

COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE  
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

<b>N°</b>	2020-P158
<b>Au</b>	Conseil d'administration
<b>Date</b>	2020-10-06

**Pour** DÉCISION

### Sujet/titre

Plan stratégique du Sentier de la capitale

### Sommaire

- Obtenir l'approbation du Conseil d'administration pour le Plan stratégique du Sentier de la capitale.

### Aperçu du risque

- Le financement et les ressources limités peuvent avoir une incidence sur la capacité de la CCN de mettre en œuvre les recommandations du Plan.

### Recommandation

- Que le Plan stratégique du Sentier de la capitale soit approuvé conformément à l'article 10 de la *Loi sur la capitale nationale*.
- Que la mise en œuvre du Plan soit déléguée à la Direction de l'intendance de la capitale et à la Direction de l'aménagement de la capitale, conformément à leurs mandats respectifs.
- Que les projets applicables proposés pour la mise en œuvre du Plan stratégique du Sentier de la capitale soient examinés en vertu de l'article 12 de la *Loi sur la capitale nationale* et obtiennent l'Approbation fédérale de l'utilisation du sol.

#### Soumis par :

Pierre Vaillancourt, vice-président par intérim, Aménagement de la capitale

Nom

\_\_\_\_\_  
Signature

#### Soumis par :

Anne Ménard, vice-présidente, Intendance de la capitale

Nom

\_\_\_\_\_  
Signature

## 1. Priorités stratégiques

- Plan d'entreprise 2020-2021 à 2024-2025 de la CCN :
  - Orientations stratégiques : Contribuer à l'évolution d'une région de la capitale nationale dynamique, branchée et durable qui soit une source d'inspiration pour les Canadiens, par l'aménagement, le développement et l'amélioration des actifs de la CCN.
  - Priorité 4 : Élaborer et faire connaître les plans d'utilisation du sol, et coordonner promptement et efficacement l'utilisation des terrains fédéraux et le design dans la région de la capitale nationale.
- Plan de la capitale du Canada de 2017 à 2067 – Chapitres 4 et 5.
- Plan de secteur du cœur de la capitale (2005); Plan des terrains urbains de la capitale (2015); Plan directeur de la ceinture de verdure (2013); Plan directeur du parc de la Gatineau (2005 et ébauche 2020 à venir); Plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais (2018); Plan d'aménagement des terrains riverains situés au nord de la rivière des Outaouais (2018).
- Stratégie de développement durable 2018-2023 – Mesure 1.1

## 2. Autorité

Article 10 de la *Loi sur la capitale nationale*.

## 3. Contexte

La CCN a amorcé une revue du plan intitulé *Plan stratégique de 2006 du Réseau de sentiers de la région de la capitale du Canada*. Le plan à jour est le plus récent d'une série de documents qui témoignent de la longue tradition de la CCN en matière de planification des sentiers, notamment les documents suivants :

- Les sentiers récréatifs dans la région de la capitale nationale (1986);
- Plan de développement stratégique du Réseau intégré de sentiers récréatifs pour la région de la capitale nationale (1994);
- Plan stratégique de 2006 du réseau de sentiers de la région de la capitale du Canada.

Le Plan de 2006 a été élaboré en partenariat avec la Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau et englobait tous les sentiers aménagés dans la région de la capitale. En revanche, le Plan de 2020 est axé sur les sentiers hors route du réseau, connus sous le nom de *Sentier de la capitale*. Ces sentiers sont principalement situés sur des terrains de la CCN et du gouvernement fédéral; toutefois, de nombreux liens importants sont gérés et exploités par les municipalités.

Une mise à jour du Plan était nécessaire pour répondre aux nouvelles réalités, comme l'augmentation des débits et de la vitesse de circulation, la demande accrue de nouveaux points d'accès et de nouveaux liens, les progrès en matière de signalisation et d'orientation, la demande croissante pour l'utilisation des sentiers en hiver et l'adaptation aux changements climatiques.

Étapes du renouvellement du plan :

- Étape 1 : Recherche et analyse des conditions actuelles (été – automne 2017)
- Étape 2 – Examen de la vision et des orientations (hiver – printemps 2018);
- Étape 3 – Ébauche du nouveau plan stratégique (été 2018 – été 2019); et
- Étape 4 – Approbation du plan final par le Conseil d'administration (automne 2020).

