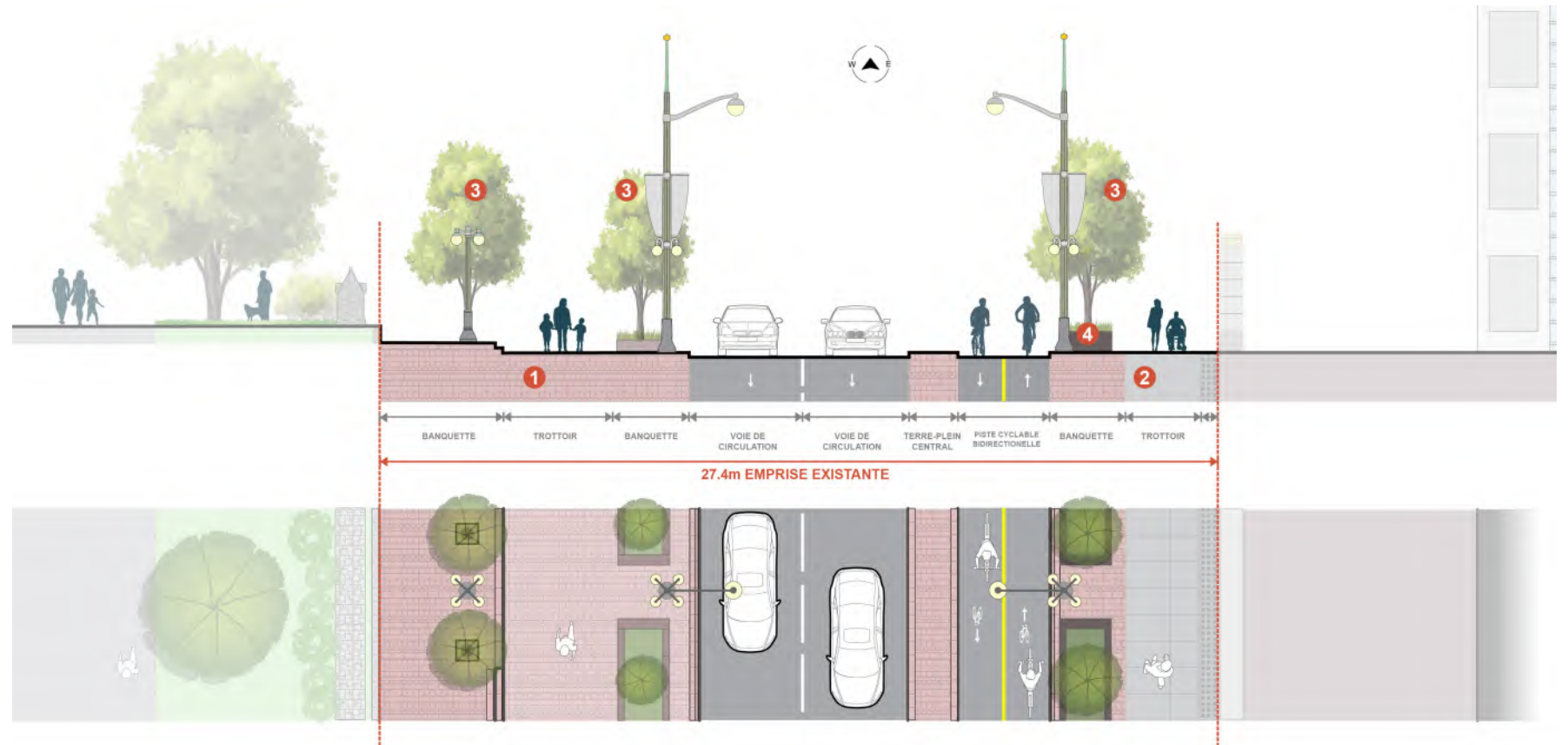
Coupe transversale M1 : Segment de l'avenue Mackenzie, sous-segment sud (de la rue Rideau à l'escalier de la rue York)

- 1 Esplanade ou côté intérieur de l'anneau : trottoir en pavés unis
- 2 Côté extérieur de l'anneau : trottoir en béton avec bande de pavés unis dans la banquette
- 3 Une seule rangée d'arbres des deux côtés de la rue. Jardinières ouvertes du côté ouest et grilles de protection d'arbres du côté est
- 4 Utilisation de mobilier urbain et d'autres éléments du paysage urbain pour éviter le stationnement sur le trottoir le long du Château Laurier



La coupe transversale M2 illustre un verdissement accru grâce au remplacement des grilles de protection d'arbres du côté ouest par des jardinières ouvertes favorisant la santé des arbres et permettant d'accueillir d'autres plantations de petite taille.

Coupe transversale M2



Coupe transversale M2 : Segment de l'avenue Mackenzie, sous-segment nord (de l'escalier de la rue York vers le Monument au maintien de la paix)

- 1 Esplanade ou côté intérieur de l'anneau : trottoir en pavés unis
- 2 Côté extérieur de l'anneau : trottoir en béton avec bande de pavés unis dans la banquette.
- 3 Deux rangées d'arbres, du côté ouest, dans des jardinières ouvertes ou des grilles de protection d'arbres. Une seule rangée d'arbres du côté est dans les jardinières ouvertes.
- 4 Installation possible de jardinières de protection le long de l'ambassade des États-Unis en remplacement des bornes de protection

6.1.6 Promenade Sussex – Sud

Éléments caractéristiques

D'une largeur variant entre 20 et 26,2 mètres, l'emprise de la promenade Sussex est l'une des plus étroites du boulevard de la Confédération. Cela exige d'utiliser l'espace disponible de façon judicieuse. Du côté est, le trottoir est actuellement étroit et dépourvu d'arbres de rue. Cependant, les magnifiques bâtiments patrimoniaux et les usages commerciaux offrent un cadre de grande qualité pour le paysage de rue. À long terme, il serait possible de retirer une voie de circulation routière afin d'offrir plus d'espace aux cyclistes et aux piétons et de planter des arbres des deux côtés de la rue.

La promenade Sussex fait partie du « mile historique », un parcours d'honneur qui précède la création du boulevard de la Confédération et qui a été délibérément préservé par la CCN en tant que paysage urbain d'importance historique. Elle fait également partie du District de conservation du patrimoine du marché By, l'un des deux premiers quartiers d'Ottawa. Ce segment du boulevard se distingue par les bâtiments commerciaux historiques de l'époque de la Confédération, situés du côté est, qui ont été restaurés ou reconstruits. Bon nombre de ces propriétés donnant sur la promenade Sussex sont aujourd'hui des bâtiments patrimoniaux fédéraux ou des lieux historiques nationaux.

Le projet de revitalisation du domaine public du marché By rendra les rues adjacentes plus accueillantes, améliorera les liens piétonniers avec le boulevard de la Confédération et mettra en place une stratégie contemporaine de revêtements et de mobilier qui prévoit, entre autres, le remplacement des lampadaires à verrines d'époque dans le marché By. Toutefois, le long de la promenade Sussex, la stratégie de revêtement, d'éclairage et de mobilier du boulevard de la Confédération devrait prévaloir, y compris les lampadaires à verrines. S'il y avait lieu de remplacer les plus anciens lampadaires à verrines, les nouveaux devraient être conformes à la famille de dispositifs d'éclairage du boulevard de la Confédération.

Priorités

- Afin de respecter les principes clés pour le segment sud de la promenade Sussex, les priorités suivantes ont été identifiées :
- Élargir les trottoirs pour accroître leur capacité compte tenu de l'importance de cette rue au cœur de la capitale.
- Embellir le domaine public pour améliorer l'expérience des piétons le long du marché By.
- Aménager une piste cyclable bidirectionnelle, préférablement du côté est de la rue, pour assurer une meilleure connectivité avec le marché By.

- Offrir la souplesse nécessaire à l'implantation possible d'un tramway le long de la rue pour compléter la boucle interprovinciale de transport en commun.
- Réduire l'effet visuel des dispositifs de sécurité en les remplaçant par des éléments à double fonction, comme des jardinières et des bancs de protection.

Afin d'orienter la conception, la construction et l'exploitation futures de ce segment, une série d'illustrations est présentée ci-dessous. Ces illustrations présentent des coupes transversales possibles pour cette rue. Elles répondent à d'éventuelles fonctions de la partie sud de la promenade Sussex pour lesquelles aucune décision n'a encore été prise, et pourraient à leur tour éclairer la prise de décisions future.

Sous-segments

Le segment sud de la promenade Sussex est divisé en deux sous-segments, à savoir S1 et S2, au niveau de l'escalier de la rue York. Le sous-segment S1 s'étend vers le sud, de l'escalier jusqu'au pôle Rideau-Sussex. L'édifice Connaught se trouve à l'ouest, et le marché By à l'est. Le sous-segment S2 s'étend vers le nord, de l'escalier jusqu'au pôle du Monument au maintien de la paix. L'ambassade des États-Unis est à l'ouest, et le marché By à l'est. Des mesures de sécurité renforcées, notamment une rangée bien visible de bornes de protection, sont en place devant l'ambassade.

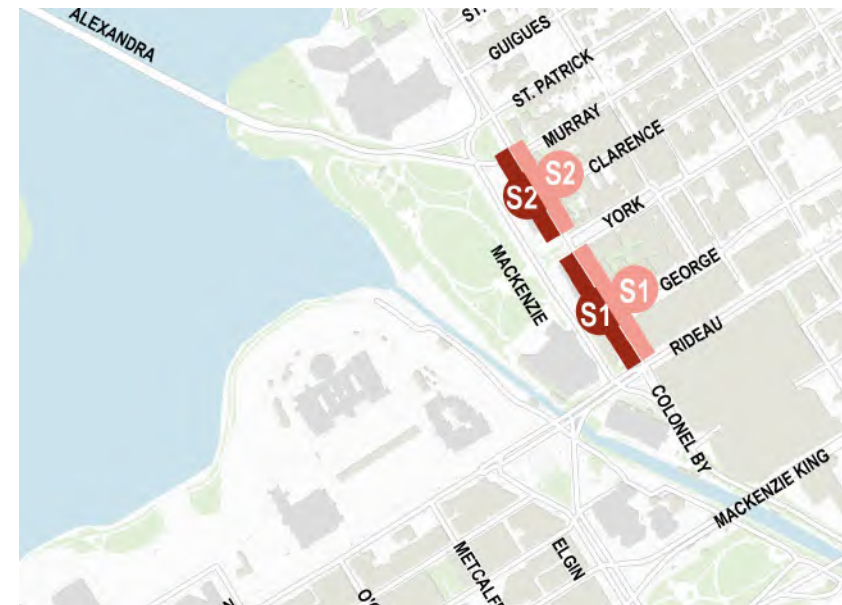


Figure 63 : Plan clé de la partie sud de la promenade Sussex



Scénarios et coupes transversales

Des coupes transversales illustratives sont proposées pour deux scénarios afin d'orienter la conception future du segment. Le scénario à long terme suppose la reconstruction de la rue, ce qui permettrait d'apporter des modifications exhaustives en fonction des priorités de conception, mais nécessite un investissement de taille et une coordination entre plusieurs partenaires. Comme on peut s'attendre à ce que cela ne se produise qu'à moyen ou long terme, il est important d'envisager des possibilités d'améliorations provisoires.

Le scénario à court terme suggère des améliorations graduelles qui peuvent être réalisées sans reconstruction et sans réduction permanente des voies de circulation. Ces améliorations renforceraient le confort et la sécurité des cyclistes en convertissant la bande cyclable en direction nord en une piste cyclable surélevée. La réduction de la largeur de la chaussée aiderait à réduire la vitesse des véhicules, ce qui est particulièrement important à proximité du marché By.

Scénario A : Scénario à long terme

Ce scénario propose une vision qui s'aligne étroitement sur les principes et les lignes directrices établis pour le boulevard en rééquilibrant le partage de l'espace au profit des piétons, des cyclistes et du verdissement de la rue. Il illustre une configuration possible dans laquelle la boucle interprovinciale de transport en commun n'est pas encore implantée, ou utilise des autobus ou des tramways sur pneus. La réduction du nombre de voies de circulation devrait être appuyée par une étude de circulation, et des mesures d'atténuation pourraient être nécessaires ailleurs dans le réseau routier pour faciliter le détournement de la circulation.

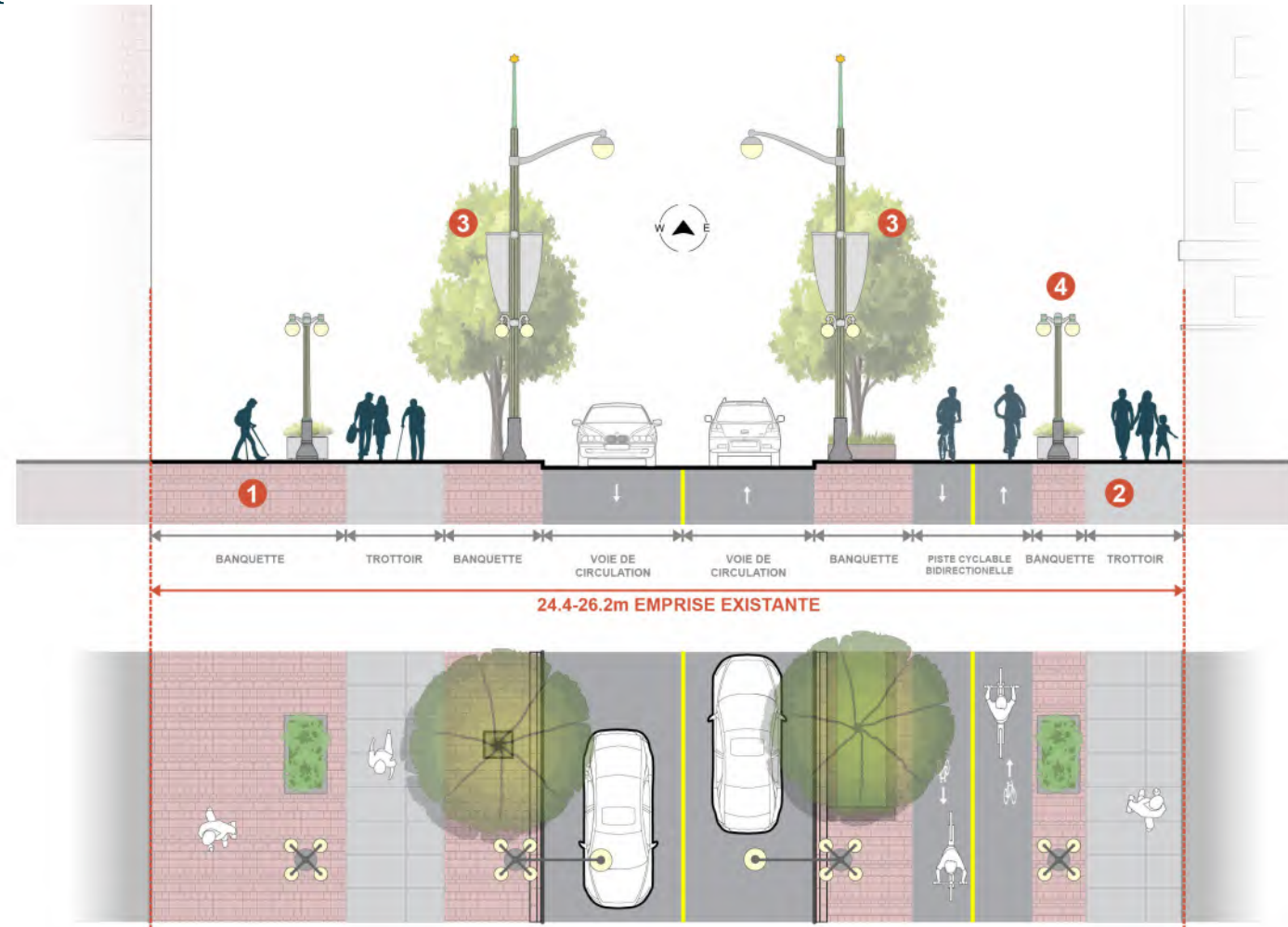
La réduction du nombre de voies permet d'élargir les trottoirs, d'aménager une piste cyclable bidirectionnelle et d'ajouter une rangée d'arbres du côté est. La rangée d'arbres renforce le verdissement, fournit de l'ombre aux piétons et aux cyclistes et forme une zone tampon entre ces usagers et la circulation.

La reconstruction associée doit être planifiée en coordination avec les besoins de reconstruction de la chaussée et de remplacement des services municipaux pour une meilleure maîtrise des coûts.

Coupe transversale S1A



La coupe transversale S1A illustre lesdites modifications au sous-segment sud, où la circulation est réduite à une voie dans chaque direction.



Coupe transversale S1A : Vision à long terme pour le segment sud de la promenade Sussex, sous-segment sud (de la rue Rideau à l'escalier de la rue York)

- ① Esplanade (côté intérieur de l'anneau) : trottoir en pavés unis
- ② Côté extérieur de l'anneau : trottoir en béton avec bande de pavés unis dans la banquette.
- ③ Une seule rangée d'arbres dans des grilles de protection des deux côtés de la rue.
- ④ Lampadaires du boulevard de la Confédération pour l'éclairage piétonnier.



La coupe transversale S2A illustre des modifications semblables pour le sous-segment nord, où la circulation est réduite à une voie de circulation en direction nord. La bande tampon entre la piste cyclable et la voie de circulation est dotée d'une bordure franchissable permettant aux véhicules d'urgence de monter sur la piste cyclable pour contourner la circulation dense, au besoin. Cette coupe transversale présente cependant une résilience moindre, car un véhicule en panne pourrait bloquer la circulation et le transport en commun.

Coupe transversale S2A

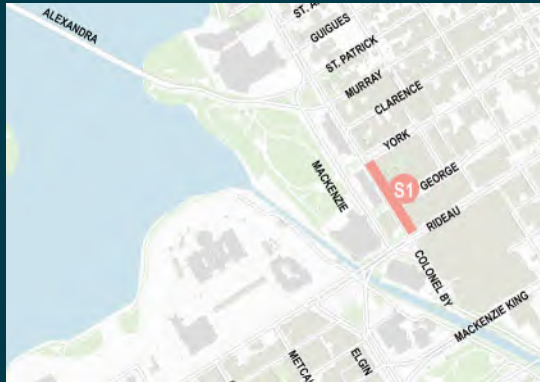


Coupe transversale S2A : Vision à long terme pour le segment sud de la promenade Sussex, sous-segment nord (de l'escalier de la rue York au Monument au maintien de la paix)

- 1 Esplanade (côté intérieur de l'anneau) : trottoir en pavés unis
- 2 Côté extérieur de l'anneau : trottoir en béton avec bande de pavés unis dans la banquette
- 3 Une seule rangée d'arbres dans des grilles de protection des deux côtés de la rue.
- 4 Luminaire à verrines de style plus ancien pour l'éclairage piétonnier.
- 5 Installation possible de jardinières de protection le long de l'ambassade des États-Unis en remplacement des bornes de protection

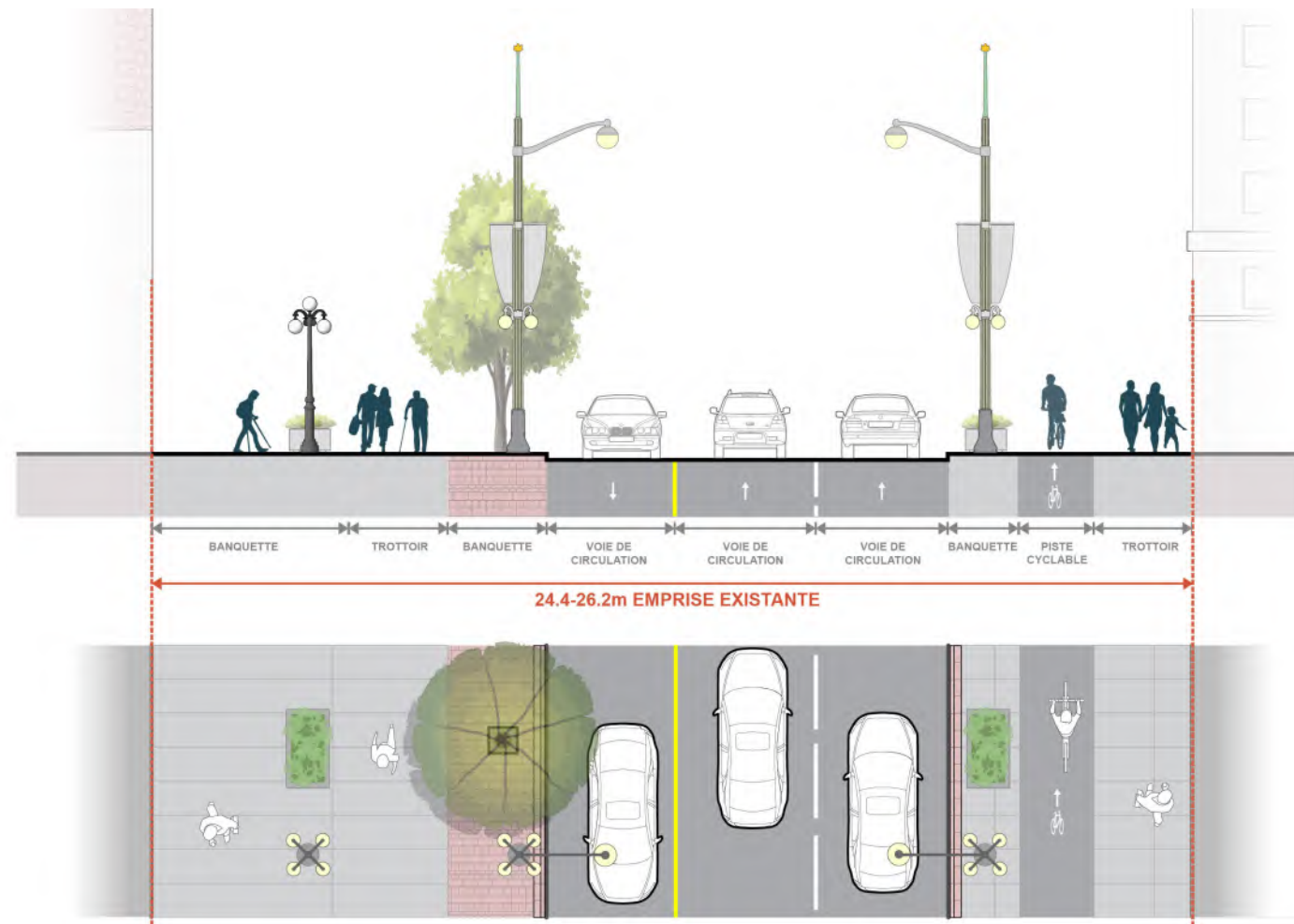
Scénario B : Scénario à court terme

Ce scénario présente la conversion en piste cyclable de la bande cyclable en direction nord, ce qui n'exigerait qu'une reconstruction partielle de la rue, sans réduction permanente des voies de circulation. La banquette qui accueille le mobilier urbain est déplacée entre la chaussée et la piste cyclable, protégeant ainsi les cyclistes de la circulation. De plus, cette modification élargit la zone tampon entre les piétons se trouvant sur le trottoir du côté est et la circulation, ce qui améliore le confort des piétons.



La coupe transversale S1B illustre la mise en œuvre à court terme de la conversion en piste cyclable de la bande cyclable en direction nord.

Coupe transversale S1B

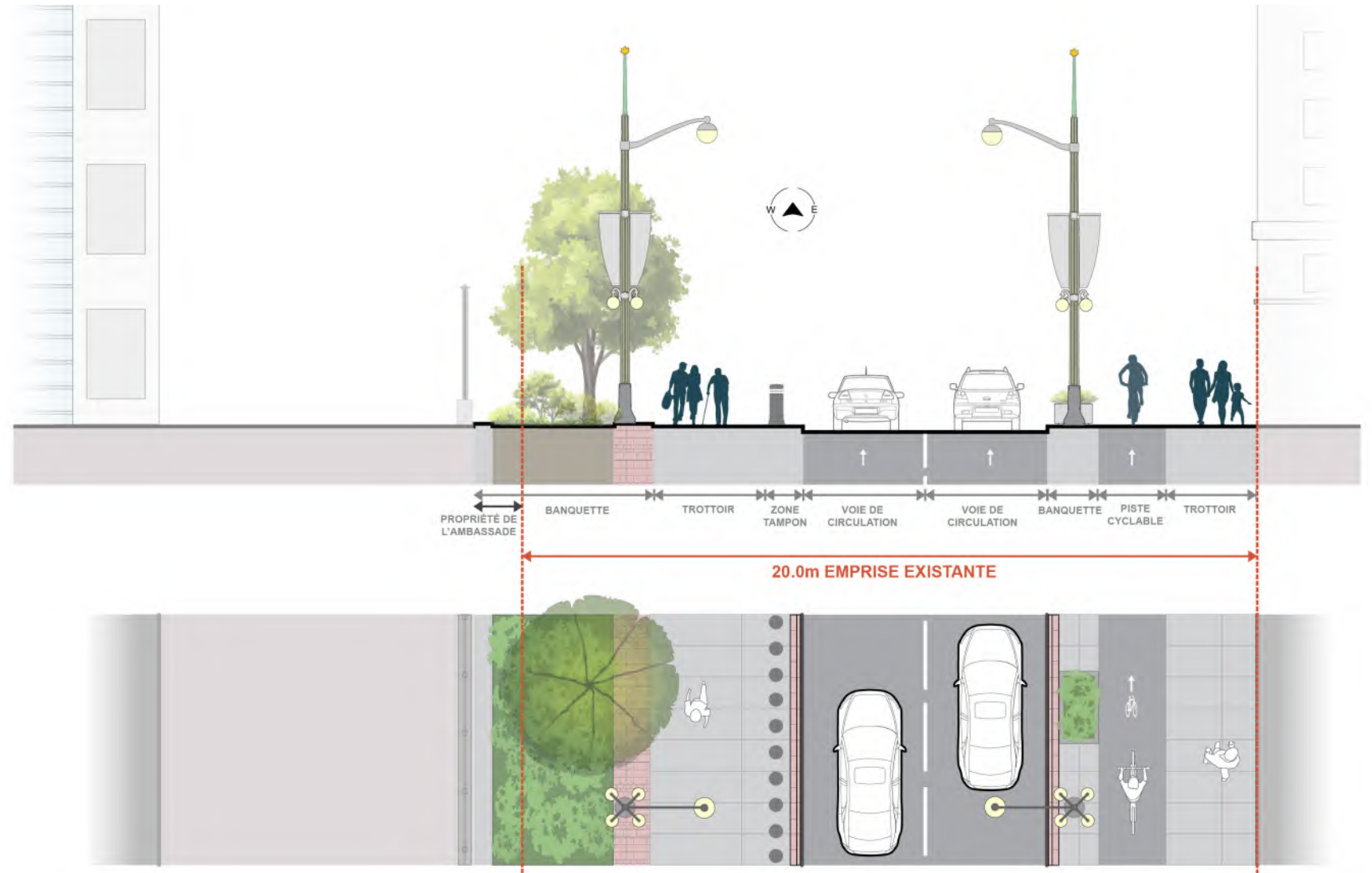


Coupe transversale S1B : Vision à court terme pour le segment sud de la promenade Sussex, sous-segment sud (de la rue Rideau à l'escalier de la rue York)



La coupe transversale S2B illustre la mise en œuvre à court terme de la conversion en piste cyclable de la bande cyclable en direction nord.

Coupe transversale S2B



Coupe transversale S2B : Vision à court terme pour le segment sud de la promenade Sussex, sous-segment nord (de l'escalier de la rue York au Monument au maintien de la paix)

6.1.7 Promenade Sussex – Nord

Éléments caractéristiques

Au nord de la rue St-Patrick, la promenade Sussex est un prolongement du boulevard de la Confédération et ne fait pas partie de l’anneau de liaison. Les prolongements ont leurs propres éléments caractéristiques conceptuels, dont la plupart sont déjà établis, y compris les bordures et les pavés de granit gris.

La promenade Sussex, entre la rue St-Patrick et la rue Bolton, est bordée par des institutions d’importance, comme le Musée des beaux-arts du Canada et la Monnaie royale canadienne. L’emprise est encadrée par des bâtiments et d’autres éléments construits en bordure de propriété, avec les voies de circulation et le trottoir qui occupent toute la largeur disponible.

Au nord de la Monnaie royale canadienne, la promenade Sussex se caractérise par un tissu urbain plus dilué, avec de grands espaces ouverts et des bâtiments situés en retrait de la rue. Toutefois, le Plan du cœur de la capitale nationale du Canada de 2025 prévoit la reconstruction graduelle du tissu urbain en réintégrant des façades bâties à certains endroits clés. Le segment comprend deux bâtiments patrimoniaux fédéraux. Il est possible de planter des arbres de rue sur les propriétés adjacentes afin de mieux encadrer le boulevard de la Confédération le long de certaines parties de ce segment. Bien que ce segment soit peu fréquenté par les piétons, il sera relié à l’anneau de liaison par des lampadaires à verrines pour piétons et véhicules, et une bande décorative en pavé uni rouge, en préparation à son évolution future vers une plus grande continuité du front bâti. Ce segment s’étend jusqu’au carrefour giratoire de la rue Rideau Gate et de l’avenue Princess.

