



COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE  
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

# Plan stratégique du Sentier de la capitale

Octobre 2020

Canada

Commission de la capitale nationale  
40, rue Elgin, pièce 202, Ottawa, Canada K1P 1C7

Plan stratégique du Sentier de la capitale  
Numéro de catalogue: W93-30/2020F-PDF 978-0-660-36249-6

Courriel : [info@ncc-ccn.ca](mailto:info@ncc-ccn.ca) | Télécopieur : 613-239-5063  
Téléphone : 613-239-5000 | Ligne sans frais : 1-800-465-1867  
ATS : 613-239-5090 | ATS sans frais : 1-866-661-3530

À moins d'indications contraires, toutes les photographies et les illustrations utilisées dans ce plan sont la propriété de la Commission de la capitale nationale.

À moins d'indications contraires, les photographies utilisées dans ce document illustrent les conditions actuelles.

Afin de réduire les incidences environnementales de ce document, un nombre limité d'exemplaires imprimés a été produit. En remplacement, on peut télécharger le plan en format PDF à l'adresse suivante : [www.ccn-ncc.gc.ca](http://www.ccn-ncc.gc.ca).

VERSION	DESCRIPTION	DATE
2	PLAN APPROUVÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION	6 OCTOBRE 2020
1	POUR APPROBATION PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA CCN	6 OCTOBRE 2020

# Message du premier dirigeant



Je suis ravi de présenter cette nouvelle mouture du Plan stratégique du Sentier de la capitale. Il s'agit d'une mise à jour du plan publié en 2006, qui expose une nouvelle vision audacieuse du réseau de sentiers polyvalents de calibre mondial de la capitale, fondée sur des principes clairs, des stratégies soigneusement étudiées et des objectifs bien définis.

La CCN a développé le Sentier de la capitale au cours des 50 dernières années afin de répondre à la ferveur des résidents de la région de la capitale du Canada pour la mobilité active et le transport durable. Ce qui au début consistait en quelques kilomètres de pistes cyclables le long du canal Rideau est devenu aujourd'hui un vaste réseau de plus de 200 kilomètres de sentiers polyvalents sillonnant la région et grouillant de gens de tous âges qui pratiquent une large gamme d'activités de plein air à longueur d'année.

Le Sentier de la capitale permet de circuler de quartier en quartier, dessert des lieux d'intérêt et des institutions nationales emblématiques et traverse les paysages bâtis, naturels et culturels incroyablement diversifiés de la capitale. Il constitue certainement la meilleure façon d'explorer ce que la région de la capitale du Canada a de mieux à offrir. C'est une ressource dont la CCN est extrêmement fière.

Nous devons toutefois faire preuve d'agilité et nous adapter à de nouveaux défis, dont les effets des changements climatiques et les phénomènes météorologiques extrêmes. Le nombre croissant d'utilisateurs, les demandes découlant de la diversification des usages et le réel désir des résidents d'avoir accès au réseau en toutes saisons en sont d'autres exemples.

Ce plan révisé répond à ces défis. Il résulte d'un important travail de collaboration comprenant une longue série de consultations publiques. Nous sommes d'ailleurs reconnaissants aux personnes et aux partenaires qui ont formulé des commentaires et donné des idées durant l'élaboration du document.

L'approche novatrice et globale du plan guidera la gestion du réseau de sentiers au quotidien, mais également sa planification au cours des 30 prochaines années. Elle fera du Sentier de la capitale un réseau plus durable et résilient, mieux relié au sein même de la capitale, de même qu'avec les réseaux régionaux, mieux adapté aux demandes en évolution, plus sécuritaire, accessible et praticable, et géré dans un esprit de collaboration qui en reconnaît l'importance pour de nombreuses personnes dans la capitale.

Je tiens à remercier les membres du personnel de la CCN qui ont travaillé à ce projet. Leur dévouement et leur créativité ressortent à chacune des pages qui suivent. Je vous invite à lire ce plan et à participer à la réalisation de la vision qui y est décrite.

Au plaisir de vous croiser sur les sentiers!

*Tobi*



# Table des matières

1	Introduction	6
1.1	Terminologie	7
1.2	Objet	7
1.3	Portée	7
1.4	Cadre de planification de la capitale	7
1.5	Structure du plan	7
1.6	Participation des Autochtones	8
1.7	Participation du public	8
1.8	Processus de planification	9
1.9	Évolution du réseau	10
1.10	Possibilités et défis	12

## 2 Vision et concept 14

2.1	Prémisses fondamentales .....	15
2.2	Vision .....	17
2.3	Nouveau paradigme .....	17
2.4	Principes directeurs .....	18
2.5	Concept .....	20
2.6	Réseau actuel .....	22
2.7	Réseau idéal .....	23
2.8	Contexte interrégional .....	25

## 3 Orientations stratégiques 26

3.1	<b>Réseau intégré et résilient</b> .....	29
3.1.1	Parachever et consolider le réseau idéal .....	31
3.1.2	Intégrer le Sentier de la capitale au réseau régional de mobilité active .....	33
3.1.3	Créer des infrastructures adaptables et durables .....	35
3.1.4	Anticiper les changements sociaux et technologiques .....	37
3.2	<b>Sûr et convivial</b> .....	39
3.2.1	Faciliter l'accès et la circulation .....	41
3.2.2	Atténuer les dangers le long des sentiers .....	43
3.2.3	Créer un environnement de partage des sentiers clair et intuitif .....	45
3.2.4	Promouvoir un code de conduite simple et conciliatoire .....	47
3.3	<b>Gestion adaptée et cocreative</b> .....	49
3.3.1	Utilisation des sentiers en hiver .....	51
3.3.2	Programmes et commodités dynamiques et enrichissants .....	53
3.3.3	Structure de gestion collaborative claire .....	55
3.3.4	Participation publique inclusive .....	57
3.4	<b>Normes élevées de conception et d'entretien</b> .....	59
3.0.1	Conception claire et cohérente .....	61
3.4.1	Belles installations adaptées au contexte .....	63
3.4.2	Construction et entretien durables et de haute qualité .....	65
3.4.3	Fonds d'immobilisations et d'exploitation fiables .....	67

## 4 Parcours de découverte 68

## 5 Lignes directrices relatives au sentier de la capitale 100

	<b>Sommaire des lignes directrices</b> .....	101
1	Expérience de l'utilisateur .....	102
2	Structure des sentiers .....	105
3	Réseau .....	107
4	Identité visuelle .....	110
5	Accès .....	114
6	Points de jonction .....	117
7	Aménagements latéraux .....	119
8	Largeur des sentiers .....	121
9	Sentiers divisés .....	123
10	Traitement des zones .....	128
11	Routes et véhicules motorisés .....	130
12	Caractère du paysage .....	138
13	Espaces verts .....	140
14	Rives et zones inondables .....	142
15	Lieux d'intérêt et espaces publics .....	145
16	Construction des sentiers .....	151
17	Éclairage .....	154
18	Aménagement pour l'hiver .....	157
19	Autres scénarios .....	160

## 6 Prochaines étapes 164

6.1	Approbation du plan .....	165
6.2	Mise en œuvre .....	165
6.3	Contrôle .....	166
6.4	Examen et modification .....	166
6.5	Évaluation environnementale stratégique .....	167

## 7 Annexes 168

7.1	Glossaire .....	168
7.2	Sommaire des actions .....	170
7.3	Résumé de l'évaluation environnementale stratégique .....	172
7.4	Références bibliographiques .....	173



# 1 Introduction

*Le Sentier de la capitale constitue un réseau de plus de 200 kilomètres de sentiers polyvalents en site propre dans la région de la capitale du Canada. Ces sentiers forment de populaires parcours de découverte qui fournissent un moyen d'accéder à un éventail de destinations. Ils traversent différents milieux : des paysages urbains denses, des quartiers résidentiels, des étendues champêtres et des aires boisées. Tant par son étendue que par sa variété, le réseau offre aux résidents et aux visiteurs une gamme d'expériences qui reflètent l'immense diversité et l'importance symbolique de la région de la capitale et de son patrimoine culturel.*

*Le présent plan est l'occasion de proposer une vision audacieuse pour l'avenir et de réfléchir stratégiquement aux interventions qui s'imposent pour offrir à la région de la capitale du Canada le meilleur réseau de sentiers polyvalents possible. Il offre la possibilité de tirer parti de la connectivité du réseau de mobilité active de la région et de l'améliorer en collaboration avec les partenaires municipaux.*

## 1.1 Terminologie

L'appellation officielle *Sentier de la capitale* est employée dans le présent plan pour désigner le réseau de sentiers polyvalents de la CCN qui y est décrit et défini. Les sentiers polyvalents de la région de la capitale nationale ne font pas tous partie de ce réseau. À moins d'indications contraires, les termes *sentiers* et *réseau de sentiers* doivent être considérés comme des synonymes de *Sentier de la capitale*.

Un glossaire présentant les principaux termes utilisés dans ce document et leur définition se trouve à l'annexe 7.1.

## 1.2 Objet

Le Plan stratégique du Sentier de la capitale est le principal outil de référence de la Commission de la capitale nationale (CCN) en ce qui concerne la planification et la gestion du Sentier de la capitale.

Ce plan a pour but d'orienter et d'aider à la planification et à l'intendance du Sentier de la capitale au bénéfice de la CCN, de ses partenaires et des intervenants qui partagent un intérêt commun pour les sentiers de la région de la capitale nationale. Il offre la possibilité de tirer parti de la connectivité du réseau de mobilité active et de l'améliorer en collaboration avec les partenaires municipaux. Il vise à orienter les interventions concernant les terrains de la CCN sur lesquels passe le réseau de sentiers et à préciser les objectifs des partenariats, le cas échéant. La CCN continuera d'encourager une collaboration étroite avec les partenaires municipaux pour faire en sorte que le plan guide et soutienne la prise de décisions concernant les tronçons de sentier qui sont de leur compétence respective.

## 1.3 Portée

Le mandat de planification de la CCN est établi par la *Loi sur la capitale nationale*, qui lui confère la responsabilité unique d'établir des plans d'aménagement, de conservation et d'embellissement de la région de la capitale nationale du Canada, et plus particulièrement les terrains fédéraux. Le Sentier de la capitale traverse une variété de paysages et de lieux. Le présent document établit un cadre pour la gestion au quotidien des terrains de la CCN et définit les objectifs des partenariats avec la Ville de Gatineau et la Ville d'Ottawa pour les sentiers qui leur appartiennent. Il établit des orientations détaillées pour la planification, la conception et la gestion du réseau de sentiers sur un horizon de dix ans, jusqu'en 2030.

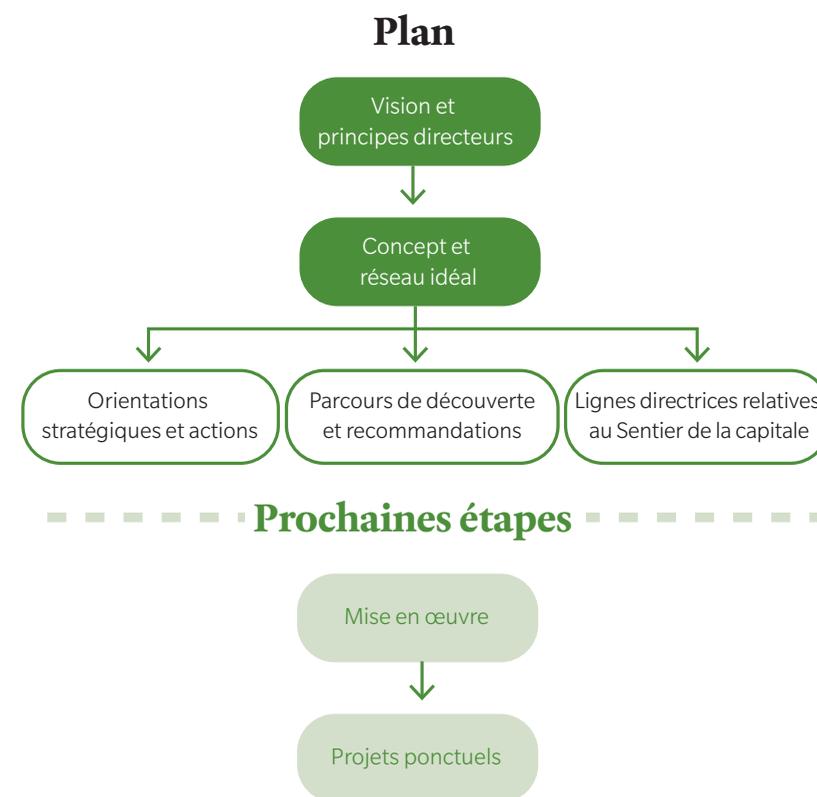
## 1.4 Cadre de planification de la capitale

Le présent plan fait partie du cadre de planification de la capitale de la CCN pour les terrains fédéraux. Il doit donc être considéré au même titre que les autres documents pertinents de planification.

Les terrains de la CCN sur lesquels passe le Sentier de la capitale sont assujettis aux prescriptions du Plan de la capitale du Canada de 2017 à 2067 et des plans directeurs pertinents, soit le Plan des terrains urbains de la capitale (CCN, 2015), le Plan directeur de la Ceinture de verdure (CCN, 2013), le Plan directeur du parc de la Gatineau (CCN, 2005, en cours de révision) et le Plan de secteur du cœur de la capitale du Canada (CCN, 2005, en cours de révision). Plusieurs plans particuliers, comme le Plan d'aménagement des terrains riverains situés au nord de la rivière des Outaouais (CCN, 2018) et le Plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais (CCN, 2018) donnent des indications relatives aux sentiers propres à leur emplacement.

## 1.5 Structure du plan

La structure du Plan stratégique du Sentier de la capitale vise à permettre aux personnes qui travaillent à la planification et à la gestion du Sentier de la capitale de consulter facilement le document. Ce dernier présente les éléments d'information qui suivent.



## 1.6 Participation des Autochtones

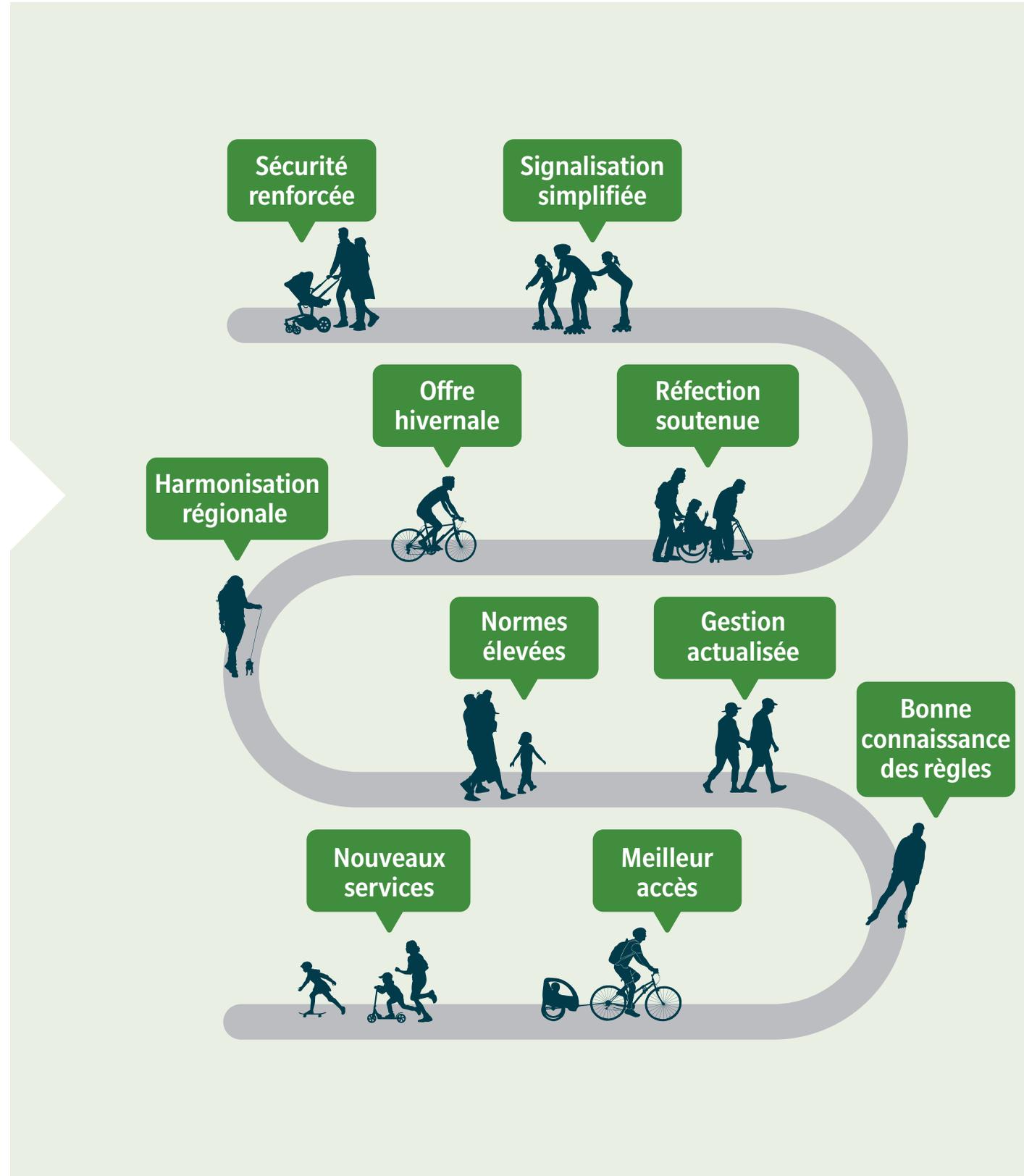
Le Sentier de la capitale se trouve sur le territoire traditionnel de la Nation algonquine. La CCN entretient une relation de longue date avec cette nation. En ce qui concerne le présent plan, les Premières Nations Kitigan Zibi Anishinabeg et Algonquins de Pikwakanagan ont été informées du processus et invitées à le commenter, ainsi qu'à participer à l'élaboration du plan. La CCN poursuivra le dialogue avec la Nation algonquine et lui offrira des occasions d'échanger sur des initiatives ou des projets particuliers découlant du plan.

## 1.7 Participation du public

Un large éventail d'intervenants a été consulté dans le cadre du processus de planification, dont la Ville d'Ottawa, la Ville de Gatineau, les premiers répondants municipaux, les intervenants fédéraux et différentes organisations non gouvernementales dont les activités se rattachent au Sentier de la capitale. Les avis du Comité consultatif de l'urbanisme, du design et de l'immobilier et du conseil d'administration de la CCN ont aussi été sollicités tout au long du projet.

Des résumés complets des activités de participation du public qui suivent sont disponibles séparément.

- ▶ Atelier sur les principaux sujets liés au Sentier de la capitale (février 2018)
- ▶ Sondage en ligne sur la vision préliminaire, les orientations stratégiques et les grandes idées (juin-juillet 2018)
- ▶ Consultation en ligne sur l'ébauche du plan (mai-juin 2020)



## 1.8 Processus de planification

Le Plan stratégique du Sentier de la capitale a été élaboré en quatre phases et a fait l'objet d'une vaste consultation du public et des intervenants.



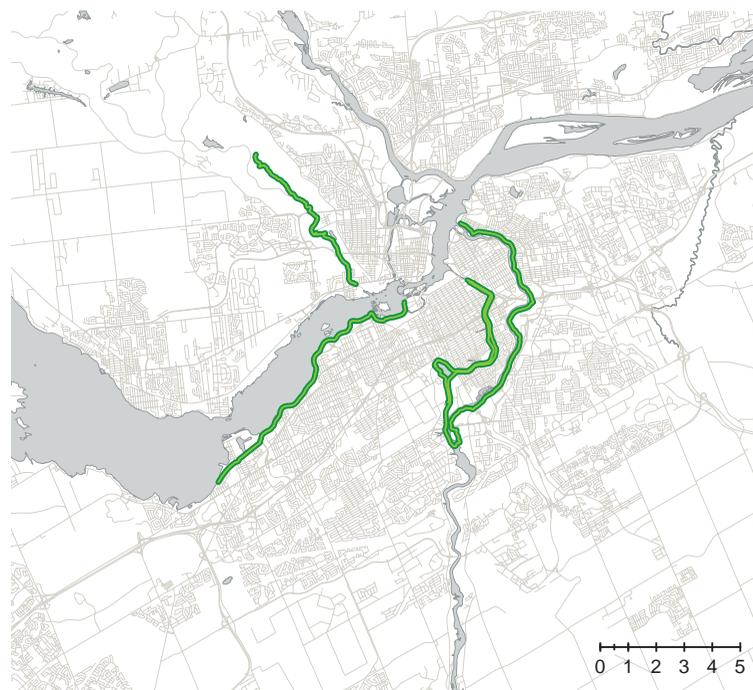
## 1.9 Évolution du réseau

Le Sentier de la capitale constitue l'un des plus vastes réseaux de sentiers en Amérique du Nord. Présentement, il comprend plus de 200 kilomètres de sentiers polyvalents qui passent à travers des paysages urbains denses, des quartiers résidentiels, des étendues champêtres et des aires boisées dans la région de la capitale du Canada.

Le présent plan poursuit une riche tradition de planification de sentiers, matérialisée dans les plans suivants de la CCN :

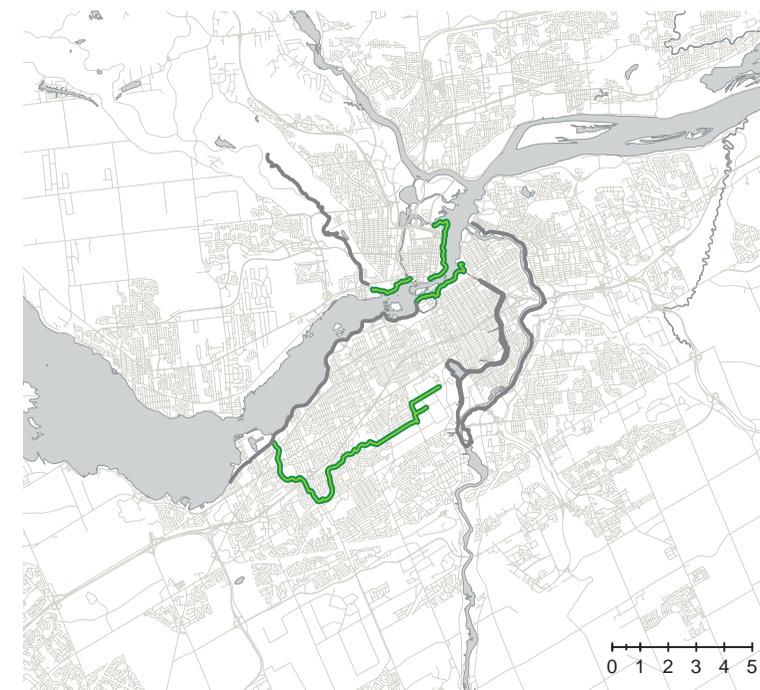
- ▶ Les Sentiers récréatifs dans la région de la capitale nationale (1986);
- ▶ Réseau intégré de sentiers récréatifs pour la région de la capitale nationale (1994);
- ▶ Réseau de sentiers de la région de la capitale du Canada (2006).

Les cinq images suivantes résument l'évolution du réseau de sentiers.



De 1970 à 1973

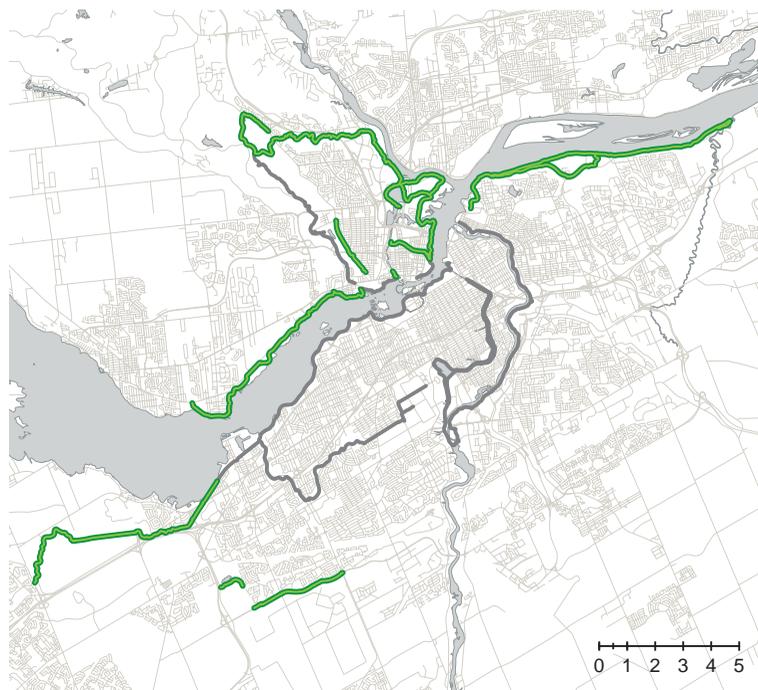
En 1970, la CCN lance un programme de construction de voies cyclables panoramiques. Quatre ans plus tard, les 40 premiers kilomètres du réseau cyclable de la région sont construits. Le premier des cinq grands sentiers longe le canal Rideau, de la rue Wellington à la baie Mooney du côté est, et de la rue Wellington au lac Dow du côté ouest. Les sentiers piétonniers existants le long du canal Rideau sont intégrés au nouveau réseau de sentiers. Les autres grands sentiers construits sont les suivants : celui qui longe la rivière des Outaouais depuis les plaines LeBreton jusqu'à la baie Graham; le sentier de la Rivière-Rideau reliant la chute Hog's Back et la baie Mooney au chemin de Montréal. Du côté québécois, un sentier est construit à travers les pentes boisées du parc de la Gatineau pour relier le territoire de l'ancienne ville de Hull au lac Pink.



De 1974 à 1982

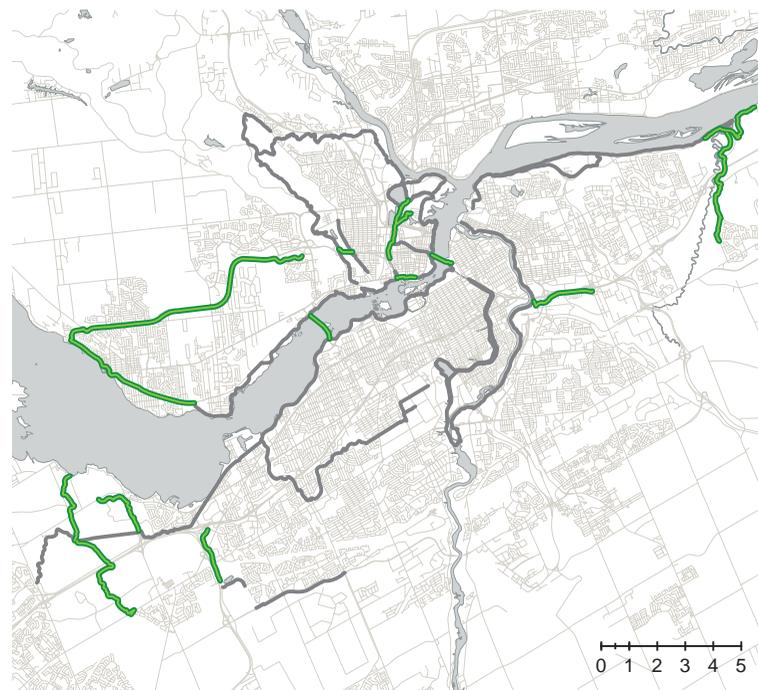
L'objectif principal au cours de cette période consiste à mettre à niveau les sentiers et à les élargir en réponse à leur immense popularité. Pendant cette période, la notion de pistes cyclables exclusives est abandonnée en faveur de sentiers polyvalents plus larges. Les deux sentiers en bordure du canal Rideau sont élargis et mis à niveau.

