



# Visite des lieux et consultation publique : accès public aux ruines de l'usine de pâte à papier Bronson et accès aux berges du débarcadère Richmond

Rapport de consultation

# Visite des lieux et consultation publique : accès public aux ruines de l'usine de pâte à papier Bronson et accès aux berges du débarcadère Richmond

---

## *I – Description des projets*

### **Objectif**

L'objectif des projets d'accès public aux ruines de l'usine de pâte à papier Bronson et d'accès aux berges du débarcadère Richmond est d'améliorer l'expérience que les gens vivent sur les berges et les îles en faisant ce qui suit :

- Rendre ces lieux accessibles aux piétons et aux cyclistes de la rive d'Ottawa. Des ponts pourraient relier le débarcadère Richmond, l'île Victoria et l'île Amelia.
- Offrir des parcours d'accès universel de l'intersection du Portage/Wellington au débarcadère Richmond, et de l'usine de pâte à papier Bronson pour que les gens puissent visiter les ruines.
- Concevoir des infrastructures d'interprétation (patrimoine autochtone, naturel, industriel et militaire) et de signalisation ainsi que des belvédères.

### **Contexte**

Ce projet est conforme à la volonté de la Commission de la capitale nationale (CCN) de donner un meilleur accès à la rivière et aux berges tout en améliorant l'expérience que les visiteurs en font, ainsi que l'accessibilité et la visibilité de ce secteur du cœur du centre-ville.

## *II – Processus de consultation*

### **Aperçu**

#### **Objectif de la consultation**

Recueillir des commentaires sur les projets proposés et inciter les intervenants et le public à trouver des façons d'améliorer l'accès des lieux et l'expérience que les visiteurs y vivent.

## Date et endroit

**Consultation/atelier public et visite des lieux :** Le 7 octobre 2014, la consultation/l'atelier public a eu lieu au Mill Street Brew Pub, 555, rue Wellington, à Ottawa, en Ontario, de 16 h 30 à 20 h; des visites des lieux, au départ du pub, ont eu lieu de 17 h 30 à 18 h 30.

**Rencontres avec les intervenants :** Des rencontres ont eu lieu avec les intervenants, selon leur disponibilité, en septembre et en octobre.

**Consultation en ligne :** Un questionnaire en ligne a été affiché sur le site Web de la CCN du 8 au 24 octobre 2014.

## Processus et documents de consultation

**Consultation/atelier public :** Le public a été invité à examiner une série de panneaux décrivant les projets et à parler avec l'équipe responsable. Après la visite des lieux, les participants ont travaillé par groupe de huit pour discuter de leurs idées.

**Visite des lieux :** Un groupe de francophones et deux d'anglophones ont visité les lieux en compagnie du chef et des gestionnaires de projet de la CCN. Les participants ont pu ainsi constater les problèmes d'accessibilité et les possibilités de ces lieux.

## Invitations et promotion

- Invitation envoyée par courriel aux personnes figurant dans la banque de données des Affaires publiques
- Invitation aux médias
- Calendrier d'activités du site Web
- Annonces et messages sur Facebook
- Messages sur Twitter
- Annonces publicitaires (*Ottawa Citizen*, *Le Droit*, CHD, *La Revue*).

## Participants

### *101 participants à la consultation publique*

- Gens du public
- Groupes d'intérêts (Société d'histoire de l'Outaouais, Gloucester Historical Society, Patrimoine Ottawa, Conseil régional de l'environnement et du développement durable, Ottawa River Runners Association)
- Associations communautaires (Association des résidents de l'île de Hull, Westboro Beach Community Association)
- Autres intervenants : Ville d'Ottawa, Ligue navale du Canada, Au feel de l'eau.

### *Participation des intervenants*

Les gestionnaires de projet ont également rencontré séparément les intervenants suivants pour présenter les projets et en discuter dans le but de recueillir leurs commentaires quant aux répercussions possibles sur leurs intérêts ou leurs opérations.

