

NATIONAL CAPITAL COMMISSION COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

Sentier polyvalent des plaines LeBreton Procès-verbal de la réunion

10 décembre 2020
15 h à 16 h 30 HNE, Ottawa
Par téléconférence *Microsoft Teams*

Participants:

CCN et autres:

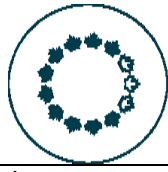
- Émilie Ruel : ER
- Greg Kerr : GK
- Laura Mueller : LM
- Hieu Nguyen : HN
- Valérie Rouette : VR (architecte paysagiste)
- Cédric Pelletier : CP
- Camille Renaud (procès-verbal)

Membres du GCP :

- Diane Kampen, Pour les transports sains : DK
- Caroline Guimond, Comité consultatif public de Bâtir LeBreton : CG
- Adam Melnick, Comité consultatif public de Bâtir LeBreton : AM
- Dave Robertson, Bike Ottawa : DR
- Jamaal Jackson Rogers, Comité consultatif public de Bâtir LeBreton : JJR
- Heather Moore, Comité consultatif public de Bâtir LeBreton : HM

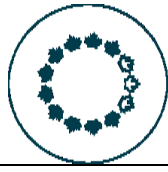
Commentaires/questions du GCP

N°	Membre	Point	Réponse/mesure
1	ER	Présentation et remerciements pour la participation.	
2	DR	Voie cyclable – y aura-t-il une séparation entre le sentier de vélo et celui de la marche sur toute la longueur ou seulement sur le tronçon 1?	HN : Le tronçon 1 comprendra une voie cyclable et un sentier piétonnier séparés.
4	DR	Quelle est la largeur prévue par direction?	HN : Le sentier polyvalent du tronçon 2 aura une largeur standard de 4 mètres.
5	DR	Voie cyclable – est-elle prévue pour une utilisation à l'année (entreposage de la neige, drainage)?	HN : Nous attendons de voir les résultats du projet pilote concernant le prolongement du sentier d'hiver SJAM avant de discuter de l'exploitation pour les années à venir.
6	DK	Les questions d'accessibilité sont importantes. Des sentiers plus larges et séparés pour la marche et le vélo sont préférables pour offrir une meilleure accessibilité à tous les utilisateurs. Nous avons vraiment constaté, avec la situation de la COVID, que de nombreuses voies sont trop étroites à l'heure actuelle pour un usage généralisé.	
7	HN	1. Qui seront les principaux utilisateurs et quels sont leurs besoins?	



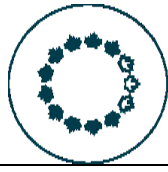
NATIONAL CAPITAL COMMISSION
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