Un total de 25 kilomètres de nouveaux sentiers est ajouté au réseau, notamment à la Ferme expérimentale centrale et des deux côtés de la rivière des Outaouais, près de la colline du Parlement. Les municipalités locales commencent aussi leurs propres réseaux de sentiers, qui utilisent fréquemment des bords de routes et se raccordent aux sentiers de la CCN, là où cela convient.



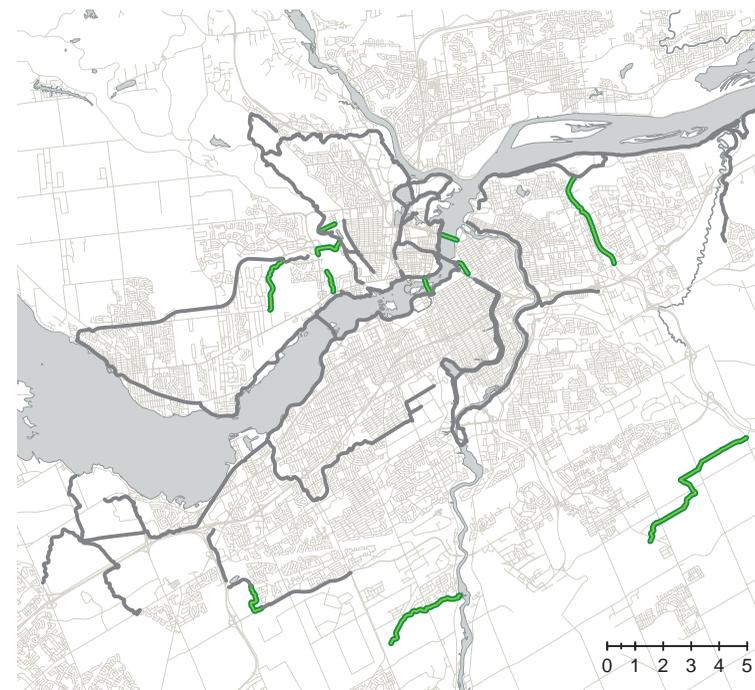
### De 1983 à 1994

En 1985, le réseau de sentiers compte une centaine de kilomètres. Les nouveaux sentiers construits pendant cette période comprennent un lien entre la baie Graham et Kanata, en bordure de la rivière des Outaouais, un lien menant à Orléans, à l'est, aussi en bordure de la rivière des Outaouais, un sentier longeant le ruisseau Leamy et la rivière Gatineau, ainsi qu'un lien entre les secteurs Hull et Aylmer de Gatineau.



### De 1994 à 2005

Une cinquantaine de kilomètres de sentiers sont construits entre 1994 et 2005, principalement pour réaliser les principaux liens manquants. Parmi les nouveaux tronçons du Sentier de la capitale les plus remarquables figurent un tronçon de 6 kilomètres du sentier des Pionniers, le long du boulevard des Allumettières, et un tronçon de 2,6 kilomètres du sentier du Ruisseau-de-la-Brasserie.



### De 2006 à 2018

Depuis l'approbation du dernier plan en 2006, une vingtaine de kilomètres de nouveaux tronçons de sentier ont été construits. Il s'agit du sentier de la Ceinture-de-Verdure Est entre les chemins Albion et Russell, du sentier du Corridor-Champlain, du sentier du Domaine-de-la-Ferme-Moore et du sentier de l'Aviation entre les chemins de Montréal et Ogilvie.



## 1.10 Possibilités et défis

Plusieurs facteurs posent des défis à une gestion efficace du Sentier de la capitale. Ils influenceront sur le choix des stratégies à adopter et des interventions à faire pour améliorer le réseau de sentiers au cours des prochaines décennies. Ces défis comportent aussi des possibilités d'innovation en matière de planification, de conception et de gestion des sentiers dans l'avenir.

### ■ Fréquentation accrue des sentiers

Un sondage réalisé en 2016 par la CCN a révélé une augmentation du nombre d'utilisateurs et de la fréquence d'usage du réseau de sentiers. À certains endroits et moments du jour, on constate sur les sentiers des niveaux élevés de circulation. La congestion et les dérogations au code de conduite du Sentier de la capitale peuvent se répercuter sur l'expérience des usagers. L'augmentation de la demande en mobilité active et en installations récréatives alimente le besoin d'élargir les sentiers et d'ajouter des services ou des commodités sur le réseau.

### ■ Connaissance du code de conduite

« Partageons les sentiers » est le code de conduite établi par la CCN et les municipalités locales dans les années 1980 afin de promouvoir l'usage respectueux et le partage du réseau de sentiers. De récents sondages auprès des usagers révèlent des préoccupations croissantes à propos de la sûreté des sentiers et du comportement des usagers. Ces préoccupations portent sur les relations entre les piétons et les cyclistes, notamment sur la vitesse excessive. Des solutions passant par la conception des sentiers, la signalisation et l'éducation seront requises pour faire en sorte que les sentiers soient sûrs et agréables pour tous les usagers.

### ■ Adaptation aux changements climatiques

Ces dernières années, des phénomènes météorologiques extrêmes, comme les inondations et les tempêtes de vent, ont eu d'importantes répercussions sur l'état des sentiers et l'accessibilité du réseau. Ces phénomènes ont entraîné la dégradation de certains sentiers, notamment par le développement de fissures et l'érosion du sol sous des tronçons de sentier passant près des rives. L'accumulation de débris et l'eau stagnante rendent aussi des parties des sentiers inaccessibles. Ces défis imposent de nouvelles approches pour assurer une infrastructure de sentiers plus résiliente, des interventions d'entretien stratégiques et un accès plus fiable.

### ■ Sécurité du public

La CCN a consulté les services paramédicaux, d'incendie et de police de la Ville d'Ottawa et de la Ville de Gatineau sur les sujets de la sécurité du public. L'accès aux véhicules d'urgence et la localisation des personnes dans le besoin sur le réseau de sentiers ont été mentionnés comme des préoccupations particulières. L'approche Vision zéro a aussi été prise en compte lors de la révision du plan.



## ■ Harmonisation régionale de la gestion des sentiers

Bien que le réseau de sentiers soit situé principalement sur des terrains fédéraux, certains corridors passent sur des terrains municipaux. Les pratiques de conception et de gestion diffèrent donc parfois, ce qui signifie que les sentiers ne présentent pas toujours une signalisation et un éclairage (s'il y a lieu) cohérents ou une identité commune. Une meilleure collaboration entre les propriétaires responsables des divers tronçons de sentier favoriserait l'harmonisation des améliorations et des aménagements qui seront réalisés sur le réseau.

## ■ Expérience hivernale

Le potentiel d'un usage hivernal du réseau de sentiers est important. Certains sentiers sont actuellement déneigés ou damés pour un usage durant la saison hivernale. Les consultations publiques révèlent une forte demande pour l'usage des sentiers en hiver et des souhaits variés parmi les usagers potentiels. Le ski de fond, la raquette, le vélo à pneus surdimensionnés et le vélo conventionnel correspondent aux demandes les plus fréquentes. Certaines activités nécessitent une surface enneigée, et d'autres, des sentiers complètement déneigés. Une démarche formelle concernant l'usage hivernal des sentiers est nécessaire pour guider la priorisation des travaux d'entretien à l'échelle du réseau.

## ■ Médias sociaux et technologies changeantes

Les médias sociaux et le partage de données GPS en ligne augmentent les possibilités de communiquer l'information au sujet des sentiers, tant par la CCN que par ses partenaires externes et le public. Il est possible de fournir et de recueillir de l'information en temps réel sur la circulation et l'état des sentiers, des statistiques sur les usagers et des mises à jour sur l'entretien.

## ■ Prolongement, liens et réparation

Entre 2006 et 2016, la CCN a ajouté 20 kilomètres de nouveaux liens et tronçons de sentier. L'ajout de nouveaux sentiers se fait de façon continue, et le parachèvement de ceux de la Ceinture de verdure est un des projets marquants proposés dans le Plan de la capitale du Canada de 2017 à 2067. Toutefois, les sondages d'opinion publique indiquent que l'amélioration des sentiers existants est préférée aux projets d'expansion. Les autres priorités sont la réalisation de liens ici et là dans le réseau et de liens vers les autres réseaux de mobilité active (p. ex., terminer les liens qui traversent la Ferme expérimentale et le canal Rideau).

## ■ Modernisation de la gestion du Sentier de la capitale

Il est nécessaire de moderniser les processus de gestion du programme du Sentier de la capitale, de revoir sa structure de gouvernance et de faciliter l'accès à un financement stable et récurrent. Une nouvelle approche de gestion permettra à la CCN d'établir une intendance plus efficace et efficiente du réseau de sentiers.



## 2 Vision et concept

*Le présent chapitre expose une philosophie globale pour l'aménagement et la gestion à long terme du Sentier de la capitale, une caractéristique distinctive de la région de la capitale nationale. Le réseau de sentiers s'étend sur un vaste territoire, et, par conséquent, un solide cadre conceptuel est nécessaire pour soutenir une prise de décisions efficace quant à son avenir.*

## 2.1 Prémises fondamentales

Le rôle du Sentier de la capitale repose sur quatre prémisses fondamentales, qui constituent la base de la planification, de la conception et de la gestion du réseau.



### Polyvalence

Le Sentier de la capitale permet un large éventail de modes de mobilité active, dont la marche, la course à pied, le patin à roues alignées, le vélo et les aides à la mobilité motorisées. C'est une infrastructure polyvalente qui encourage la courtoisie dans l'usage d'un espace partagé.

### Mise en valeur de points d'intérêt

Le Sentier de la capitale est un parcours de découverte qui relie des espaces naturels, des paysages culturels, des caractéristiques symboliques et les principales destinations de la capitale, en offrant des vues et des expériences qui reflètent l'immense diversité et l'importance symbolique de la région.

### Expérience de grande qualité

Le Sentier de la capitale offre une expérience de grande qualité à tous les usagers. Construit hors rue dans de magnifiques paysages naturels et culturels, il vise à procurer une expérience sûre, confortable, pratique et panoramique, qui se distingue de l'infrastructure typique servant à la mobilité active sur route.

### Soutien à la mobilité active

Le Sentier de la capitale constitue une importante composante du réseau régional de mobilité durable. Il est parfaitement intégré à l'infrastructure municipale de mobilité active et relie les gens aux endroits où ils souhaitent se rendre.



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

## 2.2 Vision

En consultation avec le public et les intervenants, un énoncé de vision et des principes directeurs ont été formulés pour guider la planification et la gestion du réseau de sentiers dans l'avenir. Voici la vision du Sentier de la capitale :

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

Cet énoncé d'intention guidera l'aménagement et la gestion du réseau de sentiers au cours de la prochaine décennie. Il se compose des principaux éléments ci-dessous.

### Le Sentier de la capitale :

- ▶ est une infrastructure exemplaire, de classe mondiale, matérialisant l'excellence en matière d'aménagement, de conception et de gestion;
- ▶ vise le plaisir de tous les usagers;
- ▶ offre la possibilité d'expériences en plein air actives et inspirantes;
- ▶ relie les principaux points d'intérêt et traverse de magnifiques paysages naturels et culturels de la région de la capitale.

## 2.3 Nouveau paradigme

Le présent plan expose une nouvelle vision pour le Sentier de la capitale. Par le passé, on disait que le Sentier de la capitale était un réseau de sentiers récréatifs. Suivant cette vision, le motif de déplacement constituait le principal critère définissant le rôle du réseau. Ainsi, on distinguait les cyclistes « récréatifs » et les cyclistes « utilitaires », et on estimait que ces deux groupes avaient des besoins et des comportements fondamentalement différents. Le rôle du réseau de sentiers était centré sur les besoins des usagers « récréatifs » et cherchait activement à écarter des sentiers les usagers « utilitaires » jugés problématiques.

Au contraire, ce plan propose une approche centrée sur la notion d'expérience de l'utilisateur. En effet, les motifs de déplacement des usagers sont variés et leurs motivations ne sont pas mutuellement exclusives. Qu'ils soient « récréatifs » ou « utilitaires », les cyclistes présentent une variété de profils d'utilisateur, et il serait difficile d'associer des schémas de comportement ou des besoins particuliers à tout le groupe. Par exemple, les cyclistes récréatifs comprennent des familles faisant une promenade, des cyclistes sportifs s'entraînant en vue d'une compétition et des cyclotouristes parcourant de grandes distances, alors que les cyclistes utilitaires comprennent ceux de tous âges et de tous niveaux d'habileté se déplaçant vers une variété de destinations, comme l'école, le bureau et les boutiques. Les mêmes remarques valent pour les marcheurs, les coureurs et les touristes. Dans chacune de ces catégories existe un large spectre de niveaux d'habileté ainsi que de vitesses, de fréquences et de distances de déplacement.

Ce plan préconise un réseau de sentiers ouvert à tous les types de mobilité active, en favorisant une ambiance de partage et de respect envers ses usagers les plus vulnérables. Tous les usagers devraient adopter une attitude prudente et respectueuse envers les autres et faire plus particulièrement attention à ceux qui sont les plus vulnérables, comme les piétons, les personnes utilisant une aide à la mobilité motorisée et, en général, les usagers plus lents ou moins expérimentés. Cette approche inclusive et conciliatoire encourage le partage des sentiers et renforce les valeurs de respect et de courtoisie. Tous les usagers pourront ainsi apprécier un Sentier de la capitale sûr, confortable, pratique et panoramique.



## 2.4 Principes directeurs

La vision est soutenue par 10 principes directeurs qui articulent les principales valeurs et intentions concernant le Sentier de la capitale. Toutes les décisions concernant le réseau de sentiers devraient être prises en accord avec l'esprit de ces principes.

### ■ Distinct

Le réseau du Sentier de la capitale est un réseau phare qui se présente volontairement et constamment de manière distinctive. Il est distinct du réseau municipal et se caractérise par une conception exemplaire qui contribue à l'expérience de la capitale aux plans régional et national.

### ■ Relié

Le réseau du Sentier de la capitale est un réseau continu qui relie les points d'intérêt national et qui complète les réseaux municipaux de mobilité active et de transport collectif. Il donne aussi accès à une gamme de commodités complémentaires qui rehaussent l'expérience des usagers.

### ■ Convivial

Le réseau du Sentier de la capitale est facile à repérer, intuitif et facile à parcourir; il vise le confort et le plaisir de ses usagers.

### ■ Résilient

Le réseau du Sentier de la capitale peut s'adapter aux changements, comme les changements démographiques et sociaux et l'évolution des technologies de mobilité active, et il peut demeurer ou redevenir fonctionnel face à des stress et à des perturbations imprévus, comme les phénomènes météorologiques extrêmes.

### ■ Inclusif

Le réseau du Sentier de la capitale est accessible et confortable pour un large éventail d'usagers, quels que soient leur âge, leur habileté, leur mode et leur motif de déplacement, leur capacité, leur situation socioéconomique, leur origine ethnique et leur sexe.



## ■ Sûr

Le réseau du Sentier de la capitale offre une expérience sûre à tous les usagers. Les risques pour la santé et la sécurité des personnes sont atténués et les dangers sont évités dans la mesure du possible.

## ■ Utilisable en toute saison

Le réseau du Sentier de la capitale soutient une gamme d'activités durant toute l'année et permet aux gens de passer du temps à l'extérieur.

## ■ Écologiquement durable

Le réseau du Sentier de la capitale fait partie intégrante des réseaux d'espaces verts et des terrains riverains de la région de la capitale du Canada et relie les gens à la nature. Il limite les impacts sur les milieux naturels fragiles et participe à la préservation de corridors de verdure et à la connectivité des écosystèmes.

## ■ Géré de façon responsable

Le réseau du Sentier de la capitale est géré et entretenu d'une manière adaptable, souple et financièrement viable

## ■ Planifié en collaboration

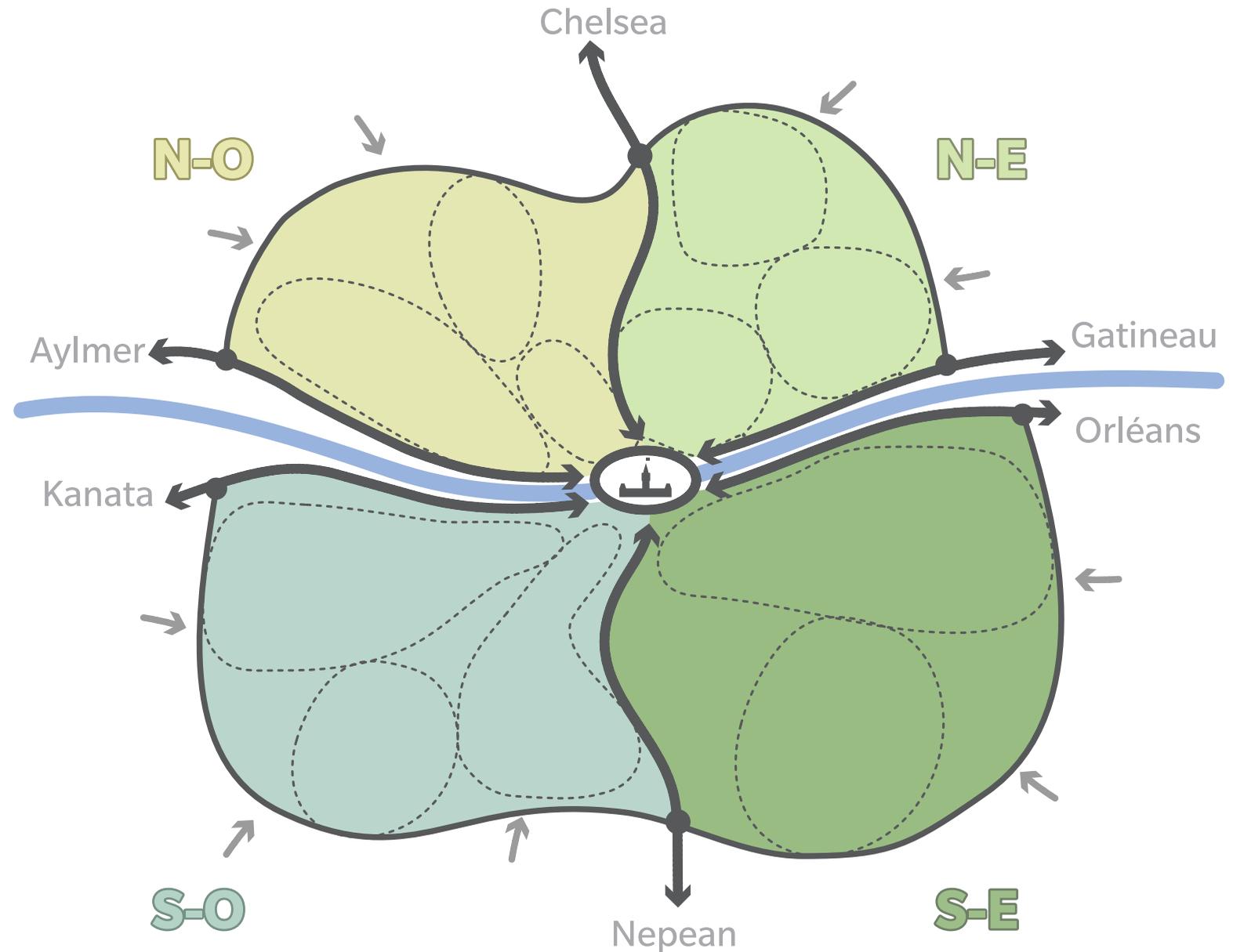
Le public et les intervenants sont encouragés à participer activement à la planification, à l'aménagement et à l'intendance du réseau du Sentier de la capitale.

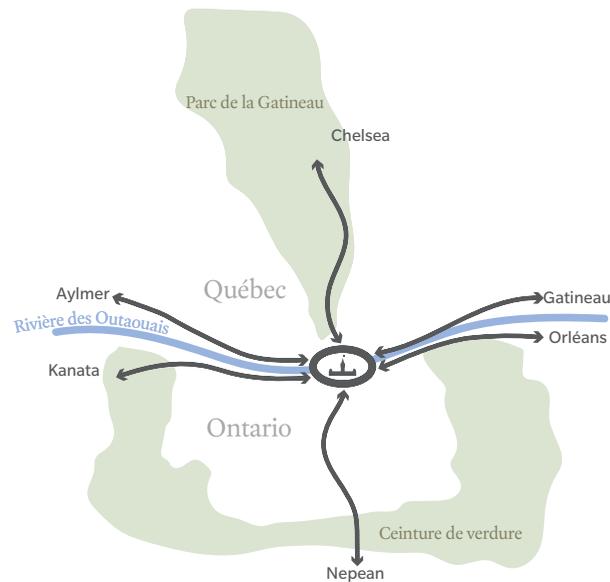
## 2.5 Concept

Le Sentier de la capitale deviendra un réseau de corridors de verdure formant un ensemble de parcours de découverte exceptionnels qui traverseront des paysages variés et mèneront vers une diversité de destinations dans la capitale. Le Sentier de la capitale agira comme un réseau de premier ordre qui se distinguera par un souci du détail très poussé où prime l'expérience de l'utilisateur. Ensemble, ces parcours de découverte tisseront un réseau cohérent qui favorisera une expérience de la capitale placée sous le signe de la durabilité, de la santé et de l'activité.

La configuration du réseau du Sentier de la capitale adopte un **modèle de pôles disposés en étoile** sur lequel se superposent des **boucles** reliant les principales destinations et offrant une toile de parcours continue. Il est impératif que le Sentier de la capitale soit étroitement relié aux réseaux municipaux de mobilité active pour créer un tout cohérent. Le réseau du Sentier de la capitale joue le rôle de colonne vertébrale unissant les ramifications locales plus fines, et dont l'ensemble permet une expérience intégrée et complémentaire.

La structure du réseau du Sentier de la capitale est décrite à la page suivante.

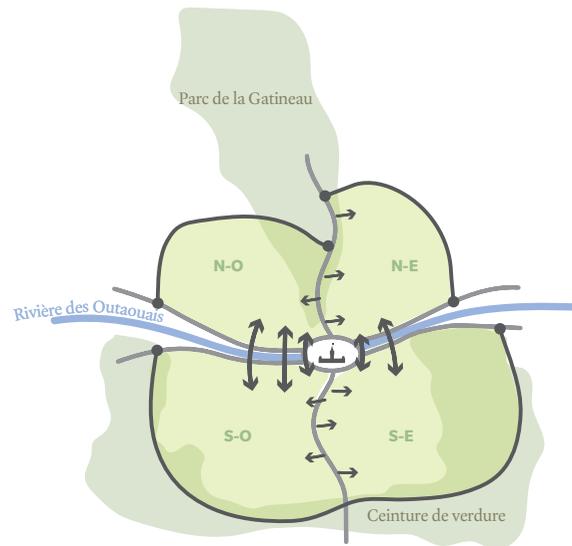




**Nœud central :** Le nœud central du réseau se trouve dans le paysage prédominant de la capitale, autour de la colline du Parlement. Le Sentier de la capitale relie le secteur du cœur de la capitale à une multitude de destinations et de points d'intérêt environnants.

**Corridors principaux :** Six corridors principaux partent du nœud central, comme les rayons d'une roue, et font office de voies de communication principales qui assurent la connectivité dans l'ensemble de la région.

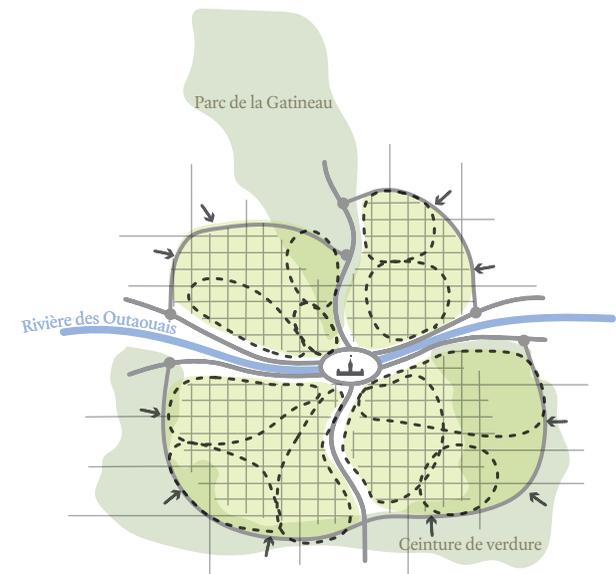
- Le corridor nord relie le nœud central au parc de la Gatineau et à la municipalité de Chelsea.
- Le corridor sud relie le nœud central à la partie sud de la Ceinture de verdure et aux collectivités de Barrhaven et de Riverside-Sud.
- À l'est, deux corridors parallèles s'étendent sur les deux rives de la rivière des Outaouais et relient le nœud central, au nord, au secteur Gatineau (Québec) et, au sud, à la partie est de la Ceinture de verdure (Ontario) et à Orléans.
- À l'ouest, deux corridors parallèles s'étendent sur les deux rives de la rivière des Outaouais et relient le nœud central, au nord, à Aylmer (Québec) et, au sud, à la partie ouest de la Ceinture de verdure (Ontario) et à Kanata.



**Liens interprovinciaux :** Les ponts interprovinciaux franchissant la rivière des Outaouais offrent des liens vitaux reliant les parties nord et sud du réseau.

**Sentiers périphériques :** De longs sentiers périphériques (comme les sentiers de la Ceinture-de-Verdure Est et Ouest, le sentier du Ruisseau-Leamy et le sentier des Pionniers) définissent les limites extérieures du réseau.

**Quadrants :** Les corridors principaux et les limites extérieures du réseau créent quatre quadrants indépendants, qui couvrent de larges secteurs de la capitale.



**Boucles :** À l'intérieur des quadrants, une série de boucles plus petites et interreliées compose les mailles plus fines du réseau. Ces boucles créent une toile variée et adaptable de parcours et d'expériences.

**Réseaux municipaux :** L'intégration aux réseaux municipaux de mobilité active et de transport collectif crée un réseau de mobilité régional continu et efficace.

**Liens interrégionaux :** Les sentiers interrégionaux existants et futurs (comme le Grand Sentier du Canada, la Route verte et le Sentier récréatif de Prescott et Russell) s'étendent au-delà de la région de la capitale nationale. Ils se rattachent aux sentiers périphériques du réseau et offrent des liens vers les réseaux régionaux adjacents.

