

COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE  
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

# Révision du Sentier de la capitale Plan stratégique

RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE  
LES 21 ET 22 FÉVRIER 2018

Canada

## Table des matières

I - Description du projet .....	3
A. Contexte.....	3
B. Objectifs du plan.....	3
C. Processus de planification.....	3
II. Processus de consultation publique .....	3
A. Aperçu .....	3
a. Objectifs.....	3
b. Date et heure .....	4
c. Endroit.....	4
d. Formule .....	4
B. Processus et outils de consultation.....	4
a. Présentation .....	4
b. Atelier.....	4
C. Invitation et promotion.....	5
D. Participants.....	5
a. Collectivité.....	5
b. Élus.....	5
c. Médias.....	5
III. Faits saillants de la consultation publique .....	5
IV. Analyse des résultats et principaux commentaires reçus .....	7
A. Méthodologie.....	7
B. Analyse des résultats.....	7
V. Intégration des résultats .....	18
VI. Prochaines étapes .....	18
VII. Annexe 1 : Présentation .....	20
VIII. Annexe 2 : Blogue : L’avenir du Sentier de la capitale : Parlons-en! .....	27

## I - Description du projet

### A. Contexte

La CCN a amorcé le processus de renouvellement du plan stratégique intitulé *Réseau des sentiers de la région de la capitale du Canada (2006)*. L'objectif du plan révisé sera de fournir un cadre pour la planification future et la gestion quotidienne du Sentier de la capitale.

### B. Objectifs du plan

Les principaux objectifs en matière de planification du nouveau plan stratégique du Sentier de la capitale sont les suivants :

- Renouveler la vision.
- Établir les orientations et les priorités stratégiques pour les dix prochaines années.
- Fournir des outils de gestion.
- Harmoniser la planification de CCN avec celle de la municipalité, dans la mesure du possible.

Le nouveau plan stratégique abordera divers sujets, notamment la conception des sentiers, les nouvelles possibilités de liaison, la sécurité des utilisateurs, la signalisation et les commodités.

### C. Processus de planification

Le renouvellement du plan se fera en quatre étapes :

- Phase 1 : Évaluation, recherche et analyse des conditions existantes (été-automne 2017)
- **Phase 2 : Révision de la vision et des orientations stratégiques (hiver-printemps 2018) — PHASE ACTUELLE**
- Phase 3 : Rédaction du nouveau plan stratégique (été-automne 2018)
- Phase 4 : Approbation du plan final (début 2019)

## II. Processus de consultation publique

### A. Aperçu

Dans le cadre de la phase 2 du projet, une première ronde de consultations publiques en personne a eu lieu en février 2018 et sera suivie d'une consultation en ligne qui sera lancée en juin 2018. Les objectifs de la première ronde de consultations en personne — celles sur lesquelles repose le présent rapport — sont détaillés ci-dessous. Un rapport subséquent résumera les résultats de la consultation en ligne de juin 2018.

#### a. Objectifs

- Évaluer l'accueil général que le public réserve aux thèmes et aux préoccupations présentées

- Discuter de mesures possibles pour protéger ou renforcer certaines valeurs du public, ainsi que pour répondre aux préoccupations.
- Dégager de grandes orientations.

**b. Date et heure**

Mercredi 21 février 2018

Jeudi 22 février 2018

De 18 h à 20 h 15

**c. Endroit**

Labo d'urbanisme, 40, rue Elgin, Ottawa (Ontario)

**d. Formule**

Présentation, suivie d'une discussion en atelier.

**B. Processus et outils de consultation**

**a. Présentation**

Une présentation bilingue a donné aux participants un aperçu de l'historique, de l'état actuel et des besoins du Sentier de la capitale, ainsi que des objectifs généraux du plan et un résumé des commentaires reçus du public.

**b. Atelier**

À leur arrivée, les participants ont pris connaissance des cinq grands thèmes de la séance et des sujets de discussion connexes. Après la présentation principale, les participants ont été invités à participer à trois séries de discussion, chacune portant sur l'un des cinq thèmes généraux. Les participants ont donc choisi les trois thèmes qui les intéressaient le plus et dont ils avaient le plus envie de parler. Ils ont tous reçu des feuilles de commentaires et ont été invités à prendre en note toutes les remarques qu'ils souhaitaient formuler au sujet des cinq thèmes.

Les participants se sont ensuite réunis autour de différentes tables organisées par thème. Les modérateurs affectés à chaque table ont ensuite invité les groupes à participer à trois séries de discussion de 25 minutes. Après chaque tour, les participants se rendaient à une nouvelle table, correspondant à un nouveau thème et aux sujets de discussion connexes.

Les modérateurs avaient pour instruction de passer en revue une série de questions suscitant la réflexion pour encadrer la discussion, tout en permettant à la conversation de se dérouler naturellement dans de nouvelles directions si les participants désiraient explorer différentes pistes de recherche.

À la fin de la séance, une plénière a eu lieu au cours de laquelle un bénévole ou le modérateur lui-même a fait part des trois questions et idées les plus importantes évoquées à chaque table.

## C. Invitation et promotion

Une invitation par courriel a été envoyée aux personnes figurant sur les listes de distribution d’Affaires publiques, lesquelles regroupent les intervenants suivants :

- Groupes d’intérêt, groupes d’utilisateurs et groupes environnementaux
- Associations de résidents
- Individus

Des messages ont également été affichés sur les médias sociaux (Facebook et Twitter) pour solliciter la participation de tous les membres du public intéressés.