Priorités

Afin de respecter les principes clés pour le segment nord de la promenade Sussex, les priorités suivantes ont été identifiées :

- a. Réduire progressivement l’effet d’artère véhiculaire de la rue pour améliorer le confort et la sécurité des piétons.
- b. Embellir le domaine public pour améliorer l’expérience des piétons le long du secteur des ambassades, compte tenu de l’importance cérémoniale de la rue.
- c. Permettre la réalisation du lien cyclable entre le canal Rideau et les chutes Rideau en ajoutant une piste cyclable bidirectionnelle le long de la rue du côté de la rivière. Améliorer la bande cyclable en direction nord de l’autre côté de la rue afin d’appuyer la connectivité locale.



Figure 64 : Plan clé de la partie nord de la promenade Sussex

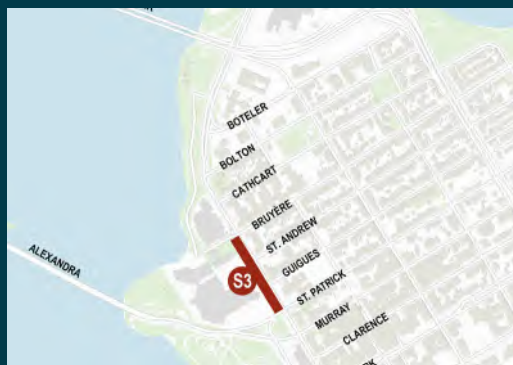
- d. Évaluer les possibilités d’accroître la plantation d’arbres afin de contribuer au verdissement et de créer des zones ombragées pour les piétons et les cyclistes.
- e. Améliorer la durabilité en envisageant l’aménagement d’une rigole de drainage biologique dans le terre-plein central.
- f. Réaliser une étude de circulation afin de déterminer s’il est possible de réduire le nombre de voies, ce qui permettrait de réutiliser l’espace pour des aménagements cyclables et du verdissement.
- g. Lorsque de nouveaux bâtiments seront construits en bordure de certaines parcelles clés, envisager l’aménagement d’espaces flexibles sur la rue, lesquels pourraient être conçus pour diverses utilisations, comme du stationnement sur rue, des placettes et des terrasses.

Sous-segments

Le segment nord de la promenade Sussex est divisé en trois sous-segments, à savoir, S3, S4 et S5. Le sous-segment S3 s'étend de la rue St-Patrick à la rue Bruyère, et le Musée des beaux-arts du Canada se trouve du côté ouest. Le sous-segment S4 s'étend de la rue Bruyère à la rue Boteler, et la Monnaie royale canadienne se trouve du côté ouest. Il s'agit de la coupe transversale la plus étroite de la partie nord de la promenade Sussex. Le sous-segment S5 s'étend, au nord, de la rue Boteler à l'avenue King Edward. Même si la chaussée et les trottoirs existants occupent toute l'emprise dans ce sous-segment, les bâtiments présentent d'importantes marges de recul, et les propriétés sont en grande partie détenues par le gouvernement fédéral, ce qui offre la possibilité d'ajouter de nouveaux éléments pour mieux délimiter la rue ou, à certains endroits, ajouter de la végétation sur les terrains adjacents et améliorer les aménagements pour le transport actif.

Coupes transversales

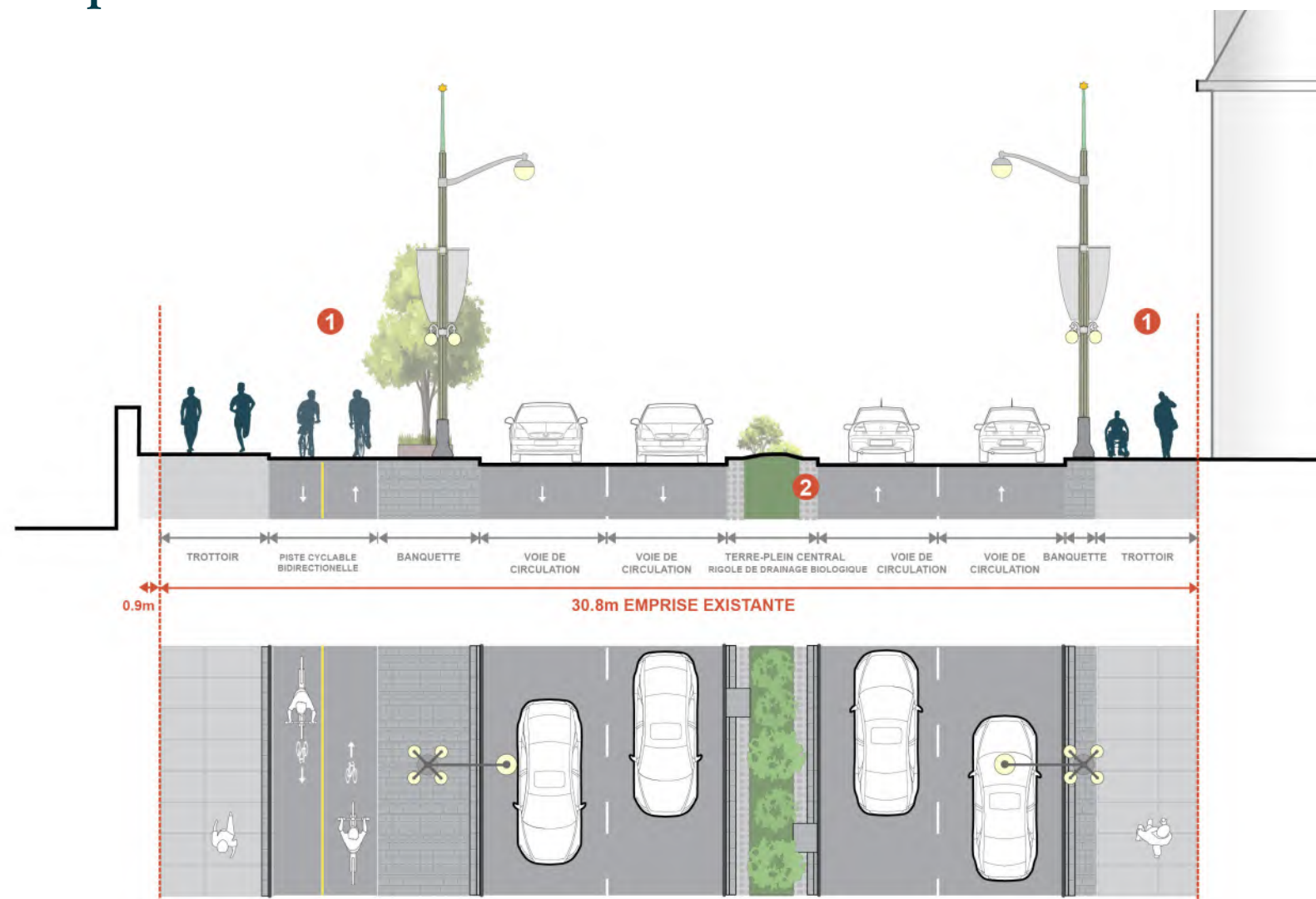
Des coupes transversales illustratives sont proposées afin d'orienter la conception future du segment. Elles illustrent les améliorations en matière d'aménagements piétonniers et cyclables et de verdissement tout en conservant deux voies de circulation dans chaque direction. Une piste cyclable bidirectionnelle du côté nord ferait partie du lien cyclable entre le canal Rideau et les chutes Rideau.



La coupe transversale S3 illustre la conversion de la bande cyclable en direction sud en piste cyclable bidirectionnelle. Une banquette arborée est aménagée entre les voies de circulation et la piste cyclable afin d'accroître la sécurité et le confort des cyclistes. Elle permet également de renforcer la séparation entre les piétons et la circulation, de planter des arbres de rue dans ce sous-segment et d'offrir de l'ombre aux piétons et aux cyclistes. Les plantations dans le terre-plein central sont remplacées par une rigole de drainage biologique, ce qui contribue à renforcer la durabilité tout en conservant le caractère du corridor.

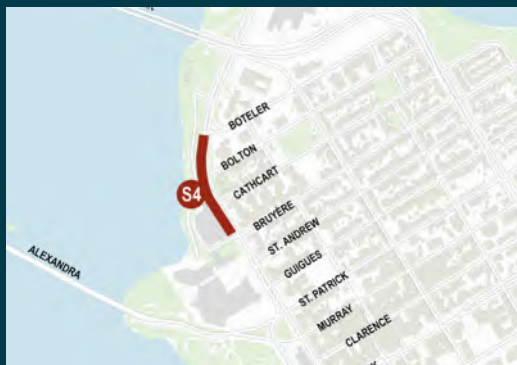
En raison de contraintes d'espace, la bande cyclable en direction nord est éliminée au profit d'aménagements de qualité supérieure du côté ouest, lesquels contribueront à la réalisation du lien cyclable entre le canal Rideau et les chutes Rideau. Autrement, si les études de circulation appuient la réduction du nombre de voies, l'espace ainsi libéré pourrait être réaffecté à une piste cyclable en direction nord et à une banquette élargie agrémentée d'arbres du côté est.

Coupe transversale S3



Coupe transversale S3 : Segment nord de la promenade Sussex (de la rue St-Patrick à la rue Bruyère)

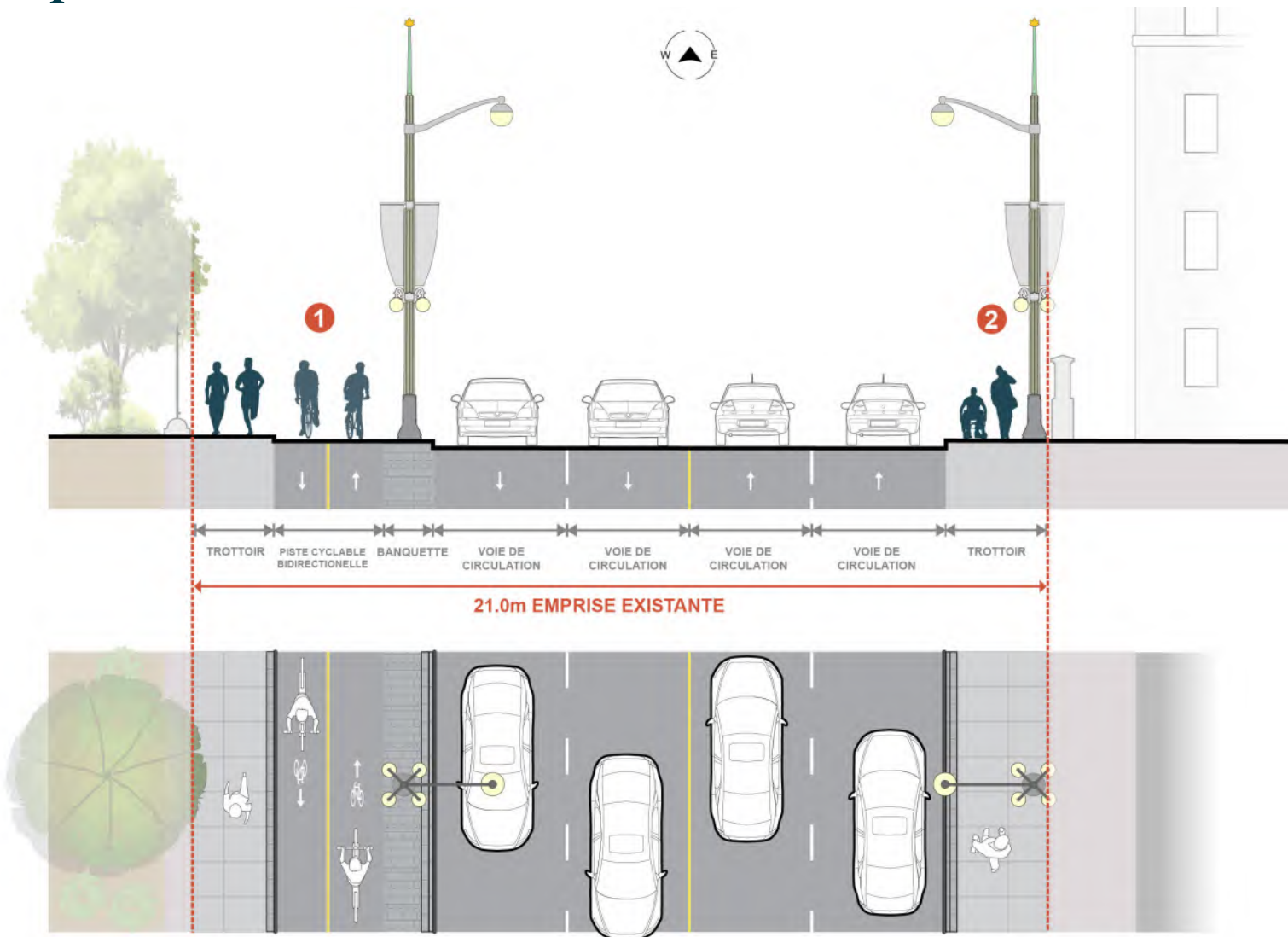
- ① Trottoir de béton et bande de pavés unis dans la banquette
- ② Possibilité d'une rigole de drainage biologique dans le terre-plein central



Coupe transversale S4

La coupe transversale S4 illustre la conversion de la bande cyclable en direction sud en piste cyclable bidirectionnelle. Une étroite banquette est aménagée entre les voies de circulation et la piste cyclable afin d'accroître la sécurité et le confort des cyclistes. Elle permet également d'accroître la séparation entre les piétons et la circulation.

En raison de contraintes d'espace, la bande cyclable en direction nord est éliminée au profit d'aménagements de qualité supérieure du côté ouest, lesquels contribueront à la réalisation du lien cyclable entre le canal Rideau et les chutes Rideau. Autrement, si l'étude de circulation appuie la réduction du nombre de voies de circulation, l'espace ainsi libéré pourrait être réaffecté à une piste cyclable en direction nord du côté est, ainsi qu'à des banquettes élargies agrémentées d'arbres de chaque côté de la rue.



Coupe transversale S4 : Segment nord de la promenade Sussex (de la rue Bruyère à la rue Boteler)

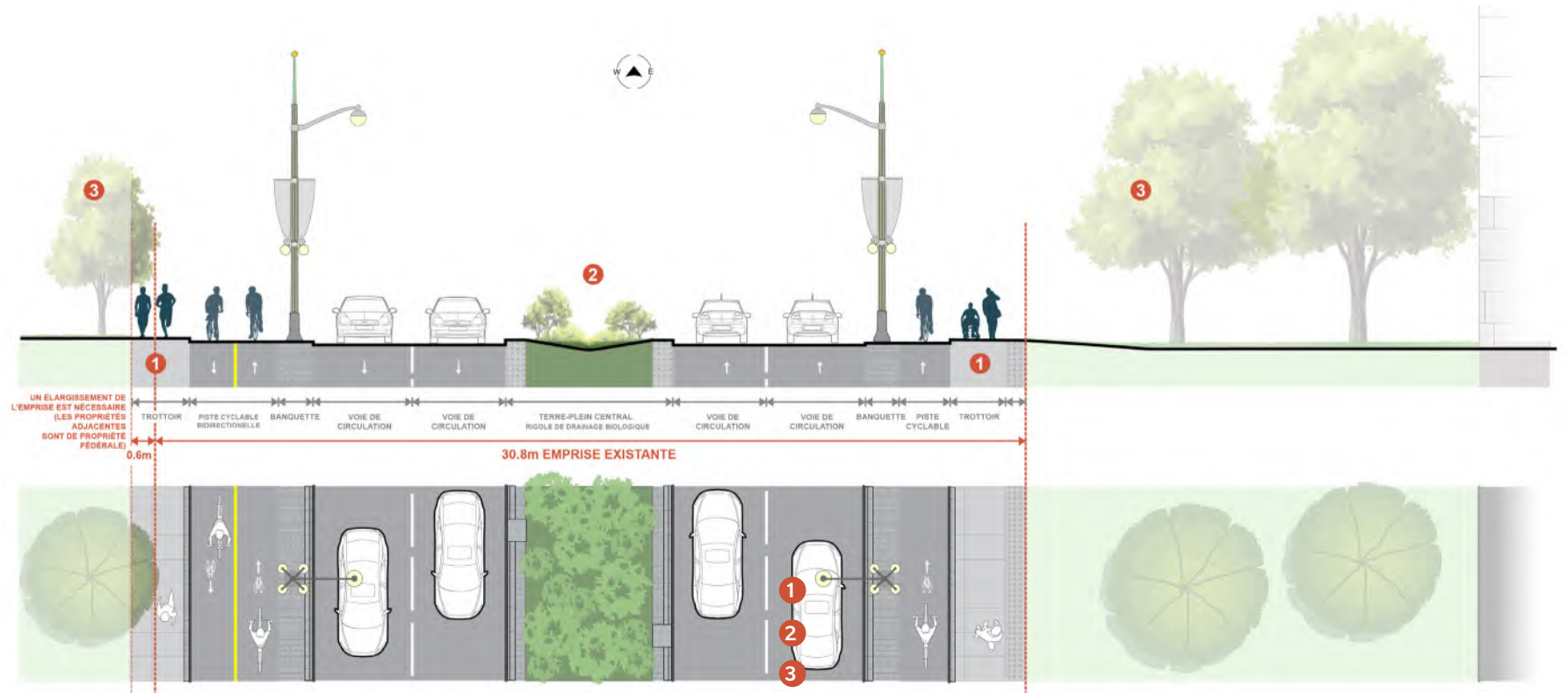
- 1 Côté rivière : trottoir en béton avec bande de pavés unis dans la banquette
- 2 Côté ville : trottoir en béton



Coupe transversale S5

La coupe transversale S5 illustre la conversion de la bande cyclable en direction nord en piste cyclable en direction nord, ainsi que la conversion de la bande cyclable sud en piste cyclable bidirectionnelle. Une zone tampon est établie entre les voies de circulation et les pistes cyclables afin d'améliorer la sécurité et le confort des cyclistes. Celle-ci accroît également la séparation entre les piétons et la circulation. Les améliorations du côté ouest nécessitent un léger élargissement au-delà de la limite actuelle de l'emprise. Cependant, toutes les propriétés touchées appartiennent au gouvernement fédéral.

Les plantations dans le terre-plein central sont remplacées par une large rigole de drainage biologique, ce qui contribue à renforcer la durabilité tout en conservant le caractère du corridor. En raison de contraintes d'espace, les propriétés adjacentes sont utilisées pour la plantation d'arbres de chaque côté de la rue. La plupart des propriétés adjacentes appartiennent au gouvernement fédéral. Autrement, si l'étude de circulation appuie une réduction du nombre de voies de circulation, l'espace ainsi libéré pourrait être réaffecté au domaine public. Cela pourrait inclure la plantation d'arbres de rue et l'aménagement d'espaces flexibles en bordure de rue, un concept qui a été mis en œuvre avec succès sur la rue Elgin, au sud du boulevard de la Confédération. L'espace flexible est séparé de la chaussée par une bordure franchissable et recouvert de pavés. L'espace flexible peut être aménagé pour diverses utilisations en fonction des besoins, notamment comme débarcadère, stationnement sur rue, terrasse de restaurant ou placette.



Coupe transversale S5 : Segment nord de la promenade Sussex (de la rue Boteler à l'avenue King Edward)

- 1 Trottoir en béton avec bande de pavés unis dans la banquette des deux côtés de la rue
- 2 Possibilité d'aménager une rigole de drainage biologique dans le terre-plein central
- 3 Possibilité de planter des arbres de rue sur les propriétés adjacentes



Croquis conceptuel 4 : Promenade Sussex Nord

6.1.8 Rue Elgin

Éléments caractéristiques

La rue Elgin s'élargit à l'approche de l'avenue Laurier, où commence le boulevard de la Confédération, et devient une grande avenue menant à la Place de la Confédération. Les trottoirs sont très larges et comportent une double rangée de lampadaires pour encadrer le cheminement piéton. Les pavés de granit gris dans les banquettes et terre-pleins, ainsi que les bordures de granit gris, contribuent au caractère unique de la rue en tant que prolongement du boulevard de la Confédération. Au fil du temps, le renouvellement du paysage de rue devrait préserver ces éléments, viser à accroître le couvert arboré et veiller à ce que la répétition ordonnée du mobilier urbain renforce la continuité visuelle de la rue. La transition vers le tissu urbain devrait se faire progressivement.

Priorités

Afin de respecter les principes clés pour le segment de la rue Elgin, les priorités suivantes ont été dégagées :

- a. Élargir les trottoirs afin d'accroître leur capacité compte tenu de la place de premier plan de cette rue au cœur de la capitale nationale et de son importance pour le transport en commun.
- b. Embellir le domaine public pour améliorer l'expérience piétonnière le long de la rue Elgin.
- c. Prévoir la souplesse nécessaire à l'implantation possible d'un tramway à l'embranchement ouest de la rue Elgin, au nord de la rue Queen.
- d. Ajouter des pistes cyclables unidirectionnelles pour accorder plus de place aux cyclistes.
- e. Réduire le nombre de voies de circulation tout en maintenant une capacité suffisante pour les autobus et la circulation générale.
- f. Verdir la rue en plantant des arbres et en ajoutant des jardinières, tout en veillant à ce qu'ils encadrent — sans toutefois obstruer — la vue sur le Monument commémoratif de guerre du Canada et les autres vues d'intérêt.
- g. Accroître la durabilité en envisageant l'aménagement de rigoles de drainage biologiques dans les grands espaces de plantation.



Figure 65 : Plan clé de la rue Elgin

Scénarios et coupes transversales

Des coupes transversales illustratives sont proposées pour deux scénarios afin d'orienter la conception future du segment. Le scénario à long terme suppose la reconstruction de la rue, ce qui permettrait d'apporter des modifications exhaustives en fonction des priorités de conception, mais nécessite un investissement de taille. Ce scénario n'est pas envisagé à court ou moyen terme, ce qui rend essentiel l'examen des possibilités d'améliorations provisoires.

Le scénario à court terme prévoit des améliorations progressives qui peuvent être réalisées sans nécessiter une reconstruction complète. Ces mesures permettront de rééquilibrer le segment au profit des modes de transport durable, faisant progresser rapidement et à moindre coût la mise en œuvre du principe clé de la mobilité durable.

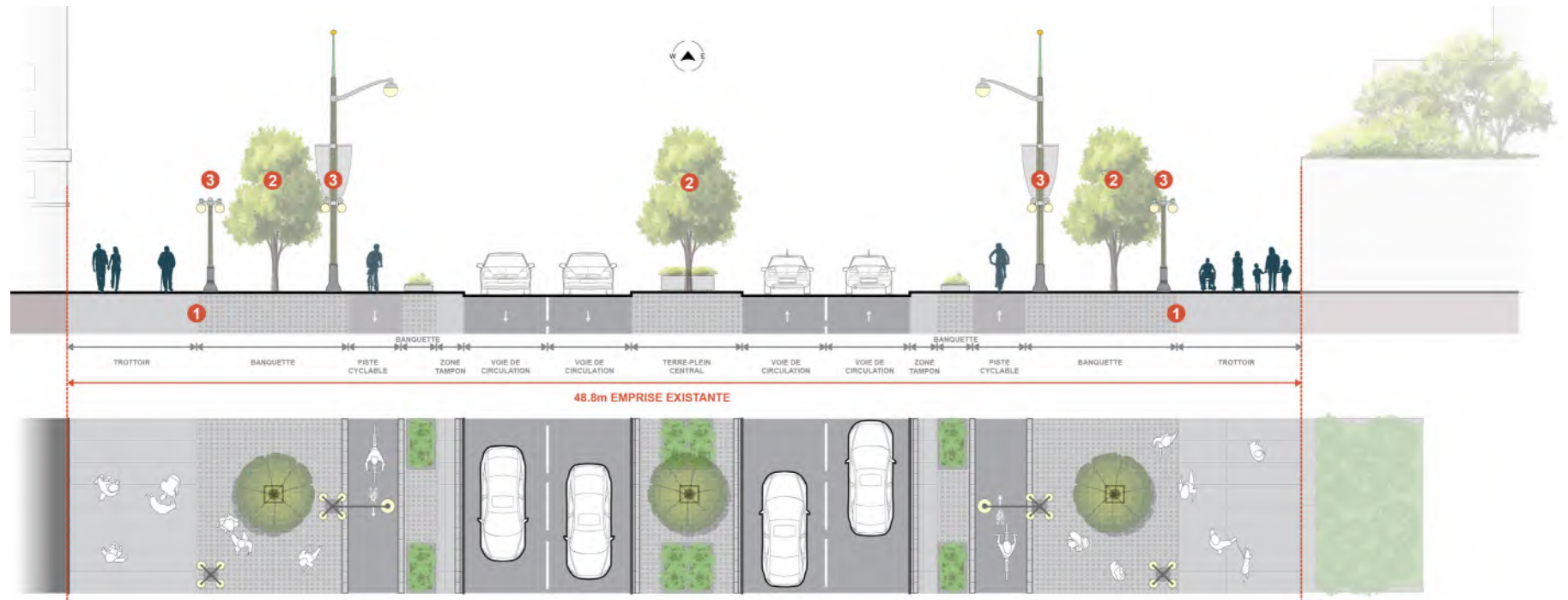
Scénario A : Scénario à long terme

Ce scénario propose une vision de la rue Elgin qui s'aligne étroitement sur les principes et les lignes directrices établis pour le boulevard. La reconstruction complète associée doit être planifiée en coordination avec les besoins de remplacement de la chaussée et des services municipaux pour une meilleure maîtrise des coûts.



Coupe transversale E1A

La coupe transversale E1A illustre le remplacement des plantations d'arbres de rue selon les meilleures pratiques actuelles afin de maximiser la santé des arbres et d'éviter la réapparition du soulèvement et de l'affaissement des pavés qui les entourent. Les bordures en granit gris, les pavés de granit à la base des arbres et ceux situés dans le terre-plein sont conservés. De nouveaux pavés peuvent être ajoutés le long des pistes cyclables. Les larges trottoirs en béton présentent une surface de roulement lisse adaptée aux aides à la mobilité, tandis que les pavés adjacents offrent de l'espace supplémentaire pour accueillir les piétons lors des périodes de forte affluence. Des pistes cyclables surélevées sont aménagées, de même que des jardinières assurant le verdissement et une séparation physique avec la circulation automobile. Des arbres sont ajoutés au terre-plein central pour accroître le verdissement du corridor. La chaussée est réduite à deux voies de circulation dans chaque direction.

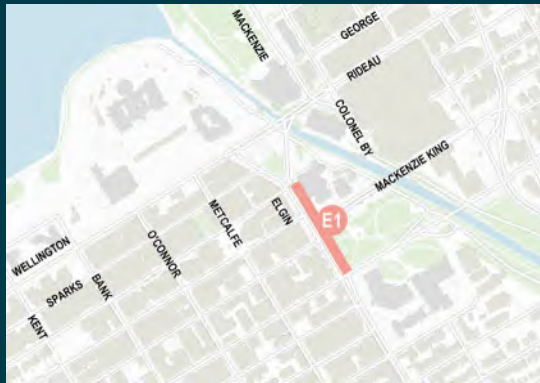


Coupe transversale E1A : Vision à long terme pour la rue Elgin (de l'avenue Laurier à la Place de la Confédération)

- 1 Trottoirs en béton et pavés de chaque côté de la rue
- 2 Une seule rangée d'arbres de chaque côté de la rue, et arbres dans le terre-plein central
- 3 Double rangée de lampadaires

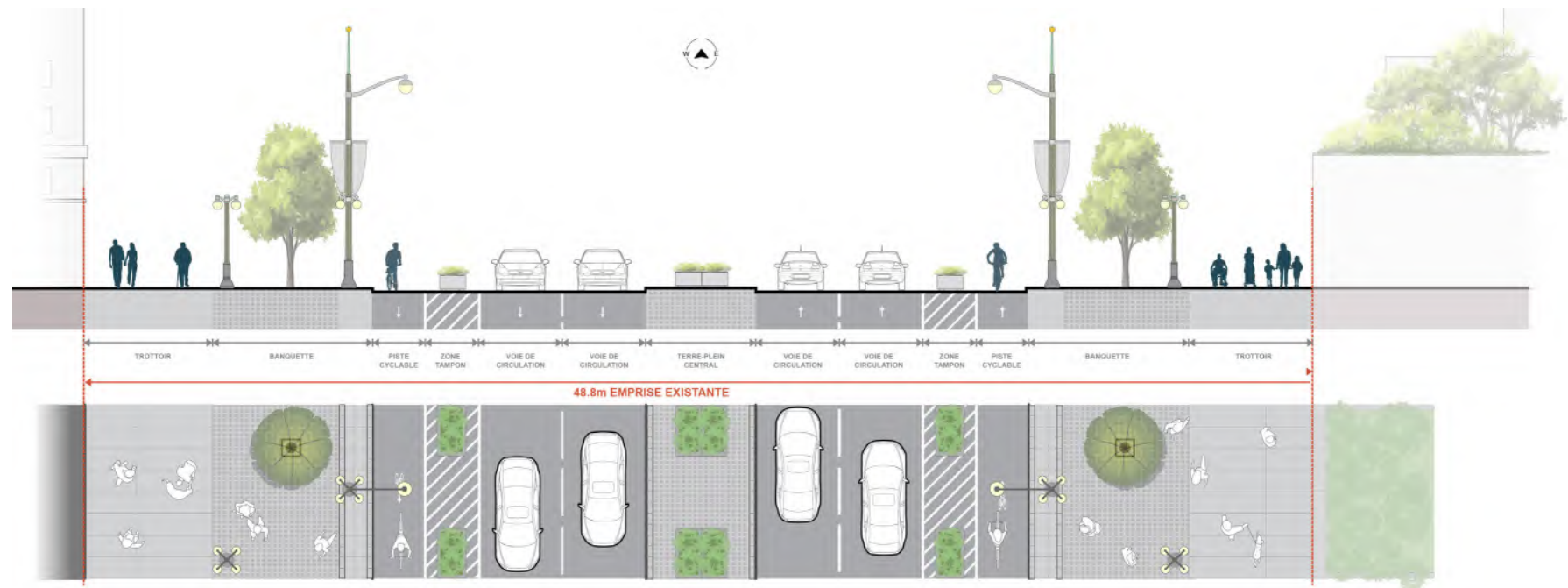
Scénario B : Scénario à court terme

Ce scénario prévoit également une réduction à deux voies de circulation par direction. Toutefois, il mise sur des techniques de construction plus économiques et de moindre envergure, ce qui permettrait sa mise en œuvre dans un délai beaucoup plus court.



