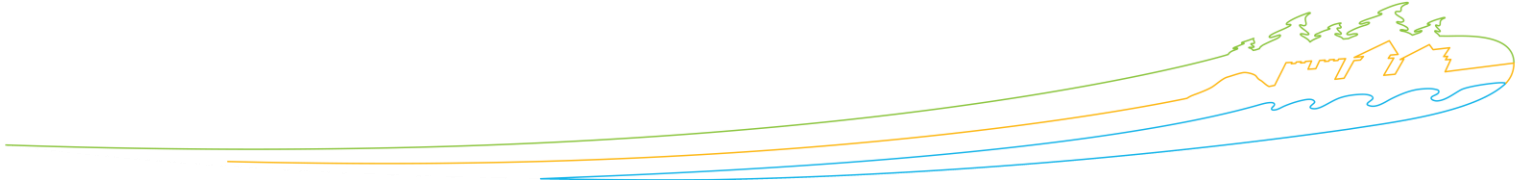




Parcs
Canada

Parks
Canada



STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT DU CORRIDOR RIDEAU

**Évaluation de caractérisation du
paysage**

et

**Recommandations en matière de
planification et de gestion**



DILLON
CONSULTING

Le présent rapport a été entièrement financé par Parcs Canada



Sommaire

Introduction

La voie navigable du canal Rideau (le « canal ») s'étend sur une distance de 202 kilomètres et relie la rivière des Outaouais au lac Ontario. Le canal Rideau s'est vu décerner de nombreuses distinctions, notamment les désignations de site historique national et de rivière du patrimoine canadien, et a fait l'objet d'une mise en candidature à titre de site du patrimoine mondial de l'UNESCO. En raison de ces désignations, le corridor qui comprend le canal Rideau a été reconnu en tant que paysage culturel revêtant une certaine importance.

Par la décision 31-COM-8B.35, le Comité du patrimoine mondial de l'UNESCO a adopté la déclaration de valeur universelle exceptionnelle suivante :

« Le canal Rideau est un grand canal stratégique construit à des fins militaires qui a joué un rôle crucial dans la défense par les forces britanniques de la colonie du Canada contre les États-Unis d'Amérique, ce qui contribua au développement de deux entités politiques et culturelles distinctes dans le nord du continent américain, ce qui peut être considéré comme une période significative de l'histoire humaine [...] »

Dans sa décision d'inscrire le canal Rideau sur la Liste du patrimoine mondial, le Comité du patrimoine mondial de l'UNESCO a recommandé que, « une fois l'étude de l'environnement visuel du canal achevée, il soit envisagé de renforcer la protection visuelle de celui-ci au-delà de la zone tampon¹, afin d'en protéger les valeurs visuelles à l'instar de ses valeurs environnementales ».

À la suite de cette recommandation du Comité du patrimoine mondial, Parcs Canada s'est engagé à procéder à l'évaluation du caractère visuel du corridor du canal. Étant donné que cette recommandation vise des terres situées au-delà du lieu historique, des forums, des journées portes ouvertes et des réunions intergouvernementales ont été organisés et ont donné lieu, en 2010, à la création officielle de la Stratégie d'aménagement du corridor Rideau. Cette Stratégie est dirigée par un comité directeur auquel siègent Parcs Canada, la Commission de la capitale nationale, la province de l'Ontario, certaines Premières Nations ainsi que les treize municipalités, les trois comtés et les deux offices de protection de la nature situés le long du canal. Parcs Canada assure un service de secrétariat pour appuyer les travaux effectués dans le cadre de la Stratégie, et les planificateurs de chacun des groupes représentés forment un groupe consultatif technique de planificateurs.

Dans le cadre de ses délibérations, le comité directeur qui chapeaute la Stratégie d'aménagement du corridor Rideau a commandé une évaluation de caractérisation du paysage du corridor Rideau, laquelle est financée par Parcs Canada, afin de relever les éléments principaux et les valeurs principales que l'on trouve le long de la voie navigable et d'appuyer plus efficacement la planification et la gestion du paysage.

Évaluation de caractérisation du paysage

L'évaluation de caractérisation du paysage a été réalisée à l'aide d'une combinaison de méthodes, dont des recherches informatiques, des cartes de l'analyse du bassin visuel, des études menées sur le terrain et des techniques liées à la réalisation de sondages sur les préférences du public. La figure qui se trouve à la page suivante présente le processus d'évaluation et les résultats de l'étude sous la forme d'un graphique. Les cartes se rapportant à l'évaluation de caractérisation du paysage se trouvent en annexe du présent rapport.

Voici les quatre secteurs géographiques recensés pour le corridor Rideau :

1. le canal Rideau : des écluses d'Ottawa aux écluses de Hog's Back;
2. la rivière et les lacs Rideau : des écluses de Hog's Back à l'écluse de Newboro;
3. le canal Tay;
4. la rivière et les lacs Cataraqui : de l'écluse de Newboro à Kingston.

¹ La zone tampon est une zone de 30 mètres de largeur, adjacente aux limites du canal Rideau.

PROCESSUS D'ÉVALUATION ET RÉSULTATS

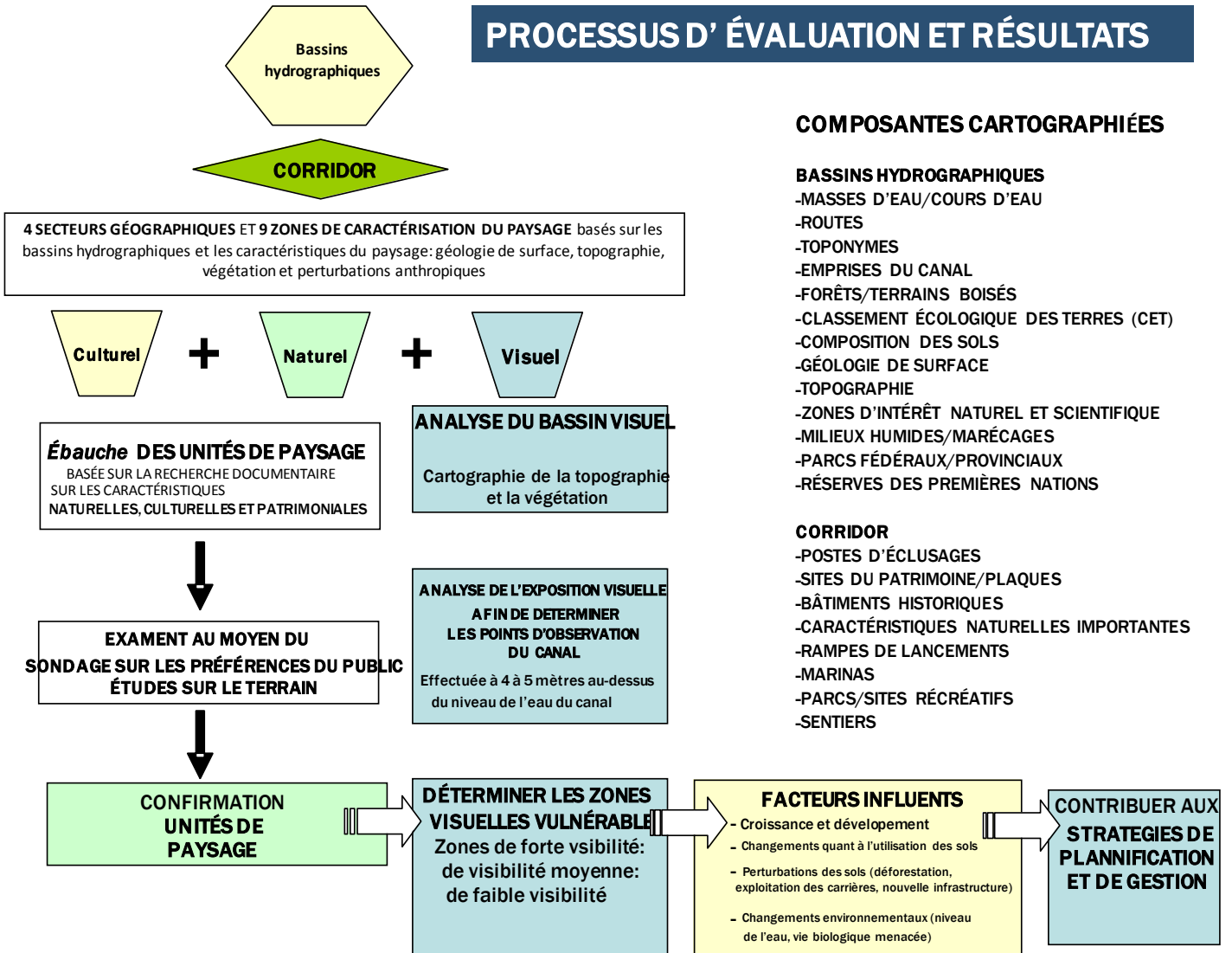
COMPOSANTES CARTOGRAPHIÉES

BASSINS HYDROGRAPHIQUES

- MASSES D'EAU/COURS D'EAU
- ROUTES
- TOPONYMES
- EMPRISES DU CANAL
- FORÊTS/TERRAINS BOISÉS
- CLASSEMENT ÉCOLOGIQUE DES TERRES (CET)
- COMPOSITION DES SOLS
- GÉOLOGIE DE SURFACE
- TOPOGRAPHIE
- ZONES D'INTÉRÊT NATUREL ET SCIENTIFIQUE
- MILIEUX HUMIDES/MARÉCAGES
- PARCS FÉDÉRAUX/PROVINCIAUX
- RÉSERVES DES PREMIÈRES NATIONS

CORRIDOR

- POSTES D'ÉCLUSAGES
- SITES DU PATRIMOINE/PLAQUES
- BÂTIMENTS HISTORIQUES
- CARACTÉRISTIQUES NATURELLES IMPORTANTES
- RAMPES DE LANCEMENTS
- MARINAS
- PARCS/SITES RÉCRÉATIFS
- SENTIERS



Voici les unités de caractérisation du paysage relevées pour le corridor :

- Culturelles : zones urbaines, zones suburbaines, lots résidentiels, lots ruraux, paysages historiques, propriétés riveraines, terres agricoles, paysages aménagés, institutions/campus, zones industrielles, zones d'extraction des ressources et paysages présentant des infrastructures de transport;
- Naturelles : lacs/plans d'eau libre, rapides/chutes, vallées fluviales végétalisées, hautes terres boisées, basses terres boisées, milieux humides/marais et formes de relief importantes.

La vulnérabilité du paysage dépend de sa capacité de s'adapter au changement visuel, et ce changement peut s'opérer de deux façons :

1. l'unité de caractérisation d'un paysage peu aménagé peut faire l'objet d'un aménagement plus important (par exemple, l'urbanisation d'une unité de paysage de type C7 – Terres agricoles qui devient une unité de paysage de type C2 – Zones suburbaines);
2. des changements peuvent être apportés au sein d'une unité de paysage (par exemple, l'ajout d'un nouvel ensemble de chalets riverains dans une unité de paysage de type C6 – Propriétés riveraines).



Lorsqu'on évalue divers scénarios de changement du paysage en fonction du degré de vulnérabilité (c.-à-d. la capacité de s'adapter au changement), on constate que nombre de ces scénarios rendent le paysage très vulnérable, ce qui vient confirmer la croyance selon laquelle le paysage du corridor est assez vulnérable dans l'ensemble et que sa capacité de s'adapter au changement à long terme est plutôt restreinte.

Sondage sur la préférence visuelle

Dans le cadre de la Stratégie d'aménagement du corridor Rideau, le Sondage sur la préférence visuelle constitue un élément essentiel de l'évaluation de caractérisation du paysage par lequel les communautés locales, les partenaires et les intervenants sont appelés à vérifier certaines affirmations concernant les préférences du public en regard de certaines caractéristiques du paysage.

Les répondants au sondage devaient se prononcer sur 72 photographies représentant cinq types de caractéristiques présentes le long du corridor Rideau. Pour chaque photographie, le participant devait se prononcer sur l'énoncé suivant : « Cette image représente ce que j'aime voir le long du corridor Rideau ». Ils devaient ensuite sélectionner l'une des cinq réponses suivantes : (1) en désaccord; (2) plutôt en désaccord; (3) neutre; (4) plutôt d'accord; (5) d'accord.

Le recensement des photographies les plus prisées et les moins prisées a permis de cerner les éléments principaux et les valeurs principales du corridor Rideau qui contribueront à améliorer la planification et la gestion futures de son paysage. Un thème commun à toutes les photographies qualifiées de « négatives » était la végétation riveraine restreinte le long de la rive. Toutes les photographies dites « positives » montraient des milieux intacts et des vues panoramiques ininterrompues exemptes d'éléments artificiels, ce qui permet de penser que le public accorde une grande valeur aux zones non aménagées.

Recommandations en matière de planification et de gestion

Afin d'assurer une planification et une gestion futures efficaces du paysage du corridor, des méthodes de planification et de gestion qui tiennent compte des compétences multiples doivent être mises en place. Ces outils doivent faire partie d'une démarche coordonnée, globale et intégrée qui vise à cerner les enjeux prioritaires. Ils doivent aussi être applicables, c'est-à-dire qu'ils doivent correspondre à l'étendue et aux ressources des diverses compétences et à la capacité de leur organisation.

Les questions concernant le corridor touchent de nombreux intervenants qui peuvent être regroupés en six compétences fonctionnelles : le gouvernement fédéral, les Premières Nations, le gouvernement provincial, les offices de protection de la nature, les municipalités et les collectivités.

Les méthodes de planification et de gestion ont été réparties en groupes d'activités qui permettent de mieux comprendre leur complexité ou simplicité potentielle. Voici les groupes d'activités relatives aux recommandations en matière de planification et de gestion (des plus complexes aux moins complexes) :

1. **Réglementaires et quasi réglementaires** : Ces méthodes nécessitent habituellement des études et des analyses professionnelles et sont généralement soumises à un processus législatif avant leur entrée en vigueur. Elles peuvent aussi exiger beaucoup de temps et de ressources financières avant de pouvoir donner des résultats. Ces méthodes font cependant partie des outils de planification et de gestion du corridor les plus efficaces.
2. **Fondées sur les collectivités** : Ces méthodes sont fondées sur les partenariats et les groupes intéressés qui collaborent au niveau local. Ceux-ci sont habituellement influencés par un organisme jouant un rôle de catalyste ou de parrain, et les partenaires nécessitent des investissements différents en temps et en ressources financières. L'incidence de ces méthodes varie selon le degré d'intérêt, les ressources disponibles et l'étendue des partenariats.
3. **Opérationnelles** : Ces méthodes reposent sur l'intégration de nouvelles activités aux activités courantes d'une organisation ou d'un organisme. Il s'agit d'activités qui, au bout du compte, peuvent contribuer à la durabilité du corridor. Les changements opérationnels peuvent s'effectuer rapidement ou prendre du temps, et leurs effets peuvent être immédiats ou ne se faire ressentir qu'à long terme. Par contre, étant donné qu'ils se produisent habituellement à l'interne, ces méthodes peuvent alors être appliquées rapidement, s'il y a une volonté de changement au sein de l'organisation.

4. **Communication** : Ces méthodes visent à maintenir une relation solide avec les intervenants tout en les sensibilisant aux enjeux qui concernent le canal et le corridor et en leur faisant connaître les activités qui permettent de préserver et d'améliorer le corridor; les générations actuelles et futures de Canadiens pourront ainsi compter sur une base solide pour devenir les gardiens du canal et du corridor. La plupart des activités de communication peuvent être déployées assez rapidement (comparativement à celles liées aux méthodes réglementaires). Par contre, l'incidence des méthodes axées sur la communication varie grandement selon le médium employé et le public ciblé.

Les méthodes de planification et de gestion sont présentées sous forme de liste d'activités que les divers intervenants peuvent envisager de mettre en œuvre à tout moment, dans l'avenir. Chaque intervenant peut donc choisir les méthodes de planification et de gestion à partir d'une liste d'options, examiner la portée de leur incidence, l'éventail des ressources disponibles et les synergies potentielles avec des projets en cours ou des partenaires, puis prendre les mesures nécessaires.

Le comité directeur de la Stratégie d'aménagement du corridor Rideau devrait continuer de jouer un rôle important en diffusant l'information – en raison de son rôle de forum de partage des connaissances – et en s'attaquant aux enjeux. Le comité directeur devrait pouvoir également continuer de coordonner les activités qui contribuent à la durabilité du paysage du corridor.

La liste de méthodes de planification et de gestion s'inscrit peut-être dans une démarche souple qui permet de veiller aux intérêts des multiples compétences, mais certains problèmes bien connus et bien documentés ont une incidence sur la durabilité du corridor. Ces problèmes ont été soulevés dans l'évaluation de caractérisation du paysage et ont ensuite été confirmés par le Sondage sur la préférence visuelle. Voici les principaux problèmes relevés par le Sondage sur la préférence visuelle :

- une utilisation des terres qui produit un effet visuel négatif (entrave limitée à la visibilité, net contraste) à partir du canal;
- la végétation riveraine restreinte le long de la rive ou la destruction de la végétation;
- les signes d'érosion;
- les propriétés riveraines.

En ce qui concerne les diverses méthodes de mise en œuvre, on a créé un sous-ensemble de méthodes à partir de la liste complète. Ces méthodes sont considérées comme celles auxquelles il faut accorder une priorité au cours des cinq premières années du plan de mise en œuvre. Ce plan prévoit que la mise en œuvre de ces méthodes devrait commencer en 2014 étant donné que les budgets de 2013 des membres participant à la Stratégie sont probablement déjà établis. On recommande que, tout au long de l'année 2013, le comité directeur se penche sur les possibilités de collaboration et qu'il accepte de participer à des projets précis. Le plan de mise en œuvre est présenté à la section 4.5 du présent rapport.

Conclusion

Le présent rapport comprend une analyse, des méthodes de planification, une approche d'établissement des priorités et un plan de mise en œuvre qui aidera les multiples instances de la voie navigable à tenir compte de la recommandation du Comité du patrimoine mondial au sujet de la protection des valeurs visuelles du canal dans leurs efforts de collaboration. Le fait d'offrir aux visiteurs la possibilité de vivre des expériences significatives en milieu aquatique et terrestre constitue un des principaux éléments qui permet aux Canadiens de se rapprocher de leurs endroits patrimoniaux naturels et culturels et est essentiel à la viabilité d'économies locales et dynamiques. Le présent rapport est un outil qui aidera à évaluer les possibilités futures d'affaires, de planification et d'aménagement le long du corridor et permettra de s'assurer que les générations actuelles et futures vivent une expérience mémorable dans ce site du patrimoine mondial.



TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION	2
2. ÉVALUATION DE CARACTÉRISATION DU PAYSAGE	5
2.1 Objet de l'évaluation de caractérisation du paysage	5
2.2 Démarche	5
2.3 Méthodes	6
2.4 Analyse du bassin visuel	6
2.5 Zones de caractérisation et valeurs du paysage	7
2.5.1 Démarche	7
2.5.2 Secteurs géographiques	8
2.5.3 Zones de caractérisation du paysage	8
2.5.4 Unités de caractérisation du paysage	24
2.5.5 Vulnérabilité du caractère du paysage	26
3. SONDAGE SUR LA PRÉFÉRENCE VISUELLE	29
3.1 Objet du Sondage sur la préférence visuelle	29
3.2 Méthodologie	29
3.3 Choix des images	29
3.4 Points saillants du Sondage sur la préférence visuelle	29
4. RECOMMANDATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION ET DE GESTION	34
4.1 Un paysage complexe, qui relève de multiples instances	34
4.2 Établissement de la portée des méthodes	34
4.3 Liste des méthodes	37
4.3.1 Réglementaires et quasi réglementaires	37
4.3.2 Fondées sur les collectivités	40
4.3.3 Opérationnelles	40
4.3.4 Communication	41
4.4 Enjeux actuels et mesures prioritaires	45
5. CONCLUSION	50

Figure 1 : Carte générale

Annexe A : Cartes des zones de caractérisation du paysage

Carte de l'analyse du bassin visuel; carte des zones de caractérisation (cartes 1 à 9)

Annexe B : Cartes des valeurs universelles selon les consultations publiques

Annexe C : Outils de planification et de gestion existants

Annexe D : Sommaire des activités de mobilisation du public et résultats détaillés du SPV

1. INTRODUCTION

La voie navigable du canal Rideau (le « canal ») s'étend sur une distance de 202 kilomètres et relie la rivière des Outaouais au lac Ontario. Elle suit les rivières Rideau et Catarqui et traverse treize municipalités, dont les villes de Kingston et d'Ottawa, et de nombreux villages historiques et petites villes. Les terres adjacentes comprenant le corridor du canal Rideau (le « corridor ») englobent des centres-villes et des secteurs résidentiels, de vastes forêts et des milieux humides, des terres agricoles, des zones récréatives et des lieux de villégiature. À l'exception du canal et de ses installations connexes, de sa forêt-parc et des espaces ouverts appartenant à Parcs Canada, à la Commission de la capitale nationale et aux municipalités locales, la plupart des terres situées le long du corridor sont des propriétés privées.