Les résultats de l'étape 1 sont exposés dans un rapport sur les conditions existantes. L'étape 2 comprenait une mise à jour de la vision et des orientations stratégiques, laquelle a été présentée au Conseil d'administration, au Comité consultatif de l'urbanisme, du design et de l'immobilier (CCUDI), aux municipalités et au grand public. L'étape 3 consistait à rédiger l'ébauche du plan, y compris les approches, les mesures et les lignes directrices stratégiques proposées. Une ébauche finalisée à 75 % a été présentée au CCUDI pour commentaires. À l'étape 4, la version finale de l'ébauche du plan a été publiée afin de recueillir les commentaires du public et des intervenants.

#### 4. Analyse des options

La version finale du Plan stratégique est soumise pour décision (annexe A).

- La portée du Plan couvre un réseau continu de 280 km de sentiers polyvalents qui traversent des terrains de la CCN, du gouvernement fédéral et des municipalités dans la région de la capitale du Canada.
- Le Plan servira d'outil de référence pour les projets de la CCN et pour l'obtention des approbations fédérales et il orientera la collaboration et le partenariat soutenus avec la Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau.
- Le Plan couvre un horizon de 10 ans (jusqu'en 2030) et vise l'aménagement d'un réseau idéal à long terme pour guider la prise de décisions à l'avenir.
- Un Sommaire exécutif est fourni à l'annexe B. Les principaux éléments du Plan sont les suivants :
  - Une vision qui favorise une expérience exceptionnelle et inclusive pour les usagers, où tous sont invités à découvrir la capitale, quelles que soient leurs capacités ou leurs motivations.
  - Un concept schématique qui positionne le Sentier de la capitale comme le principal réseau régional de sentiers, à la fois distincts et complémentaire par rapport au réseau municipal de mobilité active.
  - De nouvelles orientations stratégiques axées sur plusieurs domaines clés afin de suivre l'évolution du contexte et de faire face aux défis actuels liés au Sentier de la capitale (p. ex., division des voies, adaptation aux changements climatiques et mobilité électrique).
- Le plan provisoire a été présenté à deux reprises au CCUDI. Les extraits des procès-verbaux de ces réunions figurent à l'annexe C. Les commentaires reçus du Comité ont été pris en considération. L'annexe D présente un aperçu de la façon dont les commentaires ont été intégrés au plan final.

## 5. Détails financiers

Le Plan a été établi à l'interne, et les coûts ont été imputés au budget de fonctionnement des Biens et Services.

## 6. Opportunités et résultats attendus

- Le Plan approuvé servira de principal outil de planification et de référence pour le réseau du Sentier de la capitale.
  - Le Plan est un document d'orientation stratégique à long terme qui vise à appuyer la prise de décisions par le personnel de la CCN en ce qui a trait à la planification, à la conception et à la gestion du Sentier de la capitale.
  - Le Plan établit des priorités communes avec les villes d'Ottawa et de Gatineau pour l'aménagement des liens manquants qui permettront de parachever le réseau du Sentier de la capitale.
  - Le Plan définit des mesures et des paramètres précis pour suivre les progrès réalisés au cours de l'horizon de planification de 10 ans.

## 7. Risques et mesures d'atténuation

Risque	Probabilité	Impact	Réponse planifiée
Financement restreint pour la mise en œuvre du Plan stratégique	Moyenne-élevée	Majeur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'obtention d'un financement adéquat et fiable représente une mesure clé du Plan (section 3.4.4).</li> <li>• Le Plan aidera à justifier et à prioriser le financement futur.</li> <li>• Les partenariats fédéraux et municipaux seront mis à profit.</li> </ul>

## 8. Consultations et communication

- Participation des Autochtones :
  - Ce projet a fait l'objet de discussions avec les Anishinabeg de Kitigan Zibi et les Algonquins de Pikwakanagan dans le cadre du dialogue permanent que la CCN entretient avec la Nation algonquine.
- Consultations publiques :
  - Des séances de consultation auxquelles ont participé plus de 150 personnes ont eu lieu en février 2018. Un sondage en ligne sur la vision et les orientations stratégiques a été mené en juin et juillet 2018.
  - Une consultation publique en ligne s'est déroulée du 27 mai au 17 juin 2020. Les points saillants du Plan ont été présentés, ainsi qu'un lien vers l'ébauche du Plan finalisée à 90 %. La dernière consultation en ligne a donné lieu à 6 671 visites individuelles de la page Web du projet et à 326 commentaires écrits sur l'ébauche du Plan. Le rapport de consultation publique est présenté à l'annexe E.