La coupe transversale E1B illustre l'aménagement de pistes cyclables protégées à l'aide de marquage au sol, de signalisation et de jardinières en béton pré-coulé. Ces jardinières remplissent une double fonction : elles assurent une protection physique pour les cyclistes tout en contribuant au verdissement du corridor.

Coupe transversale E1B



Coupe transversale E1B : Vision à court terme pour la rue Elgin (de l'avenue Laurier à la Place de la Confédération)

Lignes directrices supplémentaires : porte d'entrée du boulevard de la Confédération

Le boulevard de la Confédération débute à l'intersection de la rue Elgin et de l'avenue Laurier. Il ne s'agit pas d'un pôle désigné et il ne doit pas rivaliser en taille avec les pôles principaux ou secondaires. Il partage toutefois certaines caractéristiques avec ces derniers, notamment en raison de la présence du parc de la Confédération, qui crée une rupture naturelle dans le tissu urbain et amorce la transition vers le domaine de la capitale. Cette intersection comporte des éléments qui caractérisent les portes d'entrée du boulevard : les hauts lampadaires de seuil de chaque côté de la rue, ainsi que le piédestal octogonal qui accueille la carte en bronze du boulevard de la Confédération, situé à l'entrée du parc. Compte tenu de l'envergure de la rue Elgin et de la présence de nombreux éléments concurrents dans le paysage de rue, le caractère de porte d'entrée de cet emplacement devrait être renforcé par les éléments suivants du paysage urbain :

- Installer davantage de hauts lampadaires de seuil en bordure du trottoir et dans les terre-pleins centraux, en ayant recours à une stratégie de regroupement ou de répétition des luminaires. Cela contribuera à créer un effet de seuil visuel pour encadrer la vue sur le Monument commémoratif de guerre du Canada.
- Aménager le centre de l'intersection de la rue Elgin et de l'avenue Laurier en pavés unis pour apaiser la circulation et de signaler la priorité accordée aux piétons.
- Intégrer d'autres éléments de revêtement et de mobilier issus de la famille du boulevard de la Confédération, tels que des bandes pavées et des bancs, afin de renforcer le vocabulaire de conception distinctif du boulevard.

6.2 Pôles principaux

Le boulevard de la Confédération compte sept pôles principaux, chacun ayant un caractère et une fonction différents, qu'ils soient existants ou planifiés. La **figure 66** illustre le plan clé des pôles principaux. Certains pôles sont achevés, tandis que d'autres ne sont pas encore aménagés.

Les modifications qui seront apportées au domaine public des pôles terminés ne changeront en rien le caractère et la fonction de ces derniers. Elles permettront plutôt d'y apporter des améliorations progressives en ajoutant de nouvelles commodités et fonctionnalités, telles que des aménagements cyclables, des améliorations à l'environnement piétonniers et des éléments de commémoration, d'interprétation et d'art public. Les présentes lignes directrices définissent les caractéristiques existantes de ces pôles et fournissent un cadre général pour leur évolution.

Quant aux pôles qui ne sont pas encore aménagés, leur caractère et leur fonction n'ont pas été définies. Les présentes lignes directrices fournissent des principes de conception urbaine pour la conception future de ces pôles, ainsi que des plans illustratifs. Les plans illustratifs présentent un type de conception possible qui pourrait découler de l'application des principes d'aménagement urbain. Ils ne visent pas à limiter la créativité des futurs exercices de design. Ils fournissent plutôt un mécanisme permettant d'explorer les possibilités et les défis associés à chaque pôle et la façon dont les principes de conception du boulevard de la Confédération peuvent être appliqués. Leur caractère et leur fonction ultimes seront déterminés à l'avenir.

Principes de conception généraux applicables à tous les pôles principaux

- Tous les pôles sont destinés à offrir un ou plusieurs espaces propices à l'installation de monuments commémoratifs et d'œuvres d'art public.
- Les pôles doivent avoir un caractère emblématique qui contribue à créer un esprit du lieu mémorable, et marquer les points tournants ou les intersections clés dans la ville.
- Intégrer des places assises. Les zones à forte circulation piétonnière et les espaces de rassemblement doivent disposer de nombreuses possibilités de s'asseoir, offrant différents plusieurs points de vue, des emplacements dans des zones actives et passives, et des places au soleil et à l'ombre.
- Prévoir une fontaine à eau potable.

Les pôles principaux achevés sont les suivants :

1. Place de la Confédération
2. Monument au maintien de la paix
3. Rideau Hall

Les pôles principaux non encore aménagés sont les suivants :

4. Rideau/Sussex
5. Wellington/Portage
6. Portage/Laurier
7. Alexandra/Laurier

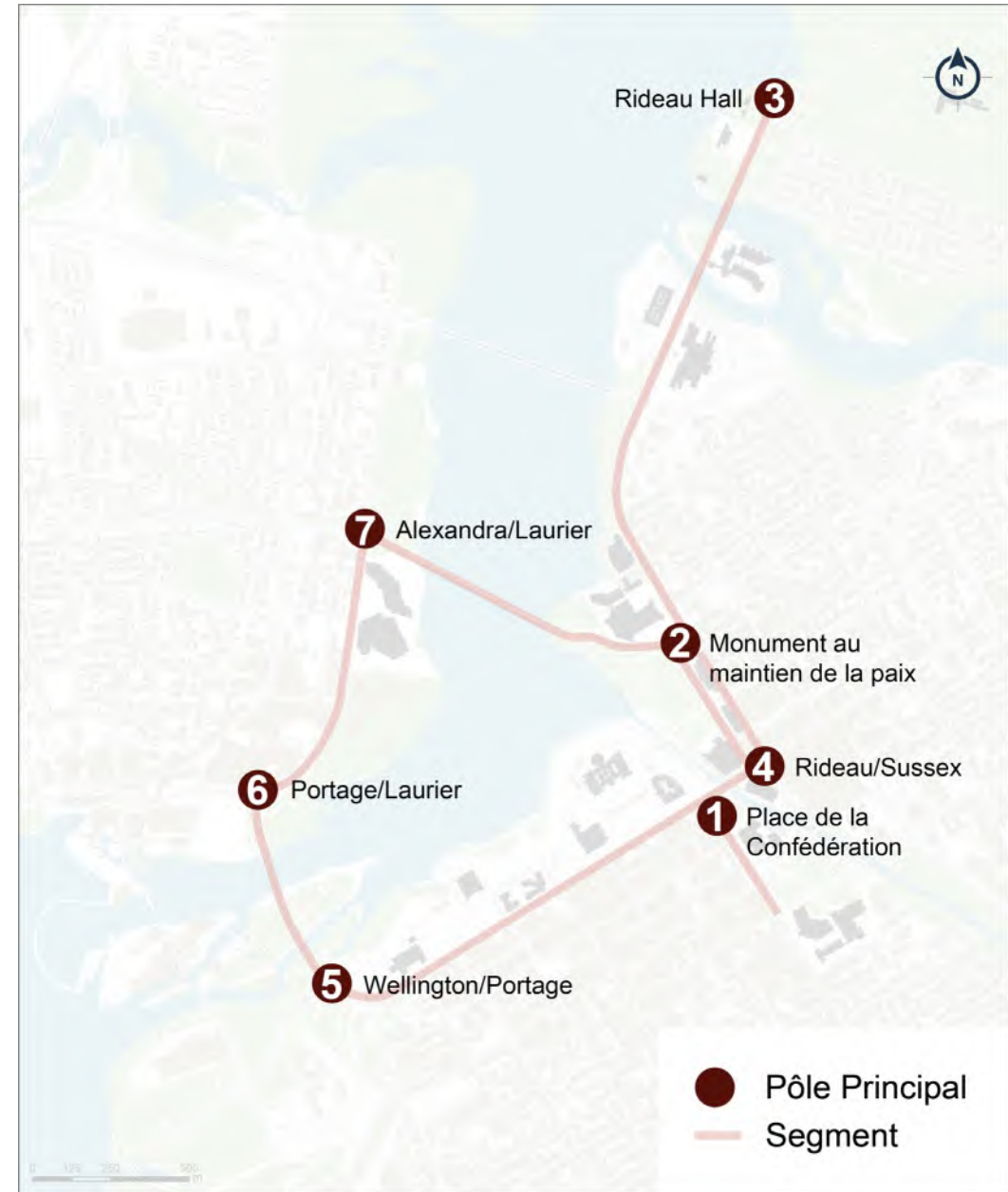


Figure 66 : Plan clé des pôles principaux du boulevard de la Confédération

6.2.1 Place de la Confédération

La Place de la Confédération est un lieu de commémoration, de rassemblement et de mémoire collective d'importance nationale, et un lieu historique national du Canada. Sa conception, de forme triangulaire, est achevée, et convient parfaitement à son utilisation et à sa fonction, aussi bien lors des cérémonies que dans la vie quotidienne, et aucun changement n'y est prévu.

La mise en service éventuelle du tramway le long de la rue Wellington pourrait exiger des changements importants au nord et à l'ouest de la place. Il est prévu de fermer la branche ouest de la rue Elgin à la circulation générale pour y installer le terminus du tramway. La majeure partie de l'emprise deviendrait un espace piétonnier ayant des éléments conceptuels semblables à ceux de la rue Wellington devant de la Colline du Parlement. Cette reconfiguration pourrait également être une occasion d'officialiser les espaces pour les véhicules de sécurité et d'entretien afin d'assurer leur présence ordonnée dans cet espace hautement symbolique. Le segment de rue existant serait recouvert d'un revêtement de pavés unis à niveau sur toute la largeur de l'emprise, à deux exceptions près. Le quai du tramway doit être surélevé par rapport aux voies pour rendre l'embarquement et le débarquement accessibles aux passagers. Le service d'autobus d'OC Transpo en direction sud continuerait d'emprunter ce segment le long du tramway, sur une voie réservée à niveau et recouverte de béton coloré pour une meilleure durabilité. Un quai d'autobus amélioré devrait être construit afin de faciliter les correspondances entre le tramway et les lignes d'autobus importantes d'OC Transpo. Cet aménagement permettra d'assurer les fonctions clés de connectivité du transport en commun tout en prolongeant l'espace de la place publique, des magnifiques bâtiments historiques jusqu'à la Place de la Confédération.

L'aménagement piétonnier de cette partie de la rue Elgin formerait une boucle reliant la rue Sparks à la rue Wellington, dans un environnement piétonnier continu. À l'instar de la rue Wellington devant la Colline du Parlement, des dispositifs de guidage et d'orientation tactiles à contraste élevé devraient être prévus pour guider les personnes ayant une déficience visuelle le long des voies d'autobus et de tramway. Il sera important d'aménager des passages pour piétons accessibles et munis de feux pour aider les usagers à traverser les voies. Il pourrait être nécessaire d'installer des équipements de recharge pour les tramways au terminus afin de permettre l'exploitation sans lignes aériennes de contact le long de la rue Wellington. Les équipements de recharge doivent être conçus de manière à être discrets et à s'intégrer visuellement aux éléments de conceptions du boulevard de la Confédération.

La rue Wellington le long de l'extrémité nord de la Place de la Confédération pourrait également être piétonnisée, car elle ne serait pas nécessaire à la circulation des véhicules privés. Elle devra toutefois rester accessible aux véhicules d'urgence et aux navettes parlementaires. En ce sens, elle constituera un véritable prolongement de la place jusqu'aux abords de la Colline du Parlement et du pont Plaza.

Le côté est de la place serait réaménagé en voie bidirectionnelle afin de préserver la connectivité pour la circulation générale. On pourrait envisager la possibilité d'aménager une voie réservée aux autobus en direction nord, assortie d'un arrêt d'autobus amélioré, afin de compléter les aménagements (voie réservée et arrêt d'autobus en direction ouest/sud) situés sur les autres côtés de la place.

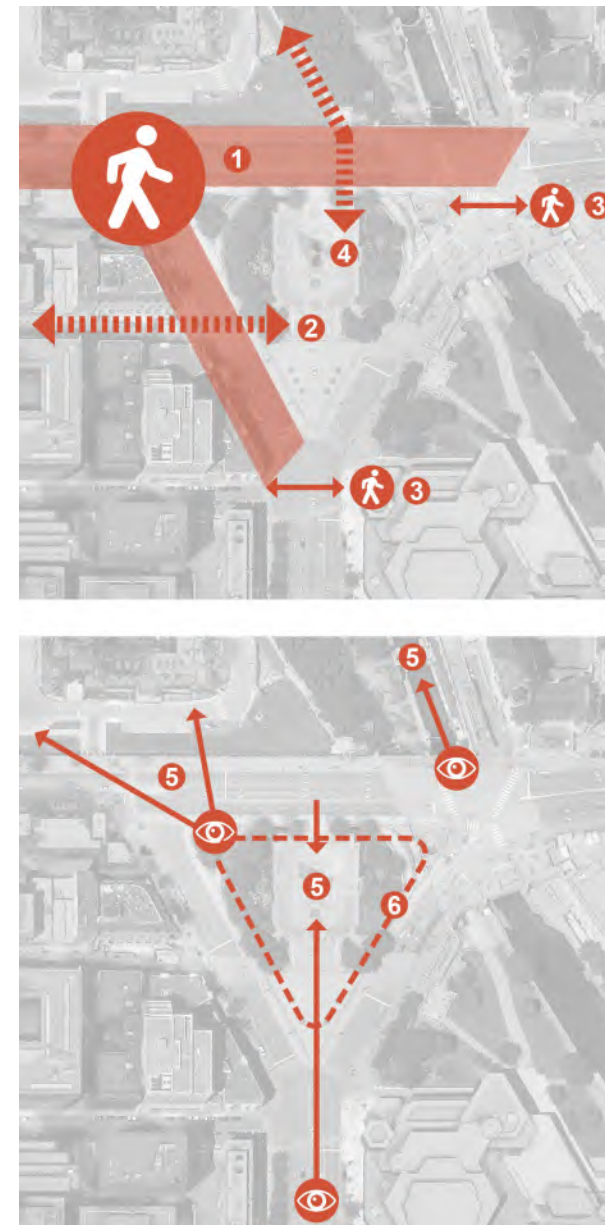


Figure 67: Principes de conception pour la Place de la Confédération

Principes de conception de la Place de la Confédération :

- 1 Piétonnisation de la rue. Revêtement en pavé uni sur l'ensemble de l'emprise, à l'exception de la voie d'autobus.
- 2 Améliorer le lien entre la rue Sparks et la Place de la Confédération.
- 3 Améliorer les traverses piétonnières de la rue Elgin.
- 4 Mettre en valeur le lien vers le sentier de l'Escarpement.
- 5 Préserver les vues sur le Monument commémoratif de guerre du Canada, la Colline du Parlement et le canal Rideau.
- 6 Préserver la conception centrale de la Place de la Confédération. Éliminer tous les stationnements (y compris ceux des véhicules de sécurité et d'entretien) sur les espaces piétonniers, y compris la place du Monument commémoratif de guerre.



Croquis conceptuel 5 : Rue Elgin, à l'ouest de la Place de la Confédération. Les éventuelles mesures de sécurité ne sont pas illustrées.

6.2.2 Monument au maintien de la paix

La place publique sur laquelle se trouve le Monument au maintien de la paix résulte d'un concept d'aménagement entièrement mis en œuvre qui met le monument à l'honneur. Aucun changement important n'est prévu pour l'esplanade centrale. Toutefois, l'ajout de places assises autour du monument pourrait être envisagé afin d'offrir davantage d'espace pour la contemplation et l'observation.

Pour créer un pôle plus cohérent mettant davantage l'accent sur le domaine piétonnier, le lien véhiculaire entre la rue St-Patrick et le pont Alexandra pourrait être supprimé et remplacé par des aménagements paysagers et des espaces verts supplémentaires. Le nouvel espace sera contigu au paysage et à l'esplanade du Musée des beaux-arts du Canada. Les présentes lignes directrices reflètent le concept d'aménagement intégrant ces modifications qui a été présenté dans le plan directeur de la pointe Kiweki.

De nouvelles possibilités d'aménagement paysager pourraient relier visuellement le Monument au maintien de la paix à l'esplanade du Musée des beaux-arts, ce qui contribuerait à mieux définir l'esplanade et à la rendre plus accueillante et fonctionnelle. Les liaisons avec la cour des Beaux-Arts et les cours patrimoniales Sussex pourraient être améliorées. Enfin, de nouvelles pistes cyclables et passages pour bicyclettes offriront des itinéraires cyclables sécuritaires d'un bout à l'autre du pôle.

Bien que le plan illustratif et les principes de conception n'intègrent pas la boucle interprovinciale de transport en commun, sa mise en œuvre n'est pas exclue pour autant. Si ce projet allait de l'avant, il faudrait suivre les principes énumérés pour ce pôle de façon plus générale.



Figure 68 : Plan illustratif du pôle du Monument au maintien de la paix

Principes de conception du pôle du Monument au maintien de la paix

- 1 Créer des itinéraires cyclables bien définies assortis de passages pour bicyclettes.
- 2 Éliminer des voies de circulation pour créer un nouvel espace aménagé et paysager, dont l'utilisation et la programmation restent à déterminer.
- 3 Définir de nouveaux liens piétonniers reliant l'espace aménagé et paysager aux trottoirs, aux passages pour piétons et aux espaces publics adjacents.
- 4 Le Monument au maintien de la paix reste essentiellement inchangé. Envisager l'ajout de places assises autour du monument, face à celui-ci, car la plupart des places assises existantes sont orientées dans la direction opposée.
- 5 Envisager de planter une rangée d'arbres à feuillage dense, un aménagement paysager et des places assises sur l'esplanade du Musée des beaux-arts afin de mieux encadrer l'espace et d'offrir de l'ombre et des commodités. Ce faisant, il sera essentiel de préserver les vues sur l'édifice du Musée des beaux-arts du Canada. Il faudra examiner les corridors visuels avant de confirmer l'emplacement des futurs arbres.
- 6 Maintenir des lignes de vue dégagées donnant sur Maman, l'œuvre d'art public située au centre de l'esplanade du Musée.
- 7 Réaligner l'entrée du parc Major's Hill à l'intersection de l'avenue Mackenzie et de la rue Murray.

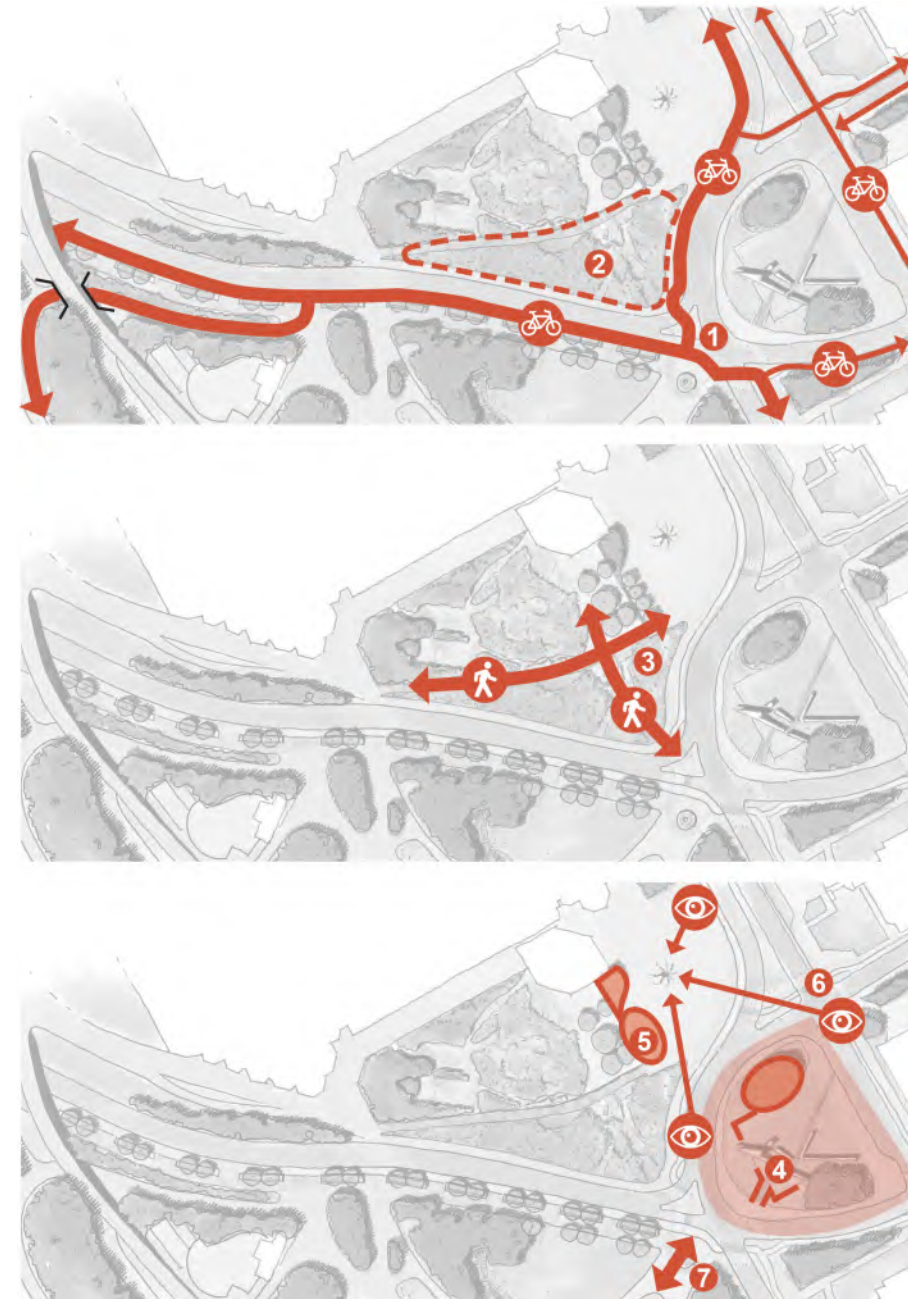
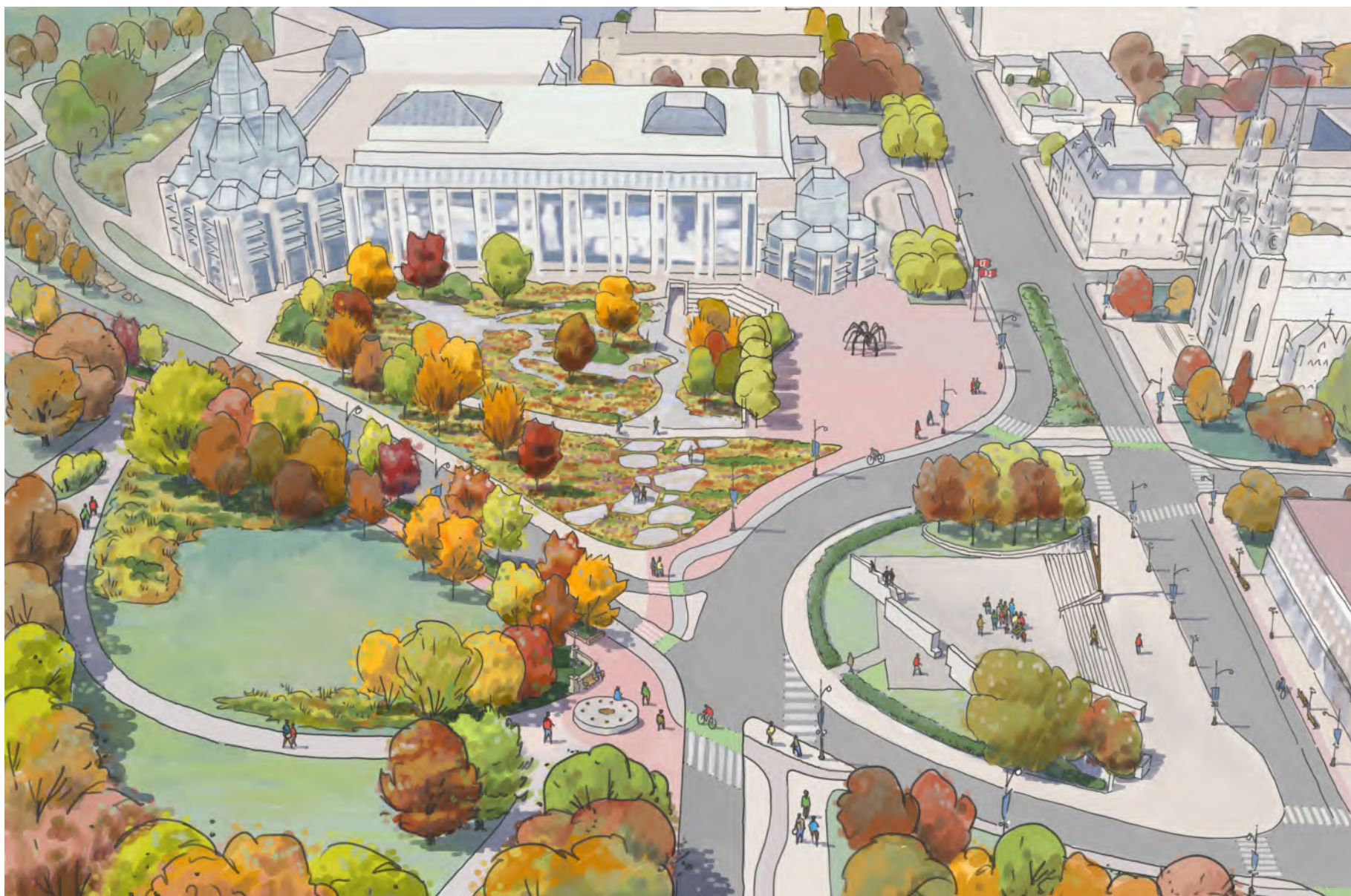


Figure 69 : Principes de conception du pôle du Monument au maintien de la paix



Croquis conceptuel 6 : Monument au maintien de la paix

6.2.3 Rideau Hall

Les éléments caractéristiques du pôle Rideau Hall sont définies. L'échelle et la forme de la rue sont les principaux atouts de ce pôle. L'emprise est étroite, et les arbres, les bâtiments, les clôtures, les trottoirs, les places et les aménagements paysagers adjacents sont à proximité de la rue. Cette disposition confère à l'ensemble une dimension intimiste et humaine, comprimant l'espace et donnant lieu à une expérience mémorable, autant lorsqu'on approche du pôle depuis le boulevard de la Confédération que du parc et de la promenade Sir-George-Étienne-Cartier. Les dimensions réduites du carrefour giratoire mettent en valeur la sculpture centrale, véritable point focal à l'échelle de l'architecture résidentielle environnante. Il faudra veiller, lors des travaux futurs, à préserver ces intimes relations d'échelle.

L'esplanade d'arrivée de Rideau Hall mise sur ces caractéristiques. De petite envergure, elle s'étend jusqu'au pôle pour attirer les visiteurs vers le domaine de Rideau Hall. La forme du carrefour giratoire et la sculpture servent de pivot lorsque l'on vient du sud, orientant les gens vers Rideau Hall. Le complexe Rideau Hall a été désigné lieu historique national; ses éléments caractéristiques doivent être préservés et mis en valeur.

