

# Rue Sparks – Étude sur la nouvelle vocation

## Phase 1: Résultats de recherche

(Volume 1, Rapport principal – Résumé)

---



National Capital  
Commission  
Commission  
de la capitale nationale

4 Novembre 2003

PRICEWATERHOUSECOOPERS 



CARL BRAY & ASSOCIATES LTD.

ROGER DU TOIT ARCHITECTS LIMITED | DU TOIT ALLSOPP HILLIER  
Urban Design | Architecture | Landscape Architecture

 **GROUP**  
Transportation  
Consultants

## Résumé

### L'histoire, la vocation actuelle et la vocation planifiée

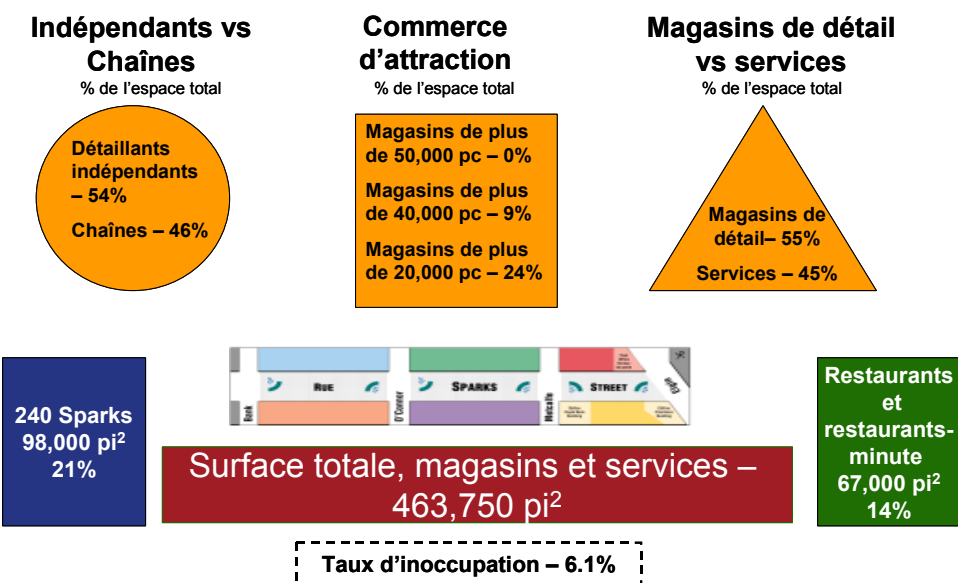
La rue Sparks possède une histoire importante, et renferme plusieurs des biens patrimoniaux les plus intéressants de la ville. Ce que n'illustrent pas suffisamment les services d'interprétation sur place ou la littérature offerte aux touristes. **Une meilleure mise en valeur de l'intérêt historique de la rue Sparks rendrait l'endroit plus attrayant pour les touristes.**

Tous les documents de planification et de marketing ne traitent de la rue Sparks qu'en termes très généraux. **Ils ne la distinguent pas suffisamment des autres secteurs du centre-ville ou ne lui reconnaissent pas la particularité ou la niche qui lui permettrait de mieux se mesurer au Centre Rideau, au marché By, à la rue Elgin ou à d'autres attraits du centre-ville.**

La rue Sparks possède pourtant une masse critique de magasins de détail (464 000 pieds carrés, de l'envergure des centres d'achats Carlingwood ou Billings Bridge), et un taux d'inoccupation peu élevé. Ses principales catégories de magasins sont l'habillement, les services et les boutiques pour touristes. **Bien que la rue Sparks ait dé péri en tant que destination de magasinage lorsqu'on la compare à d'autres centres d'achat et qu'elle manque de spécialisation, elle respire encore.**

Une de ses principales faiblesses, c'est l'absence d'un commerce d'attraction capable d'attirer des consommateurs et de les faire circuler sur toute la longueur du mail. **Jusqu'à un certain point, le 240 Sparks pourrait tenir lieu d'installation d'attrait. On pourrait faire davantage pour intégrer le 240 Sparks au reste du mail. Au cours des futurs réaménagements ou des prochains contrats de location, on devrait rechercher des commerces spécialisés de grande envergure capables de jouer ce rôle.**