Le canal Rideau s'est vu décerner de nombreuses distinctions, notamment les désignations de site historique national et de rivière du patrimoine canadien, et a fait l'objet d'une mise en candidature à titre de site du patrimoine mondial de l'UNESCO. En raison de ces désignations, le corridor, qui comprend le canal Rideau, a été reconnu en tant que paysage culturel revêtant une certaine importance.

Il n'existe aucune définition précise pour les paysages culturels. En 1992, la Convention du patrimoine mondial est devenue le premier instrument juridique international permettant de reconnaître et de protéger les paysages culturels, les décrivant comme des « ouvrages combinés de la nature et de l'homme ».

La *Politique sur la gestion des ressources culturelles de Parcs Canada* décrit les paysages culturels comme étant une « étendue géographique ayant été modifiée ou influencée par l'activité humaine, ou à laquelle est conférée une signification culturelle spéciale ». Dans la désignation du canal Rideau en tant que lieu historique national, l'*énoncé d'intégrité commémorative* précise que les paysages associés aux postes d'éclusement, plus précisément, constituent des ressources culturelles de niveau 1 (selon l'échelle de cotation de la *Politique sur la gestion des ressources culturelles*). Ces paysages revêtent une valeur particulière pour les raisons suivantes :

- ils sont associés et liés concrètement à la construction et à l'exploitation antérieures du canal;
- ils rehaussent le cadre historique exceptionnel du réseau de canaux;
- ils représentent un lien visuel et historique entre les différentes localités patrimoniales qui longent le canal : Chaffey's Lock, Newboro, Merrickville, Burritt's Rapids et Ottawa;
- ils servent de points de repère et de fil conducteur le long du réseau;
- ils ont gardé le même aspect historique et la même configuration, y compris les espaces ouverts et les modes de circulation;
- ils ont conservé les mêmes points de vue historiques, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des limites des postes d'éclusement;
- ils assurent une continuité du cadre et de l'environnement patrimonial pour les bâtiments des postes d'éclusement et les ouvrages de génie civil.



Dans son examen de la mise en candidature du canal Rideau et des fortifications de Kingston en tant que sites du patrimoine mondial, le Comité du patrimoine mondial de l'UNESCO a reconnu l'importance et la créativité de l'ingénierie et de la construction du canal Rideau, son rôle dans la création du Canada et son authenticité relative. Il a



également noté que l'appréciation continue de l'envergure du canal Rideau et l'incidence qu'il exerce sur son environnement sont liées à son cadre visuel. Par la décision 31-COM-8B.35, le Comité du patrimoine mondial de l'UNESCO a adopté la Déclaration de valeur universelle exceptionnelle suivante :

« Le canal Rideau est un grand canal stratégique construit à des fins militaires qui a joué un rôle crucial dans la défense par les forces britanniques de la colonie du Canada contre les États-Unis d'Amérique, ce qui contribua au développement de deux entités politiques et culturelles distinctes dans le nord du continent américain, ce qui peut être considéré comme une période significative de l'histoire humaine.

Critère (i) : Le canal Rideau reste l'exemple de canal en plans d'eau le mieux préservé d'Amérique du Nord, et il illustre l'utilisation à grande échelle de cette technologie européenne en Amérique du Nord. C'est le seul canal datant de la grande époque de construction de canaux en Amérique du Nord, au début du XIX^e siècle, qui soit encore opérationnel sur son parcours initial et qui conserve intactes la plupart de ses structures d'origine.

Critère (iv) : Le canal Rideau est un exemple de grande envergure, bien préservé et significatif de canal utilisé à des fins militaires et illustrant une période significative de l'histoire humaine, celle de la lutte pour le contrôle du nord du continent américain.

Le bien proposé pour inscription conserve tous les éléments principaux du canal d'origine, ainsi que des modifications pertinentes apportées ultérieurement au lit du cours d'eau, aux barrages, aux ponts, aux fortifications, aux postes d'éclusage et aux ressources archéologiques associées. Le plan original du canal ainsi que la forme des chenaux sont restés intacts. Le canal Rideau répond à sa fonction dynamique d'origine, celle d'être un cours d'eau praticable, et ce, sans interruption depuis sa construction. La plupart de ses portes d'écluse et de ses vannes d'arrêt sont toujours actionnées par des treuils manuels.

Tous les éléments du bien proposé pour inscription (canal, bâtiments associés et forts) sont protégés en tant que lieux historiques nationaux en vertu de la *Loi sur les lieux et monuments historiques 1952-1953*. Une zone tampon a été établie. Les réparations et la conservation des écluses, des barrages, des parois et des rives du canal sont directement réalisées sous le contrôle de l'Agence Parcs Canada. Chaque année, un tiers des installations du canal font l'objet d'une inspection exhaustive conduite par des ingénieurs. Il existe donc un inventaire complet de l'état de conservation de toutes les parties du lieu. Un plan directeur existe pour le canal (terminé en 1996 et mis à jour en 2005), et des plans sont presque achevés pour le fort Henry et les fortifications de Kingston. Le plan directeur du canal repose sur le *Règlement sur les canaux historiques*, qui offre un cadre d'application pour toutes les activités susceptibles d'avoir un impact sur les valeurs culturelles d'un monument. »

Le Comité du patrimoine mondial a recommandé qu'« une fois l'étude de l'environnement visuel du canal achevée, il soit envisagé de renforcer la protection visuelle de celui-ci au-delà de la zone tampon², afin d'en protéger les valeurs visuelles à l'instar de ses valeurs environnementales ».

À la suite de cette recommandation du Comité du patrimoine mondial, Parcs Canada s'est engagé à procéder à l'évaluation du caractère visuel du corridor du canal. Étant donné que cette recommandation vise des terres situées au-delà du lieu historique, des forums, des journées portes ouvertes et des réunions intergouvernementales ont été organisés et ont donné lieu, en 2010, à la création officielle de la Stratégie d'aménagement du corridor Rideau. Cette Stratégie est dirigée par un comité directeur auquel siègent Parcs Canada, la Commission de la capitale nationale, la province de l'Ontario, certaines Premières Nations ainsi que les treize municipalités, les trois comtés et les deux offices de protection de la nature situés le long du canal. Parcs Canada assure un service de secrétariat pour appuyer les travaux effectués dans le cadre de la Stratégie, et les planificateurs de chacun des groupes représentés forment un groupe consultatif technique de planificateurs.

- Voici les parties concernées par la Stratégie d'aménagement du corridor Rideau :

² La zone tampon est une zone de 30 mètres de largeur, adjacente aux limites du canal Rideau.

- Algonquins de l'Ontario
- Première Nation d'Alderville
- Office de protection de la nature de la région de Cataraqui
- Ville de Kingston
- Ville d'Ottawa
- Comté de Frontenac
- Comté de Lanark
- Municipalité de North Grenville
- Commission de la capitale nationale
- Parcs Canada
- Province de l'Ontario, représentée par le ministère des Affaires municipales et du Logement
- Office de protection de la nature de la vallée Rideau
- Canton de Montague
- Ville de Smiths Falls
- Canton de Drummond-North Elmsley
- Ville de Perth
- Canton de Tay Valley
- Canton de Rideau Lakes
- Canton de Leeds et des Milles-Îles
- Canton de South Frontenac
- Comtés unis de Leeds et Grenville
- Village de Merrickville-Wolford (présidence)
- Village de Westport

Dans le cadre de ses délibérations, le comité directeur qui chapeaute la Stratégie d'aménagement du corridor Rideau a commandé une évaluation de caractérisation du paysage du corridor Rideau, laquelle est financée par Parcs Canada, afin de relever les principaux éléments et les valeurs principales que l'on trouve le long de la voie navigable et d'appuyer plus efficacement la planification et la gestion du paysage.



2. ÉVALUATION DE CARACTÉRISATION DU PAYSAGE

2.1 Objet de l'évaluation de caractérisation du paysage

Le caractère du paysage peut être défini comme étant le modèle distinct et reconnaissable d'éléments présents dans un paysage et qui lui confère un « esprit du lieu ». L'évaluation de caractérisation du paysage ne vise pas à définir ce qui est mieux ou pire pour un paysage, mais plutôt à relever et à classer ses attributs à l'aide de données cartographiées et d'outils d'analyse objectifs combinés aux perceptions subjectives du paysage tel qu'il est perçu par les résidents et les visiteurs. Grâce à l'évaluation de caractérisation du paysage, il est possible de mieux comprendre les types de paysage et de prendre en note les valeurs importantes de manière à favoriser l'élaboration de stratégies de conservation et de gestion plus judicieuses. Étant donné que l'évaluation tient compte des paysages actuels du corridor Rideau, de la manière dont ils se sont formés et des changements possibles qu'ils peuvent subir à l'avenir, l'évaluation de caractérisation du paysage permet de s'assurer que tout aménagement futur sera effectué en respectant les vues et paysages appréciés qui composent le corridor et qu'il tiendra compte des façons de les protéger, voire de les améliorer.

Voici les objectifs précis de l'évaluation de caractérisation du paysage :

- servir de source d'information aux multiples intervenants, aux propriétaires fonciers et aux entreprises en passant par tous les ordres de gouvernement;
- promouvoir une meilleure compréhension de l'importance du corridor Rideau;
- recommander des stratégies de planification et de gestion qui favoriseront la conservation du caractère unique du corridor Rideau et aideront à construire des collectivités durables.

2.2 Démarche

L'évaluation de caractérisation du paysage a été réalisée à l'aide d'une combinaison de méthodes, dont des recherches informatiques, des cartes de l'analyse du bassin visuel, des études menées sur le terrain et des techniques liées à la réalisation de sondages sur les préférences du public.

Les activités liées à l'examen des renseignements et aux recherches informatiques ont été menées pendant le printemps et l'été de 2012, en même temps que les études réalisées sur le terrain. L'examen des renseignements comprenait entre autres la collecte et la vérification des rapports et des documents se rapportant à l'utilisation actuelle des terres, à la croissance et aux aménagements futurs, aux attributs du patrimoine naturel et culturel et aux sites touristiques et récréatifs. On a réalisé une analyse du bassin visuel afin de recenser des points de vue sur la voie navigable du canal et à partir de celle-ci (voir la section 2.4). Les renseignements recueillis ont été saisis dans une base de données du SIG et illustrés sur des cartes qui définissent et caractérisent les différents attributs du corridor présents dans un ensemble de zones de caractérisation du paysage.



L'évaluation tient compte des méthodes employées dans d'autres études similaires réalisées à l'étranger et est fondée sur des données recueillies et cartographiées dans le cadre du projet de cartographie de la Ville d'Ottawa³. La carte du SIG permet d'organiser, de manipuler et d'analyser des données cartographiées à référence géographique de manière à appuyer les objectifs des études.

Lors de trois ateliers qui ont eu lieu en mars 2012, on a consulté le public afin de lui demander de participer au recensement des endroits uniques ou spéciaux situés le long du corridor et de les classer selon les catégories suivantes : naturel, récréatif, culturel, patrimonial, touristique et économique. Une fois le recensement relatif à la cartographie de la caractérisation du paysage et les études menées sur le terrain terminés, le public a été de nouveau consulté lors de cinq ateliers présentés dans diverses collectivités situées le long du corridor en août 2012. À l'aide de photographies et d'un sondage interactif, on a cherché à connaître les préférences visuelles des participants afin de classer les différents paysages en fonction de leur qualité visuelle.

Le public était également invité à participer en accédant à une page Web, liée au site Web de Parcs Canada, et à une page sur le site FLICKR visant à faire connaître le projet et à faciliter le partage de photos d'endroits précis situés le long du canal Rideau et l'échange de commentaires à cet égard.

On a utilisé le sondage sur les préférences du public ainsi que la cartographie et l'évaluation réalisées par l'équipe d'experts-conseils pour recenser les zones du corridor dont le paysage possède un caractère distinct et est vulnérable aux changements physiques et visuels. Cet exercice a servi à formuler des stratégies et des recommandations en matière de gestion ou d'atténuation qui favoriseront la conservation des attributs uniques du canal ou à gérer les changements potentiels.

2.3 Méthodes

Les sections suivantes présentent les méthodes employées par l'équipe d'experts-conseils pour réaliser l'évaluation de caractérisation du paysage qui a donné lieu à la cartographie des zones de caractérisation du paysage situées le long du corridor Rideau.⁴ Les unités et les types de paysage initiaux présentés au comité directeur et lors des ateliers publics ont été améliorés et appliqués à l'ensemble du corridor dans une série de cartes les accompagnant.

La figure qui se trouve à la page suivante présente le processus d'évaluation et les résultats de l'étude sous la forme d'un graphique.

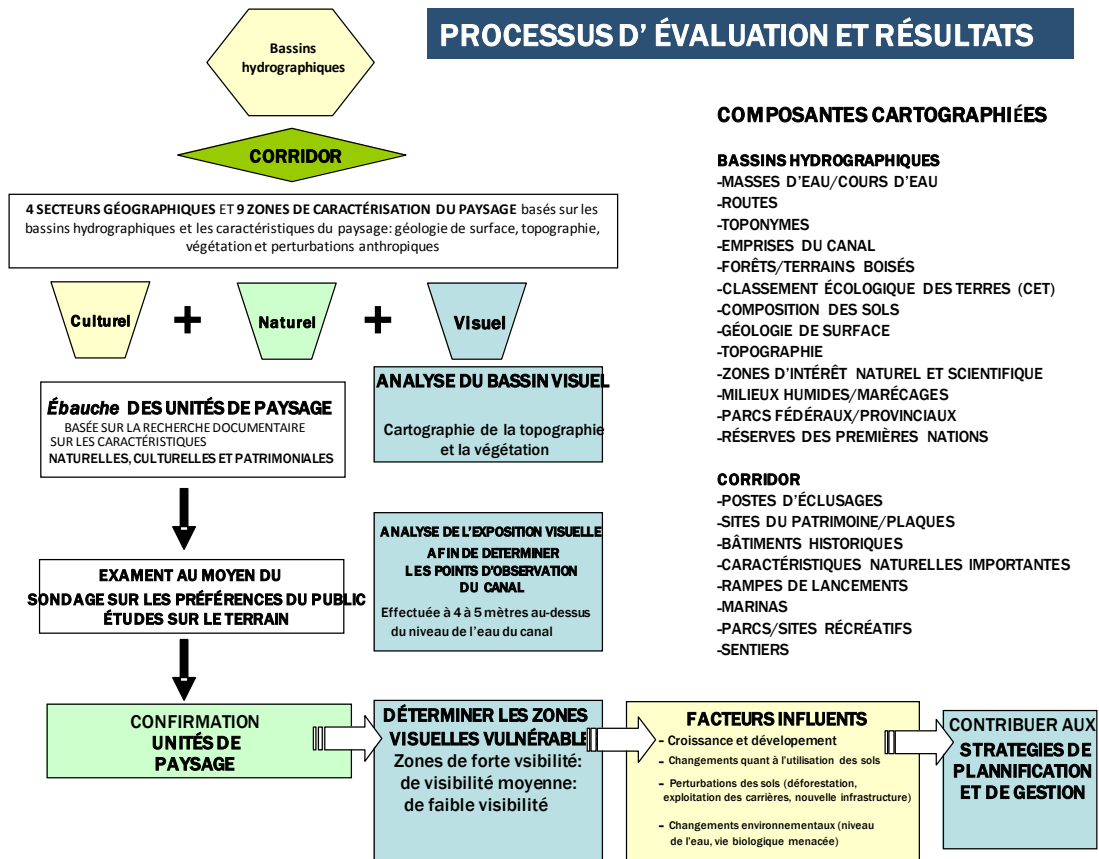
2.4 Analyse du bassin visuel

Bien que la partie du canal qui fasse l'objet de la désignation se limite à la voie navigable, les rives et les bâtiments et ouvrages historiques immédiats, leur valeur patrimoniale et l'expérience de l'utilisateur sont en grande partie influencées par son contexte environnemental, tant physique que visuel.

Afin de recenser les zones vulnérables et d'établir des limites aux fins de l'évaluation de caractérisation du paysage, on a réalisé une analyse du bassin visuel (voir l'**Annexe A**) visant à déterminer les endroits offrant des vues sur le canal et à partir du canal. Dans le cadre de l'analyse du bassin visuel, on a utilisé un SIG pour cartographier les zones visibles par les touristes le long de la voie navigable (telle qu'elle pourrait être vue depuis le pont supérieur d'un yacht, soit d'une hauteur de 4 à 5 mètres au-dessus du canal) ainsi que les vues sur le canal à partir des terres avoisinantes, ce qui comprend également les lignes de partage des eaux situées loin du canal.

³ La collecte et la compilation des données de référence du corridor Rideau ont commencé sous la direction de l'équipe responsable du projet de cartographie de la Ville d'Ottawa. Des cartes de base ont été fournies à l'équipe d'experts-conseils afin que celle-ci puisse élaborer l'évaluation de caractérisation du paysage.

⁴ L'évaluation tient compte du fait que la Commission de la capitale nationale a procédé à l'évaluation visuelle du canal Rideau dans les zones qui relèvent de ses compétences.



Dans le SIG, la végétation a été traitée comme un élément transparent, alors qu'il est reconnu qu'elle peut obstruer ou améliorer la vue vers l'intérieur et l'extérieur. Puisque cet exercice a été mené à l'aide du logiciel SIG, la végétation existante pourra être prise en compte dans une évaluation future, au besoin, en fonction de chaque endroit. Cette méthode a facilité la réalisation de l'évaluation des zones actuelles ayant une visibilité grande, moyenne ou faible ainsi que le recensement des zones vulnérables aux conséquences possibles que peuvent entraîner tout changement ou toute modification de l'utilisation des terres.

Le recours à une analyse du bassin visuel à ce moment-là a permis d'établir les limites indiquées dans la cartographie des unités de caractérisation du paysage.

2.5 Zones de caractérisation et valeurs du paysage

2.5.1 Démarche

Afin de faciliter la gestion des données et la réalisation de l'évaluation de caractérisation du paysage, on a découpé le corridor Rideau en quatre (4) secteurs géographiques et en plusieurs sous-secteurs qui définissent les zones de caractérisation du paysage. Les quatre secteurs géographiques tiennent compte des réseaux hydrographiques naturels le long desquels le canal Rideau a été construit, ainsi que de son évolution culturelle et des méthodes de génie civil employées, y compris la construction de canaux en tranchée, la canalisation des cours d'eau ainsi que l'inondation des rivières et des lacs existants. Une des caractéristiques uniques du canal Rideau, qui en fait également une réussite de génie civil, est non seulement sa longueur, mais aussi son dénivelé ascendant important vers le Bouclier canadien (soit d'environ 51 mètres en se déplaçant vers le sud, à partir d'Ottawa, et de 84 mètres à partir de Kingston), ce qui explique la formation de la ligne de partage des eaux entre la rivière Rideau qui coule en direction nord, jusqu'à la rivière des Outaouais, et les réseaux hydrographiques des rivières Catarauqui et Gananoque qui coulent en direction sud, jusqu'au lac Ontario. Les sous-secteurs du corridor tiennent également compte de la géologie locale, de la topographie, de l'aménagement et de la population, de la végétation et d'autres caractéristiques du paysage.

L'évaluation et la description des valeurs du paysage relatives à chaque zone de caractérisation reposent sur les renseignements recueillis dans le cadre des recherches informatiques et des études menées sur le terrain, sur les commentaires émis par les intervenants et le public durant les ateliers (voir l'**Annexe B**), sur le Sondage sur la préférence visuelle et sur les recommandations formulées par un comité consultatif composé de planificateurs lors d'un atelier qui a eu lieu en mai 2012. Les valeurs du paysage décrites pour chaque zone de caractérisation représentent les éléments « exemplaires » du paysage du corridor Rideau et comprennent des éléments, des panoramas et des vues naturels et historiques ainsi que des éléments culturels.