La statue de la reine Elizabeth II, qui se dresse provisoirement à ce pôle, est parfaitement intégrée à son environnement. Elle est proportionnelle à l'espace restreint qui l'entoure, et la forme de l'œuvre interpelle le regard sous tous les angles, convenant ainsi parfaitement au carrefour giratoire. Si la statue venait à être déplacée, toute nouvelle œuvre installée à cet endroit devrait être réalisée dans le même esprit. De plus, ce pôle gagnerait à dévoiler la rivière des Outaouais et à la mettre en valeur, à offrir des liens piétonniers améliorés et à renforcer les liens entre l'esplanade d'arrivée de Rideau Hall et le monument commémoratif ou l'œuvre d'art par le dégagement des lignes de vue, l'aménagement de places assises et d'espaces de contemplation, et l'ajout d'éléments d'interprétation.

Principes de conception du pôle Rideau Hall :

- ❶ Vue du lieu de commémoration depuis l'est.
- ❷ Améliorer le lien avec la rivière des Outaouais.
- ❸ Le caractère intimiste de l'emprise et la proximité immédiate des murs, des bâtiments et des aménagements paysagers voisins délimitent les contours du carrefour giratoire et de la place ainsi que leurs abords. Les ouvertures sont réduites au minimum; même les voies d'accès sont dotées de barrières décoratives qui contribuent à la définition du contour de l'espace.
- ❹ Esplanade d'arrivée de Rideau Hall et revêtement axé sur les piétons avec pavés unis sur l'ensemble de l'emprise. Le paysage est réorienté vers le monument commémoratif et l'interprétation.
- ❺ Aménager des passages pour piétons.



Figure 70 : Principes de conception du pôle Rideau/Sussex

6.2.4 Rideau/Sussex

Le pôle Rideau/Sussex se trouve à un endroit charnière le long du boulevard. À l'est se trouvent le marché By et le Centre Rideau, ainsi que d'autres destinations culturelles et touristiques et des lieux de travail. Nombreux sont les piétons qui empruntent le corridor de la rue Wellington et de la rue Rideau et traversent cette intersection. De ce fait, ce pôle est une porte d'entrée privilégiée vers le boulevard de la Confédération.

Il est donc primordial de bonifier le domaine piétonnier de ce pôle en y aménageant un espace de rassemblement important et en renforçant ses liens avec les alentours. On peut y parvenir en supprimant certaines voies de circulation automobile au profit d'une nouvelle place publique et en ramenant les piétons au niveau du sol. À l'instar des autres pôles, l'espace public ainsi créé pourra accueillir un monument commémoratif ou une œuvre d'art public de grande taille, et ses dimensions conviendront à divers aménagements : places assises, espaces verts, rassemblements et événements. De même, il est indispensable de prévoir à cet endroit l'érection d'un nouveau bâtiment dont le rez-de-chaussée s'ouvrira sur la place et contribuera à l'animer, celle-ci étant par ailleurs bordée de murs aveugles et de plusieurs voies de circulation.

Priorités en matière de conception

Afin de respecter les principes clés pour le pôle Rideau/Sussex, les priorités suivantes ont été dégagées :

- a. Revitaliser le domaine public par l'aménagement d'une place publique agrandie au niveau du sol au sud de la rue Rideau et à l'ouest de la promenade du Colonel-By. Elle sera encadrée par un nouveau bâtiment attenant à l'ancienne gare Union. Celui-ci intégrera des usages actifs au rez-de-chaussée qui animeront le front bâti étendu de la rue Rideau ainsi que ce nouvel espace ouvert, et incorporera les caractéristiques stylistiques de l'édifice patrimonial.
- b. Aménager un trottoir continu au niveau du sol en bordure du côté sud de la rue Rideau.
- c. Construire une piste cyclable bidirectionnelle le long du côté nord de la rue Rideau pour relier la piste cyclable de la rue Wellington aux pistes cyclables de l'avenue Mackenzie et de la promenade Sussex afin de compléter la boucle cyclable du boulevard de la Confédération.
- d. Améliorer la qualité des passages pour piétons et bicyclettes sur la rue Rideau afin de favoriser la connectivité entre la promenade du Colonel-By et le boulevard de la Confédération.
- e. Supprimer la liaison véhiculaire entre la rue Rideau, au sud de l'avenue Mackenzie, et la promenade du Colonel-By pour réallouer l'espace dédié à la circulation automobile au profit des objectifs susmentionnés.
- f. Prévoir un accès à des toilettes publiques.

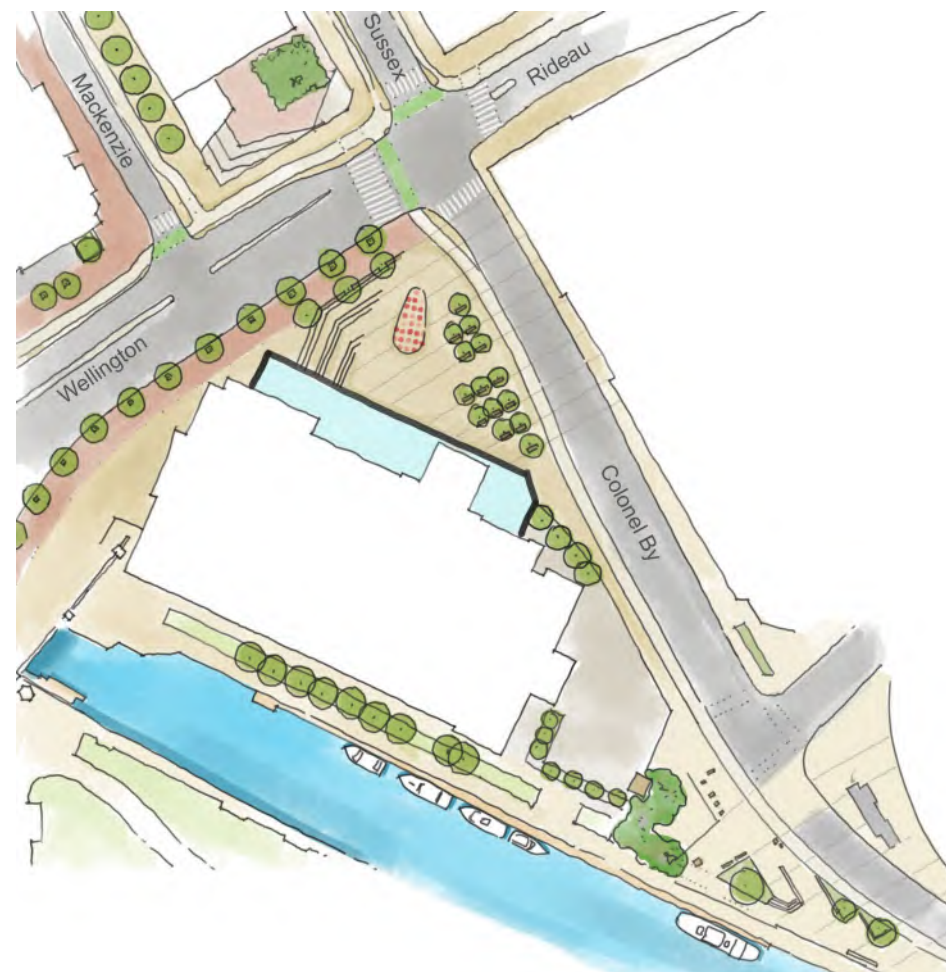


Figure 71 : Plan illustratif du pôle Rideau/Sussex

Le plan illustratif est présenté afin d'orienter l'aménagement futur du pôle. Il illustre une approche de conception qui pourrait être adoptée lors de la reconfiguration des voies, comme le recommande l'étude de mobilité réalisée par la Ville d'Ottawa pour donner suite aux recommandations du Conseil municipal énoncées pour ce pôle dans le Plan du domaine public du marché By. La CCN a été partie prenante de ce processus d'étude et le plan recommandé est conforme aux principes clés du boulevard de la Confédération.

Ce plan illustratif illustre le rétablissement des liens visuels et spatiaux en surface pour les piétons et la création d'une place publique où les possibilités de verdissement, de biodiversité et d'ombrage abondent. La lisibilité et l'utilité du tissu urbain s'en trouvent améliorées, et une véritable place urbaine encadrée par des bâtiments et convenant à l'installation un monument commémoratif peut être aménagée.

Principes de conception du pôle Rideau/Sussex

- 1 Itinéraires piétonniers bien définies et menant directement vers l'intersection.
- 2 La dénivellation doit être perçue comme un atout et mise en valeur, par exemple par l'aménagement d'un grand escalier agrémenté de gradins.
- 3 Pistes cyclables bien définies et assorties de passages pour bicyclettes.
- 4 Aménagement propice au verdissement, à la biodiversité et à l'ombre. Les thèmes exprimés par les plantations, les matériaux de revêtement et le mobilier urbain pourraient rappeler le paysage de la promenade du canal Rideau, comme c'est le cas pour l'intersection de la promenade du Colonel-By et de l'avenue Daly. Un aménagement urbain formel et soigné est préconisé pour cet espace.
- 5 Le vaste trottoir de la rue Wellington reprend les éléments du paysage de rue du boulevard de la Confédération, en particulier :
 - des pavés unis de couleur rouge sur toute la surface du trottoir
 - des arbres de rue situés dans la banquette (+/- 2,5 m du bord du trottoir) qui créent un effet de bordure
- 6 Une stratégie de nivellement du terrain pour créer une surface plane vouée à la programmation et aux activités, mais aussi pour encadrer les éléments commémoratifs.
- 7 Lors du réaménagement du pôle, doter le site d'une façade active grâce à l'ajout d'un nouvel édifice destiné à la restauration ou au commerce de détail, qui contribue à l'espace de rassemblement en attirant les gens et en fournissant des services pour l'utilisation quotidienne de la place.

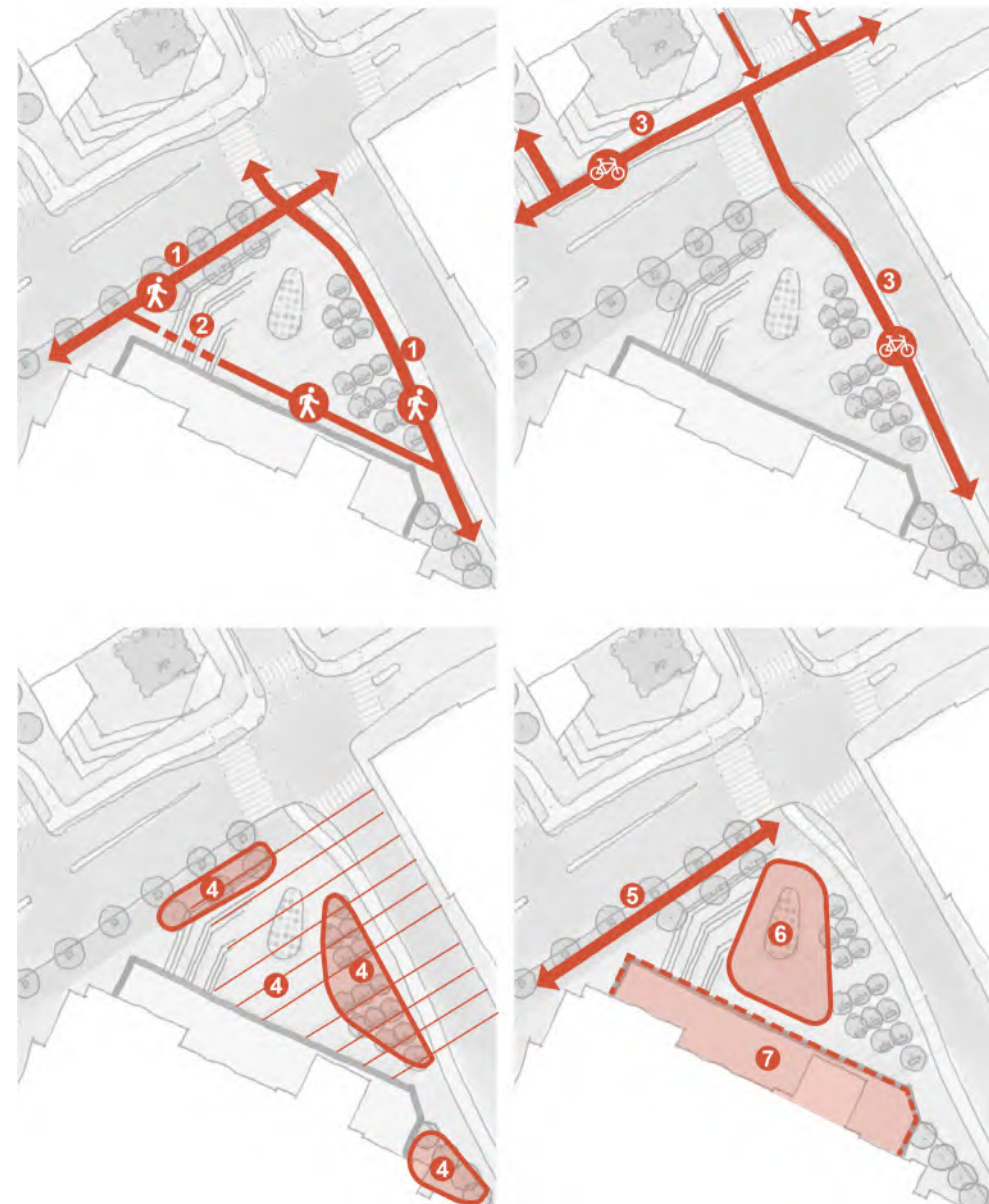
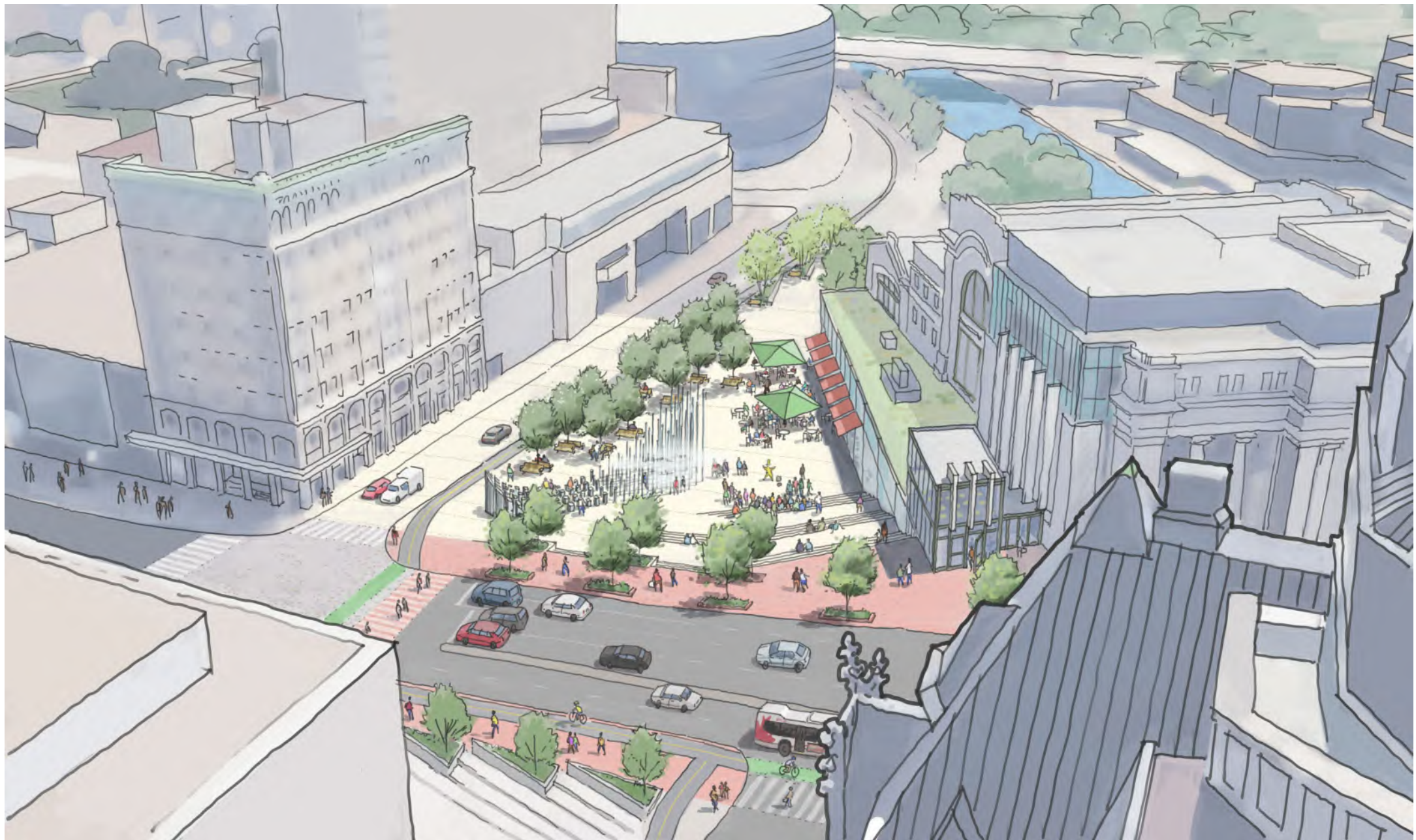


Figure 72 : Principes de conception du pôle Rideau/Sussex



Croquis conceptuels 6 : Pôle Rideau/Sussex

6.2.5 Wellington/Portage

Le pont du Portage est un corridor de transport essentiel dans la région de la capitale. Il est toutefois possible de trouver un meilleur équilibre entre les modes de transport, notamment en y aménageant le futur tramway. Des modifications à la géométrie de l'intersection pourraient améliorer le confort des piétons en raccourcissant les passages pour piétons et en les rendant plus directs. Des pistes cyclables et des passages pour bicyclettes peuvent être ajoutés. En outre, des espaces paysagers supplémentaires peuvent être aménagés aux abords de la route.

Le pôle Wellington/Portage bénéficie d'une position surélevée et de son contexte dans la ville d'Ottawa. L'approche de l'intersection par la rue Wellington, depuis l'ouest, offre un panorama sur la ligne des toits des édifices de la Colline du Parlement et, du côté nord, de la rivière des Outaouais. Ce sont là de remarquables caractéristiques pour la création de lieux qui devraient être préservés et mis en valeur dans l'aménagement. L'ajout de surfaces planes adjacentes aux trottoirs peut créer des espaces de rassemblement propices à la commémoration et à l'art public, et renforcer les liens entre les piétons et le paysage de la vallée.



Figure 73 : Plan illustratif du pôle Wellington/Portage

Principes de conception du pôle Wellington/Portage

- 1 Itinéraires piétonniers en surface (niveau supérieur), représentés par des traits pleins.
- 2 Itinéraires piétonniers au niveau de la vallée (niveau inférieur).
- 3 Reconfiguration des voies de circulation et amélioration des bretelles de virage de façon à raccourcir les passages pour piétons et à les rendre plus directs.
- 4 Tracé potentiel du tramway.
- 5 Itinéraires cyclables en surface (niveau supérieur), représentés par des traits pleins.
- 6 Itinéraires cyclables au niveau de la vallée (niveau inférieur).
- 7 Maintien de l'aménagement de l'esplanade du côté intérieur de l'anneau et ajout d'arbres de rue là où c'est possible.
- 8 Pavés unis ou éléments décoratifs sur l'ensemble de l'emprise afin de créer un lien visuel entre les deux côtés de la rue Wellington.
- 9 Espaces de rassemblement ou places publiques au niveau de la rue qui offrent des liens piétonniers directs vers le paysage de la vallée par le biais d'escaliers et de rampes d'accès. La transition vers le bas de la pente peut faire partie de l'expérience proposée par le pôle.
- 10 Maintien de lignes de vue dégagées depuis la rue Wellington, au-delà de la vallée, vers les édifices emblématiques de la Colline du Parlement.
- 11 Des aménagements paysagers supplémentaires permettront de déplacer les trottoirs du bord de la chaussée vers un corridor vert pour offrir aux piétons un cadre plus agréable le long de cette rue très achalandée.
- 12 Les monuments commémoratifs et les œuvres d'art public devront être placés dans les espaces de rassemblement, sans pour autant obstruer le corridor visuel.

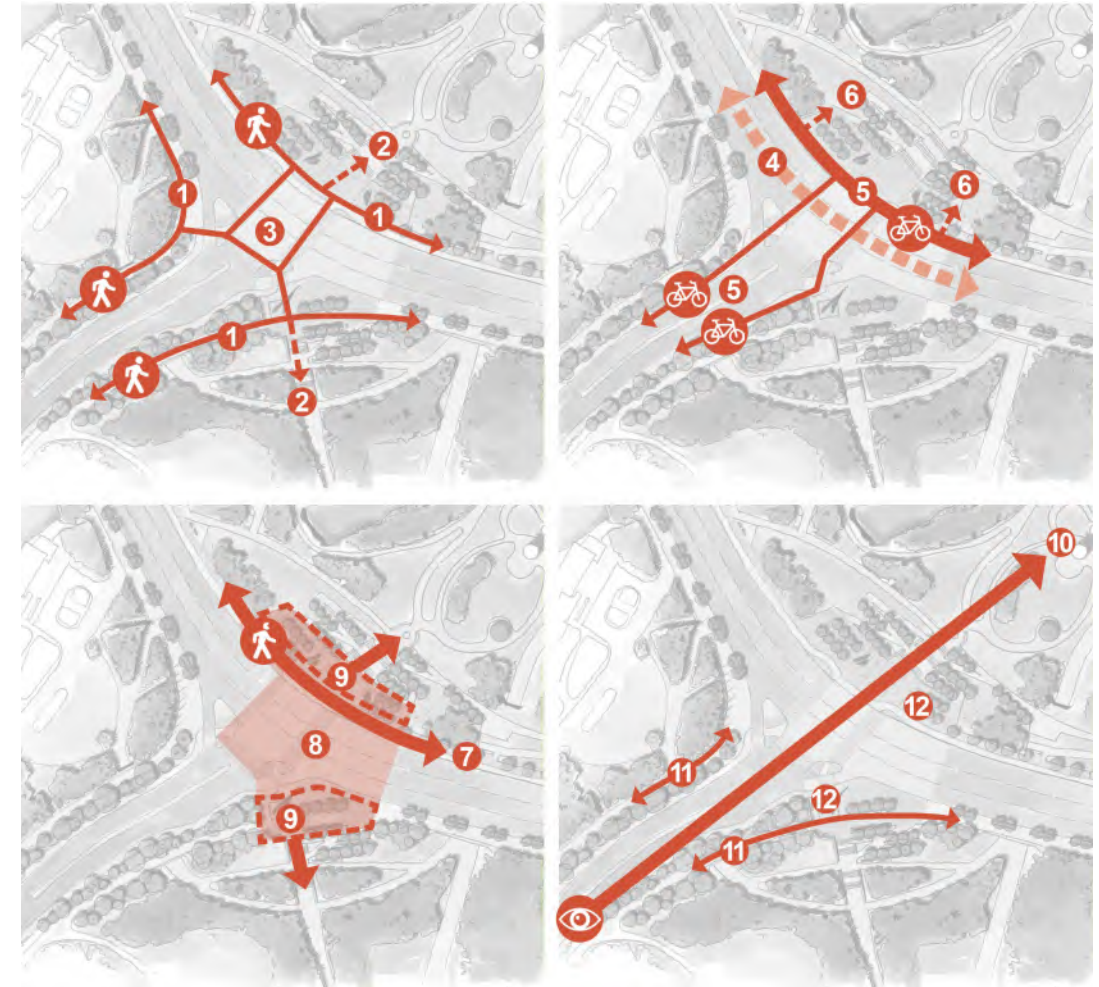
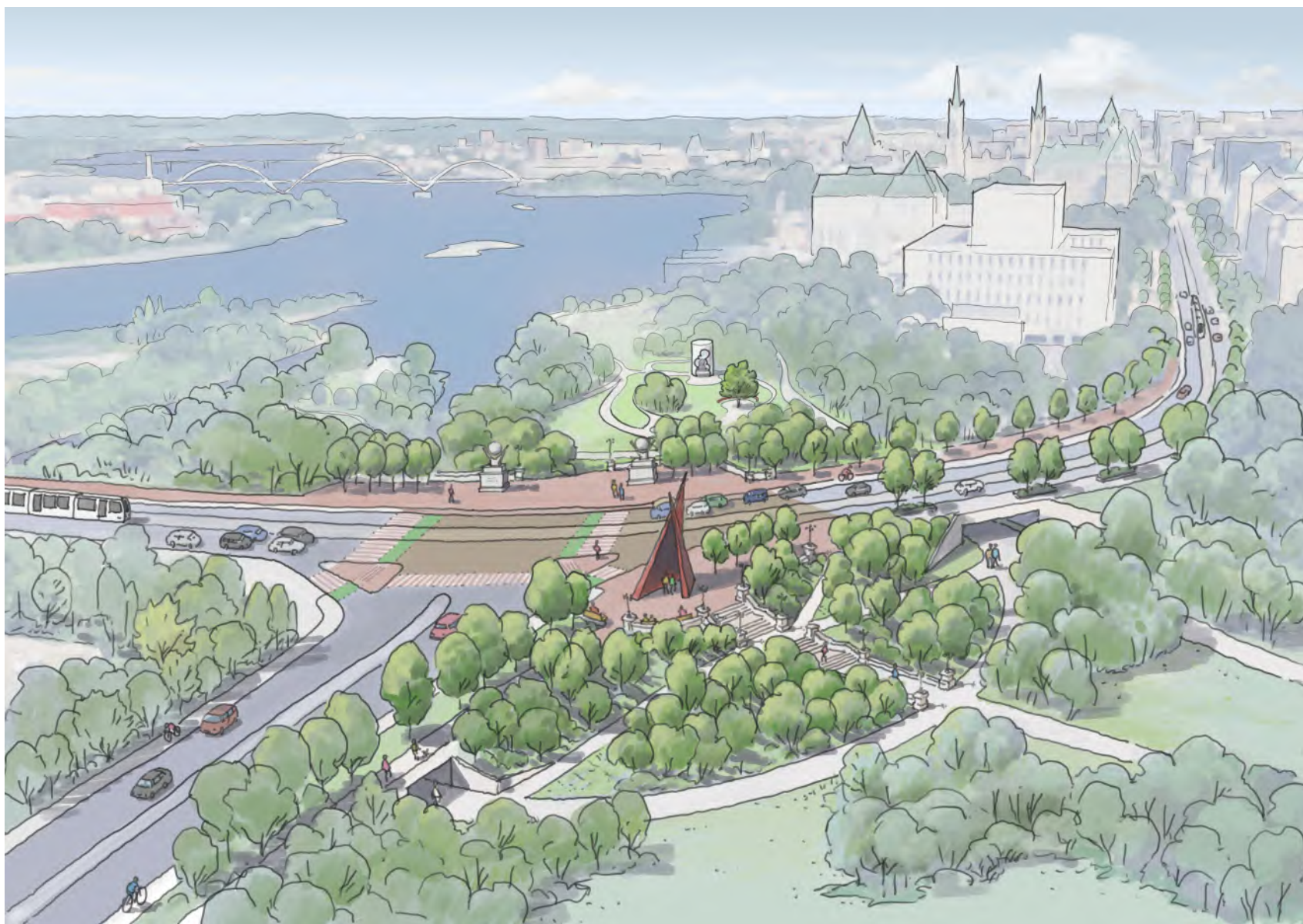


Figure 74 : Principes de conception du pôle Wellington/Portage



Croquis conceptuels 8 : Pôle Wellington/Portage

6.2.6 Portage/Laurier

Ce pôle joue un rôle de pivot le long du boulevard de la Confédération ainsi que de porte d'entrée vers le pont du Portage et le Québec. Les principaux atouts de ce secteur comprennent le paysage de la vallée de la rivière, caractérisé par un vaste espace pouvant accueillir des sentiers, des pistes cyclables, des belvédères et d'autres installations; et un possible nouveau développement le long de la rue Laurier qui pourrait intégrer des usages actifs au niveau de la rue, mieux encadrer le pôle et donner accès à des toilettes publiques. On pourrait envisager l'aménagement d'une intersection surélevée.

Ce nouveau développement encadrerait une place publique à l'angle du pont du Portage. Cette place peut être reliée à un réseau de sentiers riverains pleinement aménagé, doté de nouveaux espaces de rassemblement et d'observation. Ce concept suppose que la rue Laurier est reconstruite selon sa configuration ultime, intégrant des voies de circulation et des pistes cyclables, et que les terrains avoisinants ont été transformés. Une mise en œuvre progressive devrait être envisagée pour ce pôle. Par exemple, les liens avec la berge pourraient être aménagés bien avant la construction de nouveaux développements et sans que la rue Laurier ne soit reconstruite.