- Consultation des partenaires :
  - Plusieurs réunions avec divers intervenants ont eu lieu au cours du processus de planification, notamment avec la Ville d'Ottawa, la Ville de Gatineau, des groupes d'intérêt, les services d'urgence municipaux et les partenaires fédéraux.
- Des consultations internes ont été menées entre l'automne 2018 et l'hiver 2019.

## 9. Prochaines étapes

- Un plan de mise en œuvre sera élaboré par la Direction de l'intendance de la capitale afin de définir et de prioriser les mesures prévues dans le Plan.
- Les lignes directrices de conception seront examinées et modifiées au besoin d'ici cinq ans pour s'assurer qu'elles demeurent pertinentes et qu'elles cadrent avec les travaux de planification municipaux en cours.

## 10. Liste des annexes

Annexe A – Plan stratégique du Sentier de la capitale

Annexe B – Sommaire exécutif

Annexe C – Extraits des procès-verbaux des réunions du CCUDI

Annexe D – Intégration des commentaires du CCUDI

Annexe E – Rapport sur la consultation publique (ÉBAUCHE)

## 11. Auteurs de la proposition

Pierre Vaillancourt, vice-président par intérim, Aménagement de la capitale (AC)

Anne Ménard, vice-présidente, Intendance de la capitale (IC)

Lucie Bureau, directrice, Planification à long terme et transports (AC)

Patrick Laliberté, directeur, Terrains urbains de l'Ontario et ceinture de verdure (IC)

Andrew Sacret, chef, Planification à long terme et transports (AC)

Patrick Bunting, planificateur principal, Urbanisme, Planification à long terme et transports (AC)

Bruce Devine, gestionnaire principal, Installations et programmes, Terrains urbains de l'Ontario et ceinture de verdure (IC)

## **Annexe B – Sommaire exécutif**

### **Plan stratégique de 2020 du Sentier de la capitale**

Le Plan stratégique de 2020 du Sentier de la capitale servira de document de planification prééminent pour la conception et la gestion du réseau de sentiers polyvalents de la CCN. Le Plan remplace le *Plan stratégique de 2006 du Réseau de sentiers de la région de la capitale du Canada*. Le nouveau Plan présente une vision, des principes et un concept unificateurs pour la gestion à long terme du réseau de sentiers de la capitale. Les principales composantes du Plan se résument comme suit :

**Vision :** « Un réseau de sentiers exceptionnel où tous peuvent profiter d'expériences vivifiantes et inspirantes au cœur des splendides paysages de la capitale. »

**Prémises fondamentales :** Le Plan repose sur quatre prémises fondamentales.

- Polyvalence
- Expérience de grande qualité
- Mise en valeur des principaux points d'intérêt
- Soutien à la mobilité active

**Principes directeurs :** Les principes suivants serviront de points de référence pour tous les projets d'amélioration du Sentier de la capitale.

- Distinct
- Relié
- Inclusif
- Convivial
- Résilient
- Écologiquement durable
- Utilisable en toute saison
- Sûr
- Géré de façon responsable
- Planifié en collaboration

**Concept et réseau idéal :** Le Plan présente un concept schématique et décrit la configuration idéale selon laquelle le réseau devrait être aménagé à l'avenir (infrastructures de la CCN et infrastructures municipales), deux éléments qui guideront la prise de décisions à long terme. Le réseau du Sentier de la capitale est à la fois distinct et complémentaire par rapport aux réseaux municipaux de mobilité active, aux réseaux de transport en commun et aux réseaux de sentiers interrégionaux.