2.5.2 Secteurs géographiques

Voici les quatre **secteurs géographiques** recensés pour le corridor Rideau :

1. le canal Rideau : des écluses d'Ottawa aux écluses de Hog's Back;
2. la rivière et les lacs Rideau : des écluses de Hog's Back à l'écluse de Newboro;
3. le canal Tay;
4. la rivière et les lacs Cataraqui : de l'écluse de Newboro à Kingston.

2.5.3 Zones de caractérisation du paysage

Les aires géographiques du corridor Rideau ont ensuite été divisées en zones de caractérisation qui tiennent compte des caractéristiques uniques des paysages que l'on peut voir depuis différents tronçons de la voie navigable. Vous trouverez à la **Figure 1 : Carte générale** une carte illustrant les zones de caractérisation du paysage. Le résultat de la cartographie détaillée obtenue à l'aide du SIG pour chaque secteur et chaque zone de caractérisation du paysage est présenté à l'**Annexe A**.

Les descriptions ci-après fournissent un aperçu des éléments de chaque zone. De nombreux éléments du paysage et éléments historiques et récréatifs, trop nombreux pour être énumérés, ont déjà fait l'objet d'autres publications plus détaillées et ont été intégrés à la cartographie et aux bases de données du SIG de l'étude. Les valeurs moins tangibles du canal et de ses environs, qui couvrent plusieurs secteurs, ont également été mentionnées souvent durant les consultations. Elles comprennent notamment : la vue des levers et des couchers de soleil et les changements de température; l'observation d'animaux sauvages; les déplacements sur l'eau et l'observation des bateaux depuis la rive; l'expérience unique que constitue le fait de franchir les écluses; la vue des écluses et des mécanismes à commande manuelle et les sons qu'ils produisent; les vues qu'offre l'approche de tous les postes d'éclusage; le fait de pouvoir profiter des parcs, des restaurants et des activités culturelles tout en étant en bordure d'eau; l'importance des histoires orales et des contes sur les gens et les endroits du canal.

Un résumé des valeurs de chaque zone de caractérisation est présenté dans le tableau ci-après, et les cartes se trouvent à l'**Annexe A**. Il est important de prendre note que le corridor Rideau offre une très vaste gamme d'expériences et que son paysage peut être apprécié pour des considérations d'ordre historique, récréatif, économique, culturel, social ou autre. Les valeurs de chaque zone de caractérisation constituent maintenant une base de référence pour le corridor, laquelle sert à appuyer une gestion du paysage qui tient compte des changements possibles du caractère du paysage (voir la Section 4 du présent rapport).





Saut de page pour insérer la carte générale

Stratégie d'aménagement du corridor Rideau

Valeurs du paysage (voir l'Annexe A pour la cartographie de chaque zone de caractérisation du paysage)

Zone de caractérisation du paysage	Valeurs, vues et relations visuelles « En quoi consiste une expérience exemplaire du canal Rideau dans cette région? »
------------------------------------	---

Secteur 1 : Canal Rideau– des écluses d'Ottawa aux écluses de Hog's Back

1a. Des écluses d'Ottawa (écluses 1 à 8) aux écluses de Hartwells (écluses 9 à 10)	<ul style="list-style-type: none"> • le chenal excavé et le canal Rideau dans un cadre urbain et historique • l'échelle des écluses d'Ottawa et les édifices du patrimoine associés, la vue sur les édifices du Parlement et le Château Laurier • le sentier du canal Rideau, la promenade du Colonel-By et les espaces verts adjacents (l'Université Carleton, la Ferme expérimentale et l'Arboretum, le lac Dows) • les ponts enjambant le canal Rideau et la vue qu'ils offrent • la patinoire du canal Rideau et le Bal de neige • le poste d'éclusage de Hartwells et le bassin de virage
1b. Des écluses de Hartwells aux écluses de Hog's Back (écluses 11 à 12)	<ul style="list-style-type: none"> • les terres de la Ceinture de verdure de la CCN et le sentier du canal Rideau • la « cascade » de Hog's Back et les formations calcaires présentes le long de la rivière Rideau • le poste d'éclusage de Hog's Back, le barrage en matériaux meubles • le pont tournant du chemin de Hog's Back

Secteur 2 : Rivière et lacs Rideau – des écluses de Hog's Back à l'écluse de Newboro

2a. Des écluses de Hog's Back (écluses 11 à 12) à Kars	<ul style="list-style-type: none"> • le tronçon de 40,7 km sans écluses du « Long Reach » • le parc Baie Mooney et la plage • la rivière étroite et sinueuse, flanquée de berges escarpées, qui coule jusqu'au poste d'éclusage de Black Rapids • l'établissement historique de Manotick – le moulin Watson, la maison Dickinson • l'établissement historique de Kars • les paysages suburbains et urbains situés entre les écluses de Hog's Back et Manotick; les paysages agricoles entre Manotick et Kars • le poste d'éclusage de Black Rapids; poste d'éclusage de Long Island et le barrage-voûte en pierre, l'île Nicholl's et la vue depuis le barrage
--	---



Stratégie d'aménagement du corridor Rideau

Valeurs du paysage (voir l'Annexe A pour la cartographie de chaque zone de caractérisation du paysage)

Zone de caractérisation du paysage	Valeurs, vues et relations visuelles « En quoi consiste une expérience exemplaire du canal Rideau dans cette région? »
2b. De Kars à Burritts Rapids	<ul style="list-style-type: none">• le tronçon large et sinueux de la rivière, appelé « Long Reach »• les vastes milieux humides, les terres protégées et le parc provincial de la rivière Rideau• les paysages agricoles• les établissements historiques de Becketts Landing et de Burritts Rapids• le poste d'éclusage, le pont tournant et les vestiges d'un barrage datant des années 1830 à Burritts Rapids
2c. De l'écluse de Burritts Rapids à Smiths Falls	<ul style="list-style-type: none">• les postes d'éclusage d'Upper Nicholson et de Lower Nicholson, le chenal excavé et une reproduction du pont tournant de type Kingpost; le poste d'éclusage de Clowes et le barrage-voûte en pierre• la rivière sinueuse, bordée d'arbres et longée par une route panoramique qui relie Burritts Rapids à Merrickville et d'où l'on peut voir des résidences et des fermes historiques• le centre-ville historique de Merrickville, le poste d'éclusage et le blockhaus de Merrickville, le parc du blockhaus, le dépôt et les ruines industrielles• le sanctuaire d'oiseaux de la rivière Rideau et les milieux humides offrant des vues lointaines sur les paysages agricoles se trouvant entre Merrickville et Smiths Falls• le poste d'éclusage de Kilmarnock, le poste d'éclusage d'Edmonds et le barrage-voûte en pierre, la vue sur le barrage depuis la rivière• les écluses d'Old Slys, l'écluse combinée de Smiths Falls, l'écluse détachée de Smiths Falls, le pont basculant, le parc Centennial et les espaces verts avoisinants
2d. De Smiths Falls au lac Lower Rideau	<ul style="list-style-type: none">• les vastes milieux humides et marais• le poste d'éclusage de Poonamalie situé à l'écart, dans un cadre panoramique• la boucle dans la rivière Rideau connue sous le nom de « Swale »

Stratégie d'aménagement du corridor Rideau

Valeurs du paysage (voir l'Annexe A pour la cartographie de chaque zone de caractérisation du paysage)

Zone de caractérisation du paysage	Valeurs, vues et relations visuelles « En quoi consiste une expérience exemplaire du canal Rideau dans cette région? »
2e. Réseau du lac Rideau	<ul style="list-style-type: none"> • les rives plates, les milieux humides et les marais, l'île de Bacchus, l'île Stonehouse et le « Mud Cut » sur le lac Lower Rideau • les vues imprenables sur le lac, les collines densément boisées, les îles, les berges abruptes aux affleurements en granit du Bouclier canadien qui longent le lac Big Rideau et le lac Upper Rideau • les établissements historiques de Rideau Ferry, de Westport et de Portland • les résidences d'été et les chalets, vieux et nouveaux, adaptés au milieu • la vue sur la montagne Foley et le belvédère Spy Rock et depuis ces endroits, et le parc provincial Murphys Point • le poste d'éclusage « The Narrows », et le poste d'éclusage et le blockhaus de Newboro • les îles, notamment l'archipel de l'île Long qui comprend entre autres l'île Colonel By située dans le lac Big Rideau • l'isthme à Newboro (ligne de partage des eaux)

Secteur 3 : Canal Tay

Du poste d'éclusage de Beveridges à Perth	<ul style="list-style-type: none"> • les postes d'éclusage d'Upper Beveridges et de Lower Beveridges et le canal aménagé de la rivière Tay • la rivière Tay, ses vastes milieux humides et marais, et les paysages agricoles de l'autre côté de la rivière • l'établissement historique de Port Elmsley le long de la rivière Tay • le centre-ville historique de Perth, le bassin de virage du canal Tay
---	---

Secteur 4 : Réseau de la rivière Cataraqui et du lac Cataraqui – de Newboro à Kingston⁵

⁵ Le plan officiel de la Ville de Kingston indique également les principaux points de vue donnant sur le canal Rideau.



Stratégie d'aménagement du corridor Rideau

Valeurs du paysage (voir l'Annexe A pour la cartographie de chaque zone de caractérisation du paysage)

Zone de caractérisation du paysage	Valeurs, vues et relations visuelles « En quoi consiste une expérience exemplaire du canal Rideau dans cette région? »
4a. De Newboro à Jones Falls	<ul style="list-style-type: none">• les résidences d'été et les chalets, vieux et nouveaux, adaptés au milieu, certains rivages non aménagés en apparence, les vues imprenables sur les plans d'eau libre, les îles du lac Newboro et sur les lacs Clear, Opinicon, Indian et Sand• les restes de souche des forêts inondées du lac Opinicon• les lits de rivière étroits et entourés de lacs• les affleurements de roche précambrienne et les îles du lac Sand• le poste d'éclusage de Chaffeys, celui de Jones Falls et le poste d'éclusage retiré de Davis, ainsi que les vues sur et depuis ces endroits, et depuis l'eau• le barrage-voûte en pierre, les ouvrages de génie, la centrale électrique et les édifices et ouvrages historiques de Jones Falls• les édifices historiques que sont les hôtels Opinicon et Kenney
4b. De Jones Falls à la rivière Styx	<ul style="list-style-type: none">• les îles boisées, les affleurements rocheux et les rives non aménagées du lac Whitefish• la gorge profonde de la baie Morton et de Rock Dunder• les résidences d'été et les chalets, vieux et nouveaux, adaptés au milieu et situés le long du lac Little Cranberry, l'établissement historique de Seeleys Bay et le pont tournant de Brass Point• l'île Beaupré et les rives végétalisées du lac Cranberry• les formations et affleurements rocheux, dont « Roundtail », « Dukes Profile », « Court of the Duke », « Red Rock Cliffs »• le lit de rivière étroit, entouré du lac Cranberry et des postes d'éclusage de Lower Brewers, et bordé de terrains boisés, de milieux humides et de paysages agricoles• le poste d'éclusage d'Upper Brewers, celui de Lower Brewers et la reproduction d'un pont tournant• l'établissement historique de Washburn, le moulin Washburn
4c. De la rivière Styx au lac Colonel By	<ul style="list-style-type: none">• le tronçon étroit de la rivière ainsi que les milieux humides et les paysages agricoles au sud de Lower Brewers• les terres inondées et peu profondes, qui se trouvent dans la rivière Styx et le lac Colonel By, les vestiges de forêts « submergées » et les paysages agricoles qui côtoient la rivière Styx et le lac Colonel By• les affleurements de roche précambrienne au nord de Joyceville

Stratégie d'aménagement du corridor Rideau

Valeurs du paysage (voir l'Annexe A pour la cartographie de chaque zone de caractérisation du paysage)

Zone de caractérisation du paysage	Valeurs, vues et relations visuelles « En quoi consiste une expérience exemplaire du canal Rideau dans cette région? »
4d. De Kingston Mills à la baie Cataraqui	<ul style="list-style-type: none">• le poste d'éclusage, le blockhaus et la résidence du maître-éclusier de Kingston Mills• la gorge étroite et rocheuse au sud de Kingston Mills• le marais Cataraqui bordé à l'ouest par un escarpement abrupt et boisé et à l'est par un escarpement s'élevant plus graduellement• l'île Belle• les vues sur la baie Cataraqui et le lac Ontario encadrées par le centre-ville de Kingston• le pont-jetée La Salle et le pont basculant• l'établissement historique de Barriefield• le fort Henry et les fortifications associées



Secteur 1 : Canal Rideau

Des écluses d'Ottawa aux écluses de Hog's Back

Le canal Rideau traverse Ottawa sur une distance d'environ 8,4 kilomètres, et près de la moitié de ce tronçon est un canal construit. Il s'agit d'une zone urbaine très diversifiée comprenant de nombreux édifices historiques, parcs et installations municipales. Le canal compte en tout douze écluses situées à trois endroits, soit les écluses d'Ottawa, les écluses de Hartwells et les écluses de Hog's Back. La partie du canal située à Ottawa est l'un des tronçons du canal Rideau les plus connus au monde.

Vous trouverez ci-après la description de tronçons

distinctifs du canal Rideau, et les cartes les illustrant sont présentées à l'**Annexe A**.

1a. Des écluses d'Ottawa (écluses 1 à 8) aux écluses de Hartwells (écluses 9 à 10)

Les écluses d'Ottawa sur la rivière des Outaouais constituent l'ensemble d'écluses le plus grand du canal Rideau. Ce tronçon, qui compte huit écluses de 24 mètres de dénivelé, offre en arrière-plan les édifices avoisinants du Parlement et le Château Laurier. Les éléments patrimoniaux associés au canal Rideau sont notamment : l'ancien bâtiment de l'intendance (vers 1826), soit le plus vieil édifice qui subsiste à Ottawa, et le bureau du poste d'éclusage (vers 1884).



Un chenal excavé, long de 6,4 kilomètres, relie les postes d'éclusage d'Ottawa et de Hartwells. Il s'agit du plus long chenal de la voie navigable Rideau. Le chenal est flanqué de murs en maçonnerie ou en béton, et de garde-fous. À cet endroit, le canal sillonne des secteurs modernes et historiques de la ville et une grande forêt-parc appartenant à la Ville d'Ottawa et à la Commission de la capitale nationale, et longe les imposants établissements municipaux et culturels de l'Université Carleton, et la ferme expérimentale. Avant d'atteindre le poste d'éclusage de Hartwells, le chenal traverse le lac Dows, un lac artificiel formé à partir d'un marais et faisant aujourd'hui partie d'un grand parc de la ville.



Durant les mois d'hiver, ce tronçon du canal devient la patinoire célèbre et très fréquentée du canal Rideau, qui s'étend sur une distance de huit kilomètres et où ont lieu de nombreuses activités culturelles très courues, comme le Bal de neige. Le sentier du canal Rideau, qui fait partie du réseau de sentiers récréatifs de la capitale, relie le centre-ville à la cascade Hog's Back et se poursuit pour rejoindre le sentier de la rivière Rideau.

Les écluses de Hartwells comportent une échelle de deux écluses bâties dans un chenal excavé, à peu près à mi-chemin entre le lac Dows et la baie Mooneys. Les éléments du poste d'éclusage comprennent la maison fortifiée du maître-éclusier datant du 1841, à laquelle des agrandissements ont été ajoutés par la suite, ainsi que des éléments datant du début du XX^e siècle, dont le barrage de régulation, l'entrepôt et la maison de l'éclusier.

1b. Des écluses de Hartwells aux écluses de Hog's Back (écluses 11 à 12)

Entre les écluses de Hartwell et celles de Hog's Back, le canal a été construit dans un chenal excavé contenu par des murs recouverts de blocs. Les écluses de Hog's Back se trouvent à l'intersection du canal artificiel d'Ottawa et de la rivière Rideau. Bien qu'elles soient situées en milieu urbain, les terrains boisés et la vaste forêt-parc avoisinants lui confèrent un aspect pittoresque. Des chutes artificielles (les chutes Prince of Wales ou la cascade Hog's Back) remplacent les rapides Three Rock qui ont été inondées durant la construction du canal. Situé près de Jones Falls, ce tronçon comprend le barrage d'origine en matériaux meubles, long de 98 mètres et datant du 1830. Ce barrage est le deuxième en importance du canal Rideau. Le nom « Hog's Back » provient des formations uniques en calcaire, dont les vestiges peuvent être vus le long du chenal naturel de la rivière Rideau.

Secteur 2 : Rivière et lacs Rideau

Des écluses de Hog's Back à l'écluse de Newboro

Au sud d'Ottawa, la voie navigable du canal Rideau suit le lit de la rivière Rideau, qui se transforme en un réseau hydrographique plus lent et plus large à l'endroit où elle traverse les barrages du canal qui ont inondé les rapides d'origine. Elle s'étend dans le réseau hydrographique du lac Rideau, jusqu'à la ligne de partage des eaux, à Newboro. Le paysage du réseau de la rivière et des lacs Rideau présente un caractère diversifié et a été divisé en quatre principales zones de caractérisation du paysage. Vous trouverez des cartes détaillées à l'**Annexe A**.

2a. Des écluses de Hog's Back (écluses 11 à 12) à Kars

Ce tronçon de la rivière Rideau traverse l'étendue argileuse plate et fertile d'Ottawa. Les terrains avoisinants sont constitués d'un mélange de zones d'établissement historique, d'ensembles suburbains importants de résidences riveraines et de terres agricoles. Ce tronçon comprend une partie du « Long Reach » qui s'étend, sans écluse, sur une distance d'environ 40 kilomètres entre Burritts Rapids et les écluses de Long Island.



Les zones distinctives de ce tronçon de la rivière Rideau sont décrites ci-après.

De la baie Mooneys à l'écluse de Black Rapids

La rivière Rideau s'élargit et se transforme en un petit lac au sud des écluses de Hog's Back. Les vastes terrains du parc de la baie Mooneys et la plage occupent la plus grande partie du côté est. Ils sont séparés d'une zone d'aménagement suburbain en pleine expansion par une rangée d'arbres à l'est. Au sud de la baie Mooneys, la voie navigable du canal Rideau suit un passage large et sinueux jusqu'à l'écluse de Black Rapids (écluse 13). Elle est bordée d'une zone importante d'aménagement suburbain et

de domaines. Un secteur très boisé sert de zone tampon à la partie est, adjacente aux terrains de l'aéroport. Le tronçon de Black Rapids comprend une seule écluse munie d'un ascenseur de 2,8 mètres de haut datant du 1830, la maison du maître-éclusier (vers 1914) ainsi qu'un barrage et un barrage de régulation remontant au milieu du XX^e siècle. La petite forêt-parc gérée est un endroit prisé pour pratiquer la pêche et faire des pique-niques.

De l'écluse de Black Rapids aux écluses de Long Island

Les terres qui longent ce tronçon du corridor comprennent une vaste étendue argileuse plate où se trouvent des zones d'aménagement suburbain et des lots résidentiels ainsi que des terres agricoles, des aires de conservation et des terres de la Ceinture de verdure de la Commission de la capitale nationale. Les écluses de Long Island (écluses 14 à 16) sont situées à côté de l'île Nicholls, au milieu d'une forêt-parc et de terres protégées, et comprennent un imposant barrage-voûte en pierre de taille (vers 1830) et un pont tournant à charpente triangulée manœuvré à la main. Le chenal ouest de la rivière est régularisé par un barrage à Manotick, à trois kilomètres au sud. De l'île Nicholls à Long Island, le niveau de l'eau est contrôlé par un barrage de régulation. Ensemble, ces ouvrages de contrôle ont créé le plan d'eau de 40,7 kilomètres connu sous le nom de « Long Reach ».