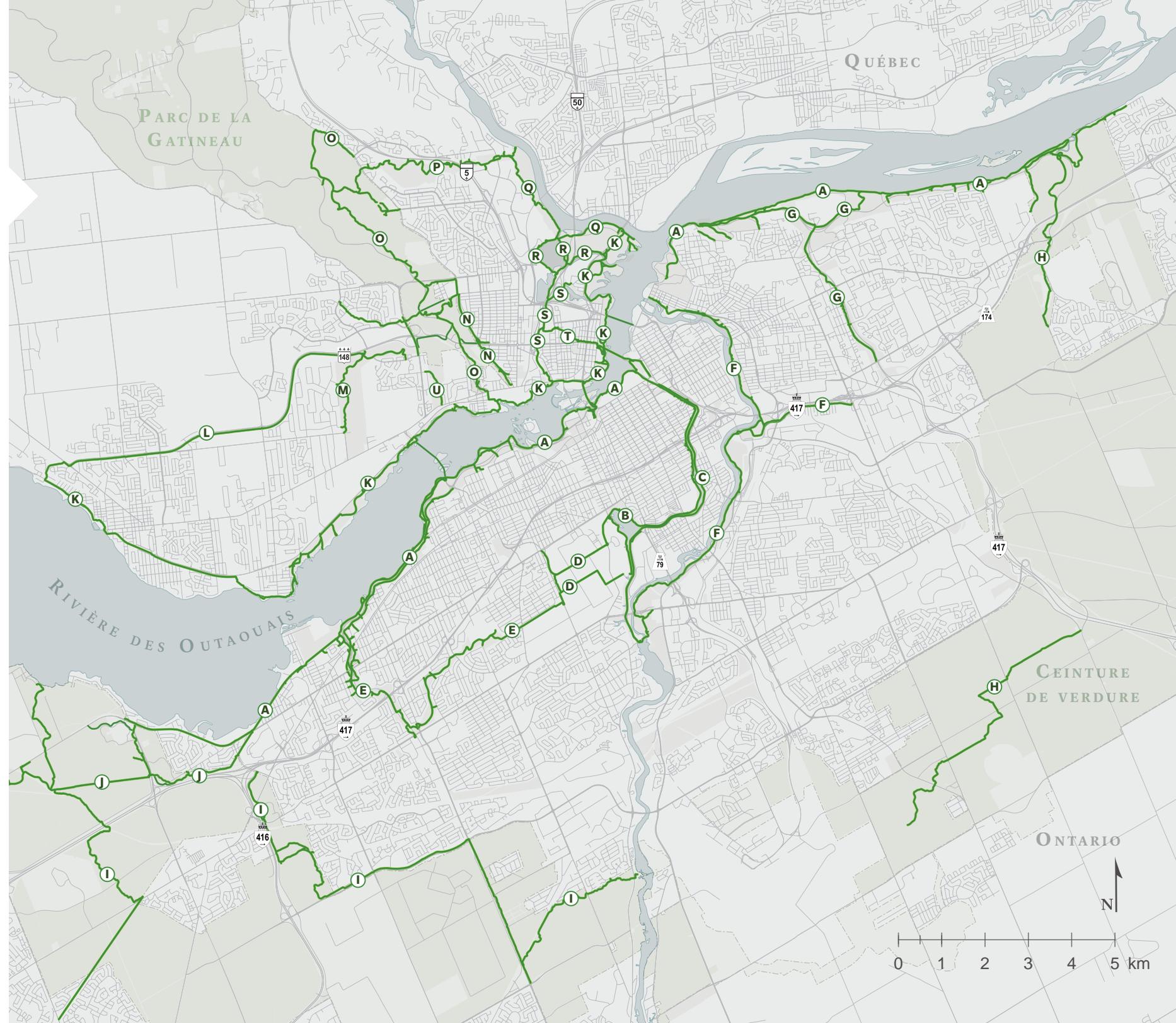
## 2.6 Réseau actuel

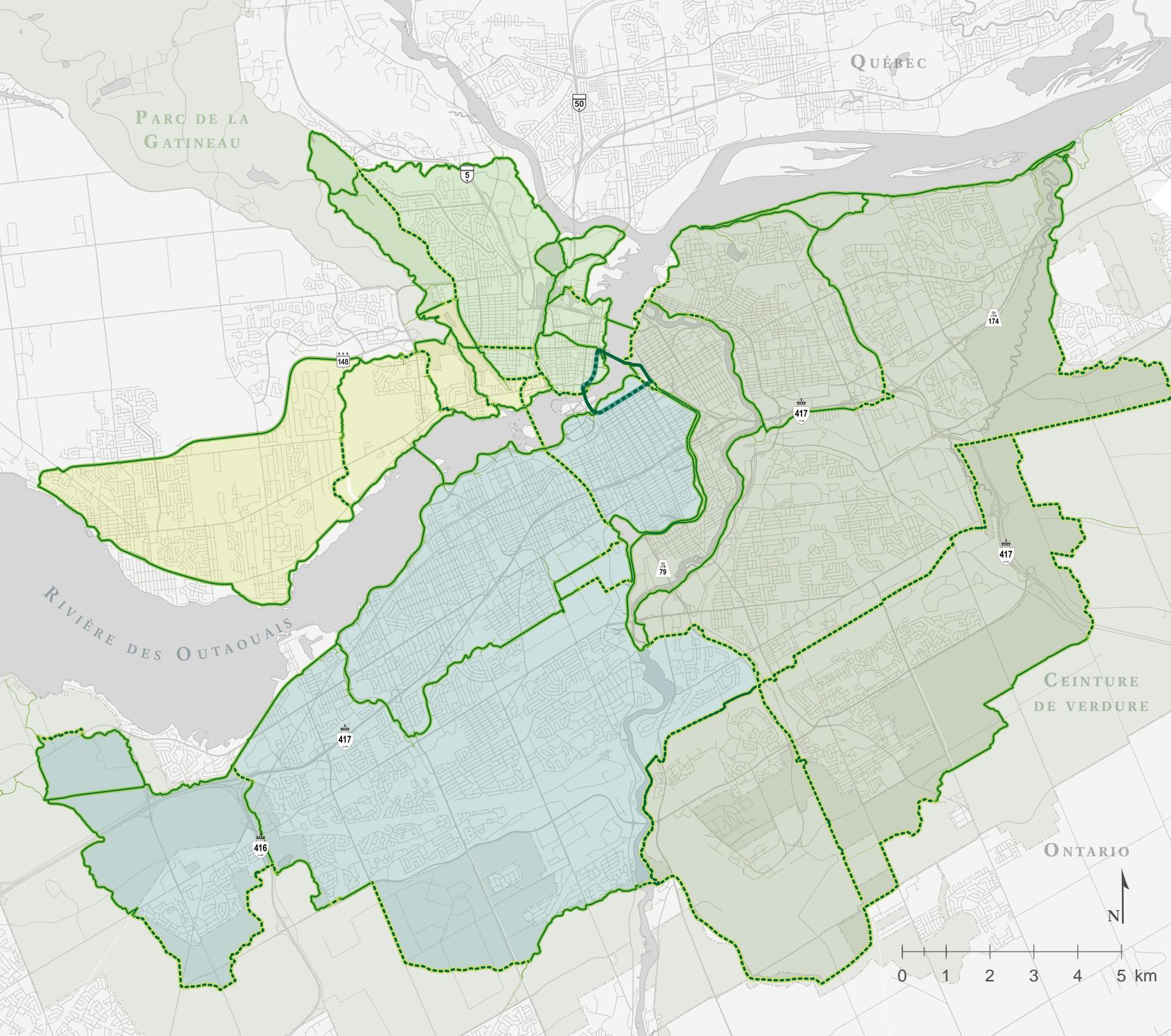
L'actuel réseau du Sentier de la capitale consiste en quelque 220 kilomètres de sentiers principalement situés sur des terrains de la CCN, mais aussi sur des terrains municipaux et d'autres terrains fédéraux.

Contrairement aux plans précédents, le présent document porte essentiellement sur le Sentier de la capitale, plutôt que sur l'ensemble des sentiers polyvalents de la région. Ainsi, l'un des principaux résultats du plan est de définir l'étendue du Sentier de la capitale ou, autrement dit, de confirmer les sentiers qui font officiellement partie du réseau.

La carte qui suit montre la configuration actuelle du réseau. Le Sentier de la capitale comprend actuellement plus de 21 sentiers distincts.

- |   |  |
|---|--|
| <b>A.</b> Sentier de la Rivière-des-Outaouais     | <b>K.</b> Sentier des Voyageurs                |
| <b>B.</b> Sentier ouest du Canal-Rideau           | <b>L.</b> Sentier des Pionniers                |
| <b>C.</b> Sentier est du Canal-Rideau             | <b>M.</b> Sentier du Corridor-Champlain        |
| <b>D.</b> Sentier de la Ferme-Expérimentale       | <b>N.</b> Sentier du Lac-des-Fées              |
| <b>E.</b> Sentier du Ruisseau-Pinecrest           | <b>O.</b> Sentier du Parc-de-la-Gatineau       |
| <b>F.</b> Sentier est de la Rivière-Rideau        | <b>P.</b> Sentier du Ruisseau-Leamy            |
| <b>G.</b> Sentier de l'Aviation                   | <b>Q.</b> Sentier de la Rivière-Gatineau       |
| <b>H.</b> Sentier de la Ceinture-de-Verdure Est   | <b>R.</b> Sentier du Lac-Leamy                 |
| <b>I.</b> Sentier de la Ceinture-de-Verdure Ouest | <b>S.</b> Sentier du Ruisseau-de-la-Brasserie  |
| <b>J.</b> Sentier du Ruisseau-Watts               | <b>T.</b> Sentier de l'île                     |
|   | <b>U.</b> Sentier du Domaine-de-la-Ferme-Moore |





## 2.7 Réseau idéal

Le réseau idéal équivaut à la réalisation du concept et traduit les différents éléments conceptuels en une configuration idéale et concrète.

Il sert ainsi de feuille de route à long terme pour l'évolution du réseau de sentiers. Bien que certains aspects de cette vision puissent être réalisés dans l'horizon de 10 ans du présent plan, d'autres seront repris dans ses futures versions.

La configuration du réseau idéal donne une vue simple et complète de ce que le Sentier de la capitale est destiné à devenir. Le réseau idéal comprend environ 330 kilomètres de sentiers et liens de connexion, dont environ 118 kilomètres de nouveaux tronçons.

La carte du réseau idéal permet :

- ▶ de voir l'étendue et la configuration générales du Sentier de la capitale;
- ▶ de voir l'emplacement des sentiers existants et proposés;
- ▶ de distinguer les parcours de découverte des liens de connexion.

Sentier existant	Sentier projeté
Nœud central	Nœud central
Parcours de découverte	Parcours de découverte
Lien de connexion	Lien de connexion



Témiscaming

Mont-Laurier

QUÉBEC

Shawinigan

North Bay

Mattawa

Maniwaki

Joliette

Sorel-Tracy

Petawawa

Région de la capitale nationale

Pembroke

Gatineau

Montréal

Granby

Parry Sound

Huntsville

Renfrew

Ottawa

ONTARIO

Cornwall

Salaberry-de-Valleyfield

Midland

Bracebridge

Smiths Falls

FLEUVE ST-LAURENT

Orillia

Barrie

Brockville

ÉTATS-UNIS

Peterborough

Belleville

Kingston



Quinte West

Oshawa

24

Toronto

LAC ONTARIO



## 2.8 Contexte interrégional

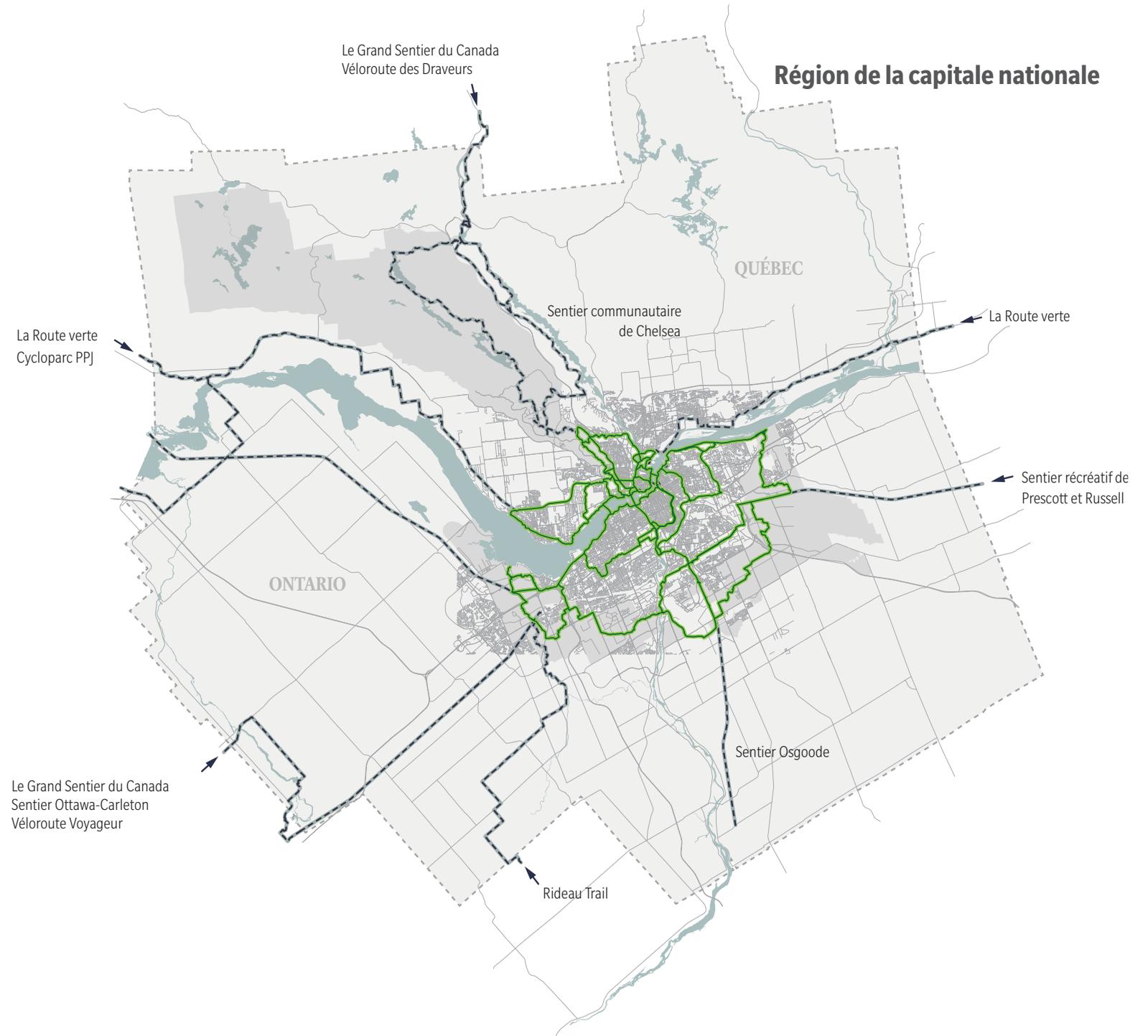
À l'échelle interrégionale, le Sentier de la capitale sera relié aux villes, villages et paysages des environs par les sentiers interrégionaux de longue distance qui s'étendent au-delà des limites de la région de la capitale nationale.

Bien que ces installations complémentaires ne fassent pas officiellement partie du réseau de sentiers, elles favorisent les modes de transport actifs sur de longues distances et offrent des possibilités écotouristiques. Ces sentiers peuvent comprendre des installations polyvalentes (comme d'anciennes voies ferrées converties en pistes cyclables) ou des parcours de découverte interprovinciaux ou provinciaux comme Le Grand Sentier du Canada (anciennement le Sentier transcanadien) et la Route verte. Si les efforts sont axés sur la consolidation des tronçons de sentier existants pour la réalisation du réseau idéal, le Sentier de la capitale deviendra un réseau notoire dans le paysage des sentiers interrégionaux.

Les sentiers figurant sur la carte sont indiqués à titre d'information seulement. Certains tracés comprennent des tronçons prévus ou projetés qui n'existent pas à l'heure actuelle. Ces sentiers n'appartiennent pas à la CCN et ne sont pas gérés par elle. Consulter l'information fournie par les différents organismes qui les gèrent pour en savoir davantage.

### Sentiers interrégionaux :

- Le Grand Sentier du Canada
- La Route verte
- Sentier Ottawa-Carleton
- Sentier Osgoode
- Rideau Trail
- Sentier récréatif de Prescott et Russell
- Cycloparc PPJ
- Véloroute des Draveurs
- Sentier communautaire de Chelsea
- Véloroute Voyageur (Ottawa-Sudbury)





## 3 Orientations — stratégiques

*Le présent chapitre établit les orientations stratégiques qui serviront à la planification et à la gestion du Sentier de la capitale au cours des prochaines décennies. Ces orientations indiquent la voie à suivre pour améliorer le réseau de sentiers et servent de critères pour évaluer les progrès. Ces orientations stratégiques encadreront la prise de décisions et l'établissement de l'ordre de priorité de tous les travaux sur le Sentier de la capitale.*



## Réseau intégré et résilient

Le Sentier de la capitale agit comme un élément unificateur se raccordant aux réseaux de mobilité active et aux caractéristiques naturelles de la région de la capitale nationale. Le réseau de sentiers sera continu et interconnecté et il pourra s'adapter aux changements environnementaux et sociaux.



## Sûr et convivial

Le Sentier de la capitale procure une expérience sûre, confortable et pratique à tous les usagers. Il crée un environnement agréable et plaisant pour les usagers, partagé par tous.



## Gestion adaptée et cocréative

Le Sentier de la capitale est géré en collaboration. Des partenariats avec des organismes municipaux et fédéraux, des groupes d'intervenants et le grand public sont essentiels à son succès futur. Il crée des synergies et favorise des ententes de gestion innovantes afin d'offrir aux usagers un éventail de possibilités stimulantes.



## Normes élevées de conception et d'entretien

Le Sentier de la capitale est constitué d'infrastructures durables et de grande qualité qui créent des possibilités uniques et qui mettent en valeur les multiples points d'intérêt de la capitale. Ces infrastructures publiques emblématiques complètent les éléments environnants et font la fierté des résidents et des visiteurs de la capitale.

3.1





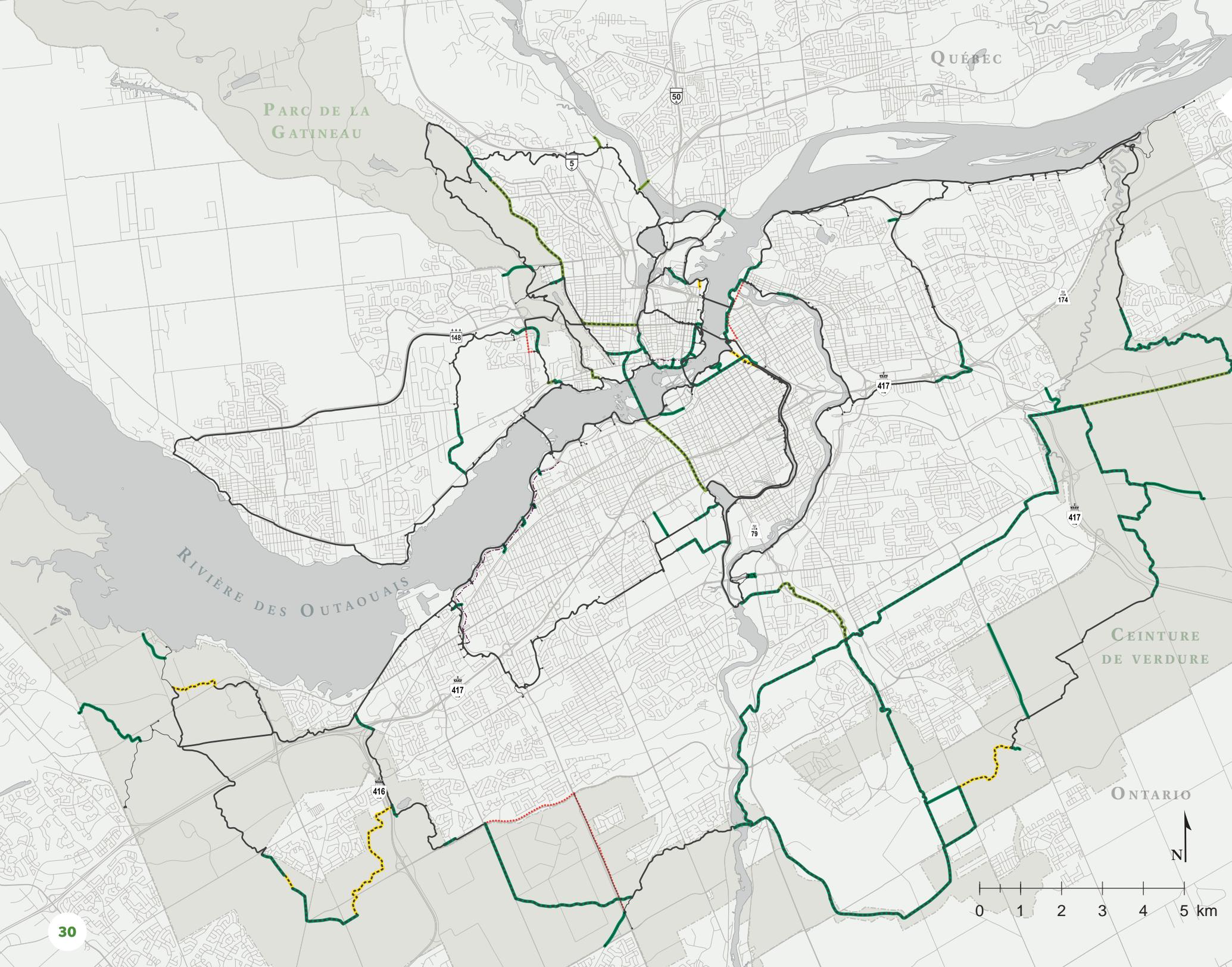
## 3.1 Réseau intégré et résilient

Le Sentier de la capitale agira comme un élément unificateur se raccordant aux réseaux de mobilité active et aux corridors écologiques de la région de la capitale nationale. Le réseau de sentiers sera continu et interconnecté et pourra s'adapter aux changements environnementaux et sociaux.

**La présente section comprend les stratégies qui suivent.**

- 3.1.1 Parachever et consolider le réseau idéal
- 3.1.2 Intégrer le Sentier de la capitale au réseau régional de mobilité active
- 3.1.3 Créer des infrastructures adaptatives et durables
- 3.1.4 Anticiper les changements sociaux et technologiques



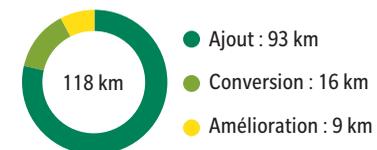
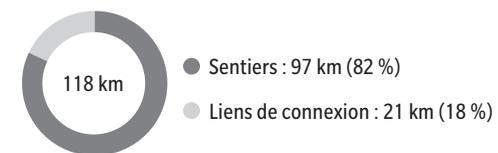


### Légende 3.1.1

-  Sentier existant
-  Sentier projeté
-  Lien de connexion existant
-  Lien de connexion projeté
-  Ajout
-  Conversion
-  Amélioration
-  Lien temporaire
-  Reclassification

### Le réseau en chiffres

Au total, 118 kilomètres de sentiers et de liens de connexion devront être aménagés pour réaliser le réseau idéal. Voici leur répartition par type de tronçon et par type d'intervention.



### 3.1.1 Parachever et consolider le réseau idéal

#### CONTEXTE

Le Sentier de la capitale se compose de nombreux sentiers polyvalents en site propre. L'étendue du réseau de sentiers est l'une des principales caractéristiques qui contribuent à la grande qualité de l'expérience des usagers. S'étendant sur un grand territoire, il permet une expérience ininterrompue grâce à une variété de lieux et de paysages. Toutefois, certains liens manquants du réseau compliquent le déplacement des usagers et certains secteurs importants et d'intérêt national de la région ne sont actuellement pas accessibles par le Sentier de la capitale.

Le Plan de la capitale du Canada de 2017 à 2067 comporte quatre projets marquants qui seront réalisés au cours des 50 prochaines années qui touchent directement le développement du Sentier de la capitale :

- ▶ Le renouvellement du boulevard de la Confédération et de ses voies d'accès.
- ▶ Le parachèvement du réseau de sentiers de la Ceinture de verdure entre la baie Shirleys à l'ouest et le ruisseau de Green à l'est, de même que des sentiers reliant la zone urbaine intérieure et les secteurs excentrés de Kanata, Bells Corners, Barrhaven, Riverside-Sud, Findlay Creek, Blackburn Hamlet et Orléans.
- ▶ Le parachèvement d'une promenade polyvalente du canal Rideau aux chutes Rideau.
- ▶ L'amélioration du transport interprovincial, dont le premier élément serait le projet de la Ville d'Ottawa de construire un sentier polyvalent sur le pont ferroviaire Prince-de-Galles reliant Ottawa et Gatineau.

#### ACTIONS

- A. Mettre à jour les couches SIG de la CCN pour illustrer les tronçons existants et projetés du réseau idéal.
- B. Examiner la possibilité de créer un modèle de parcours virtuel à 360 degrés (tel que Google Street View) pour faciliter la gestion du réseau existant et la planification de nouveaux tronçons.
- C. Élaborer une liste de projets prioritaires à réaliser au cours de la période de 10 ans du plan (sous réserve de financement et en collaboration avec la Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau).
- D. Compléter les tronçons du sentier du boulevard de la Confédération (voies cyclables) le long des rues Wellington et Laurier.

#### APPROCHE

La consolidation du réseau actuel est hautement prioritaire. Les travaux seront limités à l'étendue géographique actuelle du réseau et consisteront principalement à aménager les liens manquants, afin de concrétiser et de maximiser le potentiel du réseau idéal. Les tronçons de sentier non conformes seront améliorés de manière à ce qu'ils respectent les normes du Sentier de la capitale.

- ▶ **Ajouts** : De nouveaux tronçons seront construits pour parachever le réseau idéal. Certains prolongements pourraient être aménagés sur des terrains de la CCN ou gérés par elle, alors que d'autres le seront sur des terrains qui ne lui appartiennent pas. Dans ces derniers cas, il faudra donc collaborer avec les propriétaires des terrains.
- ▶ **Conversions** : On cherchera à conclure des ententes pour ajouter au réseau les sentiers polyvalents qui répondent de façon générale aux normes du Sentier de la capitale. La collaboration avec les propriétaires des sentiers sera nécessaire, et des interventions mineures pourraient devoir être faites pour intégrer officiellement ces sentiers au réseau et les mettre aux normes du Sentier de la capitale.
- ▶ **Améliorations** : Dans les cas de sentiers non conformes (p. ex., un sentier pédestre ou une bande cyclable), des interventions majeures ou des mises à niveau seront faites pour répondre aux normes du Sentier de la capitale et permettre leur intégration officielle au réseau de sentiers.
- ▶ **Liens temporaires** : Aux endroits où des liens sont manquants, des mesures temporaires pourront être prises pour se raccorder aux sentiers voisins au moyen d'un parcours sûr et reconnaissable qui ne fait pas partie du réseau idéal. Il pourra s'agir d'installations sur rue ou de raccordements à des sentiers municipaux pour assurer la continuité à court terme du réseau de sentiers.
- ▶ **Reclassifications** : Les tronçons de sentier existants qui sont superflus ou qui ne contribuent pas au réseau idéal seront reclassés comme des sentiers locaux et retranchés officiellement du réseau de sentiers. Certains pourront être retenus à court terme en tant que liens temporaires, en attendant la construction de nouveaux sentiers.