**Orientations stratégiques :** Les mesures et les recommandations du Plan s'articulent autour de quatre (4) orientations stratégiques :

#### • Réseau intégré et résilient

- Parachever et consolider le réseau idéal
- Intégrer le réseau au réseau régional de mobilité active
- Créer des infrastructures adaptables et durables
- Anticiper les changements sociaux et technologiques

#### • Sûr et convivial

- Faciliter l'accès et la circulation
- Atténuer les dangers le long des sentiers
- Créer un environnement de partage des sentiers clair et intuitif
- Promouvoir un code de conduite simple et conciliant

#### • Gestion adaptée et cocreative

- Utilisation des sentiers en hiver
- Programmes et commodités dynamiques et enrichissants
- Structure de gestion collaborative claire
- Participation publique inclusive

- **Normes élevées de conception et d'entretien**

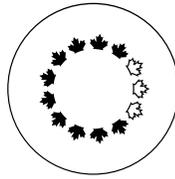
- Conception claire et cohérente
- Belles installations adaptées au contexte
- Construction et entretien durables et de grande qualité
- Fonds d'immobilisations et d'exploitation fiables

**Parcours de découverte** : Une série de cartes fournit des descriptions et des recommandations propres à chaque parcours de découverte du réseau.

**Lignes directrices relatives au Sentier de la capitale** : Enfin, des lignes directrices de conception fournissent des critères de rendement qui guideront la construction et la gestion au quotidien des caractéristiques physiques du Sentier.

S'appuyant sur la longue tradition de la CCN en matière de planification et de construction de sentiers, le Plan propose les nouvelles orientations stratégiques suivantes :

- i. Parachever un réseau continu, ininterrompu et bidirectionnel de sentiers hors route comme complément aux infrastructures municipales de mobilité active et de transport en commun.
- ii. S'engager à atteindre les objectifs de Vision Zéro et à accroître la sécurité des utilisateurs.
- iii. Adopter une approche de conception universelle adaptée aux personnes âgées de 8 à 80 ans.
- iv. Appliquer le principe de la prudence, selon lequel tous les usagers doivent faire preuve de courtoisie envers les usagers les plus lents et les plus vulnérables.
- v. Préserver les zones d'obscurité des milieux écologiquement importants et éclairer les tronçons des sentiers urbains aménagés dans des secteurs densément peuplés afin d'assurer la sécurité et le confort des usagers.
- vi. Adopter une approche à trois volets pour l'entretien hivernal du Sentier afin d'accroître l'éventail des activités pratiquées en hiver dans l'ensemble du réseau.
- vii. Diviser les sentiers dans les zones à débit élevé, selon le mode de déplacement des usagers (piétons et cyclistes) afin d'atténuer les conflits entre utilisateurs.
- viii. Tenir un indice de débit pour l'établissement de normes devant régir l'élargissement des sentiers afin de répondre à la demande croissante.
- ix. Adopter une démarche de conception sensible aux inondations afin de protéger les berges vulnérables, de permettre l'aménagement de détours et d'appliquer des techniques de construction résilientes dans les zones inondables.
- x. Réagir de façon cohérente à l'utilisation accrue d'appareils de micromobilité afin d'assurer un usage approprié des véhicules électriques.



## NATIONAL CAPITAL COMMISSION COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

Excerpt of the Minutes of the

Advisory Committee  
on Planning, Design and Realty

Meeting of August 10 and 11, 2018

2018-I17 - Capital Pathway Strategic Plan  
(C)

Members received a presentation on the Capital Pathway Strategic Plan. They commended the team for its excellent methodology and provided the following comments:

### Adaptation to Climate Change

- Existing pathways prone to floods should be relocated, or adapted to be more resilient.

### Conservation Approach

- Values have changed: conservation should be the priority.
- Shores should be naturalized:
  - elevated walkways;
  - marshes;
  - solar energy and natural filtration for amenities.

### Coexistence of Uses

- Pedestrians should always be a priority.
- Disruptive technologies should be anticipated.
- Differentiation between leisure and commuting should be accommodated.

### Amenities

Extrait du procès-verbal du

Comité consultatif  
de l'urbanisme, du design et de l'immobilier

Séance des 10 et 11 août 2018

2018-I17 - Plan stratégique du sentier de la capitale (C)

Les membres assistent à une présentation sur le plan stratégique du sentier de la capitale. Ils félicitent l'équipe pour son excellente méthodologie, et ils offrent les commentaires suivants :

### Adaptation au changement climatique

- Les sentiers existants sujets aux inondations devraient être déplacés, ou adaptés de façon à être plus résilients.

### Approche de conservation

- Les valeurs ont changé : la conservation devrait être la priorité.
- Les berges devraient être naturalisées :
  - sentiers surélevés;
  - marais;
  - énergie solaire et filtration naturelle pour les infrastructures.