8	DK	Je pense que les sentiers des PL attireront beaucoup de gens qui vivent à proximité et, compte tenu de la proximité du transport en commun, les gens pourraient utiliser le transport en commun pour venir faire des marches, etc. Il pourrait être utile de rendre les sentiers plus larges que la norme, surtout si nous pensons que les gens qui ont des besoins en matière d'accessibilité les utiliseront. Je pense qu'il sera très utilisé et quand en plus il y a des cyclistes, ça devient difficile. Beaucoup de gens qui empruntent ces sentiers ne savent pas comment les utiliser (p. ex., touristes).	VR : En général, les sentiers de la CCN sont de 3 mètres. Le Plan stratégique du Sentier de la capitale, qui a récemment été approuvé, propose des sentiers plus larges. Le sentier polyvalent aura une largeur de 4 mètres, et le tronçon de sentiers séparés sera divisé en une voie piétonne de 2 m et une voie cyclable de 3 m. Il faut essayer d'élargir le sentier le plus possible.
9	DR	Nous devons planifier pour l'avenir et nous tourner vers nos voisins les plus proches pour voir ce qu'ils font. Par exemple, à Montréal, on est passé à 3 m pour la voie cyclable seulement. Cela permet de rouler côte à côte, ce qui fait que le vélo devient également une activité sociale. Ces deux modes de transport voyagent à des vitesses différentes et ont tous deux besoin de leur juste part d'espace. Il est important de les séparer le plus possible.	
10	CG	Dans ce plan, où mettons-nous les trottinettes? Nous parlons de vélos et piétons, mais dans un contexte où ça devient un lieu d'attraction touristique, on peut s'imaginer d'autres modes de transports tels que la Mobylette, mono-roue, etc. Est-ce que ces autres modes vont tous dans les pistes cyclables? C'est un problème qui émerge dans la plupart des villes.	VR: Nous sommes en train de revoir la politique à ce sujet-là. Nous sommes en train d'étudier les différents types de Mobylettes. La CCN va émettre des directives très claires qui vont s'appliquer à la section de sentier que l'on présente aujourd'hui.
11	HN	2. Quels types d'activités ou de programmes devraient être envisagés, particulièrement dans la zone de ralentissement près de l'esplanade Pimisi?	
12	JJR	Étant donné qu'Ottawa connaît une longue saison hivernale, comment ces espaces extérieurs peuvent-ils nous donner l'occasion de profiter de l'hiver? On peut penser aux pays où la saison hivernale ne les empêche pas de profiter du plein air.	ER : À notre Labo d'urbanisme de Québec, nous avons vu des suggestions sur l'animation avec des foyers, des kiosques à chocolat chaud, etc. LM : Le projet pilote du sentier SJAM nous donnera une idée de la volonté ou de la demande d'avoir un lien pour le ski ici. Nous verrons ce qui se passe au parc des Rapides-Remic, où il y a un foyer, un magnifique petit brise-vent fait de sapins de Noël recyclés, des rafraîchissements seront offerts cette année, etc. Cela nous donnera une idée de la façon dont les choses pourraient fonctionner et nous permettra de voir s'il y aura du soutien pour continuer à aménager le sentier d'hiver.
13	CG	Un soutien complet des activités hivernales. C'est déjà agréable avec les sculptures qui s'y trouvent. Nous devrions penser à garder l'art visible en hiver.	



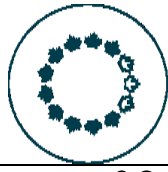
NATIONAL CAPITAL COMMISSION
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

		Il faut aussi penser à la météo estivale. Cet espace me rappelle le Liban où l'on utilise les rivières en installant des restaurants sur les deux côtés avec un couvert forestier pour rafraîchir l'air. Je pense qu'il pourrait y avoir un couvert forestier pour créer de l'ombre avec un accès à de l'eau pour se rafraîchir, et peut-être des aliments régionaux et des tables de pique-nique.	
14	DR	Où se trouvera le stationnement des vélos? Il pourrait être intéressant de jouer avec les modèles qui conviennent à différents types de bicyclettes. Une idée serait d'avoir une pompe à vélo à côté du stationnement pour vélos.	LM : Il y a un grand nombre de supports à vélos sous le pont de la rue Booth. Ils sont protégés des intempéries. Nous espérons encourager les gens à faire une pause, à pique-niquer, à profiter de la vue sur l'aqueduc, à apprécier l'art dans ce secteur, etc. Nous aimerions savoir où devrait se trouver le stationnement supplémentaire pour vélos et comment il devrait être placé.
15	DR	Dans la ville de Québec, il y a un magnifique nouveau sentier le long de la rivière avec des points d'arrêt dotés de fantastiques sièges d'inspiration artistique. C'est très confortable avec un emplacement tout près pour stationner les vélos.	
16	HN	Question : En ce qui concerne le point de connexion avec l'esplanade Pimisi, nous avons eu une discussion interne sur le comportement des cyclistes qui empruntent le sentier et entrent dans l'esplanade (piétons et nature). Les commentaires et suggestions sont les bienvenus.	
17	HM	Quand on regarde des intersections comme celles du pont de la rue Somerset et de la rampe descendante du CNA, c'est un véritable gâchis. Les gens ne feront pas ce qu'indique l'affichage.	
18	DK	J'aimerais faire écho aux propos de Heather. Le fait d'offrir beaucoup de stationnements intéressants pour vélos est peut-être une façon de les encourager à descendre de leur vélo et à le stationner. Je suis d'accord pour dire que les gens ne lisent pas les panneaux, mais peut-être que le fait de voir beaucoup de stationnements pour vélos serait un incitatif pour les cyclistes.	VR : Pour revenir à [la promenade Samuel-De] Champlain, dans la Ville de Québec, il y a d'autres traitements du paysage que nous pouvons utiliser pour ralentir les utilisateurs. Par exemple, changer la configuration de la chaussée, peindre la chaussée. La signalisation n'est pas optimale, mais c'est une façon de commencer à changer les comportements. Les cyclistes navetteurs seront encouragés à emprunter la rue Albert ou le corridor SJAM.
19	DR	L'intention initiale est-elle d'utiliser ce sentier pour les loisirs d'hiver, puis de garder le sentier de la rue Albert ouvert toute l'année pour le navettage?	LM : C'est ce que nous pensons en ce moment quant à l'utilisation hivernale dans le cadre de la piste de ski aménagée, mais aucune décision n'a encore été prise. Nous verrons