Des écluses de Long Island à Kars

À Manotick, la voie navigable du canal Rideau s'étend à l'est de Long Island. De là jusqu'à Kars, ce secteur du corridor présente un paysage où l'aménagement suburbain est très important. On y trouve peu de rives naturelles. La popularité de cet endroit du « Long Reach » pour les résidences d'été et permanentes a donné lieu à un des secteurs les plus intensément aménagés et utilisés du canal à l'extérieur de Kingston et d'Ottawa. On y trouve de nombreux quais privés, plusieurs rampes de mise à l'eau et un club nautique. La rivière est utilisée en grande partie pour la pratique de sports aquatiques, comme la planche nautique et le ski nautique, qui s'avère une source de conflit entre les plaisanciers et les adeptes de sports de pagaie et un sujet de préoccupation en raison de l'érosion de la rive qu'elle peut entraîner. À plusieurs endroits, sur la rive est et ouest, on peut facilement voir la rivière à partir de la route voisine, bien que des touffes de végétation saisonnière obstruent la vue sur la voie navigable.



2b. De Kars à Burritts Rapids

De « Big Bend », situé à Kars, jusqu'à Burritts Rapids, le reste de Long Reach devient une rivière large et sinueuse, entourée de grands milieux humides, d'ensembles résidentiels dispersés et, plus loin, de grandes zones de terres agricoles.

Becketts Landing est un ancien établissement historique situé à mi-chemin, sur la rive nord; de nombreux résidents locaux sont des descendants directs de la famille fondatrice, les Beckett. Au nord, sur la rive opposée, se trouve l'embouchure du ruisseau Kemptville qui mène vers Kemptville, une ville à la fois historique et industrielle située le long de la route reliant Prescott à Ottawa et où les navires à vapeur faisaient escale sur la rivière Rideau. De nos jours, la navigation du ruisseau Kemptville est difficile, mais le fait que la ville de Kemptville soit située près de l'intersection de deux autoroutes et à proximité d'Ottawa a contribué à l'augmentation du nombre de résidences au cours des dernières années.

Juste avant Becketts Landing se trouve le parc provincial de la rivière Rideau. Le parc est constitué en grande partie de terres agricoles reboisées et offre des sentiers de randonnée pédestre, des plages, des points d'accès par bateau, des quais et une rampe de mise à l'eau. Les deux aires de conservation W. A. Taylor et Baxter sont situées le long de cette bande de rivière.

Le village historique de Burritts Rapids se trouve sur une île délimitée, au nord, par la rivière Rideau d'origine et au sud, par le chenal aménagé de l'écluse. Dans le village, le chenal est enjambé par une route et un pont tournant qui facilite le passage des bateaux nécessitant une hauteur libre de plus de 3 mètres. L'écluse de Burritts Rapids (écluse 17), au sud, offre un paysage magnifique semblable à un parc. De nombreux touristes s'y arrêtent. Contrairement aux autres écluses qui sont bâties sur des fondations rocheuses ou recouvertes de pierres de taille, l'écluse de Burritts Rapids comporte un plancher en chêne. Les vestiges du barrage d'origine, qui date des années 1830, peuvent être vus immédiatement en amont du barrage-déversoir, qui a été remplacé en 1950.

2c. De l'écluse de Burritts Rapids à Smiths Falls

Ce tronçon de la voie navigable du canal Rideau continue de suivre le cours naturel de la rivière Rideau, traversant les centres-villes de Merrickville et de Smiths Falls. Les zones distinctives de ce tronçon sont décrites ci-après.

De l'écluse Burritts Rapids à Merrickville

À cet endroit, la rivière Rideau devient étroite et sinueuse, et son paysage environnant est composé de terrains boisés, de terres agricoles et de milieux humides. La route panoramique qui longe la rivière relie Burritts Rapids à Merrickville et offre des points de vue sur la rivière qui sillonne entre des maisons de ferme patrimoniales bien préservées et de nouvelles résidences riveraines.

Tout près de Burritts Rapids se trouvent les écluses d'Upper Nicholson et de Lower Nicholson (écluses 18 et 19). Elles sont situées l'une près de l'autre, le long d'un canal en tranchée qui contourne de gros rapides. La reproduction fidèle d'un pont tournant manœuvré à la main de type Kingpost et soutenu par des culées en pierre supporte une route locale au-dessus du canal.

Non loin des écluses de Nicholson se trouve l'écluse de Clowes (écluse 20) qui a été érigée le long de la berge ouest, de l'autre côté, près d'un barrage de régulation des eaux usées et d'un barrage-déversoir à voûte en pierre de 151 mètres de longueur et de 4,45 mètres de hauteur. Il s'agit d'un des rares endroits sur le canal Rideau où ces ouvrages sont utilisés ensemble. La maison fortifiée du



maître-éclusier située sur la propriété comprend l'ouvrage d'origine (1838) et un agrandissement avec charpente (vers 1890).

Au-delà de l'écluse de Clowes, on peut voir un plan d'eau de la rivière qui mène à Merrickville. Situé au cœur du corridor, Merrickville est considéré comme l'un des villages du XIX^e siècle les mieux préservés au Canada et est connu comme le « joyau du canal Rideau ». Le canal et les écluses de Merrickville (écluses 21 à 23) qui ont été excavés dans la berge est de la rivière Rideau, dans un chenal en béton d'un kilomètre de long, sont des éléments phares du secteur riverain du centre-ville. On y trouve de nos jours trois écluses détachées, le barrage et la centrale électrique, les vestiges stabilisés d'un complexe industriel, le blockhaus (vers 1832), un ouvrage emblématique et le plus grand du canal Rideau, ainsi qu'un parc et un terrain de camping. L'entrepôt, un bâtiment à un étage appelé « The Depot » (vers 1900), sert de centre d'interprétation. Les vestiges du barrage d'origine en maçonnerie de pierres (vers 1830) sont encore visibles.

En tant que ville meunière du XVIII^e siècle datant d'avant la construction du canal, Merrickville comprend de nombreuses maisons et édifices commerciaux historiques ainsi que des boutiques et des restaurants situés à deux pas du canal.

De Merrickville à Smiths Falls

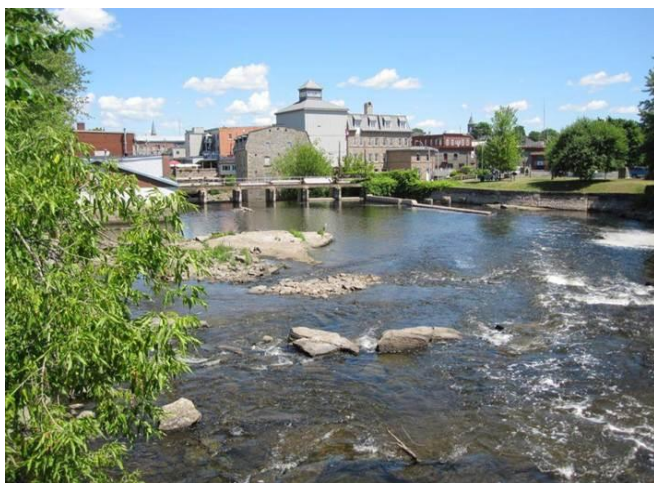
En amont de Merrickville, lorsqu'on longe les terres agricoles et les vastes milieux humides qui font partie du sanctuaire d'oiseaux migrateurs du canal Rideau, on remarque que le corridor est pratiquement non aménagé. Les terres à découvert situées le long de la rivière offrent des vues lointaines sur le paysage environnant. À l'approche de Smiths Falls, ces vues cèdent graduellement la place à un paysage urbain dominé par les commerces et les résidences.

À l'ouest de Merrickville, sur la berge sud de la rivière, on peut voir l'écluse de Kilmarnock (écluse 24), dont l'ascenseur bas fait moins d'un mètre, au milieu de vastes milieux humides qui se sont formés à la suite de la construction du barrage de Merrickville. L'écluse est située dans un chenal excavé de 400 mètres, près d'un barrage en matériaux meubles de 300 mètres. La propriété comprend une maison fortifiée de maître-éclusier, soit le bâtiment d'origine à un étage en pierres (vers 1841) et le deuxième étage ajouté par la suite (vers 1889), ainsi que la reproduction fidèle d'un pont tournant en bois de type Kingpost.

Les milieux humides riverains, toujours présents le long de la rivière jusqu'à l'écluse d'Edmonds, se mêlent aux terres agricoles et aux grandes propriétés résidentielles. L'écluse est située à l'extrémité est d'un chenal excavé de 150 mètres de long, sur la rive sud de la rivière. Un impressionnant barrage doté d'un déversoir en maçonnerie de pierres enjambe la rivière à l'extrémité ouest d'une île étroite proche de l'écluse, créant un plan d'eau au poste d'éclusage d'Old Slystation. D'Edmonds à Old Slys, le canal traverse un paysage de plus en plus urbain, où se côtoient résidences et chalets riverains.

Smiths Falls

À Smiths Falls, le canal comprend trois ensembles d'écluses qui sont, d'aval en amont, les écluses d'Old Slys (écluses 26 et 27), les écluses combinées de Smiths Falls (écluses 28 à 30, écluse 29A) et l'écluse détachée de Smiths Falls (écluse 31).



Le poste d'éclusage d'Old Slys est situé à l'extrémité est de Smiths Falls, sur la rive nord de la rivière Rideau et comprend deux écluses à la partie ouest d'un chenal excavé de 400 mètres. De l'autre côté de la rivière, un barrage-voûte en pierres crée un plan d'eau entre Old Slys et le poste d'éclusage combiné de Smiths Falls. Un barrage de régulation se trouve au sud du barrage. La propriété comprend aussi la maison fortifiée à un étage du maître-éclusier (vers 1838).

Entre l'écluse d'Old Slys et l'écluse détachée de Smiths Falls, le paysage de plus en plus urbain offre une vue sur des aménagements industriels, commerciaux et modernes auxquels se mêlent des éléments historiques. Ceux-ci comprennent entre autres l'ancien complexe meunier où se



trouvent le centre d'accueil du Canal-Rideau et les bureaux de l'administration de Parcs Canada au Canal-Rideau. Une grande forêt-parc s'étendant des deux côtés de la rivière relie les postes d'éclusage et d'autres points d'intérêt. Le parc Victoria, qui comprend des quais et un terrain de camping exploités par la ville de Smiths Falls, est un élément important et un endroit prisé pour mener des activités récréatives le long du canal.

L'écluse combinée de Smiths Falls (écluse 29A) a été construite dans les années 1970 afin de remplacer trois des écluses d'origine (écluses 28 à 30) qui avaient été bâties en 1830. Avec ses 7,9 mètres de hauteur, l'écluse combinée, qui consiste en une écluse hydraulique et électrique en béton, est dotée de l'ascenseur le plus haut du canal Rideau. Sur l'île située au milieu de l'écluse se trouve la maison fortifiée à charpente du maître-éclusier, qui date de 1841, ainsi que l'agrandissement effectué par la suite, vers 1900.

L'écluse détachée de Smiths Falls (écluse 31) est située sur la rive sud de la rivière et à l'extrémité ouest d'un chenal excavé de 300 mètres. Un barrage à poutrelles en béton traverse la rivière, créant un plan d'eau s'étendant jusqu'à l'écluse de Poonamalie. Juste à l'ouest de l'écluse détachée de Smiths Falls, au bout de l'île Lock, se trouve un élément dominant de l'endroit, soit le pont basculant roulant (Sherzer). Bien qu'il ne soit pas situé sur les terres de Parcs Canada, le pont est un lieu historique national du Canada.

2d. De Smiths Falls au lac Lower Rideau

Après Smiths Falls, l'aménagement des rives est restreint et les vastes milieux humides sont bordés de thuyas et de chênes. Un des principaux éléments de ce tronçon est l'écluse de Poonamalie située en retrait (écluse 32) et construite dans un canal en tranchée profond qui contourne une boucle de la rivière Rideau connue sous le nom de « Swale ». Le poste d'éclusage comprend une maison fortifiée de maître-éclusier à un étage, construite en 1841 et à laquelle un deuxième étage a été ajouté en 1910.

2e. Réseau hydrographique du lac Rideau

À ce tronçon du corridor, la rivière Rideau s'élargit pour donner naissance au réseau hydrographique naturel du lac Rideau qui comprend le lac Lower Rideau, le lac Big Rideau et le lac Upper Rideau. Le réseau hydrographique se trouve sur le Bouclier canadien et fait partie d'un segment de la formation géologique de l'arche de Frontenac qui s'étend du lac Lower Rideau jusqu'à Kingston Mills. L'arche de Frontenac se caractérise par ses jeunes grès sédimentaires et par ses affleurements de roches précambriennes plus vieilles. La ligne de partage des eaux se trouve à Newboro, au lac Upper Rideau. Les caractéristiques de chaque lac sont décrites ci-après.

Lac Lower Rideau

La partie inférieure de ce lac peu profond est associée à la plaine calcaire de Smiths Falls et se caractérise généralement par son terrain plat qui a contribué à l'inondation de l'extrémité du lac Rideau. La partie est du lac est couverte de vastes marais et parsemée d'îles. Bien qu'il soit peu utilisé de nos jours, un raccourci connu sous le nom de « Mud Cut » a été dragué dans ces marais durant la construction du canal. L'île de Bacchus, un drumlin maintenant relié à la partie continentale par une route en remblai, est un autre élément que l'on trouve à l'extrémité est du lac.

L'embouchure du canal Tay et celle de la rivière Tay se trouvent le long de la rive nord-ouest du lac Lower Rideau. L'écluse de Lower Beveridges indique le début du canal Tay. La ville de Rideau Ferry est bâtie à l'endroit où convergent le lac Lower Rideau et le lac Big Rideau. On y trouve les vestiges d'un ancien établissement historique situé le long de l'aire de conservation de Rideau Ferry et du pont en contre-haut de Rideau Ferry.

Lac Big Rideau

Cette partie offre des exemples de paysage classique du Bouclier canadien en raison du substratum exposé de ses rives abruptes et densément boisées et de l'aménagement dispersé des chalets. Avant la présence du canal, il n'y avait qu'un seul lac qui s'étendait de Westport à l'île Stonehouse. Le lac Big Rideau, situé au nord, est un lac long et profond qui délimite l'étendue nord de l'arche de Frontenac. Sur les terres adjacentes, on trouve, à l'est, un secteur où l'aménagement des chalets et des résidences d'été est modérément dense et, à l'ouest, le grand parc provincial Murphys Point.



À l'extrémité sud, le lac Big Rideau devient un plan d'eau plus large dont la rive sud fait partie d'une formation rocheuse plus plate et plus jeune du Paléozoïque. La plus grande partie de la rive affiche un aménagement modéré de chalets et de résidences. Sur la rive sud-est du lac se trouve la petite communauté historique de Portland, établie durant les années 1800. Située au centre du lac et appartenant maintenant à Parcs Canada, l'île Colonel By offre des possibilités de camping. Elle comprend également des sentiers de randonnée et abrite deux « lacs » intérieurs.

Avant la construction du canal, le lac Big Rideau et le lac Upper Rideau formaient un seul plan d'eau. La formation du lac Upper Rideau est le résultat de la construction d'un barrage en matériaux meubles à un « passage » naturel sur le plan d'eau d'origine.

L'écluse The Narrows (écluse 35) a été bâtie à l'extrémité nord du barrage qui relie les deux nouveaux lacs. Le poste d'éclusage comprend un des quatre blockhaus en pierres et à ossature en bois du canal Rideau (vers 1833) ainsi qu'un pont en acier à poutres triangulées à tablier inférieur manœuvré à la main (vers 1898), qui supporte une route locale traversant l'écluse.

Lac Upper Rideau

Grâce aux applications techniques en matière de construction de canal, le lac Upper Rideau est devenu le point le plus élevé du canal Rideau et la ligne de partage des eaux de deux bassins hydrographiques, soit ceux des rivières Rideau et Cataraqui. De là, les eaux coulent vers le nord et le sud. L'aspect géologique du lac Upper Rideau est tout aussi contrastant que celui du lac Big Rideau en raison de ses falaises et de ses affleurements exposés en granit le long de la rive nord et de ses terrains plats inférieurs au sud. La construction du canal a eu peu d'incidence sur le lac Upper Rideau dont le rivage n'a pratiquement pas changé depuis le début des années 1800. La communauté historique de Westport est située à l'extrémité ouest du lac, dans la baie Mulvilles, près de l'aire de conservation du mont Foley et du mont Foley qui offre une vue imprenable sur le village et le lac. Le sentier Rideau, qui s'étend de Kingston à Ottawa, est aménagé le long de la rive nord du lac Upper Rideau. La baie McNalley, à l'extrémité sud du lac, mène vers l'écluse de Newboro et le réseau hydrographique de la rivière Cataraqui.

L'écluse de Newboro (écluse 36) est située à l'extrémité sud de l'« isthme » de la ligne de partage des eaux d'où le réseau hydrographique de Cataraqui commence sa descente vers Kingston. L'écluse de Newboro a été électrifiée en 1966, mais elle a conservé ses murs rampants en pierres d'origine. Le poste d'éclusage comprend un de quatre blockhaus du canal. Ce blockhaus a été construit en 1833. L'étage inférieur est en pierre et le deuxième étage est constitué d'une charpente en bois. Le petit hameau de Newboro est situé entre le lac Upper Rideau et le lac Newboro, dans une zone de chalets très fréquentée et où la population est plus élevée en saison.

Secteur 3 : Canal Tay

Le canal Tay, construit durant les années 1880, s'étend du lac Lower Rideau à la rivière Tay et comprend les écluses de Beveridges (écluses 33 et 34) (voir l'**Annexe A** pour des cartes détaillées). Situées sur la rive nord du lac Lower Rideau, les écluses de Beveridges forment l'entrée du canal Tay. Le canal s'étend vers le nord, jusqu'à la ville de Perth, par un chenal de deux kilomètres qui relie la baie Beveridges, sur le lac Lower Rideau, à la rivière Tay. Les deux écluses se trouvent à 500 mètres l'une de l'autre. Près de l'extrémité nord du chenal excavé, un barrage en matériaux meubles et un barrage de régulation traversent la rivière Tay, créant un plan d'eau navigable s'étalant jusqu'à Perth sur une distance de 9,8 kilomètres. Le poste d'éclusage comprend la maison du maître-éclusier, un grand bâtiment à charpente de deux étages (vers 1883).



La rivière Tay continue de couler en direction est depuis la tranchée du canal Tay et se jette dans une petite baie, dans le lac Lower Rideau, après la ville historique de Port Elmsley. La voie navigable du canal Rideau s'étend ensuite vers l'ouest en longeant la rivière Tay jusqu'au bassin construit au centre-ville de Perth. Ce secteur traverse la réserve faunique de Perth et ses vastes marais situés dans les tronçons sud. Le sentier Rideau suit une partie de la rivière, de Perth jusqu'à la réserve faunique.



Établie en tant que colonie militaire au début du XIX^e siècle, bien avant la construction du canal Tay, la ville de Perth a été aménagée autour de plusieurs îles de la rivière Tay. Le canal fait partie intégrante de Perth et constitue un élément attrayant de la ville. Il est bordé d'une forêt-parc et de sentiers, dont certains conduisent jusqu'au sentier de halage d'origine du canal. Le dynamique centre des affaires du centre-ville est situé sur le bassin de virage du canal Tay. On y trouve de nombreux édifices historiques, dont plusieurs ont été magnifiquement restaurés pour être utilisés à d'autres fins.

Secteur 4 : Réseau hydrographique de la rivière Cataraqui et du lac Cataraqui

De Newboro à Kingston

De la ligne de partage des eaux, à Newboro, à l'extrémité du lac Upper Rideau, le réseau hydrographique de la rivière Cataraqui coule en direction sud-ouest, jusqu'au lac Ontario (voir l'**Annexe A** pour des cartes détaillées). La voie navigable du canal Rideau, qui n'est pas un canal construit, a été aménagée à même le réseau hydrographique naturel de la rivière et du lac. Le recours à une série de barrages a permis d'accroître la profondeur d'eau, ce qui a entraîné l'inondation des terres boisées adjacentes. On peut encore apercevoir de nos jours dans plusieurs lacs les souches qui ont survécu à l'« inondation » des forêts.

4a. De Newboro à Jones Falls

Ce tronçon comprend une série de lacs naturels, soit les lacs Newboro, Clear, Indian, Loon, Opinicon et Sand, et un lac artificiel, le lac Whitefish. Les zones distinctives de ce secteur sont décrites ci-après.

De Newboro à l'écluse de Chaffeys

À ce tronçon, la voie navigable traverse une série de lacs naturels interreliés et bordés de nombreux kilomètres de rive et de grandes arrière-baies accessibles par bateau. La construction du barrage du canal a contribué à élever le niveau des lacs Newboro, Indian et Clear, ce qui a permis d'améliorer la navigation sur le chenal principal. Le paysage environnant du Bouclier canadien est densément boisé et dominé par des propriétés riveraines et des chalets. À l'extérieur du chenal navigable, le lac Newboro s'étend pour se transformer en une toile complexe d'échancrures peu profondes et d'îles auxquelles se mêlent des marais.