## D. Participants

### a. Collectivité

Plus de 150 personnes ont participé à la consultation publique.

### b. Élus

21 février :

- Riley Brockington
- Audrey Bureau
- Marianne Wilkinson

22 février :

- Mathieu Fleury

### c. Médias

22 février : Radio-Canada

## III. Faits saillants de la consultation publique

Les thèmes proposés et les énoncés structurants à chaque table étaient les suivants :

Thème 1 : Un réseau intégré et bonifié (tables 1-2)

- **Connectivité – La connectivité du Sentier de la capitale avec d’autres réseaux piétonniers et cyclables favorise des déplacements agréables et sécuritaires.**
- **Offre de services, signalisation et orientation – La gamme de services offerts sur le Sentier de la capitale est actuellement insuffisante. Aussi, une signalisation et un système d’orientation mieux intégrés faciliteraient une navigation et une exploration sécuritaires des sentiers.**

## Thème 2 : Des sentiers polyvalents et conviviaux (tables 3-4)

- *Nouveaux usages et véhicules* – Le Sentier de la capitale offre plusieurs usages possibles, principalement le vélo, la marche, le jogging, le patin à roues alignées, de même que l’usage des aides à la mobilité motorisées.
- *Séparation et élargissement* – Le Sentier de la capitale suit généralement un tracé de 3 mètres de largeur. Pour augmenter le confort et la sécurité des usagers, la CCN réfléchit sur la façon de séparer le Sentier de la capitale dans les secteurs à haute fréquentation et d’élargir le Sentier, là où la séparation est impossible et en périphérie du cœur de la capitale.

## Thème 3 : Une sécurité publique renforcée (tables 5-6)

- *Mécanismes de protection et surveillance* – Dans l’enquête sur le profil des utilisateurs de 2016, les répondants suggèrent d’introduire des mécanismes de protection du public sur le Sentier de la capitale, et d’améliorer la surveillance sur le réseau.
- *Sensibilisation aux règles* — Toujours selon l’enquête sur le profil des utilisateurs de 2016, les répondants recommandent d’améliorer la sensibilisation des usagers au code de conduite.

## Thème 4 : Un aménagement supérieur et résilient (tables 7-8)

- *Normes des sentiers* — Bien qu’elles soient élevées, les normes en vigueur et leurs modes d’application doivent être révisés.
- *Défis environnementaux* – Les inondations récurrentes et les événements météorologiques extrêmes fragilisent certains parcours. Les sentiers riverains, les milieux écologiques sensibles et les espèces envahissantes sont des préoccupations d’importance.

## Thème 5 : Une expansion territoriale et saisonnière (tables 9-10)

- *Ceinture de verdure et autres secteurs* – Le Sentier de la capitale est interrompu ou peu ramifié à certains endroits.
- *Activités hivernales* – Le potentiel du Sentier de la capitale est peu exploité durant la saison hivernale.

Les commentaires des participants portaient essentiellement sur les enjeux liés à la sécurité et à la convivialité du Sentier de la capitale. Une grande partie des discussions a également porté sur des approches permettant de consolider le réseau existant et de mieux l’adapter à une utilisation hivernale. Les préoccupations les plus urgentes étaient les suivantes :

- Trouver de meilleures solutions pour le partage du sentier entre piétons et cyclistes.
- Améliorer les messages pour le sentier, que ce soit au moyen de panneaux, de marquages ou en ligne.
- Harmoniser, faire connaître et appliquer les règles.

- Améliorer les installations et les services existants.
- Mieux adapter le sentier aux changements saisonniers et s'assurer qu'il peut être utilisé en toute sécurité tout au long de l'année.
- Consolider méthodiquement le sentier existant en se concentrant sur l'ajout de liaisons avant d'envisager une expansion à l'extérieur.

Les commentaires reçus des participants ont non seulement permis de cerner un vaste ensemble de préoccupations, mais aussi — pour la plupart — de proposer des solutions possibles aux problèmes mentionnés ci-dessus, analysés plus en détail ci-dessous.

## **IV. Analyse des résultats et principaux commentaires reçus**

### **A. Méthodologie**

Dans un premier temps, tous les commentaires fournis sur les post-its pendant la consultation ont été regroupés par thème et compilés dans un classeur Excel, où les lignes correspondent à chaque commentaire formulé par les participants. Cela signifie que les commentaires d'un seul participant étaient susceptibles d'apparaître en plusieurs lignes et thèmes. L'unité d'analyse, aux fins du présent rapport, est donc un commentaire individuel, plutôt qu'un répondant individuel.

Chaque commentaire s'est ensuite vu attribuer un code correspondant à l'un des sujets de discussion de la soirée.

