



NATIONAL CAPITAL COMMISSION
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

Révision du Plan stratégique du Sentier de la capitale

RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE
DU 27 MAI AU 17 JUIN 2020

Canada

Table des matières

| | |
|--|----|
| I. Description du projet..... | 2 |
| A. Contexte | 2 |
| B. Objectifs du plan..... | 2 |
| C. Processus de planification | 2 |
| II. Processus de consultation publique..... | 3 |
| A. Aperçu..... | 3 |
| Objectifs..... | 3 |
| a. Date et heure | 3 |
| b. Formule | 3 |
| B. Invitation et promotion..... | 3 |
| C. Participants | 4 |
| a. En ligne | 4 |
| b. Groupes d’usagers..... | 4 |
| D. Processus et outils de consultation | 4 |
| a. Page Web et boîte de commentaires..... | 4 |
| III. Faits saillants de la consultation publique | 4 |
| IV. Analyse des résultats et principaux commentaires reçus | 5 |
| A. Sécurité | 5 |
| B. Consolidation du réseau | 6 |
| C. Usage hivernal..... | 7 |
| D. Environnement | 7 |
| E. Divers | 8 |
| F. Exemples de commentaires | 8 |
| V. Intégration des résultats | 14 |
| VI. Prochaines étapes | 14 |

I. Description du projet

A. Contexte

Le Sentier de la capitale forme un réseau de plus de 220 kilomètres de sentiers polyvalents hors route. C'est un parcours de découverte très fréquenté et un moyen d'accéder à diverses destinations en traversant de nombreux milieux différents.

Par son étendue et la diversité des milieux qu'il traverse, le Sentier de la capitale procure aux résidents et aux visiteurs des expériences où la beauté naturelle, le patrimoine culturel et l'importance symbolique de la région de la capitale du Canada sont mis en relief.

La Commission de la capitale nationale (CCN) est actuellement dans la phase finale du renouvellement du plan stratégique intitulé *Réseau de sentiers de la région de la capitale du Canada – Plan stratégique de 2006*. Le plan révisé, appelé le *Plan stratégique du Sentier de la capitale*, visera à fournir un cadre pour la gestion quotidienne et la planification future du Sentier de la capitale. Il présentera également une vision idéale du réseau de sentiers polyvalents de la région de la capitale du Canada.

B. Objectifs du plan

Voici les principaux objectifs de planification du nouveau Plan stratégique du Sentier de la capitale :

- Renouveler la vision.
- Établir les orientations et les priorités stratégiques pour les dix prochaines années.
- Fournir des outils de gestion.
- Harmoniser la planification de la CCN et des municipalités, quand cela est possible.

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

C. Processus de planification

Le renouvellement du plan se fera en quatre phases :

- 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 3 : Ébauche du nouveau plan stratégique (été 2018-hiver 2019)
- **Phase 4 : Approbation du plan final (début 2020) – EN COURS**

II. Processus de consultation publique

A. Aperçu

L'élaboration du plan stratégique du Sentier de la capitale a comporté de multiples étapes de consultation publique. La première, tenue en février 2018, a sollicité des idées et des aspirations liées à des thèmes importants comme la connectivité, la sécurité, la résilience, l'intégration et l'expansion, les considérations saisonnières et la convivialité. La deuxième, qui a eu lieu en juin et en juillet 2018, invitait les participants à formuler des commentaires sur la vision proposée, les grandes idées et les orientations stratégiques pour le Sentier de la capitale. Au cours de la troisième phase et de la phase actuelle, nous avons rendu publique l'ébauche complète du *Plan stratégique du Sentier de la capitale* et invité les membres du public à faire part de leurs commentaires sur son contenu.

