

RÉSEAU DE SENTIERS DE LA RÉGION DE LA CAPITALE DU CANADA PLAN STRATÉGIQUE DE 2006

Juin 2006

*Étude réalisée par la
Commission de la capitale nationale
en collaboration avec :*

This document is also available in English

Ce document est aussi disponible sur le site web de la CCN
www.canadacapital.gc.ca

Personnes ressources:

François Daigneault
Gérald Lajeunesse
Jean Charbonneau

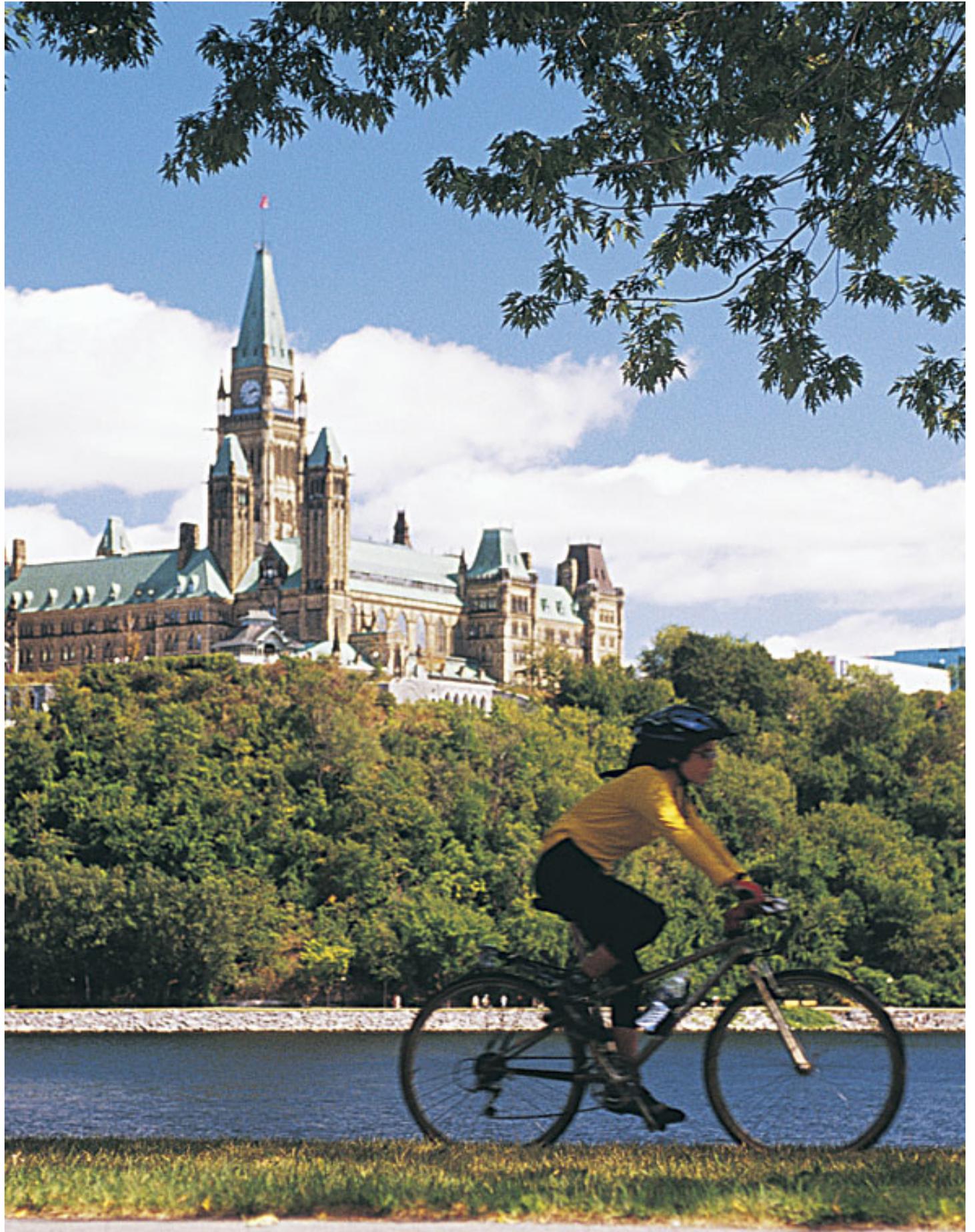
613-239-5495
613-239-5139
613-239-5450

fdaignea@ncc-ccn.ca
glajeune@ncc-ccn.ca
jcharbon@ncc-ccn.ca

Réseau de sentiers de la région de la capitale du Canada
Plan stratégique de 2006

juin 2006

Ce plan a été approuvé par le Conseil d'administration de la Commission de la capitale nationale,
le 30 juin 2006



MOT DE LA PREMIÈRE DIRIGEANTE

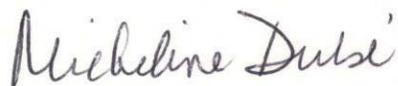
J'ai le plaisir de vous présenter le *Plan stratégique de 2006 du Réseau de sentiers de la région de la capitale du Canada*. Ce plan constitue une mise à jour du Plan de développement stratégique de 1994 du *Réseau intégré de sentiers récréatifs pour la région de la capitale nationale* et il renferme une stratégie et une vision globales touchant la planification, la gestion et l'expansion du réseau de sentiers. Le Plan stratégique de 2006 aidera les organismes responsables du réseau de sentiers dans la région de la capitale du Canada à profiter des nombreuses possibilités et à relever les défis auxquels ils seront confrontés au cours des dix prochaines années en ce qui concerne les sentiers à usages multiples de la capitale.

Les résidents, comme les visiteurs, voient le réseau de sentiers de la capitale comme une des installations de loisir les plus appréciées de la région, et beaucoup le considèrent comme le plus prestigieux en Amérique du Nord. Ce réseau relie non seulement les attraits nationaux et régionaux, les collectivités avoisinantes et les grands espaces verts, mais il contribue également à la conservation de l'environnement, offre une voie de communication pour les modes de transport écologiques et favorise des habitudes de vie saines. Le réseau de sentiers de la capitale procure également une expérience récréative étonnamment diversifiée, tout en améliorant la qualité de vie des résidents de notre région.

Le Plan stratégique, préparé par la Commission de la capitale nationale (CCN) en partenariat avec les villes d'Ottawa et de Gatineau, se veut un complément au *Plan de la capitale du Canada* de la CCN et on y définit une vision claire et commune du réseau intégré de sentiers dans la région de la capitale du Canada. Cette vision a pour but de réaliser un meilleur équilibre entre les volets environnemental, économique, urbain et social qui constituent le fondement du développement durable. On accorde également une place importante, dans ce plan stratégique, à la vocation polyvalente du réseau, à son accessibilité, à sa sécurité et à son intégration aux autres réseaux et sentiers. On y établit les objectifs, les stratégies et les directives visant la promotion de sentiers sûrs et agréables de sorte que le potentiel de ce formidable réseau soit pleinement exploité. L'évolution du Plan stratégique a fait l'objet de vérifications au cours de divers modes de consultations publiques.

Nous invitons les utilisateurs des sentiers à prendre connaissance du Plan et à participer à la vision du réseau de sentiers de la capitale. Nous vous invitons tous et toutes à parcourir nos sentiers et à découvrir notre belle capitale.

La Première dirigeante,



Micheline Dubé



LA VISION

Dans le but d'encadrer les orientations de planification et de développement du réseau de sentiers de la capitale pour les dix (10) prochaines années, la Commission de la capitale nationale (CCN) et ses partenaires proposent ce qui suit :

Polyvalence

- Le réseau de sentiers de la capitale couvre la région de la capitale du Canada (RCC). Il est d'usage polyvalent et intègre les vocations récréotouristiques et utilitaires du transport non-motorisé.

Accessibilité et sécurité

- Le réseau de sentiers rejoint et lie les milieux naturels et habités. Par son implantation et sa qualité d'aménagement, il favorise l'accessibilité et la qualité de l'expérience, il souligne la reconnaissance de la capitale verte et met en relief les points d'intérêts symboliques de la capitale. Il donne accès aux espaces verts et bleus, favorise la protection des aires naturelles et offre une grande variété de services facilement accessibles. La sensibilisation et l'éducation des usagers pour une cohabitation dans le respect et la tolérance en fait un réseau sécuritaire et agréable.

Intégration

- Le réseau, par ses liens avec le réseau cyclable et les sentiers régionaux/nationaux, est intégré aux autres réseaux de transports non-motorisés de la région favorisant un transport durable devenant une composante clé de l'expérience cyclable et récréative de la capitale du Canada.

Unicité

- Le réseau, par sa vocation multi usages, l'étendue et l'envergure de ses sentiers, sa connexion avec les réseaux de sentiers régionaux, provinciaux et nationaux autant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la RCC, ainsi que par la qualité de l'expérience, est considéré comme l'un des meilleurs réseaux en Amérique du Nord.



RÉSUMÉ EXÉCUTIF

Le contexte



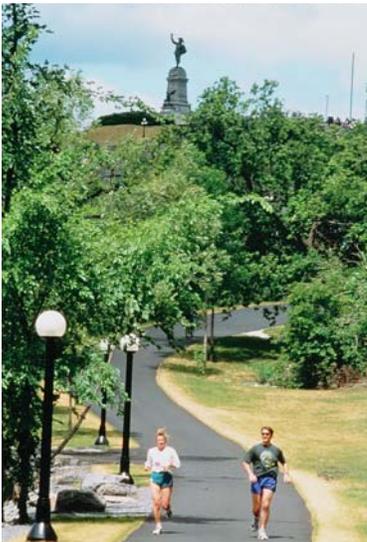
En juin 1994, le plan stratégique de développement du réseau intégré de sentiers récréatifs de la capitale nationale a été finalisé. La CCN et ses partenaires, douze (12) municipalités et trois (3) municipalités régionales : Municipalité régionale d'Ottawa (MROC), Communauté urbaine de l'Outaouais (CUO), Municipalité régionale de comté (MRC) les Collines de l'Outaouais ont mis en commun leur vision pour intégrer des sentiers de la région de la capitale du Canada en réseau.

L'étude visait, entre autres, à compléter les liens manquants et à ajouter des connexions et des segments de sentiers afin d'offrir un réseau intégré présentant des normes de qualité similaires. Le réseau a été un outil important dans la stratégie de promotion de la capitale verte de la CCN.

Dans son plan corporatif 2003-2004 à 2007-2008, la CCN indique que le plan stratégique de développement du réseau intégré de sentiers récréatifs pour la région de la capitale du Canada doit être mis à jour en 2005-2006.

Aujourd'hui, les principaux objectifs et attentes des partenaires se présentent ainsi :

- Valider la vocation, l'orientation et le concept du réseau de sentiers récréatifs.
- Clarifier la définition des sentiers récréatifs et leur hiérarchisation.
- Identifier les partenaires ainsi que leurs plans, programmes et priorités afin d'assurer un effort concerté.
- Identifier et mettre à jour les principales destinations et les liens manquants.
- Établir des politiques et des stratégies pour assurer l'interconnexion entre les réseaux.
- Valider les normes de planification, de conception, de construction et d'entretien.
- Établir des stratégies pour améliorer la sécurité et les services le long des sentiers du réseau.
- Fournir des lignes directrices pour améliorer la promotion et l'offre de service aux visiteurs et aux touristes.



Le plan stratégique s'inscrit en continuité avec les nombreuses études de planification du territoire de la région de la capitale du Canada. La révision des documents pertinents à la compréhension du réseau de sentiers a mis en lumière de nombreux enjeux relativement à la vocation, au concept d'implantation, aux normes, à la sécurité, à la signalisation, à la promotion, à la mise en œuvre et à l'intégration environnementale du réseau. Les ateliers de consultation ont permis de valider ces enjeux.

La clientèle

Les baby-boomers, la génération X et la génération Y sont les principaux utilisateurs actuels du réseau et constituent la principale clientèle de la prochaine décennie. Ainsi, les tendances laissent présager une progression des déplacements à des fins récréatives ou fonctionnelles ainsi qu'une modification des besoins et des

comportements liés à l'utilisation des transports alternatifs. Les principaux facteurs étant :

- Le vieillissement de la population entraînant un accroissement de la marche et l'utilisation d'équipements de soutien tels que les fauteuils roulants, le vélo électriques et les tricycles.
- Le comportement différencié des usagers lié au niveau d'expérience, au groupe d'âge et à l'objectif du déplacement.
- L'environnement en incitant la population à adopter des modes de déplacements moins polluants.
- La santé en intégrant les activités physiques dans la routine quotidienne et favorisant l'utilisation du réseau à des fins récréatives.

Le marketing et les communications

La mise en valeur des rôles de leader de la capitale du Canada en tant que «Capitale cyclable du Canada» pour la pratique du vélo, de la poussette, de la course, du patin à roues alignées et de la marche par la promotion des notions de vie active, de sécurité, de transport alternatif et de loisirs.

Les normes

Les normes de conception, d'implantation et d'entretien représentent des critères minimaux et laissent aux planificateurs et aménagistes une certaine flexibilité dans le processus de planification du réseau. Des critères de performance sont proposés pour l'atteinte de normes de conception, d'implantation et d'entretien.

Le réseau de sentiers de la capitale poursuit sa politique d'accessibilité et établi des critères concernant les véhicules autpropulsés et assistés à moteur électrique.

La sécurité

Les aspects sécuritaires du réseau sont consolidés et touchent notamment :

- L'intégration de critères de sécurité dans une grille d'analyse utilisée dans le processus de planification et de conception;
- La bonification du programme de prévention et de suivi des incidents incluant des enquêtes et des mesures de corrections;
- La promotion du code d'éthique de l'usager mettant l'accent sur le partage du sentier.

La signalisation

La signalisation est la clé de la fréquentation du réseau, de sa sécurité et de sa popularité. Des actions se poursuivront pour bonifier les informations d'orientation et d'interprétation :

- Intégration à des aires de repos;
- Signalisation simple, claire et agréable;
- Implantation et utilisation d'un système de signalisation adapté.



Le réseau

Le réseau de sentiers se définit selon les trois principes suivants:



- Un réseau multifonctionnel qui intègre des sentiers partagés entre différents usagers aux buts et aux motivations différentes;
- Un réseau qui lie et permet l'accès aux attraits touristiques, historiques, symboliques, archéologiques, culturels, patrimoniaux, récréatifs et urbains de la région tout en favorisant leur interprétation;
- Un réseau orienté vers la qualité de l'expérience de l'utilisateur.

L'organisation territoriale du réseau traduit naturellement la situation géopolitique et la structuration du territoire de la région de la capitale du Canada. L'approche conceptuelle se développe ainsi :

- Trois anneaux conceptuels représentant les zones rurales, urbaines et centrales aux caractéristiques particulières commandant un développement adapté du réseau.
- Des axes principaux assurant l'accès stratégique au réseau.
- Des connecteurs et des liens pour intégrer les sentiers et autres éléments du territoire.
- Des points de services bonifiant la qualité de l'expérience.



La nécessité d'inter-relier le réseau de sentiers récréatifs avec les réseaux locaux à vocation plutôt fonctionnelle est impérative pour le développement d'un réseau intégré capable d'offrir des alternatives de transport durable sur l'ensemble du territoire de la région de la capitale du Canada.

Une structuration du réseau de sentiers en relation avec les différents réseaux présents sur le territoire, est proposée pour créer un réseau global cohérent, fonctionnel et agréable où les caractéristiques distinctes de chacune des entités seraient préservées et optimisées :

- Le réseau de sentiers de la Capitale : sentiers polyvalents existants et proposés.
- Les aménagements cyclables: les réseaux cyclables sur route et de nature locale (exemple: le réseau cyclable sur rue des villes d'Ottawa et de Gatineau);
- Les réseaux régionaux connexes: les réseaux d'envergure provinciale ou nationale venant se connecter au réseau de sentiers de la capitale à la limite de la région de la capitale du Canada (exemple: La Route verte).

La qualité de l'expérience de l'utilisateur est une caractéristique essentielle de la définition du réseau qui le distingue des réseaux locaux à fonction prioritairement utilitaire. Le paysage limitrophe au sentier influence l'expérience de l'utilisateur. Afin de préserver la qualité de ce paysage de proximité et de bonifier cette caractéristique particulière au réseau récréatif, une stratégie de gestion du corridor d'implantation du sentier est proposée. Le corridor d'un sentier est constitué de son emprise mais également de zones d'influence qui interagissent sur la qualité de l'expérience de l'utilisateur. Ces zones sont :

- L'emprise du sentier d'une largeur de six (6) mètres;
- La zone d'influence de proximité d'une largeur minimale de six (6) mètres de part et d'autre de l'emprise du sentier. Elle doit faire l'objet d'une étude ou d'une évaluation d'insertion dans le paysage qui établit les lignes directrices d'implantation et la définit en fonction du contexte. D'une largeur totale minimale de 18 mètres, elle englobe l'emprise du sentier;
- La zone d'influence élargie, d'une largeur variable, elle est délimitée par le champs visuel et doit faire l'objet d'une étude ou d'une évaluation d'insertion dans le paysage établissant la largeur optimale et viable du corridor.



Le développement et la pérennité

Le développement et la pérennité du réseau de sentiers est conditionnel à la création d'outils performants pour mettre en œuvre le plan stratégique qui comprend notamment:

- Une structure organisationnelle responsable :
 - Création d'un comité de coordination inter-agence assurant la promotion et le développement du réseau;
 - Consultation au besoin des diverses agences concernées et des comités aviseurs de la CCN et des villes d'Ottawa et de Gatineau afin d'assurer un support stratégique face aux initiatives importantes et ainsi développer un réseau de partenariat avec les groupes clés concernés ;
 - Développement d'un réseau de partenariat avec les groupes clés publics et privés concernés.
- Financement et partenariat:
 - Identification de budgets récurrents afin d'assurer la pérennité, la qualité de la gestion et les possibilités de développement futurs.
 - Exploration des opportunités de partenariat dans le développement, la programmation et la promotion du réseau de sentiers de la capitale.
- Une implication bénévole engagée :
 - Création d'un groupe de volontaires consacrés à la sécurité, à l'esthétisme et à l'entretien du réseau;
 - Collaboration avec le comité permanent de coordination inter-agence.
- Des mécanismes de protection des corridors identifiés :
 - Préservation des parcelles de terrains dédiées à l'aménagement des futurs corridors;
 - Assurance d'acquérir/protéger des parcelles de terrains essentielles à la consolidation du réseau selon un ordre de priorité en accord avec les stratégies de financement.

- L'établissement d'une politique de gestion des corridors désignés requiert:
 - Des mécanismes de protection des corridors désignés assurant un développement continu du réseau de sentiers sur l'ensemble du territoire;
 - Une étude de faisabilité considérant les caractéristiques des milieux naturels et habités pour une implantation optimale des sentiers futurs;
 - Une étude/évaluation d'insertion dans le paysage qui tient compte de l'expérience de l'utilisateur le long du corridor.
- Une utilisation hivernale :
 - L'utilisation hivernale est favorisée par un entretien hivernal permettant, selon les tronçons, la pratique de ski de fond ou de raquette ainsi que la marche hivernale.

L'estimation des coûts

Les coûts budgétaires de construction sont développés pour un tronçon type de 100 mètres de longueur et varient généralement entre 16 000 \$ à 27 000 \$ selon les secteurs et les interventions prévues.

La normalisation des coûts d'entretien constitue pour le gestionnaire un outil efficace de gestion liée au cycle de vie du sentier.

L'évaluation environnementale

La mise en œuvre du plan stratégique aura vraisemblablement des incidences sur l'environnement et devra tenir compte des éléments suivants:

- L'implantation de sentiers dans les zones sensibles telles que les parcs et les milieux riverains doit s'effectuer en vertu des lois et des réglementations applicables.
- La vulnérabilité des sites doit être prise en considération lors de la construction des sentiers. Les techniques de construction devront être adaptées en conséquence et les mesures particulières de protection du milieu comme la délimitation de la zone d'intervention devront être appliquées.
- L'interconnexion en réseau des espaces verts de la région de la capitale du Canada a une incidence positive sur la qualité des habitats fauniques et le maintien de la biodiversité.
- Le développement d'une alternative aux déplacements motorisés a un impact positif sur la qualité de vie des résidents et sur la qualité de l'air, contribuant ainsi à la diminution des émissions de gaz à effet de serre.
- Des études de planification réalisées à l'étape de l'avant-projet permettent d'identifier les éléments sensibles du patrimoine naturel et culturel et de favoriser leur protection et leur mise en valeur. Une telle pratique préventive a une incidence positive sur la qualité de l'environnement naturel et bâti.