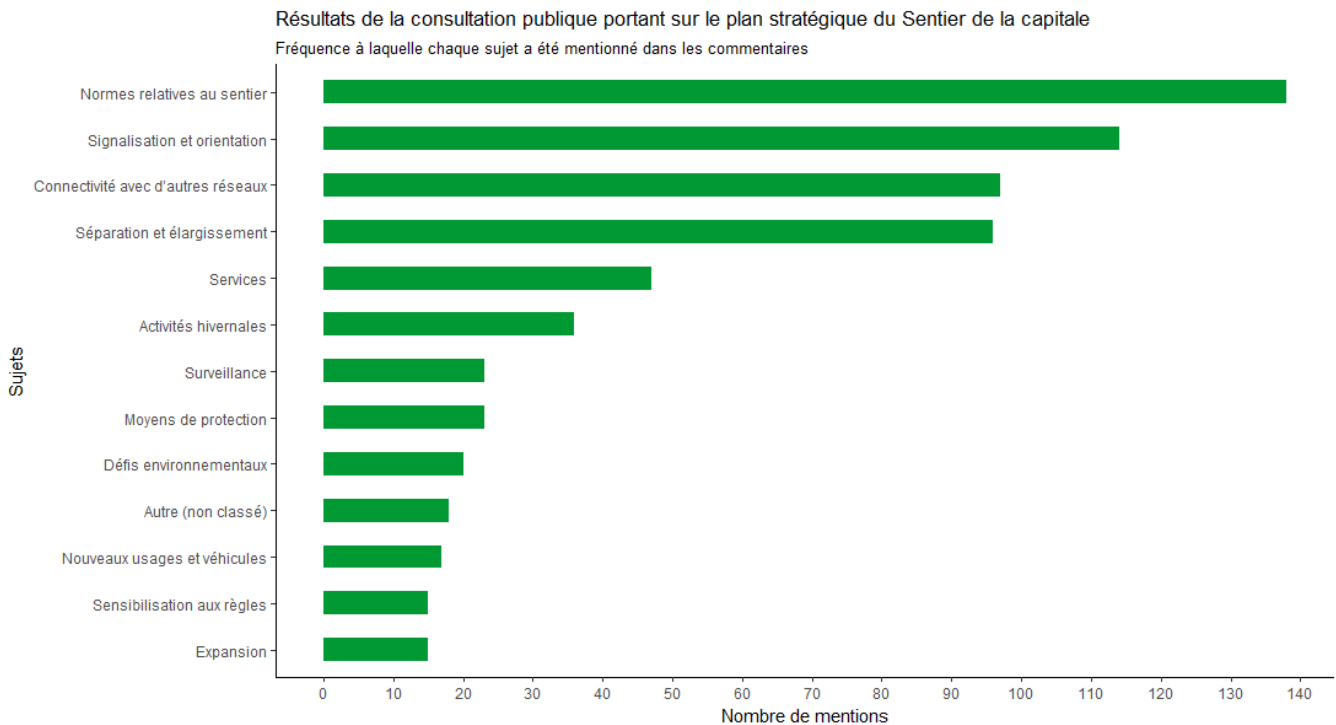
Les commentaires ont ensuite été représentés par des graphiques afin d'illustrer la fréquence de leur occurrence. À la dernière étape, tous les commentaires ont été examinés ligne par ligne afin de broser un tableau plus complet de la rétroaction des participants, notamment leurs préoccupations particulières, les solutions proposées, les références aux pratiques exemplaires internationales et les noms des endroits qui, selon les participants, sont particulièrement problématiques, entre autres commentaires.

### **B. Analyse des résultats**

La figure 2 illustre la fréquence des commentaires (regroupés par sujet de discussion) formulés pendant les consultations publiques. Comme le montre le graphique, la fréquence la plus élevée de commentaires reçus au cours de la consultation portait sur les sujets suivants : les normes relatives aux sentiers, la signalisation et l'orientation, la connectivité avec d'autres réseaux, et la séparation et l'élargissement.

Il convient de noter que les commentaires sur ces sujets sont ressortis à une fréquence relativement élevée à chaque table, ce qui donne à penser que les participants les ont jugés majeurs, quel que soit le thème qui a orienté leur discussion.

**Figure 2 : Répartition globale des sujets dans les commentaires des participants**



### **Thème 1 —Un réseau intégré et bonifié :**

#### *Connectivité avec d'autres réseaux*

De nombreux participants ont exprimé le souhait que le réseau du Sentier de la capitale soit agrandi de manière à relier les impasses aux segments de sentiers existants. Comme l'a dit un participant, les planificateurs de sentiers devraient « penser comme un électricien » et « brancher les fils aux circuits et s'assurer qu'ils sont reliés et fonctionnent avant de passer à autre chose ». Ce sentiment a été partagé par d'autres qui ont déploré la fermeture de certaines liaisons en hiver (p. ex., la Ferme expérimentale) et qui ont exprimé le désir :

- de faire en sorte que les passages à niveau soient accessibles à tous;
- de transformer le pont Prince-de-Galles en un lien de transport actif entre les rives;
- d'établir de meilleurs liens avec les stations de transport en commun, en particulier celles qui hébergent le nouveau projet de train léger.



Plusieurs participants ont souligné la nécessité d'une meilleure coordination avec les municipalités, particulièrement en ce qui concerne l'intégration des réseaux de sentiers et de pistes cyclables polyvalents des municipalités et de la CCN, et d'une harmonisation des règles entre les administrations. De même, les participants ont insisté sur l'importance d'une collaboration accrue et améliorée avec l'industrie du tourisme et les différentes communautés d'utilisateurs des sentiers (p. ex., aînés, bénévoles).

### *Signalisation et orientation*

Les commentaires relatifs à la signalisation et à l'orientation faisaient partie de ceux qui étaient le plus souvent recueillis et portaient sur diverses questions connexes. Les participants ont beaucoup insisté sur la lisibilité et l'efficacité de la signalisation, notamment en ce qui a trait à la promulgation des règles (en particulier la limitation de la vitesse et le message « gardez la droite ») et à l'orientation. Dans le même ordre d'idées, les participants ont exprimé le désir de voir davantage d'affiches liées aux commodités culturelles ou historiques.