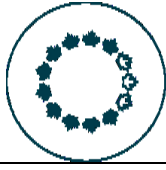
NATIONAL CAPITAL COMMISSION
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

			comment cela fonctionne cet hiver avec la mise à l'essai d'une section de ce futur tracé de sentier aménagé comme piste de ski, ce qui nous donnera une idée à savoir si cette utilisation est souhaitée.
20	DR	Je n'ai jamais été un grand partisan de la signalisation. Je suis partisan d'une conception réalisée en vue des types de comportements que l'on veut voir. Il faut essayer d'entrer dans la tête des gens. On peut rétrécir le sentier, le faire tourner, utiliser des sentiers texturés, etc. Cela dit, il faut garder à l'esprit l'accessibilité; les sentiers texturés sont plus difficiles pour les personnes qui utilisent des appareils motorisés. Les bicyclettes sont aussi des dispositifs d'accessibilité, ce qui signifie que vous ne devriez pas forcer les gens à descendre de leur vélo. C'est grâce à la conception qu'il faut faire savoir aux gens qu'ils entrent dans une zone de ralentissement. Une affiche amicale est acceptable, mais habituellement, les instructions ne sont pas bien reçues par l'entremise de la signalisation.	EG : Il faut donner aux utilisateurs l'occasion d'apprendre qu'il s'agit d'une zone de ralentissement.
21	HN	3. Quelles devraient être les considérations prioritaires en matière de conception?	
22	DR	Je viens d'assister à un webinaire où nous avons discuté de la possibilité de faire plus avec moins lorsque nous construisons des infrastructures cyclables. Une personne a mentionné qu'à travers chaque conception, on doit dire qu'on se soucie de l'expérience du visiteur. Sans donner les détails précis de ce qu'on recherche, mais il est important d'être dans cet état d'esprit. Ce que je propose, c'est d'aller dans la communauté artistique, il y a tellement de choses qu'on peut faire avec différents matériaux et types d'éclairage.	VR : L'expérience utilisateur est toujours une priorité absolue.
23	CG	Éclairage – l'aspect sécurité est très important, surtout si nous voulons que les familles utilisent l'espace. Ce qui est étonnant, c'est qu'actuellement, quand on marche dans la région la nuit, on a l'impression de marcher dans la nature. Il y a suffisamment de lumière pour se sentir en sécurité et savoir où l'on va, mais pas assez pour se sentir en ville. Il faut trouver le bon équilibre pour l'éclairage. Si on éclaire toute la zone, on perd le sentiment d'être dans la nature.	LM : Très bon commentaire sur le besoin d'équilibre sur le plan de l'éclairage, merci Caroline!
24	DR	Le sentier des Voyageurs illustre le commentaire de Caroline. Ce n'est pas seulement de l'éclairage aérien, mais différents types d'éclairage (bornes de protection lumineuses) qui éclairent toute la zone. De l'éclairage sous les bancs.	
25	CG	En raison de la contamination du sol, je crois comprendre qu'il y aura des barricades des deux côtés. Que fera-t-on pour s'assurer que les utilisateurs ne se sentent pas dans	VR : Ce sera clôturé des deux côtés des sentiers. Ce ne sera pas haut, une clôture à mailles losangées. Nous