La navigation sur le chenal principal. Le paysage environnant du Bouclier canadien est densément boisé et dominé par des propriétés riveraines et des chalets. À l'extérieur du chenal navigable, le lac Newboro s'étend pour se transformer en une toile complexe d'échancrures peu profondes et d'îles auxquelles se mêlent des marais.

De l'écluse de Chaffeys à Jones Falls

Cette partie est délimitée par l'écluse de Chaffeys au nord et Jones Falls au sud, l'écluse Davis étant située entre les deux. On y trouve entre autres les lacs Opinicon et Sand qui

comptent de nombreuses îles et dont les rives boisées et bien définies présentent un couvert dense.

L'écluse de Chaffeys (écluse 37) est un endroit particulièrement intéressant en raison de la maison du maître-éclusier qui abrite un musée et des expositions d'interprétation. Tout près se trouvent les terrains aménagés de l'Opinicon Resort Hotel, un établissement historique et l'un des plus vieux du canal Rideau, le cimetière de Chaffeys et le sentier Catarqui, qui longe l'ancienne voie ferrée.

Le chenal navigable du canal Rideau poursuit sa route à travers la partie est du lac Opinicon avant d'atteindre un chenal étroit entre les lacs Opinicon et Sand, où se trouve l'écluse Davis (écluse 38). Le poste d'éclusage a été construit à un endroit isolé et boisé, où se trouvaient auparavant des rapides ainsi qu'un ancien barrage et un moulin à bois, ce qui fait de ce lieu un des plus pittoresques du canal Rideau. Il comprend aussi la maison fortifiée du maître-éclusier, dont le premier étage est en pierres (vers 1844) et le deuxième étage, ajouté par la suite, en charpente de bois (vers 1894). Cette maison est considérée comme l'un des beaux exemples du canal Rideau qui subsistent.

Entouré du terrain vallonné et boisé et des affleurements rocheux de l'arche de Frontenac située sur le Bouclier canadien, le chenal navigable du canal Rideau traverse ensuite la partie sud-ouest du lac Sand. Il suit une route balisée en sillonnant une série d'îles avant d'atteindre les écluses de Jones Falls (écluses 39 à 42). Juste au nord de Jones Falls se trouve une partie élevée des terres connue sous le nom de « the Quarters », où les Royal Engineers du canal avaient établi leur camp à l'époque. Le barrage de Jones Falls a été construit en 1832 entre les lacs Sand et Whitefish afin de régulariser les rapides et les chutes. Il est considéré comme le projet de construction le plus complexe à avoir été entrepris sur le canal Rideau. Quatre écluses permettent de franchir le dénivelé. Le grand barrage-voûte en pierres qui retient l'eau est un ouvrage impressionnant de 19 mètres de hauteur. La maison fortifiée à un étage du maître-éclusier (vers 1841) est l'un des beaux exemples d'origine de bâtiment de ce genre de tout le canal Rideau.



Située sur une petite colline au-dessus des écluses, elle permet de voir les tronçons en amont et en aval. Le site de Jones Falls comprend aussi une forge (vers 1843) et le bureau du poste d'éclusage inférieur, soit un bâtiment de deux étages (vers 1925). Une centrale construite durant les années 1940 est toujours en service. Situé au pied des écluses, le Kenney Hotel, un établissement historique et un ancien centre de villégiature, est encore exploité.

4b. De Jones Falls à la rivière Styx

Ce tronçon comprend les lacs Whitefish, Little Cranberry, Cranberry et Dog ainsi que des parties de la rivière Catarqui où les lacs naturels et la rivière inondés forment la voie navigable du canal. Les terres submergées et peu profondes situées dans les parties artificielles montrent des vestiges des forêts inondées. L'aménagement des chalets le long des rives naturelles et boisées est de densité moyenne. Ce tronçon comprend plusieurs postes d'éclusage distinctifs et significatifs.



Lac Whitefish

La construction d'un barrage sur la rivière White Fish, à l'écluse d'Upper Brewers, a inondé des centaines d'acres de terres forestières au nord, transformant le ruisseau marécageux en un plan d'eau que l'on appelle aujourd'hui le lac Whitefish. Devenu maintenant un vaste lac peu profond parsemé d'îles forestières, d'affleurements rocheux et de nombreuses baies, le lac Whitefish est un endroit où il y a peu de chalets. Près de la ligne de partage des eaux, à Rock Dunder, une zone d'intérêt naturel et scientifique (ZINS) d'importance provinciale, située en bordure



est du corridor, offre des points de vue spectaculaires sur la gorge profonde à la baie Morton et au-delà du lac Whitefish.

Lacs Little Cranberry, Cranberry et Dog

Le lac Little Cranberry est un lac artificiel, peu profond, qui fait partie de la plaine inondable Cranberry qui, avant la construction du canal, était constituée de vastes marais, de forêts et de ruisseaux. Le lac a été formé par les barrages de l'écluse d'Upper Brewers et de Morton. Situé juste au sud, le lac Cranberry était un petit lac naturel qui s'est étendu à la suite de la création des barrages.

La baie Seeley's est une grande échancrure située sur le lac Little Cranberry et créée à la suite de l'inondation du marais Cranberry, durant la construction du canal Rideau. Petit poste de traite à l'origine, au début du XIX^e siècle, le village de Seeley's Bay a été fondé peu de temps après l'achèvement du canal. Il était autrefois un endroit où les bateaux à vapeur faisaient régulièrement escale. De nos jours, le village comprend deux marinas et offre une gamme de services destinés en grande partie aux plaisanciers, aux résidents saisonniers et à la collectivité agricole de la région.

Le lac Cranberry comprend de nombreuses îles, dont les trois îles Sister et l'île Beupré dont les terres étaient cultivées autrefois et qui appartient maintenant à Parcs Canada. Le pont tournant de Brass Point, qui enjambe le lac Cranberry, est la seule route reliant Jones Falls à Upper Brewers Mills. Ce pont étroit, un des quatre du genre qui subsistent sur le canal Rideau, est fait d'acier et de bois. Il a subi quelques modifications, mais date tout de même de 1887. Compte tenu de sa hauteur libre peu élevée, le pont doit demeurer en service pour permettre le passage de la plupart des bateaux.

Situé à l'ouest du lac Cranberry, le lac Dog n'est pas relié au chenal navigable principal et comprend deux plans d'eau. Le lac d'eaux profondes d'origine, soit celui existant avant la construction du canal, est situé à l'extrémité nord. Le lac artificiel au sud est le résultat de l'inondation de la rivière Cataraqui survenue à la suite de la création du barrage à Upper Brewers. L'aménagement des chalets le long d'une bonne partie de la rive du lac Dog est de densité moyenne.

L'embouchure de la rivière Cataraqui se trouve à l'extrémité sud-est du lac Cranberry, en face de l'île Beupré. Le chenal se caractérise par un grand affleurement de granit appelé « Round Tail » et qui était autrefois l'emplacement d'un petit barrage qui alimentait en eau les moulins locaux. Cet endroit avait d'abord été pris en considération pour l'établissement d'un poste d'éclusage durant la construction du canal. Non loin de là, près de l'extrémité supérieure du chenal, se trouve un affleurement rocheux connu sous le nom de « Duke's Profile » (en l'honneur du duc de Wellington) et faisant face à la ligne de partage appelée « Court of the Duke ».

Des écluses d'Upper Brewers à celles de Lower Brewers (Washburn)

Les écluses d'Upper Brewers (écluses 43 à 44) sont situées dans un court canal en tranchée qui traverse la rive ouest de la rivière Cataraqui, près de Brewers Mills, une ancienne petite communauté axée sur l'industrie du bois de sciage et qui a connu une baisse de sa population à la suite de la construction du canal. En 1939, une centrale hydroélectrique a été construite à l'emplacement du barrage, où elle se trouve encore aujourd'hui. Le poste d'éclusage a été érigé à un endroit retiré, paisible, boisé et en retrait, mais non loin du réseau routier. C'est un lieu prisé pour faire des pique-niques et amarrer son bateau pour la nuit. La maison fortifiée en pierre à un étage du maître-éclusier, construite en 1842, existe encore aujourd'hui, bien que la végétation en obstrue la vue lorsqu'on se trouve à quelque distance.



La courte distance qui sépare l'écluse d'Upper Brewers et de celle de Lower Brewers (écluse 45) offre un passage permettant de traverser un chenal relativement étroit qui sillonne des terres agricoles et des zones boisées. L'écluse de Lower Brewers (écluse 45) est située à l'extrémité sud d'un petit lac marécageux peu profond qui s'est formé à la suite de l'inondation de la rivière et de ses rivières adjacentes. L'écluse manœuvrée à la main a été reconstruite en 1972 à

l'emplacement d'origine. La maison fortifiée en pierre du maître-éclusier a été bâtie, entre 1832 et 1847, et son emplacement offre une vue directe sur toute approche en amont ou en aval de l'écluse. Un deuxième étage a été ajouté en 1898-1899. Le pont tournant du poste d'éclusage est une reconstruction du pont d'origine érigé en 1872. La petite collectivité de Washburn est située juste à l'ouest du poste d'éclusage.

Des écluses de Lower Brewers à la rivière Styx

Ce tronçon étroit de la rivière Cataraqui est plus profond et plus droit qu'il ne l'était avant la construction du canal. Sa rive est bordée de terres agricoles parsemées de peu d'arbres. Le « Billidore Rift's », un petit ensemble de rapides maintenant inondé, était situé au début de la rivière Styx.



4c. De la rivière Styx au lac Colonel By

L'inondation de certaines parties de la rivière Cataraqui a entraîné la formation de ce tronçon du canal et créé les lacs. Le long de la bordure de la voie navigable, on peut voir des souches d'arbres de la forêt inondée. Le chenal navigable suit le lit de la rivière Cataraqui d'origine là où la profondeur de l'eau est suffisante.

En général, la géologie du paysage est dominée par une plaine d'argile sur calcaire et de nombreux affleurements précambriens visibles au nord de la ligne reliant Joyceville à Burnt Hill Road. Il y a de grandes plaines de calcaire du côté est du mont Chesney et au sud de Joyceville.

L'établissement correctionnel de Joyceville est un édifice imposant situé sur une large bande de hautes terres, sur la berge est de la partie supérieure de la

rivière Styx. On peut également voir des fermes et de vieux chalets sur la rive est de la rivière Styx ainsi que les façades de nombreuses fermes et quelques nouvelles grandes résidences autour du lac Colonel By.

4d. De Kingston Mills à la baie Cataraqui

De Kingston Mills, à la partie inférieure du lac Colonel By, la rivière Cataraqui descend par une gorge rocheuse jusqu'à l'estuaire de la Cataraqui et se jette dans le lac Ontario, à Kingston. Bien qu'il ne soit que sept kilomètres de longueur, le dernier (ou premier) tronçon du canal sillonne des paysages diversifiés. Les zones distinctives de ce tronçon sont décrites ci-après.

Kingston Mills

Les chutes de la rivière Cataraqui étaient à l'origine l'emplacement des moulins du roi que le gouvernement britannique avait construits en 1784 pour servir la population croissante de Kingston. C'est là qu'a été érigé le dernier ensemble d'écluses du canal Rideau. Le cours naturel de la Cataraqui a été bloqué à l'endroit où la rivière descend l'extrême sud de l'arche de Frontenac, une formation du Bouclier canadien, ce qui a permis de créer un plan d'eau connu sous le nom de « lac Colonel By ». Un grand barrage-voûte en pierre de 120 mètres de longueur et des barrages en matériaux meubles couvrant une distance de 1,4 kilomètre retiennent l'eau. Les écluses de Kingston Mills (écluses 46 à 49) ont été construites dans un chenal à l'ouest du chenal principal de la rivière. L'écluse d'amont est fixée à la partie sud du barrage-voûte en pierre. Le grand bassin de virage où l'on réparait les bateaux à vapeur existe encore et se trouve sous la première écluse. Les trois écluses inférieures sont disposées en échelle qui descend vers la gorge de la rivière, au-dessus de terrasses rocheuses. L'écluse la plus basse se trouve au niveau du lac Ontario.



Le poste d'éclusage de Kingston Mills abrite un des quatre blockhaus construits sur le canal Rideau. Érigé en 1833 sur la ligne de partage des eaux et offrant une vue stratégique sur les tronçons d'amont et d'aval, le blockhaus a été restauré et converti en caserne de soldats. Il est ouvert au public. Le poste d'éclusage comprend entre autres une maison de maître-éclusier (vers 1925) qui fait office de centre d'accueil. C'est une escale prisée chez les plaisanciers, et ses terrains de pique-nique sont très appréciés par les visiteurs qui peuvent y observer les bateaux qui empruntent les écluses et apprendre l'histoire du canal Rideau. Il y a également un pont tournant manœuvré à la main sur la route locale qui traverse le petit hameau, et les voies ferrées principales du CN (connues anciennement sous le nom de « Grand Trunk Railroad ») traversent les écluses inférieures sur un pont à chevalets en acier (vers 1929).



Marais Cataraqui, de Kingston Mills à l'île Belle

En aval de Kingston Mills, la rivière Cataraqui passe sous l'autoroute 401 et traverse un vaste milieu humide, le marais Cataraqui. Celui-ci est délimité par une pente escarpée et boisée à l'est et par une pente douce à l'ouest.

Baie Cataraqui (arrière-port de Kingston)



Au fur et à mesure que la baie Cataraqui s'élargit, les milieux humides cèdent graduellement la place à la zone urbaine de Kingston. À mi-chemin vers le lac Ontario, du côté ouest, l'île Belle constitue un élément bien visible du paysage et un site archéologique important des Premières Nations. Le parc Belle (un site d'enfouissement), le promontoire et l'île façonnent l'arrière-port. À l'est, on peut apercevoir la banlieue, l'arrondissement historique de Barriefield et les terrains du Collège militaire royal.

Le pont-jetée La Salle permet à la route 2 de traverser la baie Cataraqui et sépare l'arrière-port et l'avant-port de Kingston. Achèvement en 1917, la route en remblai est ponctuée de trois ponts. Celui du centre est le pont basculant à tourillons Strauss ayant la plus grande valeur historique; il a été conçu par Joseph Strauss, maître d'œuvre du pont Golden Gate à San Francisco.

Baie Cataraqui (avant-pont de Kingston)

Le Collège royal militaire est un attrait important situé au sud de la route en remblai, sur la partie est du promontoire de l'avant-port. La rive ouest fait partie de la zone urbaine de Kingston, laquelle comprend notamment le centre-ville ainsi que des édifices historiques admirables côtoyant des bâtiments modernes surplombant le port. La vue sur l'île Wolfe a changé récemment, à la suite de l'installation d'éoliennes.

Fort Henry

Situé au-delà de la partie est du promontoire occupé par le Collège royal militaire, sur une ligne de partage d'eaux stratégique, soit à environ 30 mètres au-dessus du niveau de l'eau, le fort Henry offre des vues remarquables sur le chenal maritime du fleuve Saint-Laurent, le port de Kingston et l'entrée du canal Rideau. Un fort a d'abord été établi à cet endroit pendant la guerre de 1812, mais ses fortifications actuelles datent d'au moins 1837. Le fort Henry est un site historique national du Canada qui a été ajouté au site du patrimoine mondial du Canal-Rideau en tant qu'élément clé du réseau de fortifications de Kingston. Le fort est aujourd'hui un site d'interprétation où se déroulent des reconstitutions

historiques et d'autres activités. Ses principaux éléments historiques comptent la redoute, la batterie avancée et le glacis, les fosses dotées de murs en maçonnerie, les tours des fosses ouest et est, et les magasins de l'intendance.

Complétant les fortifications de fort Henry se trouvent les quatre tours Martello construites en réaction à la crise de l'Oregon des années 1840 pour défendre le port de Kingston, les chantiers navals et l'embouchure du canal Rideau. Deux tours, soit la tour Murney et le fort Frederick, sont ouvertes au public et abritent des musées. Le fort Frederick accueille le musée du Collège royal militaire du Canada. Les tours font partie du site du patrimoine mondial du Canal-Rideau et des Fortifications-de-Kingston.

2.5.4 Unités de caractérisation du paysage

Afin d'illustrer à l'aide de graphiques les attributs décrits ci-dessus, on a réparti chaque zone de caractérisation du paysage du corridor Rideau en séries d'unités de caractérisation du paysage présentes dans les limites générales établies dans le cadre de l'analyse du bassin visuel. Ces unités de paysage ont été définies à la suite de l'analyse de photographies aériennes et de cartes du SIG illustrant la topographie, la couverture végétale, l'utilisation des terres, des profils d'établissement et les éléments culturels, patrimoniaux et récréatifs. Les résultats sont présentés sous forme de cartes du SIG (voir l'**Annexe A**) et de bases de données.

Le caractère observé au sein des unités de paysage est habituellement uniforme et, par conséquent, le nombre d'unités varie considérablement. Le type de paysage dominant servait à établir la classification des unités, en tenant compte du fait que l'utilisation des terres et l'occupation du sol peuvent varier quelque peu d'une unité à l'autre (p. ex. des terres à bois situées sur des terres agricoles). Les éléments récréatifs, les lieux patrimoniaux et les autres points d'intérêt sont indiqués par des « points », et non par des zones, sur les cartes du SIG.

L'analyse du bassin visuel a conduit à l'ajout de terres situées à une certaine distance (ou plusieurs kilomètres dans certains cas) de la voie navigable du canal Rideau. On a cependant accordé une attention particulière aux terres adjacentes ou à celles associées au canal Rideau.



Aux fins d'établissement des légendes de cartes, les unités de paysage ont été classées en deux catégories générales, soit les paysages culturels et les paysages naturels, présentées dans le tableau ci-après qui contient des exemples d'endroits où les unités de paysage sont présentes dans le corridor. La catégorie des paysages culturels concerne les profils d'établissement et les éléments résultant des activités humaines, alors que la catégorie des paysages naturels porte sur la couverture végétale et les éléments naturels et peut également comprendre les réseaux de rivières et de lacs inondés à la suite de la construction du canal qui, quoiqu'il soit incontestablement artificiel, offre aujourd'hui des paysages naturels depuis plus de 175 ans. Bien que des données biophysiques cartographiées et le système de classification écologique des terres aient été utilisés pour l'élaboration des unités de paysage naturel, cette cartographie ne sert pas à séparer ces éléments (auxquels il est possible de faire référence à partir des couches de données du SIG), mais plutôt à favoriser l'utilisation de catégories qui tiennent compte du caractère visuel du paysage, d'où l'emploi de termes comme « hautes terres boisées » et « basses terres boisées » qui rendent compte de la topographie et de la végétation.