- Partenaires gouvernementaux et municipal : gouvernement fédéral (Travaux publics et Services gouvernementaux Canada); gouvernement provincial (ministère des Richesses naturelles et des Forêts de l'Ontario); administration municipale (Ville d'Ottawa)
- Ottawa River Runners Association
- Projet du Géopatrimoine d'Ottawa-Gatineau
- Marine royale canadienne
- Ligue navale du Canada
- Au feel de l'eau
- Énergie Ottawa
- Mill Street Brew Pub

### *Questionnaire*

De plus, 15 personnes ont répondu au questionnaire en ligne et 18 participants l'ont rempli lors de l'atelier. Deux personnes du public nous ont envoyé un courriel.

### *III – Faits saillants de la consultation*

Les participants aux consultations publiques et en ligne ainsi que les intervenants aimeraient :

- que le lieu offre un grand nombre de services et d'infrastructures, comme des bancs, des restaurants, des quais pour embarcations non motorisées, des toilettes publiques et du stationnement pour vélos;
- que l'on favorise la protection des aires naturelles : les sentiers devraient rester à l'état naturel et l'on devrait y trouver des plantes indigènes; le stationnement de l'île Victoria devrait être limité et l'anguille américaine devrait être protégée;
- que le lieu souligne l'histoire de la région par le truchement d'un centre d'interprétation et de panneaux d'interprétation dans les sentiers, et qu'il rappelle la contribution des gens qui ont grandement participé à l'aménagement du lieu;
- que l'on se serve des infrastructures qui existent;
- que l'architecture du pont du projet Bronson, si l'on doit le reconstruire, s'harmonise avec ce qui se trouve autour;
- que l'on conserve les points d'accès aux vues panoramiques à partir du site et que l'on fasse place à l'art public;
- que l'on travaille en collaboration avec les Premières Nations et que l'on tienne compte de leurs valeurs et de la situation actuelle;
- que tous les visiteurs puissent lire les panneaux d'interprétation (en braille, en anglais, en français et en algonquin);
- que l'on assure la sécurité des sentiers cyclables (éclairage en soirée, déblayage des pistes en hiver et séparation des cyclistes et des piétons).

## IV – Commentaires du public

### Commentaires formulés dans le cadre de l'atelier

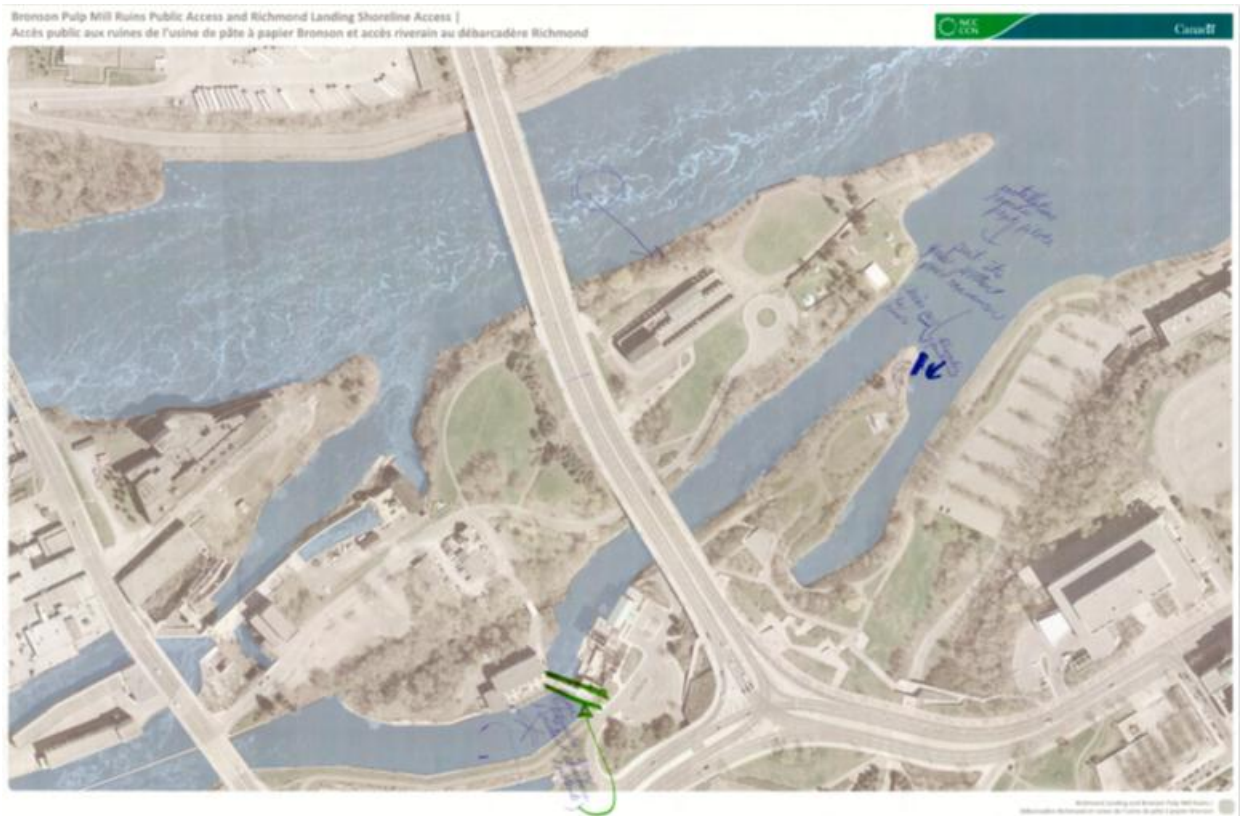
Les participants des neuf tables de discussion ont décrit les idées qu'ils avaient pour le secteur et ont dessiné leurs concepts.