TABLE DES MATIÈRES

LA VISION	I
RÉSUMÉ EXÉCUTIF	III
AVANT PROPOS.....	1
CHAPITRE 1 – L'INTRODUCTION	3
1.1 LE MANDAT	4
1.2 LE PLAN STRATÉGIQUE RÉVISÉ.....	4
1.2.1 L'identification et l'évaluation des enjeux	5
1.3 LA STRUCTURATION DU PRÉSENT DOCUMENT	7
CHAPITRE 2 – LE BILAN 1994-2004	9
2.1 LES RECOMMANDATIONS DU PLAN DE DÉVELOPPEMENT STRATÉGIQUE DE 1994	9
2.2 LES RÉALISATIONS.....	10
2.2.1 Le marketing.....	11
2.2.2 Les normes.....	12
2.2.3 La notion de sécurité	12
2.2.4 La signalisation.....	13
2.2.5 La mise en œuvre	13
CHAPITRE 3 – LE CONTEXTE.....	15
3.1 LES OBJECTIFS	15
3.2 LE CONTEXTE DE PLANIFICATION	15
3.3 LES ENJEUX.....	16
3.4 LES MEILLEURES PRATIQUES / DES PRATIQUES INNOVATRICES	17
3.5 LA CLIENTÈLE	18
3.6 CONSULTATIONS PUBLIQUES	21
CHAPITRE 4 – LE MARKETING ET LES COMMUNICATIONS.....	23
4.1 L'OBJECTIF	23
4.2 LES ORIENTATIONS	23
CHAPITRE 5 – LES NORMES	25
5.1 L'OBJECTIF	25
5.2 LES ORIENTATIONS	25
CHAPITRE 6 – LA SÉCURITÉ	31
6.1 L'OBJECTIF	31
6.2 LES ORIENTATIONS	31
CHAPITRE 7 – LA SIGNALISATION	33
7.1 L'OBJECTIF	33
7.2 LES ORIENTATIONS	33
CHAPITRE 8 – LE RÉSEAU	35

8.1	LES OBJECTIFS	35
8.2	L'APPROCHE RÉSEAU	35
8.3	LA STRUCTURE RÉGIONALE	36
	8.3.1 <i>L'anneau du cœur de la capitale</i>	36
	8.3.2 <i>L'anneau urbain/périurbain</i>	37
	8.3.3 <i>L'anneau régional – rural/naturel</i>	39
	8.3.4 <i>Les principaux axes d'accès</i>	40
	8.3.5 <i>Les connecteurs et les liens</i>	40
	8.3.6 <i>Les points de service</i>	40
8.4	LA STRUCTURATION DU RÉSEAU	41
8.5	L'OPTIMISATION DE LA QUALITÉ DE L'EXPÉRIENCE	43
CHAPITRE 9 – LE DÉVELOPPEMENT ET LA PÉRENNITÉ		47
9.1	L'OBJECTIF	47
9.2	LES ORIENTATIONS	47
9.3	LES POLITIQUES D'UTILISATION	50
CHAPITRE 10 – L'ESTIMATION DES COÛTS		53
CHAPITRE 11 – L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE STRATÉGIQUE		55
11.1	LES OBJECTIFS	55
11.2	LE CADRE MÉTHODOLOGIQUE	55
11.3	LES COMPOSANTES ENVIRONNEMENTALES PRIORITAIRES	56
11.4	L'EXPLORATION PRÉLIMINAIRE	57
	11.4.1 <i>Éléments de l'environnement physique</i>	57
	11.4.2 <i>Éléments socioculturels et économiques</i>	59
11.5	CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	61
RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES		63
RÉFÉRENCES INTERNET		67
AUTRES SITES INTERNET PERTINENTS		68

ANNEXE 1 : RÉSUMÉ DES ATELIERS

ANNEXE 2 : CARTOGRAPHIE

AVANT PROPOS



Plani-Cité est la firme mandatée pour le développement du plan stratégique de 2006. Le rapport a été préparé pour la Commission de la capitale nationale en partenariat avec les villes d'Ottawa et de Gatineau. Le groupe restreint de la Commission était composé de :

- M. Bob Lewis, Directeur, Terrains urbains et du réseau routier;
- M. Jean Charbonneau, Gestionnaire des terrains (Québec et le sentier de la capitale), Terrains urbains et du réseau routier;
- M. Gérald Lajeunesse, Architecte-paysagiste en chef, Division du design et construction;
- M. François Daigneault, Architecte-paysagiste principal, Division du design et construction;
- M. Richard Scott, Planificateur régional principal, Planification.

M. François Daigneault a agi à titre de chargé de projet.



De nombreux autres représentants de la CCN et de ses partenaires ont apporté leur précieuse collaboration. Ces représentants sont :

Pour la CCN :

- Mme Lucie Caron, Conseiller en relations avec les médias, Services de communications stratégiques.
- M. Luc Alexandre Chayer, Agent environnement principal, Protection et gestion de l'environnement.
- M. Michel Dallaire, Gestionnaire - services récréatifs, Parc de la Gatineau.
- M. Pierre Dubé, Planificateur principal - Terrains urbains, Planification.
- Mme Eva J. Katic, Gestionnaire principal de terrains, Dossier Ceinture de verdure.
- Mme Élisabeth Lacoursière, Agent consultations publiques, Division des consultations publiques et relations communautaires.
- Mme Pascale Laliberté, Coordonnateur marketing, Services de marketing, de design et de création.
- Mme Marie-Ève Létourneau, Agent en relations avec les médias, Services des communications stratégiques.
- Mme Sandra Pecek, Gestionnaire - Consultations publiques, Division des consultations publiques et relations communautaires.
- M. Gershon Rother, Gestionnaire principal, Ceinture de verdure.

Pour la ville de Gatineau:

- M. Carol Hébert, Responsable à la planification du transport, Service d'urbanisme;
- M. Paul-André Roy, Coordonnateur au transport, Service d'urbanisme.

Pour la ville d'Ottawa :

- M. Robin Bennett, Coordonnateur groupe consultatif régional sur le cyclisme, Services et travaux publics.
- M. Nelson Edwards, Services d'aménagement, conception urbaine et zonage;
- M. Wilf Koppert, Gestionnaire de programme, Département des transports, Services et travaux publics.

CHAPITRE 1 – L'INTRODUCTION



En juin 1994, le plan stratégique de développement du réseau intégré de sentiers récréatifs de la capitale nationale a été finalisé. La Commission de la capitale nationale (CCN), 12 municipalités et trois municipalités régionales (Municipalité régionale d'Ottawa (MROC), Communauté urbaine de l'Outaouais (CUO), MRC les collines de l'Outaouais) ont mis en commun leur vision pour intégrer, des sentiers de la région de la capitale du Canada (RCC) en réseau.

L'étude visait, entre autres, à compléter les liens manquants et à ajouter des connexions et des segments de sentiers afin d'offrir un réseau intégré présentant des normes de qualité similaires. Les objectifs de promotion mis de l'avant ont contribué à la reconnaissance de la région de la capitale du Canada comme un environnement vert où l'héritage naturel est préservé. Il a été un outil important dans la stratégie de promotion de la capitale verte de la CCN.

Les objectifs principaux de l'étude initiale consistaient à revoir et à bonifier, en collaboration avec les municipalités impliquées, les éléments suivants:

- L'application de stratégies et priorités.
- Les normes de conception.
- Une signalisation commune.
- Les outils de marketing.
- Les opportunités de financement.



Le plan stratégique de développement du réseau intégré de sentiers récréatifs (Plan stratégique 1994) a été approuvé par la CCN et ses partenaires régionaux et municipaux à l'automne 1994. Les recommandations du plan stratégique ont alors été intégrées dans les documents de planification de ces entités.

Le plan stratégique a eu des effets bénéfiques sur le développement et l'optimisation du réseau de sentiers récréatifs depuis les 10 dernières années. Il a contribué à:

- Désengorger les réseaux routiers en offrant une alternative de transport actif.
- Structurer le paysage de la région par la création et la protection d'emprises (corridors verts) inter-reliant les segments du sentier.
- Mettre en valeur les éléments environnementaux, historiques, culturels, patrimoniaux, récréatifs et urbains de la région.
- Préserver la qualité de l'environnement par une diminution des émissions polluantes, la protection et la mise en valeur des milieux naturels et leur établissement en réseau favorisant le déplacement faunique et la biodiversité.
- Améliorer la qualité de vie des résidents et leur santé physique et psychologique. On associe le niveau élevé d'activité physique des populations des régions d'Ottawa/Gatineau à l'existence du réseau de sentiers permettant aux résidents d'adopter un mode de transport actif dans leurs déplacements quotidiens (*Ottawa Citizen* - 7 avril 2005).
- Diminuer les frais de santé et augmenter l'espérance de vie.

- Augmenter la valeur foncière des propriétés.
- Renforcer l'image « capitale verte » de la région de la capitale du Canada.
- Faire de la région de la capitale du Canada un leader en matière d'intégration des déplacements actifs et de contribution à la qualité de vie des résidents.
- Offrir une expérience mémorable.
- Bonifier l'offre en matière de loisirs et de plein air.
- Développer des infrastructures sportives, de plein-air et récréotouristiques de qualité.

1.1 LE MANDAT

Dans son plan corporatif 2003-2004 à 2007-2008, la CCN indique que le plan stratégique de développement du réseau intégré de sentiers récréatifs pour la région de la capitale du Canada doit être mis à jour en 2005-2006. À la lumière des récentes fusions municipales des villes d'Ottawa et de Gatineau et des nouvelles orientations de planifications prises par la Commission et ses partenaires, le processus de révision du réseau intégré de sentiers récréatifs a été devancé pour être entamé en 2004/05.

Les principaux objectifs et attentes des partenaires s'élaborent ainsi:

- Valider la vocation, l'orientation et le concept du réseau de sentiers récréatifs.
- Clarifier la définition des sentiers récréatifs et leur hiérarchisation.
- Identifier les partenaires ainsi que leurs plans, programmes et priorités afin d'assurer un effort concerté.
- Identifier et mettre à jour les principales destinations et les liens manquants.
- Établir des politiques et des stratégies pour assurer l'interconnexion entre les réseaux.
- Valider les normes de planification, de conception, de construction et d'entretien.
- Établir des stratégies pour améliorer la sécurité et les services le long des sentiers du réseau.
- Fournir des lignes directrices pour améliorer la promotion et l'offre de service aux visiteurs et aux touristes.



1.2 LE PLAN STRATEGIQUE REVISE

Effectué en étroite collaboration avec les partenaires des villes d'Ottawa et de Gatineau et avec un comité restreint d'experts représentant les différents partenaires impliqués, le processus de révision du plan stratégique du réseau de sentiers de la capitale du Canada a été réalisé en trois étapes.

La première étape a permis de réviser, d'évaluer et d'analyser les objectifs, les études, les plans, les normes, les règlements, les programmes et les priorités des partenaires de l'étude. Ces analyses ont établi un bilan des réalisations durant la dernière décennie, ont dressé un portrait précis de la situation actuelle, ont identifié les éléments favorables et les contraintes associés au projet et ont déterminé les principaux enjeux.

La deuxième étape a encadré le développement des orientations, des concepts, intentions, des recommandations qui ont ensuite été présentés en consultation publique auprès des populations à Ottawa et Gatineau. Une cartographie présentant les orientations et les interventions a été élaborée.

La finalisation du projet intègre les commentaires, remarques et suggestions résultant des processus d'analyse et de consultation publique pour l'élaboration des orientations, concepts et intentions définitives relativement au développement futur du réseau de sentiers de la région de la capitale du Canada. Les objectifs et les orientations sont retenus et validés pour la production du document final. L'annexe 1 présente le résumé des consultations publiques tenues les 17 et 18 novembre 2004 à Ottawa et à Gatineau.



1.2.1 L'identification et l'évaluation des enjeux

Au cours de l'étape d'identification et d'évaluation des enjeux, les documents de 1994, les documents de planification, les plans d'urbanisme, les plans directeurs sectoriels, les schémas d'aménagement et les autres études ou programmes pertinents ont été révisés et analysés. Une consultation a été effectuée auprès des partenaires et des principales agences gouvernementales pouvant avoir un impact, par leurs programmes et/ou leurs études sur le développement du réseau de sentiers récréatifs de la région de la capitale du Canada. Les organismes non gouvernementaux (ONG) de développement et de promotion des réseaux récréatifs et cyclables ont également été consultés. Les agences suivantes ont ainsi été contactées soit par téléphone ou par courriel:

- Transport Québec.
- Ministère des Transports de l'Ontario.
- Association Transport du Canada.
- Hydro-Ontario.
- Hydro-Québec.
- CN/CP.
- Société de Transport de l'Outaouais.
- OC Transpo.
- Cantons de Russell et Osgoode.
- Canton de Prescott-Russell.
- MRC les Collines de l'Outaouais.
- MRC de Pontiac.
- Municipalité de Chelsea.

- Agences de conservation "South Nation" et "Rideau River".
- Corporation du corridor récréatif du Lièvre.
- Go for Green.
- Rails to Trails.
- Ontario Trails Council.
- Vélo Québec.
- Association of Pedestrian and Bicycle Professionals.

Par la suite, une revue des tendances et des besoins a été effectuée par le biais d'études de cas dont l'envergure et la vocation du réseau étaient comparables au réseau de la région de la capitale du Canada. Trois cas type d'envergure régionale présentant une utilisation multi-usage ont été retenus et analysés afin de mettre en lumière des tendances applicables ou adaptables et ainsi bonifier et orienter les interventions. Il s'agit des réseaux récréatifs polyvalents suivants : « *The Regional Bicycle and Pedestrian Implementation Strategy* » pour la « *Central Puget Sound Region* » à Seattle, Washington, le « *Southwest Urban Trails Plan Project* » à Portland en Oregon et le « *Waterloo Community Trails and Bikeways Master Plan* » en Ontario. Le réseau de sentiers récréatifs de la ville de Waterloo avait également été utilisé à titre comparatif lors de la planification stratégique du réseau de la région de la capitale du Canada en 1994.

Par la suite, des recherches sur Internet ont permis d'identifier de nombreux cas d'intérêt comme par exemple :

- Le réseau cyclable de Denver au Colorado, source d'inspiration pour la formulation d'un programme d'entretien préventif.
- «The National Cycle Network» de Grande-Bretagne, pour son programme de promotion.
- Le «Alternative Transportation and Trail Master Plan» (2003) de Fayetteville en Arkansas, le «Kingston Cycling and Pathway Study (2003) en Ontario, le «Grand Concourse Integrated Walkway System» à St-John's, Terre-Neuve, le «Regina's Bikeway/Pathway System» en Saskatchewan, le «Metropolitan Greenspaces Master Plan» de Portland Metro en Oregon, le «City of Calgary Pathway and Bikeway Plan» (2000) en Alberta et le «Vancouver Greenways System» (1995) en Colombie-Britannique, pour l'approche globale de planification et de mise en œuvre de réseaux de sentiers polyvalents.
- Le «Raleigh's Greenway Trail System» en Caroline du Nord, pour son programme de sécurité et de réglementation.
- L'étude «Pedestrian and Bicycle Data Collection in United States Communities» (2005) pour les données sur les usagers.

Les enjeux ont été révisés et validés auprès des groupes d'intérêt concernés lors d'ateliers de consultation. Deux ateliers ont ainsi été tenus à Ottawa et à Gatineau au mois de novembre 2004 auprès d'individus de représentants et d'organismes sensibles aux problématiques de planification du réseau de sentiers. Ces ateliers ont permis de valider et de réorienter les enjeux importants du réseau récréatif et



d'explorer des avenues de solutions innovatrices permettant d'alimenter le processus de révision du plan stratégique. Un résumé des ateliers est présenté à l'annexe 1.

1.3 LA STRUCTURATION DU PRESENT DOCUMENT

Le présent document constitue une mise à jour du plan stratégique de 1994.

Le chapitre 2 présente le bilan des réalisations de la dernière décennie, soit depuis l'adoption du plan stratégique de développement de 1994.

Le chapitre 3 présente le contexte de planification, les enjeux et les pistes d'orientations puisées dans les études de cas similaires. Inspirée des ateliers de consultation, une vision du réseau de sentiers de la capitale est développée. Puis, ce chapitre présente un portrait des clientèles. Il retrace également les tendances prévisibles d'évolution de la population et de la clientèle cible pour la prochaine décennie.

Le chapitre 4 fait le bilan des actions entreprises pour la promotion du réseau et élabore des solutions d'intégration pour l'optimisation du produit touristique que représente le réseau de sentiers de la région de la capitale du Canada.

Le chapitre 5 valide et bonifie, les normes minimales de conception, d'implantation et d'entretien du réseau élaborées en 1994 afin d'obtenir une uniformité du réseau sur l'ensemble du territoire de la région de la capitale du Canada. Ces normes sont révisées et bonifiées en fonction des préoccupations actuelles.

Le chapitre 6 couvre les aspects de la sécurité et propose des éléments de bonification du code d'éthique existant. Il préconise également un programme de suivi des incidents permettant une optimisation de la sécurité des usagers du réseau.

Le chapitre 7 révisé les éléments de signalisation et propose des orientations pour l'intégration optimale de l'information fonctionnelle interprétative.

Le chapitre 8 propose et actualise la définition du réseau de sentiers en fonction des préoccupations actuelles. Il définit sa vocation et son identité, il présente son organisation à l'échelle du territoire en fonction des éléments structurants du paysage tels que : la ceinture de verdure, le parc de la Gatineau, les pôles d'intérêts, les points d'origine et de destination, l'intégration locale, les priorités d'aménagement et les liens manquants. Une structuration du réseau tenant compte des autres réseaux parallèles et une typologie associée sont proposées. Finalement, des outils sont développés pour l'optimisation de la qualité de l'expérience. Une cartographie du réseau est également présentée.

Le chapitre 9 aborde, en continuité avec les recommandations élaborées dans le plan stratégique de 1994, les notions de la création de groupes de bénévoles dédiés à la gestion des sentiers, de la création d'un comité de coordination inter-agence ainsi que de la mise en œuvre, la gestion et l'entretien du réseau.

Le chapitre 10 traite des estimations de coûts par type d'intervention.

Le chapitre 11 aborde les considérations environnementales et plus particulièrement l'évaluation environnementale stratégique.

LA VISION

Polyvalence

- Le réseau de sentiers de la capitale couvre la région de la capitale du Canada. Il est d'usage polyvalent et intègre les vocations récréotouristiques et utilitaires du transport non-motorisé.

Accessibilité

- Le réseau de sentiers rejoint et lie les milieux naturels et habités. Par son implantation et sa qualité d'aménagement, il favorise l'accessibilité et une expérience de qualité chez l'utilisateur, souligne la reconnaissance de la capitale verte et met en relief les points d'intérêt symboliques de la capitale. Il donne accès aux espaces verts et bleus, favorise la protection des aires naturelles et offre une grande variété de services facilement accessibles. La sensibilisation et l'éducation des usagers pour une cohabitation dans le respect et la tolérance en fait un réseau sécuritaire et agréable.

Connectivité

- Le réseau, par ses liens avec le réseau cyclable et les sentiers régionaux/nationaux, est interconnecté aux autres réseaux de transport non-motorisés de la région favorisant un transport durable devenant une composante clé de l'expérience cyclable et récréative de la capitale du Canada.

Unicité

- Le réseau, par sa vocation multi usage, l'étendue et l'envergure de ses sentiers, sa connexion avec les réseaux de sentiers régionaux, provinciaux et nationaux autant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la RCC, ainsi que par la qualité de l'expérience, est considéré comme l'un des meilleurs réseaux en Amérique du Nord.

CHAPITRE 2 – LE BILAN 1994-2004

2.1 LES RECOMMANDATIONS DU PLAN DE DÉVELOPPEMENT STRATÉGIQUE DE 1994

Le plan de développement stratégique de 1994 a confirmé la vocation multifonctionnelle du réseau de sentiers récréatifs. Le réseau devait répondre principalement aux besoins récréatifs de l'utilisateur et mettre en valeur les attraits environnementaux, historiques, culturels, patrimoniaux, récréatifs et urbains de la région en les rendant plus accessibles. Il devait également contribuer à renforcer la symbolique de la capitale nationale. Voici les principales recommandations qui ont alors été élaborées :



- Préserver l'approche multi-usage du réseau.
- Implanter des normes minimales de conception et d'entretien sur l'ensemble du réseau.
- Mettre en application un code de conduite mettant l'accent sur la sécurité de l'utilisateur.
- Développer une stratégie de promotion et de marketing du réseau dans la région de la capitale du Canada et au-delà.
- Inscrire le plan directeur comme outil de planification auprès des divers paliers régionaux et municipaux.
- Instituer un comité permanent du réseau intégré de sentiers récréatifs constitués de représentants de la CCN et des partenaires municipaux et régionaux impliqués.
- Développer une carte touristique intégrée du réseau et assurer un maillage avec les interventions touristiques.
- Mettre en œuvre une stratégie de marketing adaptée.
- Mettre en œuvre une signalisation intégrée.
- Mettre sur pied un programme de patrouille et de surveillance volontaire.



Le concept proposé favorise la diversité des expériences selon les paysages traversés afin d'exposer l'utilisateur à la vraie nature de la région de la capitale du Canada et assurer un environnement visuel stimulant et un sens culturel significatif. La qualité des vues et des paysages, les caractéristiques de l'environnement immédiat du sentier, les éléments faisant référence à l'histoire, à la culture et au patrimoine, les points d'intérêts ainsi que les groupes d'utilisateurs cibles sont autant d'éléments qui ont été pris en considération lors de la conception et de la planification des sentiers récréatifs afin d'optimiser la qualité des sentiers.

Le réseau est un outil stratégique de structuration du paysage de la région de la capitale du Canada. Il n'est pas uniquement un sentier mais également un corridor de plus ou moins grande importance dans lequel le sentier s'insère. Le concept élaboré en 1994 réfère à une structuration du réseau sur le territoire de la région de la capitale du Canada sous la forme de trois anneaux concentriques : **le cœur de la capitale, la zone urbaine/suburbaine et la zone régionale rurale/naturelle**. Chacun des

anneaux possède des caractéristiques spécifiques visant des clientèles et des expériences différentes tout en étant étroitement inter-reliés.

À ce réseau concentrique s'ajoutent de grands axes dont principalement l'axe nord/sud entre le parc de la Gatineau et la Ceinture de verdure et des axes est/ouest longeant de part et d'autre la rivière des Outaouais, des liens inter-rives, l'aménagement de points de services, le développement de liens intermodaux (navette ferroviaire, navette fluviale, réseau de transport en commun) et la création de liens entre les tronçons du réseau et avec les réseaux locaux et régionaux.