Stratégie d'aménagement du corridor Rideau

Unités de caractérisation du paysage (voir l'Annexe A pour des cartes détaillées)

Unité de paysage	Exemples
PAYSAGES CULTURELS	
C1 Zone urbaine	Ottawa; Smiths Falls; Merrickville; Kemptville; Perth; Kingston; autres centres urbains
C2 Zone suburbaine	Quartiers résidentiels d'Ottawa
C3 Lots résidentiels	Lots comportant de grandes propriétés situées en bordure d'eau ou en région rurale
C4 Lots ruraux	Lots agricoles résidentiels subdivisés
C5 Paysages historiques (paysages urbains/paysages/« paysages perdus »)	Centres-villes de Perth, de Merrickville, de Smiths Falls, etc.; villages et hameaux historiques; postes d'éclusage et ouvrages associés; vestiges; sites archéologiques
C6 Propriétés riveraines	Chalets et résidences situés le long des lacs (lacs Rideau, lac Newboro et lac Cranberry)
C7 Terres agricoles	Rive nord de la rivière Cataraqui (entre la rivière Styx et le lac Cranberry)
C8 Paysages aménagés	Parcs; terrains de camping; terrains de golf
C9 Institutions/campus	Établissement correctionnel de Joyceville; Collège royal militaire; Université Carleton
C10 Zones industrielles	Centrales hydroélectriques; sites industrielles
C11 Zones d'extraction de ressources	Puits et carrières; chantiers forestiers
C12 Paysages qui présentent des infrastructures de transport	Corridors de transport d'électricité; autoroutes; voies ferrées
PAYSAGES NATURELS	
N1 Lacs/plans d'eau libre	Rivière Rideau, rivière Cataraqui, réseaux de lacs
N2 Rapides/chutes	Chutes de Jones Falls, rapides et cascade de Hog's Back
N3 Vallées fluviales végétalisées	Ruisseau de Kemptville
N4 Hautes terres boisées	Divers endroits, notamment le long du réseau du lac Rideau, à travers le Bouclier canadien

Stratégie d'aménagement du corridor Rideau

Unités de caractérisation du paysage (voir l'Annexe A pour des cartes détaillées)

Unité de paysage	Exemples
N5 Basses terres boisées	Divers endroits, notamment les forêts inondées et les terres longeant les rivières Cataraqui et Styx
N6 Milieux humides/marais	Réserve faunique de Perth; milieux humides au sud de Kars
N7 Formes de relief importantes (affleurements rocheux, escarpements, falaises sableuses, vasières)	« Duke's Profile »; « Round Tail »; Rock Dunder; formations rocheuses visibles du Bouclier canadien et de l'arche de Frontenac (comme celles de Kingston Mills)

2.5.5 Vulnérabilité du caractère du paysage

Étant donné que les divers paysages du corridor sont classés en fonction des unités de paysage, le présent cadre peut être utilisé pour examiner les aspects vulnérables d'un paysage. La vulnérabilité d'un paysage dépend de sa capacité d'adaptation au changement visuel. Le changement peut s'opérer de deux façons :

1. **Changement apporté à l'unité de caractérisation d'un paysage peu aménagé qui fait l'objet d'un aménagement plus important,** par exemple :

- une urbanisation entraînant le changement de l'unité de paysage qui passe de C7 – Terres agricoles à C2 – Zone suburbaine;
- un nouveau lotissement résidentiel en milieu rural entraînant le changement de l'unité de paysage qui passe de N5 – Basses terres boisées à C3 – Lots résidentiels;

2. **Changement dans une même unité de paysage,** par exemple :

- une tour d'habitation dans une unité de paysage C1 – Zone urbaine;
- l'ajout d'une grande étable à bétail dans une unité de paysage C7 – Terres agricoles;
- de nouveaux chalets en bordure d'eau dans une unité de paysage C6 – Propriétés riveraines;
- l'agrandissement d'un campus dans une unité de paysage C9 – Institutions/campus;
- une mesure communautaire d'intendance écologique qui vise à améliorer les éléments environnementaux d'une unité de paysage N6 – Milieux humides/marais.





Le nombre de situations considérées comme très vulnérables, dans les deux tableaux suivants, renforce la croyance selon laquelle le paysage du corridor a une capacité limitée de s'adapter au changement à long terme. Il faut donc aménager ces paysages en tenant compte du milieu pour décider non seulement du type d'aménagement à réaliser, mais aussi de sa conception. Une meilleure compréhension de la vulnérabilité du paysage face au changement permettra de décider quelles méthodes de planification et de gestion pourraient être appliquées efficacement le long du corridor (comme il est mentionné à la section 4 du présent rapport) et aidera le comité directeur à établir l'ordre de priorité des outils de mise en œuvre potentiels.

Stratégie d'aménagement du corridor Rideau

Vulnérabilité selon le changement apporté à l'unité d'un paysage peu aménagé qui fait l'objet d'un aménagement plus important

Unité de caractérisation existante d'un paysage moins aménagé	C5 Paysages historiques	C7 Terres agricoles	C8 Paysages aménagés	N1 Lacs et plans d'eau libre*	N2 Rapides/chutes*	N3 Vallées fluviales végétalisées	N4 Hautes terres boisées	N5 Basses terres boisées	N6 Milieux humides/marais	N7 Formes de relief importantes
Unité de caractérisation du paysage qui fait l'objet d'un aménagement plus important										
C1 Zones urbaines	E	E	E	-	-	E	E	E	E	E
C2 Zones suburbaines	E	E	E	-	-	E	E	E	E	E
C3 Lots résidentiels	E	E	E	-	-	E	E	E	E	E
C4 Lots ruraux	E	E	E	-	-	E	E	E	E	E
C6 Propriétés riveraines	E	E	E	E*	-	E	E	E	E	E
C7 Terres agricoles	M	B	B	-	-	B	M	M	M	M
C8 Paysages aménagés	M	B	B	M*	-	B	M	M	M	M
C9 Institutions/campus	E	E	E	-	-	E	E	E	E	E
C10 Zones industrielles	E	E	E	-	-	E	E	E	E	E
C11 Zones d'extraction des ressources	E	E	E	-	-	E	E	E	E	E
C12 Paysages présentant des infrastructures de transport	E	E	E	E*	E*	E	E	E	E	E

Légende : E – Élevée; M – Moyenne; B – Basse

*Remarque : Tient compte des installations, des infrastructures de transport ainsi que des nouveaux quais

et ouvrages en milieu aquatique.

Stratégie d'aménagement du corridor Rideau

Vulnérabilité en fonction du changement probable dans une même unité de caractérisation

Unité de paysage	Vulnérabilité du paysage		
	Élevée	Moyenne	Basse
PAYSAGES CULTURELS			
C1 Zones urbaines	●**	●**	
C2 Zones suburbaines			●
C3 Lots résidentiels		●	
C4 Lots ruraux		●	
C5 Paysages historiques	●		
C6 Propriétés riveraines		●	
C7 Terres agricoles			●
C8 Paysages aménagés			●
C9 Institutions/campus		●	
C10 Zones industrielles		●	
C11 Zones d'extraction des ressources		●	
C12 Paysages présentant des infrastructures de transport	●		
PAYSAGES NATURELS			
N1 Lacs/plans d'eau libre	●*		
N2 Rapides/chutes	●*		
N3 Vallées fluviales végétalisées			●
N4 Hautes terres boisées		●***	●***
N5 Basses terres boisées		●***	●***
N6 Milieux humides/marais		●***	●***
N7 Formes de relief importantes			●

Remarque : * Tient compte des installations, des infrastructures de transport ainsi que des nouveaux quais et ouvrages en milieu aquatique. **Varie en fonction de l'ampleur de l'aménagement ou du réaménagement proposé. ***Varie selon l'étendue des changements apportés aux éléments naturels.

3. SONDAGE SUR LA PRÉFÉRENCE VISUELLE

3.1 Objet du Sondage sur la préférence visuelle

Dans le cadre de la Stratégie d'aménagement du corridor Rideau, le Sondage sur la préférence visuelle constitue un élément essentiel de l'évaluation de caractérisation du paysage par lequel les communautés locales, les partenaires et les intervenants sont appelés à vérifier certaines affirmations concernant les préférences du public en regard de certaines caractéristiques du paysage.

3.2 Méthodologie

Deux techniques de sondage ont été utilisées afin de maximiser la rétroaction du public : (1) des ateliers en personne avec système de votation; (2) un sondage en ligne. Le contenu du sondage était le même, quelle que fût la technique utilisée.

Les répondants au sondage devaient se prononcer sur 72 photographies représentant cinq types de caractéristiques présentes le long du corridor Rideau. Les photographies ont été choisies en fonction des principaux types de caractéristiques définies lors d'une étape antérieure du projet, en tenant compte des différences saisonnières représentées dans le relevé photographique. Pour chaque photographie, le participant devait se prononcer sur l'énoncé suivant : « Cette image représente ce que j'aime voir le long du corridor Rideau ». Ils devaient ensuite sélectionner l'une des cinq réponses suivantes : (1) en désaccord; (2) plutôt en désaccord; (3) neutre; (4) plutôt d'accord; (5) d'accord. Lors des cinq ateliers publics, de la séance consultation spéciale avec le personnel de Parcs Canada et d'un sondage en ligne, 371 réponses ont été recueillies.



3.3 Choix des images

Les images ont été sélectionnées dans le but de dégager la quintessence des vues caractéristiques du corridor Rideau que chérissent les participants. Bon nombre d'entre elles représentent des lieux du corridor qui sont familiers des participants. D'autres représentent des endroits particuliers ou uniques mentionnés lors de séances de consultation antérieures auprès du public et des intervenants.

Afin d'aider à la détermination des enjeux de gestion, certaines images, entières ou partielles, contenaient aussi des éléments qui, selon les participants, avaient un impact négatif sur l'aspect visuel du paysage. Certaines images, comme celles illustrant l'érosion des berges ou des corridors de transport d'électricité, étaient évidentes aux yeux des participants. D'autres éléments potentiellement négatifs, comme un rivage encombré, des remises à bateaux ou des toitures aux couleurs vives, représentaient pour certains des problèmes à régler, mais faisaient simplement partie du paysage pour le résident ou le visiteur moyen.

3.4 Points saillants du Sondage sur la préférence visuelle

La détermination des photographies les plus et les moins prisées aide à reconnaître les principaux attraits du corridor Rideau afin de mieux planifier l'aménagement futur.

Le tableau ci-après présente les cinq photos les plus prisées et les cinq photos les moins prisées parmi 72 images. Il contient également des descriptions du contexte motivant le choix de ces photos et la raison pour laquelle les experts-conseils voulaient obtenir l'opinion du public à leur sujet. Une colonne du tableau présente des observations ou une analyse expliquant en quoi la perception du public est compatible avec le motif de sélection des experts-conseils.

Les cinq photographies les moins prisées ont reçu un score moyen inférieur à 2,4, ce qui signifie que la majorité des participants étaient plutôt en désaccord avec l'énoncé « Cette image représente ce que j'aime voir le long du corridor Rideau ». Ces photographies (numéros 16, 24, 34, 40 et 51) montraient notamment des ouvrages industriels près de Smith Falls, des pylônes, des marinas et des ensembles résidentiels très près du canal. Les aspects négatifs les plus souvent soulignés étaient l'absence de végétation riveraine sur les berges.

Les cinq photographies les plus prisées ont obtenu un score moyen supérieur à 4,8, ce qui signifie que la majorité des participants étaient en accord avec l'énoncé « Cette image représente ce que j'aime voir le long du corridor Rideau ». Ces photographies (numéros 36, 37, 39, 62 et 70) montraient des attraits naturels le long du canal. Toutes les photographies ayant suscité une réaction « positive » montraient un milieu intact, des vues non obstruées par des éléments artificiels, ce qui laisse croire que les zones non aménagées ont une grande valeur aux yeux des répondants.

Stratégie d'aménagement du corridor Rideau

Sondage sur la préférence visuelle – Les cinq photos les moins prisées et les cinq photos les plus prisées

Numéro de la question et de l'image	Score – Moyenne [Mode] ⁶	Endroit et raison de la sélection	Observations et analyse
Photos les moins prisées			
16	2,2 [1]	<i>Ouvrages industriels près de Smith Falls</i> - Entrave limitée à la visibilité des éléments « industriels » de la rivière - Végétation riveraine limitée, érosion manifeste	Le score bas indique que les participants réagissent aux attributs négatifs de l'image.

⁶ Un score moyen élevé indique une opinion favorable des répondants, un score moyen faible indique une opinion défavorable. Le mode indique la réponse la plus fréquente pour chaque image.




Stratégie d'aménagement du corridor Rideau

Sondage sur la préférence visuelle – Les cinq photos les moins prisées et les cinq photos les plus prisées

Numéro de la question et de l'image	Score – Moyenne [Mode] ⁶	Endroit et raison de la sélection	Observations et analyse
<p>24</p> 	<p>2,2 [1]</p>	<p><i>Pylônes</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Des lignes électriques traversent le corridor Rideau et imposent un contraste saisissant dans l'environnement bucolique de la voie navigable 	<p>Le score bas témoigne d'une réaction négative des participants à la vue de ces pylônes qui représentent quand même un élément d'infrastructure important sur plan économique.</p>
<p>34</p> 	<p>2,2 [1]</p>	<p><i>Île Colonel By</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Ancien pavillon et terrain (aujourd'hui inoccupé) - Pelouse entretenue - Absence de végétation riveraine 	<p>Le score bas indique que les participants réagissent à l'aspect négatif général de cette photo. Si l'on se fie à la réponse donnée pour la photo n° 42, qui dépeint un paysage semblable, la réaction négative est davantage attribuable au placardage du bâtiment qu'au problème d'aménagement des berges.</p>
<p>40</p> 	<p>2,4 [1]</p>	<p><i>Recul des constructions résidentielles</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Chalet ou résidence très proche de l'eau - Piscine en construction - Absence de végétation riveraine 	<p>Le score bas indique que les participants réagissent aux attributs négatifs de cette image.</p>

Stratégie d'aménagement du corridor Rideau




Sondage sur la préférence visuelle – Les cinq photos les moins prisées et les cinq photos les plus prisées

Numéro de la question et de l'image	Score – Moyenne [Mode] ⁶	Endroit et raison de la sélection	Observations et analyse
51		<p><i>Marina</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Infrastructure commerciale importante pour la navigation de plaisance sur le corridor Rideau - Tampon végétal limité 	<p>Le score bas laisse croire que les participants ont réagi à l'aspect général de l'endroit vu de l'eau et non à ses valeurs récréatives ou économiques.</p>
Photos les plus prisées			
36		<p><i>Rocher « Duke's Profile »</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Repère culturel reconnaissable et attrait naturel sur le corridor Rideau 	<p>La réaction très positive laisse croire que le rocher « <i>Duke's Profile</i> » et d'autres affleurements rocheux sont reconnus comme des attraits importants.</p>
37		<p><i>Entrée de la baie Morton</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Milieu naturel d'apparence intacte - Vue sur Rock Dunder 	<p>La réaction très positive laisse croire que les paysages du Bouclier canadien sont reconnus comme des attraits importants du corridor Rideau.</p>



Stratégie d'aménagement du corridor Rideau

Sondage sur la préférence visuelle – Les cinq photos les moins prisées et les cinq photos les plus prisées

Numéro de la question et de l'image	Score – Moyenne [Mode] ⁶	Endroit et raison de la sélection	Observations et analyse
<p>39</p> 	<p>4,9 [5]</p>	<p><i>Vue sur le lac</i> - Vue panoramique classique sur un plan d'eau</p>	<p>La réaction très positive laisse croire que le réseau lacustre et les vues panoramiques sont des attraits de grande valeur du corridor Rideau.</p>
<p>62</p> 	<p>4,9 [5]</p>	<p><i>Cascade Hog's Back</i></p>	<p>Le score très élevé laisse croire que la cascade Hog's Back est considérée comme un attrait panoramique important.</p>
<p>70</p> 	<p>4,9 [5]</p>	<p><i>Vue sur le lac</i> - Aucun aménagement ne vient gêner le panorama</p>	<p>La réaction très positive indique que les participants accordent une grande valeur à ce type de vues intactes sur les lacs.</p>

4. RECOMMANDATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION ET DE GESTION

4.1 Un paysage complexe, qui relève de multiples instances

Le corridor du canal Rideau est un paysage complexe, qui relève de multiples instances, dont les ordres de gouvernement fédéral et provincial et les municipalités. Il englobe également le territoire traditionnel des Algonquins situé dans le bassin hydrographique de la rivière des Outaouais.

L'aménagement des terres est géré par treize municipalités, y compris trois municipalités non régionalisées et trois comtés, dont les pouvoirs découlent en grande partie de la *Loi sur les municipalités*, de la *Loi sur l'aménagement du territoire* et de la *Déclaration de principes provinciale*. L'extrémité nord du canal sillonne la ville fusionnée et non régionalisée d'Ottawa, capitale du pays, sur laquelle la Commission de la capitale nationale exerce une influence importante sur la gestion des terres fédérales en raison de la responsabilité que lui confère la *Loi sur la capitale nationale*.

Les deux offices de protection de la nature, soit l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau et l'Office de protection de la nature de la région de Cataraqui, sont exploités en vertu de la *Loi sur les offices de protection de la nature* de l'Ontario et doivent également rendre compte à leur conseil d'administration municipal. En ce qui concerne le canal Rideau, le *Règlement sur les canaux historiques*, qui relève de la *Loi sur le ministère des Transports*, constitue le cadre réglementaire pour la gestion, l'utilisation et la protection du canal, tandis que la *Loi sur la protection des eaux navigables* vise à protéger l'intégrité des eaux navigables et à assurer la sécurité de la navigation sur ces eaux. Au nombre des autres lois et politiques relatives au canal, notons les suivantes : la *Loi sur les pêches*, la *Loi sur les espèces en péril*, la *Politique fédérale sur la conservation des terres humides*, la *Politique sur les canaux historiques* et la *Politique sur la gestion des ressources culturelles*.



4.2 Établissement de la portée des méthodes

Afin d'assurer une planification et une gestion efficaces du paysage du corridor dans l'avenir, des méthodes de planification et de gestion qui tiennent compte des instances concernées doivent être mises en place. Ces outils doivent faire partie d'une démarche coordonnée, globale et intégrée qui vise à cerner les enjeux prioritaires. Ils doivent aussi être applicables, c'est-à-dire qu'ils doivent correspondre à l'étendue et aux ressources des diverses instances et à la capacité de leurs organisations. Le paysage du corridor peut également subir les conséquences des changements apportés au bassin visuel décrit plus haut dans le présent rapport ou ceux de changements apportés aux bassins hydrographiques qui ont pour leur part une incidence sur le milieu naturel du corridor. Il faut donc examiner des méthodes qui s'appliquent au bassin visuel même, ainsi qu'à l'ensemble du bassin hydrographique.

Afin d'établir la portée des méthodes potentielles de planification et de gestion, il faut savoir qui sont les responsables de la mise en œuvre de ces méthodes. Si l'on connaît les instances responsables de la mise en œuvre, il est alors possible de tenir compte de l'influence qu'elles exercent ou des pouvoirs que leur confère la loi. Des recommandations en matière de planification et de gestion peuvent ensuite être formulées. Les questions concernant le corridor touchent de nombreux intervenants qui peuvent être regroupés en six instances fonctionnelles : le gouvernement fédéral, les Premières Nations, le gouvernement provincial, les offices de protection de la nature, les municipalités et les collectivités :

1. **Gouvernement fédéral** : Parcs Canada, Commission de la capitale nationale, Transports Canada, Pêches et Océans Canada et groupes autochtones de l'Est de l'Ontario;
2. **Premières Nations** : Première Nation d'Alderville, Algonquins de l'Ontario, Mississauga, Mohawk et Métis;



3. **Gouvernement provincial** : Organismes de la province de l'Ontario concernés par l'aménagement des terres, les questions environnementales et les retombées économiques du corridor pour l'Est de l'Ontario (comme le ministère des Affaires municipales et du Logement, le ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation et des Affaires rurales, le ministère de l'Environnement, le ministère des Richesses naturelles, le ministère du Tourisme, de la Culture et du Sport, et le ministère de la Recherche et de l'Innovation);
4. **Offices de protection de la nature** : Office de protection de la nature de la région de Cataraqui et Office de protection de la nature de la vallée Rideau;
5. **Municipalités** : Municipalités de palier supérieur et de palier inférieur et municipalités non régionalisées que traverse le corridor;
6. **Communautés** : Tous les groupes communautaires locaux, organismes non gouvernementaux, entreprises et particuliers concernés par la gestion du canal Rideau et du corridor.

Maintenant que les responsables de la mise en œuvre des méthodes de planification et de gestion sont connus, celles-ci peuvent être définies. Le processus visant à déterminer les méthodes de planification et de gestion comporte de nombreux éléments. En voici quelques-uns :

1. **Consultation du public** : Les suggestions formulées par le public lors des consultations ont été consignées afin qu'elles puissent être examinées et intégrées aux méthodes.
2. **Consultation du personnel** : Les suggestions formulées lors des réunions et des ateliers par le personnel opérationnel du canal Rideau, les fonctionnaires du gouvernement provincial de l'Ontario et les membres de la haute direction de Parcs Canada ont été consignées afin qu'elles puissent être examinées et intégrées aux méthodes.
3. **Comité directeur de la Stratégie d'aménagement du corridor Rideau** : Les suggestions formulées par le Comité directeur dans le cadre du projet ont été consignées afin qu'elles puissent être examinées et intégrées aux méthodes.
4. **Groupe de travail composé de planificateurs** : Les suggestions formulées par ce groupe consultatif ont été consignées afin qu'elles puissent être examinées et intégrées aux méthodes.
5. Expérience de l'équipe responsable des consultations, sa connaissance des méthodes appliquées par les autres instances et ses travaux de recherche sur les méthodes de planification et de gestion.