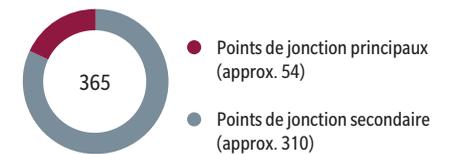


### Légende 3.1.2

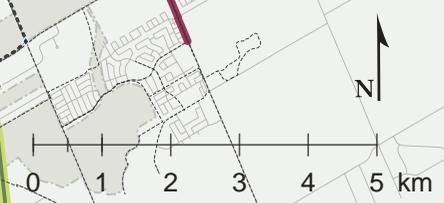
- Sentier existant
- Sentier projeté
- Lien de connexion existant
- Lien de connexion projeté
- Sentier interrégional
- Parcours cyclable municipal majeur
- Parcours cyclable municipal mineur
- Allée piétonne ou sentier local
- Point de jonction principal
- ◆ Point de jonction secondaire

### Le réseau en chiffres

Le réseau de sentiers compte environ 365 points de jonction avec d'autres parcours de mobilité active, des sentiers et des allées piétonnes



Les parcours cyclables municipaux (existants et projetés) sont illustrés à des fins contextuelles seulement et sont sujets à modification selon les plans et les priorités des municipalités locales.



## 3.1.2 Intégrer le Sentier de la capitale au réseau régional de mobilité active

### CONTEXTE

Le Sentier de la capitale constitue un élément essentiel du réseau de mobilité active plus vaste de la région comprenant des bandes cyclables, des sentiers polyvalents municipaux et une infrastructure piétonne, comme les allées piétonnes et les trottoirs. Le réseau de sentiers recoupe aussi de multiples sentiers et allées piétonnes locaux, dont des sentiers de randonnée pédestre du parc de la Gatineau et de la Ceinture de verdure et des promenades piétonnes dans les parcs et les espaces verts de la capitale. Les liens entre les sentiers et les infrastructures municipales complémentaires sont cruciaux pour offrir aux usagers une expérience intégrée, cohérente et continue.

### ACTIONS

- A. Élaborer des normes de conception et de signalisation pour les points de jonction avec les réseaux municipaux, en collaboration avec les municipalités locales.
- B. Élaborer des pratiques exemplaires pour l'aménagement des liens avec les stations de transport en commun rapide, en collaboration avec les municipalités locales.

### APPROCHE

Le Sentier de la capitale sera distinct des réseaux municipaux, mais il leur sera complémentaire. Il accueillera à la fois les usagers récréatifs et les navetteurs, sans égard au but de leur déplacement. Les points de jonction avec les autres parcours de mobilité active offriront des liens clairs, et les usagers pourront facilement accéder au Sentier de la capitale à partir des réseaux régionaux et inversement.

- ▶ **Les sentiers interrégionaux**, par exemple le Grand Sentier du Canada (auparavant le Sentier transcanadien), le Rideau Trail (d'Ottawa à Kingston), la Route verte (Vélo-Québec) et le Sentier récréatif de Prescott et Russell, feront office de parcours de découverte de grandes distances offrant d'importants liens régionaux. Dans certains cas, ils coïncideront avec le Sentier de la capitale en traversant la région de la capitale.
- ▶ **Les parcours cyclables municipaux** comprennent les bandes cyclables sur chaussée et les sentiers faisant partie du réseau municipal de mobilité active.
  - **Les parcours cyclables municipaux majeurs**, qui constituent des voies de communication importantes dans les réseaux de mobilité active des villes, serviront de voies de traverse principales de celles-ci.
  - **Les parcours cyclables municipaux mineurs** peuvent comprendre des sentiers municipaux locaux, des bandes cyclables sur route, etc.
- ▶ **Les points de jonction** se trouveront aux intersections entre le Sentier de la capitale et les voies cyclables municipales. Ils seront identifiés de façon claire et cohérente pour faciliter les déplacements et la distinction des deux réseaux.
  - **Les points de jonction principaux** se trouveront aux intersections avec les voies cyclables municipales.
  - **Les points de jonction secondaires** se trouveront aux intersections avec un parcours cyclable municipal mineur, un sentier local ou une allée piétonne.
- ▶ **Les sentiers et allées piétonnes locaux**, éléments importants du réseau de mobilité active qui ne sont généralement pas polyvalents, ne seront pas considérés comme faisant partie du Sentier de la capitale.



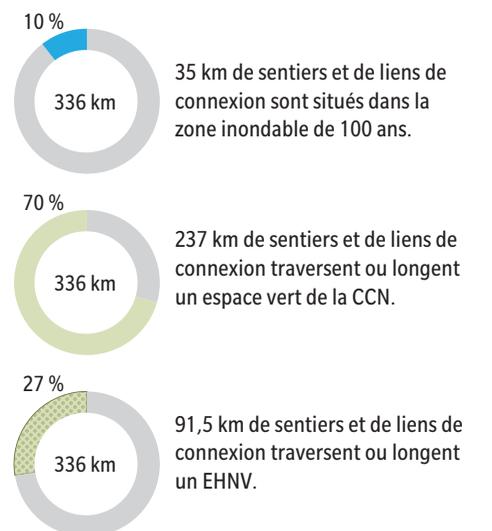


### Légende 3.1.3

- Sentier existant
- - - - Sentier projeté
- Lien de connexion existant
- - - - Lien de connexion projeté
- Zone inondable (0-100 ans)
- Espace vert de la CCN
- Écosystèmes et habitats naturels valorisés (EHNV)
- Sol argileux
- Cours d'eau

### Le réseau en chiffres

Le réseau idéal compte environ 336 kilomètres de sentiers et de liens de connexion.



### 3.1.3 Créer des infrastructures adaptables et durables

#### CONTEXTE

Le Sentier de la capitale traverse une variété de paysages et offre des possibilités inégalées de s'imprégner des caractéristiques et du caractère naturels de la région de la capitale nationale. Ceux-ci comprennent des milieux vulnérables, des corridors écologiques et des terrains riverains sujets aux inondations saisonnières. Ces paysages sont essentiels à la santé et à la vitalité écologiques de la région et posent des défis particuliers à la continuité d'un réseau de sentiers. Les changements climatiques contribuent aussi aux phénomènes météorologiques plus fréquents et plus intenses, qui accroissent les pressions sur les processus naturels. Bien que le réseau de sentiers joue un rôle vital pour favoriser la mobilité et les loisirs à faibles émissions de carbone, il faudra veiller à les construire d'une manière écologiquement responsable et durable.

#### ACTIONS

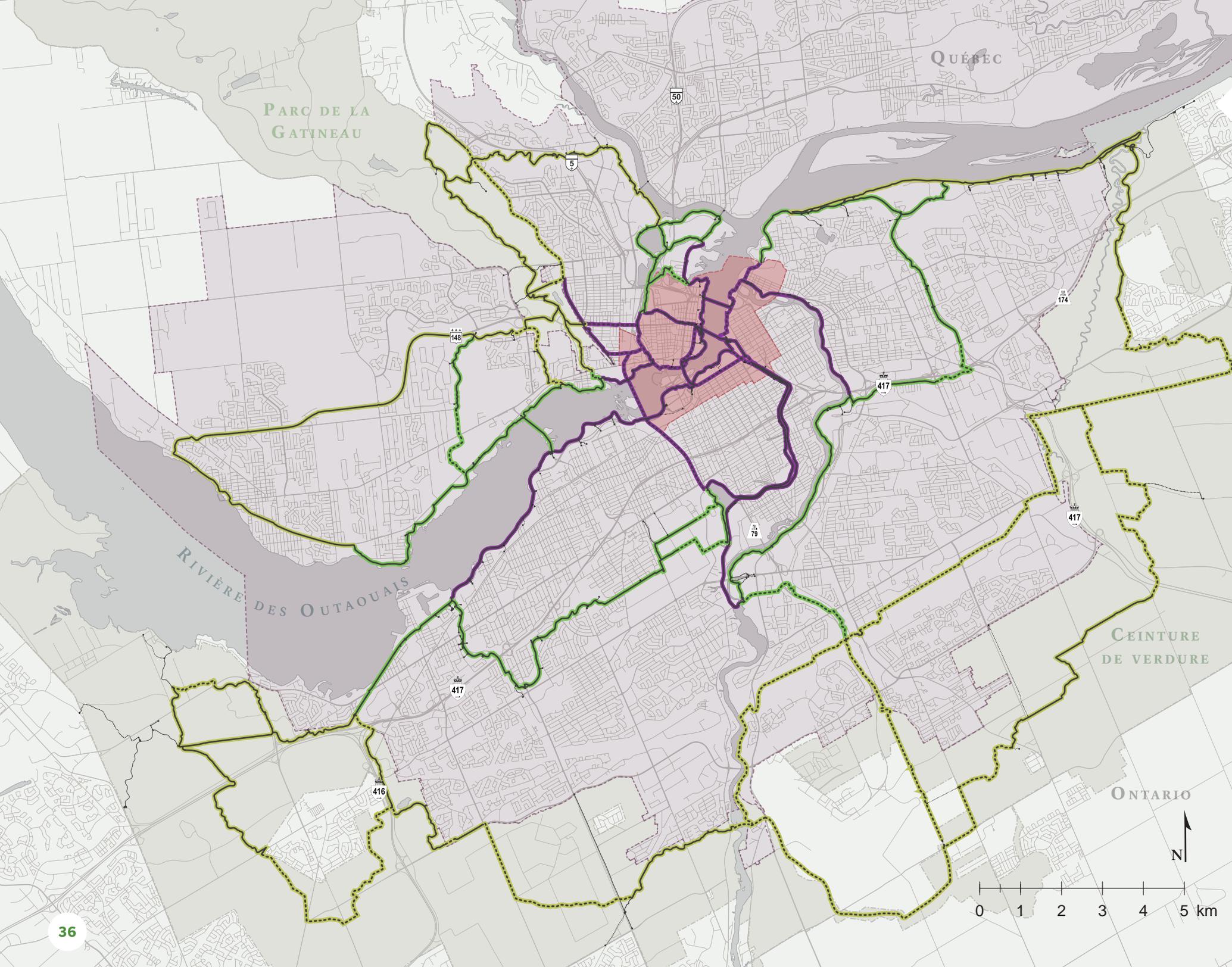
- A. Élaborer un programme de surveillance de l'érosion et des inondations le long du Sentier de la capitale.
- B. Préparer un rapport d'évaluation des risques liés aux effets des inondations le long du Sentier de la capitale.

#### APPROCHE

Les infrastructures du Sentier de la capitale seront adaptées au milieu où elles seront aménagées, et elles respecteront les conditions et les processus naturels et en tiendront compte. Les nouveaux tronçons devront être localisés de façon à réduire au minimum la fragmentation des paysages et préserver les milieux écologiquement vulnérables. Les sentiers seront conçus pour résister aux conditions extrêmes, comme les inondations, l'érosion des berges et les sols argileux gonflants. Malgré les efforts qui seront déployés pour réduire les impacts des crues sur la fonctionnalité et le cycle de vie du réseau de sentiers, des sentiers riverains continueront de se trouver à des endroits exposés aux inondations et pourront être sujets à des perturbations occasionnelles ou à des dommages. On favorisera des infrastructures résilientes pour répondre aux besoins de drainage, pour stabiliser les berges et les talus et pour prévenir l'érosion. On utilisera des espèces végétales appropriées pour réduire les efforts d'entretien et liés au cycle de vie à l'intérieur du corridor du sentier et pour contrer la menace des espèces exotiques envahissantes.

- ▶ **Zones inondables** : Les impacts des inondations seront atténués par des solutions de conception qui protègent les tronçons de sentier vulnérables contre les dégâts et les défaillances causés par les inondations périodiques. Autant que possible, les sentiers seront situés à l'extérieur de la plaine inondable de 100 ans, et des détours saisonniers seront prévus lorsque des inondations fréquentes seront attendues. Les tronçons de sentier situés dans les plaines inondables seront aménagés et gérés en fonction de deux seuils :
  - Les tronçons situés dans **la plaine inondable de 100 ans** seront conçus de manière à résister à des inondations majeures, grâce à l'amélioration des tracés, du nivellement et des méthodes de construction.
  - Les points bas situés dans **la plaine inondable de 20 ans** seront repensés ou déplacés pour atténuer les impacts des inondations et s'adapter aux inondations annuelles récurrentes.
- ▶ **Espaces verts** : Les espaces verts de la capitale, y compris les parcs, les berges, les forêts et les prés, serviront de corridors écologiques qui traversent la capitale. Dans la mesure du possible, les sentiers contribueront à l'intégrité écologique de ces espaces, par la connectivité des paysages, la plantation de végétaux et des techniques de construction écologiques.
- ▶ **Écosystèmes et habitats naturels valorisés (EHNV)** : En général, les espaces écologiques vulnérables et les habitats importants seront évités, et lorsque des sentiers les traversent, les impacts seront atténués afin de protéger leurs caractéristiques écologiques. Les tracés de sentier seront planifiés pour protéger les habitats essentiels et réduire la fragmentation des paysages.
- ▶ **Sols argileux** : Là où la présence de sols argileux est connue, les fondations des sentiers seront conçues pour résister à l'expansion et à la contraction du sous-sol.
- ▶ **Érosion des berges** : Dans la mesure du possible, les sentiers seront situés à l'écart des berges instables. Si nécessaire, on stabilisera les berges, en accordant la préférence aux « berges vivantes » et aux techniques de stabilisation par la végétation.
- ▶ **Zones d'obscurité** : En général, le Sentier de la capitale ne sera pas éclairé. Les zones d'obscurité protégeront les milieux écologiquement vulnérables comme les boisés et les berges, où la présence de la lumière peut avoir des effets néfastes sur la flore et la faune.





### Légende 3.1.4

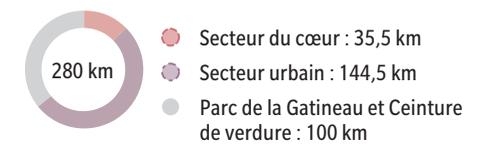
- Sentier existant
- - - Sentier projeté
- Lien de connexion existant
- - - Lien de connexion projeté
- Secteur du cœur de la capitale
- Secteur urbain

### Indice de débit

- Faible
- Moyen
- Élevé

### Le réseau en chiffres

Le réseau idéal compte 280 kilomètres de parcours de découverte existants et projetés.



### 3.1.4 Anticiper les changements sociaux et technologiques

#### CONTEXTE

Le Sentier de la capitale est utilisé par les résidants et les visiteurs toute l'année et à différentes fins. La conception, la planification et la gestion du réseau de sentiers doivent tenir compte de la diversité des usagers et de leur comportement. Les tendances qui suivent ont notamment été observées.

- ▶ Étant donné les tendances vers les modes de vie sains et à faibles émissions de carbone et la densification résidentielle dans le secteur urbain, une augmentation continue du nombre d'usagers des sentiers est à prévoir. Les comptages réalisés sur les sentiers montrent un nombre élevé d'usagers aux périodes de pointe, ce qui met de la pression sur le réseau.
- ▶ L'âge et le niveau d'habileté des usagers sont variés. La conception du réseau doit être inclusive et universelle et avoir pour objectif de rendre les sentiers convenables pour tous les âges et niveaux d'habileté. Une des caractéristiques distinctives d'un équipement de mobilité active en site propre comme le Sentier de la capitale réside dans sa capacité d'accueillir des usagers moins expérimentés, qui pourraient ne pas se sentir à l'aise sur les bandes cyclables traditionnelles.
- ▶ Depuis 2012, les vélos électriques qui ressemblent aux vélos ordinaires sont permis sur le Sentier de la capitale. Tous les autres véhicules munis d'un moteur électrique sont interdits, sauf les aides à la mobilité. Même si les cyclistes traditionnels et les piétons demeureront les groupes d'usagers les plus nombreux à court et à moyen terme, la conception des sentiers doit tenir compte des façons d'accueillir les autres modes sans compromettre la sécurité et la qualité d'expérience de tous les usagers.

#### ACTIONS

- A. Mettre à jour la politique de la CCN sur l'utilisation des véhicules électriques.
- B. Produire un plan d'action concernant la collecte de données sur les usagers pour résumer les habitudes et les tendances.

#### APPROCHE

Les nouveaux tronçons de sentier doivent être conçus en tenant compte de la croissance démographique prévue. L'adoption d'un outil de mesure de l'indice de débit adaptable permettra de mettre à jour et de réviser les normes du Sentier de la capitale pour répondre à la demande croissante des usagers et aux changements dans les types de demandes. Dans la mesure du possible, tous les nouveaux tronçons de sentier seront construits pour permettre un éventail de modes de mobilité et de niveaux d'habileté des usagers, en veillant à ce que les investissements dans le réseau de sentiers puissent répondre adéquatement aux volumes actuels et prévus d'usagers. La norme générique concernant la largeur de sentier de trois mètres sera remplacée par un profil propre au lieu, établi d'après le volume et la fréquence d'usage. La largeur minimale par défaut des sentiers dans le secteur du cœur sera augmentée à quatre mètres, ou les sentiers seront divisés par type d'usage.

- ▶ **Surveillance et collecte de données** : Des compteurs de piétons et de cyclistes seront utilisés pour recueillir des données et maintenir un portrait exact des usagers, y compris les volumes et la demande de pointe. On les placera le long des principaux corridors (ou des tronçons où les plaintes des usagers sont très fréquentes) pour mieux comprendre l'utilisation qui en est faite. Les données recueillies seront compilées dans des rapports périodiques.
- ▶ **Indice de débit** : L'indice de débit guidera la construction de sentiers à capacité faible, moyenne et élevée d'après le débit et la fréquence d'usage prévus. Des sentiers bien dimensionnés aideront à réduire les conflits entre usagers et rendront le réseau de sentiers résilient devant la croissance démographique et les changements technologiques.
  - **Exceptions** : Les sentiers élargis pourront être rétrécis dans certains cas, comme dans les milieux écologiquement vulnérables ou à des endroits où l'espace est restreint. On recourra alors à des mesures d'atténuation appropriées, comme des zones de vitesse réduite, des techniques de ralentissement de la circulation et des messages ciblés aux usagers.
- ▶ **Mobilité électrique** : Le Sentier de la capitale sera ouvert aux innovations en matière de mobilité active à assistance électrique, pourvu que les nouveaux appareils répondent aux critères énoncés dans les règles de circulation des véhicules à assistance électrique sur les sentiers polyvalents et les promenades dont la CCN est responsable. Tous les utilisateurs d'appareils de mobilité autorisés doivent observer le même code de conduite que les usagers traditionnels des sentiers, notamment en ce qui a trait à la vitesse et au principe de prudence. Des restrictions sur la dimension, le poids ou la puissance des appareils peuvent être mises en œuvre pour atténuer les risques de blessures graves aux usagers des sentiers.
- ▶ **Conception universelle** : Tous les sentiers seront conçus pour accueillir des usagers de tous âges et de tous niveaux d'habileté et d'expérience. Les installations complémentaires, comme le mobilier urbain, les éléments de signalisation et d'orientation et les lieux de repos, seront conçues pour accueillir un large éventail d'usagers et de niveaux d'habileté et créeront une infrastructure sociale inclusive et flexible.



3.2



**Partagez**  
- Respectez les animaux  
- Ne faites pas de feu  
- Ne jetez pas vos déchets  
- Ne faites pas de bruit  
- Ne faites pas de bruit  
- Ne faites pas de bruit

**Share the Path**  
- Respect animals  
- No open fires  
- No littering  
- No noise  
- No noise  
- No noise

OSR



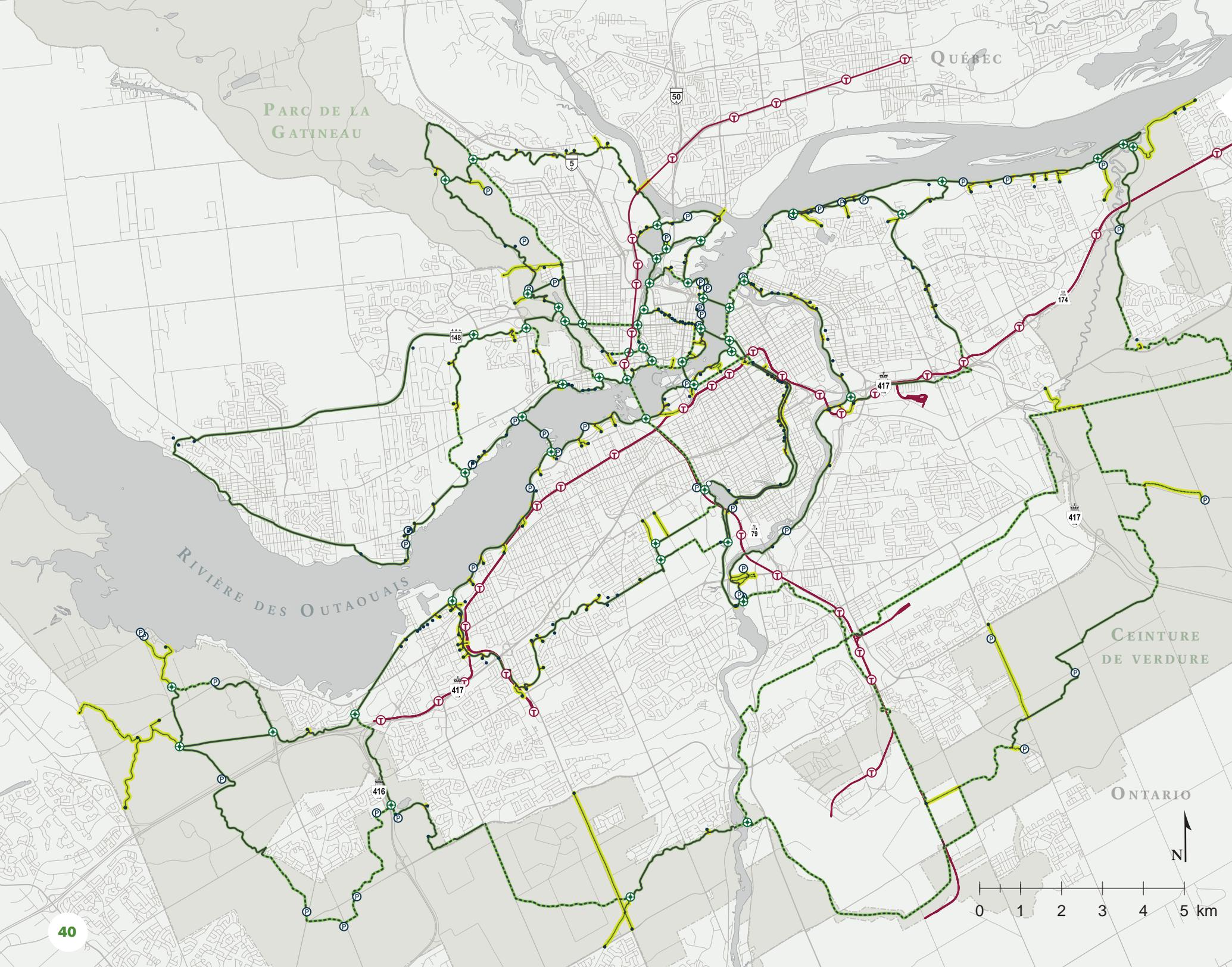
## 3.2 Sûr et convivial

Le Sentier de la capitale offrira à tous les usagers une expérience sûre, agréable et pratique. Il favorisera un environnement agréable et plaisant pour les usagers, partagé par tous.

La présente section comprend les stratégies qui suivent.

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



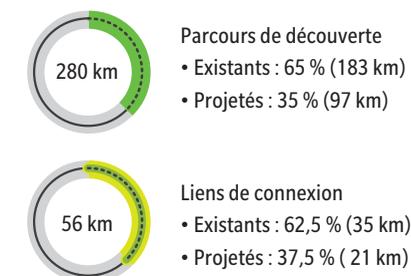


### Légende 3.2.1

- Sentier existant
- - - Sentier projeté
- Lien de connexion existant
- - - Lien de connexion projeté
- Parcours de découverte
- ⊕ Point d’ancrage
- Lien de connexion
- Point d’accès
- Ⓟ Aire de stationnement
- Ⓣ Pôle de transport en commun
- Corridor de transport en commun

### Le réseau en chiffres

Le réseau idéal compte environ 336 kilomètres de sentiers et de liens de connexion.



Nombre de points d’ancrage : 55  
 Nombre approximatif de points d’accès : 209

## 3.2.1 Faciliter l'accès et la circulation

### CONTEXTE

Le Sentier de la capitale forme un réseau continu qui permet à ses usagers de se déplacer librement et de rejoindre les sentiers municipaux, les routes locales, les rues et les espaces publics. Par conséquent, une stratégie d'identité visuelle et d'orientation cohérentes est essentielle afin que les usagers puissent découvrir la capitale et en faire l'expérience. Plusieurs sentiers croisent des rues, des parcs et des espaces publics en traversant les paysages de la capitale; ces croisements deviennent autant de points d'accès au réseau. De plus, des points de communication avec les réseaux routiers et de transport en commun, comme les stations du train léger et d'autobus et les aires de stationnement, offrent un accès supplémentaire au réseau de sentiers.

### ACTIONS

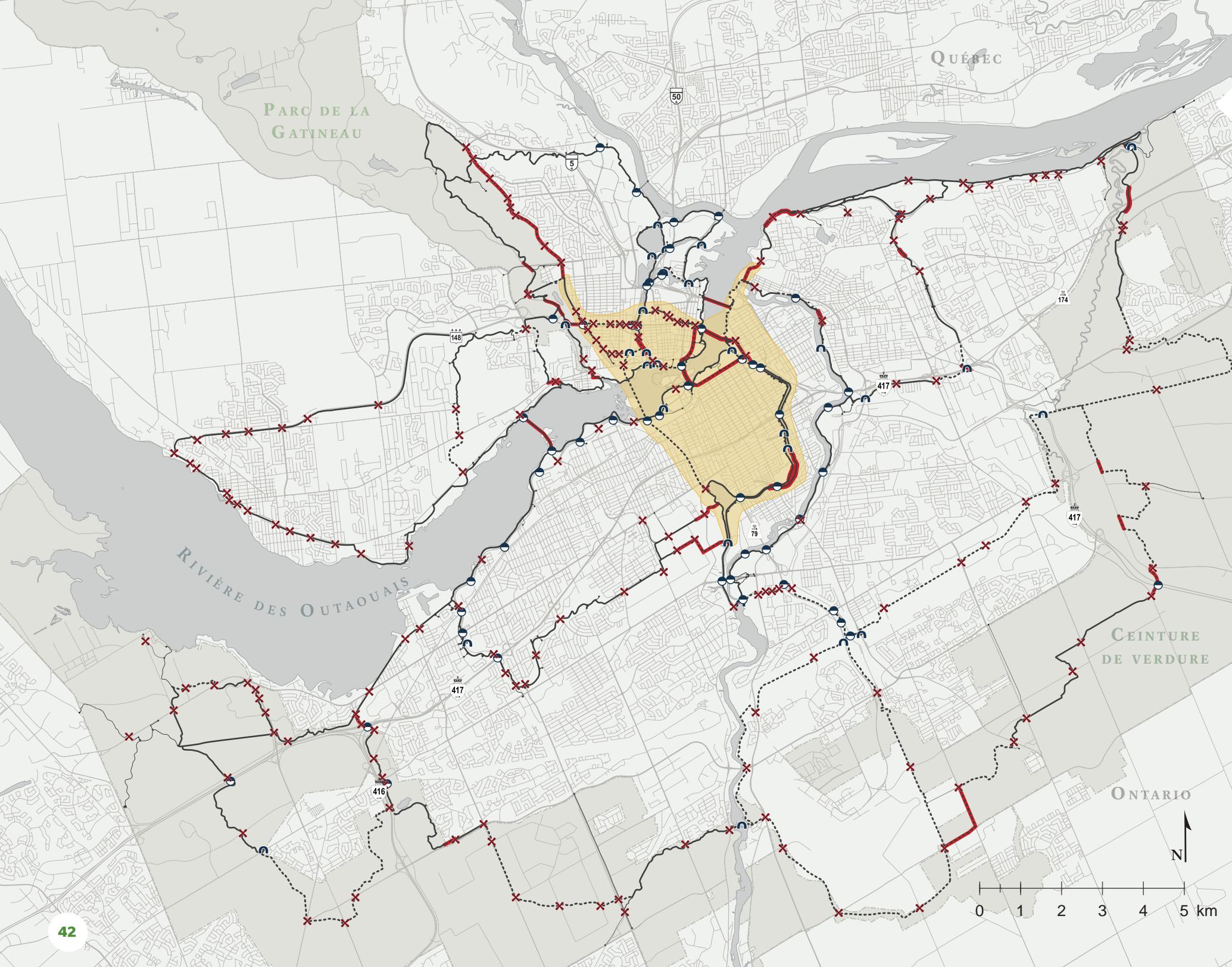
- A. Mettre à jour le site Web de la CCN et les cartes publiques pour illustrer le réseau idéal.
- B. Collaborer avec des tiers responsables de plateformes cartographiques (comme Google Maps) pour partager des données sur les sentiers et veiller à ce que ceux-ci soient bien illustrés sur leurs plateformes.
- C. Examiner la possibilité de mettre au point un système interactif de cartographie des itinéraires en partenariat avec la Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau.
- D. Examiner et officialiser la façon de nommer les parcours de découverte du Sentier de la capitale.
- E. Examiner de nouveaux éléments d'orientation, tels que les marqueurs kilométriques, les marqueurs de distance et les marques sur la chaussée, pour faciliter la circulation.