2.2 LES REALISATIONS

Plusieurs réalisations ont été effectuées par la CCN et ses partenaires depuis l'adoption du plan stratégique 1994. Elles touchent autant la construction de tronçons contribuant au déploiement du réseau que le développement et l'application de stratégies concernant la sécurité, la signalisation, la promotion et la gestion du réseau. Voici les principales réalisations de la dernière décennie :

- L'implantation d'environ 50 km de nouveaux sentiers y compris certains liens manquants:
 - Consolidation du sentier ouest du Canal-Rideau -1,5 km.
 - Lien Hôpital Queensway-Carleton (Avenue Carling à la rue Baseline) - 3,0 km
 - Sentier Avenue Woodroffe (rue Fallowfield à Hunt Club ouest) - 4,0 km
 - Sentier Brookfield (rue Brookfield est à rue Brookfield ouest)
 - Sentier Cedar Hill Estates (de Lyttle au rues Fallowfield et Cedarview) - 4,25 km
 - Sentier Colonnade (Aréna Merivale à la Promenade Prince of Wales) - 2,3 km
 - Sentier Crestway (Promenade Prince of Wales à Strandherd) - 1,7 km
 - Sentier de la Cité-des-Jeunes - 1,2km
 - Sentier des Voyageurs – Parc Jacques-Cartier - 800 mètres
 - Sentier de la Ceinture-de-verdure - secteur Shirley's Bay - 10 km
 - Sentier de la Ceinture-de-verdure - secteur Green's Creek - 3,6 km
 - Sentier de la Ferme-expérimentale – raccordement à l'avenue Fisher - 500 mètres
 - Sentier de la Rivière-des-Outaouais de Kitchissippi au pont Champlain - 1,0 km
 - Sentier de la Rivière-des-Outaouais – Orléans (Ceinture de verdure à l'île Petrie) - 6,25 km
 - Sentier des Voyageurs – parc Brébeuf - 500 mètres
 - Sentier des Voyageurs – secteur Gatineau - 2,5 km
 - Sentier des Trembles - 1,0km
 - Sentier du Ruisseau-de-la-Brasserie - 2,6 km



- Sentier de la Rivière-Blanche - 1,1 km
 - Sentier est de la Rivière-du-Lièvre - 1.8 km
 - Sentier des Pionniers - longeant l'extension du boulevard Saint-Laurent - 6 km
 - Sentier des Pionniers – le long du boulevard de l'Outaouais - 6,0km
 - Sentier du corridor sud entre Prince of Wales et Merivale - 2,0 km
 - Sentier du Lac-Leamy - 1,8km.
 - Sentier Hunt Club ouest (Promenade Cleopatra à Riverbrook) - 5,5 km
 - Sentier Leikin (Crestway à Holitzer) - 850 mètres
 - Sentier Mooney's Bay (de Hog's Back au sud du parc Mooney's Bay) - 1,0 km
 - Sentier Promenade Terry Fox - 1,0 km
 - Sentier Transcanadien – corridor ferroviaire de Bells Corners à Carleton Place - 31 km
 - Sentier rue Conroy (Hunt Club à Walkley) - 2,25 km
 - Pont cyclable/piétonnier- Rivière Rideau (Sentier est de la Rivière-Rideau au campus du collège Algonquin)
 - Voie cyclable de la Promenade Island Park - 3,2 km
 - Voie cyclable de la Promenade Sussex - 1,0 km
 - Voie cyclable du pont Champlain - 1,15 km
 - Voie cyclable du pont Portage - 700 mètres
- L'amélioration et la reconstruction de plus de 100 kilomètres de sentiers (élargissement à trois mètres, resurfaçage, etc.).
 - L'établissement d'un « Comité permanent pour le réseau intégré de sentiers récréatifs ».
 - L'initiation d'une stratégie de marketing incluant le développement d'une carte touristique du réseau et d'un site Internet interactif.
 - Le développement et la mise en oeuvre d'un système intégré de signalisation et de localisation.
 - La mise en oeuvre d'initiatives de renforcement de la sécurité.
 - L'établissement d'un programme de patrouille bénévole à Ottawa et Gatineau.



2.2.1 Le marketing

En 2003-2004, un plan stratégique de mise en marché du produit «réseau intégré de sentiers récréatifs» a été développé par la CCN. Deux thèmes ont été retenus: l'expérience sans faille et l'offre de produits de qualité. Les principaux éléments du plan stratégique se définissent ainsi :

- Création d'un pôle de notoriété autour de l'activité vélo et du réseau de sentiers récréatifs ;

- Identification des clientèles cibles, détermination des principaux axes de développement des produits et précision des opportunités de partenariat;
- Éléments de promotion de l'expérience sans faille : la continuité hors route du réseau, la beauté des parcours, le dépaysement et la relation harmonieuse avec des attraits authentiques, l'accueil chaleureux, la sécurité des parcours, la qualité des prestations à toutes les étapes et l'absence de pollution sensorielle.

2.2.2 Les normes

Des normes ont été établies dans le but de développer une standardisation des installations:

- Normes de conception: dégagement, revêtement, pente, lignage, signalisation, éclairage et halte de repos;
- Normes d'implantation : largeur de l'emprise, tracé et localisation;
- Normes d'entretien : structure, déneigement, entretien et végétation.

2.2.3 La notion de sécurité

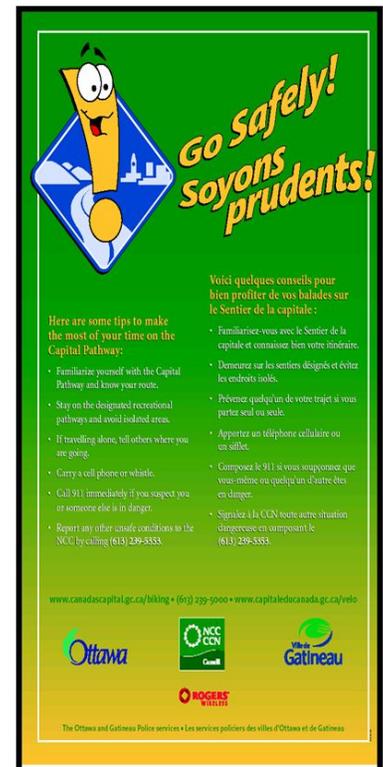
Les principes de sécurité mis de l'avant en 1994 sont les suivants:

- La révision et la mise en application d'un code d'éthique sur l'ensemble du réseau.
- La réglementation concertée entre les partenaires afin d'assurer la sécurité des usagers sur le réseau.
- La mise en place concertée d'une surveillance chargée de faire respecter les règlements et le code d'éthique.
- L'élaboration d'un programme d'éducation et de sensibilisation des usagers.
- La mise sur pied d'un système de communication pour les urgences sur les sentiers.
- L'entretien régulier du réseau.

La croissance de fréquentation du réseau (marche, vélo, patin à roues alignées, etc.) et la diversité des comportements (déplacements rapides, déplacements lents, flânerie, déplacements individuels, déplacements en groupe, entraînement sportif, touristes, etc.) multiplient les risques de conflits sur le réseau. Les principaux conflits sont constatés avec les cyclistes circulant à grande vitesse, les patineurs et les marcheurs circulant du côté gauche et les promeneurs avec chiens ne respectant pas les règlements sur les animaux domestiques.

Considérant la vocation multi-fonctionnelle du réseau, les limites de la ressource et les limites à l'élargissement du sentier, l'éducation des usagers par le biais d'un code d'éthique pour une cohabitation des usagers demeure la solution privilégiée.

Le code d'éthique en vigueur privilégie la fonction multi-fonctionnelle du réseau disponible à l'usage de tous et il définit les comportements souhaités des usagers pour une utilisation harmonieuse et sécuritaire des sentiers tels que :



- Le partage des sentiers et des responsabilités.
- Le comportement des usagers.
- La courtoisie aux intersections.
- Le respect de l'environnement.
- Les règlements se rapportant aux animaux domestiques.

En 2003-2004, la notion de sécurité sur les sentiers du réseau récréatif a fait l'objet d'une étude approfondie et d'un forum public. Diverses mesures ont été retenues pour assurer une sécurité accrue des utilisateurs, notamment: l'intensification des patrouilles, une signalisation mieux adaptée, l'implantation de consignes de sécurité aux entrées des sentiers, le prêt de téléphones cellulaires, l'expansion de la couverture du territoire par la patrouille de bénévoles, une gestion accrue de la végétation aux endroits stratégiques et une campagne de sensibilisation aux éléments de sécurité, incluant la centralisation des appels pour incidents vers la CCN.

2.2.4 La signalisation

Le programme de signalisation actuel intègre les principes suivants :

- La mise en évidence des attraits touristiques importants pour favoriser la découverte de l'ensemble de la région de la capitale du Canada.
- L'orientation par rapport à des points de référence et à des points d'intérêts significatifs.
- L'orientation par rapport à une direction, une distance et un accès et ce à différents points de localisation.
- La contribution à peu de frais à la création d'une identité et d'une image stratégiquement attrayante, visible et unique pour le réseau récréatif de la région de la capitale du Canada.
- Le développement d'un système de signalisation et d'orientation sur l'ensemble du réseau.

Le système de signalisation repose sur une série de panneaux d'orientation, d'identification des sentiers, de réglementation de cartes régionales et d'autres panneaux de signalisation et de sécurité routière. Il se caractérise par:

- Une identification visuelle forte et uniforme sur l'ensemble du réseau;
- Une identification des sentiers selon un nom à référence historique ou géographique;
- Un logo et un nom distinct pour le réseau (utilisation de couleurs et de symboles particuliers). Le réseau est identifié sous le vocable : «SENTIER de la CAPITALE» avec un logo spécifique.

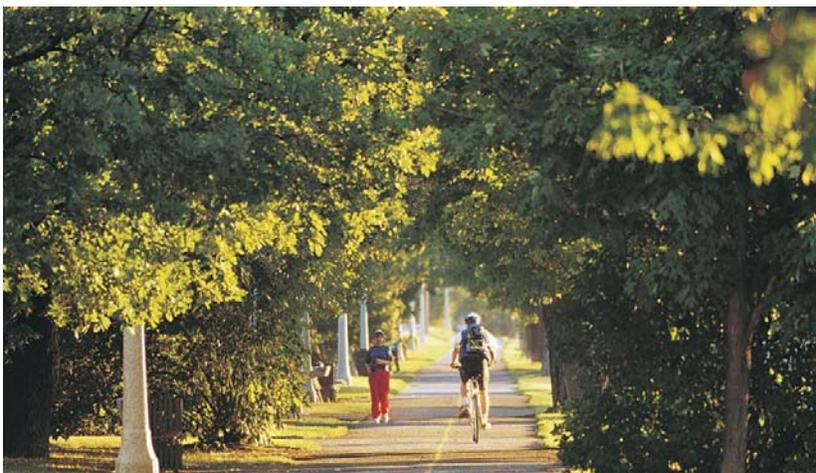
2.2.5 La mise en œuvre

Diverses formes de partenariat ont été mises de l'avant afin de susciter l'innovation et l'implication des partenaires publics, privés, communautaires et ainsi alléger le fardeau financier des organismes publics. Les actions considérées ont été les suivantes :



- Inscription du concept aux plans officiels des différents gouvernements impliqués.
- Développement d'un plan d'affaire pour le réseau.
- Identification des partenaires pour la prise en charge du développement du réseau.
- Développement des formules de partenariat financier avec les divers paliers de gouvernements.
- Collaboration avec les secteurs privés et les groupes communautaires pour les levées de fond, les corvées de nettoyage, les patrouilles, etc.
- Création d'un comité du réseau (comité technique permanent) formé de représentants des partenaires actuels d'autres partenaires potentiels.

La mise sur pied du comité technique permanent en 1994 constitue une des principales réalisations au chapitre de la mise en œuvre du réseau de sentiers de la capitale. Ce comité a contribué au maintien et au développement du réseau durant la dernière décennie. Composé de représentants de la CCN et des municipalités concernées, le comité a coordonné les interventions liées au réseau de sentiers. En raison de la fréquence trimestrielle des réunions, les actions du comité ont été toutefois limitées. On note également l'implication du secteur privé et des groupes communautaires pour la patrouille des sentiers.



CHAPITRE 3 – LE CONTEXTE

3.1 LES OBJECTIFS

- Positionner le réseau de sentiers de la région de la capitale du Canada par rapport aux plans de développement en vigueur sur le territoire. Identifier les clientèles cibles fréquentant le réseau.

3.2 LE CONTEXTE DE PLANIFICATION

Plusieurs entités institutionnelles, gouvernementales et municipales sont présentes sur le territoire de la région de la capitale du Canada soient: la CCN, la Ville de Gatineau, la Ville d'Ottawa, la municipalité de Chelsea, la MRC les Collines de l'Outaouais, le secteur Breckenridge de la MRC de Pontiac, la municipalité de Russell, le comté de Prescott et Russell et le comté de Lanark. Dans le présent processus de révision du plan stratégique 1994, la CCN collabore avec les deux principaux partenaires soient : les villes de Gatineau et d'Ottawa. Les autres entités municipales et régionales assumeront un rôle consultatif dans le présent processus de révision.

La Ville de Gatineau fusionnée en janvier 2002, regroupe les secteurs de Hull, Aylmer, Masson-Angers, Buckingham et Gatineau. La ville d'Ottawa, fusionnée en 2001, regroupe sous une même entité la quasi-totalité de la partie ontarienne de la région de la capitale du Canada. Ainsi, les communautés de Nepean, Gloucester, Cumberland, Kanata, Osgoode, West Carleton, Rideau, Rockcliffe Park, Vanier et Goulbourn font partie de la nouvelle ville d'Ottawa.

Malgré la diversité des unités de gestion, des institutions gouvernementales et des réglementations, il est important que la vision globale intégrante, c'est-à-dire l'unité et l'uniformité du réseau de sentiers de la région de la capitale du Canada soient préservées. Les orientations développées dans ce plan stratégique devront s'insérer au sein des outils de planification des gouvernements régionaux et municipaux. Elles deviendront une composante importante du schéma d'aménagement de la MRC les Collines de l'Outaouais et de la municipalité de Chelsea et une composante obligatoire des plans de développement et d'urbanisme des villes de Gatineau et d'Ottawa. Le plan stratégique révisé devra être approuvé par la CCN et les villes d'Ottawa et de Gatineau pour devenir un document officiel de planification.

Le plan stratégique s'inscrit en continuité avec les nombreuses études de planification du territoire de la région de la capitale du Canada, notamment.

- **Le plan de la capitale du Canada** qui souligne l'importance du réseau et de son interconnexion avec les autres réseaux présents sur le territoire. Il met en lumière les contraintes liées aux liens manquants qui handicapent le réseau particulièrement dans le cœur de la Capitale. Il suggère d'augmenter les services accessibles le long des sentiers.
- **Le plan sectoriel du cœur de la capitale du Canada** qui met en lumière l'importance du boulevard de la Confédération et de la rivière des Outaouais et leur interconnexion avec le réseau de sentiers. Il souligne également l'urgence de compléter les liens manquants.
- **Les plans d'urbanisme et les plans cyclables des villes de Gatineau et d'Ottawa** qui intègrent et adaptent le réseau de sentiers tel qu'élaboré



en 1994. Ces documents d'intervention sont stratégiques dans le développement du réseau présenté dans le plan stratégique révisé.

- **Le plan de développement de transport de la région de la capitale du Canada.**

3.3 LES ENJEUX

La révision des documents pertinents à la compréhension du réseau de sentiers a mis en lumière de nombreux enjeux relativement à la vocation, au concept d'implantation, aux normes, à la sécurité, à la signalisation, à la promotion, à la mise en œuvre et à l'intégration environnementale du réseau. Les ateliers de consultation tenus au mois de novembre 2004 ont permis de valider ces enjeux. Les enjeux dominants retenus sont les suivants:

- Conservation de la vocation multi-usage du réseau et son intégration aux déplacements à but utilitaire.
- Bonification de l'offre pour un service équitable sur l'ensemble de la région de la capitale du Canada. Par exemple, le secteur est de Gatineau est sous-développé.
- Le développement du réseau dans les secteurs moins bien desservis et l'interconnexion des deux rives.
- L'optimisation du réseau existant par la planification et la réalisation des liens manquants au cœur de la capitale.
- L'accessibilité au réseau et son interconnexion avec les autres réseaux à vocation distincte, les communautés résidentielles, les secteurs d'emplois et les points d'intérêts touristiques, etc.
- L'accès à l'eau, aux zones humides et aux autres éléments naturels.
- Le maintien de la qualité de l'expérience comme élément distinctif du réseau.
- Le développement de grands axes régionaux en zone rurale pour désengorger le cœur de la capitale et pour la mise en valeur d'attraits situés en zone périphérique.
- La normalisation des interventions pour le développement d'un réseau de qualité uniforme et adapté mettant en valeur les caractéristiques culturelles, paysagères, patrimoniales et physiques du milieu.
- La notion de sécurité et de cohabitation des usagers aux comportements multiples.
- Le développement d'un produit touristique de qualité misant sur la reconnaissance de la destination vélo et de la capitale verte où le visiteur pourra vivre une expérience significative dont il se souviendra longtemps.
- Le développement d'outils performants de mise en œuvre du plan stratégique.



- La contribution du réseau de sentiers de la capitale au plan de transport actif de la région de la capitale du Canada.



3.4 LES MEILLEURES PRATIQUES / DES PRATIQUES INNOVATRICES

Une revue de la littérature et une analyse de cas pertinents à permis de comparer les problématiques de planification de réseau de sentiers et d'identifier des pratiques innovatrices. Parmi les pratiques et stratégies innovatrices pouvant contribuer à mieux positionner le développement du réseau de sentiers, mentionnons:

Marketing et promotion

- Un programme détaillé de promotion et d'éducation publique face aux bénéfices économiques, environnementaux, sociaux et de qualité de vie lié à l'adoption d'un mode de vie active est appliqué à Seattle et par le biais du «Grand Concourse Authority» à St-John's, Terre-Neuve;
- Le programme de marketing individualisé «Travel Smart», développé en Grande-Bretagne pour son réseau de sentiers national, sensibilise le public en général à la marche, au vélo et à l'utilisation du transport public. La stratégie adoptée vise la conscientisation des individus face aux choix quant aux modes de transport quotidien utilisé et aux alternatives disponibles. À des fins stratégiques, le programme de sensibilisation ne fait pas référence aux bénéfices environnementaux et de santé qu'apportent la marche ou le vélo. La motivation des choix individuels étant à la discrétion des individus. Ce programme contribue de façon significative à la réduction des déplacements automobiles (réduction de 15% des déplacements en voiture en 2003-2004).

Sécurité et entretien

- La ville de Seattle intègre dans les cours de conduite automobile les notions et les règlements de sécurité piétonnière et à vélo. Elle sensibilise également les cyclistes et les piétons à l'adoption de comportements sensés afin de développer des conditions de sécurité optimales;
- La ville de Denver a développé et mis en oeuvre un programme d'entretien préventif de son réseau de sentiers basé sur la sécurité des usagers. La sécurité demeure l'élément central de toutes les interventions et opérations d'entretien du réseau. Un calendrier d'entretien prédéfini est développé en fonction de la notion de sécurité de l'usager. Il prévoit des inspections documentées sur une base régulière, dont la fréquence est établie en fonction du niveau d'utilisation, de la situation géographique et physique, de l'âge et du type d'infrastructure des sentiers. Elle exige une collaboration avec les équipes de bénévoles afin d'identifier les éléments non fonctionnels nécessitant une intervention prioritaire. Des opérations de déneigement sont effectuées après chaque chute de neige et une attention particulière est accordée au déglacage des courbes.

Vocation :

- Les réseaux récréatifs des villes de Seattle et de Portland sont développés dans une optique de transport actif contribuant à la préservation de la qualité de l'environnement. Ils mettent en réseau les développements résidentiels, les centres commerciaux, les parcs et espaces verts et les écoles afin de favoriser une fréquentation quotidienne des sentiers.
- Le réseau de sentiers de la ville de Waterloo présente une structuration du réseau selon deux niveaux:
 - Le niveau primaire représentant l'épine dorsale du réseau assurant les liens origine/destination;
 - Le niveau secondaire assure le lien entre l'épine dorsale et les secteurs de voisinage.

Mise en œuvre :

- Plusieurs entités partagent la responsabilité de mise en œuvre du réseau de Seattle:
 - La ville est la responsable principale, le réseau étant développé sur son terrain;
 - Les agences de transport sont responsables des liens intermodaux et des interrelations avec les réseaux routiers;
 - Les développeurs privés sont responsables de fournir les accès vers les nouveaux développements.
- La ville de Portland a mis sur pied une fondation en partenariat public/privé responsable de la recherche de financement, de l'acquisition de terrains et de projets spéciaux. Les sentiers qu'elle gère sont fréquemment éligibles à un financement pour leur construction. Des groupes de citoyens et des organismes locaux participent à l'implantation des sentiers et à l'entretien du réseau à proximité de leur résidence (corvées de nettoyage). Le Grand Concourse Authority de St-John's, Terre-Neuve et la ville de Calgary ont adopté une approche similaire.
- L'administration de l'état de l'Oregon (Oregon Parks and Recreation Administration) a mis sur pied un fond qui assume les études préliminaires, les acquisitions, la construction, la signalisation et l'entretien des réseaux de l'état.

3.5 LA CLIENTÈLE

Les projections démographiques des régions Ottawa/Gatineau prévoient pour 2021, un accroissement de la population de 48%. La population de la région de la capitale du Canada en 2004 était de 1 142 700 personnes. Selon les projections établies, la population serait de plus de 1 500 000 personnes en 2021.

En 1994, la clientèle touristique a été identifiée comme la clientèle cible principale du réseau. Celle-ci étant stratégiquement reliée au cœur de la capitale nationale du



Canada, haut lieu touristique. Le cœur de la capitale arrive au quatrième rang comme destination touristique du pays après Toronto, Montréal et Québec. Selon le plan du secteur du cœur de la capitale (janvier 2005), le nombre de visiteurs dans le cœur de la capitale devrait augmenter de près de 1% par année pour atteindre près de sept (7) millions de visites en 2021.

Un sondage effectué en 1999 établit la proportion de la clientèle touristique fréquentant le réseau à 13% alors que 85% des usagers sont des résidents de la région de la capitale du Canada. Le réseau est donc utilisé à des fins récréatives et utilitaires par une plus grande proportion de résidents que de touristes.