**Table 1**



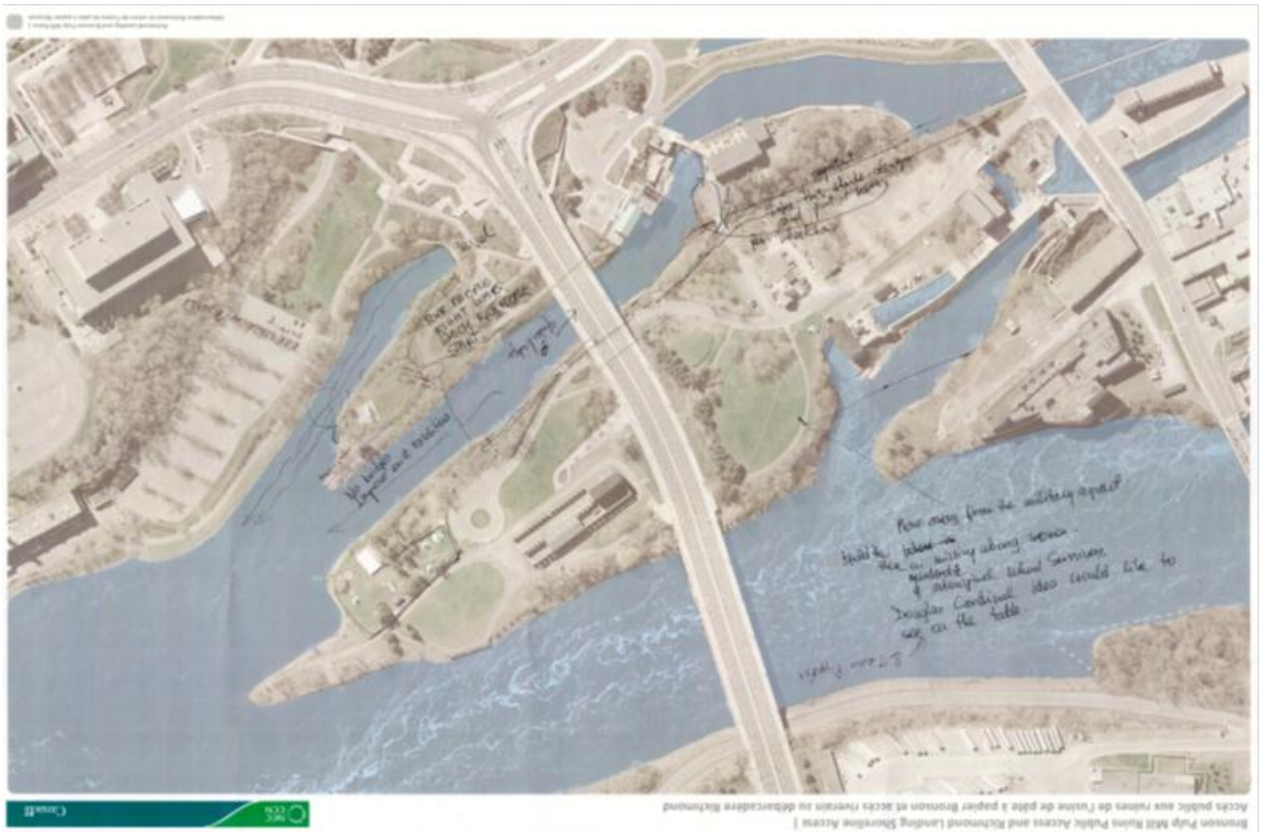
- Les sentiers devraient rester à l'état naturel.
- Les participants ont approuvé les points de passage.
- Cafés, bancs, point de mise à l'eau pour kayaks.
- Réduire le stationnement sur l'île Victoria.
- Les participants ont approuvé les thèmes d'interprétation et ont suggéré de créer un centre d'interprétation sur l'histoire de la région.