NATIONAL CAPITAL COMMISSION
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

		une cage? Quel est le plan pour que cela paraisse bien, mais aussi assez grand, pour que les gens ne passent pas par-dessus?	voulons offrir une belle expérience à l'utilisateur. Nous avons trouvé un autre détail qui permet une certaine perméabilité dans le paysage, tout en empêchant les utilisateurs d'entrer dans les terrains contaminés. Les sols contaminés ne seront pas entretenus, et nous voulons que le corridor vert soit le plus large possible.
26	ER	Quel genre de traitement serait appliqué à ce corridor vert? Y aurait-il des éléments d'aménagement paysager ou seulement de l'herbe?	VR : Tout ce qui se trouve à l'intérieur du couloir de 8 m sera recouvert au minimum d'un sol propre et aura une sorte de plan de plantation; cela aura l'air naturel, on ne veut pas tondre la pelouse. Nous planterons quelques arbres en périphérie du paysage.
27	CG	Les commentaires que nous faisons proviennent d'adultes qui utilisent l'espace. Quelles sont les considérations pour les enfants qui empruntent les sentiers? Qu'est-ce qu'ils aimeraient voir? Comment obtiendrez-vous leurs commentaires?	ER : Excellent point. Nous avons déjà eu des conversations avec des groupes de jeunes par le passé. Ce n'est pas quelque chose que nous avons intégré pour ce projet. DR : Les enfants ont toujours les meilleures idées. Excellente idée. LM : Je veux essayer d'encourager les enfants à participer au monde de la consultation publique.
28	DK	Comment les groupes en matière d'accessibilité et les groupes de personnes âgées sont-ils consultés sur ce projet? Si nous recherchons la diversité quant aux utilisateurs, la CCN devrait peut-être consulter ces groupes.	ER : Nous suivons l'orientation du gouvernement en nous basant sur l'ACS+. De plus, le Comité consultatif sur l'accessibilité universelle (CCCA) examine la conception et formule des commentaires. On pourrait aussi faire participer les résidents qui vivent à proximité. VR : Ce ne sera pas présenté au CCCA. C'est facile d'offrir une conception exempte d'obstacle. LM : Nous réfléchissons aux possibilités de discuter de l'ensemble du projet Bâtir LeBreton et du Plan directeur conceptuel avec le CCCA pour obtenir des conseils et une réaction sur les plans d'ensemble. Un principe important du Plan directeur conceptuel veut que tous les espaces publics soient universellement accessibles. Il y a tant de considérations de conception



NATIONAL CAPITAL COMMISSION
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

			détaillées. Peut-être pourriez-vous parler avec le CCCA de l'ensemble du projet.
29	DK	C'est quelque chose à garder à l'esprit une fois élaboré. Par exemple, c'était bien quand les terrasses pouvaient se prolonger jusque sur les trottoirs cet été, mais cela a aussi soulevé d'énormes problèmes d'accessibilité.	
30	CG	Le sentier sera situé près de la bibliothèque. Tout le concept d'intégration des lieux de lecture est un peu oublié.	LM : Absolument, il y a déjà une petite voie d'accès à la bibliothèque. L'intention est que cela continue, peut-être avec un autre lien, qu'on passe par la bibliothèque et qu'on retourne sur la rue Albert. Cela fait partie de la stratégie de mobilité du Plan directeur conceptuel. Cela raccourcirait le trajet jusqu'à la rivière si on passait par LeBreton.