Une comparaison des données statistiques des sondages effectués en 1993 et 1999 est présentée au tableau 3.1 permet d'observer les constats suivants:



- La proportion de cyclistes a presque doublé entre 1993 et 1999 passant de 34% en 1993 à 56% en 1999 alors que la proportion de piétons a légèrement diminué passant de 45% des utilisateurs à 30% en 1999.
- La bicyclette devient plus populaire à mesure que l'utilisateur s'éloigne du centre-ville et représente, dans tous les cas, plus de la moitié des utilisateurs.
- Depuis 1993, on note une augmentation de la variété des modes de déplacements sur le réseau comme les patineurs à roues alignées, les joggeurs et les personnes en fauteuils roulants entre autres. La proportion d'usagers en patins à roues alignées est la plus importante en zone urbaine/suburbaine (15%).

TABLEAU 3.1 : But des déplacements selon le type d'usager

	Résidents (85% des utilisateurs)	Touristes/visiteurs (13% des utilisateurs)
Plaisir	52%	60%
Exercice	30%	13%
Navetteur	8%	2%
Tourisme	2%	14%

Source : Price Water House Coopers, 1999

TABLEAU 3.2 : Utilisation du réseau de sentiers de la CCN, selon le lieu* et selon le type d'usager

Type d'usagers	1993	1999		
		Coeur	Urbain /Suburbain	Rural/naturel
Piétons	45%	27%	18%	8%
Cyclistes	34%	62%	63%	83%
Patins à roues alignées	N/d	7%	15%	6%
Jogging	N/d	4%	3%	3%
Fauteuils roulants	N/d	0	0	0

Source : Price Water House Coopers, 1999

Selon le sondage de Price Waterhouse Coopers effectué en 1999 auprès de 2 267 personnes:

* Cf section 8.3 pour les définitions de chaque lieu.

- 497 000 personnes, soit 59% des résidents de 16 ans ou + ont utilisé les sentiers au cours des 12 mois précédent le sondage.
- Les utilisateurs locaux effectuent en moyenne 1,7 visite par semaine sur le réseau pour un total de 17,5 millions de visites par année. On estime que les navetteurs, qui représentent 8% des utilisateurs, empruntent les sentiers huit (8) fois par semaine en moyenne. Ce qui signifie que les navetteurs comptent pour 6,7 millions de visites ou 38% de celles-ci.

Plusieurs facteurs laissent présager pour la prochaine décennie une progression des déplacements non motorisés à des fins récréatives ou fonctionnelles ainsi qu'une modification des besoins et des comportements.

Le facteur vieillissement:

- Selon Statistiques Canada, la population canadienne faisant partie du groupe d'âge de plus de 65 ans passera de 12,7% en 2001 à 16,6% en 2016 et à 21,4% en 2026. Ce groupe d'âge représente actuellement 7% des usagers du réseau. Les prévisions démographiques laissent présager qu'une proportion plus grande de personnes âgées utilisera le réseau de sentiers récréatifs dans les 10 prochaines années. Ce groupe d'âge pratique de plus en plus une retraite active. Cette croissance laisse entrevoir un accroissement de piétons (marcheurs) et l'utilisation possible d'équipements de soutien au déplacement tels que les fauteuils roulants, les vélos électriques et les tricycles;
- Une étude effectuée par l'Association d'études canadiennes sur l'activité physique et le poids des populations dans les agglomérations urbaines canadiennes indique que les personnes âgées d'Ottawa sont parmi les plus sveltes du pays. Cette caractéristique peut être associée à la qualité du réseau de transport actif unique de la ville, un environnement favorisant la vie active et une sensibilité au bien être des populations.



Le facteur comportemental:

- Les comportements des usagers dépendent entre autres, de l'objectif du déplacement, du niveau d'expérience et du groupe d'âge de l'utilisateur. Ainsi, plus un utilisateur est expérimenté plus il accomplit des déplacements utilitaires et sur de longues distances en utilisant fréquemment le réseau sur rues. En contrepartie, un cycliste moins expérimenté, effectuera des déplacements plus courts dans un but récréatif en utilisant le réseau de sentiers en milieu urbain et périurbain. Les cyclistes utilisant le vélo comme moyen de transport non motorisé ont tendance à effectuer également de grandes distances en vélo à des fins récréatives.

Le facteur environnemental:

- La sensibilisation des populations aux problèmes environnementaux, l'épuisement des ressources non renouvelables, l'adhésion aux principes de développement durable et la signature de l'accord de Kyoto sur la réduction des gaz à effet de serre incitent les usagers à adopter des alternatives au transport motorisé;

EN RÉSUMÉ :

Le plan stratégique du réseau de sentiers de la capitale s'inscrit en continuité avec les diverses études et plan de développement adoptés par la CCN et ses partenaires.

Plusieurs facteurs indiquent, pour la prochaine décennie, une progression des déplacements non motorisés à des fins récréatives ou fonctionnelles ainsi qu'une modification des besoins et des comportements :

- Le facteur vieillissement laissant entrevoir un accroissement de piétons et l'utilisation d'équipements de soutien possible aux déplacements;
- Le facteur comportemental lié au niveau d'expérience, au groupe d'âge et l'objectif du déplacement;
- Le facteur environnemental incitant la population à adopter des modes de déplacement moins polluants;
- Le facteur santé incitant à intégrer les activités physiques dans la routine quotidienne et favorise l'utilisation du réseau à des fins récréatives.

- Les agences gouvernementales et les municipalités font la promotion des transports alternatifs non motorisés.

Le facteur santé :

- L'intérêt croissant pour la santé, les campagnes de promotion incitant à intégrer les activités physiques dans la routine quotidienne, la sensibilisation au surplus de poids et aux coûts sociaux croissants que cet excès entraîne favorise l'utilisation du réseau de sentiers.

3.6 CONSULTATIONS PUBLIQUES

Plus de 80 groupes d'intérêt ont été invités à participer aux ateliers de consultation tenus les 17 et 18 novembre 2004. L'objectif de ces ateliers était de solliciter l'aide des groupes d'intérêts afin d'identifier les enjeux et défis principaux qui devraient être adressés à même la mise à jour du plan stratégique relativement à certains thèmes tels: la vocation du réseau, les normes de conception les besoins des usagers, la promotion, etc..

Deux séances de consultations publiques ont ensuite eu lieu les 23 et 24 novembre 2005. Les objectifs de la consultation étaient les suivants :

- Présenter l'ébauche du Plan stratégique aux utilisateurs du réseau des sentiers récréatifs, aux différents partenaires et organismes des milieux concernés ainsi qu'au grand public;
- Permettre aux participants de poser des questions, émettre leur opinion et leurs attentes face à la vision globale du Plan stratégique;
- Présenter le processus décisionnel et les grandes étapes à franchir entourant l'élaboration du Plan stratégique.

Voici le sommaire des tendances découlant des consultations publiques :

- La majorité des participants à la consultation publique favorisent un réseau de sentiers en site propre qui encourage la récréation et les usages utilitaires, qui est intégré, accessible et en harmonie avec la nature. La surface doit être suffisamment large et lisse afin de favoriser les usages multiples.
- Les aspects positifs les plus souvent mentionnés sont l'étendue du réseau, sa proximité avec la nature et les cours d'eau, les nombreuses possibilités de parcours, sa propreté et la beauté des paysages.
- La priorité la plus souvent mentionnée est de compléter les liens manquants au réseau de sentiers actuel afin que les usagers puissent bénéficier d'un réseau continu. Les aspects de réaménager et réparer le réseau arrive à égalité avec la construction de nouveaux sentiers.
- Enfin, les participants à la consultation publique favorisent grandement l'amélioration du programme d'entretien et de réfection du réseau. Ils favorisent en deuxième lieu l'étendue du réseau et l'amélioration des services aux utilisateurs, et en troisième lieu l'amélioration des normes de construction pour assurer la sécurité des utilisateurs.

CHAPITRE 4 – LE MARKETING ET LES COMMUNICATIONS

4.1 L'OBJECTIF

Augmenter la visibilité du réseau et sa fréquentation par les clientèles résidentes et touristiques.

4.2 LES ORIENTATIONS

Développer une mise en marché du réseau de sentiers intégrés et d'expériences de plein air rehaussant la visibilité et le rayonnement de la région de la capitale du Canada afin que cette dernière soit une source de fierté, d'identité et d'unité pour les Canadiens. Notamment, mettre en valeur le **rôle de leader** de la capitale du Canada en matière de vie active, de sécurité, d'environnement, de transport durable et de loisirs ; bref de qualité de vie.

- **Vie active** : Promouvoir les bienfaits de l'activité physique pour un maintien et une amélioration de la santé en considérant les bénéfices sociaux liés à une population plus active et donc en meilleure santé globale.
- **Sécurité** : Sensibiliser les usagers à adopter des comportements sécuritaires pour réduire les risques de blessures et d'incidents fâcheux ou malheureux (voir chapitre 6 – La sécurité).
- **Environnement et transport durable** : Reconnaître les efforts de préservation et d'aménagement d'espaces verts dans la région de la capitale du Canada et encourager l'utilisation de modes de transports alternatifs tels que : le vélo, les patins à roues alignées ou la marche à pieds pour améliorer la qualité de l'air et contribuer à ralentir les changements climatiques.
- **Loisirs** : Souligner l'envergure et la qualité du réseau de sentiers, ses éléments d'interprétation naturelle et culturelle, de même que sa proximité avec de nombreux attraits.



EN RÉSUMÉ :

Mettre en valeur le rôle et l'image de la capitale du Canada en tant que destination récréative canadienne et leader dans la promotion des notions de vie active, de sécurité, de transport alternatif et de loisirs.

Cette stratégie est assortie d'autres intentions:

- Cibler les clientèles résidentes et touristiques et identifier leurs bénéfices respectifs. D'autres segmentations, basées par exemple sur les activités pratiquées, l'âge ou la géographie, seront également de mise selon les circonstances;
- Favoriser l'établissement de partenariats dans la stratégie de mise en marché;
- Favoriser l'arrimage du plan stratégique avec les divers documents touristiques locaux, régionaux et nationaux.

CHAPITRE 5 – LES NORMES

5.1 L'OBJECTIF

Développer un sentier continu, harmonieux et sécuritaire sur l'ensemble du réseau par l'application de normes similaires adaptables selon les contextes.

5.2 LES ORIENTATIONS

Les normes de conception, d'implantation et d'entretien représentent des critères minimaux et laissent aux planificateurs et aménagistes une flexibilité dans le processus de planification du réseau. Chaque partenaire est responsable de l'application des normes minimales définies lors de la planification, de l'implantation et de l'entretien des sentiers sous sa juridiction.

Le tableau 5.1 présente les critères de performance proposés pour l'atteinte des normes de conception, d'implantation et d'entretien. Ces normes sont basées sur une vitesse de déplacement de 20 km/h., soit un déplacement à vélo de vitesse moyenne et s'inscrivent en continuité avec les réglementations en vigueur sur la signalisation routière des voies cyclables appliquées sur le réseau de sentiers. Les éléments suivants sont modifiés par rapport aux normes apparaissant dans le plan stratégique de 1994:



- L'utilisation de voies séparées (pour cycliste et piétons) sur les ponts fortement achalandés pourrait être considérée lorsque les infrastructures le permettent comme au pont Alexandra.
- En zone rurale, l'implantation de bandes cyclo-pédestres, destinée à l'usage réservé des cyclistes et des piétons sur les voies secondaires à vitesse et débit de circulation restreinte est acceptée afin de favoriser l'implantation d'un réseau lorsqu'une implantation en site propre n'est pas possible.
- L'application, là où les conditions le permettent, des politiques et normes relatives à l'accessibilité universelle.
- La sécurité personnelle des usagers passe par une gestion stratégique de la végétation qui évite, dans la mesure du possible, les bosquets denses dans le périmètre immédiat des sentiers.
- L'utilisation d'un logo de couleur ou de marque distincte au sol permettrait de signaler facilement à l'utilisateur qu'il se trouve sur le réseau de sentiers de la Capitale, soit un sentier de type multi-fonctionnel distinct des pistes cyclables ou autres réseaux.
- Standardisation et harmonisation des panneaux de signalisations normatifs et de sécurité afin de faciliter leur compréhension.
- L'installation d'une signalisation pour circuit touristique (visite autoguidée/circuits thématiques) ainsi que pour l'interprétation.
- Le développement de critères d'aménagement des intersections avec le réseau routier et/ou d'autres réseaux cyclables ou polyvalents.

- L'implantation de luminaires devraient être limitées aux zones urbaines denses et le long de segments du réseau de circulation piétonne afin de donner accès aux infrastructures communautaires, aux écoles et aux arrêts de transit.
- Les haltes de repos proposées suivent une fréquence de 5 kilomètres dans l'anneau conceptuel Urbain/Périurbain et de 10 kilomètres dans l'anneau régional – rural/naturel. Dans le cœur de la capitale, ceux-ci sont aménagés selon les besoins et en fonction des points d'intérêt.
- Des toilettes publiques pourraient être aménagées le long du réseau, lorsque possible. Sinon, les usagers devraient être guidés vers des services adjacents au réseau.
- La présence d'une zone tampon entre le sentier et les riverains ainsi qu'avec les cours d'eau, les marais et les aires naturelles désignées.
- Les tronçons de sentiers désignés pour des activités hivernales dans l'anneau régional – rural/naturel doivent être balisés pour assurer la visibilité du sentier.
- L'amélioration du programme d'entretien préventif du réseau qui assure des interventions régulières de correction des défauts. Le programme d'entretien du réseau serait mis en œuvre selon un calendrier prédéfini en fonction du niveau d'utilisation, de la localisation, de l'âge et du type d'infrastructure du sentier avec comme objectifs principaux la sécurité et le confort des utilisateurs.
- Les déplacements de véhicules de services sur les sentiers durant la période de dégel doivent être évités afin de minimiser les dommages à causés au sentier.
- Le développement d'un programme de gestion de la végétation assurera le maintien d'une bande dégagée d'un mètre cinquante (1,5 m) minimum de part et d'autre du sentier à des fins de sécurité.



TABLEAU 5.1 : Normes minimales

Critères	Anneau conceptuel	Normes minimales
Normes de design		
Dégagement horizontal du sentier	Cœur de la capitale	<ul style="list-style-type: none"> ▫ 3 mètres minimum ▫ de 4 à 4,5 mètres dans les zones fortement fréquentées ou ▫ Chaussées en bandes séparées (cycliste et piétons), sur les ponts très fréquentés si possible
	Urbain / Périurbain	▫ 3 mètres minimum
	Régional – rural/naturel	<ul style="list-style-type: none"> ▫ 2,5 mètres minimum en chaussée partagée ▫ 3 mètres en site propre
Dégagement latéral	Tous	▫ Dégagement latéral minimal d'un mètre cinquante (1,5 m) libre de tout objet de part et d'autre du sentier sauf exception
Dégagement vertical du sentier	Tous	▫ 3,5 mètres minimum par mesure de sécurité et d'entretien (passage d'une camionnette)
Revêtement	Cœur de la capitale	▫ Surface dure

TABLEAU 5.1 : Normes minimales

Critères	Anneau conceptuel	Normes minimales
	Urbain / Périurbain	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Surface dure ▫ Sentier de la Ceinture de verdure : surface semi-dure
	Régional – rural/naturel	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Surface dure ou semi-dure
Pourcentage de pente	Tous	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Si possible, respecter les normes de design d'accès universel. Un pourcentage de pente inférieur à 5% est recommandé. ▫ Aménager des paliers d'arrêt dans les pentes plus fortes. ▫ Pentes transversales : Minimum 2% maximum 3%.
Ligne de Centre	Cœur de la capitale	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Ligne de centre continue sur les sentiers.
	Urbain / Périurbain	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Ligne de centre continue sur les sentiers.
	Régional – rural/naturel	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Ligne de centre continue sur les sentiers en site propre.
	Tous	<ul style="list-style-type: none"> ▫ L'utilisation d'un logo ou d'une image permettant de distinguer le réseau de sentiers de la Capitale des autres réseaux.
Distance de vision	Tous	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Maintenir une vue dégagée particulièrement dans les courbes et les montées en considérant la vitesse de déplacement. ▫ Assurer la sécurité personnelle des usagers par une gestion de la végétation qui évite les bosquets denses dans le périmètre immédiat des sentiers.
Accessibilité	Tous	<ul style="list-style-type: none"> ▫ L'application, là où les conditions le permettent, des politiques et normes relatives à l'accessibilité universelle.
Signalisation	Cœur de la capitale	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Signalisation touristique pour visite autoguidée ▫ Signalisation d'orientation et code d'éthique ▫ Panneaux de signalisation et de sécurité ▫ Informations touristiques ▫ Panneau d'interprétation ▫ Symboles universels ou bilingues ▫ Signalisation routière normalisée
	Urbain/ Périurbain	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Panneau d'interprétation ▫ Signalisation d'orientation et code d'éthique ▫ Panneaux de signalisation et de sécurité ▫ Symboles universels ou bilingues ▫ Système de signalisation normalisé
	Régional – rural/naturel	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Panneau d'interprétation ▫ Signalisation d'orientation et code d'éthique ▫ Panneaux de signalisation normatifs et de sécurité ▫ Symboles universels ou bilingues ▫ Système de signalisation normalisé
Traitement des intersections	Cœur de la capitale	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Signalisation et implantation de feux de signalisation aux intersections très fréquentées ▫ Modification du revêtement ▫ Dégagement visuel de l'intersection
	Urbain/ Périurbain	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Signalisation ▫ Modification du revêtement ▫ Dégagement visuel de l'intersection

TABLEAU 5.1 : Normes minimales

Critères	Anneau conceptuel	Normes minimales
	Régional – rural/naturel	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Signalisation ▫ Modification du revêtement ▫ Dégagement visuel de l'intersection
Éclairage	Cœur de la capitale	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Éclairage des secteurs urbains denses et de segments du réseau de circulation piétonne aux endroits requis afin de donner accès aux infrastructures communautaires, aux écoles et aux arrêts de transit
	Urbain/ Périurbain	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Éclairage des segments identifiés du réseau de circulation piétonne donnant accès aux infrastructures communautaires, aux écoles et aux arrêts de transit peut-être requis
	Régional – rural/naturel	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Non éclairé
Aire de repos (aménagement minimal bancs, poubelle, signalisation)	Cœur de la capitale	<ul style="list-style-type: none"> ▫ À tous les deux kilomètres minimum ou selon les points d'intérêt rencontrés ▫ Aménagement minimal : bancs, poubelles, signalisation
	Urbain/ Périurbain	<ul style="list-style-type: none"> ▫ À tous les cinq kilomètres ou selon les points d'intérêt rencontrés ▫ Installation de fontaines à boire et supports à vélo là où possible ▫ Aménagement minimal : bancs, poubelles, signalisation
	Régional – rural/naturel	<ul style="list-style-type: none"> ▫ À tous les 10 km minimum ou selon les points d'intérêt rencontrés ▫ Installation de fontaines à boire et supports à vélo là où possible ▫ Aménagement minimal : bancs, poubelles, signalisation
Constructions de génie (ponts et tunnels)		<ul style="list-style-type: none"> ▫ Passerelle : Garde-corps d'une hauteur de 1,4 mètre minimum et largeur intérieure minimale 3 mètres ▫ Tunnel : largeur minimale 4,5 mètres et dégagement vertical 3 mètres. minimum construit en ligne droite idéalement (sortie visible de l'entrée) ▫ Éclairé au besoin
▫ Normes d'implantation		
Largeur de l'emprise	Tous	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Variable selon la disponibilité. Un minimum de six (6) mètres de dégagement de part et d'autre du sentier est recommandé. La largeur du corridor du sentier devrait être augmentée, si possible, dans les corridors naturels et en secteur rural ▫ Zone tampon entre le sentier et les riverains ainsi qu'avec les cours d'eau, marais et les aires naturelles désignées ▫ Emprise suffisante pour cohabitation avec sentiers équestres et/ou infrastructure de transport tel que voie ferrée ou véhiculaire s'il y a lieu
Tracé	Tous	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Sinueux de préférence ▫ Considérer la vitesse des déplacements lors du calcul des courbes
Localisation	Cœur de la capitale	<ul style="list-style-type: none"> ▫ En site propre autant que possible ▫ Sur trottoir avec aménagement particulier là où nécessaire ▫ Dans les parcs et espaces verts ▫ Sur rue pour liens manquants si aucune autre option n'est possible

TABLEAU 5.1 : Normes minimales

Critères	Anneau conceptuel	Normes minimales
	Urbain / Périurbain	<ul style="list-style-type: none"> ▫ En site propre autant que possible ▫ Sur trottoir avec aménagement particulier là ou nécessaire ▫ Dans les parcs et espaces verts ▫ En chaussée partagée ou en bande cyclable ▫ Sentier local intégré aux routes ou aux corridor de transit là où requis ▫ Exceptionnellement en chaussée partagée
	Régional – rural/naturel	<ul style="list-style-type: none"> ▫ En site propre lorsque possible ▫ En chaussée partagée et bande cyclable ▫ Sentier local intégré aux routes ou aux corridor de transit là où requis ▫ Mettre en valeur les bassins visuels significatifs
	Tous	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Favoriser le passage du réseau dans des sites et milieux offrant des expériences variées aux usagers
Normes d'entretien		
Structure	Tous	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Fondation adéquate pour le passage d'un véhicule d'entretien (camionnette)
Déneigement	Cœur de la capitale	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Déneigement sections selon programmes d'entretien hivernal en vigueur
	Urbain / Périurbain	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Baliser les tronçons de sentiers désignés pour usage hivernal
	Régional – rural/naturel	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Baliser les tronçons de sentiers désignés pour usage hivernal
Entretien	Tous	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Mettre en application un programme d'entretien préventif du réseau qui s'assure d'interventions régulières de correction des défauts ▫ Éviter les déplacements véhiculaires durant la période de dégel afin de minimiser les dommages à l'infrastructure du sentier
Végétation	Tous	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Développer un programme de gestion de la végétation qui assure le maintien d'une bande dégagée de 1 mètre de part et d'autre du sentier et de 4 mètres de hauteur à des fins de sécurité ▫ Développer une approche de gestion différenciée favorisant la diversification de la végétation et l'utilisation de végétation indigène là où la situation le permet.