### APPROCHE

La série ininterrompue de sentiers reliés par des points d'ancrage qui formera le réseau idéal futur facilitera les déplacements. Les points d'accès au réseau seront facilement reconnaissables et bien répartis dans l'ensemble de la région afin de permettre un accès inclusif et équitable au réseau de sentiers. L'accès aux sentiers sera axé sur les liens à destination ou en provenance de lieux publics comme les parcs, les institutions, les rues, les aires de stationnement, les sentiers et les pôles de transport en commun. Des liens de connexion donneront accès à des endroits éloignés des parcours de découverte. Les pôles de transport en commun et les aires de stationnement adjacentes sont aussi essentiels pour offrir un accès pratique à destination et en provenance du réseau. En plus des techniques d'orientation courantes, on considérera les technologies numériques et mobiles pour faciliter les déplacements et leur planification.

- ▶ **Orientation** : Une approche d'orientation cohérente sera instaurée dans l'ensemble du réseau. Elle comprendra des éléments matériels de signalisation, des caractéristiques de conception et des outils de planification des déplacements (comme des cartes imprimées et en ligne) qui respecteront l'uniformité graphique de l'image de marque du Sentier de la capitale.
  - **Des points d'ancrage** indiqueront les lieux importants quant aux choix de sentiers dans le réseau du Sentier de la capitale, où au moins deux sentiers se recoupent.
  - **Les destinations** constituent les principaux points d'origine ou de destination dans la capitale. Ils serviront de points de repère et de référence aux usagers et seront identifiés par des éléments de signalisation et d'orientation.
- ▶ **Des adresses municipales** seront attribuées aux destinations importantes situées le long du sentier, comme les parcs, les endroits publics et les points d'accès, afin que celles-ci soient facilement localisables. Ces adresses faciliteront les déplacements et les débarquements par Para Transpo et les autres services de transport adapté.
- ▶ **Points d'accès** : Servant de points multimodaux d'entrée et de sortie du réseau, ils seront clairement indiqués, reconnaissables et invitants.
  - **Les points d'accès principaux** seront très visibles et indiqués aux principaux points d'arrivée. Ils comprendront des éléments d'orientation, de l'information pour planifier les déplacements ainsi que du stationnement, au besoin.
  - **Les aires de stationnement** feront office de points d'accès intermodaux qui permettent aux touristes et aux résidents d'ailleurs d'accéder à des parties du réseau et de les explorer.
  - **Les liens de connexion** permettront d'accéder aux principaux corridors reliés à des destinations ou à des parcours de mobilité active adjacents ou voisins, ou d'en sortir. Les responsabilités en ce qui a trait au financement et à la construction des nouveaux liens de connexion seront déterminées au cas par cas, en collaboration étroite avec la Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau.
  - **Les pôles de transport en commun** et les stations de transport en commun rapide (par autobus ou par train) situés à proximité du réseau de sentiers seront traités comme d'importants points d'origine et de destination des usagers des sentiers et serviront de liens multimodaux contribuant à un transport durable intégré.



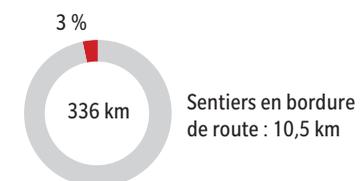


### Légende 3.2.2

- Sentier existant
- - - Sentier projeté
- Lien de connexion existant
- - - Lien de connexion projeté
- × Passage routier
- ⤿ Pont
- Tunnel
- Sentier en bordure de route
- Zone d'éclairage prioritaire

### Le réseau en chiffres

Le réseau idéal compte environ 336 kilomètres de sentiers et de liens de connexion.



- × Passage routier : environ 173
- ⤿ Ponts : environ 29
- Tunnels : environ 55

## 3.2.2 Atténuer les dangers le long des sentiers

### CONTEXTE

Constituant un vaste réseau de sentiers qui couvre l'ensemble de la région de la capitale nationale, le Sentier de la capitale croise inévitablement des éléments susceptibles de poser des risques aux usagers des sentiers. Les ponts, les tunnels et les passages à niveau sont des exemples d'endroits où les conditions du sentier nécessitent l'attention consciente des usagers et une conception permettant d'atténuer les risques et les blessures potentiels. De plus, les conditions environnantes, comme la végétation envahissante et l'éclairage insuffisant, peuvent avoir des effets néfastes sur la sécurité et le confort des usagers.

### ACTIONS

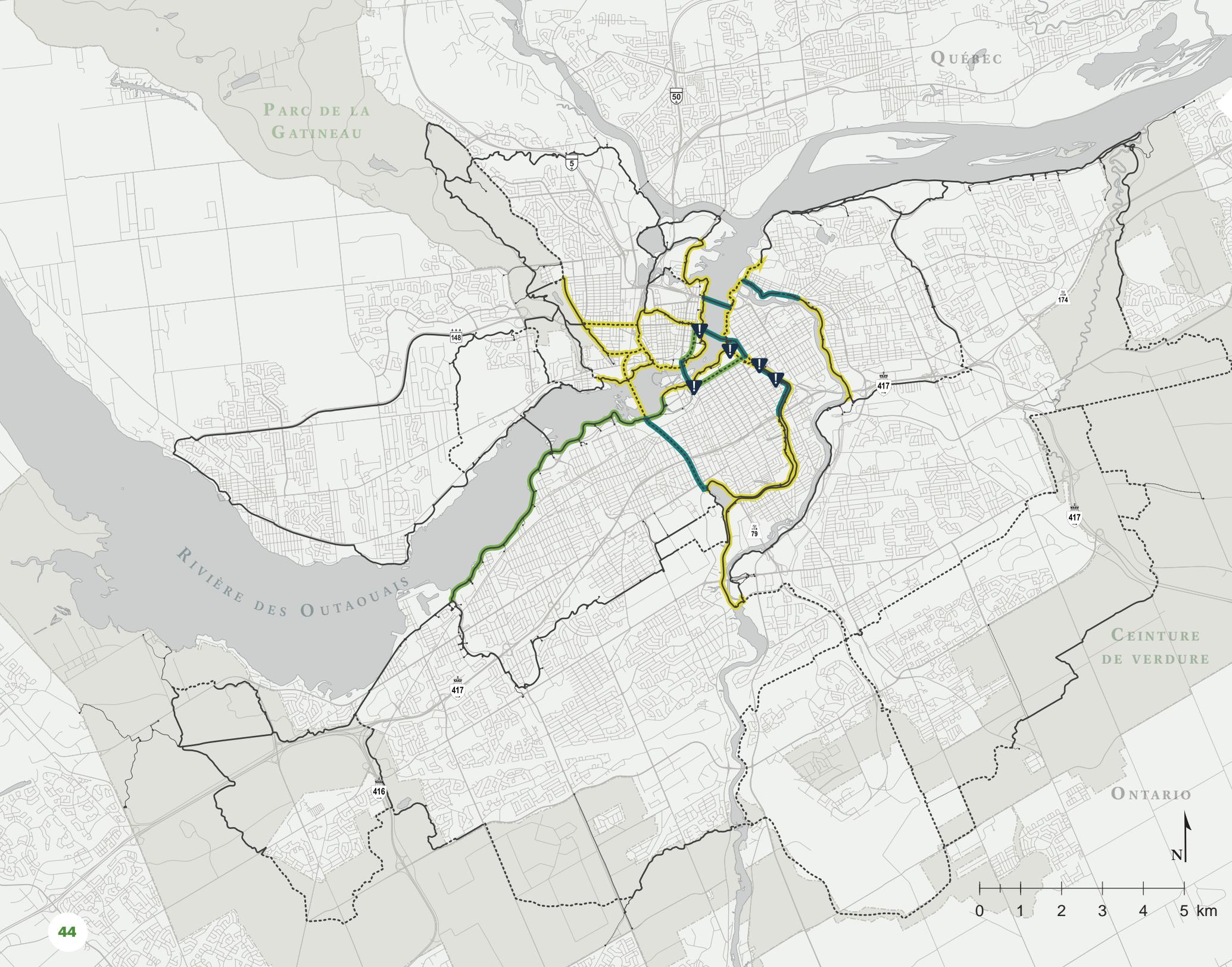
- A. Effectuer une vérification de la sûreté des sentiers en collaboration avec les municipalités, et obtenir du financement pour corriger les situations dangereuses.
- B. Élaborer, en collaboration avec les municipalités, un plan de travail pour améliorer les passages à niveau.
- C. Élaborer de nouvelles normes de conception antidérapantes pour les ponts de sentier en bois.
- D. Élaborer un manuel sur la conception des sentiers et des normes de gestion pour atténuer les risques potentiels et réduire les blessures.
- E. Élaborer une norme d'éclairage générique pour les secteurs autres que celui du cœur où aucune norme ne s'applique.

### APPROCHE

L'état des sentiers sera examiné et surveillé périodiquement, et les conditions dangereuses et problématiques seront documentées et atténuées. La signalisation relative aux dangers doit être utilisée avec modération pour être efficace, et la préférence sera accordée aux solutions de conception qui atténuent ou éliminent les situations dangereuses par des aménagements qui demeurent esthétiques. Le réseau de sentiers sera conçu, construit et géré de manière à favoriser la sécurité et la sûreté, grâce à la mise en œuvre des principes de prévention du crime par l'aménagement du milieu et du Code de conduite pour les usagers du Sentier de la capitale.

- ▶ **Vision Zéro** : La CCN est déterminée à faire du Sentier de la capitale un endroit où il n'y a ni décès ni blessures graves causés par la circulation routière. En général, le Sentier de la capitale offre aux usagers de tous niveaux d'habileté un parcours de rechange sûr aux bandes cyclables. Une attention particulière sera portée aux endroits où le réseau croise des corridors routiers et où il y a un risque de blessure grave ou de perte de vie.
  - **Passages routiers** : Aux intersections avec les rues, on appliquera les pratiques exemplaires de conception de passages pour piétons et de passages pour bicyclettes. Ces ouvrages accueilleront tous les usagers du sentier, en conformité avec les lois provinciales concernant la circulation routière.
  - **Aires de stationnement** : Dans la mesure du possible, toutes les aires de stationnement, allées de circulation et routes d'accès de la CCN seront conçues pour éliminer les croisements entre les véhicules et les usagers des sentiers. Là où les croisements sont inévitables, la priorité sera accordée aux usagers des sentiers et renforcée par les normes de conception et de signalisation.
- ▶ **Zone de dégagement** : Tous les sentiers comprendront au-dessus de leur voie de circulation une zone dégagée, exempte d'obstructions physiques comme les panneaux de signalisation, les lampadaires, le mobilier, les clôtures, les branches d'arbre et les obstacles aériens.
  - **Ouvrages** : Les ponts, les tunnels et les écluses seront conçus pour permettre aux usagers des sentiers de circuler en toute sécurité dans les deux sens. Dans la mesure du possible, les usagers devraient pouvoir franchir les ouvrages sans devoir s'arrêter.
  - **Passages étroits** : Aux endroits où le sentier doit être rétréci, une zone de transition adéquate sera aménagée ou d'autres mesures d'atténuation seront appliquées.
  - **Protection latérale** : On utilisera judicieusement des éléments matériels comme des clôtures, des rambardes, des glissières et des murets pour assurer la sécurité des usagers. On verra à ce que les nouvelles mesures de protection latérale ne nuisent pas à l'appréciation du paysage ni ne créent de nouveaux obstacles ou dangers sur les sentiers.
- ▶ **Lignes de visibilité** : Plus particulièrement dans les courbes et aux carrefours de sentiers, des lignes de visibilité claires seront maintenues. La végétation sera entretenue et les éléments matériels seront conçus de manière à assurer une bonne visibilité.
- ▶ **Éclairage** : On appliquera les principes du Plan lumière de la capitale. L'installation d'éclairage sera envisagée dans les secteurs urbains denses et aux endroits où des questions de sécurité le justifient, comme aux carrefours routiers, aux tunnels, aux ponts et aux pôles de transport en commun. L'approche en matière d'éclairage tiendra compte des effets sur l'environnement, de l'aspect esthétique et du coût.



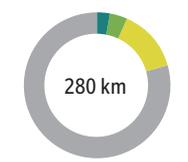


### Légende 3.2.3

- Sentier existant
- - - Sentier projeté
- Lien de connexion existant
- · - · - Lien de connexion projeté
- ▼ Zone de vitesse réduite projetée
- Sentier divisé
- Sentier divisé projeté
- Sentier divisé éventuel

### Le réseau en chiffres

Le réseau idéal compte environ 280 kilomètres de parcours de découverte existants et projetés.



- 20 %**
- Sentier divisé existant (8 km)
  - Sentier divisé projeté (11 km)
  - Sentier divisé éventuel (39 km)
  - Sentier polyvalent (222 km)

Environ 20 % des parcours de découverte pourraient devenir des sentiers divisés. Les critères définis à la section 5.9.1 concernant la division de sentier devraient être utilisés pour les nouveaux tronçons et ceux qui doivent être remplacés.

### 3.2.3 Créer un environnement de partage des sentiers clair et intuitif

#### CONTEXTE

La vaste majorité des tronçons du réseau de sentiers ont une largeur de trois mètres et sont divisés en deux voies polyvalentes égales dans chaque direction. Par le passé, cette norme était appliquée uniformément, peu importe le contexte environnant et les caractéristiques démographiques des usagers. À certains endroits, les sentiers sont plus larges pour permettre des flux de circulation plus lourds. Dans de très rares cas, il existe des voies parallèles pour les piétons et les cyclistes, mais le marquage, la signalisation et la conception ne sont pas uniformes.

#### ACTIONS

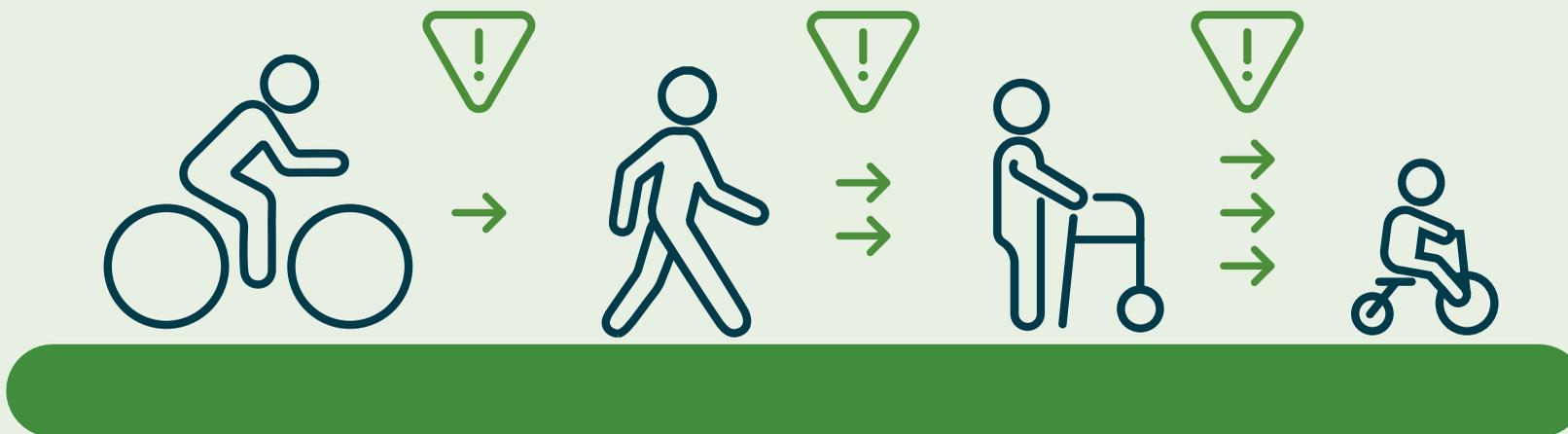
- A. Mener un projet pilote de séparation et de division des sentiers dans le parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais, et élaborer de nouvelles normes de construction d'après les résultats obtenus.
- B. Mettre à l'essai et établir des zones de vitesse réduite, et élaborer des normes de conception et de réglementation.
- C. Concevoir des pochoirs de marquage sur la chaussée et les inclure dans les normes de signalisation de la CCN.

#### APPROCHE

De nouvelles normes de conception des sentiers seront élaborées en conformité avec les lignes directrices du présent plan. Ces normes comprendront des solutions matérielles, comme des configurations de sentiers plus larges, divisés et à voies séparées aux endroits où l'on enregistre de grands débits d'usagers et où la proportion de piétons est élevée. Aux endroits où les débits d'usagers dépassent la capacité du sentier, on appliquera une norme de sentier polyvalent plus large, selon l'« indice de débit » décrit précédemment (voir la section 3.1.4 à la page 37).

- ▶ **Sens de déplacement** : Tous les usagers, quel que soit leur mode de déplacement, doivent se déplacer dans le même sens (du côté droit). Cela réduit les conflits potentiels entre les usagers et augmente le temps de réaction, en particulier lors du croisement d'usagers circulant en sens opposés. Les piétons ne devraient pas marcher dans le sens contraire à celui des cyclistes.
- ▶ **Zones de vitesse réduite** : Aux endroits où une forte proportion de piétons se déplacent lentement (en particulier là où un sentier traverse ou croise un espace public partagé), des zones de vitesse réduite seront établies et tous les usagers seront tenus d'ajuster leur vitesse à celle de l'utilisateur le plus lent. On recourra à des techniques de modération de la circulation sur les sentiers, comme la suppression de la ligne médiane, des marques d'avertissement avant les carrefours de sentiers, des changements de la texture de surface ou des chicane pour alerter et ralentir les usagers des sentiers.
- ▶ **Division** : Aux endroits où l'on enregistre de grands débits d'usagers et où la proportion de piétons est élevée, les sentiers polyvalents seront divisés pour distinguer visuellement les voies des piétons et des cyclistes selon les types de sentiers qui suivent.
  - **Sentier à voies côte à côte** : Sentier comportant des voies piétonnes et cyclables divisées côte à côte.
  - **Sentier à voies séparées** : Voies piétonnes et cyclables parallèles séparées par une zone tampon paysagée.
- ▶ **Marquage et signalisation** : On utilisera de manière uniforme du marquage, des éléments de signalisation et des matériaux de revêtement pour donner des indices visuels favorisant l'orientation des usagers et leur comportement adéquat et pour contribuer à la qualité esthétique du Sentier de la capitale.
- ▶ **Zones de croisement** : Aux croisements de sentiers, une marque sur la chaussée, le revêtement et des éléments de signalisation indiqueront les endroits où les usagers des sentiers convergent et se croisent.
- ▶ **Priorité aux piétons** : Aux endroits où le nombre de piétons est particulièrement élevé et où les déplacements de ceux-ci peuvent varier ou être difficiles à prévoir (comme aux abords des parcs, des places, des points de vue, etc.), la surface piétonnière s'élargira, indiquant ainsi aux usagers du sentier qu'un piéton pourrait le traverser, et les cyclistes devront être prêts à céder le passage aux piétons. Cette situation est aussi possible sur les sentiers divisés, où la voie cyclable peut croiser une voie piétonne ou une allée piétonne locale.





La signalisation sera réduite au minimum afin de préserver les qualités esthétiques de l'expérience sur les sentiers. Des symboles et des pictogrammes universels seront utilisés pour assurer la clarté des messages, en particulier pour les cyclistes qui se déplacent à plus grande vitesse.

## 3.2.4 Promouvoir un code de conduite simple et conciliatoire

### CONTEXTE

Un code de conduite des usagers définit déjà les comportements souhaités des usagers sur le réseau de sentiers et promeut le respect mutuel, la courtoisie et la sécurité. Si on ne rappelle pas périodiquement aux usagers les règles à suivre sur les sentiers, il est possible que des malentendus, des tensions et des problèmes de sécurité surviennent. Il est donc important que tous les usagers, quel que soit leur mode de déplacement, connaissent leurs responsabilités et les comportements qu'ils doivent adopter.

Le code de conduite des usagers est communiqué à l'aide de panneaux de signalisation situés aux points d'accès au Sentier de la capitale. Des programmes de sensibilisation ont également été mis en place en collaboration avec les municipalités, la police locale et des groupes de défense des droits des cyclistes. Ils ont démontré une influence positive sur le comportement des usagers.

Dans certains cas, il ne suffit pas d'encourager le respect des règles sur une base volontaire. La capacité d'imposer un comportement adéquat est régie par des lois et des règlements qui définissent l'autorité responsable de l'application de comportements adéquats, les types de comportements qui font l'objet de mesures d'application et les mécanismes d'application qui peuvent être utilisés.

### ACTIONS

- A. Collaborer avec les municipalités pour mettre à jour le code de conduite des usagers du Sentier de la capitale, et utiliser des pictogrammes dans la mesure du possible.
- B. Élaborer une vaste campagne de sensibilisation à la sécurité sur les sentiers polyvalents, en collaboration avec la Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau.
- C. Mettre à jour le *Règlement sur les propriétés de la Commission de la capitale nationale et la circulation sur ces dernières* afin d'en élargir l'application.

### APPROCHE

Le code de conduite des usagers fera la promotion du principe de courtoisie. La priorité est donnée aux piétons par rapport à tous les autres usagers. La CCN travaille avec ses partenaires pour faire en sorte qu'une approche cohérente en matière de règles et de comportements des usagers soit promue sur l'ensemble du réseau de sentiers. La signalisation est réduite au minimum afin de préserver les qualités esthétiques de l'expérience sur les sentiers. Des symboles et des pictogrammes universels seront utilisés pour assurer la clarté des messages, en particulier pour les cyclistes qui se déplacent à plus grande vitesse.

- ▶ **Principe de prudence** : On s'attend à ce que tous les usagers adoptent une attitude prudente et respectueuse envers les autres, en accordant une attention particulière aux piétons, aux personnes utilisant des aides à la mobilité et, en général, aux usagers moins expérimentés ou moins rapides (comme les enfants).
- ▶ **Règles** : Les principales règles relatives au comportement des usagers seront révisées et validées. Le nombre de règles générales sera limité, et celles-ci seront axées sur des messages positifs encourageant les usagers à être courtois, alertes et respectueux.
  - **Clochette** : Les règles d'utilisation des clochettes seront mises à jour. En raison du débit élevé d'usagers sur les sentiers, les clochettes sont inefficaces et ne doivent pas être utilisées chaque fois qu'un cycliste double un autre usager. Les cyclistes doivent plutôt réduire leur vitesse et céder le passage aux usagers les plus lents ou qu'ils croisent, et les clochettes ne doivent être utilisées que pour les urgences.
  - **Limite de vitesse** : L'utilisation d'une seule limite de vitesse affichée par défaut sera révisée. Dans certaines zones, telles que les zones urbaines fortement achalandées où le pourcentage de piétons est élevé, la vitesse sera réduite. Dans les zones suburbaines et périurbaines où la congestion est moins grande et les distances sont plus grandes, une vitesse plus élevée sera autorisée. Dans tous les cas, les usagers devront ralentir et céder le passage aux usagers qu'ils croisent ou qui sont plus vulnérables.
- ▶ **Panneaux de signalisation** : De nouveaux moyens de signalisation seront mis à l'essai et, dans la mesure du possible, des marques au sol ou des pictogrammes devraient être intégrés à d'autres éléments de conception, comme ceux servant à l'identification du Sentier de la capitale et à l'orientation. La quantité totale de texte sur les panneaux doit être réduite au minimum.
  - **Panneaux d'arrêt** : Ces panneaux seront utilisés avec parcimonie, car leur surutilisation incite les cyclistes à ne pas respecter les panneaux de signalisation se trouvant à des endroits importants. Des panneaux de signalisation ou des solutions de conception appropriées seront utilisés afin d'encourager une utilisation conforme et cohérente de la part des usagers, par exemple un panneau de passage pour indiquer que le sentier croise un autre sentier ou une route, ou un panneau « Cédez » si les usagers doivent céder le passage aux usagers d'un autre sentier ou d'une route.
  - **Panneaux « Cédez »** : Les panneaux « Cédez » seront utilisés pour indiquer la priorité (par exemple, aux culées de ponts pour indiquer la priorité d'un parcours de découverte en particulier, ou à l'entrée des espaces publics partagés). Les usagers de liens de connexion et de sentiers secondaires devront en général céder le passage à ceux des sentiers principaux et des parcours de découverte.
  - **Panneaux « descendre du vélo »** : Ces panneaux ne seront pas utilisés. Les cyclistes seront toujours autorisés à circuler à vélo sur le réseau de sentiers. Tous les panneaux et règlements encourageront un comportement approprié, peu importe le mode de déplacement. Les panneaux « descendre du vélo » pourraient être utilisés près des chantiers de construction pour des raisons de sécurité.
- ▶ **Application de la loi** : Cette fonction sera assumée en collaboration avec les municipalités, afin de faire respecter les règles essentielles. Des contrôles ponctuels à des endroits stratégiques cibleront les principaux comportements problématiques.
- ▶ **Campagnes de sensibilisation** : Elles feront appel à des programmes innovateurs encourageant l'usage responsable des sentiers et la courtoisie envers les autres usagers, et elles seront axées sur le développement d'une « culture de partage » au moyen d'initiatives telles que des programmes d'ambassadeurs et des campagnes véhiculant des messages positifs.