Objectifs

- Donner aux participants l'occasion d'examiner l'ébauche complète du plan et de faire le point sur les nouvelles propositions pour le Sentier de la capitale.
- Intégrer les commentaires du public sur l'ébauche du plan dans la version finale qui sera soumise à l'approbation du conseil d'administration de la CCN.

a. Date et heure

Du 27 mai au 17 juin 2020

b. Formule

Page Web et boîte de commentaires

B. Invitation et promotion

Un courriel d'invitation a été envoyé aux personnes et aux organismes suivants figurant sur les listes de distribution de la Division des affaires publiques :

- Groupes d'intérêts, groupes d'utilisateurs, groupes écologistes
- Associations de résidents
- Particuliers

Des messages invitant toutes les parties intéressées à participer ont aussi été publiés dans les médias sociaux (Facebook et Twitter), et une campagne promotionnelle payée a été menée sur Facebook pendant la durée de la consultation.

C. Participants

a. En ligne

La consultation en ligne a donné lieu à un total de 6 671 pages vues sur le site par des utilisateurs individuels et 326 commentaires de membres du public.

b. Groupes d'usagers

En plus d'être invités à participer à la consultation en ligne, les groupes d'usagers ont été consultés séparément pendant les réunions en petits groupes qui ont eu lieu avant la consultation en ligne.

D. Processus et outils de consultation

a. Page Web et boîte de commentaires

La dernière étape de la consultation publique sur les documents de planification met l'accent sur la transparence et la responsabilisation; les membres du public reçoivent l'ébauche complète du plan et se voient offrir une dernière occasion de façonner son contenu avant qu'elle ne soit soumise à l'approbation du conseil d'administration de la CCN. En plus de rendre l'ébauche complète du plan disponible en ligne, nous avons créé une page Web qui résume, en mots et en images, les principales caractéristiques du plan, ainsi que le contexte général dans lequel il a été rédigé. Les commentaires du public ont été recueillis au moyen d'une boîte de commentaires sur la même page, ainsi que par courriel. Les participants intéressés ont également été invités à examiner les rapports de consultation publique publiés dans le cadre des phases précédentes de la mobilisation.

À la fin de la période de consultation de trois semaines, tous les commentaires ont été saisis dans une feuille de calcul Excel, lus par un analyste, et on leur a attribué une série d'étiquettes correspondant au type de rétroaction fournie. Cela a permis à la CCN de dégager des tendances et de résumer plus efficacement les commentaires du public. En plus de l'analyse menée par l'équipe des consultations publiques, tous les commentaires bruts ont été communiqués à l'équipe du projet.

III. Faits saillants de la consultation publique

Une analyse approfondie des commentaires soumis à la CCN dans le cadre de cette dernière étape de consultation publique a révélé les tendances ci-dessous.

- Les réactions à l'ébauche du plan ont été positives. Une nette majorité des commentaires exprimaient de la satisfaction à l'égard du plan et faisaient part de propositions précises.
- Peu de participants ont critiqué le plan. La plupart des participants ont plutôt profité de l'occasion pour souligner l'importance d'initiatives particulières qui leur sont chères, souligner les défis existants et formuler des recommandations

sur la meilleure façon pour la CCN d'aller de l'avant avec l'amélioration du Sentier de la capitale.

- Les éléments du plan qui ont suscité les commentaires les plus positifs sont les suivants :
 - la séparation des piétons et des cyclistes et l'élargissement des sentiers dans les zones à forte circulation;
 - l'amélioration de la qualité et du confort de l'expérience hivernale en plein air;
 - la création de nouveaux liens au sein et en périphérie du réseau existant, et l'harmonisation avec le réseau régional de mobilité active.
- Les idées sur la façon d'améliorer le Sentier de la capitale ont eu tendance à se concentrer sur les façons de tirer parti des propositions du plan et de les élargir, en mettant particulièrement l'accent sur la sécurité, l'expérience des usagers et les considérations environnementales.

IV. Analyse des résultats et principaux commentaires reçus

A. Sécurité

Les enjeux et les expériences liés à la sécurité ont occupé une place importante dans la plupart des commentaires fournis par les participants. Ces commentaires portaient principalement sur les interactions entre les différents types d'usagers du Sentier de la capitale et sur leur exposition aux véhicules motorisés. Comme lors des rondes précédentes de consultation publique, les participants ont fait part de leurs expériences de sentiment d'insécurité ou d'appréhension sur diverses parties du sentier. Les propositions visant à séparer les piétons et les cyclistes et à élargir le sentier dans les zones à forte circulation ont donc été accueillies avec beaucoup d'enthousiasme. De nombreux participants considéraient que cette approche était d'une importance capitale pour améliorer l'expérience globale des usagers du Sentier de la capitale.