Figure 75 : Plan illustratif du pôle Portage/Laurier

Principes de conception du pôle Portage/Laurier

- 1 Des pistes cyclables sont aménagées de part et d'autre de la rue Laurier, conformément aux plans cyclables de la CCN et de la Ville de Gatineau. Elles sont reliées au sentier des Voyageurs qui longe la rive nord de la rivière des Outaouais.
- 2 Les liens piétonniers entre les rues et la vallée de la rivière des Outaouais passent par le pôle à l'angle de la rue Laurier et du pont du Portage et mènent au sentier des Voyageurs, au parc Kruger et aux lieux de rassemblement et aux points d'observation qui jalonnent les berges.
- 3 Ce pôle se prête à l'aménagement d'une place publique accueillant un monument commémoratif ou une œuvre d'art public. Le bâtiment adjacent devrait stimuler les activités sur la place avec des usages commerciaux ouverts sur l'extérieur.
- 4 Une série d'espaces de rassemblement sur les berges de la rivière offre des moments de répit tout au long du sentier des Voyageurs et des occasions d'observer le paysage de l'autre côté de la rivière.
- 5 Les plateaux peuvent être aménagés à des fins de loisirs passifs.
- 6 Des belvédères peuvent être aménagés à différents niveaux le long de la rivière. Certains pourraient être situés sur les formations rocheuses surplombant l'eau, tandis que d'autres pourraient descendre jusqu'à la rivière.

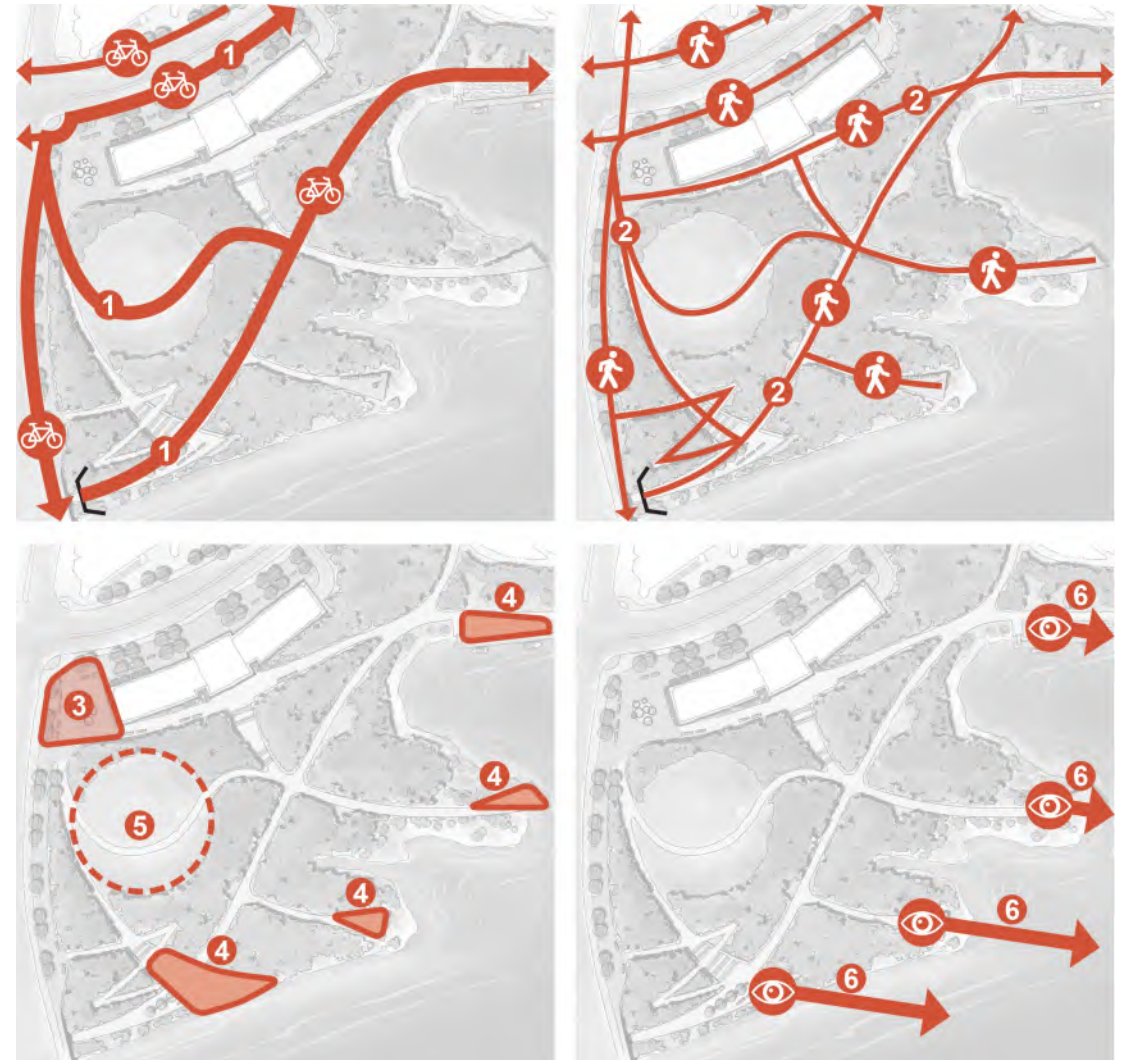


Figure 76 : Principes de conception du pôle Portage/Laurier



Croquis conceptuel 9: Pôle Portage/Laurier

6.2.7 Alexandra/Laurier

Ce pôle joue un rôle de pivot le long du boulevard de la Confédération ainsi que de porte d'entrée vers le pont Alexandra et le Québec. Le réalignement des voies de circulation automobile vers le pont Alexandra à l'intersection de la rue Laurier, conjugué à l'élimination de la voie de virage à droite de la rue Laurier vers le pont Alexandra est l'occasion d'accroître l'espace piétonnier au coin sud-est de l'intersection et d'apporter des améliorations au parc Jacques-Cartier au coin nord-est, ainsi qu'à la façon dont il se poursuit sous le pont. De simple lieu de passage, ce secteur pourrait se transformer en un lieu de commémoration et de rassemblement qui unit les paysages de la capitale grâce à une connectivité nord-sud améliorée, à de nouveaux liens avec la rivière des Outaouais et à une riche expérience de porte d'entrée dans un cadre paysager. Il y a lieu d'envisager la possibilité d'intégrer au paysage des références de conception du Musée canadien de l'histoire et de la rivière des Outaouais, comme les lignes fluides du bâtiment, les typologies autochtones, les formes glaciaires et l'utilisation de la pierre de Tyndall et des touches de cuivre. Cette intersection se trouve à la croisée de nombreuses pistes cyclables qui partent dans les quatre directions. Par conséquent, elle devrait être convertie en intersection protégée.



Figure 77 : Plan illustratif du pôle Alexandra/Laurier

Principes de conception du pôle Alexandra/Laurier

- 1 Des pistes cyclables sont aménagées de part et d'autre de la rue Laurier, conformément aux plans cyclables de la CCN et de la Ville de Gatineau.
- 2 La circulation piétonne relie l'intersection de la rue Laurier et du pont Alexandra au pôle, au musée, au sentier des Voyageurs et au sentier de l'île.
- 3 Le pôle peut englober les deux côtés de la voie d'accès au pont Alexandra et offrir des espaces polyvalents de part et d'autre.
- 4 Le pôle offre la possibilité de créer des espaces de rassemblement de tailles et d'envergures différentes à des fins de commémoration.
- 5 Maintien des vues dégagées depuis le coin de l'intersection vers la Colline du Parlement, à travers le pôle. Pour ce faire, il faudra peut-être gérer la végétation au-delà du pôle.
- 6 Rappeler les formes curvilignes et les matériaux du Musée canadien de l'histoire au sein du paysage, par le biais de murets et de bancs, par exemple. Répéter ces éléments de conception des deux côtés du pont Alexandra afin de créer une porte d'entrée. Les caractéristiques curvilignes sont déjà présentes à l'entrée du parc Jacques-Cartier.
- 7 Aménagement possible de rigoles de drainage biologique accompagnées et plantation d'espèces naturalisées.

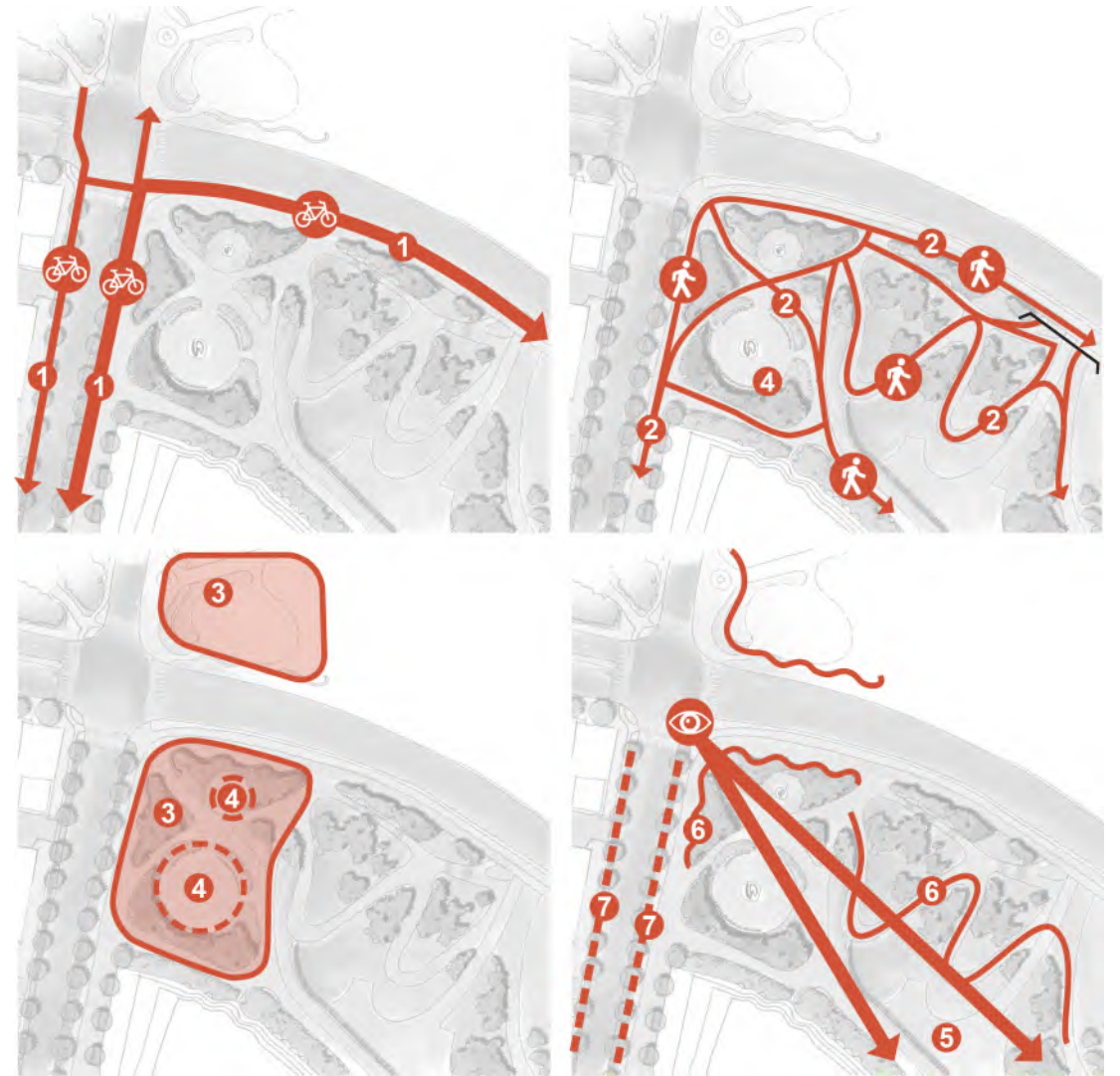
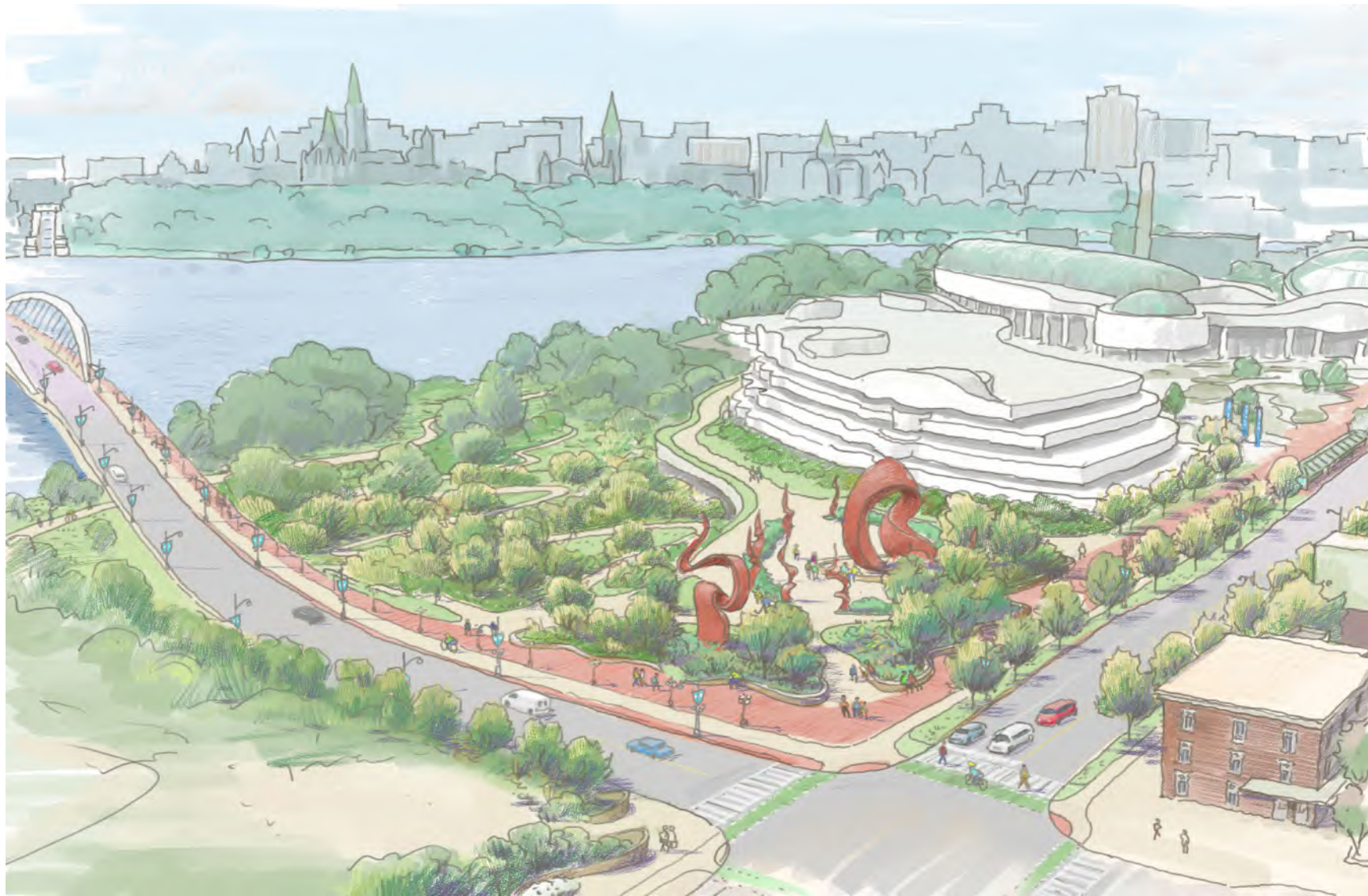


Figure 78 : Principes de conception du pôle Alexandra/Laurier



Croquis conceptuel 10 : Pôle Alexandra/Laurier

6.3 Pôles secondaires

En plus des pôles principaux établis, un certain nombre de pôles secondaires sont existants ou planifiés. Comparativement aux pôles principaux, les pôles secondaires sont plus petits et ne comportent pas d'installations commémoratives monumentales, bien qu'ils soient des endroits appropriés pour des monuments commémoratifs et des œuvres d'art public de plus petite envergure. Les pôles secondaires sont situés aux endroits où se trouvent des liens piétonniers vers des commodités ou des destinations le long du boulevard de la Confédération.

Consulter la **figure 79** pour un plan clé des pôles secondaires situés le long du boulevard de la Confédération.



Figure 79 : Plan clé des pôles secondaires du boulevard de la Confédération

1. La porte de la Reine
2. L'intersection de la rue Bank
3. Le parvis de la Cour suprême du Canada
4. L'intersection de la rue Lyon
5. Île Victoria/Portage
6. L'intersection des rues Laurier et Victoria
7. L'escalier York
8. L'intersection de la rue Bruyère
9. L'île Green
10. L'intersection de la rue John

Pôles secondaires de la rue Wellington

La rue Wellington est l'axe principal permettant de se rendre aux institutions les plus importantes du Canada, de les admirer et de contempler les paysages emblématiques qui les entourent. Par conséquent, le long du boulevard de la Confédération, il convient d'accorder une attention particulière à l'aménagement des pôles de la rue Wellington. Délimité à chaque extrémité par des pôles principaux, ce segment accueille quatre nouveaux pôles secondaires. Ensemble, ces pôles :

- offrent un accès au cœur de la capitale, qui englobe la Cité parlementaire et la Cité judiciaire;
- favorisent la connectivité et les déplacements nord-sud de part et d'autre du boulevard de la Confédération, ainsi que le long de celui-ci;
- fournissent une gamme de lieux de rassemblement de différentes tailles qui permettent la tenue d'événements et offrent des espaces pour l'observation et la contemplation, des places assises et d'autres fonctions.

Chaque pôle joue un rôle et une fonction uniques le long de la rue Wellington, et chacun présente une conception unique qui s'inscrit dans le caractère général de la rue Wellington. Le rôle que jouera chaque pôle secondaire est précisé en fonction de la vision portée par le Plan du cœur de la capitale nationale du Canada pour le secteur du centre d'Ottawa.



Figure 80 : Pôles le long de la rue Wellington

- | | |
|--|--|
| 1 Sentier de l'Escarpement (tronçons existants et prévus) | 6 Pôle secondaire de la rue Bank : lien avec le point d'observation prévu à la vallée de la rue Bank et prolongement du sentier de l'Escarpement |
| 2 Sentier riverain (sentier de la Rivière-des-Outaouais et sentier ouest du Canal-Rideau) | 7 Pôle secondaire de la porte de la Reine : mise en valeur de la triade des édifices du Parlement et point de rassemblement et d'observation important |
| 3 Pôle principal Wellington/Portage : lien avec le sentier riverain le plus à l'ouest | 8 Pôle principal de la Place de la Confédération : lien avec le sentier de l'Escarpement le plus à l'est |
| 4 Pôle secondaire de la rue Lyon : lien avec le point d'observation et le centre des visiteurs prévus près de la centrale Cliff | |
| 5 Pôle secondaire du parvis de la Cour suprême du Canada : mise en valeur de la triade judiciaire et liens avec le promontoire de la Cité judiciaire | |

6.3.1 La porte de la Reine

Le renouvellement de l'îlot 2 prévoit la création d'un passage pour piétons en pavés unis reliant l'îlot 2 à la Colline du Parlement, et d'une cour publique à trois côtés à l'intérieur de l'îlot 2. Ces éléments sont alignés dans l'axe de la tour de la Paix, de la Flamme du centenaire et de la Porte de la reine, et occupent donc un emplacement important, formel et symbolique.

Les gens se rassemblent le long de cet axe : les visiteurs prennent des photos et les manifestants se réunissent sur la rue Wellington. La majestuosité de la vue doit être préservée. Les arbres et l'éclairage le long de la rue Wellington sont appropriés, mais cet axe doit être exempt d'éléments de mobilier qui pourraient nuire à cette fonction, comme des panneaux, des bancs, des supports à vélos, des poubelles, entre autres. Les exigences de la Cité parlementaire en termes de sécurité doivent être intégrées.

Le paysage de rue prévu pour la rue Wellington comprend un revêtement en pavés semblable à celui d'une place publique sur toute la largeur de l'emprise. Cette surface inclurait le passage pour piétons en pavés unis reliant l'îlot 2 à la Colline du Parlement et serait dans la continuité de l'espace ouvert prévu dans l'îlot 2, intégrant ainsi de fait ces idées.

Éléments de conception pour la porte de la Reine

- 1 Axe central
- 2 Place publique de la rue Wellington
- 3 Espace ouvert prévu dans l'îlot 2

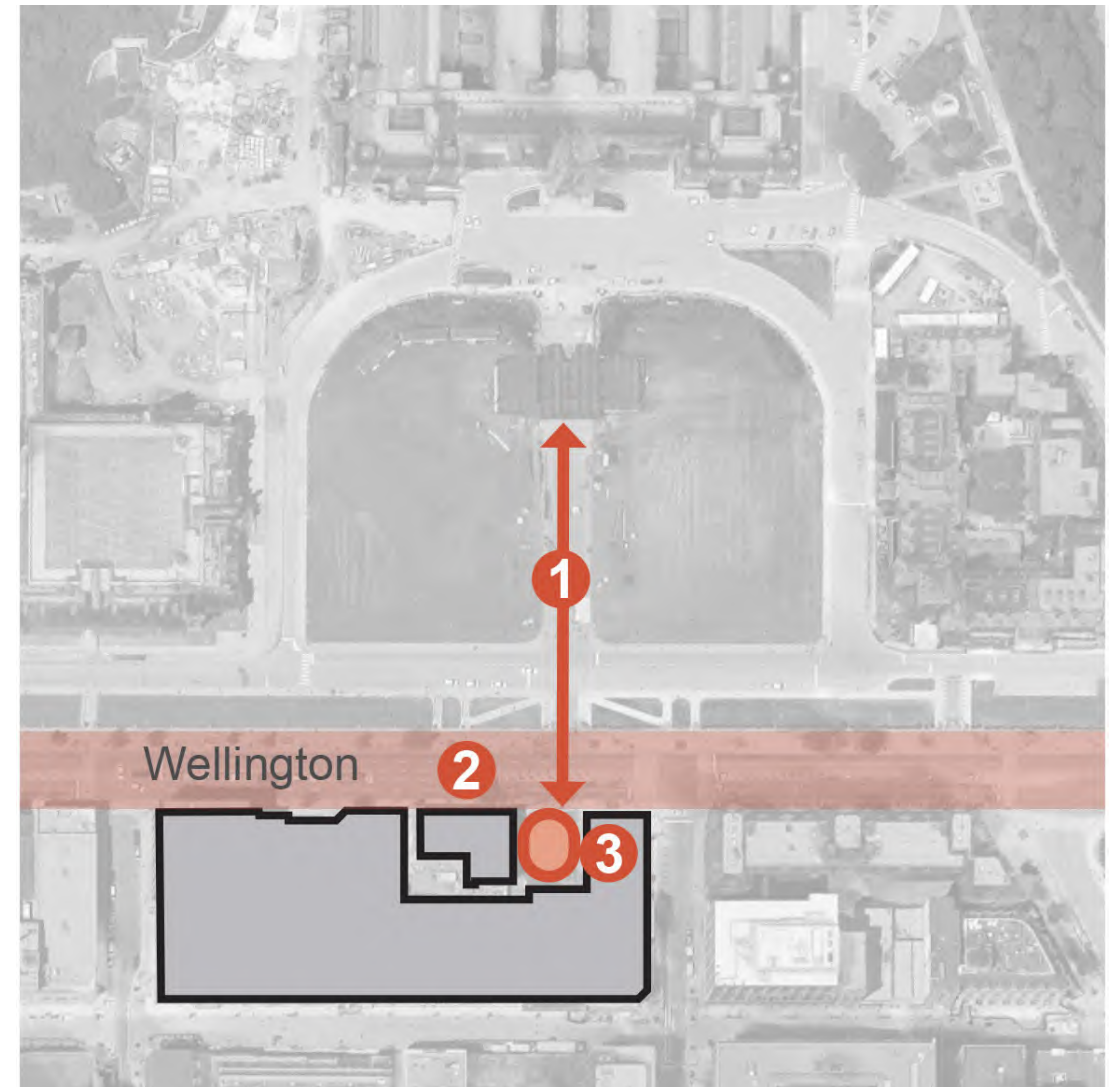


Figure 81 : Éléments de conception pour la porte de la Reine

6.3.2 Intersection de la rue Bank

Selon les données de la municipalité, l'intersection des rues Wellington et Bank est l'une des plus fréquentées par les piétons à Ottawa. Elle constitue aussi le principal accès véhiculaire vers la Colline du Parlement. Ainsi, il convient de saisir l'occasion d'en faire une porte d'entrée vers la Colline du Parlement et de bonifier l'expérience piétonnière, en créant un point de repère marquant dans le paysage urbain. Cet emplacement est aussi un point clé pour créer une liaison piétonne vers la vallée de la rivière des Outaouais.

À l'angle nord-est des rues Wellington et Bank se dresse l'une des élégantes portes qui jalonnent le mur Wellington, le long de la Colline du Parlement. Elle est bordée d'une petite place qui définit l'un des angles du parc des édifices du Parlement. On y trouve également un poste de contrôle des véhicules. À l'angle nord-ouest se trouve l'édifice de la Confédération, un édifice fédéral du patrimoine classé dont l'entrée est dotée d'une plus large place. Ce pôle pourrait être conçu comme une place unifiée qui chevauche les deux côtés de la rue pour relier les portes à l'édifice de la Confédération. Du côté ouest, la conception de l'esplanade pourrait créer un riche tapis de pavés qui accueille encore un débarcadère pour les véhicules (si nécessaire) tout en permettant un verdissement plus important et l'aménagement d'un parvis digne de l'édifice de la Confédération. Des bancs et des commodités pourraient favoriser l'utilisation de l'espace. Chaque côté de la rue Bank serait différent, mais l'ensemble créerait une porte d'entrée vers la Colline du Parlement, en recourant aux principes de l'asymétrie équilibrée, et encadrerait la vue vers la rivière des Outaouais.

Cette intersection étant aussi une importante entrée vers la Colline du Parlement pour les véhicules, elle doit intégrer des points de contrôle et d'autres mesures de sécurité. Les aménagements et liens piétonniers, tout comme l'accès et la sécurité pour les véhicules, peuvent être intégrés grâce à une séparation claire des usages et à une conception soignée.

Éléments de conception à l'intersection de la rue Bank

- 1 Portes historiques
- 2 Place publique de la rue Wellington
- 3 Revêtement unifié des deux côtés de l'intersection, en continuité avec la place de la rue Wellington
- 4 Parvis de l'édifice de la Confédération, avec bancs et commodités
- 5 Vue encadrée vers la rivière des Outaouais
- 6 Connexion piétonnière large et directe vers la rivière des Outaouais
- 7 Zone sécurisée avec des points de contrôle définis, clairement séparée des espaces accessibles au public

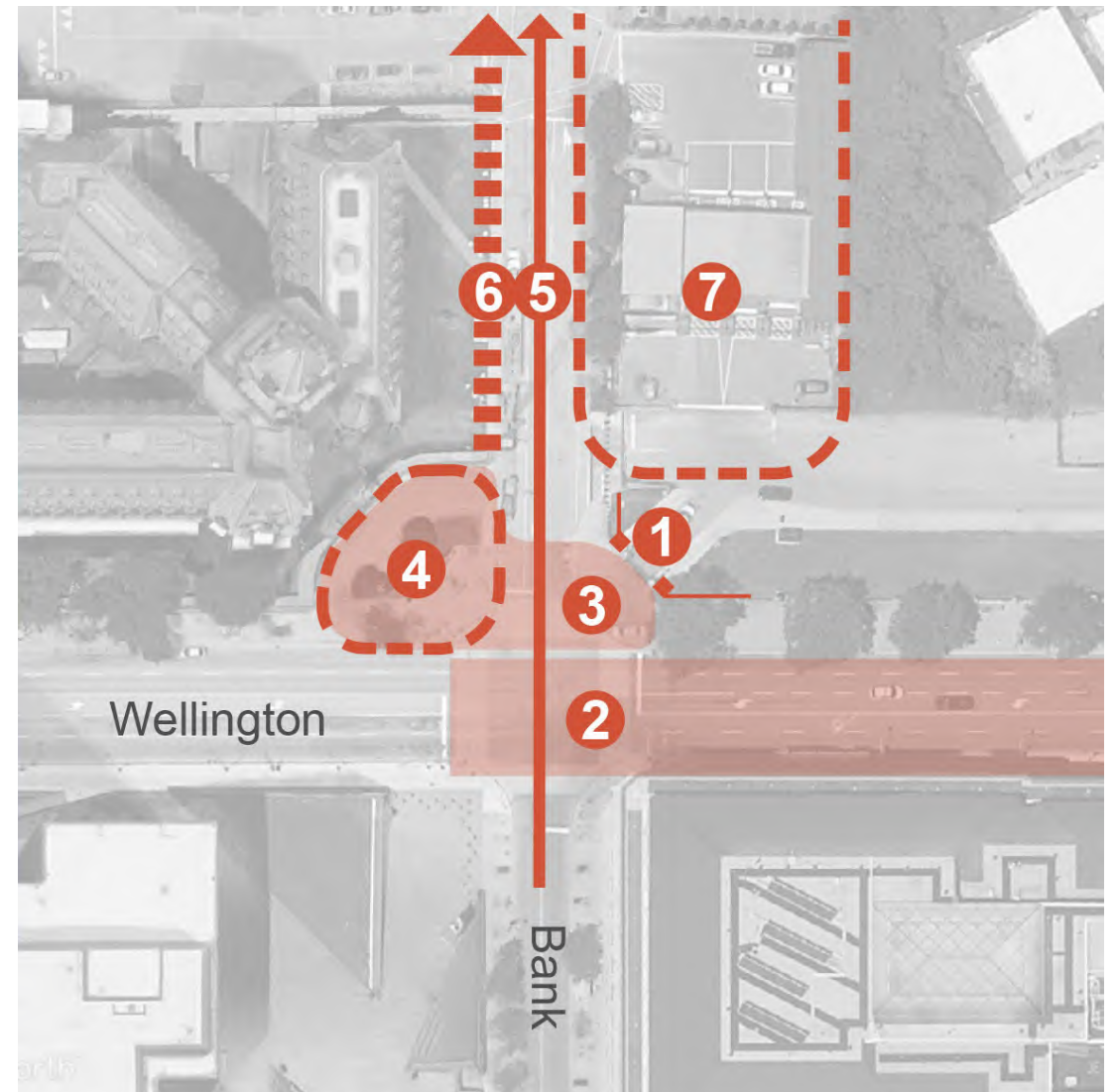


Figure 82 : Éléments de conception à l'intersection de la rue Bank

6.3.3 Parvis de la Cour suprême

Le parvis vert situé devant la Cour suprême constitue un espace en forme de quadrilatère qui structure la (future) triade judiciaire, en organisant et en mettant en valeur les bâtiments dans un cadre paysager. À l'instar de la Colline du Parlement, la triade judiciaire est un symbole national fort, pouvant être mis en valeur comme un point marquant dans le paysage de rue du boulevard de la Confédération. Le travail de planification et de conception en cours dans la Cité judiciaire déterminera les paramètres de conception de ce pôle secondaire. Voici quelques possibilités de création d'espaces :

- Revêtir l'ensemble de l'emprise, y compris le trottoir sud, la chaussée et le trottoir nord, de pavés unis afin de créer un lieu d'exception accessible à tous les visiteurs, tout en prolongeant l'expérience spatiale perçue du parvis.
- Aménager des liens piétonniers directs et larges depuis le boulevard de la Confédération jusqu'au parvis de la triade judiciaire. Les liens peuvent desservir à la fois le parvis et les bâtiments connexes.
- Préserver les arbres existants qui forment un cadre structurant autour du parvis.
- Envisager l'installation d'une nouvelle clôture décorative en pierre et en fer le long de la rue Wellington, dans un style Art déco assorti à celui de l'édifice de la Cour suprême, à l'image de la clôture qui borde les édifices du Parlement.