## Répartition des locataires de la rue Sparks



## Les avantages géographiques

La rue Sparks est située tout près du secteur des bureaux du centre-ville et de ses 93 000 travailleurs. Elle représente la plus grande concentration de commerces de détail à l'ouest du canal Rideau et abrite la grande majorité des commerces d'habillement et des services du centre des affaires. **Les employés de bureau forment sa principale clientèle. À moins de changement, le succès de la rue Sparks demeurera lié à la taille des effectifs de la main d'œuvre au centre-ville et aux commerces compétitifs compris dans les nouveaux projets de bureaux.**

Elle est également située à proximité d'un bon nombre d'attractions touristiques majeures, dont la colline du Parlement, et de la plupart des hôtels du centre-ville. C'est aussi l'endroit des kiosques des organisateurs de visites en groupe, de l'accès à l'Infocentre des visiteurs de la capitale, au Centre d'information de la Bibliothèque du Parlement et de plusieurs boutiques de cadeaux et de souvenirs. **La rue Sparks est cependant fort mal desservie par les outils de marketing touristique d'Ottawa et fonctionne davantage comme un endroit où les visiteurs se rendent lorsqu'ils ont besoin de services que comme une attraction en soi.**

**La rue Sparks est à proximité d'un certain nombre de corridors de transport en commun. Cet aspect est peut-être moins important étant donné que la plupart des passagers sont des employés de bureau familiers du mail. Ce fait représente cependant un avantage pour une éventuelle stratégie de repositionnement visant à attirer les résidents de la région qui ne travaillent pas au centre-ville.**

## Les inconvénients géographiques

La rue Sparks représente davantage une frange qu'une véritable artère du cœur du centre-ville. **Géographiquement, sa clientèle est presque unilatéralement située au sud de la rue, ce qui limite la quantité d'aménagements complémentaires qui pourraient être développés dans ses environs immédiats.**

La rue Sparks est isolée de la partie est du centre-ville par le Monument commémoratif de guerre du Canada, le canal Rideau et une pente de terrain relativement importante, ce qui limite sa capacité d'encourager le magasinage transversal avec le marché By et le Centre Rideau. **Ce manque de connexion ne frappe pas seulement la rue Sparks, mais l'ensemble du cœur du centre-ville.**

Le cœur du centre-ville souffre d'un manque de places de stationnement de courte durée. Cela compromet la capacité de la rue Sparks et des autres destinations du secteur central de bien desservir ceux qui ne travaillent pas au centre-ville, et notamment les touristes. **Le stationnement en soirée ou les fins de semaine est moins problématique pour la rue Sparks que pour l'est du centre-ville étant donné les espaces disponibles dans les édifices à bureaux.**

À cause de sa situation dans le centre des affaires, la population actuelle et éventuelle vivant dans son voisinage immédiat est fort limitée. Le secteur central situé au nord de la rue Laurier compte une population d'à peine 7200 ménages qui, selon la croissance prévue, pourrait atteindre 11 100 ménages. **La population de son voisinage immédiat supporterait principalement des commerces de dépannage.**

### La rue Sparks – L'aménagement physique

À bien des égards, la rue Sparks est davantage une route qu'une destination. **Presque les deux tiers des visiteurs de la rue Sparks font un détour pour marcher sur le mail, même si moins d'une personne sur cinq est là pour magasiner.**

La rue Sparks manque d'uniformité. Les trois premiers îlots, entre les rues Elgin et Bank, contiennent toutes les vitrines des commerces et les cafés terrasses de la rue, et sont revêtus de pavés à emboîtement. Les deux autres îlots sont bordés d'édifices à bureaux avec commerces de détail donnant sur l'intérieur. **À l'ouest de la rue Bank, l'activité piétonne diminue de beaucoup.**