EN RÉSUMÉ :

Les normes de design, d'implantation et d'entretien représentent des critères minimaux et laissent aux planificateurs et aménagistes une certaine flexibilité dans le processus de planification du réseau. Des critères de performance sont proposés pour l'atteinte des normes de design, d'implantation et d'entretien.

Le réseau de sentiers de la capitale poursuit sa politique d'accessibilité et établit des critères relativement aux véhicules autopropulsés assistés à moteur électrique.



CHAPITRE 6 – LA SÉCURITÉ

6.1 L'OBJECTIF

Améliorer les stratégies et outils existants afin d'assurer la sécurité des utilisateurs.

6.2 LES ORIENTATIONS

Intégration des critères de sécurité:

L'intégration de critères de sécurité dans le processus de planification et de conception pour le développement d'un réseau sécuritaire autant en milieu urbain, en banlieue qu'en milieu rural passe par le développement d'une grille d'évaluation avec laquelle les projets de sentiers sont analysés pour répondre aux exigences liées à la sécurité. Inspirée des stratégies développées par le *Crime Prevention Through Environmental Design* (www.cpted-watch.com) et en accord avec les réglementations gouvernementales en vigueur concernant la construction et l'aménagement de sentiers, cette grille d'analyse pourrait inclure des éléments comme le renforcement des dispositifs de sécurité tels:

- La limitation des situations potentiellement dangereuses comme les culs-de-sac, la végétation dense à proximité du sentier, les zones isolées, les corridors étroits, les courbes aveugles.
- La multiplication des accès aux sentiers et les connexions avec les réseaux parallèles et le réseau routier.
- L'évaluation de besoins relativement à l'éclairage dans certains secteurs cibles du cœur de la capitale et/ou de l'anneau urbain/périurbain où le réseau est identifié comme un réseau piétonnier reliant des écoles, des centres communautaires.
- L'information technique sur les sentiers: le type de revêtement, les pentes longitudinales supérieures aux normes reconnues, les caractéristiques particulières du paysage dans lesquelles se retrouve chaque sentier. Les informations pourraient être présentées également sur les cartes touristiques et intégrées dans la signalisation du réseau.

Bonification du programme de prévention :

Le programme existant de prévention et de suivi des incidents inclut des enquêtes et audits de sécurité ainsi que des mesures de correction et de mise en oeuvre pour améliorer la sécurité sur le sentier. La bonification de ce programme pourrait se faire par :

- La consolidation de la collaboration avec les organisations bénévoles et les groupes afin qu'ils rapportent les problèmes d'entretien et de sécurité du réseau.
- L'établissement d'un meilleur dialogue avec les institutions, les entreprises, les organisations et les commerçants riverains du réseau afin qu'ils puissent contribuer à la surveillance du réseau et rapporter les problèmes observés sur celui-ci et contribuer ainsi à l'appropriation locale du réseau.



- Promouvoir l'élargissement du programme de patrouille volontaire sur l'ensemble du réseau.
- Maintenir des efforts concertés avec les services policiers et les groupes d'intérêt spécifiques.
- Aviser le publique de ne pas circuler sur le réseau la nuit, en particulier sur les tronçons non éclairés, et promouvoir des circuits alternatifs là où possible.

Promotion du code de conduite :

Poursuivre la promotion du code de conduite de l'utilisateur qui s'adresse à tous les usagers du réseau et mettant l'accent sur le partage du sentier. Développer un programme de sensibilisation sur le partage du sentier. Ces documents traiteraient des éléments suivants:

- Le partage des sentiers, la tolérance, la courtoisie.
- L'incitation à la prudence.
- Les notions élémentaires de sécurité : les distances d'arrêt requises, les signes et gestes directionnels, l'utilisation de sonnettes, etc.
- La promotion du réseau sur route pour les déplacements utilitaires non récréatifs.

Réviser le code de conduite sur une base régulière afin d'assurer la sécurité continue des utilisateurs.

EN RÉSUMÉ :

- Intégration de critères de sécurité dans une grille d'analyse utilisée dans le processus de planification et de design;
- La bonification du programme de prévention et de suivi des incidents incluant enquêtes et mesures de correction;
- Continuer la promotions du code de conduite de l'utilisateur en mettant l'accent sur le partage du sentier.



CHAPITRE 7 – LA SIGNALISATION

7.1 L'OBJECTIF

Bonifier et compléter le système de signalisation en mettant l'emphase sur la notion d'orientation et sur les programmes d'interprétation des divers points d'intérêts localisés le long du corridor et améliorer la signalisation réglementaire requise pour assurer la sécurité des usagers.

7.2 LES ORIENTATIONS

Bonification des informations d'orientation et d'interprétation:

Les informations relatives à l'orientation sur le réseau soit être bonifié et inclure des éléments tels que l'identification des intersections de rues, des bornes de distance ou des panneaux indicatifs de distances. Une signalisation d'interprétation adéquate devrait être installée le long du réseau. Les panneaux de signalisations normatifs et de sécurité doivent être standardisés et harmonisés. La signalisation de sécurité Quelques lignes directrices pour l'implantation de cette signalisation à vocation particulière comprennent:

- L'implantation des panneaux à l'écart du sentier, afin de faciliter une meilleure lecture attentive. L'implantation pourrait être jumelée à des aires de repos disposées stratégiquement le long du réseau en mettant en évidence les points de vues intéressants et autres caractéristiques particulières du paysage.
- Des panneaux de signalisation et de sécurité comme les arrêts, les cédés de passage, des mises en gardes, etc. devraient s'inspirer des lignes directrices fédérales et provinciales.
- Poursuivre l'intégration des éléments de promotion soutenant une identité et une image attrayante du réseau récréatif.
- La bonification de la signalisation devra également contribuer, si possible, à diminuer la quantité de panneaux de signalisation tout au long du sentier.
- Les panneaux devraient présenter, notamment, les informations suivantes:
 - L'information sur les revêtements, les pentes et les caractéristiques du paysage dans lesquelles se trouvent les sentiers;
 - Les éléments ponctuels d'un programme global d'interprétation culturelle, historique, naturelle, patrimoniale du réseau.

Utilisation d'un système de signalisation adapté:

- Révision et bonification du système de signalisation de sécurité selon les normes établies par les organismes de références tels que Vélo Québec et l'Association du transport du Canada;
- Bonification du système de localisation sur le réseau en indiquant des informations stratégiques telles que la localisation des centres de location et de réparation de vélo et des centres de service les plus près.



EN RÉSUMÉ :

- Bonification des informations d'orientation et d'interprétation :
 - Intégration à des placettes de repos.
- Utilisation d'un système de signalisation adapté.

CHAPITRE 8 – LE RÉSEAU

8.1 LES OBJECTIFS



- Compléter les liens manquants importants dans le cœur de la capitale et assurer la réhabilitation des segments de sentiers existants en considérant leur cycle de vie utile.
- Compléter et consolider un réseau de sentiers, cohérent et intégré sur l'ensemble du territoire de la région de la capitale du Canada.
- Préserver l'usage multi-fonctionnel et accroître l'interconnexion des sentiers;
- Donner accès aux espaces verts et bleus, aux village et communautés ainsi qu'aux destinations culturelles, récréatives et de loisirs tout en mettant en valeur les éléments favorisant l'expérience de l'utilisateur.

8.2 L'APPROCHE RÉSEAU

Le réseau se définit selon les trois principes suivants:

Un réseau multi-fonctionnel intégré:

- Le partage du réseau entre les différents usagers utilisant des modes de déplacement différents, avec des motivations différentes, demeure un principe majeur de la définition du réseau de sentiers de la capitale. Des lignes directrices contribuent à la concrétisation de ce principe central:
 - La promotion continue du code de conduite s'adressant à tous les utilisateurs (Voir chapitre 6 – La sécurité);
 - La connexion du réseau avec les réseaux municipaux et nationaux pour une bonification de l'offre de sentiers de la région;
 - L'intégration des déplacements utilitaires (transport actif) au sein du réseau tout en maintenant une orientation axée vers la mise en valeur des points d'intérêts et la qualité de l'expérience.

Un réseau mettant en valeur les éléments caractéristiques de la capitale:

- Un réseau qui lie et met en valeur les attraits touristiques, historiques, symboliques, archéologiques, culturels, patrimoniaux, récréatifs et poursuit son orientation de mise en valeur des points d'intérêts significatifs de la capitale. Une attention particulière sera accordée à l'intégration d'un programme d'interprétation au cœur du réseau de sentiers de la capitale. (Voir chapitre 7 – La signalisation);
- Un réseau de sentiers qui fait partie intégrante du réseau des espaces verts et bleus de la région de la capitale du Canada et contribue à la protection de la biodiversité des écosystèmes par le réseautage que permettent les corridors.



Un réseau orienté vers la qualité de l'expérience:

- La qualité de l'expérience vécue sur les sentiers de la capitale constitue une caractéristique essentielle de la définition du réseau à l'étude. Cette caractéristique essentielle le distingue des sentiers à fonction essentiellement utilitaire. La section 8.5 développe la stratégie proposée pour l'optimisation de la qualité de l'expérience sur l'ensemble du réseau de sentiers de la capitale.

8.3 LA STRUCTURE RÉGIONALE

L'organisation territoriale du réseau traduit naturellement la situation géopolitique et la structuration du territoire de la région de la capitale du Canada. L'approche conceptuelle se développe ainsi:

- Trois anneaux conceptuels représentant les zones, centrales, urbaines et rurales aux caractéristiques particulières commandant un développement adapté du réseau:
 - L'anneau du cœur de la capitale;
 - L'anneau urbain/périurbain;
 - L'anneau régional – rural/naturel.
- Des axes d'accès assurant les liens stratégiques à la structure du réseau.
- Des connecteurs et des liens pour une intégration avec les autres éléments du territoire.
- Des points de services bonifiant la qualité de l'expérience.

Le tableau 8.1 présente les principales caractéristiques des anneaux conceptuels proposés.

8.3.1 L'anneau du cœur de la capitale

L'anneau du cœur de la capitale constitue le noyau de réseau de sentiers de la capitale. Il est délimité au Québec par le parc du lac Leamy, le ruisseau de la Brasserie et la rivière des Outaouais. En Ontario, il est délimité par le canal Rideau, la Promenade parlementaire, les plaines LeBreton et le parc Rockcliffe.

Le réseau de sentiers est associé aux cours d'eau, à l'escarpement dans le cœur de la capitale ainsi qu'à la Colline parlementaire. Il longe la rivière des Outaouais et la rivière Rideau, le canal Rideau, le ruisseau de la Brasserie, la Colline parlementaire et l'escarpement et relie tous les parcs et la majorité des espaces verts urbains du cœur de la capitale. Les liens inter-rives sont existants aux ponts Alexandra et du Portage et proposés au pont ferroviaire Prince-de-Galles et au pont Chaudière.

Le cœur de la capitale présente la plus grande concentration de points d'intérêts dont la Colline du parlement ainsi que les principaux édifices officiels du gouvernement fédéral. Le cœur de la capitale est également le théâtre de grandes manifestations culturelles telles que la Fête du Canada, le Bal-de-Neige et le festival des Tulipes. Cette concentration d'événements et de points d'intérêts majeurs constituent un attrait important pour la clientèle touristique qui forme la clientèle cible de cet anneau.

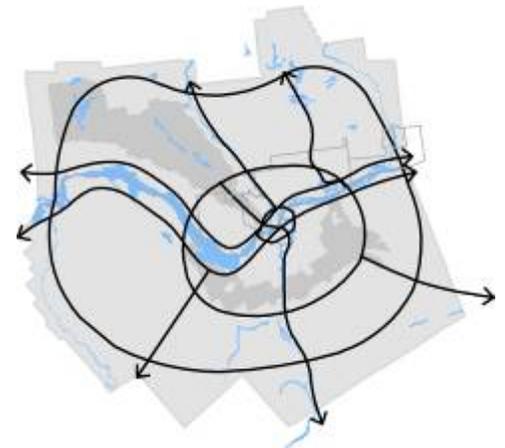


Figure 8.1: L'approche conceptuelle



Les sentiers de l'anneau du cœur de la capitale sont très fréquentés. Le plan de secteur pour le cœur de la capitale du Canada (ébauche 2005) souligne que la continuité du réseau présente des lacunes et nuit au caractère complet de l'expérience des utilisateurs. Ces liens manquants constituent la pierre d'achoppement du réseau de sentiers dans le cœur de la capitale. La concrétisation de ces tronçons permettrait d'offrir un réseau plus complet, aux déplacements efficaces et ainsi contribuer à l'optimisation de la performance du réseau au cœur de la capitale. Parmi les liens manquants on note le tronçon nord de la promenade Sussex et le sentier des Voyageurs au centre-ville de Gatineau. Voici une liste des principaux liens manquants devant être complétés au cœur de la Capitale:

- La promenade Sussex entre Wellington/Rideau et le Parc Rockcliffe (aménagement cyclables sur rue).
- Le sentier des Voyageurs entre la rue Eddy et le Pont Portage.
- Consolidation du lien longeant le Canal Rideau sur les terrains de la CNA.

Autres projets de sentiers projetés dans la région du cœur de la capitale :

- Les liens traversant les îles Chaudière et Victoria.
- L'extension de la rue Bank jusqu'au sentier de la Rivière des Outaouais (colline du parlement).
- Le pont Lady-Aberdeen traversant la rivière Gatineau.
- Le pont piétonnier Somerset à compléter en 2006.
- Le lien continu au sud du complexe industriel Domtar à Gatineau.
- La rivière des Outaouais au lac Dow via le corridor Champagne.

Le plan du cœur de la capitale (plan 19 de 19) présenté à l'annexe 8 présente les points d'intérêts du cœur de la capitale ainsi que les sentiers existants et proposés, de même que les liens manquants qui doivent prioritairement être construits pour compléter le réseau du cœur de la capitale. Les tableaux de l'annexe 2 détaillent pour chaque sentier existant et projeté, les priorités d'aménagement, la tenure, la longueur du sentier, les partenaires potentiels (organismes identifiés pour éventuellement prendre en charge la promotion du développement de ce tronçon), les points d'intérêts et les centres d'origine et de destination, les aires naturelles, les milieux riverains, les possibilités d'utilisation hivernale, les liens et connexions et les remarques pertinentes.

8.3.2 L'anneau urbain/périurbain

Ce deuxième anneau est caractérisé par un étroit contact avec les espaces verts, les espaces bleus, les espaces d'intérêts écologiques, les milieux agricoles et le milieu urbain. Il inclut de nombreux points d'intérêts de la capitale nationale ainsi que des éléments d'intérêts régionaux tels que les secteurs résidentiels et d'emplois. Du côté ontarien, on y retrouve la Ceinture de verdure et les zones urbaines des secteurs de Kanata, Cumberland et Nepean. Au Québec, il inclut les secteurs urbains d'Aylmer, l'axe Old Chelsea dans la municipalité de Chelsea, la limite nord du secteur Gatineau, l'axe du parc du lac Beauchamp à Gatineau et le seuil du parc de la Gatineau.



TABLEAU 8.1: Caractéristiques des anneaux conceptuels

Catégories	Exemples types	Type d'intérêt	Caractéristiques physiques	Expérience du visiteur	Clientèle	Signalisation
Le cœur de la capitale	<ul style="list-style-type: none"> • Promenade Parlementaire • Sentier du canal Rideau • Sentier des voyageurs • Sentier du ruisseau de la Brasserie • Sentier de la rivière des Outaouais 	<ul style="list-style-type: none"> • Intérêt de la capitale • Colline parlementaire • Le boul. de la Confédération • Le canal Rideau • Architecture/patrimoine • Musées • Sites et bâtiments d'intérêts • Points de vue • Écluses du canal • Vie urbaine • Contacts avec espaces verts / bleus / milieux urbains • Le marché Byward 	<ul style="list-style-type: none"> • Emprise sur corridor désigné ou partagé dans le cas de lien sur rue • Éclairage au besoin • Revêtement dur 	<ul style="list-style-type: none"> • Liens intermodaux • Activités multiples • Vie urbaine trépidante • Manifestations culturelles nombreuses • Aspects culturels nombreux • Circuits touristiques • Nombreux stimuli 	<ul style="list-style-type: none"> • Majoritairement piéton • Cycliste • Navetteur • Patineur à roue alignées • Clientèle multiple • Skieur de fond • Marcheur hivernal • Patineur à glace 	<ul style="list-style-type: none"> • Marquage de circuits touristiques au sol • Informations touristiques • Interprétation • Multilingue • Information sur services connexes et points d'intérêt
L'urbain/périurbain	<ul style="list-style-type: none"> • Sentier de la rivière des Outaouais • Sentier de la Rivière Rideau • Sentier de la rivière Gatineau • Corridors de verdure • Secteur du seuil du Parc de la Gatineau • Ceinture de verdure 	<ul style="list-style-type: none"> • Contacts avec espaces verts / bleus / sites écologiques / milieux urbains • Architecture / patrimoine ponctuellement • Patrimoine culturel • Points d'intérêt locaux • Villages urbains 	<ul style="list-style-type: none"> • Emprise en site propre • Revêtement dur • Sentier de la Ceinture de verdure : revêtement semi-dur 	<ul style="list-style-type: none"> • Points d'accueil • Liens intermodaux • Manifestations culturelles ponctuelles • Circuit de visite • Ballade et promenade 	<ul style="list-style-type: none"> • Piéton • Cycliste • Navetteur • Patineur à roues alignées • Clientèle familiale • Skieur de fond • Randonneur à raquette • Patineur à glace • Marcheur hivernal 	<ul style="list-style-type: none"> • Interprétation • Orientation • Identification de circuit • Informations reliées aux services d'appoint et points d'intérêt
Le régional rural/naturel	<ul style="list-style-type: none"> • Parc de la Gatineau • Certains corridors de verdure • L'arrière-pays et les vallées • La forêt Malcorrough 	<ul style="list-style-type: none"> • Environnement naturel • Boisé / marais / agricole • Grand panorama visuel • Patrimoine environnemental • Centre de village et communauté • Paysage rural 	<ul style="list-style-type: none"> • Emprise en site propre ou partagé • Revêtement dur ou semi-dur 	<ul style="list-style-type: none"> • Point d'accueil • Liens intermodaux • Contact étroit avec la nature 	<ul style="list-style-type: none"> • Vélo • Piéton • Cyclotourisme • Vélo de montagne • Navetteur • Skieur de fond • Randonneur à raquette 	<ul style="list-style-type: none"> • Interprétation • Orientation

Ce contexte périurbain présente un fort potentiel de développement et d'expansion avec ses ambitieux programmes de sentiers à travers les nouveaux quartiers, la ceinture de verdure, les corridors verts ainsi que le long des autoroutes et des corridors de transit.

Des liens inter-rives sont proposés via des navettes fluviales proposées aux marinas et aux quais importants de cet anneau conceptuel. Des traversées existent déjà notamment entre le secteur Masson et le secteur urbain de Cumberland.

De nombreux points d'intérêts ainsi que plusieurs points d'origine et de destination ponctuent cet anneau et structurent le réseau de sentiers proposés. Les plans détaillés présentés à l'annexe 2 présentent la structuration du réseau à l'échelle urbaine. Ils illustrent entre autres, les réseaux existants et projetés, les principaux

axes d'accès, les liens et les connexions avec les réseaux locaux et régionaux, les points d'intérêts, les points d'origine/destination, les aires naturelles désignées, les propriétés fédérales ainsi que les principaux parcs d'envergure.



8.3.3 L'anneau régional – rural/naturel

L'anneau régional – rural/naturel couvre la région rurale et naturelle de la grande région de la capitale du Canada. Il ceinture le parc de la Gatineau au nord, rejoint la rivière Mississippi à l'ouest ontarien et inclut les localités situées à l'extrême sud de la ville d'Ottawa telles que Richmond, Osgoode and Russell ainsi que le secteur de Cumberland et le corridor de la rivière du Lièvre situé à la limite est de la région de la capitale du Canada.

Cet anneau a fait l'objet d'une planification à long terme lors du processus initial de développement stratégique en 1994. Son développement permettrait de désengorger les anneaux du cœur de la capitale et urbain/périurbain et de mettre en valeur les points d'intérêts, les villages et les aires naturelles désignées. Une croissance significative des villages et des zones rurales depuis 1994 a généré un intérêt grandissant de la part des résidents et des visiteurs pour des sentiers en milieu rural reliant les villages et les attractions du milieu. De plus, avec les récentes fusions municipales, la croissance rapide des villages et hameaux, l'emphase est mis sur la planification de sentiers et leur sécurisation servant les communautés rurales et les zones développées à proximité.

L'anneau régional – rural/naturel offre aux résidents et touristes la possibilité de découvrir l'arrière-pays et les zones rurales de la région de la capitale du Canada. Il présente un potentiel intéressant pour des expéditions touristiques de quelques jours. Les paysages significatifs et représentatifs du milieu constituent un élément stratégique et structurant du réseau rural/régional. L'identification et la préservation des corridors visuels significatifs du paysage rural ainsi que la protection des corridors désignés pour le développement futur du réseau sont primordiales. Considérant l'importance des distances à parcourir, les sentiers polyvalents en zone rurale pourront, selon les situations et le niveau de fréquentation, être implantés en bande en bordure de routes secondaires.

En conjugaison avec les sentiers proposés à même le Plan stratégique du réseau de sentiers de la région de la capitale du Canada et ses partenaires, le *projet de sentier rural* de la ville d'Ottawa est une initiative locale qui fait l'inventaire et planifie les sentiers récréatifs dans l'anneau rural d'Ottawa. Ce projet est un effort commun du Gouvernement de l'Ontario, de la Ville d'Ottawa et des associations communautaires locales pour planifier et développer :

- Des sentiers dans les villages;
- Des liaisons entre les villages et;
- Des liaisons avec le réseau urbain de sentiers récréatifs (région de la capitale du Canada et corridors municipaux) et le vaste réseau de l'est ontarien (par ex. sentier Transcanadien, sentier Rideau, etc.).

Le plan de développement de sentiers ruraux devrait s'inspirer de la vision conceptuelle de l'anneau régional – rural/naturel du Plan stratégique du réseau de sentiers et sa conception détaillée devrait s'appuyer sur les informations collectées localement.