Éléments de conception pour le parvis de la Cour suprême

- 1 Pavés unis pour définir une zone spéciale sur la largeur de l'emprise
- 2 Liens piétonniers
- 3 Maintien des arbres existants
- 4 Emplacement du futur troisième édifice de la triade

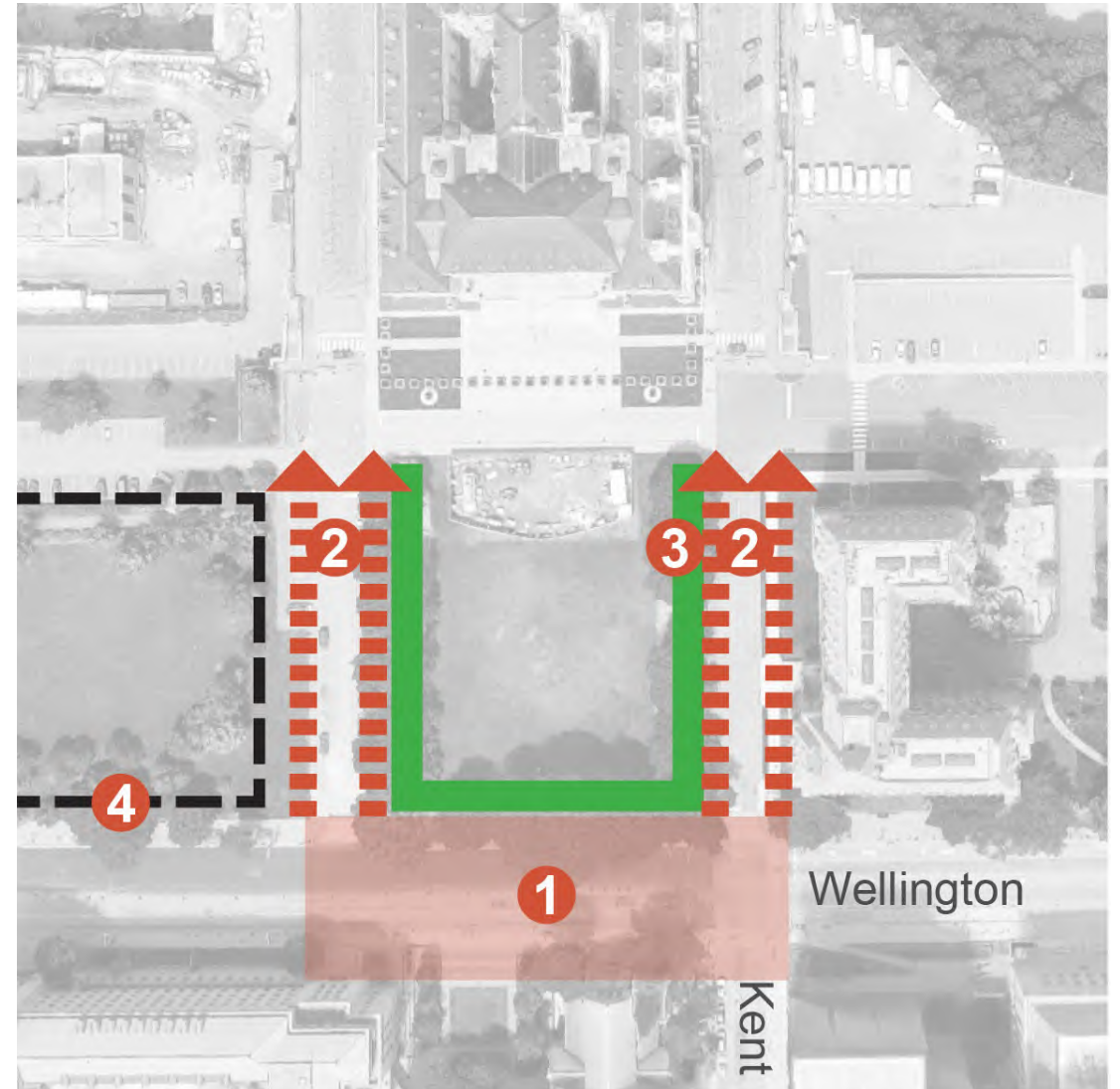


Figure 83 : Éléments de conception pour le parvis de la Cour suprême

6.3.4 Intersection de la rue Lyon

L'arche commémorative, le cadre imposant créé par l'Édifice commémoratif de l'Est et l'Édifice commémoratif de l'Ouest, ainsi que l'espace vert au centre de la rue Lyon, au sud de la rue Wellington, composent un repère marquant dans le tissu urbain. Ce lieu constitue également un emplacement stratégique pour établir une nouvelle liaison piétonne vers la rivière des Outaouais. En renforçant le caractère emblématique de cette intersection, en améliorant les passages pour piétons, en ajoutant des commodités piétonnières et en réduisant, voire en éliminant, les répercussions négatives de la circulation automobile et du stationnement, on favorisera l'émergence de ce lieu comme pôle secondaire.

Éléments de conception à l'intersection de la rue Lyon

- 1 Améliorer la conception de l'intersection et des passages pour piétons en mettant l'accent sur la priorité accordée aux piétons, y compris les liens vers d'éventuels quais de tramway.
- 2 Rehausser visuellement l'espace vert au centre de la rue Lyon, par exemple au moyen de plantes d'ornement, d'œuvres d'art public de petite taille et d'éléments d'interprétation.
- 3 Connexion piétonnière large et directe vers la rivière des Outaouais.
- 4 Un nouveau parvis pour les piétons, doté de commodités piétonnières, marquera la porte d'entrée vers la rivière des Outaouais (à confirmer selon la présence éventuelle de bâtiments de part et d'autre de cet axe nord-sud; ces bâtiments pourraient être conçus de manière à structurer et à définir ce parvis).

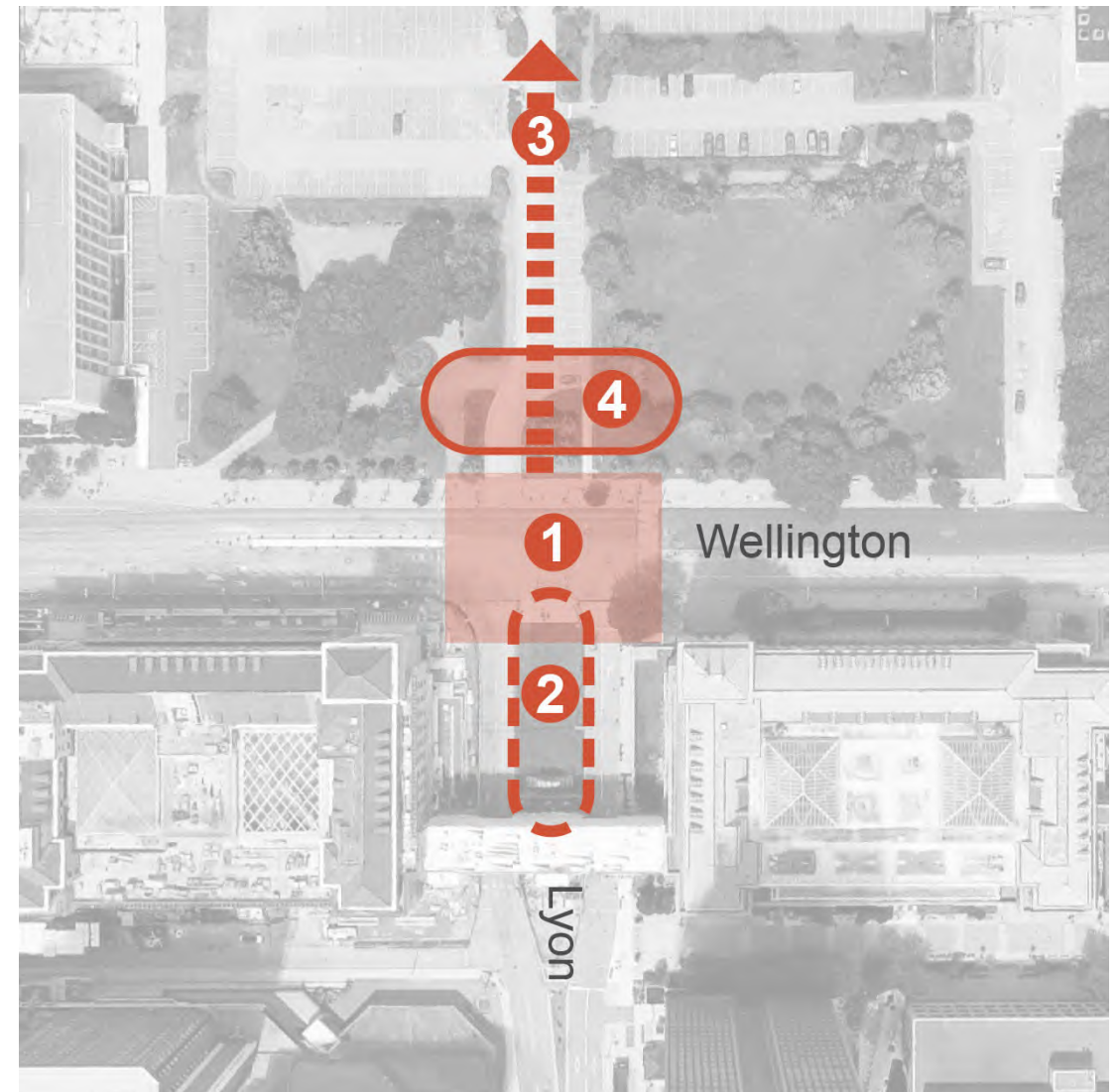


Figure 84 : Éléments de conception à l'intersection de la rue Lyon

6.3.5 Île Victoria/Portage

Reconnaissant l'importance de l'île Victoria pour les peuples autochtones, la CCN a l'intention de créer, en collaboration avec la Nation algonquine Anishinabeg, un lieu de grande importance et de traditions culturelles sur l'île.

Selon l'orientation fournie dans le cadre de l'exercice de vision à venir, il pourrait être souhaitable d'établir un lien en surface avec l'île Victoria à partir du pont du Portage afin de restaurer un accès pour les piétons, les cyclistes et les véhicules. Ce lien améliorerait la connectivité, en mettant en valeur la présence de l'île dans le tissu urbain. Il augmenterait le niveau d'activité et favoriserait les principes de prévention du crime par l'aménagement du milieu (PCAM) pour le pont et l'île. Les objectifs de conception potentiels pour ce pôle sont les suivants :

- a. Réaligner la rue Middle selon son alignement historique au centre de l'île.
- b. Créer une intersection dotée de feux de circulation au niveau de la rue Middle et du pont du Portage, avec des passages pour piétons.
- c. Aménager des trottoirs des deux côtés de la rue Middle et de part et d'autre du pont Portage pour permettre aux piétons d'accéder à l'île.
- d. Créer une porte d'entrée au niveau de la nouvelle intersection ou à proximité de celle-ci. L'endroit pourrait accueillir un monument commémoratif ou une œuvre d'art public.

Éléments de conception à l'intersection de l'île Victoria et du pont du Portage

- 1 Réaligner la rue Middle.
- 2 Aménager des passages pour piétons à l'intersection.



Figure 85 : Éléments de conception à l'intersection de l'île Victoria et du pont du Portage

6.3.6 Intersection des rues Laurier et Victoria

Se trouvant à peu près à mi-chemin entre les ponts du Portage et Alexandra, cette intersection est l'emplacement d'un sentier piétonnier menant à la vallée de la rivière des Outaouais et comprend le parvis de l'hôtel de ville de Gatineau, la Maison du Citoyen. Il s'agit d'un lieu approprié pour aménager un endroit spécial le long de la rue Laurier mettant en évidence la priorité accordée aux piétons. Une œuvre d'art commémorative ou publique pourrait être envisagée à l'extrémité du corridor visuel depuis la rue Victoria, de même qu'un revêtement pavé unifié reliant tous les angles de l'intersection.

Éléments de conception à l'intersection des rues Laurier et Victoria

- 1 Lien piétonnier vers la rivière des Outaouais
- 2 Œuvres d'art public potentielles à l'extrémité du corridor visuel
- 3 Revêtement unifié créant une place publique

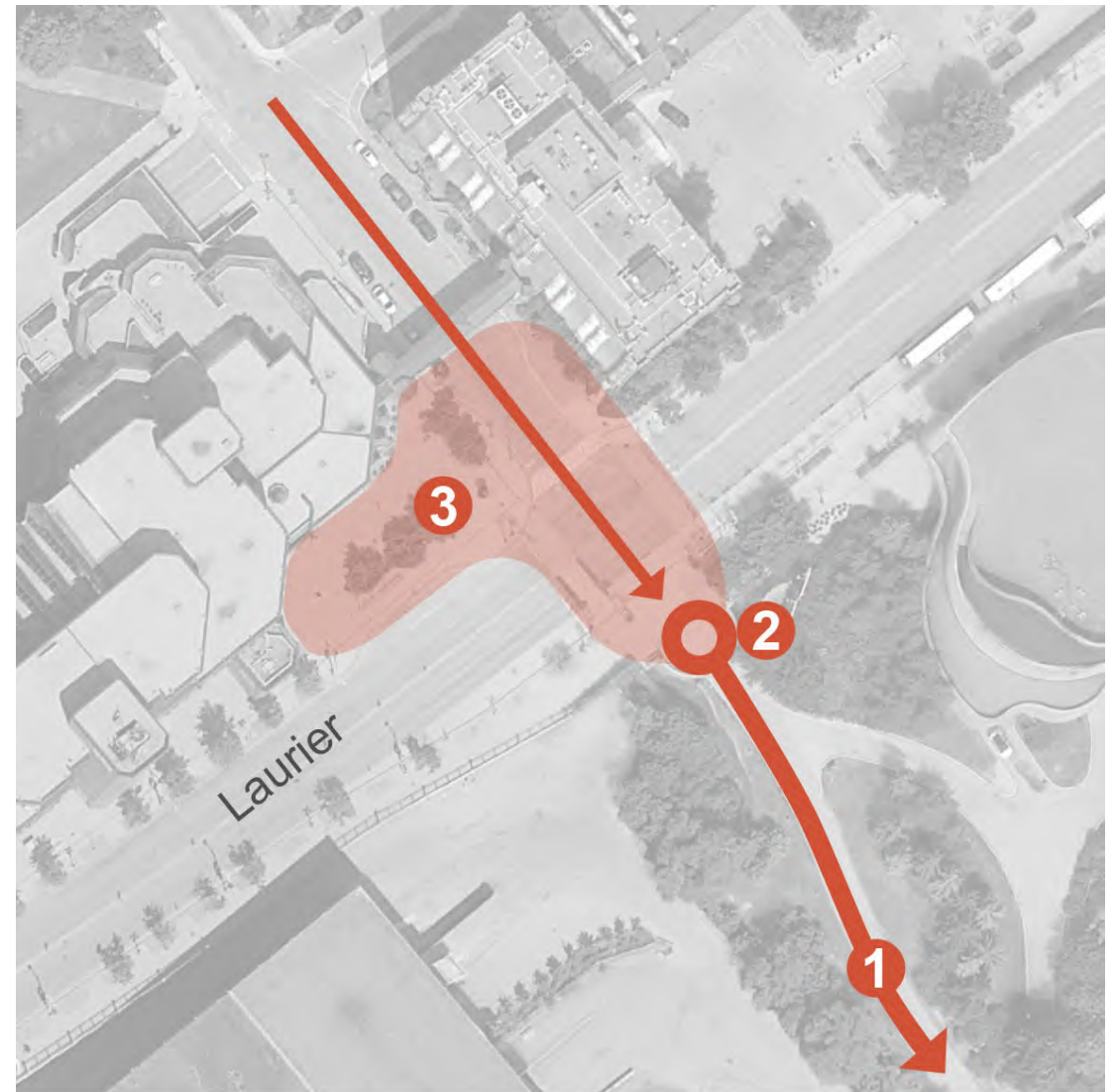


Figure 86 : Éléments de conception à l'intersection des rues Laurier et Victoria.



Croquis conceptuel 11 : Intersection des rues Laurier et Victoria

6.3.7 Escalier York

L'escalier York a plusieurs fonctions importantes : il est un point de repère dans le tissu urbain; il offre des vues mémorables sur la Colline du Parlement dans une direction et sur le marché By dans l'autre direction; et il est l'une des rares liaisons entre le domaine de la capitale et le domaine civique du côté est de l'anneau de liaison, compte tenu de la topographie et des caractéristiques naturelles de la ville. L'escalier York bénéficie d'un programme d'art public temporaire qui connaît un franc succès.

Avec les améliorations prévues au domaine public de la rue York dans le marché By, ainsi que les placettes existantes le long de l'avenue Mackenzie – tant du côté est dans le parc Major's Hill que du côté ouest de l'avenue Mackenzie – ce pôle dispose déjà d'une conception urbaine appropriée qui répond à l'axe de vue et de circulation. Il crée de petites portes d'entrée à l'échelle du pôle et offre des commodités piétonnières, telles que des bancs, des plantations et de l'éclairage, ainsi qu'un panneau d'interprétation. Ces éléments de conception devraient être préservés à l'avenir. Tout ajout, comme un monument commémoratif ou une œuvre d'art public, doit être compatible avec la conception actuelle. Des œuvres d'art public intégrées pourraient être envisagées.

Éléments de conception pour l'escalier York

- 1 Vues sur la Colline du Parlement et le marché By
- 2 Portes d'entrée avec commodités piétonnières
- 3 Améliorations du domaine public de la rue York

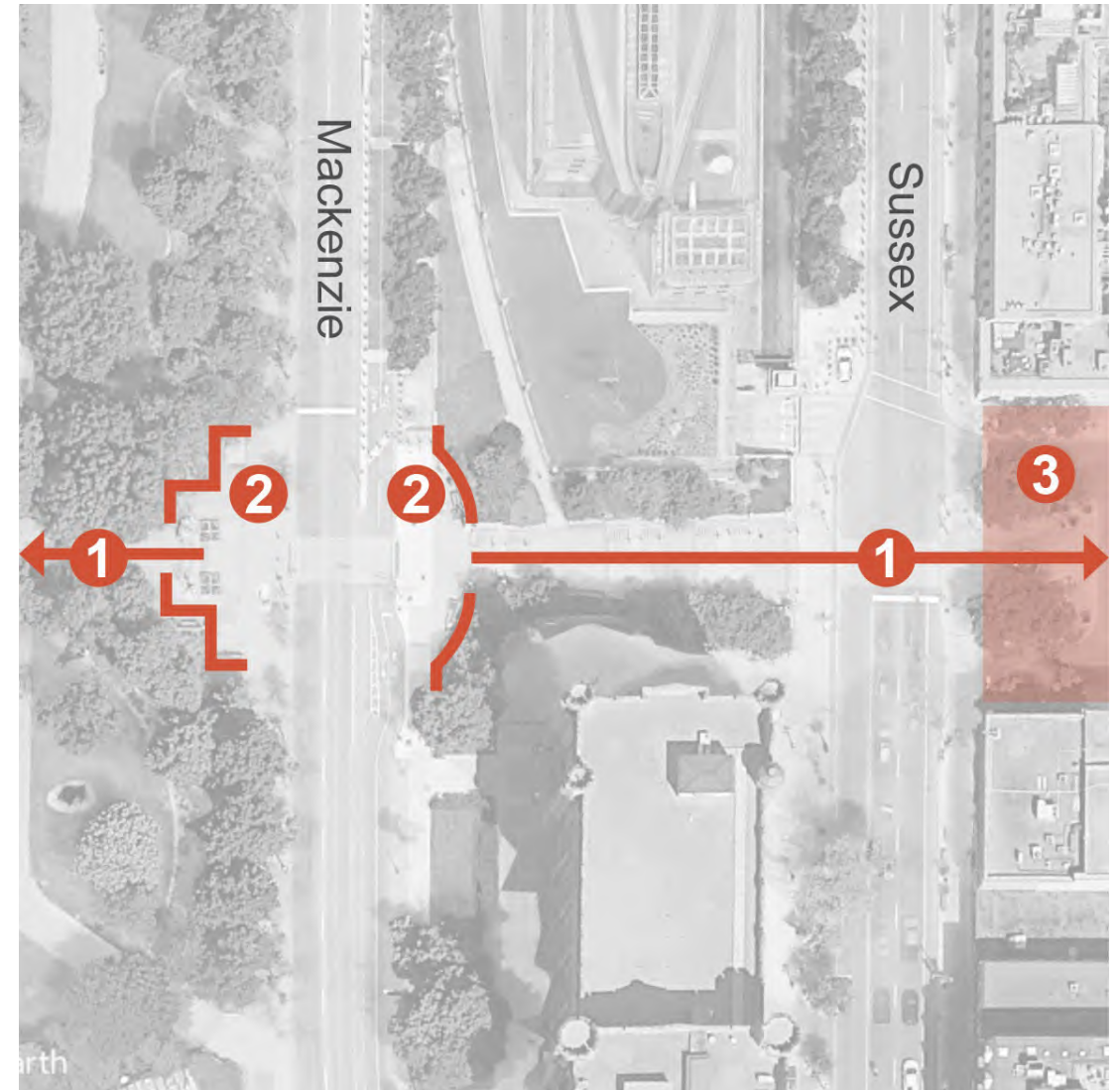


Figure 87 : Éléments de conception pour l'escalier York



Croquis conceptuel 12 : Escalier York

6.3.8 Intersection de la rue Bruyère

La rue Bruyère, à l'intersection de la promenade Sussex, marque une zone de transition dynamique dans le tissu urbain, où se rencontrent différents types d'usages. C'est à cet endroit que le grand virage de la promenade Sussex évolue d'une voie artérielle peu structurée (dont l'urbanisation est prévue dans le Plan du cœur de la capitale nationale) vers un environnement urbain plus dense, encadré par des bâtiments. Divers bâtiments institutionnels côtoient les immeubles résidentiels de moyenne et faible hauteur du quartier. Ce secteur offre une belle occasion de tisser des liens entre le paysage riverain de la rivière des Outaouais et les cadres institutionnel et résidentiel du quartier. L'hôtel de la Monnaie royale canadienne et l'avant-cour du Centre mondial du pluralisme offrent une expérience marquante qui soutient cette connexion.

Un passage pour piétons supplémentaire peut être envisagé à l'intersection de la promenade Sussex et de la rue Bolton, bien que cet endroit ne soit pas destiné à devenir un pôle secondaire.

Éléments de conception à l'intersection de la rue Bruyère

- 1 Améliorer la conception de l'intersection et des passages pour piétons en mettant l'accent sur la priorité aux piétons.
- 2 Intégrer et adapter les arbres et les éléments paysagers existants devant le Centre mondial du pluralisme dans la conception du pôle.
- 3 Mettre en valeur un aménagement paysager ou une œuvre d'art public en lui donnant une place de choix à l'extrémité du corridor visuel de la rue Bruyère.
- 4 Établir une connexion piétonnière large et directe vers la rivière des Outaouais, avec un revêtement amélioré, un aménagement paysager soigné, un éclairage rehaussé et des commodités, telles que des bancs, des zones d'ombre, et des éléments d'orientation et d'interprétation.
- 5 Réduire les répercussions de la circulation automobile et du stationnement grâce à une conception d'espace partagé mettant l'accent sur la priorité aux piétons.
- 6 Offrir des vues et des liens depuis le boulevard de la Confédération jusqu'à l'aménagement paysager prévu sur la promenade Lady-Grey. Mettre en valeur le paysage de la rivière des Outaouais pour inciter les gens à s'en approcher.

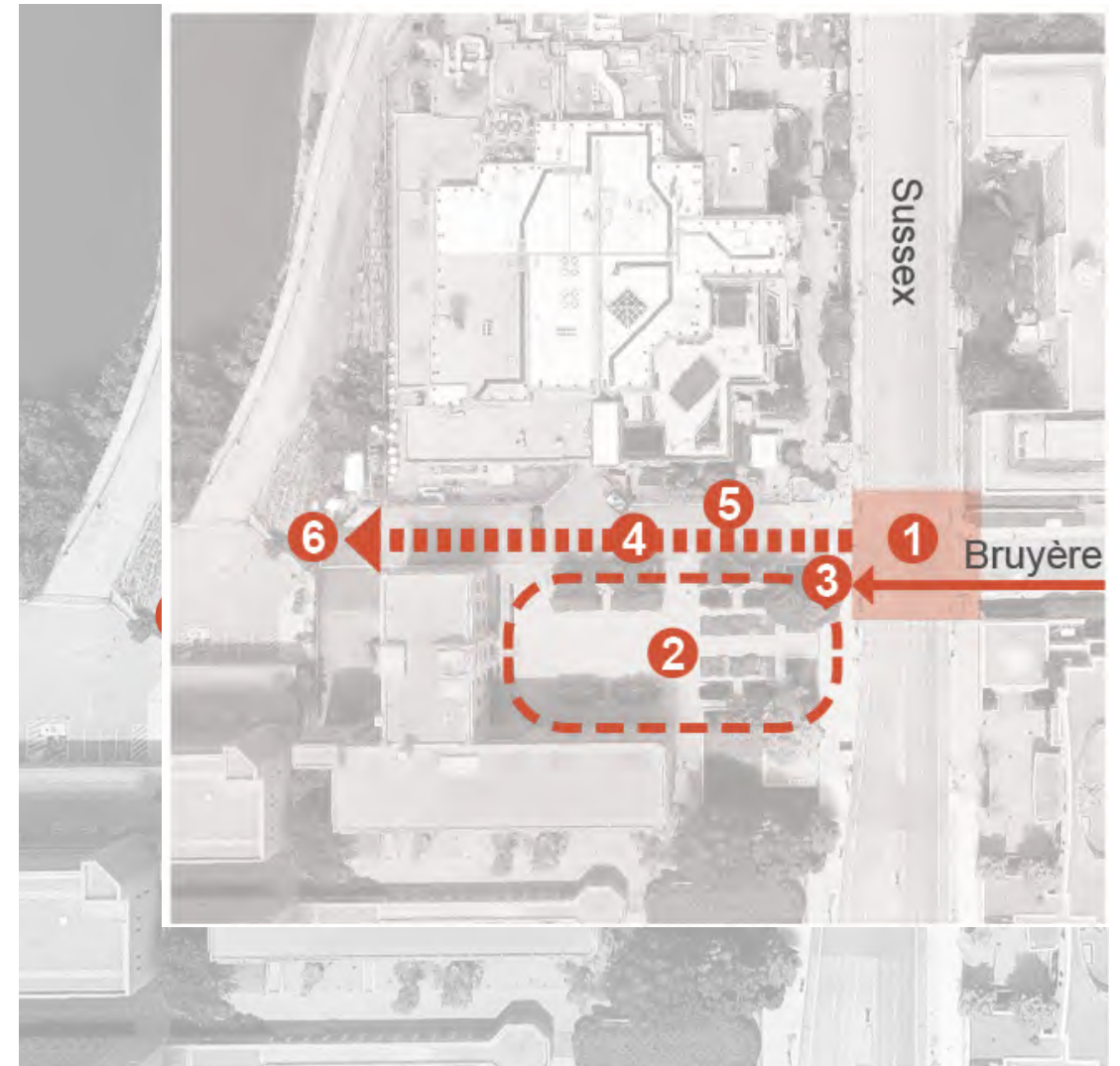


Figure 88 : Éléments de conception à l'intersection de la rue Bruyère

6.3.9 Île Green

L'île Green, les chutes Rideau et l'édifice John-G.-Diefenbaker (un édifice fédéral du patrimoine classé situé au 111, promenade Sussex) contribuent à définir le caractère unique du segment nord de la promenade Sussex. Un pôle secondaire à l'île Green aidera à célébrer cet endroit à même le paysage de rue du boulevard de la Confédération, tout en améliorant les liens piétonniers avec ces destinations et le réseau de sentiers de la rivière Rideau. Les objectifs de conception de ce pôle sont les suivants :

- a. Créer un passage pour piétons entre les deux intersections, aligné sur le sentier existant du côté sud de l'édifice John-G.-Diefenbaker.
- b. Prévoir un espace piétonnier comme porte d'entrée vers l'île Green, avec des bancs, de l'éclairage, et des panneaux d'information et d'orientation.
- c. Améliorer les matériaux et le mobilier au passage pour piétons au milieu de l'îlot avec notamment la mise en évidence du point de départ du sentier, des bancs, de l'éclairage, des pavés unis dans l'emprise ou sur les trottoirs, des éléments typiques d'une porte d'entrée ou des œuvres d'art public.
- d. Planter davantage d'arbres de rue le long du boulevard de la Confédération sur l'île Green, soit à l'intérieur de l'emprise, soit sur les terrains publics adjacents.
- e. Planter d'autres arbres le long des sentiers existants afin de renforcer les liens avec les rivières Rideau et des Outaouais.