**Les pavillons et les structures connexes ont été critiqués pour leur manque d'attrait visuel et l'obstruction qu'ils représentent à la visibilité des commerces de détail.**

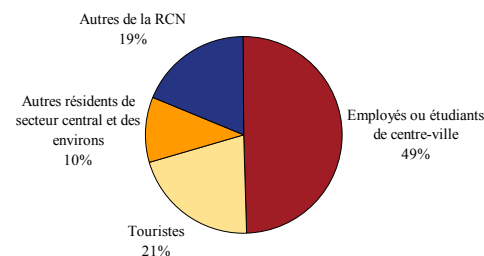
### La rue Sparks – Les marchés

Employés de bureau ou étudiants (50 % des personnes sur la rue Sparks)

- 93 000 travailleurs au centre-ville – qui représentent plus de la moitié de la clientèle courante

- clientèle aisée et à l'abri de la récession (50 % des gens du centre des affaires sont des employés de l'État)
- main d'œuvre du centre-ville en croissance, et nouveaux aménagements de bureaux proposés et approuvés.

Répartition des visiteurs de la rue Sparks



Touristes (21 % des personnes sur la rue Sparks)

- principalement des Canadiens, dont plusieurs en visite chez des amis ou des parents
- en nombre variable selon les conditions du climat et de l'économie
- communications médiocres de la part des responsables de la rue Sparks à l'égard de ce groupe, aggravées par les liaisons fragiles entre les secteurs du centre-ville

Population du secteur central et des environs (10 % des personnes sur la rue Sparks)

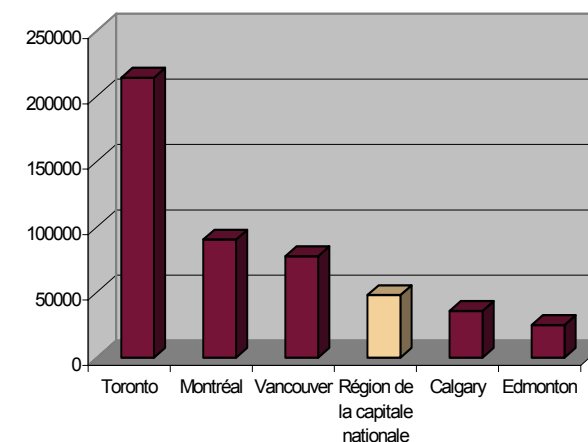
- 118 000 résidents, la plupart au sud de la rue Laurier
- une grande partie de jeunes, adultes célibataires, retraités et résidents d'appartement
- possibilité de croissance modérée

Autres résidents de la région (19 % des personnes sur la rue Sparks)

- population urbaine à l'aise appuyée par une économie régionale relativement stable
- le bassin commercial compte 805 000 personnes, mais un nombre relativement restreint de personnes à revenu très élevé en comparaison avec d'autres secteurs urbains
- aucun nouveau centre d'achat intérieur régional construit au cours des 10 dernières années ou actuellement projeté à Ottawa
- environ 60 % se rendent au centre-ville au moins une fois par mois; le manque de places de stationnement est invoqué par les répondants au sondage comme la principale raison pour ne pas se rendre au centre-ville plus souvent.

Le centre-ville draine couramment environ 17,4 % des dépenses du bassin commercial. La part du marché du centre-ville est perçue comme s'étant stabilisée après avoir connu une longue période de déclin. Le taux d'inoccupation au centre-ville se situe au niveau très sain de 3,6 %. L'effet de stabilisation résulte de l'accroissement de l'emploi dans la fonction publique, de l'absence de nouveaux centres d'achat régionaux et du développement continu du secteur central. **Par conséquent, tout projet de revitalisation de la rue Sparks pourrait survenir dans un climat relativement favorable pour le commerce de détail au centre-ville.**

Nombre de ménages avec revenus de plus de 100 000 \$



Source: Recensement du Canada

Pour ce qui est des parts de marché, les avantages du centre-ville d'Ottawa comprennent les restaurants à service complet (35 %), les services personnels (21 %) et les magasins de vêtements (18%). La seule part de marché vraiment basse est celle du mobilier de maison (4 %) qui, traditionnellement, convient mieux aux grands emplacements des banlieues.