Table 2



- L'accès universel devrait être la priorité, sur terre et sur l'eau.
- L'anguille américaine devrait être protégée.
- Les structures existantes devraient être utilisées autant que possible.
- Le concept architectural du pont devrait être similaire à ce que l'on trouve dans le secteur.

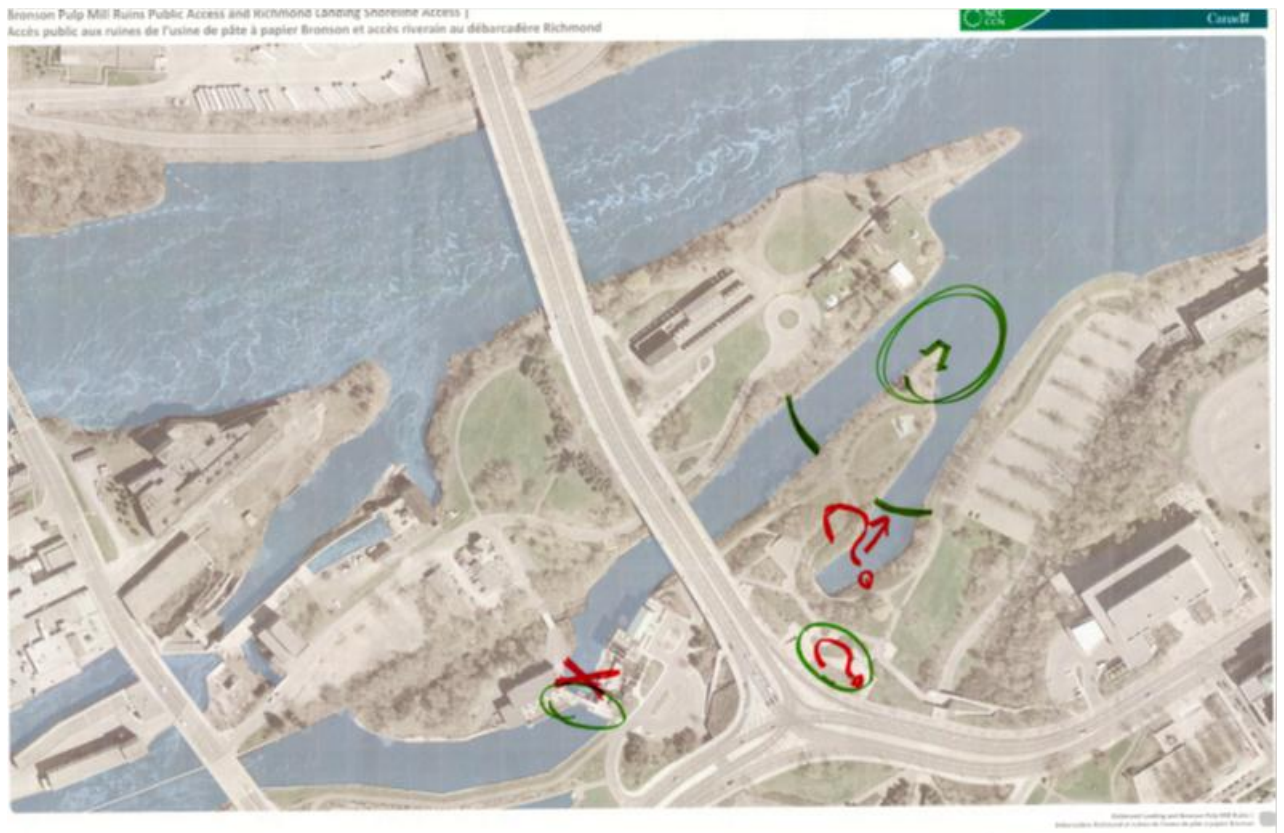
Table 3



- Installer des bancs et des panneaux d'interprétation le long des nouveaux sentiers.
- Planter des végétaux indigènes pour aménager le paysage.
- Protéger les vues et utiliser les infrastructures existantes.
- Faire participer Douglas Cardinal.
- Faire de la paix et de la réconciliation un thème d'interprétation.



Table 4



- Veiller à ce que les panneaux de signalisation soient en français, en anglais et en algonquin et que l'interprétation soit disponible en d'autres langues en ligne.
- Utiliser le braille.
- Envisager d'explorer l'interaction par l'odorat et les autres sens.