Éléments de conception pour l'île Green

- 1 Réseau de sentiers le long des rivières Rideau et des Outaouais
- 2 Nouveau passage pour piétons entre les intersections
- 3 Nouvel espace piétonnier
- 4 Alignement formel des arbres de rue le long de la promenade Sussex
- 5 Arbres le long des sentiers



Figure 89 : Éléments de conception pour l'île Green

6.3.10 Intersection de la rue John

Située au cœur du quartier New Édimbourg, la rue John est un axe logique permettant d'établir un lien entre le quartier et la rivière des Outaouais, avec un pôle au boulevard de la Confédération. Ce pôle peut devenir un espace public de choix pour le développement futur prévu le long de la promenade Sussex. Le prolongement de la rue John pourrait passer d'une aire de stationnement et d'une voie de service à une rue requalifiée, encadrée de bâtiments et dotée d'un généreux aménagement piétonnier dans le domaine public.

Éléments de conception à l'intersection de la rue John

- 1 Améliorer la conception de l'intersection et des passages pour piétons en mettant l'accent sur la priorité aux piétons.
- 2 Établir un lien entre la rue et la rivière des Outaouais, avec un revêtement amélioré, un aménagement paysager soigné et des commodités, telles que des bancs, des zones d'ombre, et des éléments d'orientation et d'interprétation.
- 3 Veiller à ce que les améliorations au paysage le long de la rivière des Outaouais soient visibles depuis le boulevard de la Confédération et attirent les gens vers la rivière.
- 4 Possibles bâtiments futurs.

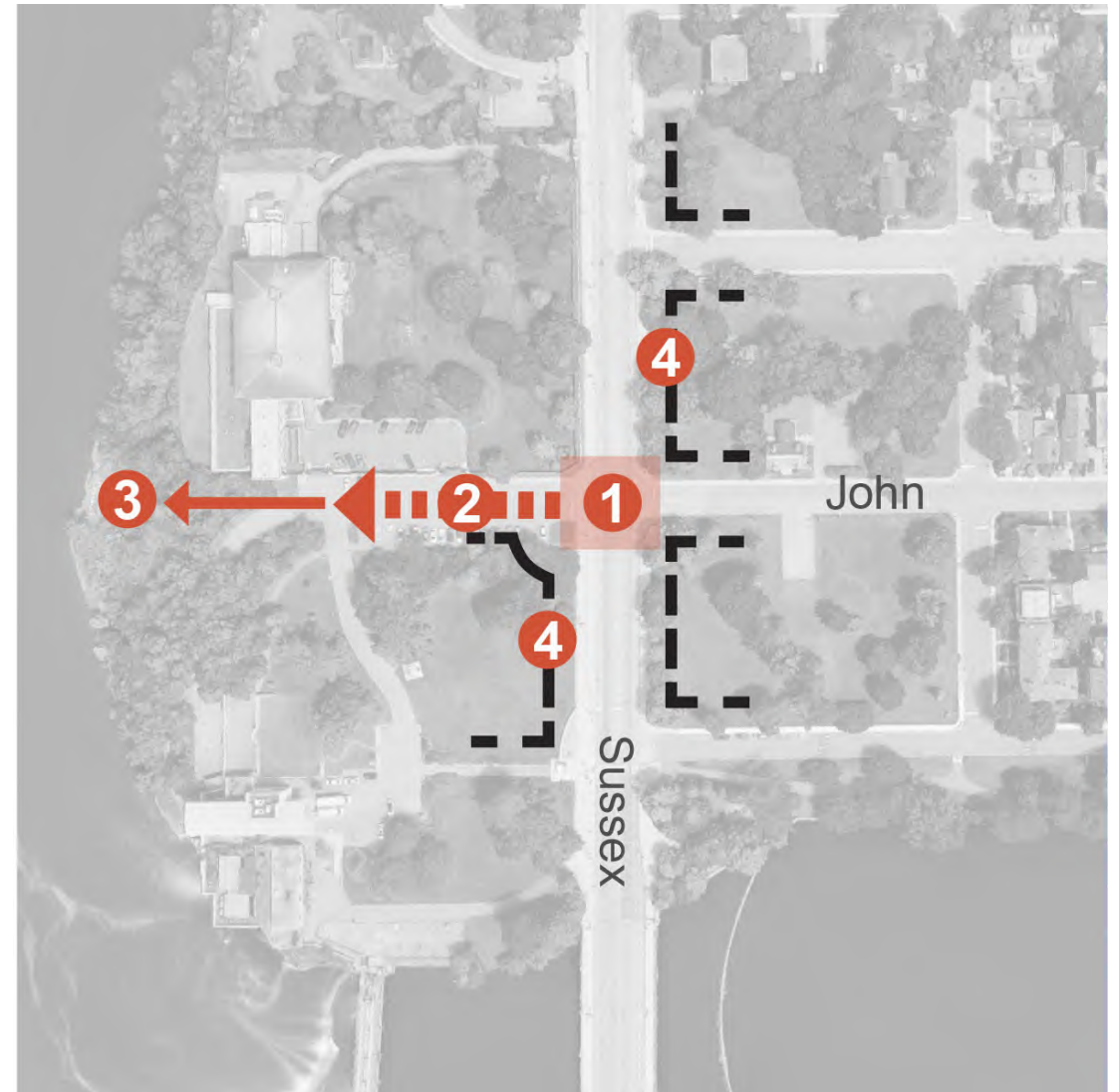


Figure 90 : Éléments de conception à l'intersection de la rue John

Prochaines étapes

Le présent chapitre contient des recommandations quant à l'atteinte des résultats visés par les lignes directrices de planification et de conception du boulevard de la Confédération. Il définit les prochaines étapes de la mise en œuvre des lignes directrices et traite de questions administratives comme la modification et l'examen du plan à l'avenir.

7.1 Approbation des lignes directrices

Les lignes directrices de planification et de conception du boulevard de la Confédération entrent en vigueur dès leur approbation par le conseil d'administration de la CCN. Le présent document se veut la principale référence en matière de planification pour toute question relative au boulevard de la Confédération. Dès leur approbation, ces lignes directrices se substitueront aux versions antérieures du document (2011, 1985), qui pourront toutefois servir de référence.

7.2 Mise en œuvre

Ces lignes directrices énoncent les principes et les concepts de planification et de conception qui s'appliqueront à l'avenir aux travaux touchant le boulevard de la Confédération. Des coupes transversales et des plans illustratifs montrent des façons de les appliquer aux pôles et aux sections transversales. Des études supplémentaires seront nécessaires pour transformer ces plans en conceptions fonctionnelles et détaillées avant toute mise en œuvre.

La mise en œuvre se fera en planifiant des initiatives dédiées et en saisissant des occasions de mise à niveau du boulevard. Les initiatives dédiées comprendront des travaux d'amélioration à court terme qui moderniseront certains segments à moindre coût en attendant la réalisation de projets d'immobilisations importants, ainsi que des travaux d'amélioration plus complets à long terme visant la reconstruction partielle ou totale des pôles et des segments.

Le financement et la réalisation des initiatives dédiées peuvent être assurés par la CCN, par des partenaires ou dans le cadre d'initiatives conjointes. En général, les partenaires assument une partie ou la totalité des coûts lorsque leurs objectifs de planification correspondent à ceux des présentes lignes directrices, par exemple la reconstruction, par la Ville d'Ottawa, de l'intersection de l'avenue Laurier et de la rue Elgin en tant qu'intersection protégée.

Par ailleurs, il sera pertinent de saisir les occasions de mettre à niveau le boulevard au fur et à mesure que les partenaires mèneront à bien leurs propres initiatives sur le boulevard de la Confédération, par exemple, le remplacement des égouts et aqueducs par une municipalité ou la rénovation, par le gouvernement fédéral, des édifices situés le long du boulevard. La CCN doit envisager de collaborer avec les partenaires pour intégrer les améliorations à apporter au boulevard de la Confédération à ces projets afin d'en optimiser les coûts.



La CCN prendra l'initiative d'élaborer un *plan d'amélioration à long terme* pour le boulevard. Ce plan établira les priorités de mise à niveau à court et à long terme pour les différents segments et pôles. Il prendra également en compte les plans des partenaires en ce qui concerne leurs propres initiatives afin d'identifier les possibilités de collaboration.

Ce plan jettera les bases de l'amélioration du boulevard de la Confédération au cours des années à venir et permettra de déterminer les besoins financiers nécessaires à sa mise en œuvre.

7.3 Détails de construction et choix des matériaux

Pour assurer la mise en œuvre et l'entretien du boulevard de la Confédération, des détails de construction et des devis normalisés devront être préparés et mis à jour périodiquement. Il conviendra également de choisir des marques et des modèles approuvés pour certains éléments comme les lampadaires et le mobilier urbain. Ces tâches seront réalisées par le personnel de la Commission de la capitale nationale.

7.4 Approbations fédérales

La Loi sur la capitale nationale confère à la CCN le mandat d'examiner et d'approuver tout changement apporté aux terrains de la CCN ou à tout terrain fédéral situé dans la région de la capitale nationale, y compris le boulevard de la Confédération. Afin de s'acquitter de cette responsabilité, la CCN a élaboré un processus d'approbations fédérales qui assure à la fois la qualité de la planification et de la conception et la protection de l'environnement naturel et du patrimoine bâti.

7.4.1 Propriété fédérale, Masse des terrains d'intérêt national, investissements et transactions foncières

Les biens immobiliers nécessaires à la planification et à l'aménagement dans la capitale doivent demeurer la propriété du gouvernement fédéral, de façon à permettre un contrôle direct de la gestion de l'utilisation du sol et du design par le biais du processus d'approbations fédérales prévu par la Loi sur la capitale nationale.

Les terrains appartenant au gouvernement fédéral qui longent le boulevard de la Confédération sont désignés comme faisant partie de la Masse des terrains d'intérêt national (MTIN). Les terrains de la MTIN sont essentiels à la réalisation du mandat de la CCN. Les terrains désignés comme faisant partie de la MTIN doivent mettre en valeur le symbolisme, les fonctions, la structure physique et les qualités des paysages naturels et culturels de la capitale du Canada. La CCN entend acquérir les terrains clés de la MTIN qui ne sont pas déjà de propriété publique par la négociation de règlements et la collaboration avec les propriétaires fonciers.

7.4.2 Approbation de la planification et de la conception du projet

La revitalisation du boulevard de la Confédération relèvera de la CCN. Autrement dit, la CCN veillera à la planification et à la gestion de ses propres projets, et examinera et approuvera ceux des partenaires.

Le conseil d'administration de la CCN est l'autorité compétente chargée d'approuver les projets d'envergure. Pendant l'examen des plans et des projets de grande importance, la CCN consultera les membres de son Comité consultatif de l'urbanisme, du design et de l'immobilier (CCUDI). Cette instance, composée d'éminents professionnels de la planification et du design de partout au pays, se réunit à intervalles réguliers.

Le Comité consultatif sur l'accessibilité universelle (CCAU) seconde la CCN en se penchant sur les projets qui comportent un volet important d'accessibilité universelle. Les grands projets d'infrastructures auxquelles le public a ou aura accès sont soumis à l'examen de ce comité consultatif dont les commentaires permettent d'accroître l'accessibilité des infrastructures.

Les plans d'aménagements ne sont approuvés que s'ils respectent les chapitres pertinents des présentes lignes directrices de planification et de conception du boulevard de la Confédération et intègrent les détails de construction et les matériaux sélectionnés par la CCN. Tous les aménagements doivent renforcer le caractère du boulevard de la Confédération tel qu'il est décrit dans le présent document.

Les demandes d'approbation doivent mentionner toute non-conformité aux exigences du présent document, ainsi que toute réduction du niveau de service offert à des groupes d'usagers particuliers. Le requérant expliquera les raisons pour lesquelles de telles mesures sont nécessaires et les efforts qui ont été déployés pour en atténuer les répercussions. Par exemple, un projet d'aménagement cyclable peut entraîner une réduction du niveau de service pour les piétons par l'ajout de traverses, mais cette conséquence pourra être atténuée en minimisant leur nombre et en soignant leur conception.

Le processus d'approbation prend fin à la réception d'une lettre d'approbation par les requérants. Toute modification apportée ultérieurement aux concepts approuvés doit être soumise à la CCN à des fins d'examen et d'approbation avant sa mise en œuvre.

7.4.3 Comment présenter une demande d'approbation

Les projets liés au boulevard de la Confédération sont soumis au processus des approbations fédérales d'utilisation du sol, de design et de transaction. Ce processus d'examen et d'approbation des projets se déroule en quatre étapes visant à fournir au personnel de la CCN des informations de plus en plus détaillées au fur et à mesure de l'élaboration du projet. Le processus est enclenché par l'envoi d'un formulaire de demande en ligne.

Le site Web de la CCN et le Guide du processus des approbations fédérales d'utilisation du sol, de design et de transaction à l'intention du requérant contiennent des renseignements et des directives supplémentaires sur le processus d'approbations fédérales.

7.5 Collaboration et partenariats

La mise en œuvre des lignes directrices et des projets qu'elles mettent de l'avant repose sur la collaboration continue et le développement de partenariats. Étant donné la diversité des propriétaires fonciers le long du boulevard de la Confédération, la CCN assurera la gestion de la coordination et de la mise en œuvre des travaux. Il faudra donc tisser des liens solides entre les partenaires, notamment la Nation algonquine Anishinabeg, la Ville d'Ottawa, la Ville de Gatineau, les partenaires fédéraux (notamment Services publics et Approvisionnement Canada et Patrimoine canadien), le secteur privé, les collectivités et les diverses parties prenantes. Voir le **chapitre 8** pour plus de renseignements.

7.6 Suivi du plan et mesure du succès

Le suivi de la mise en œuvre des lignes directrices est essentiel pour en mesurer l'efficacité. De plus, le suivi permet de cerner les obstacles qui pourraient survenir et nécessiter des ajustements aux objectifs, aux principes clés et aux concepts de planification. Le personnel de la CCN assurera le suivi de la mise en œuvre et en mesurera le succès.

La mise en œuvre des lignes directrices de planification et de conception sera évaluée en fonction des principes clés et des thèmes associés présentés au **chapitre 3.2**. Chaque segment et chaque pôle fera l'objet d'une évaluation individuelle tous les cinq ans en fonction de ces principes et thèmes. Les enjeux liés à la mise en œuvre et les problèmes relevés le long du boulevard de la Confédération doivent être signalés, et les thèmes associés à des problèmes récurrents doivent être traités en priorité. Ces renseignements doivent servir à mettre à jour le plan d'amélioration à long terme du boulevard de la Confédération.

7.7 Examen et modification

La durée de vie prévue de ces lignes directrices de planification et de conception est de 20 ans, soit jusqu'en 2045. Elles doivent être examinées périodiquement au cours de cette période afin de s'assurer qu'elles continuent de répondre adéquatement aux besoins et aux conditions en constante évolution. Il pourrait être nécessaire de modifier certaines dispositions en raison des tendances émergentes ou de nouveaux renseignements, de l'harmonisation avec d'autres plans et programmes de la CCN, de la prise en compte des changements induits par d'autres plans détaillés ou du développement de nouveaux projets qui n'étaient pas prévus.

Toute modification doit être motivée par le souci de l'intérêt public; elle doit être conforme au cadre de planification qui prévaut au moment de son approbation, notamment le Plan de la capitale du Canada (2017-2067) et le Plan du cœur de la capitale; et elle doit respecter la vision et les principes clés des présentes lignes directrices de planification et de conception. Les modifications doivent être approuvées par le conseil d'administration de la CCN.

7.8 Évaluation environnementale stratégique

La CCN réalise des évaluations environnementales stratégiques (EES) pour tous ses plans stratégiques et d'aménagement du territoire afin de garantir une prise en compte complète des facteurs environnementaux à tous les stades de l'élaboration des plans. Les EES sont déclenchées par des projets particuliers. Les lignes directrices de planification et de conception du boulevard de la Confédération orienteront la conception des projets futurs, mais ne mènent pas elles-mêmes à des actions spécifiques. Par exemple, elles établissent des palettes de matériaux et de mobilier urbain qui serviront à encadrer les projets de réfection des rues. Cependant, elles ne définissent ni n'imposent de projet spécifique de réfection routière. La mise à jour des lignes directrices ne nécessite donc pas d'EES.

Il sera plus approprié de réaliser des EES pour les mesures qui seront prises à l'avenir, comme les projets de reconstruction de rues susceptibles de voir le jour. Par ailleurs, comme il s'agit de lignes directrices et non d'une politique officielle, elles ne rendent pas obligatoire l'inclusion de mesures particulières dans les projets. Les projets futurs pourront être guidés par leurs EES, et lorsque pertinent, des modifications pourraient être apportées aux lignes directrices en fonction des résultats de ces EES.



Intendance



8.1 Collaboration et partenariats

8.1.1 Rôles et responsabilités

La propriété, l'exploitation et l'entretien du boulevard de la Confédération relèvent d'un certain nombre de partenaires, incluant la CCN. Les responsabilités de ces partenaires sont résumées dans le Tableau 2.

Tableau 2 : Rôles et responsabilités des partenaires

	Commission de la capitale nationale (CCN)	Ville d'Ottawa	Ville de Gatineau	Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC)	Patrimoine canadien (PCH)
Infrastructure dans l'emprise	<ul style="list-style-type: none"> • Possède et entretient le pont du Portage et ses approches. • Possède les revêtements de surface et l'infrastructure électrique pour l'éclairage du boulevard. • Possède et entretient les espaces publics et les parcs adjacents au boulevard. 	<ul style="list-style-type: none"> • Possède l'emprise du côté d'Ottawa • Est responsable des infrastructures de transport et des services d'utilité publique municipaux à Ottawa • Gère l'installations de services d'utilité publique par des tiers à Ottawa 	<ul style="list-style-type: none"> • Possède l'emprise du côté de Gatineau • Est responsable des infrastructures de transport et des services d'utilité publique municipaux à Gatineau • Gère l'installations de services d'utilité publique par des tiers à Gatineau 	<ul style="list-style-type: none"> • Possède et entretient le pont Alexandra (futur transfert à la CCN) • Possède et entretient les bâtiments, les voies et les stationnements fédéraux qui bordent le boulevard • Planification et conception des projets qui jouxtent le boulevard de la Confédération et, dans certains cas, qui s'y prolongent, conformément aux plans de la CCN 	
Planification et conception	<ul style="list-style-type: none"> • Élabore les lignes directrices du boulevard de la Confédération • Commandite et finance l'aménagement du paysage de rue • Examine et approuve les projets sur et le long du boulevard 	<ul style="list-style-type: none"> • Planifie l'aménagement du territoire et les transports à Ottawa 	<ul style="list-style-type: none"> • Planifie l'aménagement du territoire et les transports à Gatineau (le transport en commun relève de la STO) 	<ul style="list-style-type: none"> • Mène la planification et la conception des projets directement adjacents et dans certains cas s'étendant au boulevard, en conformité avec les plans de la CCN 	
Commémoration, interprétation et art public	<ul style="list-style-type: none"> • Détermine les sites disponibles • Facilite l'installation de nouveaux monuments • Entretien les monuments situés sur les terrains de la CCN 			<ul style="list-style-type: none"> • Possède le Monument national de guerre du Canada et la Tombe du Soldat inconnu 	<ul style="list-style-type: none"> • Exerce ses fonctions conformément à sa Politique sur les monuments commémoratifs nationaux sur les terrains fédéraux dans la région de la capitale du Canada (PCH, 2017), laquelle fait état du rôle de PCH et définit les sept étapes de la création d'un monument commémoratif, y compris l'approbation du sujet conjointement avec le promoteur, le choix des emplacements et la conception en collaboration avec la CCN. • Dirige les stratégies de communication et la programmation à destination du public
Installations temporaires	<ul style="list-style-type: none"> • Commandite et finance des installations florales et des illuminations temporaires 				<ul style="list-style-type: none"> • Gère les bannières saisonnières
Événements spéciaux	<ul style="list-style-type: none"> • Délivre des permis sur les terrains de la CCN adjacents 	<ul style="list-style-type: none"> • Délivre des permis aux marchands ambulants et aux artistes de rue • Délivre des permis pour les événements 	<ul style="list-style-type: none"> • Délivre des permis aux marchands ambulants et aux artistes de rue • Délivre des permis pour les événements 		<ul style="list-style-type: none"> • Commandite et gère des événements spéciaux
Entretien	<ul style="list-style-type: none"> • Entretien les arbres, l'éclairage, les revêtements en dur de qualité supérieure, et d'autres aménagements paysagers 	<ul style="list-style-type: none"> • Responsable du déneigement et du déglacage • Responsable des réparations temporaires aux revêtements en dur • Responsable de la réparation des revêtements utilitaires et des services d'utilité publique municipaux 	<ul style="list-style-type: none"> • Responsable du déneigement et du déglacage de la chaussée et du côté extérieur de l'anneau • Responsable des réparations temporaires aux revêtements en dur • Responsable de la réparation des revêtements utilitaires et des services d'utilité publique municipaux 	<ul style="list-style-type: none"> • Entretien de nombreux éléments du bâti comme des murs, des balustrades, des escaliers et des monuments 	
Opérations	<ul style="list-style-type: none"> • Responsable de l'application du Règlement sur les propriétés et la circulation de la CCN (agents de conservation) 	<ul style="list-style-type: none"> • Responsable des feux de circulation et de la signalisation à Ottawa • Responsable du maintien de l'ordre et de la sécurité à Ottawa 	<ul style="list-style-type: none"> • Responsable des feux de circulation et de la signalisation à Gatineau • Responsable du maintien de l'ordre et de la sécurité à Gatineau 		

8.1.2 Mécanismes de coordination

La coordination sera un processus continu dirigé par le personnel de la CCN. Elle comprendra des échanges et des réunions individuelles avec les partenaires, au besoin. De plus, le personnel de la CCN organisera une réunion de coordination annuelle regroupant tous les partenaires pour discuter des réussites, des défis et des plans futurs pour le boulevard de la Confédération.

Les protocoles d'entente entre les partenaires doivent être actualisés ou négociés et conclus, le cas échéant, afin de préciser la nature des responsabilités financières et opérationnelles de chacun.

Une planification collaborative de l'entretien et de l'amélioration du boulevard de la Confédération est essentielle à son succès à long terme. Les partenaires et la CCN partagent bon nombre d'objectifs communs pour le boulevard. Une mise en œuvre coordonnée et concertée des initiatives permettra d'atteindre ces objectifs au moindre coût et dans les meilleures conditions possibles.

8.2 Responsabilité financière et durabilité

8.2.1 Financement réservé et continu

La CCN et ses partenaires doivent être résolus à maintenir leurs actifs dans un état satisfaisant, tel que défini au **chapitre 8.3**. Il leur faut notamment s'assurer qu'ils disposent en tout temps des fonds nécessaires pour honorer leurs engagements respectifs. La définition des responsabilités dans les protocoles d'entente est essentielle à l'établissement de ces engagements et à la prévention de toute lacune.

On s'attend à ce que les partenaires continuent à financer leurs propres initiatives d'amélioration du boulevard de la Confédération, lorsque ces améliorations sont conformes à leurs objectifs respectifs. La CCN financera aussi des améliorations visant à mettre en œuvre certains aspects des lignes directrices et pourrait décider de collaborer avec les partenaires pour financer des ajouts à leur initiatives.

Il est entendu que chaque partenaire dispose de son propre plan pluriannuel d'amélioration des immobilisations qui doit trouver un équilibre entre les besoins de remplacement et d'amélioration des actifs dont il a la charge. On s'attend à ce que les partenaires communiquent les éléments de ces plans qui concernent le boulevard de la Confédération et faire le point au fur et à mesure des changements qui surviennent. Le personnel de la CCN intégrera ces plans aux initiatives de la CCN comprises dans le plan d'amélioration à long terme du boulevard de la Confédération et transmettra les renseignements aux partenaires à titre d'information.

8.2.2 Art public

Tous les grands projets d'immobilisation devraient intégrer, dans la mesure du possible, des œuvres d'art public. La CCN se penchera sur la création d'un fonds pour l'art public. Les projets de moindre envergure ou les projets restreints dont l'emplacement ne se prête pas à l'installation d'œuvres d'art public devraient y contribuer un montant équivalent à un petit pourcentage de leur coût de construction. Le fonds servirait à financer des installations d'art public temporaires et permanentes le long du boulevard de la Confédération.

8.2.3 Gestion du cycle de vie

Il est impératif d'effectuer une bonne gestion du cycle de vie des différents éléments du boulevard afin de respecter des normes d'entretien élevées. Le personnel de la CCN prendra en charge la préparation d'un *plan de gestion du cycle de vie* pour le boulevard. Ce plan viendra compléter le plan d'amélioration à long terme, chaque plan venant enrichir l'autre.

Le plan de gestion du cycle de vie doit aborder les points suivants :

- **Les attentes en matière d'entretien continu**, comme le déneigement, le déglacage, le ramassage des déchets, l'élagage des arbres et l'entretien des jardinières. Il s'agit d'activités continues qui sont généralement réalisées dans le cadre d'ententes de services ou par le personnel des partenaires.
- **Les attentes en matière d'entretien régulier**, telles que la réparation ponctuelle des revêtements dégradés et le remplacement du mobilier urbain endommagé. Ces travaux d'entretien sont fréquents et peuvent être planifiés à la lumière de l'expérience passée de l'entretien du boulevard de la Confédération.
- **Les attentes en matière d'entretien périodique**, telles que le remplacement des lampadaires vieillissants, l'application d'une nouvelle couche d'enduit sur les éléments en acier et le resurfaçage de l'asphalte. Ces travaux peuvent être planifiés à intervalles fixes à la lumière des avis professionnels, des pratiques exemplaires de l'industrie et des recommandations du fabricant. Il est nettement plus rentable de procéder à un entretien périodique à des intervalles adéquats que de laisser les actifs se dégrader à un tel point que ceux-ci doivent être remplacés.
- **Les projets d'immobilisation**, qui peuvent ou non correspondre aux besoins liés au cycle de vie. Par exemple, la fin de sa durée de vie utile du pavage peut donner lieu à la reconstruction de la rue. Bien souvent, ces besoins peuvent être prévus bien à l'avance d'après la durée de vie typique des éléments et les avis professionnels. Dans d'autres cas, il est possible qu'un projet d'immobilisation soit lancé pour mettre en œuvre une amélioration, comme le tramway de la STO. Quelle que soit la situation, les projets d'immobilisation et les activités d'entretien périodique doivent être coordonnés afin d'éviter de dépenser des fonds dans la réhabilitation d'actifs voués à être retirés.