### **Le positionnement concurrentiel de la rue Sparks**

Les catégories de commerces de détail les plus fortes de la rue Sparks en termes de surfaces totales et de parts de marché sont les services personnels, les restaurants et l'habillement. Cependant, mis à part les services personnels, la rue Sparks recueille très peu des parts du marché global du centre-ville. **En matière de performance de vente de ses commerces de détail, la rue Sparks se situe sous la moyenne en regard des normes typiques de l'industrie et des centres-villes. Ses restaurants et restaurants-minute par contre performant relativement bien.**

Malgré sa faible performance de ventes, la rue Sparks jouit d'un **taux d'inoccupation de 6,1 % qui est considéré comme sain** selon les normes de l'industrie, étant donné qu'une partie de l'espace a été évacuée intentionnellement en prévision du projet du 131 de la rue Queen.

Selon le sondage réalisé auprès des résidents de la région, **la rue Sparks se situe loin derrière les autres secteurs du centre-ville en tant que destination de magasinage, de divertissement de soirée, de sortie particulière, d'endroit pour amener les enfants, et de lieu où amener des visiteurs de l'extérieur de la ville.**

Les résidents de la région visitent beaucoup moins souvent la rue Sparks que d'autres endroits du centre-ville comme la rue Bank, le Centre Rideau, le marché By et la rue Elgin. **En résumé, en tant que destination de magasinage, la rue Sparks n'est que légèrement concurrentielle dans le cœur du centre-ville.**

### **L'utilisation et la perception de la rue Sparks (à partir des résultats d'un sondage téléphonique).**

Malgré son piètre succès comme destination de magasinage, la rue Sparks suscite de vives réactions émotionnelles (à la fois positives et négatives) de la part des résidents de la région, si on se fie aux réponses obtenues lors d'un sondage téléphonique. **Son plus grand mérite serait sa capacité de fonctionner comme une place publique.**

En général, les réponses ouvertes les plus positives des résidents de la région faisaient référence aux pavés, aux fontaines, aux cafés terrasses en été et au sentiment de relaxation et de farniente associé à la rue Sparks.

Les commentaires les plus négatifs faisaient référence au manque d'activités après 18 heures, à la surabondance des boutiques pour touristes et à l'absence de bonnes occasions de magasinage pour les résidents d'Ottawa.

Pour les résidents de la région, la caractéristique la plus importante en ce qui concerne l'utilisation et la jouissance de la rue est le fait qu'elle soit réservée uniquement aux piétons. Les autres caractéristiques comprennent les édifices historiques, les aménagements paysagers et les éléments de verdure.

Les attributs les plus souvent associés à la rue Sparks par les résidents de la région viennent du fait qu'elle est : « ordonnée et facile à arpenter », « propre », « sécuritaire », « claire et brillante », « d'intérêt historique », et « une partie importante de la capitale du Canada ». Elle est généralement considérée comme n'étant pas « institutionnelle », « une rue marchande », « plaisante et divertissante » ou « un lieu de rencontre et de rassemblement ».

**Plus de 90% des visiteurs récents de la rue Sparks (au cours des derniers trois mois), souhaitent qu'elle demeure une rue piétonne.**

### **Le potentiel de croissance future du marché au centre-ville**

La croissance continue de la population du bassin commercial de la rue Sparks, qui comprend la plus grande partie de la zone urbanisée d'Ottawa et de Gatineau, se traduira par une demande accrue pour de nouveaux commerces de détail, y compris dans le centre-ville.

Entre 2002 et 2011, on estime que la population du bassin commercial augmentera de 13 %, ajoutant ainsi quelque 108 000 personnes dans la région. Environ 13 000 personnes s'ajouteront aux communautés entourant le centre-ville, y compris la zone primaire de la rue Sparks.