Les méthodes de planification et de gestion ont été réparties en groupes d'activités qui permettent de mieux comprendre leur complexité ou simplicité possible. Voici les groupes d'activités relatives aux recommandations en matière de planification et de gestion (des plus complexes aux moins complexes) :

1. **Réglementaires et quasi réglementaires** : Ces méthodes nécessitent habituellement des études et des analyses professionnelles et sont généralement soumises à un processus législatif avant leur entrée en vigueur. Elles peuvent aussi exiger beaucoup de temps et de ressources financières avant de pouvoir donner des résultats. Ces méthodes font cependant partie des outils de planification et de gestion du corridor les plus efficaces.
2. **Fondées sur les collectivités** : Ces méthodes sont fondées sur les partenariats et les groupes intéressés qui collaborent au niveau local. Ceux-ci sont habituellement influencés par un organisme jouant un rôle de catalyste ou de parrain, et les partenaires nécessitent des investissements différents en temps et en ressources financières. L'incidence de ces



méthodes varie selon le degré d'intérêt, les ressources disponibles et l'étendue des partenariats.

3. **Opérationnelles** : Ces méthodes reposent sur l'intégration de nouvelles activités aux activités courantes d'une organisation ou d'un organisme. Il s'agit d'activités qui, au bout du compte, peuvent contribuer à la durabilité du corridor. Les changements opérationnels peuvent s'effectuer rapidement ou prendre du temps, et leurs effets peuvent être immédiats ou ne se faire ressentir qu'à long terme. Par contre, étant donné qu'ils se produisent habituellement à l'interne, ces méthodes peuvent alors être appliquées rapidement, s'il y a une volonté de changement au sein de l'organisation.
4. **Communication** : Ces méthodes visent à maintenir une bonne relation avec les intervenants tout en les sensibilisant aux enjeux qui concernent le canal et le corridor et en leur faisant connaître les activités qui permettent de préserver et d'améliorer le corridor; les générations actuelles et futures de Canadiens pourront ainsi compter sur une base solide pour devenir les gardiens du canal et du corridor. La plupart des activités de communication peuvent être déployées assez rapidement (comparativement à celles liées aux méthodes réglementaires). Par contre, l'incidence des méthodes axées sur la communication varie grandement selon le médium employé et le public ciblé.

Les méthodes de planification et de gestion présentent des degrés d'efficacité différents en ce qui concerne la gestion du corridor. Le tableau ci-après présente la pertinence des méthodes en fonction de la vulnérabilité du paysage du corridor (voir la section 2.5.5 du présent rapport pour des renseignements sur la vulnérabilité du paysage).

Stratégie d'aménagement du corridor Rideau

Efficacité et pertinence des méthodes de planification et de gestion

Méthode de planification et de gestion /Efficacité de la méthode	Pertinence – Unités de paysage très vulnérables	Pertinence – Unités de paysage moyennement vulnérables	Pertinence – Unités de paysage peu vulnérables
Réglementaires et quasi réglementaires Très efficace – La réglementation permet de créer un cadre pouvant comporter des mesures de contrôle rigoureuses des changements apportés au paysage.	Très pertinente : La réglementation porte sur des questions fondamentales.	Très pertinente : La réglementation porte sur des questions fondamentales.	Possiblement pertinente : Ces méthodes présentent un risque de surréglementation.
Fondées sur les collectivités Efficace – L'activisme et l'intendance peuvent avoir un effet positif sur la protection et l'amélioration des paysages, mais ont un effet différent lorsqu'il s'agit d'influencer les décisions en matière d'aménagement.	Pertinente : Ces méthodes permettent d'obtenir l'appui d'intervenants capables d'influencer les décideurs.	Pertinente : Ces méthodes permettent d'obtenir l'appui d'intervenants capables d'influencer les décideurs.	Pertinente : Ces méthodes permettent d'obtenir l'appui d'intervenants capables d'influencer les décideurs.



Méthode de planification et de gestion /Efficacité de la méthode	Pertinence – Unités de paysage très vulnérables	Pertinence – Unités de paysage moyennement vulnérables	Pertinence – Unités de paysage peu vulnérables
Opérationnelles Efficace – Le financement durable, la gestion des infrastructures et les programmes contribuent à maintenir des éléments particuliers du paysage et entraînent une variété d'effets sur l'ensemble du paysage.	Pertinente : Ces méthodes contribuent au maintien des principaux éléments du paysage.	Pertinente : Ces méthodes contribuent au maintien des principaux éléments du paysage.	Possiblement pertinente : L'affectation de ressources opérationnelles additionnelles est possible lorsqu'elle est justifiée.
Communication Relativement efficace – L'efficacité des activités de sensibilisation et d'éducation varie en fonction de la conception du programme de communication, des auditoires ciblés et des enjeux fondamentaux touchant le paysage.	Ces méthodes ne sont probablement pertinentes que lorsqu'elles servent à appuyer d'autres méthodes.	Ces méthodes ne sont probablement pertinentes que lorsqu'elles servent à appuyer d'autres méthodes.	Pertinente : Ces méthodes peuvent entraîner des changements positifs à long terme.

4.3 Liste des méthodes

Les méthodes de planification et de gestion sont présentées sous forme de liste d'activités que les divers intervenants pourront à l'avenir envisager de mettre en œuvre à tout moment. Chaque intervenant peut donc choisir les méthodes de planification et de gestion à partir d'une liste d'options, examiner la portée de leur incidence, l'éventail des ressources disponibles et les synergies potentielles avec des projets en cours ou des partenaires, puis prendre les mesures nécessaires.

4.3.1 Réglementaires et quasi réglementaires

- **Nouvelles lois** : Les gouvernements fédéral et provincial peuvent adopter de nouvelles lois habilitantes pour aider un organisme ou un ministère à exercer un plus grand contrôle sur le bassin visuel du corridor ou à influencer les décisions le concernant (p. ex. la *Loi sur la planification et l'aménagement de l'escarpement du Niagara* en Ontario prévoit que seuls les aménagements respectueux du milieu naturel sont possibles).
- **Études et stratégies propres à une zone** : Étant donné que la présente étude a été réalisée à l'échelle régionale, diverses parties concernées pourraient entreprendre leurs propres études pour examiner les enjeux locaux et élaborer des stratégies visant à conserver et à améliorer les qualités du corridor (p. ex. une municipalité pourrait mener une analyse du bassin visuel et arriver à une définition plus précise du bassin visuel que celle fournie par une analyse du bassin visuel réalisée à l'échelle régionale).
- **Règlements régissant l'utilisation du canal** : Le gouvernement fédéral pourrait adopter de nouveaux règlements en matière



d'utilisation du canal afin de régler des questions particulières (un exemple récent porte sur l'adoption d'un règlement visant à interdire les sillages afin de limiter les effets de l'érosion).

- **Permis relatifs aux ouvrages en milieu aquatique** : Parcs Canada peut élargir son rôle en ce qui a trait à la délivrance de permis afin de mieux contrôler les ouvrages en milieu aquatique qui ont une incidence sur le paysage du corridor.
- **Politiques** : Diverses parties concernées peuvent adopter de nouvelles politiques pour régler les problèmes, encourager la réhabilitation et assurer des partenariats durables.
- **Plans intégrés de viabilité des collectivités (PIVC)** : Au Canada, le financement que les municipalités reçoivent du gouvernement fédéral doit provenir des recettes de la taxe sur l'essence; un plan intégré de viabilité des collectivités (PIVC) permet d'établir les priorités et d'orienter les mesures à prendre; un PIVC municipal pourrait accorder la priorité à toute mesure relative au corridor et prise par une municipalité.
- **Plans officiels, plans d'urbanisme et plans secondaires** : En vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, les municipalités ont le pouvoir d'instaurer des politiques par le biais de plans adoptés par le conseil. Cette adoption par le conseil permettrait d'accorder un statut officiel à une étude ou à une stratégie propre à une zone ou d'incorporer certaines recommandations du présent projet en tant que politique municipale officielle.
- **Plans d'améliorations communautaires (PAC)** : En vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire* de l'Ontario, les municipalités peuvent offrir des incitatifs financiers pour la réalisation de travaux d'aménagement, de réaménagement et de réhabilitation visant à préserver ou à améliorer le caractère du paysage du corridor.
- **Lignes directrices – patrimoine bâti/culturel** : Tout ordre de gouvernement peut établir des lignes directrices pour la gestion du patrimoine bâti et culturel du corridor et du bassin visuel afin de préserver, réhabiliter ou améliorer les biens patrimoniaux, y compris les bâtiments et les paysages, qui font partie du caractère du paysage du corridor.
- **Lignes directrices – environnement** : Tout ordre de gouvernement peut établir des lignes directrices pour la gestion du milieu naturel du corridor et du bassin visuel afin d'éviter la dégradation environnementale à long terme occasionnée par un changement ou un aménagement graduel.
- **Lignes directrices – conception des bâtiments et des sites** : Tout ordre de gouvernement peut établir des lignes directrices pour l'aménagement de bâtiments résidentiels et non résidentiels et de sites qui tiennent compte de l'expression architecturale, de l'emplacement des bâtiments par rapport au canal, au corridor et au bassin visuel, du paysage, de l'ensoleillement, etc.
- **Lignes directrices – évaluation de l'impact visuel** : Tout ordre de gouvernement peut établir des lignes directrices en matière d'évaluation de l'impact visuel pour s'assurer qu'une analyse exhaustive est réalisée et que les questions sont abordées dans leur intégralité lorsqu'un aménagement important risque de nuire au caractère du paysage dans le corridor.
- **Règlements municipaux de zonage** : En vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, les municipalités pourraient ajouter une classe ou des classes distinctes de catégories de zonage à leurs *Règlements municipaux de zonage* qui régissent la dimension des lots, la surface construite, la hauteur des bâtiments et les marges de retrait et les cours arrière afin d'influer sur l'étendue de tout aménagement futur dans le bassin visuel du corridor.
- **Restrictions en matière de morcellement** : En vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, les municipalités peuvent adopter des règlements de zonage et des politiques qui permettent de réduire le



morcellement des propriétés en bordure du canal et de contrôler la densité de l'aménagement et l'étendue des changements apportés au paysage à long terme⁷.

- **Autres règlements municipaux (p. ex. la protection des arbres)** : En vertu de la *Loi de 2001 sur les municipalités* de l'Ontario, une municipalité pourrait adopter un règlement municipal visant à interdire, à restreindre, à contrôler ou à autoriser une activité qui relève de sa compétence (p. ex. un règlement municipal concernant la protection des arbres et visant à contrôler l'enlèvement des arbres et à préserver l'expérience qu'offre le corridor aux endroits où le bassin visuel comprend de grands terrains densément boisés).
- **Réglementation du plan d'implantation – maison individuelle** : En vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, une municipalité pourrait exiger que tout nouvel ensemble de maisons individuelles⁸ situé en bordure du canal ou dans le bassin visuel du corridor soit assujéti à la réglementation d'un plan d'implantation afin d'exercer une surveillance supplémentaire et de communiquer avec Parcs Canada en ce qui a trait à la conception et à l'implantation de l'aménagement avant qu'il ne soit approuvé.
- **Système de délivrance de permis d'aménagement** : En vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, une municipalité pourrait créer un système de délivrance de permis d'aménagement qui s'applique à tout aménagement en bordure du canal ou dans le bassin visuel du corridor et qui permettrait de gérer efficacement l'aménagement tout en regroupant en un système complet et simple les méthodes distinctes de zonage décrites, les lignes directrices en matière de conception et la réglementation du plan d'implantation (le canton de Lake of Bays s'est doté d'un système du genre, mais de moindre envergure, pour la protection des rives).
- **Districts de conservation du patrimoine** : En vertu de la *Loi sur le patrimoine*, une municipalité pourrait accorder la désignation de district de conservation du patrimoine à toute zone de patrimoine importante située dans le bassin visuel du corridor afin de préserver les biens patrimoniaux qui contribuent au caractère du paysage du corridor. Le gouvernement provincial pourrait également agir à titre de partenaire en appuyant l'exécution du programme relatif à cette initiative dans l'ensemble du corridor.
- **Liste du patrimoine bâti et désignation** : En vertu de la *Loi sur le patrimoine*, une municipalité pourrait désigner les édifices particuliers et importants du patrimoine qui se trouvent dans le bassin visuel du corridor afin de préserver les biens patrimoniaux qui contribuent au caractère du paysage du corridor. Le gouvernement provincial pourrait également agir à titre de partenaire en appuyant l'exécution du programme relatif à cette initiative dans l'ensemble du corridor.
- **Moratoires touchant des questions particulières** : Tout ordre de gouvernement ou organisme peut décréter, au sein de son instance, un moratoire visant à interrompre certaines activités ayant des effets négatifs à court et à long terme afin de gérer les enjeux qui touchent le paysage du corridor (dans une municipalité, une telle mesure se traduirait par l'application d'un règlement de restriction provisoire à court terme).



⁷ L'enjeu principal porte sur la création de terrains par morcellement des terres rurales; cependant, les politiques et les règlements de zonage pourraient également s'appliquer aux lotissements.

⁸ En Ontario, de nombreux ensembles résidentiels et tous les ensembles non résidentiels sont habituellement assujétiés à la réglementation du plan d'implantation.

4.3.2 Fondées sur les collectivités

Comité directeur réunissant divers intervenants : Le comité directeur de la Stratégie d'aménagement du corridor Rideau pourrait poursuivre son mandat dans l'avenir et être appuyé par les ressources provenant de partenariats continus.

Marketing de destination touristique : Une stratégie de marketing visant à faire du canal Rideau une destination touristique au moyen d'un partenariat fondé sur les collectivités pourrait être mise en œuvre en permanence et être axée sur des thèmes précis (activités récréatives, culture, patrimoine, navigation de plaisance, etc.) exploités selon l'emplacement géographique et pendant différentes périodes.

Programme d'image de marque axé sur le tourisme régional : Une image de marque, une affiche ou un logo particulier que toutes les entreprises qui appuient l'exploitation du canal et du corridor et en tirent parti pourraient encourager un développement économique coordonné dans l'ensemble du corridor.

Programmation des activités : En s'assurant que les activités qu'ils tiennent le long du corridor se déroulent à des endroits pertinents et qu'elles sont organisées à des fins précises, les organismes communautaires contribueraient à renforcer le lien inhérent que la collectivité immédiate et les gens venus de l'extérieur pour prendre part aux activités entretiennent avec le corridor, et à accroître l'appréciation de la valeur du paysage du corridor.

Initiatives d'intendance – intérêts environnementaux : Les intervenants communautaires dont le mandat consiste à veiller sur les intérêts environnementaux pourraient participer à la mise en œuvre de diverses initiatives (plantation d'arbres, nettoyage du rivage, restauration des habitats, amélioration du paysage, etc.) qui visent à protéger et à améliorer le milieu naturel du corridor.

Initiatives d'intendance – intérêts agricoles : Les intervenants communautaires du secteur agricole pourraient participer à la mise en œuvre d'initiatives (gestion des nutriments, éloignement du bétail des zones riveraines, amélioration de l'entreposage ou de l'utilisation des produits chimiques, etc.) visant à réduire les effets négatifs de certaines activités agricoles menées le long du corridor.

Initiatives d'intendance – intérêts patrimoniaux : Les intervenants communautaires dont le mandat porte sur le patrimoine bâti ou culturel pourraient participer à la mise en œuvre d'initiatives visant à mettre en valeur les aspects du patrimoine du corridor (projets de restauration de bâtiments, projets d'interprétation historique, activités axées sur le patrimoine, etc.)

Mobilisation des jeunes : La tenue d'activités précises, destinées aux jeunes et qui tiennent compte de l'orientation des organismes gouvernementaux et non gouvernementaux permettrait de s'assurer que des générations futures de Canadiens jouent un rôle de chef de file et de défenseurs de la durabilité du caractère du paysage du corridor.

4.3.3 Opérationnelles

- **Mécanismes de financement durable** : Parcs Canada pourrait instaurer un régime de droits et/ou de taxes afin de compenser les coûts importants associés à la gestion du corridor (plus précisément à ceux assumés pour régler les problèmes d'aménagement), alors que d'autres parties concernées pourraient s'engager à financer divers projets et programmes visant à protéger le corridor.
- **Programmes d'incitatifs financiers (différents des PAC)** : Des organismes, autres que les municipalités, pourraient offrir des programmes d'incitatifs financiers pour favoriser toute initiative d'aménagement, d'intendance ou de réhabilitation susceptible d'avoir un effet positif sur le paysage du corridor.
- **Gestion des infrastructures locales** : Les administrations locales responsables de toute infrastructure qui offre des points de vue sur le corridor, qui permet d'y accéder, qui en est à proximité ou qui l'enjambe pourraient accorder une attention particulière à cette infrastructure dans la gestion de ces biens afin qu'elle puisse



continuer de concourir à la mise en valeur du canal et du corridor et de s'assurer qu'elle ne se détériore pas au point de nuire à la qualité de l'expérience vécue.

- **Programmation des activités** : En assurant que les activités qu'elles tiennent le long du corridor se déroulent à des endroits pertinents et qu'elles sont organisées à des fins précises, les administrations gouvernementales pourraient contribuer à renforcer le lien inhérent que la collectivité immédiate et les gens venus de l'extérieur pour prendre part aux activités entretiennent avec le corridor et à accroître l'appréciation de la valeur du paysage du corridor.
- **Base de données du SIG/gestion de l'information** : En regroupant l'information (délivrance des permis, restrictions en matière de titres fonciers, etc.) dans la base de données géographiques qui ont été recueillies dans le cadre de l'évaluation de caractérisation du paysage, Parcs Canada pourra mieux documenter, surveiller, mesurer, gérer et assurer la durabilité du caractère du paysage du corridor.

4.3.4 Communication

- **Programmes éducatifs** : Tous les intervenants peuvent diriger l'élaboration de programmes éducatifs et leur mise en œuvre dans différentes collectivités d'intérêt du corridor ou y participer à l'aide de campagnes de sensibilisation reposant sur une combinaison de médias (imprimés, radio, télévision ou Internet) et de séminaires, d'ateliers et de séances de formation portant sur les principaux enjeux du corridor.
- **Déclaration d'une « journée de mise en valeur du paysage du corridor Rideau »** : Les intervenants pourraient choisir une ou des journées particulières de l'année qui seraient reconnues comme la ou les « journée(s) de mise en valeur du corridor Rideau » par toutes les parties concernées. Cette journée pourrait servir d'élément moteur et contribuer à favoriser les partenariats, à faire connaître la programmation des activités ou les efforts de réhabilitation et à stimuler le développement économique le long du corridor.
- **Programme de reconnaissance des partenariats** : Pour inciter les intervenants et les partenaires à participer à la mise en œuvre des méthodes de planification et de gestion, il faudrait qu'un programme visant à reconnaître officiellement les intervenants qui lancent des initiatives (p. ex. décerner un certificat d'appréciation encadré à un groupe communautaire pour un projet important de remise en état du rivage) soit élaboré et mis en œuvre à long terme.
- **Base de données de partage de photos sur Flickr** : Cette base de données a été créée pour le présent projet. Parcs Canada peut continuer à inviter les Canadiens à mettre en ligne leurs photos du canal et du corridor sur le site Web Flickr. Pour ce faire, il peut avoir recours à des activités continues annuelles de diffusion externe, à des outils de communication, aux réseaux sociaux et peut-être à un concours annuel.
- **Indicateurs, points de référence et « fiche de rendement »** : Divers organismes pourraient établir un cadre de surveillance du paysage du corridor en développant des indicateurs qui tiennent compte de leurs intérêts ou de leurs compétences propres et en définissant les points de référence relatifs aux conditions actuelles du paysage afin de surveiller les changements et de faire rapport sur la qualité de la gestion du paysage au moyen d'une « fiche de rendement » remise régulièrement.



- **Bulletins** : Parcs Canada, les offices de protection de la nature et les municipalités publient des bulletins portant sur divers sujets et devraient continuer de le faire afin notamment d'appuyer la mise en œuvre des méthodes concernant tout aménagement important futur du paysage le long du canal et du corridor.
- **Site Web** : Un site Web propre au projet a été créé pour afficher l'évaluation de caractérisation du paysage et le Sondage sur la préférence visuelle. Le site Web de Parcs Canada contient déjà des renseignements sur la Stratégie d'aménagement du corridor Rideau. Ce site Web ou les deux sites devraient fournir de l'information sur les initiatives et les réussites en matière de gestion du paysage du corridor. Les sites Web des collectivités devraient afficher le lien menant vers le site Web officiel.