3.3





### 3.3 Gestion adaptée et cocréative

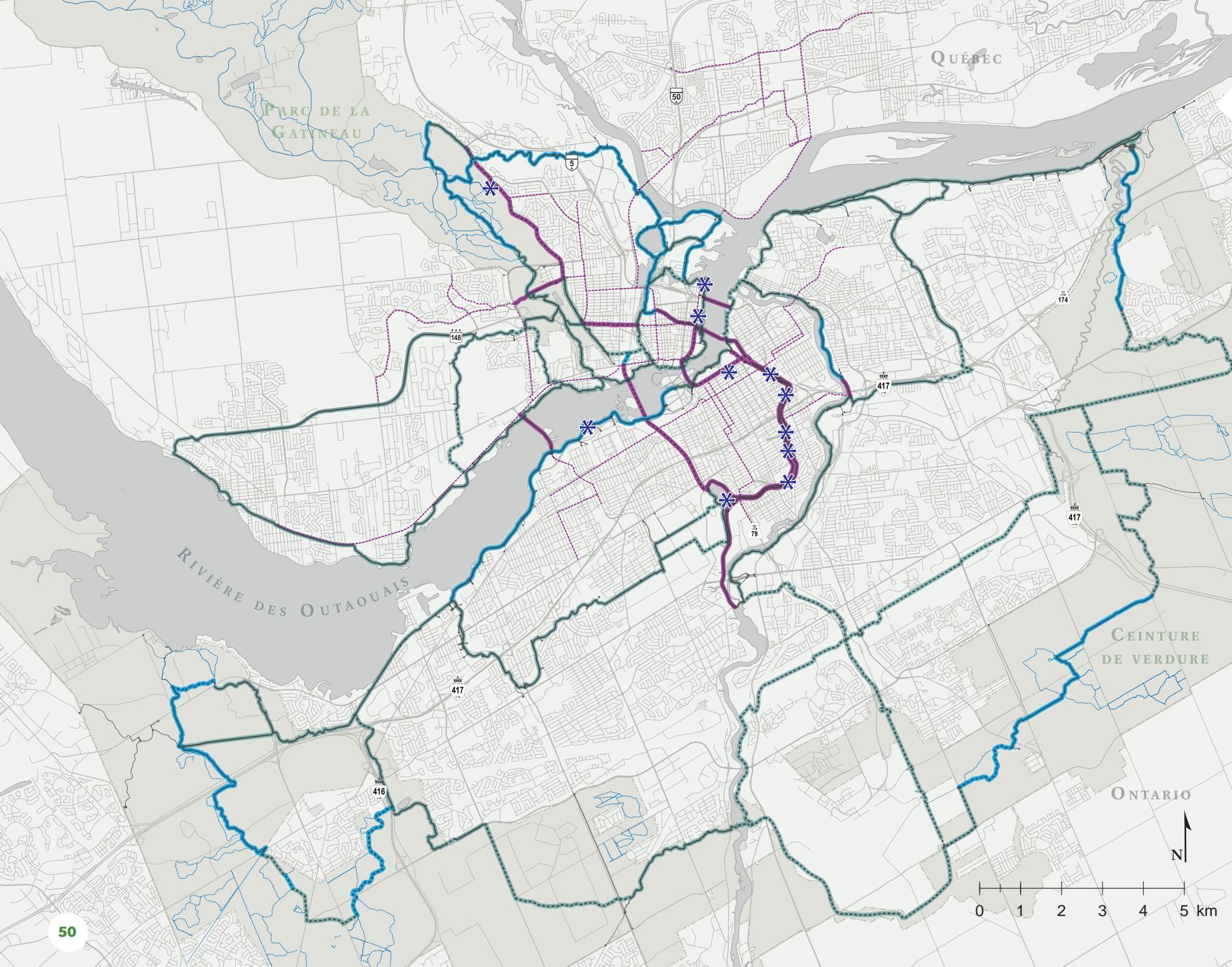
---

Le programme du Sentier de la capitale sera géré en collaboration et s'appuiera sur des partenariats avec des organismes municipaux et fédéraux, des groupes d'intervenants et le grand public. On misera sur les synergies et encouragera les accords de gestion innovants afin de fournir un éventail stimulant de possibilités pour les usagers.

**La présente section comprend les stratégies qui suivent.**

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





### Légende 3.3.1

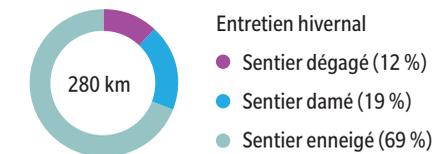
- Sentier existant
- Sentier projeté
- Lien de connexion existant
- Lien de connexion projeté

### Entretien hivernal

- Sentier dégagé
- Sentier damé
- Sentier enneigé
- Parcours cyclable municipal d'hiver
- Autre sentier d'hiver
- \* Destination d'hiver

### Le réseau en chiffres

Le réseau idéal compte environ 280 kilomètres de parcours de découverte existants et projetés.



Les parcours cyclables municipaux d'hiver sont illustrés à titre informatif seulement et peuvent changer selon les années. L'évaluation et la planification des tronçons à dégager devraient se faire chaque saison en fonction de ces parcours pour compléter le réseau municipal.

### 3.3.1 Utilisation des sentiers en hiver

#### CONTEXTE

La saison hivernale dans la région de la capitale du Canada offre aux résidents et aux visiteurs une formidable occasion de participer à un large éventail d'activités de plein air. La Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau aménagent leurs propres réseaux cyclables d'hiver, qui sont composés d'installations sur route et hors route entretenues pour les déplacements durant l'hiver. Le Sentier de la capitale, en revanche, pourrait servir à plusieurs autres types d'activités hivernales.

Le type d'entretien requis en hiver dépend du type d'activité hivernale pratiquée. Par exemple, le ski de fond est pratiqué de préférence sur les pistes damées, alors que l'utilisation de sentiers pour le cyclisme en hiver (sur des pneus de vélo normaux) nécessite un déneigement complet. La marche, le jogging et le vélo d'hiver nécessitent une surface dure ou semi-compactée telle que de l'asphalte ou de la neige compactée, tandis que la raquette est idéalement pratiquée sur de la neige fraîche et non compactée.

#### ACTIONS

- A. Examiner les possibilités de partenariat concernant les installations et les services hivernaux à des points clés le long du Sentier de la capitale.
- B. Offrir l'expérience du sentier d'hiver Sir-John-A.-Macdonald sur d'autres tronçons du Sentier de la capitale.

#### APPROCHE

Pendant les mois d'hiver, le réseau de sentiers sera géré et entretenu de manière à offrir des possibilités d'exploration et de découverte dans la région de la capitale. Des procédures d'entretien et des techniques de conception spécialement adaptées contribueront au confort et à la qualité de l'expérience hivernale en plein air et au niveau de satisfaction qu'elle fournit.

► **Entretien hivernal :** Les sentiers seront entretenus en fonction des trois catégories qui suivent.

- **Sentiers recouverts de neige :** La majeure partie du réseau de sentiers ne sera pas entretenue en hiver et pourra être utilisée pour les activités telles que la raquette et le ski de randonnée nordique.
- **Sentiers damés :** Certains sentiers seront damés pour les activités hivernales telles que le ski de fond ou le vélo d'hiver. Ces tronçons seront situés dans des zones reliées à des réseaux régionaux plus vastes ou à des espaces verts importants (tels que le parc de la Gatineau, la Ceinture de verdure ou les terrains riverains), seront aménagés grâce à des partenariats avec les communautés et les municipalités et seront financés de manière équitable par la CCN jusqu'à concurrence d'un montant maximum annuel.
- **Sentiers dégagés :** Certains sentiers seront déneigés toute l'année pour la marche et le cyclisme urbain traditionnel, à la demande et aux frais des municipalités. Ces tronçons de sentier seront situés dans des zones à forte densité (principalement dans le secteur du cœur) où un grand nombre de cyclistes et de piétons les utilisent toute l'année, notamment aux endroits où leur absence perturberait le transport actif durant les mois d'hiver (c.-à-d. autour des stations de transport en commun, des ponts interprovinciaux et des principaux corridors piétonniers ou cyclables).

► **Destinations hivernales :** Les points d'intérêt hivernaux (tels que les sites de Bal de Neige, le canal Rideau et le sentier d'hiver Sir-John-A.-Macdonald) contribueront à la découverte de l'hiver et au plaisir que procure la capitale. La CCN visera à établir des partenariats pour créer et entretenir des points d'intérêt hivernaux le long des sentiers et encouragera l'ajout d'installations et d'améliorations qui contribuent à l'expérience et à la satisfaction de l'utilisateur pendant les mois d'hiver (comme l'éclairage, les stations-chauffage et les installations artistiques).

► **Éléments saisonniers :** Des éléments particuliers pour l'hiver (tels que des panneaux et des balises pour les pistes de ski et de raquette en hiver et des éléments de mobilier) renforceront l'identité visuelle du Sentier de la capitale et seront conçus pour être facilement installés ou ajoutés à l'infrastructure existante des sentiers sur une base saisonnière. Une attention particulière sera accordée aux couleurs et aux formes adaptées aux conditions hivernales.





## 3.3.2 Programmes et commodités dynamiques et enrichissants

### CONTEXTE

Des services et des commodités complémentaires le long du réseau de sentiers peuvent améliorer l'expérience de l'utilisateur. Les aires de stationnement, les lieux de repos, les toilettes, les fontaines à boire, les bancs, les stations de réparation de vélos et les poubelles sont parmi les éléments qui peuvent contribuer à faire vivre aux usagers une expérience positive, leur permettant de se reposer, de s'hydrater, d'explorer des lieux et de se protéger contre les éléments. De plus, les programmes spéciaux, tels que l'art public, les événements spéciaux et l'interprétation, contribuent à la découverte de la capitale et au niveau de satisfaction des usagers.

### ACTIONS

- A. Mener une analyse SIG pour déterminer l'emplacement et les types d'équipements existants sur le réseau, et définir des emplacements potentiels pour de nouveaux services ou lieux de repos.
- B. Examiner les possibilités de partenariat avec des tiers concernant des installations artistiques le long du Sentier de la capitale.
- C. Examiner les possibilités pour établir des lieux d'interprétation et de commémoration le long du Sentier de la capitale.

### APPROCHE

Une vaste gamme de services, de programmes et de commodités complémentaires sera offerte tout le long du réseau de sentiers. Des aires de service et des lieux de repos seront mis à la disposition des usagers, et des services essentiels, tels que des toilettes et des fontaines à boire, seront situés à des points de rassemblement clés (p. ex., les parcs et pôles d'activité du cœur de la capitale).

La CCN collaborera avec des groupes et des organismes communautaires pour concevoir des programmes et des commodités qui contribueront à l'expérience offerte par le Sentier de la capitale. La CCN collaborera avec ses partenaires pour veiller à ce que les initiatives de création de lieux d'intérêt et d'interprétation le long des sentiers soient conformes aux grands messages et thèmes de la capitale.

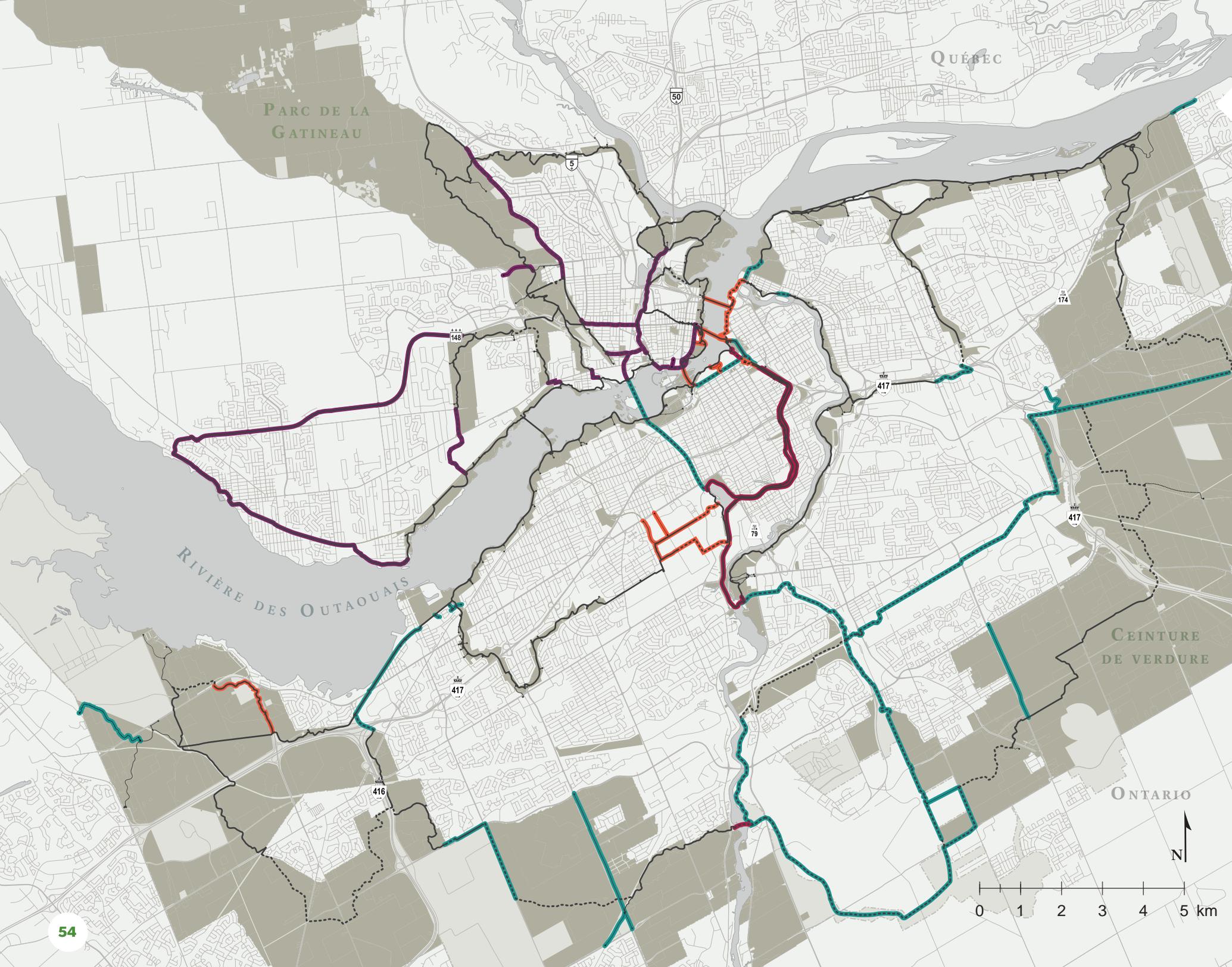
#### ► Commodités

- **Services complémentaires :** La CCN travaillera avec des partenaires et des fournisseurs pour offrir des services commerciaux ou communautaires tels que la location de vélos, l'entretien de vélos et l'exploitation de kiosques de concession le long ou à proximité des sentiers.
- **Lieux de repos :** Des lieux de repos seront situés à divers pôles publics et points d'intérêt du réseau, et on y fournira des commodités de base telles que des bancs, des poubelles et des supports à vélo.
- **Belvédères :** Ils seront situés dans des zones où la qualité du paysage est exceptionnelle et seront conçus pour améliorer l'expérience et la compréhension du visiteur en ce qui concerne l'environnement physique.
- **Toilettes et fontaines à boire :** Elles se trouveront à différents endroits sur le réseau, à des emplacements faciles à entretenir. La préférence sera donnée aux endroits ayant un accès facile aux services d'eau potable et d'eaux usées. En l'absence de services, des toilettes à compostage et un programme d'eau potable pourraient être envisagés.

#### ► Programmes

- **Œuvres d'art et installations :** La CCN encourage l'aménagement d'installations saisonnières appropriées telles que des œuvres d'arts visuels, des œuvres paysagères artistiques, des éclairages et des peintures murales. Elle formera des partenariats avec des organismes de création.
- **Points d'interprétation :** L'aménagement de tels lieux sera encouragé, à des points d'intérêt uniques où se trouve un élément physique remarquable ou à des endroits qui ont été le lieu d'événements historiques importants.
- **Utilisations spéciales :** Des événements spéciaux, tels que des courses non compétitives et des marches en groupe, peuvent être autorisés, à condition qu'ils ne nuisent pas à l'utilisation des sentiers par le public. Un permis doit être obtenu pour une activité organisée sur le Sentier de la capitale.
- **Programmes commémoratifs et thématiques :** On examinera la possibilité de mettre en place des programmes commémoratifs et thématiques contribuant à l'expérience de la capitale, conformément aux politiques et aux plans pertinents en matière d'utilisation du sol relatifs à chaque secteur.





### Légende 3.3.3

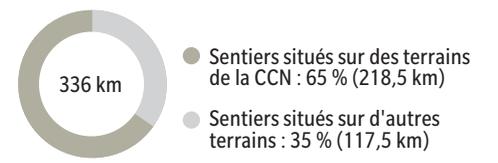
- Sentier existant
- - - Sentier projeté
- Lien de connexion existant
- - - Lien de connexion projeté
- Terrain de la CCN

### Partenaires

- Ville d'Ottawa
- Ville de Gatineau
- Parcs Canada
- Autre partenaire fédéral

### Le réseau en chiffres

Le réseau idéal compte au total 336 kilomètres de parcours de découverte et de liens de connexion.



### Distribution par partenaire

- Ville d'Ottawa (69 km)
- Ville de Gatineau (31,6 km)
- Parcs Canada (14,7 km)
- Autres partenaires fédéraux (14,6 km)



### 3.3.3 Structure de gestion collaborative claire

#### CONTEXTE

Le Sentier de la capitale est l'un des atouts les plus populaires et les plus importants de la CCN. Par conséquent, de nombreuses équipes de la CCN doivent se concerter pour planifier, concevoir, construire, entretenir, gérer et promouvoir le réseau de sentiers. En outre, certains tronçons du réseau appartiennent à d'autres organismes, ce qui rend la collaboration avec les intervenants et l'établissement de partenariats essentiels au succès du programme du Sentier de la capitale. Il est important que la CCN continue d'établir des liens étroits avec de multiples partenaires, notamment la Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau, des propriétaires fonciers fédéraux (notamment Services publics et Approvisionnement Canada, Parcs Canada et Agriculture Canada), le secteur privé, les collectivités locales, les groupes de défense des intérêts et les résidents.

#### ACTIONS

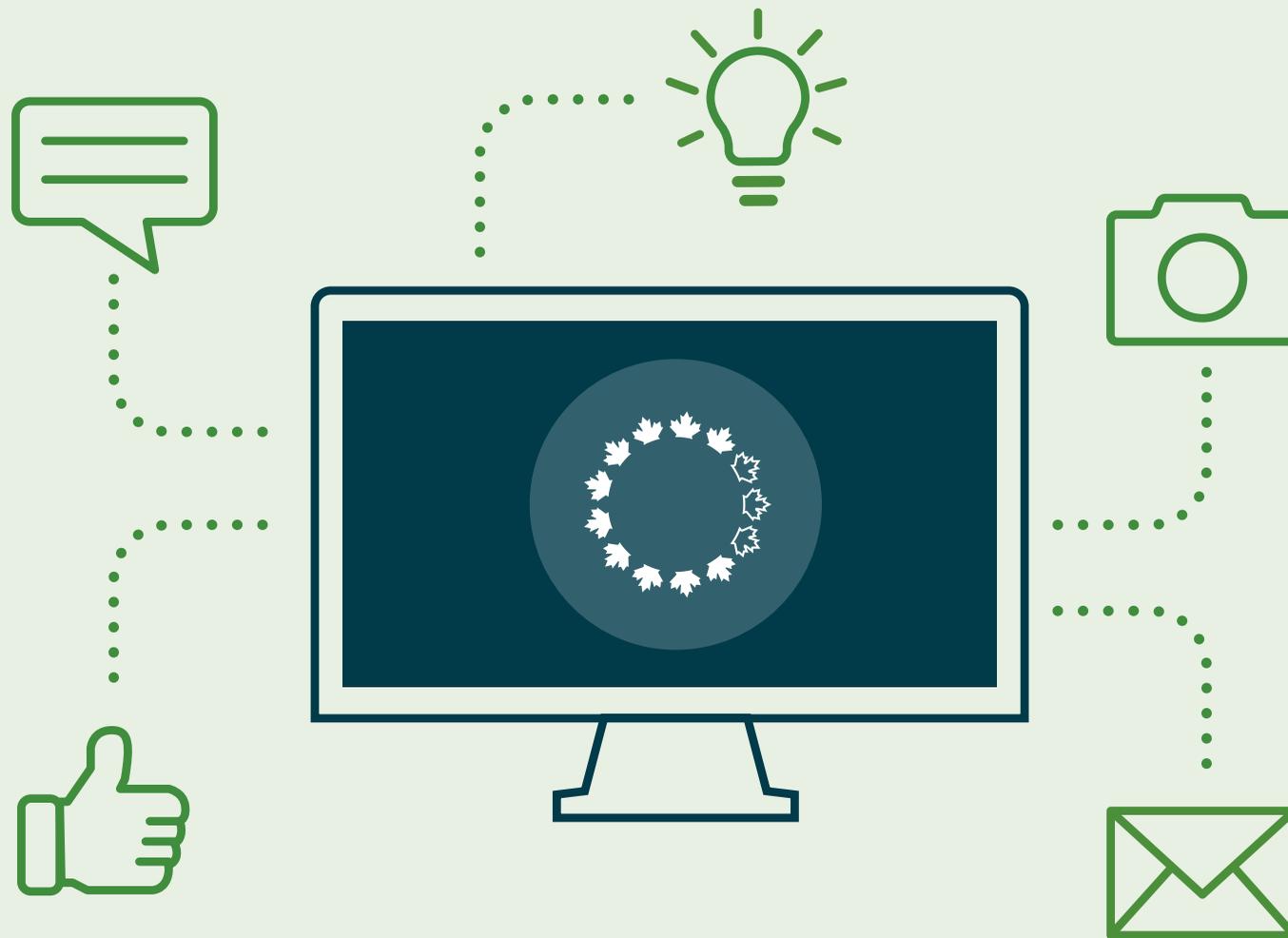
- A. Simplifier les responsabilités des directions de la CCN participant à la conception, à l'exploitation et à la gestion du Sentier de la capitale au moyen d'une politique administrative mise à jour.
- B. Créer un comité directeur tripartite (CCN, Ville de Gatineau et Ville d'Ottawa) tenant des réunions périodiques.
- C. Tenir une réunion annuelle avec les premiers intervenants de la Ville d'Ottawa et de la Ville de Gatineau.

#### APPROCHE

La CCN rétablira son rôle de chef de file régional en matière de planification des sentiers, en renforçant ses partenariats avec les municipalités, les partenaires fédéraux et les organismes communautaires en ce qui concerne l'aménagement, la gestion et la promotion du programme du Sentier de la capitale. Elle collaborera avec les partenaires et les propriétaires fonciers pour assurer une approche collaborative et cohérente en matière d'image de marque, de règles, de langues et de normes de conception sur tout le réseau de sentiers. La CCN partagera ses ressources et son expertise et collaborera avec ses partenaires et les parties prenantes pour réunir une communauté dévouée d'experts de l'industrie afin de proposer des solutions novatrices aux problèmes communs.

- ▶ **Partenaires et propriétaires :** La CCN travaillera avec ses partenaires pour assurer une approche et une intervention cohérentes pour tous les tronçons de sentier qui feront partie du réseau idéal futur. Les principaux propriétaires fonciers devront construire et entretenir leurs tronçons respectifs conformément aux normes du Sentier de la capitale. Dans certains cas, des dispositions spéciales de partage des coûts et de gestion peuvent être envisagées.
- ▶ **Comité directeur tripartite :** Des représentants de la CCN, de la Ville d'Ottawa et de la Ville de Gatineau auront pour mandat d'orienter la planification, la gestion et la mise en œuvre d'initiatives clés liées au réseau de mobilité active de la région et d'assurer l'harmonisation régionale.
- ▶ **Rôles et processus de la CCN**
  - **Gestionnaire de programme :** Le gestionnaire principal du Sentier de la capitale de la CCN agira en tant que champion des sentiers et sera responsable de la supervision de la planification, de la construction, de la réparation et de l'entretien des tronçons du Sentier de la capitale pour tous les portefeuilles fonciers de la CCN. Le gestionnaire principal sera le représentant de la CCN auprès du comité directeur tripartite.
  - **Gestion de l'information :** Toute information liée à la surveillance, à l'entretien, à la construction, aux politiques et aux normes sera consolidée par le coordonnateur de programme de la CCN. Tous les représentants de la CCN collaborant à des projets ou à des initiatives liés au Sentier de la capitale seront responsables de la coordination du transfert de l'information au coordonnateur de programme ou aux bases de données de la CCN pertinentes.
  - **Experts techniques :** Des experts techniques tels que des ingénieurs, des concepteurs, des planificateurs et des experts en la matière seront consultés pour élaborer et mettre en œuvre des normes relatives aux sentiers, et ils participeront aux travaux du comité directeur tripartite afin d'élaborer des solutions techniques cohérentes et appropriées.
  - **Approbation des projets :** Les approbations fédérales relatives aux projets qui incluent ou sont susceptibles d'inclure des tronçons du réseau idéal du Sentier de la capitale doivent être signalées au gestionnaire principal. Ces projets seront mis à profit pour contribuer à l'amélioration progressive du réseau de sentiers, sous réserve des fonds disponibles.





*Les processus permettant de faire du bénévolat, de fournir des commentaires et de signaler les problèmes seront simplifiés afin de créer un solide soutien local pour le Sentier de la capitale.*

### 3.3.4 Participation publique inclusive

#### CONTEXTE

La capitale est une source de fierté importante pour tous les Canadiens. Le réseau de sentiers permet aux visiteurs de la région de la capitale de découvrir de nombreux sites d'intérêt national importants. Pour ceux qui vivent dans la région de la capitale, il constitue une infrastructure publique essentielle. Sa planification et sa gestion suscitent un intérêt marqué de la part des communautés locales, des groupes d'intérêts et des résidents. Ces derniers sont d'ailleurs souvent les premiers à déceler les problèmes, et ils possèdent de précieuses connaissances sur les conditions locales du vaste réseau de sentiers.

#### ACTIONS

- A. Développer une application publique de cartographie ouverte permettant aux usagers de partager leur expérience du Sentier de la capitale.
- B. Concevoir une méthode de notification des résidents et des intervenants, comme un portail Web ou un bulletin électronique.

#### APPROCHE

La CCN mobilisera les groupes communautaires et le grand public afin de susciter l'intérêt public envers le réseau de sentiers. Elle simplifiera les processus leur permettant de faire du bénévolat, de fournir des commentaires et de signaler les problèmes afin de créer un solide soutien local pour le Sentier de la capitale.

- ▶ **Apport du public** : La CCN utilisera les médias sociaux et les applications géospatiales pour mobiliser les usagers et recueillir auprès d'eux des données pertinentes sur les sentiers. Le public sera encouragé à signaler les problèmes et à soumettre des suggestions le long des sentiers, afin que la CCN puisse mieux comprendre et résoudre les problèmes en temps réel.
- ▶ **Mobilisation** : La CCN mobilisera les groupes communautaires et de promotion du cyclisme et encouragera la participation du public aux programmes des sentiers. Les initiatives bénévoles, comme les programmes des ambassadeurs, d'adoption d'un sentier ou des « Amis du Sentier de la capitale », seront encouragées et utilisées pour améliorer les services, les aménagements et les programmes des sentiers.
- ▶ **Consultation** : La CCN veillera à obtenir les commentaires du public sur une base périodique et selon les projets. Elle veillera également à maintenir la communication avec les groupes communautaires qui ont un intérêt particulier envers le réseau de sentiers et à obtenir leur rétroaction.