Si la part des dépenses effectuées au centre-ville demeure la même qu'aujourd'hui, environ 700 000 pieds carrés de nouvelles surfaces de commerce de détail et de services seront nécessaires pour satisfaire la croissance du marché jusqu'en 2011. **Par conséquent, la possibilité de croissance suffisante existe pour justifier de nouveaux aménagements de commerces de détail sur la rue Sparks.**

Un certain nombre de nouveaux projets commerciaux importants contribueront à renforcer le rôle du centre-ville en tant que destination de magasinage, y compris l'agrandissement projeté du Centre Rideau et le réaménagement des plaines LeBreton. **Ces projets seraient étayés par de nouveaux développements du transport en commun et de nouveaux aménagements administratifs et résidentiels dans le centre-ville.**

**En même temps, la rue Sparks est dans une position de concurrence affaiblie par rapport aux autres secteurs commerciaux du centre-ville et elle risque de s'affaiblir encore davantage si l'investissement est placé ailleurs au centre-ville plutôt que sur la rue Sparks.**

### **Les facteurs de succès de rues piétonnières similaires**

Quatre des cinq rues piétonnières réussies et incluses dans les études de cas (la rue Granville, à Vancouver; la Stephen Avenue Walk, à Calgary; le mail Nicolet, à Minneapolis; et la 16<sup>th</sup> Avenue, à Denver) étaient reliés à de grands centres d'achat qui agissaient comme piliers de soutien des rues piétonnes. La rue Sparks est malheureusement séparée du Centre Rideau; cependant, la possibilité subsiste que le 240 Sparks agisse comme commerce d'attraction secondaire.

Quatre des cinq rues piétonnières bénéficient de la présence de très nombreux employés de bureau dans leur voisinage immédiat. La rue Sparks réussit actuellement à desservir cette part du marché entre 9 et 5 les jours ouvrables, mais elle doit rechercher des moyens d'étendre ce marché en soirée et les fins de semaine.

Tous les cas étudiés (y compris celui de la rue Pearl, à Boulder, au Colorado) sont gérés par une association dont la responsabilité s'étend à tout le centre-ville; ce qui autorise des budgets plus importants et une meilleure coordination en matière de marketing et de frais d'immobilisation. La rue Sparks est gérée par deux conseils : le BIA, qui est responsable du marketing et de la promotion des trois îlots urbains (de Bank à Elgin) contenant les commerces de détail sur rue, et la Sparks Street Mall Authority, qui assume la responsabilité de l'entretien du mail et des contrats avec les locataires saisonniers pour la totalité des cinq îlots du mail (de la rue Lyon à la rue Elgin). **Comparée aux autres rues piétonnières, la rue Sparks gère un budget global beaucoup plus restreint, ce qui saute aux yeux en voyant l'état de délabrement de la rue piétonnière. Il semble bien que l'ensemble du centre-ville ne jouit pas d'un marketing aussi efficace qu'il le pourrait s'il y avait une seule organisation responsable pour tout le centre-ville.**



Plusieurs des cas étudiés étaient soit des rues réservées aux piétons et au transport collectif, soit situés à proximité de systèmes de transport urbain léger et rapide ou contenant une station de transport collectif; ce qui contribue à accroître la circulation piétonne en dehors des pauses-repas. La rue Sparks est située à proximité de la plupart des arrêts d'autobus que les banlieusards utilisent pour rejoindre le centre administratif. Selon une proposition de la Ville, une ligne de transport par réseau ferroviaire léger (TRFL) pourrait faire son apparition sur la rue Sparks ou sur la rue Queen. **Étant donné que la rue Sparks dessert déjà relativement bien le marché des bureaux, l'avantage d'introduire une ligne de TRFL sur la rue Sparks serait un accroissement des déplacements non reliés au travail vers le centre-ville.**