Les participants ont également proposé de nombreuses façons d'améliorer la signalisation, notamment en agrandissant le texte sur les panneaux, en utilisant des codes de couleur, en utilisant des pictogrammes plutôt que du texte et en utilisant des marquages au sol de concert avec des panneaux. De même, les participants ont insisté sur la nécessité de mieux communiquer l'information relative aux fermetures, aux détours et à l'état du sentier. Bien que certains aient recommandé une meilleure signalisation à cet effet, un certain nombre d'autres ont proposé des solutions plus axées sur le numérique à ce problème, comme la création de points d'accès sans fil le long du sentier et le développement de sites Web ou d'applications qui donneraient accès aux utilisateurs à des renseignements centralisés ou externalisés sur l'état du sentier.

### *Services*

Les participants ont suggéré plusieurs façons d'améliorer les services offerts le long du parcours. Ces suggestions comprenaient l'installation d'un plus grand nombre de toilettes publiques (en particulier des installations non genrées) et de poubelles pour les excréments de chiens, l'ajout de fontaines, de poubelles de recyclage et de stations de réparation de vélos, la création d'un plus grand nombre de lieux de repos panoramiques avec des bancs et une offre accrue de stationnement pour vélos pour les cyclistes, des lieux d'entreposage sécuritaires et des parcs de stationnement incitatifs. D'autres participants ont exprimé le désir de voir plus de kiosques permanents ou saisonniers pour la nourriture et les boissons le long du sentier, ainsi que plus d'activités commerciales.

Sujet	Exemples de commentaires
<b>Connectivité avec d'autres réseaux</b>	<p>Se connecter au réseau cyclable de la ville, en particulier autour de la Colline du Parlement et de la Cour suprême.</p> <p>Les étapes visant à intégrer la CCN et d'autres réseaux sont prioritaires.</p> <p>Penser comme un électricien. Brancher les fils aux nouveaux circuits et s'assurer qu'ils sont reliés et fonctionnent avant de passer à l'étape suivante.</p> <p>Liaison entre le Québec et l'Ontario sur le pont Prince-de-Galles.</p>
<b>Signalisation et orientation</b>	<p>Utiliser des panneaux peints pour la vitesse et la signalisation. Placer les panneaux sur la chaussée plutôt que sur une affiche le long des sentiers.</p> <p>Les panneaux qui énumèrent les règles d'utilisation des sentiers (comme « céder le passage aux piétons », « limite de vitesse à 20 km/h », « gardez la droite ») doivent être assez grands pour être facilement aperçus et lus par les cyclistes en mouvement et assez fréquents pour desservir de nombreux points d'entrée.</p> <p>Communiquer via une application quel est l'état du Sentier.</p> <p>L'état actuel du sentier, fourni par les citoyens. Application? Radio?</p>
<b>Services</b>	<p>Encourager les possibilités commerciales le long des sentiers.</p> <p>Ajouter des kiosques pour : renseignements, nourriture et boissons, aires de repos avec bancs et tables.</p> <p>Stationnement pour voitures et vélos</p>

(plus).

Points de services pour les usagers : eau, outils (biciborne), toilettes.

Des toilettes non genrées pour les hommes et les femmes!

## Thème 2 — Des sentiers polyvalents et conviviaux :

### *Séparation et élargissement*

L'une des préoccupations soulevées très fréquemment par les participants était la nécessité d'avoir des infrastructures, ainsi que de faire connaître et appliquer les règles pour permettre l'utilisation commune des sentiers tant par les piétons que les cyclistes — en particulier ceux qui peuvent rouler à des vitesses plus élevées. Les participants ont proposé un certain nombre de solutions, dont voici des exemples :

- Séparation des piétons et des cyclistes (de loin la solution la plus fréquemment mentionnée).
- Séparation fondée sur la vitesse plutôt que sur le mode d'utilisation.
- Conservation d'un sentier polyvalent, mais ajout d'un sentier piétonnier adjacent.
- Élargissement de la voie.
- Construction d'une voie de dépassement centrale.
- Ajout de pistes cyclables sur les promenades pour accueillir les cyclistes plus rapides et les retirer du sentier.

### *Nouveaux usages et véhicules*

Les participants ont également fait de nombreux commentaires au sujet des vélos électriques, des cyclomoteurs et des vélos cargo. De façon générale, les participants toléraient les vélos électriques (pedelec), mais s'opposaient à l'utilisation de véhicules à essence sur le sentier.

Sujet	Exemples de commentaires
<b>Séparation et élargissement</b>	<p>Préoccupation quant à la largeur compte tenu de la polyvalence du sentier. Les interactions entre les différents utilisateurs sont parfois difficiles.</p> <p>Espaces distincts pour piétons et vélos, en particulier dans les parties très</p>

	<p>fréquentées.</p> <p>J'appuierais la solution de deux voies distinctes pour les cyclistes et les piétons.</p> <p>Envisager d'introduire une « voie de dépassement » centrale lorsque les voies sont élargies.</p> <p>Voies cyclables sur la promenade pour les cyclistes rapides.</p>
<b>Nouveaux usages et véhicules</b>	<p>Accepter les véhicules électriques s'ils respectent la vitesse.</p> <p>Les vélos électriques sont acceptables, les cyclomoteurs et véhicules plus gros, non.</p> <p>Les scooters ou tout véhicule nécessitant un permis ne devraient pas être autorisés, car ils présentent un risque trop élevé.</p> <p>Les vélos électriques vont augmenter en nombre. C'est possible qu'ils deviennent une attraction touristique et que leur présence augmente sur l'ensemble du réseau.</p>

---

### **Thème 3 — Une sécurité publique renforcée :**

#### *Moyens de protection*

Lorsque les participants ont dû réfléchir spécifiquement aux questions de sécurité sur le parcours, ils ont répertorié un certain nombre de besoins, notamment :

- Installer des miroirs dans les virages pour que les piétons et les cyclistes puissent voir la circulation en sens inverse après le virage.
- Installer des bornes d'appel d'urgence.
- Éliminer les obstacles physiques comme les barrières en P qui peuvent représenter un danger pour les cyclistes la nuit, surtout dans les zones faiblement éclairées.