Un certain nombre de participants ont suggéré des zones précises où il faut accorder la priorité à la séparation et à l'élargissement. D'autres ont encouragé la CCN à convertir certaines routes, comme la promenade de la Reine-Elizabeth, en sentiers ou à récupérer de l'espace occupé actuellement par les voies réservées aux véhicules. Plusieurs participants ont fait l'éloge des projets pilotes de ce genre en cours et des propositions visant à séparer et à élargir les sentiers, dans le contexte de la pandémie de la COVID-19.

Le sujet des ponts et des intersections avec les routes a également suscité un certain nombre de commentaires visant à améliorer la sécurité des usagers des sentiers. Les recommandations étaient variées, en grande partie propres à un endroit particulier, et

comprenaient des passages surélevés, des passages, des arrêts à quatre sens, l'éloignement des intersections des sentiers des intersections routières, des passages inférieurs, des zones avancées pour cyclistes, des barrières de protection et l'ajout de passerelles pour les piétons et les cyclistes à divers endroits. Les participants ont également attiré l'attention sur les tronçons des sentiers qui doivent être réparés et entretenus.

D'autres participants ont abordé la sécurité du point de vue des règles. Un certain nombre d'entre eux ont souligné l'importance de la signalisation et de l'éducation des usagers pour communiquer efficacement les règles et le comportement attendu. D'autres ont préconisé une application accrue des règles sur les sentiers. Les sentiments étaient partagés parmi un petit groupe de participants au sujet de certaines des lignes directrices proposées, certaines personnes étant favorables à l'utilisation des clochettes pour signaler le passage et d'autres personnes soutenant que la façon la plus sécuritaire pour les piétons et les cyclistes de partager le sentier est que les piétons marchent du côté gauche, face aux cyclistes qui arrivent.

L'éclairage était un autre problème que les participants ont abordé du point de vue de la sécurité. Plusieurs participants ont exprimé leur approbation des plans proposés pour améliorer l'éclairage le long du sentier, en mettant en évidence des zones comme les tunnels et les tronçons mal éclairés qui, selon eux, ne sont pas sécuritaires pour les déplacements de nuit. Certains ont mis en garde contre l'utilisation de sources lumineuses trop puissantes, avertissant qu'elles pourraient aveugler les usagers et donc réduire la sécurité.

Enfin, plusieurs participants se sont opposés à la présence de véhicules motorisés sur les sentiers, y compris les scooters et les planches à roulettes. Quelques-uns de ces participants étaient plus hésitants au sujet des vélos électriques, reconnaissant qu'ils devraient être traités différemment des autres véhicules motorisés. Certains participants ont souligné que les personnes ayant des problèmes de mobilité devraient être exemptées des règles qui interdisent ou limitent l'utilisation des moyens de transport électriques sur les sentiers.

B. Consolidation du réseau

L'ajout de tronçons de sentier qui créent de nouveaux liens au sein et en périphérie du réseau existant a été salué par de nombreux participants. Un certain nombre de participants ont indiqué lesquels des nouveaux tronçons les enthousiasmaient le plus, et certains ont présenté des arguments pour faire de ces ajouts une priorité. D'autres ont suggéré de nombreux itinéraires et liens non inclus dans le plan. Certains participants ont exprimé leur intérêt à ce que le Sentier de la capitale se prolonge vers l'extérieur et offre un meilleur accès aux réseaux existants des régions avoisinantes comme Orléans,

Barrhaven, Kanata, Constance Bay, Masson-Angers, Chelsea, Buckingham, Manotick et même Montréal.