Le plan d'ensemble à l'annexe 2 (plan 1 de 19) de l'annexe 2 souligne les sentiers potentiels en zone rurale, les grandes orientations conceptuelles, les liens privilégiés potentielles et les circuits favorisés.

8.3.4 Les principaux axes d'accès

Les principaux axes d'accès nord-sud ont pour fonction, de relier les deux principaux grands espaces verts fédéraux tel que le parc de la Gatineau et la Ceinture de verdure, de relier les rives ontariennes et québécoises ainsi que les trois anneaux conceptuels.

À l'image des rayons d'une roue de bicyclette, plusieurs axes concentriques permettent de relier les anneaux urbains/périurbains et rural/régional au cœur de la capitale d'où leur importance stratégique dans la structuration du réseau. Ces axes concentriques peuvent emprunter les corridors hydroélectriques, les corridors de chemins de fer abandonnés, les boisés et corridors verts et les cours d'eau et ainsi contribuer à la conservation de ces corridors urbains qui sont essentiels à la structure du réseau.

Les principaux axes d'accès assurent également le lien avec les réseaux existants ou projetés des régions périphériques à la région de la capitale du Canada tels que la piste cycloparc PPJ de la MRC de Pontiac, le sentier nouvellement aménagé jusqu'à la limite ouest du canton de Prescott/Russell et le sentier proposé empruntant la voie ferrée New-York Central abandonnée dans l'axe Russell-Embrun, le sentier Trillium, le sentier Rideau, le sentier transcanadien et la route verte dans Gatineau conduisant à Thurso vers l'est.

8.3.5 Les connecteurs et les liens

La progression des réseaux cyclables et polyvalents aux plans régional et national est importante. Le développement de liens et d'interconnexions entre ces différents réseaux est primordial dans le cadre d'une politique de transport actif intégrant l'ensemble des réseaux de sentiers et d'aménagements cyclables.

Les liens intermodaux constituent un autre élément stratégique du développement d'un réseau global efficace et flexible. Le développement de lien inter-rive par le biais des navettes fluviales et des navettes ferroviaires permettrait d'offrir aux visiteurs des expériences variées et stimulantes. La mise en place de liens avec les transports en commun, la possibilité d'accueillir des bicyclettes sur les autobus à des périodes particulières comme le programme Rack'N Roll d'Ottawa et l'aménagement de stationnements incitatifs destinés spécialement aux bicyclettes à proximité des stations d'autobus comme le projet « bike and ride » de la ville d'Ottawa sont des exemples de programmes réussis à poursuivre.

8.3.6 Les points de service

Le concept prévoit l'implantation de points de services à divers endroits sur le réseau ou à proximité de celui-ci. Ces points de services pourraient offrir par exemple, des services de réparation de vélos, de location de bicyclettes, de patins à roues alignées, de skis de fond et de raquettes en période hivernale. Ils pourraient également fournir des informations touristiques et distribuer des cartes, présenter des panneaux interactifs d'information et/ou d'interprétation, des services de premiers soins, de restauration ainsi que des toilettes publiques et des points d'eau potable.



En zone rurale, les villages et constituent d'excellentes opportunités d'implantation de point de services. Les centres communautaires et les bâtiments municipaux peuvent devenir des points de services.

Les points de services doivent être aménagés selon certains critères définis et implantés à une fréquence suffisamment rapprochée, particulièrement en milieu urbain et au cœur de la capitale compte tenu qu'une partie importante des usagers de ces secteurs se déplacent à pied et en considérant également le vieillissement de la population prévu et le potentiel touristique que représente cette tranche de la population pour la capitale nationale.

Ces points de services pourraient faire l'objet de partenariat privé/public afin de développer des services connexes comme la location de vélo, la restauration, l'hôtellerie, une galerie d'art, une boutique souvenirs bonifiant en conséquence le potentiel touristique du réseau de sentiers de la capitale.

Enfin, ces points de services pourraient également constituer des points de départ pour des services touristiques d'interprétation du réseau et de ses points d'intérêts.

8.4 LA STRUCTURATION DU RÉSEAU

La nécessité d'inter-relier le réseau de sentiers avec les réseaux locaux est impérative pour le développement d'un réseau intégré capable d'offrir des alternatives de transport durable sur l'ensemble du territoire de la région de la capitale du Canada. Le développement d'interconnexions avec les réseaux locaux et régionaux permettra de :

- Encourager les déplacements récréatifs et fonctionnels non motorisés;
- Contribuer au développement d'alternatives de transport durable;
- Offrir des possibilités de transiter d'un réseau utilitaire à un réseau polyvalent selon les intérêts et la destination. Par exemple, en période d'achalandage important du réseau polyvalent, l'utilisateur en transit pourrait opter pour un déplacement plus rapide sur rue ou pourrait choisir de prolonger son déplacement et de profiter de la qualité de l'expérience offerte par le réseau polyvalent de la région de la capitale du Canada.



Figure 8.2: Le réseau de sentiers de la capitale

Superposée à l'organisation territoriale, une structuration du réseau en relation avec les différents réseaux présents sur le territoire est proposée pour la création d'un réseau global cohérent, fonctionnel et agréable où les caractéristiques distinctes de chacune des entités seraient préservées et optimisées. La diversité des options et des expériences étant un élément important de ce concept. Le tableau 8.2 présente les grandes lignes de cette typologie.

Le réseau de sentiers de la capitale:

Le réseau de sentiers polyvalents de la région de la capitale du Canada comporte trois types de sentiers soient:

- **Les sentiers intégrés :** Ils constituent le réseau de sentiers de la capitale. Ces sentiers existants sont principalement multi-fonctionnels et polyvalents, aménagés pour la plupart en site propre, dans un objectif de mise en valeur des points d'intérêts et de qualité de l'expérience. Font également partie des sentiers intégrés:

- **Les axes d'accès** : ils sont souvent implantés dans les grands corridors verts. Ils font le lien entre les zones périphériques et le cœur du réseau. Comme le sentier provenant de la région de Russell-Embrun ou l'axe du corridor ferroviaire provenant de Stittsville vers le cœur de la capitale.
- **Les connecteurs et les liens stratégiques** : ils ont pour fonction principale de compléter le réseau et de faire des liens entre les différents types de réseaux présents sur le territoire. Agissant à titre de liens stratégiques, ils peuvent être uni-fonctionnel afin de répondre à leur objectif premier de combler les liens manquants qui handicapent l'ensemble du réseau (Voir la liste des liens manquants dans la section 8.3.1).
- **Les sentiers proposés** : Des sentiers existants uni-fonctionnels ou inexistant, identifiés par la CCN et ses partenaires comme des éléments pouvant contribuer à l'expansion du réseau et à son implantation sur l'ensemble du réseau. Ces sentiers proposés sont le reflet de la vision d'avenir du réseau de sentiers de la capitale.

Les aménagements cyclables :

- Les aménagements cyclables sont destinés prioritairement aux usages locaux. Ils sont développés surtout par les municipalités et les entités régionales. Ils se caractérisent par leur vocation uni-fonctionnelle et se retrouvent en bordure du réseau routier. Les résidents de ces territoires constituent leur clientèle cible. La subdivision de ces réseaux n'est pas élaborée dans ce document.

Les réseaux régionaux connexes :

- Ce sont les réseaux implantés à l'extérieur de la région de la capitale du Canada. D'envergure régionale, provinciale ou nationale ils sont fréquemment multi-fonctionnels. Il s'agit d'une combinaison de pistes cyclables, bandes cyclables, de chaussées désignées, de sentiers cyclables ou polyvalents en site propre. En franchissant les limites de la RCC, ils s'intègrent au réseau des sentiers de la capitale facilitant ainsi l'interconnexion régionale et contribuant au rayonnement de la région de la capitale du Canada comme destination récréative et cyclable. La Route verte (surtout bandes cyclables) et le Sentier transcanadien (surtout sentier polyvalent en site propre) sont identifiés comme des réseaux régionaux connexes.



Figure 8.3 : Les aménagements cyclables sur route

TABLEAU 8.2: Typologie des réseaux de sentiers de la RCC

Typologie	Gestionnaire	Vocation	Caractéristiques
Le réseau de sentiers de la capitale	CCN/ ville d'Ottawa/ville de Gatineau	Polyvalent et multi-fonctionnel	<ul style="list-style-type: none"> • Réseau de sentiers polyvalents multi-usage orienté vers la qualité de l'expérience et la mise en valeur des points d'intérêts et des centres d'origine/destination. • Constitue le cœur du réseau de sentiers de la région de la capitale du Canada. • Comprend les sentiers intégrés au réseau, les sentiers non intégrés et les sentiers proposés.
Les aménagements cyclables	Municipal et régional	Surtout Uni-fonctionnel	<ul style="list-style-type: none"> • Réseau d'aménagements cyclables à vocation surtout uni-fonctionnelle. • Relie principalement les centres d'origine et de destination comme les secteurs résidentiels, les pôles d'emploi, les parcs et les écoles.
Les réseaux régionaux connexes	Régional et national	Polyvalent ou uni-fonctionnel	<ul style="list-style-type: none"> • Sentiers d'envergure provinciale ou nationale se connectant au réseau de sentiers de la capitale dans les limites de la RCC

8.5 L'OPTIMISATION DE LA QUALITÉ DE L'EXPÉRIENCE



La qualité de l'expérience vécue sur le sentier constitue une caractéristique essentielle de la définition du réseau à l'étude. Cette caractéristique le distingue des réseaux locaux à fonction ou vocation prioritairement utilitaire. Le paysage limitrophe au sentier est l'élément central influant l'expérience de l'utilisateur à travers ses qualités sensorielles ainsi que ses significations régionales et ses interprétations culturelles. Le réseau traverse des milieux urbains denses, des aires boisées, des paysages culturels, des banlieues, des espaces ruraux bucoliques, offre des vues et des expériences qui reflètent l'immense diversité et richesse des paysages de la région de la capitale nationale.

Afin de préserver la qualité de ce paysage de proximité et de bonifier cette caractéristique particulière au réseau récréatif, des lignes directrices sont proposées afin de protéger et optimise l'implantation du sentier. À cette fin, le corridor du sentier est constitué de son emprise minimale mais également des zones d'influence qui sont essentiels pour la qualité de l'expérience de l'utilisateur. Le tableau 8.3 présente les lignes directrices pour l'implantation et la gestion du corridor désigné. Les zones influences incluent :

L'emprise du sentier :

- D'une largeur de six (6) mètres, il comprend la bande de trois (3) mètres sur laquelle s'implante le sentier ainsi qu'un espace de dégagement d'un mètre cinquante (1,5) de part et d'autre de celui-ci;
- La bande de trois (3) mètres peut être plus large dans les zones grandement achalandées.

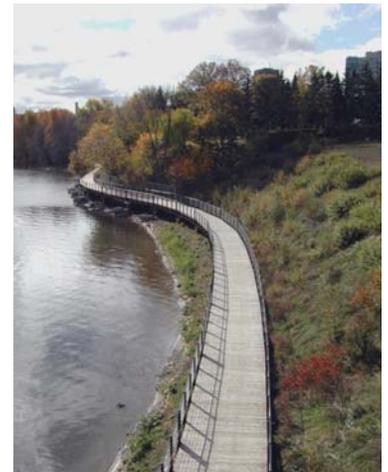
La zone d'influence de proximité :

- Une largeur minimale de six (6) mètres est recommandée de part et d'autre de l'emprise du sentier;
- La zone d'influence élargie dans sa largeur optimale afin d'en déterminer les lignes directrices pour sa protection et son optimisation.
- La largeur spécifique de la zone d'influence de proximité devrait faire partie des études d'impact d'intégration/d'évaluation dans le paysage qui établissent les lignes directrices prenant en compte le contexte d'implantation du sentier tel que le type et la qualité du paysage, les ouvertures visuelles, le cadre bâti, l'utilisation du territoire adjacent, etc.
- Les lignes directrices de la zone d'influence ainsi que les éléments constituant du paysage et les études/évaluation d'intégration devraient être intégrées, dans la mesure du possible, aux plans et règlements d'urbanisme et constituer un critère d'analyse pour l'approbation de projets de développement sur le territoire.



La zone d'influence élargie :

- D'une largeur variable en fonction de l'espace disponible et selon les caractéristiques du milieu, elle est délimitée par le champs visuel. Les éléments tels que le cadre bâti, les clôtures, la végétation, le relief, etc. peuvent définir les limites du champs visuel.
- Les éléments de la zone d'influence élargie peuvent, selon leur qualité esthétique, leur aménagement et leur situation, contribuer à la qualité du sentier, à l'expérience des utilisateurs et sont importants pour déterminer la largeur finale potentielle du corridor. Les éléments à considérer peuvent inclure les structures construites comme les bassins de rétention d'eau, les terrains de sports et les structures de jeux, les petits bâtiments et pavillons, les voies pour le transport collectif et les chemins de fer, les pylônes électriques. Ces éléments contribuent à la compréhension et à l'orientation dans le paysage et peuvent avoir une signification locale. De même, les éléments naturels tels que des ravins, des canaux, des cours d'eau et la végétation caractérisent chaque secteur et participent à sa singularité. La proximité de la nature est une composante essentielle à la qualité de l'expérience des utilisateurs du réseau. Ainsi, les efforts liés à la mise en valeur des caractéristiques naturelles répertoriées de la zone d'influence élargie présentent des opportunités significatives.
- La zone d'influence élargie dans sa largeur optimale devrait également faire partie des études d'impact d'intégration/d'évaluation dans le paysage afin d'en déterminer les lignes directrices pour sa protection et son optimisation.



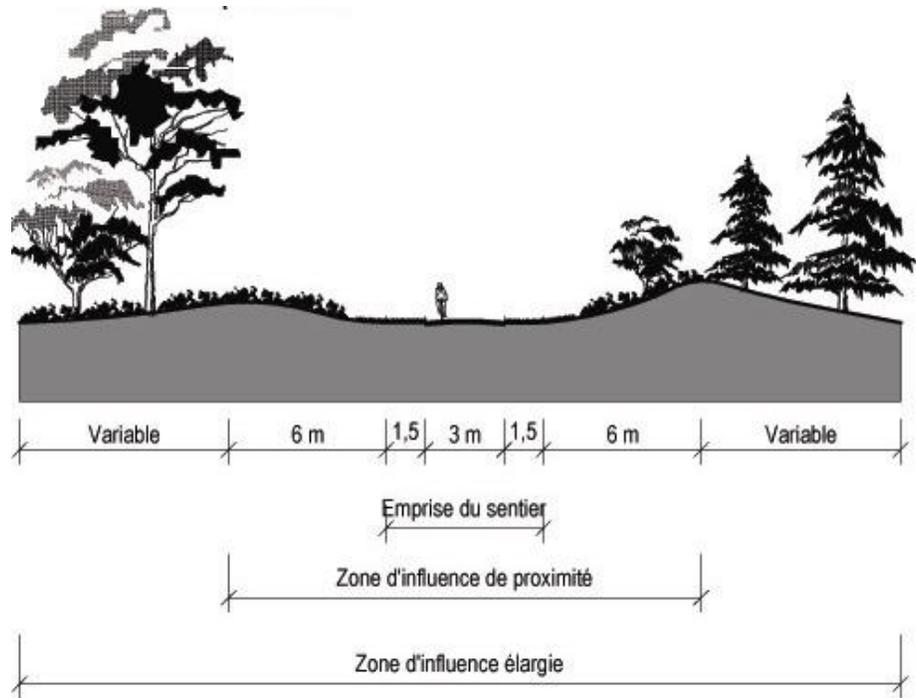


Figure 8.4: Corridor d'implantation



Le tableau 8.3 présente les lignes directrices pour la protection du corridor désigné et la gestion du paysage.

TABLEAU 8.3 : Lignes directrices d'implantation et de gestion du corridor désigné

Corridor	Largeur	Critères	Lignes directrices	Outil de mise en œuvre
Emprise	<ul style="list-style-type: none"> • 6 mètres typique. • Largeur établie en fonction de la largeur du sentier 	<ul style="list-style-type: none"> • Pourcentage de pente • Qualité du drainage • Sensibilité du milieu biophysique 	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser les utilisation multiples • Favoriser la visibilité du sentier • Faciliter la construction • Minimiser l'entretien 	<ul style="list-style-type: none"> • Étude /évaluation de faisabilité
Zone d'influence de proximité	<ul style="list-style-type: none"> • 6 mètres minimum de part et d'autre de l'emprise est recommandée 	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibilité du milieu : présence de point d'intérêt • Contexte • Paysages significatifs • Ouvertures et perspectives visuelles • Qualité du cadre bâti 	<ul style="list-style-type: none"> • Préserver et mettre en valeur les points d'intérêt • Varier l'expérience visuelle • Valoriser l'harmonisation des caractéristiques paysagères • Préserver et mettre en valeur les caractéristiques particulières et significatives du milieu • Favoriser l'intégrité du cadre bâti • Tenir compte de l'affichage et de la signalisation 	<ul style="list-style-type: none"> • Étude/ évaluation d'insertion dans le paysage • Intégration aux plans et aux règlements d'urbanisme pour l'établissement d'une protection adéquate des corridors • Intégration aux critères d'analyse lors de l'approbation de projets de développement
Zone d'influence élargie	<ul style="list-style-type: none"> • Au delà de la zone d'influence élargie lorsque l'espace le permet et selon les recommandations des études/évaluation d'insertion dans le paysage • En fonction du bassin visuel et des éléments du paysage • Variable 	<ul style="list-style-type: none"> • Paysages significatifs • Ouvertures et perspectives visuelles • Qualité du cadre bâti 	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser une utilisation du sol compatible • Préserver et mettre en valeur les paysages significatifs • Délimiter les champs visuels 	<ul style="list-style-type: none"> • Étude/ évaluation d'insertion dans le paysage • Intégration aux critères d'analyse lors de l'approbation de projets de développement

EN RÉSUMÉ :

Une approche orientée vers un réseau multifonctionnel intégré mettant en valeur les éléments d'intérêt de la capitale et orienté vers la qualité de l'expérience.

Une organisation territoriale développée selon l'approche conceptuelle suivante :

- Trois anneaux conceptuels : l'anneau régional rural/naturel, l'anneau urbain/périurbain, l'anneau du cœur de la capitale;
- Des axes principaux, des connecteurs, des liens et des points de services.

Une structuration du réseau selon la typologie suivante:

- Le réseau de sentiers de la capitale : intégré, non intégré et proposé;
- Les aménagements cyclables : les réseaux cyclables de nature locale;
- Les réseaux régionaux : les réseaux d'envergure provinciale ou nationale se connectant au réseau de sentiers de la capitale dans la limite de la RCC.

L'optimisation de la qualité de l'expérience par la structuration et l'établissement d'une stratégie de gestion du paysage du corridor désigné :

- L'emprise du sentier;
- La zone d'influence;
- La zone d'influence élargie.

CHAPITRE 9 – LE DÉVELOPPEMENT ET LA PÉRENNITÉ

9.1 L'OBJECTIF



Améliorer les stratégies existantes et établir de nouveaux mécanismes permettant de poursuivre le développement et la mise en œuvre d'un réseau intégré qui puisse participer à la structuration du territoire de la région de la capitale du Canada.

9.2 LES ORIENTATIONS

La décentralisation des pouvoirs et le développement de formules de partenariat militent en faveur de l'établissement d'approches novatrices intégrant les différents paliers gouvernementaux et les organismes communautaires pour une meilleure intégration du réseau dans le territoire et une plus grande prise en charge par la communauté.

La mise en œuvre constitue un élément stratégique important duquel dépendent les potentiels de développement futur du réseau. Il est essentiel de mettre en place des outils performants permettant de consolider, de développer et de construire un réseau intégré pour qu'il puisse participer à la structuration de la région et à la mise en place d'un réseau cohérent à travers la région de la capitale du Canada. Une structure organisationnelle responsable, une implication bénévole engagée et des mécanismes de protection pour les corridors identifiés sont les avenues proposées.



Une structure organisationnelle responsable :

- L'élargissement des responsabilités et du mandat du comité de sentier permanent vers la création d'un comité de coordination inter-agences dans le but d'encourager et de promouvoir le développement d'un réseau intégré sur l'ensemble du territoire de la RCC;
- Ce comité de coordination inter-agences devrait consulter au besoin les diverses organismes concernés par le réseau de sentiers de la capitale telles que : les organismes sportifs, de promotion de la santé et de l'activité physique, les organismes environnementaux, d'intégration sociale, de culture, de tourisme, de transport, de développement économique, les comités de citoyens, etc. Le comité pourra également consulter les divers comités aviseurs de la CCN et des villes d'Ottawa et de Gatineau afin d'assurer un support stratégique face aux initiatives importantes et ainsi développer un réseau de partenariat avec les groupes clés concernés;
- Ce comité, au pouvoir décisionnel entériné par la CCN et les entités municipales aurait le mandat de guider la planification et le développement intégré du réseau ainsi que d'initier des actions relativement à la sécurité, la signalisation, au service et à promotion.

Financement et partenariat:

- Identification de budgets récurrents par les agences responsables du réseau afin d'assurer la pérennité, la qualité de la gestion et les possibilités de développement futurs.

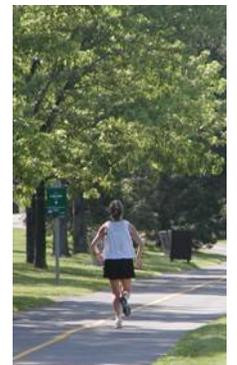
- Exploration des opportunités de partenariat dans le développement, la programmation et la promotion du réseau de sentiers de la capitale afin de soutenir le financement des initiatives d'intérêt et relever le profil du réseau.

Une implication bénévole engagée :

- Des groupes ou des associations de volontaires consacrés au réseau de sentiers de la capitale pourrait œuvrer, en collaboration avec le comité permanent de coordination inter-agences, à la coordination des patrouilles de bénévoles et des corvées d'entretien, à la compilation des informations sur l'état des sentiers et les problèmes ponctuels rapportés;
- Ce groupe pourrait également apporter son support au comité de coordination dans diverses activités de promotion.