Le centre-ville de Vancouver, et la rue Granville en particulier, ont bénéficié d'une politique municipale visant à encourager de nouveaux aménagements résidentiels au centre-ville, tout en décourageant la construction de nouvelles routes reliant les banlieues au centre-ville. Ottawa jouit actuellement d'un marché florissant en matière d'immeubles en copropriété au centre-ville. Avec le temps, cela contribuera probablement à renforcer tous les secteurs commerciaux du centre-ville. **Cependant, étant donné que la rue Sparks est située à l'intérieur du secteur administratif, l'accroissement des nouveaux aménagements résidentiels qui se produit dans son voisinage immédiat (par la conversion d'anciens édifices à bureau ou de nouvelles constructions) pourrait bien ne pas être suffisant à lui seul pour augmenter de façon significative son bassin de consommateurs.**

Le succès plus récent de l'avenue Stephen Walk, à Calgary, a été attribué, en partie, à l'ouverture de la rue à la circulation automobile après 18 heures. Cela a contribué à attirer un certain nombre de restaurants populaires qui ont produit plus d'activités nocturnes sur la rue. **L'ouverture de la rue piétonnière à la circulation automobile nocturne est une option qui mérite d'être envisagée pour la rue Sparks qui est désertée après les heures de bureau.**

La Ville de Minneapolis a pu attirer de nouveaux bureaux et des commerces de détail importants sur le mail Nicolet grâce à des initiatives de partenariat des secteurs public et privé. Une stratégie semblable a été adoptée par la Ville de Toronto lors de l'aménagement du carré Dundas. **Un partenariat public-privé pourrait être considéré pour attirer des locataires attractifs sur la rue Sparks. La clé de la démarche sera de préciser les caractéristiques souhaitées du réaménagement et ce qui peut être offert par le secteur public.**

À Denver, l'aire piétonne de la 16<sup>e</sup> avenue a été prolongée jusqu'à Coors Field et au secteur de divertissement LoDo pour attirer les piétons vers une partie moins performante du mail. Idéalement, cette stratégie appliquée à la rue Sparks serait de relier le mail au Centre Rideau ou au marché By; mais cette option semble logistiquement impraticable. **Une solution de rechange consisterait à relier la rue piétonnière au nouveau Musée de la guerre et aux aménagements des plaines LeBreton.**

La rue Pearl, à Boulder, au Colorado, tire avantage de sa proximité avec l'Université du Colorado. L'Université Simon Fraser gère également son Harbour Campus au centre-ville de Vancouver, sur la rue Water près de la rue Granville. Le Wask Centre for Dialogue, qui est relié au Harbour Campus, a ouvert ses portes récemment. Le centre-ville de Vancouver bénéficie de ces nouveaux aménagements qui attirent les étudiants et autres gens associés à l'Université, dont le campus principal est situé dans la banlieue de Burnaby. **Un établissement institutionnel, comme l'Université d'Ottawa qui ne dispose plus de terrains aménageables, l'Université Carleton ou un des collèges communautaires, serait un ajout bienvenu sur la rue Sparks, en particulier si l'établissement offre des programmes et des cours en soirée.**

La rue Pearl, à Boulder, tire également avantage de sa proximité avec des quartiers de ménages à revenus très élevés, qui contribuent à soutenir un secteur de commerces spécialisés. Ottawa possède une population à revenu élevé limitée, qu'on retrouve dans un certain nombre d'endroits dispersés en dehors du centre-ville. **Par conséquent, il pourrait être plus difficile pour la rue Sparks d'attirer, dans la même mesure, des boutiques d'exclusivités de haute gamme.**

La rue Pearl, à Boulder, a été désignée comme un parc municipal, en reconnaissance de son rôle de place publique au centre-ville et d'aire d'agrément pour les résidents. Il s'en suit que la Ville entretient l'endroit de la même manière qu'elle le fait pour ses autres parcs et installations de loisirs. La rue Sparks fonctionne également comme un « parc urbain », autant que comme un mail commercial ou un corridor d'édifices à bureaux fédéraux. **En tant que partenaire de l'aménagement continu et de l'entretien de la rue Sparks, la Ville d'Ottawa pourrait se donner comme but de protéger et d'améliorer le rôle de la rue Sparks en tant que lieu de loisirs passifs pour les résidents d'Ottawa et les travailleurs du centre-ville.**