Le comité directeur de la Stratégie d'aménagement du corridor Rideau devrait continuer de jouer un rôle important en diffusant l'information – en raison de son rôle de forum de partage des connaissances – et en s'attaquant aux enjeux. Le comité directeur devrait pouvoir également continuer de coordonner les activités qui contribuent à la durabilité du paysage du corridor.

Le tableau ci-après présente la liste des méthodes de planification et de gestion ainsi que les intervenants qui peuvent aider à les mettre en œuvre. Bien que les Premières Nations soient des membres actifs du comité directeur de la Stratégie, ils ne figurent pas dans ce tableau en tant que responsables de la mise en œuvre. Des discussions sont en cours pour déterminer de quelle façon les peuples autochtones souhaiteraient partager leurs valeurs et le lien qui les unit au corridor Rideau dans le cadre de la présente initiative.

Stratégie d'aménagement du corridor Rideau

Liste des méthodes de planification et de gestion

	Gouvernement fédéral	Gouvernement provincial	Offices de protection de la nature	Municipalités	Collectivités
Réglementaires et quasi réglementaires					
Nouvelles lois	✓	✓			
Études et stratégies propres à une zone	✓	✓	✓	✓	✓
Règlement régissant l'utilisation du canal	✓				
Permis relatifs aux ouvrages en milieu aquatique	✓				
Politiques	✓	✓	✓		✓
Plans intégrés de viabilité des collectivités (PIVC)				✓	
Plans officiels, plans d'urbanisme et plans secondaires				✓	
Plans d'améliorations communautaires				✓	
Lignes directrices - patrimoine bâti/culturel	✓	✓		✓	



Stratégie d'aménagement du corridor Rideau

Liste des méthodes de planification et de gestion

	Gouvernement fédéral	Gouvernement provincial	Offices de protection de la nature	Municipalités	Collectivités
Lignes directrices - environnement	✓	✓	✓	✓	
Lignes directrices - conception des bâtiments et des sites	✓			✓	
Lignes directrices - évaluation de l'impact visuel	✓			✓	
Règlements municipaux de zonage				✓	
Autres règlements municipaux (p. ex. la protection des arbres, modification d'un site)				✓	
Système de délivrance de permis d'aménagement				✓	
Réglementation du plan d'implantation – maison individuelle				✓	
Districts de conservation du patrimoine				✓	
Liste du patrimoine bâti et désignation				✓	
Moratoires touchant des questions particulières	✓	✓	✓	✓	
Fondées sur les collectivités					
Comité directeur réunissant divers intervenants	✓	✓	✓	✓	✓
Marketing de destination touristique	✓	✓		✓	✓
Programme d'image de marque axé sur le tourisme régional	✓	✓		✓	✓
Programmation des activités	✓			✓	✓
Initiatives d'intendance - intérêts environnementaux	✓		✓	✓	✓
Initiatives d'intendance - intérêts agricoles	✓		✓	✓	✓
Initiatives d'intendance - intérêts patrimoniaux				✓	✓
Mobilisation des jeunes	✓		✓	✓	✓
Opérationnelles					
Mécanismes de financement durable	✓	✓	✓	✓	✓
Programmes d'incitatifs financiers (différents des PAC)	✓		✓	✓	

Stratégie d'aménagement du corridor Rideau

Liste des méthodes de planification et de gestion

	Gouvernement fédéral	Gouvernement provincial	Offices de protection de la nature	Municipalités	Collectivités
Gestion des infrastructures locales		✓		✓	
Programmation des activités	✓		✓	✓	
Base de données de SIG/gestion de l'information	✓		✓	✓	
Communication					
Programmes éducatifs	✓	✓	✓	✓	✓
Déclaration d'une « journée de mise en valeur du paysage du corridor Rideau »	✓		✓	✓	
Programme de reconnaissance des partenariats	✓		✓	✓	
Base de données de partage de photos sur Flickr	✓				
Indicateurs, points de référence et « fiche de rendement »	✓				
Bulletins	✓		✓	✓	
Site Web	✓				✓



4.4 Enjeux actuels et mesures prioritaires

La liste des méthodes de planification et de gestion s'inscrit peut-être dans une démarche souple qui permet de veiller aux intérêts des multiples instances, mais certains problèmes bien connus et bien documentés ont une incidence sur la durabilité du corridor. Ces problèmes ont été soulevés dans l'évaluation de caractérisation du paysage et ont ensuite été confirmés par le Sondage sur la préférence visuelle. Voici les principaux problèmes relevés par le Sondage sur la préférence visuelle :

- une utilisation des terres qui produit un effet visuel négatif (entrave limitée à la visibilité, contraste net) à partir du canal;
- la végétation riveraine restreinte le long de la rive ou la destruction de la végétation;
- les signes d'érosion;
- les propriétés riveraines.

Au Canada, il est courant d'utiliser l'approche « de la carotte et du bâton » (la « carotte » représentant l'incitatif et le « bâton », le contrôle) pour gérer les problèmes tout en s'engageant à renforcer les relations. On a employé cette même approche pour évaluer les méthodes de planification et de gestion et dresser une courte liste de recommandations prioritaires en matière de planification et de gestion. Il est important d'élaborer une stratégie comportant des méthodes qui permettent d'atténuer les problèmes existants le long du corridor ainsi que des méthodes qui permettent de minimiser ou d'éliminer tout problème découlant d'un nouvel aménagement. Une stratégie efficace doit comprendre une combinaison de méthodes réglementaires et quasi réglementaires, de méthodes fondées sur les collectivités, de méthodes opérationnelles et de méthodes de communication aux fins de planification et de gestion du corridor. Elle doit également tenir compte des différents degrés de vulnérabilité du paysage (voir la section 2.5.5, aux fins de discussion). Précisons cependant que toutes les méthodes sont généralement pertinentes, à l'exception de quelques-unes indiquées à la section 4.2. De plus, compte tenu du fait que certains problèmes courants doivent être réglés immédiatement, il importe donc de mettre en œuvre certaines méthodes rapidement.

En ce qui concerne les facteurs décrits ci-dessus, on a formé un sous-ensemble de méthodes tirées de la liste complète et considérées comme prioritaires pour la mise en œuvre de la stratégie au cours des cinq premières années. Le choix des

Méthodes axées plus particulièrement sur le paysage écologique

L'écosystème du paysage du corridor joue un rôle déterminant dans son caractère. Un réseau de patrimoine naturel sain est essentiel au maintien de l'intégrité écologique et du caractère du paysage du canal Rideau. Voici des méthodes axées plus particulièrement sur la durabilité du paysage écologique du corridor.

Qualité de l'eau

La qualité de l'eau du canal Rideau et de ses lacs est importante pour la santé des éléments récréatifs, écologiques et sociaux du réseau. La menace environnementale la plus importante pour la qualité de l'eau du bassin hydrographique du canal Rideau est probablement l'eutrophisation des lacs (la prolifération d'algues dangereuses). Voici quelques outils utiles :

- les règlements municipaux visant à restreindre l'utilisation excessive d'engrais à l'azote et au phosphore sur des terres agricoles;
- les règlements municipaux interdisant l'utilisation d'engrais au phosphore sur les parterres de gazon près du canal;
- les règlements municipaux exigeant l'utilisation de produits de nettoyage sans phosphore ou à faible concentration de phosphore (détergent à lessive, savon à vaisselle, etc.) surtout dans les résidences et les chalets dépendant de fosses septiques;
- les règlements municipaux prévoyant le maintien et la restauration de zones tampons riveraines, y compris la marge de retrait des fosses septiques depuis la rive;
- les règlements municipaux visant à protéger les cours d'eau en amont des secteurs subissant les pressions exercées par l'aménagement;
- les inspections annuelles ou semestrielles de toutes les propriétés en bordure du canal.

Espèces envahissantes

La prolifération des espèces envahissantes dans le bassin hydrographique du canal Rideau constitue une menace importante pour

méthodes prioritaires est expliqué dans le tableau⁹ de la page 48. Ce tableau présente diverses méthodes prioritaires de planification et de gestion qui permettent de relever une grande variété d'enjeux auxquels sont confrontés le corridor et son paysage.

Pour compléter le tableau des méthodes prioritaires, on a privilégié le système de délivrance de permis d'aménagement aux règlements de zonage parce qu'il fournit un cadre plus rigoureux pour le contrôle de l'utilisation de terres. On a également recommandé que les lignes directrices en matière de conception des bâtiments et des sites figurent parmi les méthodes prioritaires. Elles peuvent être appliquées seules; par contre, lorsqu'elles sont intégrées au système de délivrance de permis d'aménagement, elles deviennent un outil réglementaire plus puissant. Comme il a été mentionné plus haut, le canton de Lake of Bays utilise déjà un système de délivrance de permis d'aménagement du rivage, bien qu'il soit d'une moindre envergure. Il existe donc un modèle que les municipalités situées le long du corridor peuvent adapter à leurs besoins. Précisons également qu'une municipalité peut, s'il elle le veut, apporter des changements au zonage au lieu de se doter d'un système de délivrance de permis d'aménagement, et que cette méthode est préconisée. Il est important de noter qu'une municipalité pourrait devoir modifier son plan officiel pour exercer ses pouvoirs, en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire* de l'Ontario, en ce qui concerne le système de délivrance de permis d'aménagement.

Les modes de financement que sont les taxes et les droits constituent une réalité qui n'échappe à aucun gouvernement, et Parcs Canada, comme bien d'autres organismes, traverse une période de compressions budgétaires. Actuellement, les offices de protection de la nature perçoivent un droit modique, au nom de Parcs Canada, pendant l'examen d'un aménagement, mais le niveau de recouvrement des coûts (les droits perçus par rapport au travail accompli par le personnel de Parcs Canada) est bas.

On trouve partout au Canada des exemples de situation où il a été possible de recouvrer les coûts associés au travail accompli par des fonctionnaires dans le cadre d'activités se rapportant à l'aménagement, et Parcs Canada devrait s'en inspirer. Il pourra ainsi recouvrer les coûts associés à l'examen de l'aménagement par son personnel et affecter les ressources disponibles à d'autres initiatives visant à appuyer la durabilité du paysage du canal et du corridor.

les espèces indigènes qui font partie du patrimoine naturel de la région et qui contribuent au caractère du corridor. Les espèces envahissantes (comme la berce du Caucase) supplantent habituellement les espèces indigènes pour ensuite occuper la niche que ces dernières occupaient auparavant. Voici quelques outils utiles :

- les lignes directrices en matière de conception qui restreignent l'utilisation d'espèces envahissantes dans les jardins et les plates-bandes ornementales;
- les programmes de plantation d'arbres et d'arbustes ornementaux qui préconisent seulement l'utilisation d'espèces indigènes;
- les initiatives communautaires concrètes visant à répertorier et à enlever les espèces envahissantes là où les ressources le permettent.

Protection des arbres

Le canal divise en deux des zones rurales, et la majorité d'entre elles sont des terres forestières. Il faut limiter tout effet négatif de l'aménagement sur les terrains boisés. Voici quelques outils utiles :

- un règlement municipal prévoyant la protection des arbres;
- les points de référence relatifs au couvert forestier et les initiatives communautaires visant à maintenir les niveaux actuels de couverts forestiers et à restaurer par la plantation les couverts perdus;
- les exigences en matière de pratiques forestières durables, comme la récolte sélective, les coupes progressives et la cueillette manuelle;
- les initiatives communautaires axées sur la restauration écologique de zones non forestières de valeur.

Autres mesures d'intendance écologique

Les organismes communautaires jouent déjà un rôle concret dans l'intendance du bassin hydrographique. Ces organisations comprennent notamment : les clubs de chasse et de pêche, les associations de chalets, les organismes pour les jeunes et les organismes religieux, les organismes

⁹ Il faut souligner que, si un intervenant ou un organisme a la possibilité de mettre en oeuvre une méthode, il devrait le faire, même si celle-ci n'est pas considérée comme prioritaire.



- non gouvernementaux, etc. Voici quelques mesures qui favorisent l'intendance :
- Les associations locales de pêche sportive et de chalets devraient être invitées à jouer un rôle de chef de file dans l'éducation du public et la gestion des espèces envahissantes aquatiques;
 - Des affiches visant à sensibiliser le public devraient être installées à toutes les rampes publiques de mise à l'eau, et des postes réservés au nettoyage des bateaux devraient être prévus;
 - Le public devrait être sensibilisé aux grandes questions, comme l'enlèvement de la végétation, les espèces envahissantes, les espèces en péril, la protection des arbres, etc.

Enfin, on a jugé que le Programme de reconnaissance des partenariats devait faire partie des méthodes prioritaires parce qu'il n'existe aucun autre programme de la sorte et que ce programme est important, car il incite les intervenants à mettre en œuvre des méthodes locales, surtout dans un contexte où il est peu probable qu'une nouvelle loi constitutive soit adoptée dans un avenir rapproché. Le Programme de reconnaissance des partenariats favorise le leadership et la collaboration, inculque un sentiment de fierté communautaire et renforce les partenariats, lesquels constituent un fondement important des relations fructueuses qu'entretiennent les multiples instances. Il crée aussi un climat de concurrence parmi les partenaires et incite ceux qui n'ont mis en œuvre que quelques méthodes à se dépasser afin qu'ils puissent obtenir le même degré de reconnaissance que leurs pairs.

Stratégie d'aménagement du corridor Rideau

Méthodes prioritaires de planification et de gestion

	Problèmes visés	Incentatif, contrôle ou participation	Atténuer les problèmes existants ou limiter les nouveaux problèmes	Vulnérabilité du paysage	Calendrier de mise en œuvre
Réglementaires et quasi réglementaires					
Règlements régissant l'utilisation du canal	Effets visuels négatifs, incidence sur les rives, érosion, proximité de l'aménagement	Contrôle	Limiter les nouveaux problèmes	Élevée et moyenne	De 3 à 5 ans

Stratégie d'aménagement du corridor Rideau

Méthodes prioritaires de planification et de gestion

	Problèmes visés	Incentatif, contrôle ou participation	Atténuer les problèmes existants ou limiter les nouveaux problèmes	Vulnérabilité du paysage	Calendrier de mise en œuvre
Permis relatifs aux ouvrages en milieu aquatique	Délivrance de permis, effets visuels négatifs, incidence sur les rives, érosion, proximité de l'aménagement	Contrôle	Limiter les nouveaux problèmes	Élevée et moyenne	De 1 à 2 ans
Lignes directrices - conception des bâtiments et des sites	Effets visuels négatifs, incidence sur les rives, érosion, proximité de l'aménagement	Contrôle	Limiter les nouveaux problèmes	Élevée et moyenne	De 2 à 3 ans
Lignes directrices - évaluation de l'impact visuel	Effets visuels négatifs	Contrôle	Limiter les nouveaux problèmes	Élevée et moyenne	De 2 à 3 ans
Autres règlements municipaux que ceux liés au zonage (p. ex. protection des arbres, modification d'un site)	Effets visuels négatifs, incidence sur les rives, érosion, proximité de l'aménagement	Contrôle	Limiter les nouveaux problèmes	Élevée et moyenne	De 1 à 2 ans
Système de délivrance de permis d'aménagement	Effets visuels négatifs, incidence sur les rives, érosion, proximité de l'aménagement	Contrôle	Limiter les nouveaux problèmes	Élevée et moyenne	De 2 à 3 ans
Fondées sur les collectivités					
Initiatives d'intendance - intérêts environnementaux	Incidence sur les rives, érosion	Participation	Atténuer et limiter	Tous	De 1 à 2 ans
Initiatives d'intendance - intérêts agricoles	Incidence sur les rives, érosion	Participation	Atténuer et limiter	Tous	De 1 à 2 ans



Stratégie d'aménagement du corridor Rideau

Méthodes prioritaires de planification et de gestion

Problèmes visés	Incentatif, contrôle ou participation	Atténuer les problèmes existants ou limiter les nouveaux problèmes	Vulnérabilité du paysage	Calendrier de mise en œuvre
Communication				
Programme de reconnaissance des partenariats	Nécessaire pour appliquer/appuyer les méthodes ci-dessus	Incentatif, participation	Atténuer et limiter	Tous 1 an

Plan quinquennal de mise en œuvre

Un plan visant à appuyer davantage la mise en œuvre des méthodes prioritaires de la Stratégie d'aménagement du corridor Rideau a été élaboré. Il présente les méthodes prioritaires, les organismes responsables et le calendrier de mise en œuvre. Bien que la province de l'Ontario n'y figure pas en tant qu'organisme responsable pour aucune des méthodes prioritaires, on s'attend néanmoins à ce qu'elle continue de jouer un rôle de partenaire et de facilitateur. Le plan de mise en œuvre devrait prendre effet en 2014 étant donné que les budgets de 2013 alloués aux membres participant à la Stratégie sont probablement déjà établis.

Activités recommandées pour le Comité directeur en 2013

En 2013, le Comité directeur devrait entreprendre les activités suivantes afin de bien se préparer pour les années de mise en œuvre à venir :

- Examiner les outils de planification et de gestion existants (voir l'**Annexe C**) et s'entendre sur les possibilités de rendre ces outils accessibles à d'autres instances concernées par les paysages très vulnérables (voir la section 2.5.5) où se produisent des changements;
- Relever les intérêts communs en fonction des instances dont les unités de paysage et les enjeux prioritaires sont semblables, et convenir d'une collaboration visant à faire progresser des initiatives précises (p. ex. trois municipalités voisines, de zone N5 – Basses terres boisées, aux prises avec un aménagement important de chalets décident d'élaborer des lignes directrices pour gérer ce type d'aménagement).



Plan quinquennal de mise en œuvre du plan relatif à la Stratégie d'aménagement du corridor Rideau

	Organisme responsable	2014	2015	2016	2017	2018
Direction et supervision						
Comité directeur de la SACR	Parcs Canada	continue à avancer à partir de 2012				
Réglementaires et quasi réglementaires						
Règlements régissant l'utilisation du canal	Parcs Canada					
Permis relatifs aux ouvrages en milieu aquatique	Parcs Canada					
Lignes directrices – conception des bâtiments et des sites	Parcs Canada; municipalités					
Lignes directrices – impact visuel	Parcs Canada; municipalités					
Autres règlements municipaux que ceux liés au zonage	Municipalités					
Système de délivrance de permis d'aménagement	Municipalités					
Fondées sur les collectivités						
Intendance – environnementale	Parcs Canada; O.C.; municipalités					
Intendance – agricole	Parcs Canada; O.C.; municipalités					
Communication						
Programme de reconnaissance des partenariats	Comité directeur de la SACR					

Légende : Étude/projet entrepris

Étude/projet terminé ou en cours

5. CONCLUSION

L'évaluation de caractérisation du paysage et les recommandations en matière de planification et de gestion relatives à la Stratégie d'aménagement du corridor Rideau ont permis d'atteindre les principaux objectifs suivants :

- Définir, à l'échelle régionale, les zones et les unités de caractérisation du paysage du corridor;
- Délimiter, à l'échelle régionale, le bassin visuel du corridor;
- Comprendre les nombreux intérêts des intervenants à l'égard du paysage du corridor;
- Comprendre les nombreux enjeux qui touchent la durabilité du caractère du paysage du corridor;
- Vérifier auprès du public, à l'aide du Sondage sur la préférence visuelle, des affirmations portant sur les préférences en ce qui concerne certaines caractéristiques du paysage;
- Déterminer les méthodes de planification et de gestion permettant d'assurer la durabilité du caractère du paysage du corridor et la participation d'éventuels intervenants;
- Établir l'ordre de priorité des méthodes de planification et de gestion;
- Mettre en œuvre un plan pour orienter les mesures à prendre.



En se fondant sur l'analyse, les méthodes de planification, l'approche d'établissement des priorités et le plan de mise en œuvre, les multiples instances de la voie navigable pourront tenir compte de la recommandation du Comité du patrimoine mondial au sujet de la protection des valeurs visuelles du canal dans leurs efforts de collaboration. Le fait d'offrir aux visiteurs la possibilité de vivre des expériences significatives en milieu aquatique et terrestre constitue un des principaux éléments qui permet aux Canadiens de se rapprocher de leurs endroits patrimoniaux naturels et culturels et est essentiel à la viabilité d'économies locales et dynamiques.