Mécanismes de protection des corridors identifiés :

- Afin d'assurer un développement continu du réseau intégré de sentiers sur l'ensemble du territoire, il est essentiel pour l'implantation des sentiers projetés, d'identifier et de protéger les corridors préalablement identifiés tels que:
 - Les corridors hydroélectriques.
 - Les corridors de voie ferrée abandonnés.
 - Les boisés.
 - Les routes abandonnées.
 - Les corridors verts.
 - Les cours d'eau et leurs abords.
- L'identification des corridors désignés aux plans d'urbanismes et aux schémas d'aménagement constitue la voie privilégiée pour la protection de ces corridors et leur intégration aux projets de développement. Une réglementation intégrée aux plans d'urbanisme et aux schémas d'aménagement permettrait d'orienter adéquatement les aménagements et les interventions à venir dans les zones d'influence des sentiers et ainsi d'assurer aux usagers un paysage de qualité et l'opportunité de vivre une expérience significative.
- Des outils de protection des corridors sont nécessaires. Il est proposé de développer et mettre en œuvre, préalablement à tout développement du territoire, une réglementation ainsi que des mécanismes pour assurer la protection des corridors et des espaces potentiels identifiés sur l'ensemble du territoire tant au niveau fédéral que municipal afin d'assurer la possibilité d'implantation d'une bande verte continue et intégrée.
- Ces mécanismes pourraient assurer la protection des principaux corridors et espaces ouverts identifiés dans la région et en faire des propriétés publiques et ainsi offrir l'opportunité d'établir un réseau vert continu et un réseau de sentiers intégrés. Ces mécanismes intègrent notamment :



- L'identification des corridors continus à l'intérieur des espaces libres et des terres publiques pour consolider les terres disponibles et créer un réseau viable.
- L'intégration et la consolidation des espaces libres et des corridors verts avec les autres terres et les infrastructures qui soutiennent les fonctions du corridor telles que les plaines inondables, les pentes abruptes, les terrains contaminés, les bassins de rétention des eaux pluviales, etc. De tels efforts requièrent une coordination et une coopération entre les municipalités, les propriétaires terriens et les développeurs.
- L'extension des parcs pour y inclure le développement des sentiers.
- Des ententes avec les propriétaires privés.
- Des ententes spécifiques avec les agences responsables des corridors hydroélectriques et des voies ferrées abandonnées, etc.
- Un travail de partenariat avec les propriétaires terriens et les organismes de protection et de conservation du milieu.
- L'échange et le transfert de terres publics entre les partenaires du développement du réseau de sentiers.
- L'achat de corridors et de parcelles de terre.



Protection du paysage et stratégie de gestion :

- La zone d'influence élargie dans sa largeur optimale devrait également faire partie des études d'impact d'intégration/d'évaluation dans le paysage afin d'en déterminer les lignes directrices pour sa protection et son optimisation.

L'application d'une politique de gestion des paysages établissant des lignes directrices pour l'optimisation des critères des corridors désignés comprend :



- Des études d'impact et des études d'intégration et d'évaluation dans le paysage, effectuées préalablement à l'aménagement des sentiers évaluant les caractéristiques des milieux naturels, culturels et bâtis, les caractéristiques biophysiques et la qualité de l'expérience afin de déterminer la largeur optimale du corridor et minimiser les impacts environnementaux ainsi que les coûts d'infrastructure et d'entretien ultérieur.
- Des études d'impact et d'intégration et d'évaluation dans le paysage qui prend en compte l'expérience de l'utilisateur le long du corridor devraient également être entrepris avant d'entreprendre toute modification importante de la configuration actuelle. À titre d'exemple, cette étude d'impact, d'intégration et d'évaluation dans le paysage devrait considérer les critères suivants :



- Préservation et mise en valeur des expériences des usagers liées à la qualité du paysage.
- Préservation et mise en valeur du cadre bâti particulièrement dans le cœur de la capitale.

- Mise en valeur des axes visuels importants et des champs visuels;
- Les potentiels d'usages futurs, etc.
- Au Québec, par exemple, l'application du P.I.I.A. (Plan d'implantation et d'intégration architecturale) instaure des critères de qualité d'aménagement à l'intérieur du cadre bâti et aide à harmoniser les nouvelles constructions et rénovations à l'intérieur du paysage. L'application d'un tel mécanisme contribue à l'optimisation de la qualité du réseau.

9.3 LES POLITIQUES D'UTILISATION

La période d'utilisation du réseau devrait être du lever au coucher du soleil, sauf dans la région du cœur de la capitale où un système d'éclairage prolonge la durée d'utilisation en soirée. Le réseau de sentiers ne devrait pas être utilisé durant la nuit. L'implantation de luminaires devrait être limitée aux zones urbaines très fréquentées et le long de segments du réseau de circulation piétonne afin de donner accès aux infrastructures communautaires, aux écoles et aux arrêts de transit.

Le *programme Vélo-dimanche*, par la fermeture temporaire et périodique de quelqu'un des sentiers les plus fréquentés favorise l'utilisation et l'accessibilité des principaux corridors d'intérêt de la capitale. Cette programme devrait être maintenu et même développé là où la situation le permet.

Le réseau de sentiers de la capitale poursuit sa politique d'accessibilité. Ainsi :

- Le réseau de sentiers de la capitale est un réseau public qui doit demeurer gratuit et viser une accessibilité universelle lorsque les conditions le permettent.
- Les cyclistes, les piétons, les skieurs de randonnée, les amateurs de patins à roues alignées (sans bâton), les joggeurs ont accès au réseau.
- Sont toutefois exclus des sentiers les véhicules motorisés et les cavaliers (à l'exception de certains sentiers spécifiques identifiés, situés en zone rurale).
- Les déplacements de type utilitaire sont possibles conditionnellement au respect des usages et des politiques d'utilisation en vigueur.
- Les véhicules électriques autopropulsés des personnes ayant des incapacités physiques ont accès au réseau si :
 - Leur vitesse de pointe ne dépasse pas 20 km/h;
 - Le véhicule a une largeur n'excédant pas 30% de la largeur du sentier (1 mètre de largeur maximale).



EN RÉSUMÉ :

- Une structure organisationnelle responsable :
 - Création d'un comité de coordination inter-agences assurant la promotion et le développement du réseau;
 - Consultation des divers organismes concernés et comités aviseurs de la NCC et des villes d'Ottawa et de Gatineau afin d'assurer un support stratégique face aux initiatives importantes et ainsi développer un réseau de partenariat avec les groupes clé concernés;
 - Développement d'un réseau de partenariat avec les groupes publics et privés clés concernés;
- Une implication bénévole engagée :
 - Création d'un groupe de volontaires consacré à la sécurité, à l'esthétique et à l'entretien du réseau;
 - Collaboration avec le comité permanent de coordination inter-agences.
- Des mécanismes de protection des corridors identifiés :
 - Préservation des parcelles de terrain dédiées à l'implantation des futurs corridors;
 - L'acquisition/protection des parcelles de terrains essentiels à la consolidation du réseau corridors selon un ordre de priorité.
- Le réseau de sentiers de la capitale poursuit sa politique d'accessibilité. L'utilisation hivernale est favorisée.

L'utilisation hivernale :

L'utilisation du réseau durant les quatre saisons est favorisée. Une attention particulière à l'utilisation hivernale des installations est ainsi fortement encouragée autant pour la tenue d'activités hivernales de loisirs telles le ski de fond et la raquette que pour des déplacements piétonniers sur neige ou des déplacements de type utilitaire sur sentiers déneigés dans certains secteurs ciblés. De plus, certains secteurs nécessiteront un déneigement plus intensif s'ils font parti du réseau de sentiers piétonnier reliant des lieux publics comme les écoles, les centres communautaires et les points de transit. Ils pourront nécessiter une surveillance initiale pour déterminer la faisabilité du projet et la fréquence de leur utilisation hivernale.

Par exemple, les équipements situés à proximité des activités du Bal de neige pourraient être pleinement utilisés. Les hôtels et les refuges adjacents au réseau pourraient également supporter le réseau durant la saison hivernale. La marche, le ski de randonnée, la raquette et même la bicyclette sur certains tronçons ciblés pourraient être envisagés. Les secteurs d'exploitation hivernale préconisés sont identifiés dans les tableaux présentés en annexe.

Selon le type d'activité prévu, l'entretien du réseau en période hivernale diffère (implantation de balises, damer la neige, déneigement, etc.). Des études plus approfondies sont nécessaires pour évaluer l'impact du gel en profondeur et des activités de déneigement sur la qualité du réseau, particulièrement pour la bicyclette qui requiert une surface de roulement déneigée et déglacée.



CHAPITRE 10 – L'ESTIMATION DES COÛTS



L'approche retenue consiste à établir un coût budgétaire par aménagement type représentatif des situations susceptibles d'être rencontrées lors de la mise en œuvre du réseau. Des coûts budgétaires sont développés pour un tronçon type d'une longueur de 100 mètres. Ces estimations budgétaires (catégorie D) ne sont qu'une indication de l'ordre de grandeur approximatif se situant à l'intérieur d'une fourchette de plus ou moins 25%. Le tableau 10.1 présente l'évaluation budgétaire des tronçons types d'une longueur de 100 mètres.

La standardisation des coûts d'entretien constitue, pour les gestionnaires, un outil efficace de gestion lié à la durée de vie du sentier. Les coûts associés à la gestion du cycle de vie représente un budget annuel important qui peut représenter de 10 à 15% des coûts d'immobilisation initiaux. La gestion du cycle de vie requiert des investissements pour la gestion du réseau, son entretien préventif et sa réhabilitation et/ou sa reconstruction. Un sentier récréatif possède une vie utile de 15 à 20 ans, conséquemment sa réhabilitation doit être planifiée dans le programme de gestion.

TABLEAU 10.1 Évaluation budgétaire des tronçons types d'une longueur de 100 mètres

Intervention	Coût budgétaire
Implantation d'un nouveau tronçon de 4,0 mètres de largeur dans l'anneau conceptuel du cœur de la capitale incluant : <ul style="list-style-type: none"> • Sentier asphalté • Signalisation réglementaire et d'orientation • Marquage au sol 	27 000 \$
Implantation d'un nouveau tronçon de 3,0 mètres de largeur en revêtement dur dans l'anneau conceptuel du cœur de la capitale et/ou Urbain/périurbains incluant : <ul style="list-style-type: none"> • Sentier asphalté • Signalisation réglementaire et d'orientation • Marquage au sol 	22 000 \$
Implantation d'un nouveau tronçon de 3,0 mètres de largeur en revêtement semi dur dans l'anneau conceptuel urbain/périurbain et/ou naturel/rural en site propre incluant : <ul style="list-style-type: none"> • Sentier en poussière de pierre • Signalisation réglementaire et d'orientation • Borne de repérage 	15 000 \$
Implantation d'un nouveau tronçon dans l'anneau conceptuel Naturel/Rural en chaussée partagée incluant : <ul style="list-style-type: none"> • Sentier/chaussée asphalté • Signalisation réglementaire et d'orientation • Marquage au sol • Borne de repérage 	16 000 \$

EN RÉSUMÉ :

Des coûts budgétaires de classe D sont développés pour un tronçon type d'une longueur de 100 mètres.

La gestion du cycle de vie requiert des investissements de gestion, d'entretien préventif et de réhabilitation.

Un sentier récréatif possède une vie utile de 15 à 20 ans.

Note : Inclus les travaux contingents et les taxes.

Exclus: les études préalables et les ponts cyclables/piétonniers

Estimation basée sur une intervention minimale en dollars canadiens 2006. Pour chaque année de phase de réalisation, le coût de l'estimation doit être majoré selon l'indice d'augmentation et de la valeur du marché de la construction.

CHAPITRE 11 – L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE STRATÉGIQUE

11.1 LES OBJECTIFS



L'évaluation environnementale stratégique du plan stratégique du réseau de sentiers de la région de la capitale du Canada poursuit les objectifs suivants :

- Intégrer le processus d'évaluation environnementale dans le processus de planification du réseau de sentiers de la RCC;
- Prendre en compte les questions relatives à l'environnement lors de l'élaboration des orientations et des propositions du plan stratégique;
- Cerner les enjeux environnementaux requérant une analyse plus détaillée dans le cadre de projets d'intervention mis de l'avant par le plan stratégique.

11.2 LE CADRE METHODOLOGIQUE



L'ÉES intègre les considérations environnementales et socio-économiques lors de l'élaboration de projets de politique, de plans et de programmes. Elle favorise l'intégration des considérations environnementales et sociaux-économiques à l'étape de la planification. L'ÉES examine la portée et la nature des effets environnementaux potentiels, la nécessité d'adopter des mesures d'atténuation pour réduire ou éliminer les effets négatifs et leur importance.

L'ÉES répond à la politique de la CCN en matière d'évaluation environnementale en procédant à l'évaluation stratégique de ses politiques et de ses plans afin d'atténuer les effets négatifs et accroître les effets positifs nets de ses projets sur l'environnement. L'ÉES se fait en deux étapes :

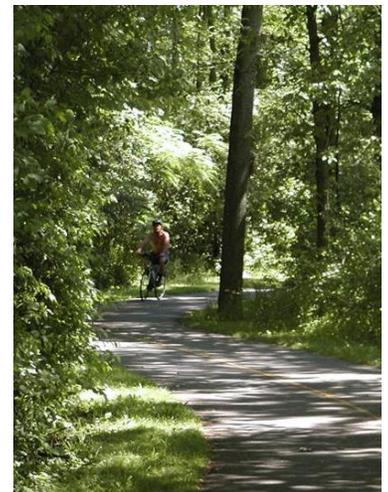
1. **L'exploration préliminaire** : Détermine les résultats directs et indirects liés à la mise en œuvre du projet et examine si ces résultats peuvent affecter un élément de l'environnement (eau, air, sol, matières organiques et inorganiques ainsi que les systèmes naturels). L'analyse porte sur les considérations stratégiques générales ou conceptuelles plutôt que sur une évaluation quantitative et détaillée des effets environnementaux. Les critères suivants sont utilisés pour effectuer une exploration préliminaire, lorsque le projet:
 - Entraîne des résultats qui affectent les ressources naturelles.
 - Risque de causer des effets environnementaux négatifs importants.
 - Compromet l'atteinte d'un objectif environnemental de qualité (par exemple, la réduction des émissions de gaz à effet de serre ou la protection d'une espèce menacée d'extinction).
 - Fait l'objet d'une évaluation environnementale à l'étape du projet en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale ou d'un processus équivalent.
 - Utilise de nouveaux processus, une technologie ou des mesures de prestation ayant d'importantes conséquences environnementales.
 - L'envergure du projet peut mener à des interactions environnementales importantes.

2. **Une analyse détaillée des effets environnementaux** est requise uniquement si l'exploration préliminaire détermine des considérations environnementales importantes ou si un degré élevé d'incertitudes est lié aux résultats. Les éléments à considérer sont les suivants :
- La portée et la nature des effets potentiels.
 - L'application de mesures d'atténuation pour réduire ou éliminer les effets environnementaux négatifs du projet.
 - Les effets résiduels et cumulatifs pouvant subsister après la prise en compte de mesures d'atténuation.
 - Adapter des mesures de suivi pour surveiller les effets environnementaux des politiques, des plans ou des programmes ou pour assurer que la mise en œuvre du projet appuie les objectifs de développement durable des ministères et des organismes concernés.
 - Les préoccupations du public et des parties intéressées s'il y a lieu.

11.3 LES COMPOSANTES ENVIRONNEMENTALES PRIORITAIRES

La détermination des composantes environnementales a été effectuée au début du processus de révision du plan stratégique et a permis de cerner les enjeux prioritaires que doivent résoudre le processus de planification et d'évaluation environnementale. Ces enjeux prioritaires sont présentés selon trois catégories, soient les composantes biologiques physiques et socio-économiques:

- Composantes biologiques:
 - Protection des écosystèmes et des habitats;
 - Protection et amélioration des milieux naturels, des parcs et des aires naturelles désignées;
 - Protection des espèces floristiques et fauniques ainsi que de la biodiversité.
- Composantes physiques:
 - Protection et mise en valeur des milieux riverains.
 - Protection des berges.
 - Protection de la qualité des sols.
 - Diminution de l'érosion des sols.
 - Protection des plans d'eau (lac, rivières, ruisseau) et des milieux humides.
 - Diminution des émissions de gaz polluants et amélioration de la qualité de l'air.
- Composantes socio-économiques:
 - Optimisation de la qualité de l'expérience de l'utilisateur.
 - Protection et bonification des paysages.



- Mise en valeur des points d'intérêts significatifs de la région de la capitale du Canada.
- L'appropriation du réseau par les communautés locales.
- Favoriser les déplacements non motorisés.
- Développement d'un réseau continu et fonctionnel couvrant l'ensemble du cœur de la capitale.
- Accroissement de la sécurité des usagers.
- Protection des ressources archéologiques.
- Avantages économiques locaux.



11.4 L'EXPLORATION PRÉLIMINAIRE

L'exploration préliminaire porte sur la mise en œuvre des politiques et orientations développées dans le plan stratégique révisé du réseau de sentiers de la capitale et de ses incidences sur les différents éléments de l'environnement.

11.4.1 *Éléments de l'environnement physique*

Eau:

- Le plan stratégique favorise la mise en valeur et l'appropriation des cours d'eau et des milieux humides. Le réseau de sentiers de la capitale sera implanté à proximité des cours d'eau suivants : Les rivières des Outaouais, Gatineau, du Lièvre, Blanche, Rideau et Jock; les ruisseaux de la Brasserie, Leamy, Watts, Carp, Green, Mosquito, Sawmill et Cardinal; les lacs des Fées, Leamy, Pink, Kingsmere, Deschênes, Dow et Constance. Plusieurs de ces cours d'eau et de nombreux milieux humides constituent un habitat pour les poissons et une ressource hydrique importante. L'implantation des sentiers devra se faire à l'extérieure de la bande riveraine telle que définie dans les règlements relatifs la protection de l'environnement et faire l'objet d'une évaluation environnementale lors de son implantation dans ces milieux sensibles.
- Bien qu'une implantation à l'extérieure des zones inondables et des bandes riveraines soit souhaitable, le sentier de la rivière des Outaouais (no. 10) et le sentier du ruisseau Monahan et rivière Jock (no 43) est proposé en zone inondable. Un circuit alternatif est suggéré pour permettre les déplacements en période de crue. Une attention particulière doit être portée au choix de l'emplacement, des pentes et des matériaux de surface des sentiers afin de minimiser l'impact sur le milieu riverain. Ces projets d'aménagements sont soumis aux lois et aux politiques en vigueur concernant la qualité de l'environnement et la protection des milieux humides.
- L'implantation de sentiers à proximité des aires sensibles permet de circonscrire un corridor de passage dans lequel seront contenus les déplacements des visiteurs, ce qui contribue à la préservation des milieux vulnérables.
- La vulnérabilité des sites devra être prise en considération lors de la construction des sentiers. Les techniques de construction devront être

adaptées en conséquence et des mesures particulières de protection du milieu comme la délimitation de la zone d'intervention devront être appliquées.

Air:

- Le développement du réseau de sentiers sur l'ensemble de la région de la capitale du Canada et son interconnexion avec les aménagements cyclables municipaux offre une alternative aux déplacements automobiles et contribue grandement à l'amélioration de la qualité de l'air de la région;
- La construction prioritaire des liens manquants identifiés au cœur de la capitale offrira un réseau continu où les déplacements seront plus efficaces et fluides, contribuant ainsi à bonifier l'offre en matière de déplacements non motorisés.

Sol:

- Les corridors d'implantation des sentiers constituent des espaces verts linéaires. La gestion différenciée des espaces, la plantation d'une végétation indigène et un traitement adéquat des pentes abruptes aura un effet positif sur le drainage des sols et l'érosion.

Flore:

- Le réseau de sentiers favorise la mise en valeur et l'appropriation des aires naturelles désignées, des zones de conservation, des parcs et des réserves forestières. Ainsi, le réseau de sentiers est implanté à proximité des milieux suivants : les zones de conservation de la Baie Clément, du ruisseau Green, de la Mer Bleue, de la rivière Carp, de la rivière du Lièvre, de la Baie Shirley, et de Stony Swamp; les réserves forestières de la Pinède et de Pinhey ainsi que du parc de la Gatineau et des nombreux parcs de propriétés fédérale et provinciale qui jalonnent la région.
- L'implantation de sentiers à proximité des aires sensibles permet de circonscrire un corridor de passage dans lequel seront contenus les déplacements des visiteurs, ce qui contribue à la préservation des milieux vulnérables. La vulnérabilité des sites devra être prise en considération lors de la construction des sentiers. Les techniques de construction devront être adaptées en conséquence et des mesures particulières de protection du milieu comme la délimitation de la zone d'intervention devront être appliquées.
- L'implantation de sentiers à proximité des aires sensibles devra faire l'objet d'inventaire floristique afin d'identifier et protéger les espèces rares, désignées et menacées.
- Le traitement des abords du sentier se fera selon une approche de gestion différenciée favorisant la diversification de la végétation là où la situation le permet. (tonte sélective, sans pesticides ni herbicides) .
- L'approche préconisée favorise la mise en valeur des caractéristiques intrinsèques des milieux. Ainsi, en milieu naturel, la plantation de



végétations indigènes caractéristiques du milieu sera priorisée, contribuant ainsi à la biodiversité.

- La protection des corridors identifiés pour l'implantation future du réseau limite le développement et favorise la naturalisation des corridors, particulièrement dans les anneaux périurbain et régional rural/naturel où le réseau est encore peu implanté.

Faune:

- L'interconnexion des aires naturelles, des parcs et des milieux riverains permet d'implanter un réseau vert contribuant à la biodiversité faunique selon les concepts de l'écologie des paysages;
- La délimitation d'un corridor d'influence d'une largeur minimale de 6 mètres de part et d'autre du sentier favorise le développement d'écotones, lisières riches et diversifiées favorables à l'habitat faunique;
- L'implantation de sentiers à proximité des aires sensibles devra faire l'objet d'inventaire fauniques et aviaires afin d'identifier et protéger les espèces rares, désignées et menacées.