- Le design du pont devrait s'inspirer du patrimoine et de la culture des Premières Nations.
- Il devrait y avoir des bancs et du stationnement pour vélos.

Table 5



- Ajouter des services, comme des toilettes publiques et des points d'accès pour les embarcations.
- Penser à l'éclairage tout en protégeant le ciel étoilé.
- Rendre les sentiers intéressants en mettant l'accent sur leur nature pittoresque.
- Déblayer les sentiers en hiver et encourager la pratique du ski/de la raquette.
- Aménager un stationnement d'accès universel à proximité.

Table 6



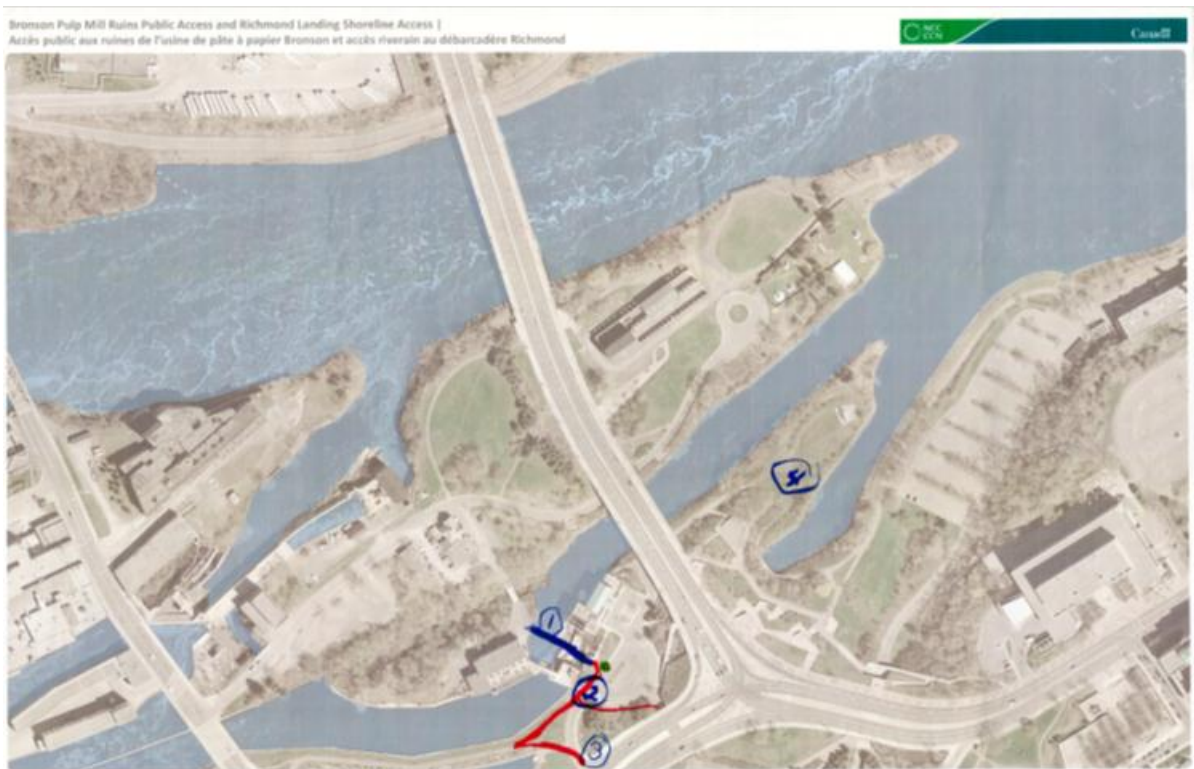
- On devrait séparer les cyclistes et les piétons sur les sentiers.
- Le point de passage de la rive d'Ottawa au débarcadère Richmond devrait être la priorité, tout comme le débarcadère de cérémonie.
- Préserver l'intimité de la suerie sur l'île Victoria.
- En ce qui concerne le thème d'interprétation sur les Autochtones, on devrait mettre l'accent sur la situation actuelle.