3.4





## 3.4 Normes élevées de conception et d'entretien

Le Sentier de la capitale reposera sur l'aménagement d'infrastructures durables et de haute qualité qui offrent des possibilités uniques et mettent en valeur les divers points d'intérêt de la capitale. Le Sentier de la capitale constituera un bien public emblématique qui bonifiera son environnement et qui sera une source de fierté pour les résidents et les visiteurs de la capitale.

La présente section comprend les stratégies qui suivent.

- 3.4.1 Conception claire et cohérent
- 3.4.2 Belles installations adaptées au contexte
- 3.4.3 Construction et entretien durables et de haute qualité
- 3.4.4 Fonds d'immobilisations et d'exploitation fiables





*On encouragera le maintien d'une identité visuelle cohérente afin de fournir une expérience continue et uniforme pour l'utilisateur. On appliquera au Sentier de la capitale les normes de conception les plus élevées.*

## 3.4.1 Conception claire et cohérente

### CONTEXTE

Le réseau de sentiers traverse des secteurs et des paysages variés. Malgré son étendue, il est conçu pour offrir une expérience cohérente aux usagers. Ainsi, tous les tronçons de sentier doivent être facilement identifiables en tant qu'éléments du réseau et leur aspect visuel est de la plus haute importance.

### ACTIONS

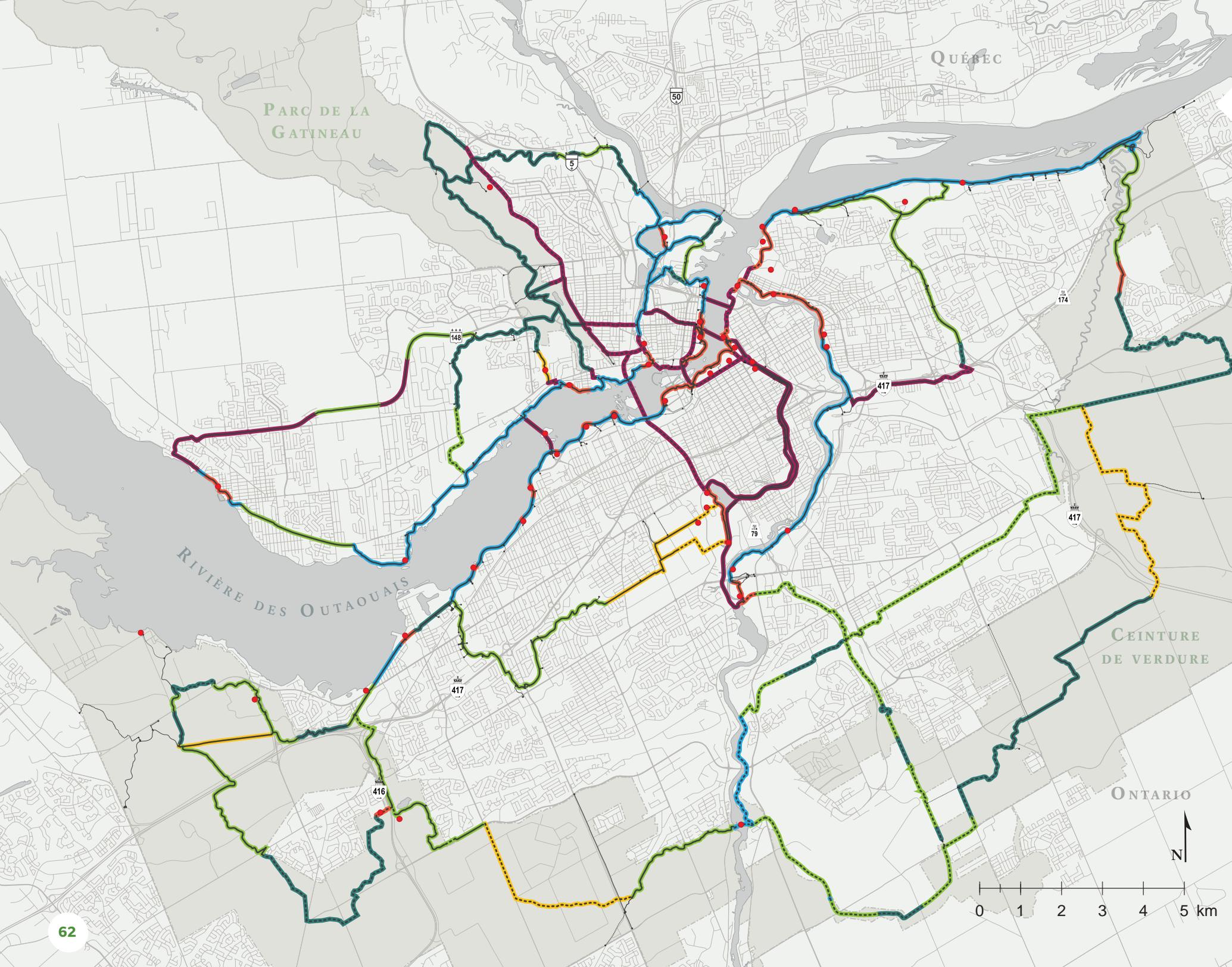
- A. Examiner la possibilité d'utiliser une ligne médiane de couleur distincte pour distinguer le Sentier de la capitale des autres réseaux de mobilité active.
- B. Effectuer un examen de l'image de marque du Sentier de la capitale et mettre à jour ses caractéristiques visuelles (telles que le logo, la signalisation, les matériaux, etc.), selon les besoins.
- C. Mettre à jour les normes de signalisation du Sentier de la capitale, et effectuer une vérification pour supprimer tous les panneaux non conformes ou désuets.

### APPROCHE

L'identité et le caractère de la marque du Sentier de la capitale seront préservés et améliorés grâce à une attention particulière portée à la conception des caractéristiques physiques du réseau de sentiers. Celui-ci se distinguera par une gamme cohérente de panneaux et de matériaux qui sera employée uniformément, peu importe le propriétaire du sentier. On encouragera le maintien d'une identité visuelle cohérente afin de fournir une expérience continue et uniforme pour l'utilisateur. On appliquera au Sentier de la capitale les normes de conception les plus élevées.

- ▶ **Conception cohérente** : Une approche cohérente en ce qui concerne les matériaux choisis et la conception sera utilisée pour assurer la lisibilité du réseau de sentiers et le distinguer des autres infrastructures de mobilité active. Des caractéristiques et des détails types seront utilisés pour assurer la cohérence du réseau aux endroits qui ne présentent pas un caractère local marqué.
  - **Gammes de conception** : Lorsqu'un sentier traversera une zone ayant un caractère local marqué ou des attraits particuliers (comme un quartier historique, un paysage culturel, un parc de la capitale ou un espace naturel) il sera intégré au contexte, et des sous-gammes de matériaux et de mobilier urbain respectant les lieux seront utilisées (*voir aussi la section 3.4.2*).
- ▶ **Uniformité graphique** : On encouragera l'utilisation d'une approche cohérente en ce qui concerne les éléments de l'image de marque et de conception sur l'ensemble du réseau. Pour ce faire, on utilisera des couleurs, des matériaux, des panneaux de signalisation, des éléments graphiques et des marques sur la chaussée uniformes et répétitifs.
- ▶ **Importance accordée à la conception** : Une attention particulière sera portée aux détails de conception et à la qualité des matériaux aux endroits où les sentiers constituent en soit une destination touristique. Cela comprend les sentiers dans le secteur du cœur de la capitale et le long des parcours panoramiques, tels que ceux longeant la rivière des Outaouais et le canal Rideau.
- ▶ **Partenaires** : On s'attend à ce que les partenaires municipaux et fédéraux qui conçoivent, aménagent ou gèrent des tronçons du réseau de sentiers travaillent en collaboration et respectent les normes et les lignes directrices de conception du Sentier de la capitale.





### Légende 3.4.2

- Sentier existant
- - - Sentier projeté
- Lien de connexion existant
- - - Lien de connexion projeté

#### Anthropocentrique

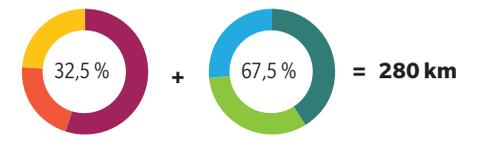
- Milieu urbain
- Parc aménagé
- Milieu agricole

#### Écocentrique

- Milieu forestier
- Espace ouvert
- Milieu riverain
- Point d'intérêt

### Le réseau en chiffres

Le réseau idéal compte environ 280 kilomètres de parcours de découverte existants et projetés.



Anthropocentrique	Écocentrique
■ Milieu urbain (50 km)	■ Milieu forestier (61 km)
■ Parc aménagé (19,3 km)	■ Espace ouvert (77,7 km)
■ Milieu agricole (21,5 km)	■ Milieu riverain (50 km)

## 3.4.2 Belles installations adaptées au contexte

### CONTEXTE

Le Sentier de la capitale doit refléter les divers paysages et milieux qu'il traverse. La qualité esthétique et le caractère du paysage environnant de la capitale agissent de concert avec les caractéristiques des sentiers pour créer un environnement unique et mémorable pour l'utilisateur. Les éléments environnants se trouvant dans les zones adjacentes et les zones d'influence élargies du sentier confèrent des qualités sensorielles qui, ensemble, créent l'expérience de l'utilisateur.

### ACTIONS

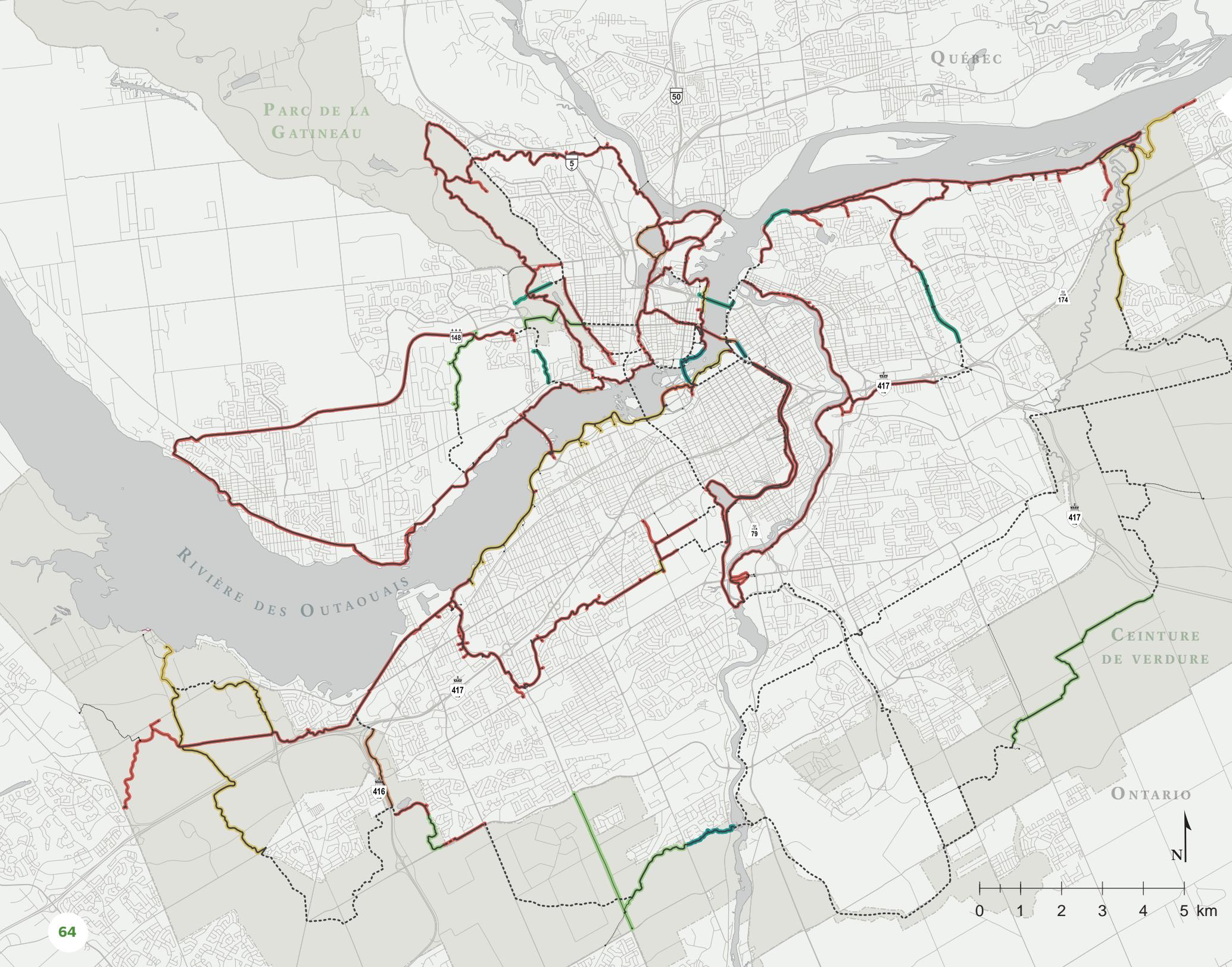
- A. Élaborer une couche SIG ou un catalogue des zones à caractère particulier, des destinations et des points d'intérêt importants à l'échelle du Réseau de sentiers.
- B. Examiner les normes de conception du Sentier de la capitale et définir des gammes de conception types (mobiliers et caractéristiques) pour les zones à caractère particulier à l'échelle du réseau.

### APPROCHE

Le réseau de sentiers favorisera une belle expérience esthétique dans des décors pittoresques et contribuera à son environnement, puisque les aspects de sa conception, de sa matérialité et de sa configuration seront bien adaptés aux lieux. On privilégiera une approche de conception adaptée au lieu, et les caractéristiques de celui-ci devront toujours être prises en compte lors de la prise de décisions.

- ▶ **Points d'intérêt** : Le réseau de sentiers reliera et mettra en valeur des points d'intérêt d'importance nationale, tels que des sites emblématiques, des sites du patrimoine, des institutions de la capitale et des parcs de la capitale.
- ▶ **Panoramas** : Les vues panoramiques et emblématiques de la capitale seront mises en valeur grâce à la conception soignée du tracé et des commodités des sentiers. Les points de vue importants seront identifiés et aménagés pour maximiser l'attrait visuel du panorama.
- ▶ **Milieus et caractéristiques** : Les sentiers respecteront leur environnement en s'harmonisant avec les types de paysage qui suivent.
  - **Anthropocentrique** : Ces milieux sont principalement des lieux aménagés et sont fortement utilisés pour les activités humaines.
    - Milieu urbain : Formé d'éléments urbains tels que places, bâtiments, murs, structures, routes et jardins.
    - Parc aménagé : Formé d'espaces verts aménagés pour le plaisir des usagers.
    - Milieu agricole : Formé de champs de culture et de paysages champêtres.
  - **Écocentrique** : Ces milieux sont principalement des espaces verts naturels ou réhabilités qui contribuent de manière substantielle aux fonctions écologiques de la région.
    - Milieu forestier : Caractérisé par une abondance d'arbres et de boisés.
    - Espace ouvert : Caractérisé par des prairies et des prés ouverts.
    - Milieu riverain : Caractérisé par des rivages naturels et des zones riveraines.
- ▶ **Lieux d'intérêt** : Des espaces situés le long des sentiers et adjacents à ceux-ci contribueront de manière dynamique et invitante au domaine public. Ces lieux équilibreront le double rôle de voie de communication et de destination du réseau de sentiers, en fournissant à la fois une voie de déplacement dégagée et des espaces en dehors de celle-ci pour se reposer, se détendre et explorer (tels que les belvédères, les places et les lieux de repos).
- ▶ **Mobilier local** : L'ameublement et les commodités respecteront le lieu où ils se trouvent. Lorsque les sentiers traverseront un parc ou un espace public, ils s'harmoniseront avec le caractère visuel et les matériaux des lieux.





### Légende 3.4.3

- Sentier existant
- - - Sentier projeté
- Lien de connexion existant
- - - Lien de connexion projeté

### Âge du sentier

- 0-5 ans
- 5-10 ans
- 10-15 ans
- 15-20 ans
- 20-25 ans
- Plus de 25 ans

### Le réseau en chiffres

Le réseau compte actuellement 218 kilomètres de sentiers et de liens de connexion. De ce nombre, 86 % ont plus de 15 ans et pourraient devoir être réparés ou remplacés au cours de la prochaine décennie.



### 3.4.3 Construction et entretien durables et de haute qualité

#### CONTEXTE

La gestion et l'entretien appropriés d'un vaste réseau de sentiers comprennent un large éventail de tâches quotidiennes, saisonnières et annuelles. Les travaux d'entretien typiques sont les suivants :

- ▶ Entretien périodique (p. ex., balayage, coupe de la végétation, collecte des déchets, etc.)
- ▶ Entretien saisonnier (p. ex., nettoyage de printemps, damage ou enlèvement de la neige, etc.)
- ▶ Entretien planifié (réparations ou améliorations effectuées sur un cycle de plus d'un an, y compris le resurfaçage, le rafraîchissement du marquage de la chaussée, la réparation et le remplacement des panneaux, les remplacements à la fin du cycle de vie, etc.)
- ▶ Réparations au besoin (réparation ou correction de défaillances ou de détériorations de sentiers signalées par les usagers, les équipes d'entretien et les vérifications périodiques)

Des pratiques d'entretien exemplaires et un programme d'entretien solide sont essentiels pour offrir aux usagers l'expérience de haute qualité à laquelle ils s'attendent sur le Sentier de la capitale. Les vélos et les autres modes de déplacement sur roues sont particulièrement sensibles aux irrégularités de la surface, telles que les fissures, les nids-de-poule, les chaussées inégales et les débris, qui peuvent augmenter le risque de blessures. Les sentiers situés dans des zones naturelles pourraient nécessiter l'élimination périodique de la végétation afin de conserver des dégagements horizontaux et verticaux suffisants.

#### ACTIONS

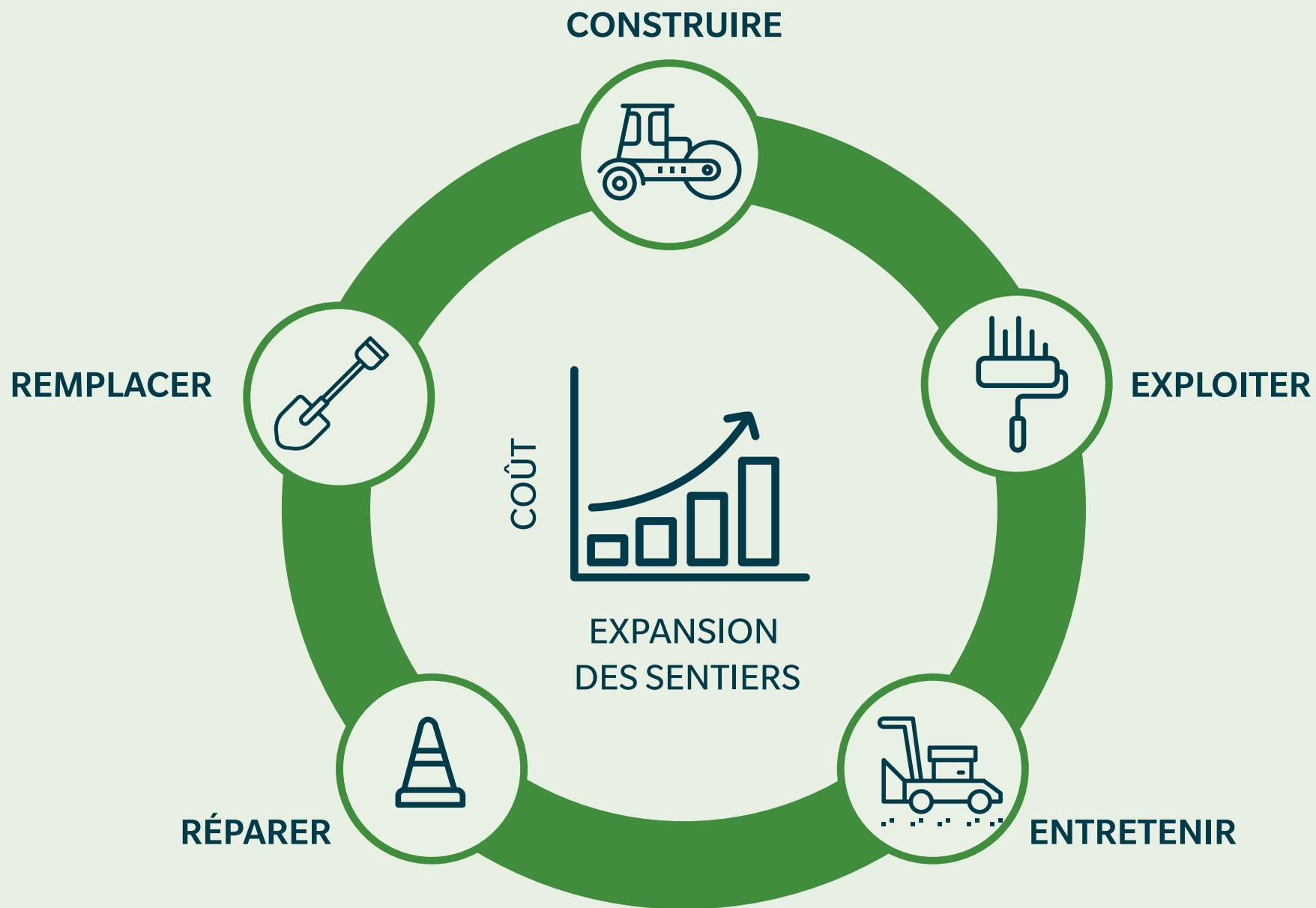
- Regrouper toutes les normes d'entretien du Sentier de la capitale dans un seul guide, y compris la mise à jour des normes d'entretien d'été et d'hiver.
- Assurer le suivi systématique de l'âge et de l'état des tronçons de sentier en vue de la planification du cycle de vie.
- Faire le suivi des problèmes d'entretien récurrents et les résumer dans un registre annuel des « leçons apprises », et mettre à jour les normes de conception en conséquence.
- Envisager de mettre en place une convention d'offre à commandes avec des entrepreneurs préqualifiés pour effectuer certaines tâches d'entretien et de réparation.
- Élaborer un protocole de fermeture temporaire des sentiers en ce qui concerne la signalisation, les détours et les obstacles.

#### APPROCHE

Le Sentier de la capitale constitue un investissement majeur dans les infrastructures publiques. En conséquence, il doit être planifié et géré de manière à créer un réseau de sentiers résilient, fiable et rentable qui résiste à l'épreuve du temps. En particulier, les normes de conception, de construction et d'entretien doivent prendre en compte les coûts globaux du cycle de vie des tronçons de sentier nouveaux et réhabilités.

- ▶ **Cycle de vie** : De nouveaux tronçons de sentier seront construits pour atteindre une durée de vie de 30 ans, et un investissement initial en matériaux de qualité et en techniques de construction sera privilégié pour réduire les coûts d'exploitation globaux du réseau à long terme.
- ▶ **Normes de conception** : Des techniques de conception et de fabrication cohérentes ainsi que des méthodes d'installation seront utilisées pour assurer le contrôle de la qualité et faciliter les travaux de remplacement et d'entretien. Les éléments de conception particuliers doivent être faciles à se procurer, demeurer disponibles à long terme et être facilement réparables sur place.
- ▶ **Matériaux de construction** : Des matériaux de qualité et des techniques de construction saines seront utilisés pour minimiser les besoins d'entretien à long terme. La préférence sera donnée aux matériaux locaux et respectueux de l'environnement. Les fondations des sentiers seront solides et durables, et les surfaces seront conçues pour résister à l'usage auquel elles sont destinées.
- ▶ **Surveillance** : Ces activités seront réalisées sur une base périodique pour déterminer les interventions d'entretien et de réparation nécessaires. Les problèmes récurrents seront recensés et classés, et les normes de conception et d'entretien seront régulièrement mises à jour pour résoudre les problèmes récurrents.
- ▶ **Fermetures temporaires** : Des détours seront aménagés autour des zones de construction, lorsque les sentiers sont fermés pour des travaux de construction ou d'entretien. Une signalisation claire sera installée et d'autres itinéraires sûrs seront identifiés, notamment à l'aide d'instructions pour les déviations d'accès universel.
- ▶ **Normes d'entretien** : Ces normes seront simplifiées sur l'ensemble du réseau et des mesures d'atténuation adéquates seront mises en œuvre pour que les activités d'entretien et de réfection respectent les spécifications de conception initiales.
- ▶ **Activités d'entretien** : Les véhicules des entrepreneurs de la CCN pourront circuler sur les sentiers afin de fournir des services d'entretien essentiels.
- ▶ **Convention d'offre à commandes** : Pour les travaux spécialisés (tels que les travaux d'électricité, de peinture de lignes, d'installation de mobilier, etc.), une liste d'entrepreneurs préqualifiés sera dressée pour l'exécution des travaux d'entretien, de réfection ou de remplacement de matériaux requis (conformément aux politiques d'approvisionnement de la CCN).





À mesure que de nouveaux tronçons seront ajoutés au réseau, la CCN cherchera à augmenter le budget de fonctionnement global afin de garantir la disponibilité de ressources suffisantes pour l'entretien et l'exploitation de l'ensemble du réseau.

### 3.4.4 Fonds d'immobilisations et d'exploitation fiables

#### CONTEXTE

Le réseau de sentiers comprend actuellement 228 kilomètres de sentiers et de liens de connexion existants, et 120 kilomètres supplémentaires sont prévus pour compléter le réseau idéal à long terme. En dollars de 2020\*, cela représente un investissement estimé à 77 millions de dollars dans le réseau existant à ce jour et un autre investissement de 42 millions de dollars pour concrétiser la vision globale. En outre, des coûts réguliers et récurrents sont nécessaires pour poursuivre la gestion et l'exploitation du réseau existant. De nombreux tronçons de sentier approchent de la fin de leur cycle de vie utile et nécessiteront d'importants travaux de réfection ou de remplacement dans les prochaines années. Le Sentier de la capitale procure des retombées économiques résultant du tourisme et contribue à l'amélioration de la qualité de vie dans la région de la capitale. Cependant, les coûts de gestion du réseau de sentiers sont substantiels et permanents.

\* Calcul reposant sur un coût typique de 350 dollars le mètre.

#### ACTIONS

- A. Établir un poste budgétaire pour les coûts de réfection récurrents du cycle de vie (réfection et remplacement d'éléments existants).
- B. Établir un poste budgétaire pour l'ensemble des nouveaux prolongements, et demander des fonds supplémentaires en conséquence pour l'entretien et la gestion du cycle de vie.
- C. Examiner d'autres moyens de financement, tels que les dons de particuliers.

#### APPROCHE

La CCN visera un programme de financement annuel fiable pour la construction et l'entretien continu du réseau de sentiers. On demandera des enveloppes financières pour les coûts d'exploitation annuels liés à l'entretien du réseau existant, ainsi que pour les nouveaux fonds d'investissement nécessaires à l'expansion et à l'amélioration à long terme du réseau idéal. À mesure que de nouveaux tronçons seront ajoutés, la CCN cherchera à augmenter le budget de fonctionnement global afin de garantir la disponibilité de ressources suffisantes pour l'entretien et l'exploitation de l'ensemble du réseau.