11.4.2 Éléments socioculturels et économiques

Qualité de vie:

- La mise en œuvre du réseau contribue de plusieurs façons à la santé globale des résidents :
 - Elle favorise un mode de vie actif et contribue à la santé globale des résidents par la pratique d'activités physiques accessibles et sans frais dans un cadre favorisant la qualité de l'expérience des usagers;
 - Elle facilite les contacts avec les espaces verts et les milieux riverains;
 - Elle contribue à l'identification et à l'appropriation des lieux par la sensibilisation aux éléments d'intérêts du patrimoine culturel, historique, naturel du territoire et la préservation et la mise en valeur des caractéristiques intrinsèques des milieux tels que les paysages significatifs et authentiques.
- La planification, la mise en œuvre et la gestion du réseau contribuent à la notion de sécurité des usagers :
 - La construction prioritaire des liens manquants du réseau situé au cœur de la capitale permettra des déplacements fluides et contribuera à désengorger le réseau urbain fortement fréquenté et à accroître la sécurité des usagers.
 - L'utilisation d'une grille d'analyse intégrant des critères de sécurité, la bonification du programme de prévention et de suivi des incidents ainsi que la promotion d'un code d'éthique mettant l'accent sur la tolérance, la courtoisie et le partage du sentier permettent d'optimiser la sécurité des usagers, quelque soit le mode de



déplacement de ceux-ci (non-motorisés à l'exception des équipements pour personnes à mobilité réduite).

- Des critères d'accessibilité sont élaborés afin de favoriser l'utilisation du réseau de sentiers par les personnes à mobilité réduite.

Sécurité:

- Des outils sont développés pour l'amélioration de la sécurité des usagers :
 - Le développement d'une grille d'analyse intégrant les notions de sécurité appliquées en amont du processus de planification.
 - Optimiser la planification des sentiers afin d'éviter les endroits isolés et garder les sentiers à la vue du public.
 - La bonification du programme de prévention et de suivi des incidents comprenant enquêtes et mesures de correction.
 - La révision du code d'éthique de l'utilisateur mettant l'accent sur le partage du sentier.

Cadre bâti:

- La délimitation d'un corridor et d'une zone d'influence où la réglementation et les plans d'urbanisme dicteront les critères d'aménagements favorisant un développement urbain harmonieux soulignant les caractéristiques du patrimoine bâti et naturel;
- Une étude/évaluation préalable à l'implantation du sentier prenant en considération les caractéristiques des milieux naturels et habités est requise afin de minimiser les impacts environnementaux et les coûts de construction et d'entretien;
- Les études/évaluations d'insertion du corridor dans le paysage favorise la préservation et la mise en valeur du cadre bâti et la qualité de l'expérience de l'utilisateur.

Patrimoine (richesses archéologiques):

- L'approche préconisée par le plan stratégique consiste à mettre en valeur et à protéger les éléments significatifs du patrimoine collectif. Les éléments d'intérêts sont identifiés dans le plan stratégique. Une étude/évaluation d'insertion préalablement à l'implantation du sentier permettra d'identifier ces éléments d'intérêts. Les aménagements proposés viendront les protéger et les mettre en valeur;
- Les services d'un archéologue accrédité sont requis avant toute intervention dans un lieu pouvant abriter des éléments archéologiques.





Tourisme et récréation:

- Le plan de marketing et de communication préconise une stratégie de mise en marché soulignant l'apport du réseau de sentiers à la visibilité et au rayonnement de la RCC;
- Les orientations du plan stratégique soulignent le rôle de leader de la capitale du Canada en matière de qualité de vie et la contribution du réseau de sentiers à cette reconnaissance. Elles contribuent également à la vitalité économique de la région.

Milieu communautaire:

- Le programme de mise en œuvre recommande l'implication bénévole à la surveillance et à l'entretien du réseau, favorisant l'appropriation du réseau par les communautés locales;
- L'implantation du réseau sur l'ensemble du territoire et l'interconnexion des centres de villages et des communautés stimule les échanges interrégionaux entre les différentes communautés régionales ainsi qu'avec les visiteurs et touristes fréquentant le réseau.
- Transport: l'intégration d'options alternatives de transport dans la communauté contribue à créer des zones tampons entre les différentes occupations du sol, les routes et les infrastructures.
- L'interconnexion avec les réseaux d'aménagement cyclables ainsi que la réalisation prioritaire des liens manquants font du réseau de sentiers de la capitale un élément contribuant de façon significative à l'offre d'alternatives au transport motorisé. Les impacts positifs de ce transport actif sont nombreux : réduction de la congestion routière, réduction du bruit et des émissions polluantes, etc.
- Les terrains du réseau de sentiers de la capitale et les corridors verts jouent un rôle dans l'organisation des espaces verts des communautés et améliorent l'accessibilité aux parcs et espaces verts, aux centres communautaires, aux services, aux écoles, etc.

11.5 CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

L'ÉES du plan stratégique du réseau de sentiers de la capitale du Canada évalue les orientations conceptuelles de planification afin de déterminer les incidences que sa mise en œuvre pourrait avoir sur l'environnement. L'évaluation traite des composantes biophysiques et socio-économiques. L'analyse porte sur les relations entre chaque composante de l'environnement et les orientations énoncées dans le plan stratégique.

L'ÉES répond à la politique de la CCN en matière d'évaluation environnementale. Le plan stratégique ne constitue pas un projet au sens de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale et, par conséquent, n'est pas assujéti à cette loi.

La mise en œuvre du plan stratégique aura vraisemblablement sur l'environnement les incidences suivantes et devra tenir compte des observations qui s'y rapportent :

- L'implantation de sentiers dans les zones sensibles telles que les parcs et les milieux riverains doit s'effectuer en vertu des lois et réglementations applicables concernant la protection des milieux humides et des bandes riveraines. Les tableaux présentés à l'annexe 2 indiquent s'il y a lieu la présence d'aires sensibles telles que les aires naturelles désignées et les milieux riverains à proximité des sentiers existants et proposés.
- Les interventions dans les zones inondables et les milieux riverains doivent être planifiés en accord avec les lois et les politiques en vigueur.
- L'interconnexion en réseau des espaces verts de la région de la capitale du Canada aura une incidence positive sur la qualité des habitats fauniques et le maintien de la biodiversité.
- L'implantation de sentiers à proximité des aires sensibles devra faire l'objet d'inventaire floristiques, faunique et aviaire afin d'identifier et protéger les espèces rares, désignées ou menacées.
- La vulnérabilité des sites devra être prise en considération lors de la construction des sentiers. Les techniques de construction devront être adaptées en conséquence et les mesures particulières de protection du milieu comme la délimitation de la zone d'intervention devront être appliquées.
- Le développement d'une alternative aux déplacements motorisés aura un impact positif sur la qualité de vie des résidents et sur la qualité de l'air, contribuant à la diminution des émissions de gaz à effet de serre.
- Des études de planification réalisées à l'étape de l'avant-projet permettent d'identifier les éléments sensibles du patrimoine naturel et culturel et de favoriser leur protection et leur mise en valeur. Une telle pratique préventive aura une incidence positive sur la qualité de l'environnement naturel et bâti.
- De la même façon, une étude/évaluation d'insertion dans le paysage réalisée lors du processus de planification aura des incidences positives sur la qualité du paysage et sur l'expérience de l'utilisateur.

En tenant compte que les mesures d'atténuation énoncées dans le présent rapport seront intégrées dans les futurs travaux de planification du réseau de sentiers de la Capitale, et que, les futurs travaux de planification qui examineront plus en détail les sentiers de la Capitale feront l'objet d'évaluations environnementales distinctes, il appert que la mise en œuvre du projet n'entraînera pas d'effets environnementaux négatifs importants.



EN RÉSUMÉ :

Les impacts environnementaux liés à la mise en œuvre du Plan stratégique seront minimisés par le respect et l'application des diverses réglementations et lois en vigueur ainsi que par l'utilisation de techniques de constructions adaptées.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

CITY OF PORTLAND, *Southwest Urban Trails Plan*. 36 p.

CITY OF KINGSTON, *Cycling and Pathways Study*. November 2003. 173 p.

CITY OF WATERLOO. *City of Waterloo Community Trail and Bikeways Master Plan*. 36 p.

CENTRE LOCAL DE DÉVELOPPEMENT PAPINEAU, *Parcours cyclable Louis-Joseph Papineau*, rapport concept préliminaire, mai 2003, 29 p.

COMITÉ SUR LE DÉVELOPPEMENT DES SENTIERS RÉCRÉATIFS *Développement des sentiers récréatifs de la Ville de Gatineau, plan* Quinquennal 2003-2007, juin 2002, 21 p.

COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *Activité vélo et réseau de sentiers récréatifs, plan stratégique*, oct. 2001, 14 p.

COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *Le parc du Lac-Leamy, plan sectoriel*, 1997, 113 p.

COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *Plan de secteur du Cœur de la capitale du Canada. Ébauche pour discussion*, Janvier 2005. 267p.

COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *Le plan de secteur du Cœur de la capitale, reflet d'une nation : Vision pour la programmation et les activités publiques du Cœur de la capitale Les monuments commémoratifs du Cœur de la capitale*. Rapport de consultation publique, juin 2005

COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE, *Parc de la Gatineau, le plan du secteur des promenades, Au cœur de la découverte du Parc*, 2000, 108 p.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE L'OUTAOUAIS, *Schéma d'aménagement révisé de la Communauté urbaine de l'Outaouais*, Service de la planification adopté par le Conseil de la C.U.O., entrée en vigueur le 5 janvier 2000.

DECIMA RESEARCH INC., *Capital Pathway User Survey*, Final Report, National Capital Commission, September. 2003, 24 p.

DEL DEGAN, MASSÉ, & ASSOCIÉS INC. *Révision du plan directeur – Parc de la Gatineau*, document synthèse de la phase 3, Plan directeur préliminaire pour consultation, janvier 2004, 39 p.

DEL DEGAN, MASSÉ ET ASSOCIÉS INC. *Révision du plan directeur – Parc de la Gatineau – Plan directeur préliminaire pour consultation*, oct. 2004, 39 p.

DU TOIT ALLSOPP HILLIER, DELCAN CORPORATION. *Concept du cœur de la Capitale du Canada*, avril 2000, 38 p.

DU TOIT ALLSOPP HILLIER, DELCAN CORPORATION. *Core Area Concept Of Canada's Capital, Strategic Environmental Assessment (SEA)*, April 2000, 38 p.

GROUPE CONSEIL GÉNIVAR. *Municipalité de Pontiac, Étude de faisabilité des sentiers du corridor Wyman-Aylmer – Rapport préliminaire*, janvier 2004, 37 p.

GROUPE CONSEIL GENIVAR. *Municipalité de Pontiac, cahier des plans des tracés à l'étude*, janvier 2004, 93 p.

JAMIESON FOLEY TRAFFIC & TRANSPORT ENGINEERS. Upper Parramatta River Catchment Trust. Multi Use Recreational Pathway, Concept Plan, Final Study Report. 46 p.

KEVIN JONES LAND USE AND RECREATION PLANNING SOLUTIONS. *Chelsea Bicycle Lanes and Railway Trail, Feasibility Study*. 57 p.

LALANDE, M. et GENET, D. Ville de Gatineau, *Schéma d'aménagement du territoire, Service d'urbanisme, sentiers récréatifs, réseaux, planification des transports, grandes affectations du sol, pôles économiques régionaux, priorités d'aménagement, centres récréotouristiques, de l'environnement, 2000-2001*.

LES PUBLICATIONS DU QUÉBEC. *Signalisation routière : Voies cyclables, Tiré à part, pistes cyclables et ouvrages routiers*, tome V, vol. 2. TE301.Q43 2001.

LEE GREENBERG, *Senior more fit than young adults, study suggest*, Ottawa Citizen, April 7, 2005

MASSON, ANGERS, *Règlement n° 155, plan d'urbanisme amendé par le règlement no 237*, 13 janvier 1992, 53 p.

MARSHALL MACKLIN MONAGAN, Stantec, Noxon Ass., Ottawa Cycling Plan Volume II – Planning and Design Guidelines, Draft, august 2004

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Normes et ouvrages routiers*, publié par Les Publications du Québec, tome V, volume 2, 2001.

NATIONAL CAPITAL COMMISSION. *Capital Agenda 21*, 71 p.

NATIONAL CAPITAL COMMISSION. *The Downtown Urban Design Strategy 2020 – La stratégie de conception urbaine du centre-ville 2020*.

NATIONAL CAPITAL COMMISSION. *Greenbelt Master Plan*, 1996, 112 p.

NATIONAL CAPITAL COMMISSION. *The Greenbelt Pathway Design & Development Concept Plan, Daft for Discussion purposes Only*, 18 p.

NATIONAL CAPITAL COMMISSION. *Plan for Canada's Capital, A Second Century of Vision, Planning and Development*, 1999, 86 p.

NATIONAL CAPITAL COMMISSION. *Recreational Pathways / Les sentiers récréatifs dans la région de la capitale nationale*, sept. 1986, 99 p.

NATIONAL CAPITAL COMMISSION. *Sources for Environmental Priority Maps / Cartes des priorités environnementales : Références*, mars 1998.

NATIONAL CAPITAL COMMISSION. *Standard Sign System Manual / Système de signalisation normalisée*, septembre 1997.

NATIONAL CAPITAL COMMISSION. *A Strategic Transportation Initiative for Canada's Capital Region, defining the Nation Capital Commission strategies for Sustainable Urban Transportation*, November. 2003, 42 p.

NATIONAL CAPITAL PLANNING COMMISSION. *Comprehensive Plan for the National Capital*. Parks and open space, august 2004. pp 103-131.

NORMA, MACQUARRIE, CAROL DUNNIGAN, *Town of Beaumont, Master Trail Plan*, updated July, 2003.

OTTAWA 2020, *City of Ottawa Official Plan*, volume 2A, publication: 1-29, may 2003, 373 p.

PLANI-CITÉ, TORRANCE-THAKAR ASSOCIATES INC. RESSCOPLAN. *Réseau intégré de sentiers récréatifs pour la région de la capitale nationale, développement stratégique, rapport final*, juin 1994, 164 p.

PRICE WATERHOUSE COOPERS, *Commission de la capitale nationale, sondage sur les utilisateurs des sentiers récréatifs, rapport final*, 31 mars 1999, 28 p.

PRICE WATERHOUSE COOPERS, *Capital Pathway / Sentier de la Capitale, Recreational Pathways User Study, final report*, mars 1999, 25 p.

PUGET SOUND REGIONAL COUNCIL. *Regional Bicycle and Pedestrian Implementation Strategy for the Central Puget Sound Region*. 34 p.

ROCHE, DELUC, DELCAN. *Ottawa River Integrated Development Plan, Final Report*, September. 2003, 93 p.

ROCHE, DULUC. *Réseau de sentiers récréatifs polyvalents pour la MRC de Papineau*, concept intégré de mise en valeur, Municipalité de comté de Papineau, rapport d'étude, mars 2001, 65 p.

VÉLO QUÉBEC. *Les sentiers du 21^e siècle*, planification, design et gestion des sentiers polyvalents, éd. Marquis, traduit et adapté. Avec autorisation de Island Press, éditeur et de Rails-To-Trails Conservancy. 1995, 223 p.

VÉLO QUÉBEC, en collab. avec le ministère des Transports du Québec et l'Agence canadienne de développement international, *guide technique d'aménagement des voies cyclables, 2^e éd.*, 1992, 189 p.

VILLE D'AYLMER, *Plan d'urbanisme*, # 300-3-2001, 25 mai 2001.

VILLE DE BUCKINGHAM, ASS. DE DANIEL ARBOUR & ASSOCIÉS, *Plan d'urbanisme, règlement de la Ville de Buckingham, comté de Papineau (Québec), octobre 2000*.

VILLE DE GATINEAU, *Plan d'urbanisme*, service d'urbanisme/juin 1998, rév. mars 1999, rév. juillet 1999.

VILLE DE GATINEAU, *Plan d'urbanisme*, plan d'urbanisme numéro 2200, compilation administrative, adopté le 18 septembre 1990, entré en vigueur le 2 novembre 1990.

RÉFÉRENCES INTERNET

40-MILE LOOP-TRAIL MAP, *History of the 40-Mile Loop*, 200, p. 1-2.
<http://www.40mileloop.org/history.htm>

40-MILE LOOP TRAIL SYSTEM, *About 40-Mile Loop Land Trust*, 2004, p. 1-2.

40-MILE LOOP, *Trail & Greenways, Connecting neighbourhoods to nature, 2004*, 12 p.

ALASKA DEPARTMENT OF NATURAL RESOURCES, *Alaska Recreational Trails Plan*, State of Alaska, Tony Knowles, Governor, Department of Natural Resources Pat Pourchot, Commissioner, Division of Parks & Outdoor Recreation Jim Stratton, Director, October 2000, 101 p.

CITY OF KINGSTON – *Cycling and Pathway Study*, Final Report, Nov. 2003, 172 p. <http://www.cityofkingston.ca/residents/development/pathways/index.asp>

CITY OF WATERLOO COMMUNITY, *Trails and Bikeways Master Plan*

CRIME PREVENTION THROUGH ENVIRONNEMENTAL DESIGN,
<http://www.cpted-watch.com>

JAMIESON FOLEY, TRAFFIC & TRANSPORT ENGINEERS, *Multi Use Recreational Pathway Concept Plan Final Study Report*, 67 p.

LEFEBVRE A, L. SODERSTROM. *Le vieillissement de la population québécoise : conséquences sur le financement des dépenses publiques de santé. Rapport présenté au Conseil de la santé et du bien-être*. Département des sciences économiques, Université McGill, nov. 2000, 63 p.
http://www.csbe.gouv.qc.ca/fr/publications/rapports/20001101_rapp_cfr.pdf

NATIONAL CAPITAL PLANNING COMMISSION, *Comprehensive Plan, for the National Capital*, Parks and Open Space element.
http://www.ncpc.gov/publications_press-compplan-ParksOpenSpace.pdf.url

NICHOLLS Sarah, *Measuring the Impact of Parks on Property Values, In National Recreation and Park Association*.
<http://www.nrpa.org/content/default.aspx?documentId=1013>

TRAVELSMART, *Sustrans, the National Cycle Network*, UK
<http://www.sustrans.org.uk/>

AUTRES SITES INTERNET PERTINENTS

http://chelsea.ca/english/recreation-culture/RC_Master_Plan.pdf#search='pathway%20recreation'

<http://www.cycling.mb.ca/rec&trans/pw2020.PDF#search='Winnipeg%20pathway%20recreation'>

http://www.losaltoshills.ca.gov/pdf/path_element.pdf#search='pathway%20recreation'

http://www.rea.state.or.us/ODF/STATE_FORESTS/docs/management/nwfmf/Forest_Management_for.pdf#search='pathway%20recreation'

http://www.ottawakiosk.com/bike_patrol.html

http://www.accessfayetteville.org/parks_recreation_trails_and_greenways/trail_and_greenways/alternative_transportation_and_trail_master_plan.html

http://www.ci.elko.nv.us/commdev/bicycle_plan.htm

<http://www.bicyclinginfo.org/>

<http://www.cpra.ca/cpra-new/en/eng.htm>

<http://www.ci.eugene.or.us/PW/Transportation/Bike/bikeindex.htm>

<http://www.cityofkingston.ca/residents/development/pathways/index.asp>

http://www.cityofkingston.ca/pdf/transportation/pathways_toref.pdf#search='Pathway%20system'

http://www.city.ottawa.on.ca/city_services/recreation/parks/index_en.shtml

http://www.raleighnc.gov/portal/server.pt?space=CommunityPage&cached=true&parentname=Gateway&parentid=None&in_hi_userid=2&control=SetCommunity&PageID=0&CommunityID=209

<http://www.regina.ca/>

<http://www.nrpa.org/>

http://www.cityofkingston.ca/pdf/transportation/pathways/CyclingPathways_DraftReport-August_03.pdf

http://www.ncpc.gov/publications_press/compplan/ParksOpenSpace.pdf

<http://www.grandconcourse.ca/flash2004/index.htm>

<http://www.nrpa.org/content/default.aspx?documentId=1013>

<http://www.metro-region.org/pssp.cfm?ProgServID=5>

<http://www.metro-region.org/article.cfm?ArticleID=3419>

<http://planning.dc.gov/planning/cwp/view.asp?a=1285&q=571889>

<http://www.ontariotrails.on.ca/homepage.htm>

<http://www.world-playground.com/ParkRecreation.htm>

<http://www.portlandparks.org/>

<http://www.railtrails.org/find/traillink/default.asp>

<http://co.el-dorado.ca.us/Rubicon/MasterPlanReports.html>

<http://www.trailsandgreenways.org/resources/highlights/resourcedb/resourcemain.asp>

<http://www.walkinginfo.org/>

<http://www.railtrails.org/>

<http://home.earthlink.net/~sfaust1534/vnb/>

<http://www.city.thunder-bay.on.ca/index.cfm?fuse=html&pg=350>

http://www.tripadvisor.com/Attraction_Review-g154913-d184738-Reviews-Calgary_Pathway_System-Calgary_Alberta.ink.html

<http://www.canadatrails.ca/tct/>

<http://www.ci.oswego.or.us/parksrec/pathways.htm>

http://www.city.ottawa.on.ca/city_services/planningzoning/2020/transpo/toc_en.shtml

<http://www.thewoodlandsassociations.org/parks-rec/?page=81>

<http://www.trentu.ca/academic/trailstudies/reflist.html>

<http://www.teararoa.org.nz/Longtrails/brucetrail.php>

<http://www.americantrails.org/resources/planning/VAoverview.html>

<http://www.alittlehistory.com/more/Edmonton/rollr-Ed.htm>

<http://www.lin.ca/lin/resource/html/jk34.htm>