## Table 7

Les participants n'ont pas fourni de dessin.

- Utiliser les structures et les passages existants pour limiter les dépenses.
- Assurer la sécurité des piétons et des cyclistes.
- Le tracé en zigzag du sentier sous le pont pourrait être amélioré.
- Un débarcadère fonctionnel pour les embarcations est très important.

## Table 8



- Les ponts offrent la possibilité de créer de nouveaux points de vue.
- Il importe de conserver les berges à l'état le plus naturel possible.
- Au moment de planifier les besoins de stationnement, concilier l'utilisation par la clientèle du restaurant; examiner les parcours cyclables et le service d'autobus.
- Les participants ont approuvé les quatre thèmes d'interprétation (patrimoine autochtone, naturel, industriel et militaire).
- Penser à la sécurité au moment de concevoir l'éclairage du secteur.
- Faire place à l'art public.
- Le stationnement du restaurant devrait aussi être accessible aux visiteurs.

## Table 9

Les participants n'ont pas fourni de dessin.

- En ce qui concerne le barrage des Chaudières, il importe de noter qu'il s'agit de l'un des premiers barrages hydroélectriques du Canada. Certains sont d'avis qu'il devrait être détruit; d'autres, qu'il devrait être conservé.
- Le débarcadère Richmond devrait être plus sécuritaire pour les cyclistes et les piétons.
- Examiner ce qui a été fait ailleurs pour la passe à anguilles.
- Rappeler le souvenir des gens qui ont joué un rôle important dans la région.

## Commentaires formulés sur le questionnaire

Les participants à la consultation ont répondu au questionnaire en personne ou en ligne. Voici les principaux commentaires formulés, par ordre de popularité.

On a demandé aux participants **ce qu'ils pensaient des améliorations proposées.**

En ce qui concerne les sentiers, ils ont indiqué ce qui suit :

- Ils accueillent favorablement l'amélioration de l'accès au lieu.
- Ils sont très favorables aux sentiers proposés.
- Il est prioritaire d'assurer l'accès universel au lieu, au stationnement (ce qui comprend des surfaces appropriées) et aux différents moyens par lesquels les visiteurs interagiraient avec le site.
- Améliorer la sécurité grâce à des sentiers pédestres et cyclables séparés; d'autres ont suggéré un sentier polyvalent.
- L'éclairage devrait être bien conçu.
- Les sentiers devraient être conservés à l'état le plus naturel possible; protéger la nature est important.
- On devrait opter pour des solutions rentables, le plus possible.
- Veiller à ce que les sentiers soient constamment reliés à l'ensemble du réseau de sentiers.
- Orienter les visiteurs vers l'accès au site.
- Donner accès aux sentiers en toute saison.