Un petit nombre de participants ont eu de la difficulté à lire les cartes incluses dans l'ébauche du plan, ce qui a limité leur capacité de comprendre les propositions et de formuler des commentaires.

C. Usage hivernal

De nombreux participants ont accueilli avec enthousiasme les procédures proposées pour améliorer la qualité et le confort de l'expérience hivernale en plein air. Un certain nombre d'entre eux ont exprimé leur appréciation pour le déneigement effectué l'hiver dernier et espèrent que ces types d'efforts seront maintenus et étendus à d'autres tronçons du sentier. Certains participants ont désigné des sentiers particuliers comme étant prioritaires pour le déneigement. D'autres ont demandé à la CCN d'offrir plus de pistes aménagées pour le ski de fond dans divers secteurs. Dans le même esprit, plusieurs participants ont encouragé la CCN à continuer d'appuyer les organismes locaux qui offrent des services récréatifs hivernaux aux usagers des sentiers.

Un petit nombre de participants étaient préoccupés par l'utilisation de sel pour l'entretien des sentiers hivernaux, à la fois parce qu'il pourrait créer des flaques d'eau qui peuvent ensuite geler, et en raison des dommages potentiels aux zones écosensibles.

D. Environnement

Tout comme la sécurité, les participants ont abordé les considérations environnementales sous différents angles. La résilience constituait la priorité de plusieurs participants qui ont salué les dispositions du plan pour faire face aux inondations et à l'accumulation d'eau. D'autres ont souligné que l'environnement naturel du sentier devrait être protégé. Certains participants ont recommandé d'améliorer la biodiversité des zones le long du sentier, et d'autres ont suggéré d'augmenter le couvert forestier pour offrir de l'ombre aux usagers et un répit contre la chaleur. Un participant a toutefois fait remarquer que les feuilles tombées peuvent avoir une incidence négative sur certaines activités récréatives et a fait valoir qu'il serait donc préférable que les arbres à feuilles caduques soient retirés du sentier. Quelques participants ont préconisé l'utilisation de matériaux écologiques dans toute construction future, ainsi que des options d'éclairage qui minimisent les effets négatifs sur la faune.

E. Divers

Certains sujets ont été soulevés par plus d'un participant, mais ils étaient trop disparates pour être regroupés sous une grande rubrique thématique. Nous les résumons brièvement ici.

- Plusieurs participants ont exhorté la CCN à continuer de collaborer avec les municipalités et à les encourager à améliorer leur propre infrastructure de sentiers.
- De nombreux participants ont souligné l'importance de l'accès à des commodités de base comme les toilettes, les fontaines à boire et les poubelles le long du sentier de la capitale.
- Certains participants ont formulé des recommandations sur la façon de mieux gérer la présence de chiens sur le sentier.
- D'autres participants ont préconisé une plus grande accessibilité aux installations des sentiers et aux infrastructures adjacentes. Parmi les demandes formulées par ces participants, mentionnons des sentiers plus larges, un stationnement accessible et des passages accessibles aux écluses du canal Rideau.
- Quelques participants étaient divisés sur la question du pavage; certains voulaient que davantage de tronçons soient pavés, tandis que d'autres préféraient le gravier ou le pavage mou et perméable, car c'est plus confortable pour les coureurs.

F. Exemples de commentaires

Le tableau suivant présente quelques exemples de commentaires formulés par les participants au cours de cette dernière ronde de consultation.

| Sujet | Exemples de commentaires |
|----------|---|
| Sécurité | Plus il y a de séparation, mieux c'est, surtout dans les parties du sentier qui passent dans les quartiers et les traversent. C'est merveilleux que les gens puissent se rendre au travail à vélo et fassent de la vitesse pour l'exercice, mais cela peut être dangereux lorsqu'ils partagent le chemin avec les enfants, ceux qui ont des problèmes de mobilité et tous ceux qui veulent simplement profiter d'une promenade. Il est essentiel d'accroître l'éducation et la signalisation. |

De nombreux cyclistes n'ont pas de façon de connaître leur vitesse, alors il serait bon d'installer des panneaux radar pour la vitesse dans les zones à risque. Et des options doivent exister pour l'application de la loi lorsque des problèmes se répètent continuellement.