### Les obstacles à surmonter

Un problème commun à plusieurs centres-villes est celui de la réticence des commerçants à s'en tenir à des normes communes d'heures d'ouverture des magasins. Bien que la plupart des commerces ferment leurs portes à 18 heures les jours de semaine, il n'y a pas d'uniformité en matière d'heures d'ouverture ou de fermeture. La plupart des commerces sont fermés le dimanche, y compris le 240 Sparks (à l'exception de Holt Renfrew). L'application de règles communes en matière d'heures d'ouverture pourrait prendre deux formes : (a) d'un commun accord, le BIA pourrait adopter un règlement à cet égard; ou (b) les propriétaires pourraient inclure ce règlement comme une disposition des futurs baux. En général, cependant, les commerçants répondent à la demande de leur clientèle. **Avant qu'une stratégie ne soit adoptée pour accroître la circulation des consommateurs le soir et les fins de semaine, il y aurait peu de profit à tirer de l'uniformité des heures d'ouverture.**

En théorie, le pouvoir de gérer la rue piétonnière a été délégué par la Ville à la Sparks Street Mall Authority par voie de règlement municipal. En pratique, cependant, la gestion et la planification stratégique du mail sont soumises à un ensemble complexe d'accords formels et informels chapeautés par deux paliers de gouvernement et deux organismes fédéraux. La gestion du mail est effectuée à l'interne, de façon que le Conseil du mail doive prendre les décisions touchant le fonctionnement quotidien du mail.

**Bien que la gestion dans l'ensemble semble être exercée avec compétence, on peut constater des inefficacités découlant des juridictions multiples (p. ex., les délais de réponses aux questions, la réduction des économies d'échelle, et les difficultés rencontrées dans la prise de décisions stratégiques).**

### Les autres possibilités

Le siège social de la Société Radio-Canada, entre les rues O'Connor et Bank, s'apprête à ajouter une nouvelle activité sur la rue Sparks. Malheureusement, même si la façade du bâtiment arborera des « vitrines-studios » et s'harmonisera aux boutiques voisines, il n'y aura pas de vitrines de commerces de détail donnant sur la rue Sparks. Malgré cela, la présence d'un média d'importance sur la rue peut contribuer à améliorer la visibilité régionale du mail. **On devrait encourager Radio-Canada à participer à la gestion et aux événements du mail, et à intégrer convenablement le cadre physique de la rue Sparks à sa propre programmation.**

Le réaménagement du 131 Queen, du côté sud de Sparks, entre les rues Metcalfe et O'Connor, comprendra un mélange de bureaux, de commerces de détail sur rue et d'unités d'habitation, et comblera un site demeuré vacant pendant plusieurs années. La conservation de certaines des façades devrait permettre au projet de s'intégrer aux magasins de vente au détail adjacents.

### Les thèmes et les fonctions de la rue Sparks

La rue Sparks possède tout ce qu'il faut pour remplir, et remplit en fait plusieurs fonctions qui se chevauchent. Ces fonctions ont été résumées plus haut comme des thèmes qui serviront de base à réalisation de la Phase 2 de la présente étude portant sur la vision d'avenir .

Thème 1 : la rue Sparks comme un centre de magasinage

Thème 2 : la rue Sparks comme une place publique

Thème 3 : la rue Sparks comme un centre des arts et du divertissement

Thème 4 : la rue Sparks comme un corridor de transport en commun

Deux autres thèmes sont apparus comme importants pour l'utilisation et la jouissance publiques du mail : la rue Sparks comme un arrondissement patrimonial et la rue Sparks comme un moyen de canaliser le mouvement des gens. Ces thèmes sont considérés comme inhérents aux quatre thèmes mentionnés plus haut.

### **La proposition d'une place publique**

Pour mieux desservir les touristes et les autres visiteurs du centre-ville d'Ottawa, et pour contribuer à la vitalité économique du mail, la Commission de la capitale nationale examine actuellement une proposition visant la création d'un garage et d'une gare d'autocars en souterrain, le tout chapeauté d'une place publique entre les rues Wellington et Queen ou entre les rues Wellington et Sparks, immédiatement à l'ouest de la rue Metcalfe.