En ce qui concerne les ponts, ils ont indiqué ce qui suit :

- L'incidence du design sur le paysage devrait être minime; le design devrait intégrer des matériaux de la région ou des éléments qui la caractérisent et prévoir la connexion aux sentiers adjacents.
- La plupart des répondants sont favorables aux ponts, car ils offrent de nouveaux points de vue et d'autres possibilités de découvrir la région.
- Pour certains, les ponts devraient être une priorité pour que les fonds consacrés à l'infrastructure soient bien utilisés, en tenant compte des autres points de passage qui se trouvent à proximité.
- Les Premières Nations devraient être impliquées, particulièrement en ce qui concerne le pont de l'île Victoria.
- On devrait atténuer les effets possibles sur la faune sauvage.
- La conception de l'éclairage devrait respecter la faune sauvage tout en mettant en valeur le secteur du canal de fuite.

Nous leur avons aussi demandé **s'ils étaient d'accord avec l'emplacement des améliorations proposées**. Les répondants ont indiqué ce qui suit :

- Ils approuvaient les améliorations proposées et la mise en valeur du secteur, en particulier des aspects patrimoniaux.
- Des commentaires concernant l'emplacement des ponts mettaient en doute la nécessité du pont le plus près des ruines de l'usine de pâte à papier Bronson puisqu'il y a déjà une structure à cet endroit.
- En ce qui concerne le pont de l'île Victoria, les répondants sont d'avis que les Premières Nations devaient être consultées étant donné qu'il y aurait davantage de circulation dans le secteur.
- Étant donné que cela deviendra un lieu d'interconnexion pour les cyclistes, il devrait être ouvert à l'année et conçu en se souciant de la sécurité.

Puis, nous avons demandé aux participants **s'ils avaient d'autres idées pour l'emplacement et quelles autres options nous pourrions envisager ou ce que nous pourrions ajouter au projet**. Ils ont suggéré ce qui suit :

- Un débarcadère fonctionnel en pierre naturelle pourrait faire partie du concept.
- Les Premières Nations devraient participer aux décisions concernant le projet. Par ailleurs, le concept devrait prévoir la plantation de végétaux indigènes.
- Différents services, comme un kiosque d'information, des toilettes, un stationnement, une aire de spectacle extérieure et une aire de pique-nique ou un café ont été suggérés.

- Des matériaux naturels devraient être utilisés.
- L'interprétation devrait être dynamique et interactive, reliée à d'autres thèmes d'interprétation de la capitale, et pourrait indiquer l'actuel débarcadère Richmond, où des colons sont arrivés après la guerre de 1812.

En ce qui concerne les **thèmes d'interprétation proposés** (patrimoine autochtone, naturel, industriel et militaire), les répondants au questionnaire ont indiqué ce qui suit :

- Ils étaient d'accord avec les thèmes proposés.
- Il devrait y avoir des sous-thèmes, soit pour le thème militaire (l'histoire maritime, le 100<sup>e</sup> Régiment des fantassins) ou pour le thème industriel (hydroélectricité, industriels de la région).

Ils ont aussi suggéré que nous **considérons ces thèmes** :

- Les Premières Nations, la paix et la réconciliation
- Le carrefour du débarcadère Richmond et le 100<sup>e</sup> Régiment des fantassins
- Le sentier Rideau
- Les artistes qui ont représenté la région, des paysages naturels au patrimoine industriel
- Les écosystèmes aquatiques
- Le patrimoine francophone du lieu, la contribution des femmes à la région

Voici **d'autres** commentaires ou suggestions :

- Veiller à ce que les Premières Nations participent à tout le processus.
- La vision globale du lieu devrait être dynamique et audacieuse.
- On devrait construire une passe à anguilles.
- On devrait planter des végétaux indigènes et les espèces envahissantes devraient être éliminées.
- Il doit y avoir des stationnements pour vélos.
- Toutes les solutions devraient être financièrement viables.

## Commentaires des intervenants

L'équipe du projet a rencontré des représentants d'Énergie Ottawa, de la Marine royale canadienne, de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, de la Ville d'Ottawa, du ministère des Ressources naturelles et des Forêts de l'Ontario, de l'Ottawa River Runners Association, du projet du Géopatrimoine d'Ottawa-Gatineau, de la Ligue navale du Canada (vaisseau POGO), et du Mill Street Brew Pub. De plus, l'organisme Au feel de l'eau et la campagne « GottaGo! » ont envoyé leurs commentaires à la CCN.