### Coexistence des usages

- Les piétons devraient toujours être une priorité.
- On devrait anticiper l'utilisation de technologies perturbatrices.
- On devrait accommoder la différenciation entre loisirs et migrations journalières.

### Infrastructures

<p>2018-I17 - Capital Pathway Strategic Plan (C)</p>
--

<p>2018-I17 - Plan stratégique du sentier de la capitale (C)</p>
--

- Basic amenities should be provided.
- Pathways should be easier to clear.

Integration with Cities' Network

- The consolidation of the existing network should be a priority; integration of NCC and municipal networks is essential.

Additional Considerations

- Travel by water should be considered.
- Education on etiquette on pathways is needed.
- The team should seek inspiration from best international practices (Copenhagen, Amsterdam).

Committee Secretary

- On devrait offrir des infrastructures de base.
- Les sentiers devraient être plus faciles à dégager.

Intégration avec le réseau des Villes

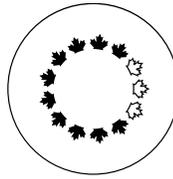
- Le renforcement du réseau actuel devrait être une priorité; l'intégration entre les réseaux municipaux et celui de la CCN est essentiel.

Considérations supplémentaires

- On devrait prendre en compte les déplacements sur l'eau.
- L'éducation vis-à-vis du savoir-vivre sur les sentiers est nécessaire.
- L'équipe devrait s'inspirer des meilleures pratiques internationales (Copenhague, Amsterdam).

Secrétaire des comités

*Caroline Bied*



## NATIONAL CAPITAL COMMISSION COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

Excerpt of the Minutes of the

Advisory Committee  
on Planning, Design and Realty

Meeting of December 5, 2019

2019-i17 - Capital Pathway Strategic Plan –  
75% Draft (C)

Members received a presentation on the Capital Pathway Strategic Plan at 75% Draft. They found the document complete and exemplary, and believed it should be shared with other capitals. They provided the following comments:

### Connectivity and Integration

- The Capital Pathway network is important for active mobility.
- This plan is an opportunity to link the whole region for a diversity of user groups.
- Network integration at transit hubs and with other active modes is required.
- Inter-regional links beyond the network should be clarified.
- The network needs to be highly visible and recognisable.

### Character and Experience

- The concept should relate more directly to the vision, and the role of the four quadrants should be clearly explained.
- The term “experience” should be explored and defined as it relates to the vision and concept (what you see, smell, hear, feel,

Extrait du procès-verbal du

Comité consultatif  
de l’urbanisme, du design et de l’immobilier

Séance du 5 décembre 2019

2019-i17 - Plan stratégique du Sentier de la  
capitale – Ébauche achevée à 75 % (C)

Les membres reçoivent une présentation sur l’ébauche achevée à 75% du plan stratégique du Sentier de la capitale. Ils trouvent le document complet et exemplaire, et pensent qu’il devrait être partagé avec les autres capitales. Ils font les commentaires suivants :

### Connectivité et intégration

- Le réseau du Sentier de la capitale est important pour la mobilité active.
- Ce plan est une occasion de créer des connexions dans toute la région pour divers groupes d’usagers.
- Il est nécessaire de faire l’intégration du réseau aux pôles de transport en commun et avec d’autres modes de transport actif.
- On devrait indiquer plus clairement les liens inter-régionaux au-delà du réseau.
- Le réseau doit être très visible et reconnaissable.

### Caractère et expérience

- Le concept devrait être plus directement en lien avec la vision, et on devrait expliquer le rôle des quatre quadrants clairement.
- On devrait évaluer et définir le terme « expérience » en lien avec la vision et le concept (ce que l’on voit, sent, entend,

2019-i17 - Capital Pathway Strategic Plan –  
75% Draft (C)

etc.) and exceptional locations and surroundings should be identified.

- A typology of places should be used to develop different strategies according to the character of each zone (urban, rural, natural, etc.).
- Works of art or landscaping could be used to augment the experience in some areas, according to the typology.
- The character of different zones should be expressed through materiality and furnishings.
- Design excellence must be a priority in all aspects.

#### Safety

- The Capital Pathway should act as a safe commuter alternative near major employment nodes and residential areas.
- Crossings of the pathways should be addressed in terms of safety for all users (pedestrians, strollers, dogs, cyclists, etc.).
- Drop-off zones for people with diverse abilities should be identified, and municipal addresses provided at key access points.