Plusieurs participants ont de nouveau exprimé le souhait d’avoir des mécanismes améliorés et davantage axés sur le numérique pour suivre et signaler les problèmes de sécurité, comme des applications qui permettraient aux utilisateurs du sentier de téléverser et de transmettre des problèmes à mesure qu’ils les rencontrent, ainsi qu’un compte Twitter dédié où les utilisateurs pourraient tweeter des problèmes en temps réel.

### *Surveillance et sensibilisation aux règles*

De nombreux participants ont discuté de la nécessité d’appliquer plus rigoureusement les règles relatives aux sentiers, particulièrement en ce qui concerne les limites de vitesse. Les participants ont largement soutenu une approche double : d’une part, ils souhaitaient que la présence d’agents d’exécution soit renforcée sur le sentier et d’autre part, que des campagnes de sensibilisation éducatives du public soient menées afin d’attirer l’attention des utilisateurs actuels et futurs sur les règles et questions de sécurité liées au sentier.

<b>Sujet</b>	<b>Exemples de commentaires</b>
<b>Moyens de protection</b>	<p>Miroirs convexes, de sécurité, dans les virages serrés.</p> <p>Étude des questions de sécurité, relativement aux données consignées, nombre ou site Web pour les recueillir, trouver des tendances pour concentrer les efforts. Échange de données et communication de renseignement avec le public et les utilisateurs.</p> <p>Bornes d’appel d’urgence.</p> <p>Les bornes d’appel d’urgence doivent être bien situées et entretenues!</p> <p>Données ouvertes pour les problèmes de sécurité suivis par la CCN.</p>
<b>Surveillance et sensibilisation aux règles</b>	<p>Application de la limite de vitesse de 20 km/h.</p> <p>Rappel et renforcement de la sécurité routière. Application des limites de vitesse (routes et sentiers). Les vélos sont</p>

---

autorisés sur les routes et devraient les partager avec les voitures. Les utilisateurs les plus lents ont la priorité.

Plus de surveillance des sentiers (vitesse).

Nécessité d'une campagne de sensibilisation du public sur les limites de vitesse.

Activités de communication sur la sensibilisation au code de conduite — médias sociaux, messages en personne, etc.

---

#### **Thème 4 — Un aménagement supérieur et résilient :**

##### *Normes relatives au sentier*

Parmi les sujets de discussion, les normes relatives au sentier ont été les plus fréquemment commentées pendant la consultation publique. La vitesse, le type d'utilisation et la sécurité ont de nouveau pris beaucoup d'importance dans ces discussions, et les participants ont effectué un certain nombre de suggestions à cet égard :

- Plusieurs participants ont suggéré que les piétons marchent face à la circulation, en sens inverse, pour des raisons de sécurité.
- Des intersections plus claires et plus conviviales, en particulier en ce qui a trait à la détermination de la priorité.
- Conception du sentier qui encourage les cyclistes et les autres usagers se déplaçant à vitesse élevée à ralentir.
- Établissement de règles énonçant que tous doivent céder la priorité aux utilisateurs plus lents.
- Éclairage amélioré et respectueux de l'environnement, avec une attention particulière accordée à l'éclairage des panneaux de signalisation pendant la nuit afin d'éviter les accidents et les collisions.

À l'inverse, certains participants ont suggéré que la limite de vitesse soit augmentée ou abolie, tandis que d'autres ont recommandé que des panneaux électroniques soient installés de façon à ce que la limite de vitesse puisse varier en fonction de la congestion et de l'heure de la journée (p. ex., pendant les heures de pointe).

Les participants ont également commenté, en termes plus généraux, la durabilité, l'esthétique et l'accessibilité des infrastructures physiques du sentier. Certains participants ont exprimé le souhait de maintenir l'apparence et l'aspect naturels du sentier ainsi que d'accroître la couverture arborée, tandis que d'autres ont souligné la nécessité de prêter plus d'attention à la coupe de la végétation afin d'améliorer le champ de vision des utilisateurs. Plusieurs participants ont souligné l'importance de l'entretien des sentiers comme étant aussi prioritaire que la réfection des routes, tandis que d'autres ont débattu des mérites des différentes surfaces des sentiers. Les participants ont convenu que la poussière de pierre était meilleure pour l'environnement et conviviale pour les piétons, l'asphalte était jugé supérieur pour les vélos et les autres véhicules à roues. Certains participants ont souligné la nécessité de mieux prioriser l'accessibilité et la conception inclusive, en soulignant que les écluses du canal Rideau ont particulièrement besoin d'améliorations.