Notre tâche comprenait une évaluation détaillée des modes d'utilisation et de perception de la rue par les employés de bureau du centre-ville, par les autres résidents de la région de la capitale et par les visiteurs d'Ottawa. Nous avons examiné les facteurs influençant le marché local, les mouvements des déplacements au centre-ville, et les rues piétonnières réussies en Amérique du Nord. À partir de cette analyse, nous avons conclu que, bien que la proposition du garage et de la place publique permettrait d'aborder certaines questions comme la pénurie de places de stationnement de courte durée au centre-ville et le besoin d'améliorer la logistique des autocars suite aux événements du 11 septembre 2001, le projet irait à l'encontre des fonctions fondamentales de la rue Sparks et de ses possibilités de succès. Le déplacement ou la démolition de biens patrimoniaux reconnus qu'exigerait la création de la place publique causerait, comme l'ont mentionné des résidents de la région de la capitale, des dommages irréparables à une des caractéristiques les plus importantes qui contribuent à l'utilisation et à l'agrément de la rue. Alors que la place publique favoriserait une nouvelle programmation d'activités publiques extérieures, il semble qu'il y aurait des besoins plus pressants pour des activités intérieures et des lieux de présentation de divertissements afin de mieux asseoir les fondements du mail et attirer les visiteurs le soir et les fins de semaines. Le mail est déjà l'hôte d'un certain nombre d'événements extérieurs réussis. Il ne semble pas y avoir de besoin important pour d'autres sites extérieurs d'activités publiques. De plus, la place ouvrirait la rue à plus de lumière naturelle, alors que les visiteurs de la rue Sparks la considèrent déjà comme « claire et brillante », indiquant qu'il n'y a pas vraiment de besoin de l'ouvrir davantage. Plusieurs des objectifs du projet, comme l'amélioration du stationnement ou de la liaison avec la colline du Parlement, peuvent être atteints par d'autres moyens. Aussi, en matière de création d'activités, des projets à usages mixtes comme le 131 Queen semblent un meilleur moyen de rehausser le niveau d'activités sur la rue que le garage ou la place publique.

Il est également important de reconnaître que l'objectif de notre étude était de cerner les possibilités de revitaliser la rue Sparks. Le mail pourrait bénéficier de places de stationnement additionnelles et du voisinage d'une gare d'autocar. Nous croyons, toutefois, que les répercussions négatives du projet sur la forme et la fonction du mail l'emporteraient sur ces avantages.

Ceci étant dit, il est important de noter que certains des problèmes liés à cet emplacement central de la capitale, que la proposition du garage et de la place publique ont permis d'aborder, continueront de représenter des enjeux pour la Ville d'Ottawa, pour l'industrie du tourisme et pour la CCN.

- Les autocars disposent de places longeant les trottoirs réservées à l'embarquement ou au débarquement des touristes qui ne sont pas toutes pratiques à l'égard de leur destination principale, la colline du Parlement. Aucun stationnement n'est prévu pour les autocars au centre-ville. Puisqu'aucun espace d'envergure n'est prévu comme « centre de triage » pour les autocars, les touristes doivent se rassembler sur les trottoirs urbains pour attendre leur embarquement. Les services offerts aux visiteurs, comme ceux que dispense l'Infocentre des visiteurs de la capitale, ne sont pas directement accessibles à partir de ces points de débarquement.
- Les recherches continuent d'indiquer une pénurie de places de stationnement à court terme au cours de la journée dans les environs, un problème qui s'amplifiera au fur et à mesure que les terrains de stationnement en surface sont éliminés de l'inventaire pour des fins de construction. C'est un problème pour les touristes et pour les gens désireux de magasiner ou de faire des affaires sur la rue Sparks au cours de la journée et pour lesquels le transport en commun n'est pas une solution pratique.