#### Illustrations and Diversity

- The plan should demonstrate diversity and social equity.
- Indigenous perspectives should be included.
- Illustrations should be used to depict the vision and represent the 21<sup>st</sup> Century experience: eco-friendly, natural, adaptation to climate change, etc.

#### Funding and Philanthropy

- A process for philanthropic donations and bequeathals should be explored, which

2019-i17 - Plan stratégique du Sentier de la  
capitale – Ébauche achevée à 75 % (C)

ressent, etc.) et identifier les lieux et les environnements exceptionnels.

- On devrait utiliser une typologie de lieux pour élaborer différentes stratégies en fonction du caractère de chaque zone (urbain, rural, naturel, etc.).
- On pourrait utiliser des œuvres d'art ou des aménagements paysagers pour enrichir l'expérience dans certaines zones, selon la typologie.
- On devrait exprimer le caractère des différentes zones par le biais des matériaux et du mobilier urbain.
- L'excellence de la conception doit être une priorité dans tous les aspects.

#### Sécurité

- Le Sentier de la capitale devrait tenir lieu d'alternative sécuritaire pour les navetteurs à proximité des pôles d'emploi principaux et des zones résidentielles.
- On devrait traiter la traverse des sentiers sous l'angle de la sécurité de tous les usagers (piétons, poussettes, chiens, cyclistes, etc.).
- On devrait identifier des zones de débarquement pour les gens de diverses habiletés, et fournir des adresses municipales aux points d'accès importants.

#### Illustrations et diversité

- Le plan devrait manifester la diversité et l'équité sociale.
- On devrait inclure les perspectives autochtones.
- On devrait utiliser des illustrations qui décrivent la vision et qui représentent l'expérience du 21<sup>e</sup> siècle : écologique, naturelle, adaptations aux changements climatiques, etc.

#### Financement et philanthropie

- On devrait envisager un processus pour les dons philanthropiques, ce qui pourrait

2019-i17 - Capital Pathway Strategic Plan –  
75% Draft (C)

2019-i17 - Plan stratégique du Sentier de la  
capitale – Ébauche achevée à 75 % (C)

may require the creation of a formal  
foundation (such as the Trinity Trust  
Foundation in Dallas).

nécessiter la création d'une fondation  
(comme la fondation Trinity Trust à Dallas).

Committee Secretary

Secrétaire des comités

CAROLINE BIED

## **Annexe D – Plan stratégique du Sentier de la capitale – Intégration des commentaires du Comité consultatif de l’urbanisme, du design et de l’immobilier**

Une version provisoire du Plan stratégique du Sentier de la capitale a été présentée au Comité consultatif de l’urbanisme, du design et de l’immobilier (CCUDI) le 10 août 2018. La présentation portait sur la vision et les orientations stratégiques du Plan, sur 10 grandes idées issues d’une consultation publique et sur les principaux défis et possibilités à explorer dans le Plan. Les commentaires recueillis au cours de cette séance ont été intégrés au Plan provisoire. Il convient en particulier de mentionner les ajouts suivants :

- La question de la consolidation du réseau existant a été renforcée, ce qui a mené à l’élaboration du concept régional et du concept de réseau idéal.
- Davantage d’importance a été accordée à la question de la protection de l’environnement, de sorte que le principe directeur « Écologiquement durable » a été ajouté.
  - Des lignes directrices sur la protection des berges et des espaces verts et sur l’élévation des sentiers et des systèmes de drainage ont été élaborées.
  - Une approche de planification sensible aux inondations a été établie pour assurer la résilience du réseau de sentiers et son adaptation aux changements climatiques.
- La priorité accordée aux piétons a été renforcée, et le principe de prudence a été incorporé au Plan.
- Les groupes d’usagers récréatifs et utilitaires ont été pris en considération, et un nouveau paradigme d’expérience de l’usager a été élaboré.
- Enfin, les thèmes suivants ont été établis dans le cadre des orientations et des mesures stratégiques du Plan :
  - Services et installations
  - Étiquette et code de conduite du Sentier
  - Mobilité électrique
  - Utilisation et nettoyage en hiver

Une ébauche du Plan stratégique du Sentier de la capitale finalisée à 75 % a été présentée au CCUDI le 5 décembre 2019. L’extrait du procès-verbal de cette réunion est présenté à l’annexe C. Les rajustements suivants ont été apportés à la suite des commentaires des membres du Comité :