C'est génial que la CCN envisage et planifie tout cela. Il faut définitivement des sentiers plus larges ou séparés pour que le plus grand nombre possible de personnes puisse en profiter afin de maintenir la santé grâce aux loisirs, en toute sécurité. Pendant des années, j'ai pensé qu'ils n'étaient pas assez larges, surtout après avoir vu les sentiers récréatifs en Finlande, qui sont au moins deux fois plus larges, sinon plus.

Je me demande seulement si, compte tenu du succès de l'ouverture de la promenade de la Reine-Elizabeth au transport actif pendant la COVID-19, la réaffectation future des promenades peut au moins être mentionnée comme une considération stratégique. Bien qu'il ne s'agisse pas réellement d'une « promenade », la promenade de la Reine-Elizabeth pourrait être considérée comme telle à l'heure actuelle. Même s'il n'y avait qu'une brève section mentionnant que c'est une occasion qui mérite d'être examinée, avec des projets pilotes en continu, évaluée pour en déterminer la faisabilité, etc., cela en vaudrait la peine.

Cela semble formidable. On pourrait peut-être envisager de l'éclairage le long du sentier SJAM, parce qu'il fait très noir à de nombreux endroits ET la proximité

des voies réservées aux voitures signifie que je suis souvent aveuglé par les phares des voitures qui s'approchent.

Veillez interdire les scooters motorisés sur les sentiers. Ils se déplacent trop vite, seront abandonnés à des endroits inopportuns et deviendront une pollution visuelle.

Consolidation du réseau

C'est fantastique! Excellent équilibre entre les besoins des usagers, la résilience et la conscience environnementale. Les plans proposés ainsi que les orientations et les stratégies ont dépassé mes attentes. En tant que résident de la Basse-Ville, le tronçon proposé entre le parc Major's Hill et la rivière Rideau serait un lien précieux et permettrait aux usagers d'avoir accès à certains des plus beaux endroits et points de vue de notre quartier.

Je vis à Constance Bay. Je vois beaucoup de cyclistes sur les routes de la région, surtout les fins de semaine. Il serait formidable de prolonger les pistes cyclables pour les relier à cette région. Je suis sûr que beaucoup plus de gens des zones urbaines en profiteraient également.

Les liens entre le sentier Prescott-Russell et le sentier de la Ceinture-de-Verdure Est doivent faire l'objet de recherches, car le tracé proposé à partir du parc Tauvette est plutôt tortueux. La construction d'un pont au-dessus du petit ruisseau et du ravin permettrait un tracé plus direct et le lien à l'extrémité ouest du Sentier doit être réévalué, car il croiserait une ligne secondaire de VIA Rail qui est toujours

utilisée. La CCN et la Ville d'Ottawa ont mené une étude sur l'utilisation d'un sentier pédestre informel existant, mais aucune recommandation n'a été formulée.

Usage hivernal

Veillez envisager d'entretenir le plus possible le réseau hivernal pour les déplacements à vélo. Merci.

Merci pour le déneigement des voies cyclables (et des ponts) vers la ville d'Ottawa l'hiver. Tout ce qui pourra être fait pour augmenter les superficies déneigées sera apprécié, comme le sentier cyclable de la Promenade du Lac des Fées de Gamelin vers Taché, notamment.

Plus de ski de fond aménagé, s'il vous plaît. Cela a changé ma vie et j'aimerais que le sentier SJAM soit prolongé, etc.

Je crois que la CCN devrait fournir un plus grand soutien (financier et ressources) aux groupes communautaires qui ont vu le jour pour créer des sentiers hivernaux pour leurs quartiers. J'ai fait partie de la *Britannia Winter Trail Association* la saison dernière, et nous aurons besoin du soutien continu de la CCN et de la Ville d'Ottawa pour poursuivre et renforcer cette initiative.