### *Défis environnementaux*

Les défis posés par les inondations ont largement été abordés, et les participants ont proposé plusieurs solutions à ce problème saisonnier :

- Construction de voies alternatives qui s'écartent des voies existantes menacées par l'empiétement de la rivière à utiliser en cas d'inondation.
- Utilisation plus judicieuse de la signalisation liée aux inondations, à enlever dès que le sentier peut être de nouveau accessible en toute sécurité.
- Promenades flottantes en bois.
- Reconfiguration des voies en gardant à l'esprit la perméabilité et la résistance à l'eau.

De façon plus générale, les participants ont souligné la nécessité de plans de sentiers qui tiennent compte des changements climatiques afin de s'assurer que les nouvelles infrastructures seront plus résilientes face aux conditions environnementales changeantes. Plusieurs participants ont également exprimé le souhait d'une meilleure gestion de la présence d'arbres le long du parcours.

Sujet	Exemples de commentaires
<b>Normes relatives au sentier</b>	<p>Amélioration de la gestion des intersections avec les routes (extrémités, signalisation, etc.)</p> <p>Feux de rappel qui sont activés par le mouvement et qui utilisent le rouge et le vert pour indiquer la vitesse.</p> <p>Éclairage en hauteur, en particulier dans les zones où les phares des voitures</p>

aveuglent les cyclistes (le long de la promenade Sir-John-A.-Macdonald près de la plage de Westboro l'éclairage est assez mauvais).

Configuration qui influence la vitesse : la rendre naturelle, p. ex., des aires de rassemblement, mais tenir compte de la circulation et de la sécurité.

Champ de vision : éclaircir l'aménagement paysager pour éviter les accidents et les collisions.

### Défis environnementaux

Construire sur pilotis dans les zones inondables.

Solutions alternatives à l'asphalte : Si les routes s'érodent à la suite d'inondations, existe-t-il des solutions alternatives? – Amoncellements et promenades flottantes en bois? Matériau pouvant être remplacé par opposition à de l'asphalte qui se fissure ou qui doit être refait. – Matériaux perméables pour le sentier? – Quelque chose qui résiste au déplacement des racines et des arbres.

Autres voies pour s'adapter aux inondations dans des zones précises (objectif visé).

---

## Thème 5 — Une expansion territoriale et saisonnière :

### *Expansion*

Bien que certains participants aient commenté le bien-fondé de l'expansion du Sentier de la capitale au-delà de ses limites actuelles et de la construction d'un plus grand nombre d'itinéraires de navettage, beaucoup ont souligné l'importance d'améliorer le réseau existant et ses connexions avant d'étendre le parcours aux régions périphériques.



## Activités hivernales

Les participants ont vu de nombreuses possibilités pour rendre le sentier plus convivial en hiver. Plusieurs participants ont proposé un déneigement plus étendu et plus fréquent des sentiers pendant les mois d'hiver afin d'en faciliter l'utilisation en toute saison par les cyclistes et les piétons. D'autres ont mentionné qu'ils aimeraient que le sentier puisse accueillir les skieurs et les amateurs de raquettes, notamment par une signalisation hivernale particulière.

Sujet	Exemples de commentaires
<b>Expansion</b>	<p>Prioriser l'expansion du réseau en fonction des données sur les parcours, les départs et les destinations les plus utilisés.</p> <p>Prioriser la réparation des sections de piètre qualité avant d'ajouter de nouvelles voies.</p> <p>Connexions du sentier de la Ceinture-de-Verdure au réseau de sentiers de quartier d'Ottawa. Connexion au Barrhaven et au sentier de la Ceinture-de-verdure.</p> <p>Les ressources limitées ne permettent pas de mettre énormément l'accent sur le maintien des normes.</p> <p>La sécurité du sentier existant avant son expansion et sa plus grande accessibilité.</p>
<b>Activités hivernales</b>	<p>Étendre le ski de fond aux sentiers.</p> <p>Le déneigement hivernal des routes de la ferme expérimentale : un lien essentiel en hiver.</p> <p>Intégrer au déneigement de la ville.</p> <p>Maximiser l'utilisation des sentiers grâce à l'entretien hivernal pour le cyclisme (à certains endroits) et des usages multiples (à d'autres endroits). Consulter les mesures prises par Helsinki et Oulu en Finlande pour savoir comment maximiser</p>

---

l'utilisation hivernale/saisonnaire des sentiers polyvalents.

Agrandir les installations hivernales.  
Pouvoir marcher, skier et faire de la raquette.