- Le paragraphe *1.7 Participation des Autochtones* a été ajouté pour faire état du dialogue avec les Anishinabeg de Kitigan Zibi et les Algonquins de Pikwakanagan. Les possibilités de participation des Autochtones continueront d’être explorées tout au long de la mise en œuvre du Plan.
- La section *2.8 Contexte interrégional* a été ajoutée, y compris une carte provinciale et régionale expliquant le rôle des sentiers interrégionaux et la relation entre eux.
- Des photos ont été insérées dans le Plan pour illustrer la grande diversité des usagers du réseau du Sentier de la capitale et des lieux qu’il traverse. Les

symboles et les icônes ont été revus pour représenter la grande variété des usagers du réseau et mettre l'accent sur son caractère polyvalent.

- La section 3.3.1 *Utilisation des sentiers en hiver* a été examinée plus à fond avec les partenaires municipaux et sera revue chaque année pour répondre aux besoins changeants.
- La distinction entre les appareils de « mobilité à assistance électrique » et les « aides à la mobilité » a été clarifiée. (Les aides à la mobilité sont visés par la ligne directrice 5.1.2 *Expérience piétonnière*).
- Les adresses municipales ont été ajoutées au contenu de la section 3.2.1 *Faciliter l'accès et la circulation*. Ces adresses seront indiquées pour les destinations telles que les parcs, les espaces publics et les points d'accès le long du sentier.
- Une mesure a été ajoutée à la section 3.4.4 *Fonds d'immobilisations et d'exploitation fiables* pour permettre l'exploration d'autres moyens de financement comme les dons philanthropiques privés. Cette notion sera examinée plus en détail dans le cadre de la mise en œuvre du Plan.
- Le *Chapitre 4 Parcours de découverte* a été ajouté afin de décrire le caractère de chaque parcours de découverte et clarifier les recommandations relatives à certains secteurs (en réponse aux commentaires des membres du Comité sur la définition du caractère de chacun des quadrants du réseau).
- Des lignes directrices ont été élaborées pour répondre aux points suivants soulevés par le Comité :
  - 5.1.1 Expérience sensorielle
  - 5.10.3 Zones de vitesse réduite
  - 5.11.6 Scénarios de passages à niveau (routes)
  - 5.12 Caractère du paysage (typologies)
  - 5.19.1 Pôles de transport en commun
  - 5.19.6 Art public et interprétation, 5.19.7 Installations artistiques, et 5.19.8 Éléments d'interprétation



NATIONAL CAPITAL COMMISSION  
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

# Révision du Plan stratégique du Sentier de la capitale

RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE  
DU 27 MAI AU 17 JUIN 2020

Canada

## Table des matières

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

## I. Description du projet

### A. Contexte

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

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

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

### B. Objectifs du plan

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

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

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

### C. Processus de planification

Le renouvellement du plan se fera en quatre phases :

- Phase 1 : Évaluation, recherche et analyse des conditions existantes (été-automne 2017)
- Phase 2 : Révision de la vision et des orientations stratégiques (hiver-printemps 2018)
- Phase 3 : Ébauche du nouveau plan stratégique (été 2018-hiver 2019)
- **Phase 4 : Approbation du plan final (début 2020) – EN COURS**

## II. Processus de consultation publique

### A. Aperçu

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

## Objectifs

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

### a. Date et heure

Du 27 mai au 17 juin 2020

### b. Formule

Page Web et boîte de commentaires

## B. Invitation et promotion

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

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

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

## C. Participants

### a. En ligne

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

## **b. Groupes d'usagers**

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

## **D. Processus et outils de consultation**

### **a. Page Web et boîte de commentaires**

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

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

## **III. Faits saillants de la consultation publique**

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

- Les réactions à l'ébauche du plan ont été positives. Une nette majorité des commentaires exprimaient de la satisfaction à l'égard du plan et faisaient part de propositions précises.
- Peu de participants ont critiqué le plan. La plupart des participants ont plutôt profité de l'occasion pour souligner l'importance d'initiatives particulières qui leur sont chères, souligner les défis existants et formuler des recommandations sur la meilleure façon pour la CCN d'aller de l'avant avec l'amélioration du Sentier de la capitale.
- Les éléments du plan qui ont suscité les commentaires les plus positifs sont les suivants :
  - la séparation des piétons et des cyclistes et l'élargissement des sentiers dans les zones à forte circulation;

- l'amélioration de la qualité et du confort de l'expérience hivernale en plein air;
- la création de nouveaux liens au sein et en périphérie du réseau existant, et l'harmonisation avec le réseau régional de mobilité active.
- Les idées sur la façon d'améliorer le Sentier de la capitale ont eu tendance à se concentrer sur les façons de tirer parti des propositions du plan et de les élargir, en mettant particulièrement l'accent sur la sécurité, l'expérience des usagers et les considérations environnementales.