Environnement

Plus de fleurs, de plantes, de graminées le long des sentiers. Remplacer les arbres morts, planter de nouveaux arbres pour remplacer ceux qui commencent à vieillir et à se dégrader.

L'accent mis sur la prise en compte des inondations est également le bienvenu, car les sentiers inondés ne sont pas

utilisables, les inondations peuvent causer des dommages qu'il est préférable de prévenir et, surtout, n'oubliez pas s'il vous plaît que le réseau de sentiers fait également partie du système communautaire de contrôle des inondations. Il est donc important d'envisager de construire des sentiers suffisamment élevés pour éviter d'être envahis par les eaux de crue, le cas échéant.

J'aime particulièrement l'idée d'accroître l'utilisation des sentiers hivernaux dans les zones urbaines, de préserver les corridors verts et les aménagements intelligents en général. Sans ce type de planification, les communautés ne s'épanouissent pas et deviennent un désert urbain déprimant, et nous perdrons notre lien avec les éléments essentiels de notre vie et notre besoin de rester en contact avec la nature.

J'aimerais qu'il y ait plus de bancs le long des sentiers et plus de bancs sous les arbres qui procurent de l'ombre. Il me semble que la plupart des bancs actuels de la CCN sont placés directement au soleil. Par une chaude journée d'été, je remarque toujours que ces bancs sont habituellement inutilisés, alors que les quelques bancs qui sont situés sous de beaux arbres d'ombrage sont toujours occupés. Les gens ont besoin d'être protégés du soleil et de la chaleur lorsqu'ils empruntent les sentiers!

Divers

Inciter les villes d'Ottawa et Gatineau à créer des pistes cyclables entre les sentiers de la CCN. Exemple : à Hull entre le sentier Lac-des-Fées et celui qui longe

la rivière, il devrait y avoir une piste qui les relie directement.

S'assurer que des commodités sont disponibles partout (poubelles, toilettes, etc.)

Plus de signalisation et d'application de la loi à propos des chiens en laisse, surtout dans les régions du lac Mud et du lac Dows.

Je suis surtout préoccupé par l'énoncé suivant dans votre document : « Les commodités du sentier devraient être fabriquées avec des matériaux naturels et des couleurs qui s'harmonisent avec les environs et les complètent. » Pour moi, cela signifie de NE PAS paver les sentiers. L'asphalte est très dur sur les articulations et ne favorise pas du tout une utilisation « confortable ». C'est certain que les cyclistes l'aiment, mais ce n'est pas bon pour les marcheurs ou les coureurs. Je suis l'une des nombreuses personnes que je connais qui empruntent les sentiers tous les jours, mais qui ne peuvent PAS courir sur une chaussée pavée. Les sentiers non pavés sont un choix beaucoup plus sain.

Il y a aussi un grand besoin d'une aire de stationnement accessible désignée autour de la région de Hiawatha. Un plus grand nombre de familles et de particuliers d'Orléans et de Cumberland emprunteraient probablement le sentier si le stationnement était plus facile et accessible à toutes les capacités. Merci.

V. Intégration des résultats

Les résultats de la consultation publique ont été examinés, de même que les commentaires du personnel de la CCN et des intervenants externes. Des ajustements et des ajouts seront apportés au texte et aux graphiques du plan afin d'intégrer les suggestions et d'améliorer sa clarté globale.

Dans certains cas, les commentaires portaient sur des endroits précis ou des situations détaillées qui ne relèvent pas de la portée générale du Plan stratégique du Sentier de la capitale. Dans la plupart des cas, ces commentaires étaient conformes aux orientations stratégiques et aux lignes directrices du plan. Ces commentaires détaillés seront conservés et pris en compte pour éclairer le Plan de mise en œuvre subséquent ou les projets particuliers et les améliorations le long du parcours du Sentier de la capitale.

VI. Prochaines étapes

- Modifications finales (juillet à septembre 2020).
- Présentation au conseil d'administration de la CCN pour approbation (octobre 2020).
- Plan de mise en œuvre pour établir la priorité des mesures du plan et les exécuter (2020-2021).