Les principaux sujets d'intérêt de ces organismes sont les suivants :

- Assurer l'accès au lieu par des points de débarquement (terrestre, maritime) et grâce à l'accès universel.
- Faire vivre une expérience plus agréable et faciliter la découverte du monument, de la station hydroélectrique, du canal de fuite, de la géologie et des services.

## *V – Réponses de la CCN*

L'équipe de projet de la CCN a étudié toutes les propositions et les commentaires reçus dans le cadre de cette consultation. Les réponses, regroupées par thématique, sont détaillées ci-dessous.

### **Communautés autochtones**

- La CCN s'engage à maintenir le dialogue avec les communautés autochtones, dont celles des Premières Nations de Kitigan Zibi Anishinabeg et Pikwàkanagàn, et du groupe des Algonquins de l'Ontario. Des discussions et des rencontres ont lieu afin de recueillir leurs commentaires et suggestions.

### **Services et infrastructures**

- La CCN est d'accord avec la proposition d'élargir l'offre de services sur place. On considérera l'ajout de services de restauration, de stationnements pour vélos et de points de mise à l'eau pour kayaks. Ces éléments feront partie du concept d'aménagement. La CCN a noté la nécessité d'avoir accès à des infrastructures comme des abreuvoirs, des toilettes et des bancs.
- On optimisera l'utilisation des infrastructures existantes en tenant compte de l'accès universel, des conditions actuelles et de la facilité d'entretien dans le but de concourir aux objectifs principaux. Quant au pont, la CCN accepte d'adopter un concept architectural similaire aux infrastructures environnantes; cependant, l'adéquation entre l'environnement, le patrimoine historique, le coût et l'utilité du pont sera établie.



## **Environnement naturel**

- La CCN compte protéger l'environnement naturel des lieux dans le cadre de ce projet. Dans la mesure du possible, les sentiers seront conservés à l'état naturel tout en tenant compte de la sécurité, de l'accès universel, de la durabilité et de l'entretien. L'introduction de plantes indigènes sera étudiée dans le plan définitif, de même que les enjeux liés au stationnement de l'île Victoria. Les solutions tiendront compte des besoins ciblés.
- La CCN prend note des commentaires sur l'habitat de l'anguille américaine. Il importe de préciser que, selon les données dont elle dispose, il n'existe pas d'habitat de l'anguille américaine dans la région visée par les travaux. Cependant, la CCN reste à l'affût d'information venant d'autres intervenants ou d'agences à ce sujet.

## **Interprétation**

- En collaboration avec Patrimoine canadien, la CCN envisagera d'intégrer des éléments d'interprétation. La CCN a pris note des suggestions du public et des intervenants et elle en a fait part au Ministère. Les objectifs détaillés du programme d'interprétation, lequel sera peaufiné, seront établis selon chaque thème.
- On tiendra compte de la recommandation voulant que les panneaux d'interprétation soient écrits en braille, en français, en anglais et en algonquin.

## **Design**

- Dans la mesure du possible, les points de vue panoramiques actuels seront conservés dans le plan définitif et il pourrait y avoir des ajouts au design. De plus, la création d'emplacements réservés à l'art public sera étudiée.

## **Autres commentaires**

- La CCN a pour priorité la sécurité des cyclistes et des piétons.
- Les plans définitifs seront conçus de façon à améliorer la sécurité et à mettre l'accent sur les composantes du projet par l'éclairage des sentiers, mais dans le respect de l'environnement nocturne.
- Le déblayage des sentiers en hiver ne fait pas partie des pratiques courantes de la CCN. Elle évaluera la proposition à une date ultérieure en fonction de sa faisabilité et des opérations qu'elle engage.
- La séparation des cyclistes et des piétons sur les sentiers polyvalents est prioritaire dans l'élaboration du plan définitif.

## *VI – Prochaines étapes*

Le calendrier du projet continuera comme suit :

- **Conception, 2016 :** Design, documents contractuels sur la construction
- **Mise en œuvre échelonnée sur quatre ans, de 2016 à 2019 :** Appel d’offres, construction et installation des panneaux d’interprétation et de signalisation.