---

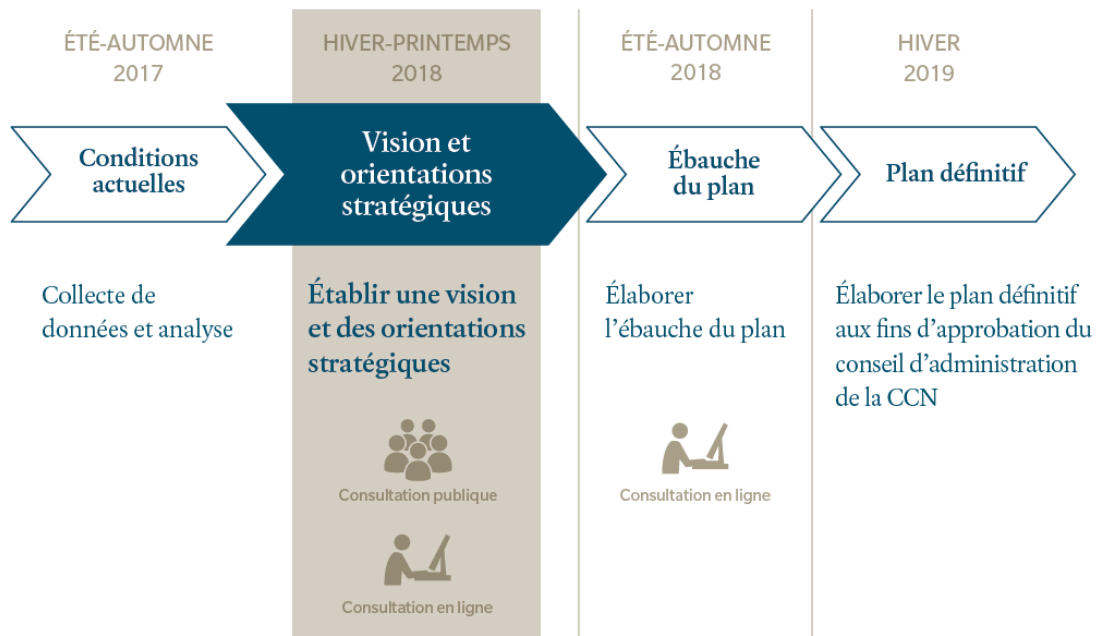
## **V. Intégration des résultats**

Cette consultation publique a donné au public l'occasion de faire part de ses préoccupations à l'égard du Sentier de la capitale et des mesures possibles pour améliorer le réseau existant. Les résultats de cette consultation publique aideront l'équipe de projet à élaborer la vision et les orientations stratégiques du nouveau plan stratégique du Sentier de la capitale. Les résultats orienteront également les stratégies concrètes qui seront intégrées au plan provisoire.

## **VI. Prochaines étapes**

La prochaine étape du processus de planification consiste à élaborer une vision préliminaire et des orientations stratégiques pour le nouveau plan, guidées par les résultats de la consultation de février 2018. Les commentaires du public à ce sujet seront sollicités dans le cadre d'une consultation en ligne en juin 2018.

L'équipe du projet commencera ensuite à rédiger le plan provisoire, sur lequel le public aura l'occasion de formuler des commentaires dans le cadre d'une consultation en ligne à l'automne 2018. Le plan définitif devrait être achevé au début de 2019.



## VII. Annexe 1 : Présentation



## Objectifs du plan

- Vision pour 2029
- Objectifs et priorités
- Normes
- Outils de gestion
- Partenariats

A small circular logo with the number "2" inside is located in the bottom right corner of the slide. The background of the slide features a faint, light-colored map of the Ottawa city grid.

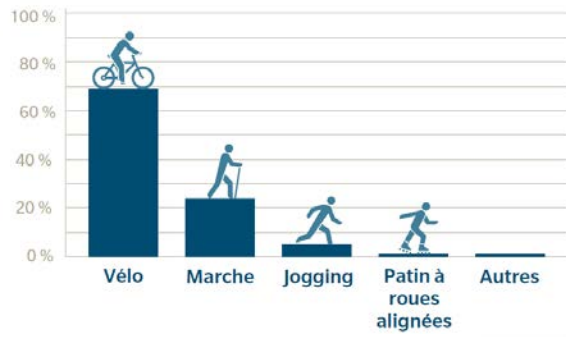
# Engagement public



# Le Sentier de la capitale

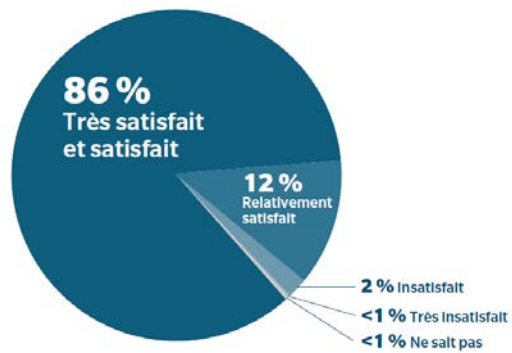


## Usages



5

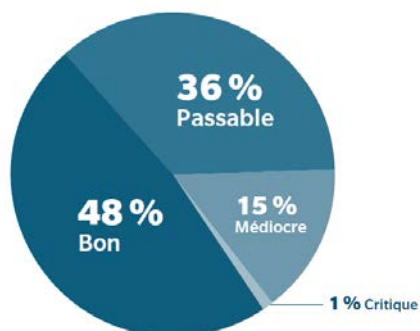
## Taux de satisfaction



6

## État des sentiers

### Sentiers en asphalte



## Réalisations clés depuis 2006

- 20 km de nouveaux sentiers
- Règles relatives aux véhicules à assistance électrique
- Panneaux de limitation de vitesse à 20 km/h
- Collaboration avec les patrouilles de bénévoles

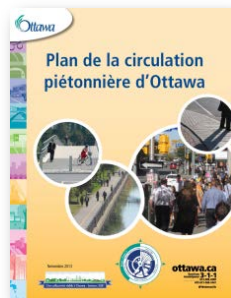


## Rétroaction du public

- L'état des sentiers
- La vitesse excessive
- Présence de véhicules électriques interdits
- Comportement de propriétaires de chiens
- Amélioration de la signalisation

9

## Planification régionale



10



# Thèmes

## 1) Un réseau intégré et bonifié

- Connectivité avec les autres réseaux
- Signalisation et orientation
- Offre de services