## IV. Analyse des résultats et principaux commentaires reçus

### A. Sécurité

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

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

Le sujet des ponts et des intersections avec les routes a également suscité un certain nombre de commentaires visant à améliorer la sécurité des usagers des sentiers. Les recommandations étaient variées, en grande partie propres à un endroit particulier, et comprenaient des passages surélevés, des passages, des arrêts à quatre sens, l'éloignement des intersections des sentiers des intersections routières, des passages

inférieurs, des zones avancées pour cyclistes, des barrières de protection et l'ajout de passerelles pour les piétons et les cyclistes à divers endroits. Les participants ont également attiré l'attention sur les tronçons des sentiers qui doivent être réparés et entretenus.

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

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

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

## **B. Consolidation du réseau**

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

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

### **C. Usage hivernal**

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

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

### **D. Environnement**

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

### **E. Divers**

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

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

## F. Exemples de commentaires

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

Sujet	Exemples de commentaires
<b>Sécurité</b>	Plus il y a de séparation, mieux c'est, surtout dans les parties du sentier qui passent dans les quartiers et les traversent. C'est merveilleux que les gens puissent se rendre au travail à vélo et fassent de la vitesse pour l'exercice, mais cela peut être dangereux lorsqu'ils partagent le chemin avec les enfants, ceux qui ont des problèmes de mobilité et tous ceux qui veulent simplement profiter d'une promenade. Il est essentiel d'accroître l'éducation et la signalisation. De nombreux cyclistes n'ont pas de façon de connaître leur vitesse, alors il serait bon d'installer des panneaux radar pour la vitesse dans les zones à risque. Et des options doivent exister pour l'application de la loi lorsque des problèmes se

répètent continuellement.

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

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

Cela semble formidable. On pourrait peut-être envisager de l'éclairage le long du sentier SJAM, parce qu'il fait très noir à de nombreux endroits ET la proximité des voies réservées aux voitures signifie que je suis souvent aveuglé par les phares des voitures qui s'approchent.

Veuillez interdire les scooters motorisés sur les sentiers. Ils se déplacent trop vite,

seront abandonnés à des endroits inopportuns et deviendront une pollution visuelle.

### **Consolidation du réseau**

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

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

Les liens entre le sentier Prescott-Russell et le sentier de la Ceinture-de-Verdure Est doivent faire l'objet de recherches, car le tracé proposé à partir du parc Tavette est plutôt tortueux. La construction d'un pont au-dessus du petit ruisseau et du ravin permettrait un tracé plus direct et le lien à l'extrémité ouest du Sentier doit être réévalué, car il croiserait une ligne secondaire de VIA Rail qui est toujours utilisée. La CCN et la Ville d'Ottawa ont mené une étude sur l'utilisation d'un sentier pédestre informel existant, mais aucune recommandation n'a été formulée.

## Usage hivernal

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

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

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

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

## Environnement

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

L'accent mis sur la prise en compte des inondations est également le bienvenu, car les sentiers inondés ne sont pas utilisables, les inondations peuvent causer des dommages qu'il est préférable de prévenir et, surtout, n'oubliez pas s'il vous plaît que le réseau de sentiers fait également partie du système communautaire de contrôle des

---

inondations. Il est donc important d'envisager de construire des sentiers suffisamment élevés pour éviter d'être envahis par les eaux de crue, le cas échéant.

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

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

#### Divers

Inciter les villes d'Ottawa et Gatineau à créer des pistes cyclables entre les sentiers de la CCN. Exemple : à Hull entre le sentier Lac-des-Fées et celui qui longe la rivière, il devrait y avoir une piste qui les relie directement.

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

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

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

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

## V. Intégration des résultats

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

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

## VI. Prochaines étapes

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