- **Prévisibilité de la conception** : Outre l'obligation de maintenir et de respecter un vocabulaire de conception établi et reconnu pour les divers éléments du boulevard de la Confédération (éclairage, mobilier urbain, etc.), la conformité rigoureuse à la famille d'éléments sert avant tout à assurer la prévisibilité de la conception afin de réaliser des économies d'échelle, à maintenir un approvisionnement régulier et stable en pièces de rechange et en pièces détachées, et à favoriser (dans la mesure du possible) la modularité des pièces ou des morceaux qui peuvent être utilisés pour divers composants et éléments. C'est pourquoi aucun écart par rapport à la famille établie d'éléments de conception du boulevard de la Confédération. Cette famille est destinée à être permanente et immuable et à constituer une apparence historiquement cohérente qui traversera les décennies pour assurer une certaine permanence visuelle. Les pièces et les composants continueront d'être fabriquées en raison de l'assurance de la pérennité du design.

Bien que la coordination du plan soit assurée par le personnel de la CCN, chaque partenaire finance et réalise les activités d'entretien qui lui incombent aux termes des protocoles d'entente applicables.

À mesure de l'achèvement des projets, les partenaires doivent ajouter les données relatives à ces projets au plan de gestion du cycle de vie. Ces données comprennent notamment les attentes en matière d'entretien courant et périodique pour les nouveaux éléments, ainsi que la durée de vie prévue des actifs avant qu'ils ne doivent être remplacés. En outre, il faut tenir compte du coût du cycle de vie complet des éléments proposés et trouver un équilibre entre les coûts de mise en œuvre initiaux et les besoins d'entretien tout au long du cycle de vie.

Si les projets comportent des éléments fabriqués sur mesure ou dont la production pourrait cesser au cours de leur durée de vie prévue, il faut envisager de se procurer un nombre suffisant de pièces de rechange. Les pièces de rechange doivent être acheminées vers un entrepôt de la CCN en vue de leur utilisation prochaine dans le cadre d'activités d'entretien. La quantité de pièces de rechange doit être fondée sur les exigences de remplacement prévues et sur le temps qui s'écoulera avant la prochaine commande de pièces de rechange supplémentaires. Les partenaires doivent communiquer avec l'équipe de gestion de la CCN en savoir plus sur ces exigences.

Cette méthode pourrait générer des économies. Par exemple, si la CCN doit reconstituer son stock d'éléments de remplacement fabriqués sur mesure en vue de travaux d'entretien quelque part le long du boulevard de la Confédération, elle pourrait jumeler sa commande à celle d'un partenaire afin d'accroître son pouvoir d'achat en gros au profit des deux parties.

Le plan coordonné de gestion du cycle de vie établira une voie à suivre qui optimisera les dépenses grâce à une allocation efficace des ressources et contribuera à établir les exigences budgétaires permettant de respecter les normes d'entretien élevées recherchées pour le boulevard de la Confédération.



8.3 Normes d'entretien élevées

On s'attend à ce que le boulevard de la Confédération, et les éléments qui le composent, fassent l'objet d'un entretien minutieux à la mesure du rôle important qu'il joue au sein des deux villes et de la place qu'il occupe sur l'échiquier mondial en tant que capitale du Canada.

8.3.1 Arbres de rue et aménagements paysagers

Les arbres de rue doivent recevoir un entretien régulier, comme l'élagage et, selon les détails de la plantation, l'arrosage. Les arbres morts ou dépérissant doivent être promptement remplacés pour ne pas porter atteinte au cachet du segment ou du pôle concerné.

Les zones végétalisées nécessitent un entretien continu, comme la plantation des annuelles, l'élagage, la fertilisation, le retrait de la litière de feuilles mortes et l'arrosage. Ces activités s'appliquent aussi aux futures rigoles de drainage biologiques du boulevard; elles doivent être entretenues selon les mêmes normes que toute autre zone végétalisée.

8.3.2 Entretien hivernal

Les normes d'entretien hivernal sont en grande partie établies par les municipalités. Dans le cas des espaces entretenus par des sous-traitants de la CCN, les modalités des contrats doivent correspondre aux normes en vigueur dans la municipalité où se trouve l'espace en question.

Bien qu'il soit acceptable de retirer certains éléments du boulevard pendant la saison froide, un cadre hivernal soigné doit être maintenu afin d'assurer la vitalité de l'espace en toute saison, conformément au principe clé « Favoriser une vie publique animée ». Les jardinières, les bancs et les dispositifs de chauffage sont autant d'éléments qui pourraient être retirés en fonction des saisons. La présence de bancs à intervalles réguliers tout au long de l'année est également indispensable pour assurer l'accessibilité universelle au titre du principe clé « Promouvoir l'inclusivité ». Se référer aux **chapitres 3.2.2, 3.2.3 et 4.1.1** pour plus de détails.

La conception du paysage de rue doit prendre en compte l'entretien hivernal. Il faut donc prévoir des espaces de stockage de la neige, veiller à ce que les eaux de ruissellement chargées de sel n'atteignent pas les plantations vulnérables et disposer stratégiquement le mobilier urbain hors de la trajectoire des véhicules de déneigement et d'enlèvement de la neige. Voir le **chapitre 4.2** pour plus de détails sur la conception adaptée à l'entretien hivernal.

Dans la mesure du possible, les éléments doivent être conçus de manière à attirer l'attention des conducteurs et à résister aux assauts des chasse-neige. Les concepteurs doivent imaginer le paysage de rue du point de vue d'un opérateur de chasse-neige : à la nuit tombée, pendant une forte chute de neige et alors qu'un manteau de neige fraîche masque les surfaces. Voici quelques exemples d'éléments visibles et durables : des bancs avec des socles en granit et des aires de plantation d'arbres dotées de robustes bordures surélevées. Les éléments peu visibles, comme les grilles de protection d'arbres au niveau du sol, ou peu résistants, comme les bancs en métal, doivent être entourés de piquets afin de réduire le risque de dommages causés par les chasse-neiges. Les aménagements doivent prendre en compte les besoins associés à la pose de piquets de protection, notamment la présence de cavités dans les revêtements en dur pour l'insertion des piquets.

8.3.3 Revêtements en dur

Le revêtement du boulevard de la Confédération sert à la fois des objectifs esthétiques et fonctionnels. La dégradation des revêtements de surface, notamment les nids-de-poule dans la chaussée et le soulèvement des pavés des trottoirs, pose des risques immédiats pour la sécurité et la facilité de déplacement du public. Il est indispensable de réparer rapidement les éléments dégradés afin d'assurer la sécurité et la fonctionnalité du boulevard. Le colmatage temporaire au moyen d'asphalte ou d'autres matériaux fonctionnels n'est acceptable qu'à titre de solution provisoire.

Il faut signaler tous les travaux de réparation temporaire au personnel de la CCN, qui s'occupera de coordonner les réparations permanentes à l'aide de matériaux adéquats. Les réparations annuelles devraient être planifiées au printemps, après la fin des cycles de gel et dégel pour la saison, et réalisées en juin afin que le boulevard soit remis en état avant la fête du Canada.

8.3.4 Amélioration continue

Dès que des problèmes d'entretien se posent, il convient d'en informer le personnel de la CCN afin qu'il puisse les résoudre en révisant les détails de construction qui seront utilisés dans le cadre de projets ultérieurs. Dans certains cas, des travaux de mise à niveau sont nécessaires pour résoudre les problèmes d'entretien dans la mesure où ils contribuent à améliorer la rentabilité sur l'ensemble du cycle de vie. De même, les améliorations apportées aux pratiques d'entretien devraient être communiquées afin que tous les partenaires puissent bénéficier de ces connaissances.

La recherche d'approches novatrices en collaboration avec les partenaires permettra d'atteindre les objectifs du boulevard de la Confédération, notamment la durabilité et l'allocation efficace des ressources. De telles initiatives pourraient porter sur l'utilisation de composés de déglacage moins dommageables pour les éléments du boulevard et l'environnement que les composés actuels, ou encore sur le chauffage, au moyen de sources d'énergie renouvelables, des voies piétonnes les plus fréquentées de façon à éliminer toute nécessité de déneigement et de déglacage.

Le personnel de la CCN est responsable du suivi continu de l'efficacité du programme d'entretien et de la coordination des mesures correctives en cas de problèmes. Ce suivi sera alimenté par les commentaires des partenaires, les observations de la CCN et les résultats des évaluations périodiques décrites au **chapitre 7.6**.

8.4 Activités sur le boulevard

Le boulevard de la Confédération est un lieu public qui s'anime grâce à la diversité des activités et des événements qui se déroule sur les segments et les pôles tout au long de l'année. Ces activités contribuent directement au principe clé « Favoriser une vie publique animée ».

Il est primordial d'assurer la sécurité du public lors des activités, qu'elles soient planifiées ou non. Par ailleurs, l'image et l'intégrité du boulevard de la Confédération doivent être préservées.



8.4.1 Programmes et événements

La CCN et Patrimoine canadien appuient et gèrent une série d'événements publics d'importance sur le boulevard de la Confédération qui soulignent des dates importantes, marquent le passage des saisons et dynamisent le cœur de la capitale. Il s'agit notamment de la fête du Canada, du Bal de Neige et du spectacle son et lumière sur la Colline du Parlement.

Les partenaires municipaux doivent consulter la CCN avant de délivrer des permis pour des activités sur le boulevard de la Confédération afin de s'assurer que celles-ci sont appropriées et que leur moment est bien choisi. Les événements d'importance nationale sont traités en priorité.

8.4.2 Grèves et manifestations

Régulièrement, des grèves, des manifestations et d'autres événements non officiels ont lieu sur la Colline du Parlement et à d'autres endroits symboliques de la capitale nationale. Certains de ces événements comprennent des défilés qui empruntent le boulevard de la Confédération. Les manifestations pacifiques sont une expression notable de la démocratie et des libertés consacrées dans la Constitution canadienne.

La sécurité et la sûreté de tous doivent être assurées pendant ces événements, qu'il s'agisse des manifestants, du grand public ou des employés qui travaillent dans les bâtiments adjacents. Le vandalisme et les dommages aux installations du boulevard de la Confédération ne seront pas tolérés. Une intervention rapide et coordonnée avec les forces de l'ordre locales est requise lorsque ces événements deviennent contraires à la loi ou compromettent la sécurité ou le bien-être de quiconque.

8.4.3 Artistes de rue et marchands ambulants

La Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau délivrent les permis aux marchands ambulants et aux artistes de rue. Il faut encourager ces activités, car elles contribuent à l'animation du boulevard de la Confédération et procurent des services de base aux passants.

Les partenaires municipaux doivent consulter la CCN avant de délivrer des permis pour des activités sur le boulevard de la Confédération afin de s'assurer que celles-ci sont appropriées. Les événements d'importance nationale ont priorité et doivent être pris en considération.

Ces activités doivent être conformes aux lignes directrices ci-après pour ne pas porter atteinte à l'image du boulevard :

- Elles doivent obligatoirement avoir lieu aux emplacements prévus à cette fin, lesquels peuvent varier en fonction de la nature de l'activité.
- Les installations temporaires doivent être de conception soignée.
- Elles ne doivent pas bloquer les trottoirs, les pistes cyclables ou les installations de transport en commun.
- Elles ne doivent pas non plus bloquer les installations permanentes, comme les monuments commémoratifs et les œuvres d'art public.



Figure 91: Exemple d'installation temporaire de conception soignée (marchand de nourriture ambulant)

8.4.4 Itinérance

L'itinérance affecte de nombreuses personnes dans la région d'Ottawa-Gatineau. Ses effets peuvent être observés dans le centre-ville, notamment le long du boulevard de la Confédération. Il convient d'adopter une stratégie équilibrée qui permette de concilier les préoccupations en matière de sécurité publique et la préservation de l'image et du prestige du boulevard. Pour ce faire, il faut collaborer avec les forces de l'ordre afin de maintenir l'ordre public sans porter atteinte à la dignité des personnes en situation d'itinérance.

8.4.5 Publicité et parrainage

Le prestige et le cachet du boulevard de la Confédération doivent être préservés en raison de sa fonction de parcours d'honneur et du rôle important qu'il joue dans la promotion de l'image de marque de la capitale nationale. La politique en matière de commandite de la CCN limite les commandites d'entreprise sur les terrains fédéraux de la région de la capitale nationale aux événements et aux programmes temporaires.

Les installations publicitaires permanentes sont interdites sur le boulevard de la Confédération, sous réserve de rares exceptions approuvées expressément par la CCN, à sa seule discrétion. Par exemple, des panneaux publicitaires pourraient être approuvés s'ils font partie d'un abribus haut de gamme qui, autrement, répond aux exigences de conception du boulevard.

Dans le cas des installations affichant un message publicitaire permanent, le contenu de celui-ci doit être soumis à l'examen de la CCN. Quant aux installations dont le message publicitaire varie au fil du temps, la CCN doit passer en revue les lignes directrices en matière de contenu publicitaire acceptable de l'organisme compétent. Celles-ci seront prises en considération lors du processus d'approbation. Toute modification ultérieure de ces lignes directrices ayant une incidence sur le contenu publicitaire diffusé sur le boulevard de la Confédération doit être soumise à la CCN à des fins d'examen. La CCN se réserve le droit de révoquer l'approbation accordée si les changements apportés aux lignes directrices vont à l'encontre des objectifs du boulevard.

Les installations publicitaires numériques et autres grands écrans dynamiques de grand format peuvent distraire encore davantage l'attention des gens que les panneaux publicitaires statiques ordinaires. Ils sont eux aussi interdits sur le boulevard de la Confédération. Bien que la CCN se réserve le droit d'accorder quelques très rares exceptions, les normes de conception et les restrictions relatives au contenu affiché seront des plus strictes.

La pose d'affiches et de publicités temporaires le long du boulevard n'est permise que sur les colliers de poteaux installés à quelques intersections. L'objectif des colliers de poteaux est de limiter l'affichage sur les surfaces non autorisées. Les emplacements convenables pour les colliers de poteaux seront déterminés conjointement par le personnel du NCC et celui de la municipalité concernée. Ailleurs, l'affichage est interdit en vertu d'un règlement municipal, et devrait être dissuadé par un retrait rapide et un nettoyage immédiat.

Les panneaux d'information sur le transport en commun, comme les plans du réseau et les écrans dynamiques indiquant les heures d'arrivée, ne sont pas considérés comme des installations publicitaires à moins qu'ils ne combinent de l'information sur le transport en commun avec du contenu payant provenant d'un tiers. Les panneaux d'information sur le transport en commun sont autorisés sur le boulevard de la Confédération, à condition qu'ils satisfassent aux normes de conception élevée et aux exigences d'approbation applicables aux autres éléments du boulevard.

8.4.6 Travaux de construction

Les travaux de construction réalisés sur le boulevard de la Confédération doivent être planifiés avec soin afin d'en atténuer les répercussions. Il faut éviter autant que possible de perturber l'accès du public et de nuire à l'aspect général du paysage de rue. Les itinéraires de déviation pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun doivent être de grande qualité, sécuritaires et efficaces. Les exigences en matière d'accessibilité sont tout aussi importantes pendant les travaux qu'à tout autre moment.

Lorsque les travaux se prolongent au-delà d'une saison de construction, les palissades entourant le chantier doivent être conçues selon des normes élevées afin de préserver la beauté du boulevard pendant toute la durée des travaux. Dans le cas de projets qui ne modifient en rien l'aménagement du boulevard (par exemple, l'installation de services publics souterrains), la remise en état doit correspondre à l'aménagement préexistant et être de même qualité.



Annexes

9.1 Remerciements

Les lignes directrices de planification et de conception du boulevard de la Confédération sont le fruit de deux années de recherche, d'analyse, de mobilisation et de collaboration. La CCN tient à remercier l'équipe de projet, les autres membres du personnel de la CCN, les consultants et les partenaires externes pour leur implication et leurs contributions à ce document.

Remerciements

Directeurs de projet

Antoine Normandin, Directeur,
Planification des transports

Martin Barakengera, Director,
Planification et design

Équipe de projet

Colin Simpson, Chef, Planification des
transports

Andrew Sacret, Chef, Planification et
design

Cécile Lecoq, Planificatrice principale,
transports (Chef de projet)

Patrick Bunting, Planificateur principal,
Design urbain

Minh Ngoc Dao, Planificatrice principale,
Planification et design

Jessie Maisonneuve, Graphiste principal

Consultants

Parsons

Ron Clarke, Vice-président, Ottawa (Chef
de projet)

Chris Redden, Ingénieur principal,
Rues conviviales et transport actif
(Responsable de la planification et du
design des transports)

Mike Carrier, Urbaniste (Urbanisme)

Jaedon McColl, Ingénieur stagiaire en
transport actif (Accessibilité/Design
universel)

The Planning Partnership

David Leinster, Architecte paysagiste,
Urbaniste, Associé principal
(Responsable du domaine public)

Jennifer Williamson, Architecte
paysagiste, Associée (Chef de projet)

Malin Christensson, Paysagiste, Associée
(Conception du domaine public)

Mike Hudson, Designer urbain principal
(Responsable de la conception du
domaine public)

Groupe aviseur et collaborateurs de la CCN

Aménagement de la capitale

Hadiya Al-Idrissi

Kate-Issima Francin

Habash Gandhi

Pascale Guindon

Ted Horton

Homa Jalil Safarian

Christopher Meek

Geneviève Mercier

François Pirart

Marc-Antoine Poitras

Heather Thomson

Intendance de la capitale

Walid Chaarani

Bruce Devine

Tessa Fortier

Ian Grabina

Stéphane Wojciechowski

Design et construction

Kira Burger

Carole Crossan

Louis-Philippe Desmarais

Jennifer Naegelkraemer

Tracy Pritchard

Patrick Sayer

Eric Tyler

Affaires publiques, juridiques et d'entreprise

Émilie Girard-Ruel

Ryan Kleinau

Cédric Williams

Immobilier et développement

Laura Mueller

Partenaires externes

Ville d'Ottawa

Ville de Gatineau

Société de transport de l'Outaouais (STO)

Ministère des Transports et de la Mobilité
durable (MTMD)

Ministère des Transports de l'Ontario
(MTO)

Services publics et Approvisionnement
Canada (SPAC)

Partenaires parlementaires (Chambre
des communes, Sénat, Bibliothèque
du Parlement, Service de protection
parlementaire)

Patrimoine canadien

Parcs Canada

Comité de la haute direction de la CCN

Tobi Nussbaum, Premier dirigeant

Alain Miguelez, Vice-président,
Aménagement de la capitale

Tania Kingsberry, Vice-présidente,
Services généraux et Chef des services
financiers

Nancy Martel, Vice-présidente,
Ressources humaines

Anne Ménard, Vice-présidente,
Intendance de la capitale

Véronique de Passillé, Vice-présidente,
Affaires publiques, juridiques et
d'entreprise

Harjinder Kaur, Vice-présidente, Design
et construction

Bill Leonard, Vice-président, Immobilier
et développement

Luc Fournier, Chef de cabinet et
secrétaire de la Commission

Conseil d'administration de la CCN

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

Comité consultatif sur l'accessibilité universelle

9.2 Crédits d'illustrations

La présente annexe crédite les visuels, illustrations et schémas inclus dans les lignes directrices de planification et de conception du boulevard de la Confédération qui ont été produits par les consultants. De plus, le document intègre des photographies qui n'ont pas été créées spécifiquement pour ce document, telles que photographies tirées de banques d'images et d'autres tierces parties.

Toutes les autres illustrations non mentionnées dans cette annexe ont été produites pour la Commission de la capitale nationale (CCN).

The Planning Partnership

- Tous les croquis conceptuels, coupes transversales et plans clés.
- Figures 13, 16-22, 26 (sauf image en haut à gauche), 28 (sauf image en haut à droite), 29, 30 (image du bas), 31, 32, 32, 33 (image du milieu), 34, 35, 36 (images du haut et du bas), 39-43, 49, 52-60, 62-90.

Parsons

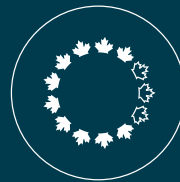
- Figures 8, 38 et 47.

Google Maps

- Figures 24, 25, 26 (image en haut à gauche), 27, 33 (image du bas).

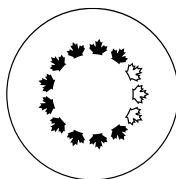
Autres

Illustration	Crédit
Figure 5	Zeidler Architecture et David Chipperfield Architects
Figure 6	STO
Figure 7	Conseiller technique pour le projet de remplacement du pont Alexandra.
Illustration, page 18	En haut à gauche : STO. En bas à gauche : Shutterstock/Matthew Reeves. Au milieu à droite : barp.ca. En bas à droite : Rey Zinck, Capital Current.
Illustration, page 20	En haut à gauche : City of Toronto. Au milieu à gauche : Escofet. En bas à gauche : Rogers Marvel Architects. En haut à droite : City of Davis, CA. En bas à droite : Lonsdale Street, Dandenong, Australia. Photographe : John Gollings.
Figure 45	Europaplatz, Freiburg, Germany. Photographe : David Franck.
Figure 46	En haut à gauche : Pinterest (photographe inconnu). En haut à droite : https://aboutmanchester.co.uk/300k-futuristic-bus-shelter-revealed-in-piccadilly/ (photographe inconnu). En bas à gauche : https://www.externalworksindex.co.uk/entry/44912/Trueform/Discovery-bus-shelter-/ (Conçu par Nicholl Russell Studios Architects pour le Dundee City Council, l'abribus d'autobus Discovery, distinctif et contemporain, a été fabriqué par la division d'abris sur mesure de Trueform). En bas à droite : https://mancian1001.wordpress.com/2011/06/23/bus-shelters-of-your-mind-the-not-so-perfect-ten/ (© 2007 Serigrapher).
Figure 48	En haut à gauche : https://urban-elements.dk/wp-content/uploads/2021/11/Urban-Elements_A4-brochure_WEB.pdf (photographe inconnu). En haut à droite : https://stayandroam.blog/around-stockholm-september-2023/ (photographe inconnu). En bas à gauche : https://www.fmconway.co.uk/our-services/consultancy/hostile-vehicle-mitigation (photographe inconnu). En bas à droite : https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Jaktgatan_och_L%C3%B6v%C3%A4ngsgatan_AJ_Landskap.jpg (Auteur : SvArkitekter)
Figure 50	En haut à droite : Pinterest (photographe inconnu). En bas à gauche : https://www.johnflemingartist.com/wp/portfolio/grass-blades/ (artiste : John Fleming; titre : Grass Blades; photographe : Benjamin Benschneider). En bas à droite : https://www.lynnwerker.com/new-gallery/us7eka1sb7mvjb32u285whrutbkvct (Return of the Sockeye; artiste : Ross Ireland/3D Inc; photographe inconnu).
Figure 51	En haut à gauche : Pinterest (photographe inconnu). En haut à droite : Pinterest (photographe inconnu). En bas : https://www.miamidesigndistrict.com/visitor-info/ (photographe inconnu).
Illustration page 72	Wikimedia Commons, photo personnelle de l'utilisateur Radagast.
Illustration page 73	Caroline Ross, The Road Home.
Figure 61	Conseiller technique pour le projet de remplacement du pont Alexandra.
Illustration page 158	© Meunierd, Dreamstime.com.
Illustration page 163	Flickr, Rick MacEwen.



NATIONAL CAPITAL COMMISSION
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

Canada



NATIONAL CAPITAL COMMISSION
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

**Advisory Committee
on Planning, Design and Realty**

Thursday, May 29, 2025

IN CAMERA MEETING
40 Elgin Street, Ottawa, Room 324

MINUTES

The committee has not yet approved these minutes.

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

Le jeudi 29 mai 2025

SÉANCE À HUIS CLOS
40, rue Elgin, Ottawa, pièce 324

PROCÈS-VERBAL

Le comité n'a pas encore approuvé ce procès-verbal.

Confederation Boulevard Design Guidelines 12

Strategic Vision, Heritage, and Public Benefit

- Members recognized that the boulevard was a heritage project and a unifying axis for the capital, connecting both sides of the river and Indigenous sites.
- Members stressed the importance of maximizing public benefit and promoting equitable integration of both sides of the river.
- The importance of a dedicated capital program to guarantee the full realization and sustained continuity of Confederation Boulevard was highlighted.
- The need for clear implementation strategies, effective budgeting, and a long-term schedule was emphasized.

Lignes directrices et planification du boulevard de la Confédération

Vision stratégique, patrimoine et intérêt public

- Les membres reconnaissent que le boulevard est un projet patrimonial et un axe unificateur pour la capitale, reliant les deux rives du fleuve et les sites autochtones.
- Les membres soulignent l'importance de maximiser l'intérêt public et de promouvoir l'intégration équitable des deux rives du fleuve.
- L'importance d'un programme d'investissement dédié pour garantir la pleine réalisation et la continuité durable du boulevard de la Confédération a été soulignée.
- Ils soulignent également la nécessité de stratégies de mise en œuvre claires, d'une budgétisation efficace et d'un calendrier à long terme.

- Members suggested preserving the core design vision while focusing modifications primarily in key nodes.

- Les membres suggèrent de préserver la vision conceptuelle fondamentale tout en concentrant les modifications principalement sur les nœuds clés.

Mobility, Access, and Connectivity

- There was strong support for the adoption of the transportation hierarchy (inverted pyramid), emphasizing active and sustainable mobility - while also noting the necessary alternatives and behavioural challenges associated with changes to traffic patterns.
- It was recommended to prioritize transportation enhancements, promote active modes of mobility such as walking and cycling, and reduce the number of vehicular lanes.
- Members highlighted the need to balance vehicular access, including tour buses - with enhanced pedestrianization, particularly during major events.
- The possibility of implementing permanent or flexible street closures depending on the development of tram infrastructure, requires further exploration.

Mobilité, accès et connectivité

- L'adoption de la hiérarchie des modes de transport (pyramide inversée), qui met l'accent sur la mobilité active et durable, reçoit un soutien massif, tout en soulignant les alternatives nécessaires et les défis comportementaux associés aux changements dans les habitudes de circulation.
- Les membres recommandent de donner la priorité à l'amélioration des transports, de promouvoir les modes de mobilité actifs tels que la marche et le vélo, et de réduire le nombre de voies réservées aux véhicules.
- Les membres soulignent la nécessité d'équilibrer l'accès des véhicules, y compris les autobus touristiques, avec une piétonisation accrue, en particulier lors d'événements majeurs.
- La possibilité de mettre en place des fermetures de rues permanentes ou flexibles en fonction du développement des infrastructures de tramway doit être étudiée plus en détail.

Materials, Maintenance, and Urban Environment

- Materiality should be carefully considered to address concerns regarding the deterioration of boulevard elements, such as paving and trees, by selecting more durable materials and using improved installation methods.
- Members recommended exploring options like heated paving and implementing annual maintenance cycles, particularly for tree replacement.

Matériaux, entretien et environnement urbain

- La matérialité doit être soigneusement étudiée afin de répondre aux préoccupations relatives à la détérioration des éléments du boulevard, tels que le revêtement et les arbres, en sélectionnant des matériaux plus durables et en utilisant des méthodes d'installation améliorées.
- Les membres recommandent d'étudier des options telles que le revêtement chauffé et la mise en place de cycles d'entretien annuels, en particulier pour le remplacement des arbres.

- The significance of trees and landscaping was highlighted - for their role in shaping the boulevard's identity, supporting ecological functions, and contributing to renewal efforts.

- L'importance des arbres et de l'aménagement paysager est soulignée, en raison de leur rôle dans la définition de l'identité du boulevard, leur contribution aux fonctions écologiques et leur apport aux efforts de rénovation.

Urban Experience, Security, and Future Flexibility

- Members called for the development of stronger winter city design guidelines to ensure accessibility and comfort throughout the year, seizing the opportunity to position the project as a leader in innovative winter city design.
- The importance of incorporating comprehensive security and risk management measures — including anti-terrorism strategies and maintaining tour bus passage — was underlined.
- Members also stressed the necessity for adaptability to future needs, timely implementation, and a commitment to continuous improvement through regular evaluation of both successful and less effective elements.
- Additionally, members discussed the delicate balance between continuity (maintaining and reinforcing the elements that define the identity of the Boulevard, such as the string of pearls, the red carpet, and trees) and change (finding ways to reflect contemporary sensibilities and engage younger generations).

Expérience urbaine, sécurité et flexibilité future

- Les membres appellent à l'élaboration de directives plus strictes en matière d'aménagement urbain hivernal afin de garantir l'accessibilité et le confort tout au long de l'année, et de saisir l'occasion de positionner le projet comme un leader en matière d'aménagement urbain hivernal innovant.
- L'importance d'intégrer des mesures globales de sécurité et de gestion des risques, notamment des stratégies antiterroristes et le maintien de la circulation des bus touristiques, est soulignée.
- Les membres soulignent également la nécessité de s'adapter aux besoins futurs, de mettre en œuvre les mesures en temps opportun et de s'engager à améliorer continuellement le dispositif grâce à une évaluation régulière des éléments efficaces et moins efficaces.
- En outre, les membres ont discuté du fragile équilibre entre la continuité (maintien et renforcement des éléments qui définissent l'identité du boulevard, tels que le collier de perles, le tapis rouge et les arbres) et le changement (recherche de moyens de refléter les sensibilités contemporaines et d'impliquer les jeunes générations).