## 4) Un aménagement supérieur et résilient

- Normes des sentiers
- Défis environnementaux

## 2) Des sentiers polyvalents et conviviaux

- Nouveaux usages et véhicules
- Séparation et élargissement

## 5) Une expansion territoriale et saisonnière

- Ceinture de verdure et autres secteurs
- Activités hivernales

## 3) Une sécurité publique renforcée

- Mécanismes de protection
- Surveillance
- Sensibilisation aux règles

11

# Ordre du jour

18 h 20	Première discussion
18 h 50	Deuxième discussion
19 h 20	Troisième discussion
19 h 45	Plénière
20 h 15	Fin

12



## VIII. Annexe 2 : Blogue : L'avenir du Sentier de la capitale : Parlons-en!

En ski de fond pour du plaisir actif, à vélo pour découvrir la région de la capitale nationale ou à pied pour se rendre du point A au point B : toutes les raisons sont bonnes pour emprunter le Sentier de la capitale, l'un des plus vastes réseaux de sentiers polyvalents en Amérique du Nord. Été comme hiver, des dizaines de milliers de Canadiens — résidents et touristes — l'empruntent, moi y compris. Et parce que je travaille à son évolution, j'ai besoin de votre aide.



*J'explore la capitale de mon pays à vélo.*

Je m'appelle Sophie Acheson et je suis planificatrice principale à la Commission de la capitale nationale (CCN). Dans le cadre de mes fonctions, je pilote la révision du [plan stratégique du Sentier de la capitale du Canada](#). Ce plan définit une vision claire et commune du Sentier de la capitale. Le dernier plan remonte à 2006.

La CCN est responsable du Sentier de la capitale, le réseau de 236 km de sentiers polyvalents de la région de la capitale du Canada. La CCN veille à ce que le Sentier de la capitale soit et demeure une remarquable voie de la découverte de la capitale qui relie les grands espaces naturels, les paysages culturels et les points d'intérêt symboliques de la capitale.

### **De 2006 à 2018 : nos réalisations**

La vision et les orientations du [plan stratégique de 2006](#) nous ont fourni un cadre de référence pour développer et optimiser le réseau de sentiers polyvalents de la CCN. Voici quelques-unes de nos plus importantes réalisations des 10 dernières années :

- Addition de 20 km de sentiers
- Amélioration des intersections du réseau routier et du Sentier de la capitale
- Installation de panneaux de limitation de vitesse à 20 km/h

- Soutien aux patrouilles de bénévoles et collaboration avec elles (Ottawa et Gatineau)
- Amélioration du processus de communication des problèmes liés à la sécurité et à l'entretien
- Élaboration de nouvelles règles relatives aux véhicules à assistance électrique sur les sentiers polyvalents sous la responsabilité de la CCN



*Cyclistes et marcheurs partagent les sentiers polyvalents en été.*

## **De nouvelles tendances**

Depuis la publication du plan en 2006, on observe de nouvelles tendances :

- De nouveaux véhicules sont apparus sur le marché (vélos électriques, vélos d'hiver ou *fat bikes*, et autres).
- La fréquentation des sentiers augmente.
- On note un intérêt croissant pour l'utilisation des sentiers en hiver.
- La population qui fréquente les sentiers est plus âgée.

Bref, les priorités des usagers — vos priorités — ont évolué. C'est pourquoi nous avons besoin de vous. À quoi ressemblera notre réseau dans 5, 10 ou 15 ans? C'est à vous de nous le dire!



*Un cycliste roulant à vélo d'hiver et des marcheurs se côtoient sur la passerelle du pont Alexandra en hiver.*

### **À votre écoute**

Après la première étape d'évaluation du plan de 2006 et des conditions actuelles sur le Sentier de la capitale, nous amorçons maintenant la deuxième étape du [processus de renouvellement du plan](#) : la révision de la vision et des orientations stratégiques. Cette étape sera lancée par deux consultations sous forme d'atelier, et clôturée par une consultation en ligne. La contribution du public sera d'un grand appui dans l'élaboration du nouveau plan.

La première consultation aura lieu le mercredi 21 février, de 18 h à 20 h 15, au Labo d'urbanisme de la CCN et la deuxième aura lieu le jeudi 22 février, à la même heure et au même endroit. Tout le monde est invité.

Les consultations permettront d'évaluer l'accueil que réserveront les participants aux thèmes et aux préoccupations présentés et d'explorer des pistes de solutions pour répondre à ces préoccupations. Voici les cinq thèmes sur lesquels les participants seront invités à s'exprimer :

1. Un réseau intégré et bonifié
2. Des sentiers polyvalents et conviviaux
3. Une sécurité publique renforcée
4. Un aménagement supérieur et résilient
5. Une expansion territoriale et saisonnière

Les idées soumises lors des discussions alimenteront la révision du plan stratégique. C'est une occasion unique pour la population de façonner l'avenir du Sentier de la capitale.

Selon notre échéancier, le nouveau plan stratégique devrait être approuvé au début de 2019. D'ici là, nous avons beaucoup à faire et nous avons besoin de votre aide, de votre opinion et de vos idées.

La CCN a commencé à aménager ce réseau de sentiers le long de l'historique canal Rideau entre 1971 et 1973. La vision consistait alors à aménager la région de la capitale comme une sorte de paradis urbain du plein air. Vingt fois le réseau a été agrandi, les besoins ont évolué, la population a changé et c'est maintenant à vous et à moi de donner une vision nouvelle au Sentier de la capitale. Je suis fier de travailler au Sentier de la capitale de demain et j'espère que vous l'êtes aussi.