- ▶ **Budget** : Un budget d'immobilisations et d'exploitation révisé (indexé à l'inflation) sera demandé afin que l'on puisse assurer l'entretien et l'exploitation du réseau de sentiers à long terme. Un plan de travail détaillé des dépenses liées au Sentier de la capitale sera élaboré pour que la quantité et la qualité des travaux à effectuer chaque année puissent être déterminées, et ce, en fonction du montant révisé du financement disponible.
  - **Cycle de financement** : Les fonds seront sollicités au cours de l'exercice précédant la saison de construction à venir, et les travaux seront définis à l'avance pour que les contrats puissent être attribués et la construction, exécutée dans les périodes favorables à la construction (dépend des saisons).
- ▶ **Nouveaux coûts d'immobilisations** : De nouveaux fonds d'immobilisations seront demandés pour construire systématiquement de nouveaux tronçons de sentier. Un budget annuel stable sera demandé chaque année pour assurer la réalisation de gains progressifs continus vers l'aménagement du réseau idéal. L'allocation de ces fonds sera établie selon les priorités définies dans le présent plan ou sera intégrée de manière stratégique à des projets d'amélioration des immobilisations plus vastes comportant un volet lié au Sentier de la capitale (à mesure que les occasions se présentent).
  - **Suppléments d'exploitation et d'entretien** : Lors de la construction de nouveaux tronçons, les fonds d'entretien récurrents supplémentaires seront demandés pour chaque kilomètre ajouté au Sentier de la capitale (à un taux estimé à 3 000 dollars le kilomètre).
- ▶ **Fonds d'exploitation et d'entretien** : Une enveloppe d'exploitation et d'entretien annuelle stable sera demandée pour les travaux suivants.
  - **Entretien** : Des dépenses de base pour des travaux d'entretien périodiques (p. ex., nettoyage périodique, réfection, peinture des lignes, etc.) seront engagées chaque année. L'entretien et le maintien en bon état périodiques seront priorités pour que le report de travaux ne donne pas lieu à des travaux de réfection ou de reconstruction plus importants.
  - **Réfection** : Un fonds de prévoyance devrait être réservé aux travaux de réfection urgents ou imprévus (catastrophes naturelles, défaillances matérielles, etc.) qui nécessitent une rectification importante et immédiate.
  - **Reconstruction** : Un pourcentage des fonds devrait être mis de côté dans un plan quinquennal visant le remplacement des tronçons de sentier en fin de cycle de vie. Cela assurera le remplacement cyclique des vieilles infrastructures de sentier et pourrait être l'occasion de moderniser et d'améliorer des installations sur des tronçons de sentier existants.
- ▶ **Projet conjoint** : La CCN cherchera à tirer parti des partenariats et des ententes de partage des coûts avec les partenaires municipaux et fédéraux pour élargir et améliorer le Sentier de la capitale. Lorsqu'une ville souhaitera construire de nouveaux tronçons de sentier ou de nouveaux liens avec le Sentier de la capitale pour soutenir le réseau de transport actif local, cette opération sera effectuée à ses frais et les coûts récurrents d'entretien et de cycle de vie seront inclus dans l'entente financière entre les parties.





# 4 Parcours de découverte

Le Sentier de la capitale se compose de nombreux parcours de découverte qui offrent diverses possibilités exceptionnelles d’explorer la région de la capitale du Canada et d’en profiter. Actuellement, beaucoup de ces parcours sont isolés. À long terme, cependant, ils seront réunis en un réseau idéal formant une séquence continue de couloirs de verdure panoramiques. Ces parcours seront reliés par des points d’ancrage qui clarifieront l’orientation et doteront les multiples sentiers du réseau de points de commencement et de fin logiques. En outre, ces parcours de découverte faciliteront l’aménagement, la construction et la gestion du réseau de sentiers.

Les tronçons de sentier proposés sont présentés à titre indicatif et feront l’objet d’une étude et d’une évaluation détaillées du tracé.

1. Sentier du boulevard de la Confédération* ..... 69	17. Sentier Trillium et pont Prince-de-Galles* ..... 85
2. Sentier de la Rivière-des-Outaouais..... 70	18. Sentier des Voyageurs ..... 86
3. Sentier ouest du Canal-Rideau ..... 71	19. Sentier des Pionniers ..... 87
4. Sentier est du Canal-Rideau ..... 72	20. Sentier du corridor Champlain* ..... 88
5. Sentier de la Ferme-Expérimentale..... 73	21. Sentier du domaine-de-la-Ferme-Moore ..... 89
6. Sentier du Ruisseau-Pinecrest ..... 74	22. Sentier du Parc-de-la-Gatineau..... 90
7. Sentier est de la Rivière-Rideau ..... 75	23. Sentier du Lac-des-Fées..... 91
8. Sentier du ruisseau Sawmill* ..... 76	24. Sentier du Ruisseau-Leamy..... 92
9. Sentier du corridor sud* ..... 77	25. Sentier de la Rivière-Gatineau ..... 93
10. Sentier de Rockliffe* ..... 78	26. Sentier du Lac-Leamy ..... 94
11. Sentier de l’Aviation ..... 79	27. Sentier du Ruisseau-de-la-Brasserie ..... 95
12. Sentier de la Ceinture-de-Verdure Est ..... 80	28. Sentier de l’Île ..... 96
13. Sentier de la Ceinture-de-Verdure Ouest..... 81	29. Sentier du boulevard des Allumettières* ..... 97
14. Sentier du Ruisseau-Watts ..... 82	30. Sentier du boulevard de la Cité-des-Jeunes* ..... 98
15. Sentier de la baie Shirleys* ..... 83	31. Sentier de Pointe-Gatineau* ..... 99
16. Sentier Queensway Carleton* ..... 84	

\*Les sentiers marqués d’un astérisque n’ont pas encore de désignation officielle. On leur a attribué les noms actuels pour l’élaboration du présent plan. Un processus sera mis en œuvre pour leur attribuer des appellations officielles aux fins d’orientation et de gestion.

# Sentier du boulevard de la Confédération\*

## Description

Traversant le secteur du cœur de la capitale, ce parcours sert de plaque tournante au centre du réseau. Le boulevard de la Confédération relie de nombreux sentiers qui rayonnent du centre de la capitale des deux côtés de la rivière des Outaouais et donne accès à beaucoup de sites et d'institutions d'intérêt national. Le parcours englobe deux ponts interprovinciaux et s'intègre au tissu urbain et aux parcours d'honneur au cœur de la capitale.

## Recommandations

- 1 Achever la voie cyclable bidirectionnelle qui longe le côté nord de la rue Wellington (Ville d'Ottawa).
- 2 Achever la voie cyclable bidirectionnelle qui longe le côté sud de la rue Laurier (Ville de Gatineau).
- 3 Améliorer le lien de connexion vers le sentier de la Rivière-des-Outaouais.
- 4 Améliorer les liens vers le sentier des Voyageurs et le sentier de l'Île.



# Sentier de la Rivière-des-Outaouais

## Description

Ce parcours longe la berge ontarienne de la rivière des Outaouais, du parc Andrew-Haydon, à la hauteur du chemin Holly Acres, à l'émissaire du ruisseau de Green, près de la promenade Sir-George-Étienne-Cartier. Ce sentier, l'un des plus longs du réseau, propose une expérience de la berge de la rivière des Outaouais. Un tronçon de neuf kilomètres situé à l'est des plaines LeBreton est visé par le Plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais, un autre traverse le cœur de la capitale sous l'escarpement de la colline du Parlement, un tronçon manquant reliera le canal Rideau aux chutes Rideau, tandis que le tronçon est suit le corridor de la promenade Sir-George-Étienne-Cartier.

## Recommandations

- ① À long terme, achever le tronçon « de Rideau à Rideau » manquant.
- ② À court terme, améliorer le lien temporaire situé le long de la promenade Sussex, entre la pointe Nepean et la rivière Rideau.
- ③ Réaliser des essais pilotes visant à diviser le sentier et à créer des lieux d'intérêt le long du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais.
- ④ Améliorer le passage à la hauteur des écluses d'Ottawa (les écluses 1 à 8 du canal Rideau).
- ⑤ Étudier des liens universellement accessibles pour le tronçon situé entre le parc Major's Hill et les écluses d'Ottawa (les écluses 1 à 8 du canal Rideau).



# Sentier ouest du Canal-Rideau

## Description

Ce parcours suit la limite ouest du canal Rideau entre le boulevard de la Confédération et les écluses de Hartwells. Il est doté de voies piétonnes séparées en bordure inférieure du canal. Le sentier donne accès à de nombreux lieux d'intérêt et parcs aménagés, dont le parc de la Confédération, le Centre national des Arts, l'hôtel de ville, le ruisseau Patterson, le parc Lansdowne, l'étang Brown, le parc des Commissaires, le lac Dows et l'Arboretum du Dominion.

## Recommandations

- 1 Créer ou améliorer le lien entre le pont Laurier et les écluses d'Ottawa, derrière le Centre national des Arts.
- 2 Créer un lien entre le boulevard de la Confédération et le sentier derrière le Centre national des Arts.
- 3 Améliorer le passage aux écluses de Hartwells pour aménager un lien vers le sentier est du Canal-Rideau.

**3**  
Parcours



**Ont.**  
Province



**8,2**  
Long. totale



**7,45**  
Km existants



**0,75**  
Km projetés



+ Point d'ancrage  
 — Parcours de découverte existant  
 - - - Parcours de découverte projeté



**4**  
Parcours



**Ont.**  
Province



**8,6**  
Long. totale



**8,4**  
Km existants



**0,2**  
Km projetés

# Sentier est du Canal-Rideau

## Description

Ce parcours longe la rive est du canal Rideau, le long de la promenade du Colonel-By, depuis le boulevard de la Confédération jusqu'au parc Hog's Back. Il dessert l'Université d'Ottawa et l'Université Carleton. Une bonne partie du sentier est limitée par l'étroitesse du corridor disponible en bord de route.

## Recommandations

- ① Construire le tronçon manquant entre l'avenue Daly et l'intersection Rideau-Sussex à la hauteur du boulevard de la Confédération.
- ② Effectuer un essai pilote de zone de vitesse réduite le long de l'esplanade du Canal-Rideau et de l'aire de mouillage située entre l'avenue Laurier et l'avenue Daly.
- ③ Élargir le corridor disponible en bord de route le long de la promenade du Colonel-By et envisager de récupérer de l'espace des voies de circulation automobile.

# Sentier de la Ferme-Expérimentale

## Description

Ce parcours forme une boucle en U à travers la Ferme expérimentale centrale, entre l'Arboretum du Dominion, à la hauteur du lac Dows, et les écluses de Hartwells.

## Recommandations

- 1 Officialiser un tracé nord entre la promenade Prince of Wales et le lac Dows.
- 2 Officialiser le tronçon sud vers les écluses de Hartwells le long de la ruelle Cow.
- 3 Améliorer les liens vers le Musée de l'agriculture et de l'alimentation du Canada, l'Arboretum du Dominion, le Jardin écologique Fletcher et le Jardin botanique Canadensis.
- 4 Améliorer la continuité du tronçon nord qui donne sur le Musée de l'agriculture et de l'alimentation du Canada.
- 5 Améliorer l'identification du Sentier de la capitale pour le distinguer des allées piétonnes et sentiers locaux.
- 6 Soutenir la Ville d'Ottawa en vue de la création de liens de connexion depuis les rues environnantes, afin d'améliorer la connectivité entre le Sentier de la capitale et le réseau cyclable municipal.

**5**  
Parcours



**Ont.**  
Province



**4,4**  
Long. totale



**2,1**  
Km existants



**2,3**  
Km projetés



- Point d'ancrage
- Parcours de découverte existant
- Parcours de découverte projeté



⊕ Point d'ancrage  
 — Parcours de découverte existant  
 — Parcours de découverte projeté



**6**  
 Parcours

**Ont.**  
 Province

**9,2**  
 Long. totale

**9,2**  
 Km existants

**0,0**  
 Km projetés

# Sentier du Ruisseau-Pinecrest

## Description

Ce parcours suit un corridor de verdure situé entre l'aire de conservation Britannia et la Ferme expérimentale centrale. Le sentier traverse un mélange de boisés, d'espaces verts et de terres agricoles et comporte des liens de connexion vers les collectivités avoisinantes.

## Recommandations

- Renommer le tronçon de sentier situé entre l'avenue Woodroffe et l'avenue Fisher (actuellement nommé sentier de la Ferme-Expérimentale).
- Travailler avec la Ville d'Ottawa afin de bien intégrer le Sentier de la capitale lors de l'aménagement des stations Lincoln Fields et Iris dans le cadre de la phase 2 du TLR.



# Sentier est de la Rivière-Rideau

## Description

Ce parcours suit la berge est de la rivière Rideau, depuis les chutes Rideau jusqu'au parc Hog's Back. Ce sentier fait découvrir le pôle d'emploi fédéral de Confederation Heights, le parc Vincent Massey, le campus Riverside de l'Hôpital d'Ottawa, la station Hurdman du TLR de la Ville d'Ottawa et le parc New Edinburgh.

## Recommandations

- 1 Officialiser le corridor et les liens de connexion, enlever les liens de sentier superflus et les remettre à l'état naturel.
- 2 Résoudre et atténuer les problèmes d'inondation localisés.
- 3 Appuyer la Ville d'Ottawa dans la construction du lien manquant au parc Stanley.
- 4 Appuyer la Ville d'Ottawa dans l'amélioration du passage au chemin de Montréal pour le rendre plus sécuritaire ou examiner la possibilité d'aménager un passage inférieur.

**7**  
Parcours



**Ont.**  
Province



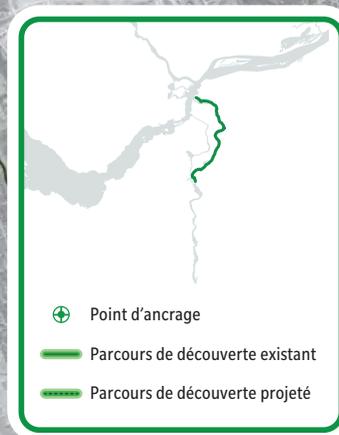
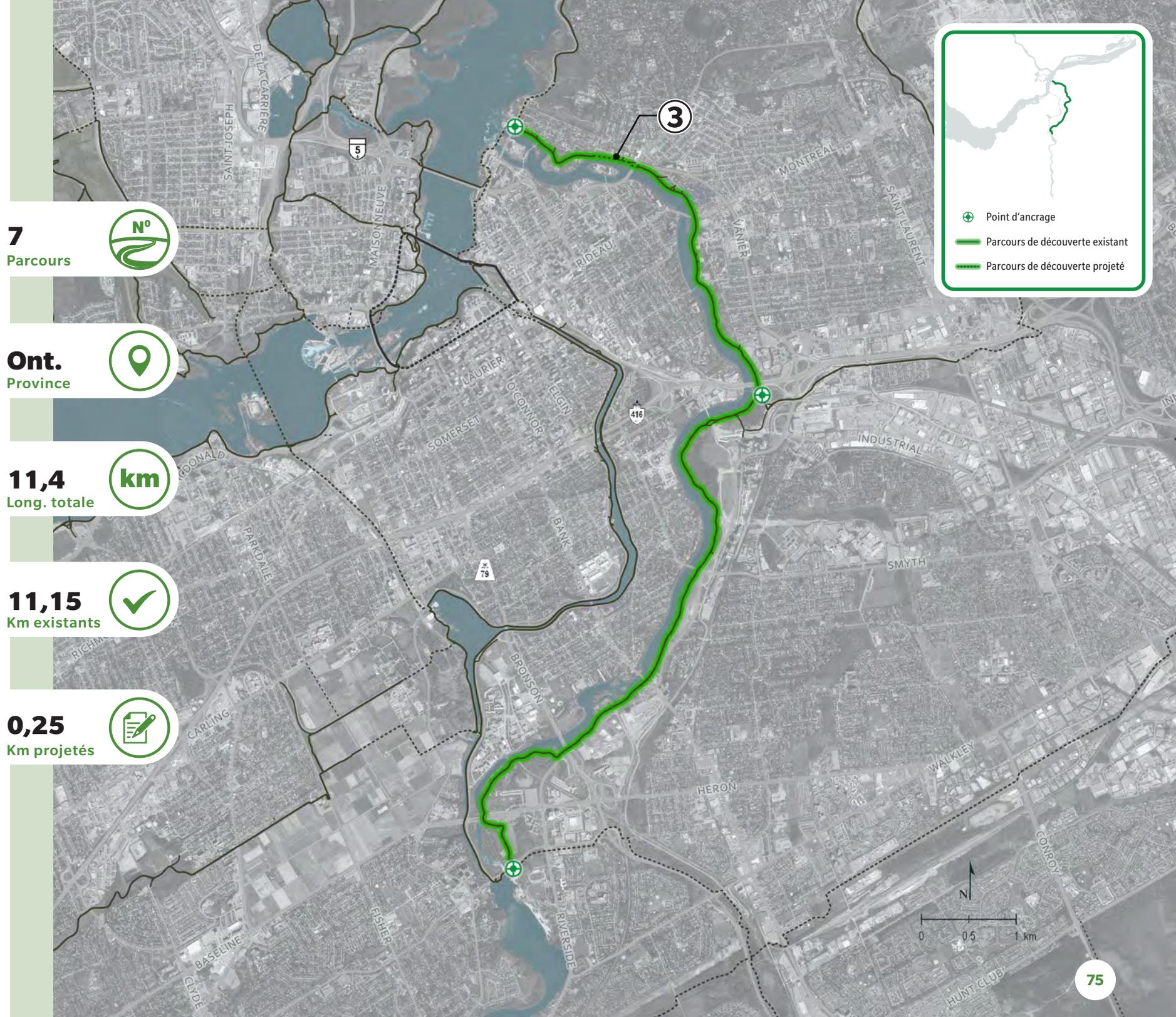
**11,4**  
Long. totale



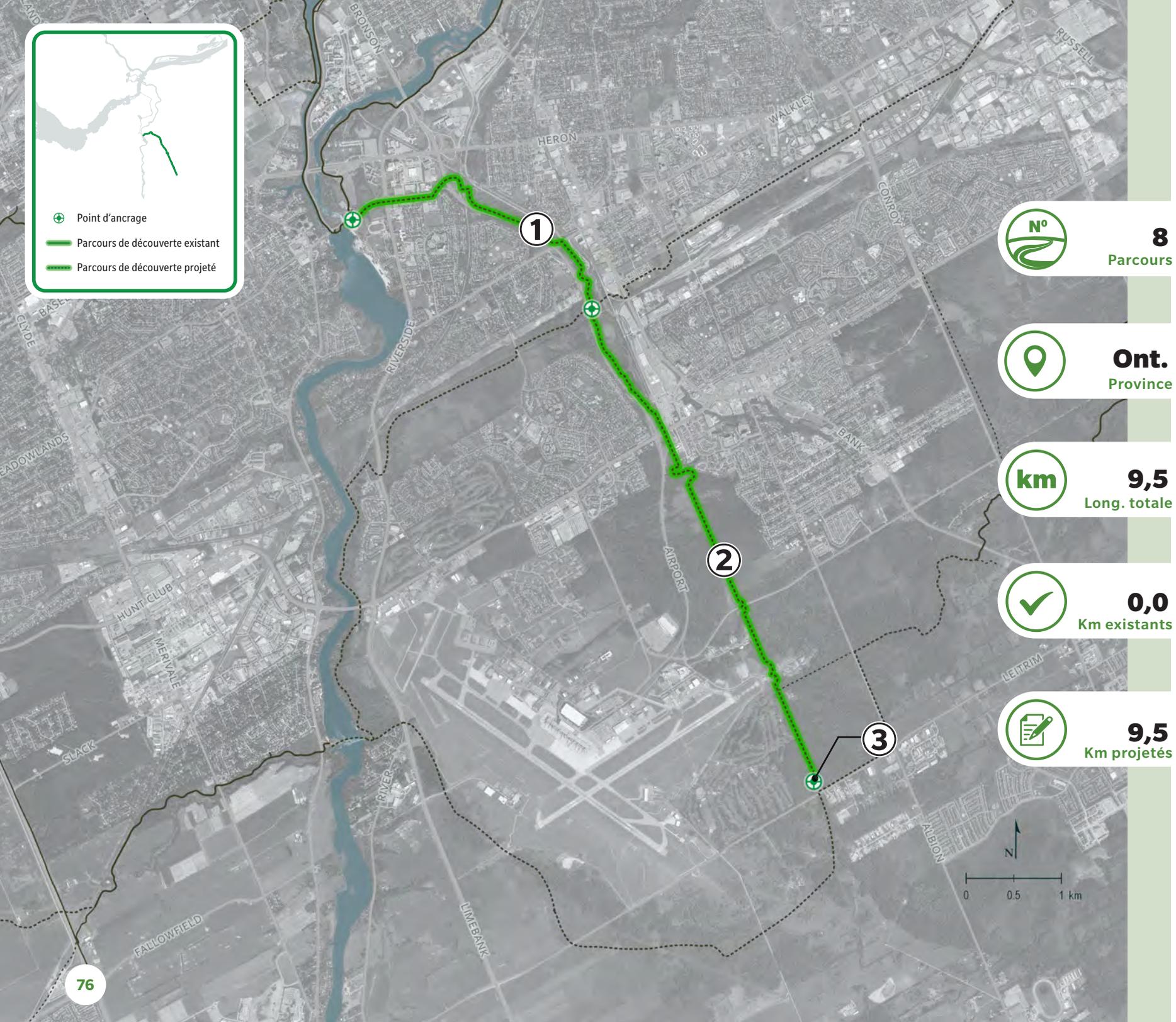
**11,15**  
Km existants



**0,25**  
Km projetés



⊕ Point d'ancrage  
 — Parcours de découverte existant  
 — Parcours de découverte projeté



**8**  
 Parcours

**Ont.**  
 Province

**9,5**  
 Long. totale

**0,0**  
 Km existants

**9,5**  
 Km projetés

# Sentier du ruisseau Sawmill\*

## Description

Ce nouveau parcours servira d'important corridor nord-sud qui offrira des liens nouveaux et améliorés vers les terrains urbains du sud, l'Aéroport international Macdonald-Cartier et les secteurs est de la Ceinture de verdure.

## Recommandations

- ① Collaborer avec la Ville d'Ottawa en vue d'inclure le sentier du Ruisseau-Sawmill en tant que corridor nord-sud officiel entre le parc Hog's Back et le sentier de la Ceinture-de-Verdure.
- ② Collaborer avec la Ville d'Ottawa à la construction d'un tracé privilégié dans le contexte de la réalisation de la phase 2 du TLR.
- ③ Relier ce nouveau sentier au prolongement du sentier de la Ceinture-de-Verdure Est qui sera situé au sud de l'Aéroport international Macdonald-Cartier.

# Sentier du corridor sud\*

## Description

Ce nouveau parcours offrira des liens est-ouest traversant les terrains urbains du sud entre l'écluse des rapides Black et l'extrémité du Sentier récréatif de Prescott et Russell près du sentier de la Ceinture-de-Verdure Est. Ce sentier améliorera la connectivité des quartiers du sud-est d'Ottawa et contribuera à protéger des corridors d'espaces verts.

## Recommandations

- 1 Étudier la faisabilité et l'incidence écologique du corridor proposé.
- 2 À long terme, collaborer avec la Ville d'Ottawa à la construction d'un tracé privilégié.



Point d'ancrage  
 Parcours de découverte existant  
 Parcours de découverte projeté



**10**  
 Parcours

**Ont.**  
 Province

**4,5**  
 Long. totale

**4,5**  
 Km existants

**0,0**  
 Km projetés

# Sentier de Rockliffe\*

## Description

Ce parcours suit le sommet de l'escarpement qui longe la promenade Sir-George-Étienne-Cartier, du New Edinburgh Club 11 au sentier de la Rivière-des-Outaouais, au-delà de l'aéroport Rockliffe. Il traverse un mélange de prés et de boisés.

## Recommandation

- 1 Renommer le sentier pour le distinguer du sentier de l'Aviation.

# Sentier de l'Aviation

## Description

Ce parcours suit la promenade de l'Aviation, reliant l'aéroport Rockcliffe au sentier de la Rivière-Rideau à la hauteur de l'autoroute 417.

## Recommandations

- 1 Construire un nouveau tronçon de la station Cyrville du TLR à l'intersection du chemin Tremblay et du boulevard St-Laurent.
- 2 Consolider le corridor et améliorer la signalisation, les éléments d'orientation et les passages routiers.
- 3 Étudier la faisabilité de traverser l'autoroute 417 soit au viaduc du chemin Cyrville, soit au passage inférieur situé à l'intersection du boulevard St-Laurent et de l'autoroute 417.
- 4 Améliorer et simplifier le lien avec le sentier est de la Rivière-Rideau, enlever les tronçons superflus et les mettre à l'état naturel, et simplifier les points de jonction.

**11**  
Parcours



**Ont.**  
Province



**8,0**  
Long. totale



**6,2**  
Km existants



**1,8**  
Km projetés



- 
- Point d'ancrage
  - Parcours de découverte existant
  - Parcours de découverte projeté

# Sentier de la Ceinture-de-Verdure Est

## Description

Ce parcours formera la périphérie du quadrant sud-est du réseau de sentiers entre le sentier de la Rivière-des-Outaouais à la hauteur du ruisseau de Green et le sentier du corridor sud à la hauteur de l'écluse des rapides Black. Le sentier établit des liens vers des sentiers et des destinations de la Ceinture de verdure et traverse ou longe divers paysages écologiquement importants et pastoraux, y compris le ruisseau de Green, la Mer Bleue et la forêt de la Pinède.

## Recommandations

- 1 Étudier la faisabilité du tronçon situé entre le parc Tauvette et le cimetière de Ramsayville, à la hauteur du chemin Russell (route régionale 26) et officialiser son tracé.
- 2 Construire un lien de connexion polyvalent vers l'aire de stationnement de la Mer Bleue.
- 3 Poursuivre la planification d'un nouveau tronçon de sentier au sud de l'Aéroport international Macdonald-Cartier.
- 4 Construire un nouveau passage à la hauteur de la rocade de Blackburn Hamlet (route régionale 30).
- 5 Collaborer avec la Ville d'Ottawa pour aménager de nouveaux liens de connexion et raccordements aux parcours cyclables municipaux, afin de réduire au minimum la fragmentation des paysages.
- 6 Consolider la signalisation et les éléments d'orientation pour tout le corridor.
- 7 Envisager de renommer le sentier pour tenir compte de caractéristiques environnementales locales (p. ex., le ruisseau de Green ou la Mer Bleue).



- Point d'ancrage
- Parcours de découverte existant
- Parcours de découverte projeté

**N°**  
**12**  
Parcours

**Ont.**  
Province

**km**  
**39,5**  
Long. totale

**12,5**  
Km existants

**27,0**  
Km projetés



# Sentier de la Ceinture-de-Verdure Ouest

## Description

Ce parcours formera la périphérie du quadrant sud-ouest du réseau de sentiers, entre l'écluse des rapides Black et le sentier du Ruisseau-Watts, à la hauteur des parcs Wesley Clover. Le sentier traverse des terres agricoles en exploitation et un mélange de milieux humides boisés autour de Bells Corners.

## Recommandations

- 1 Collaborer avec la Ville d'Ottawa et Parcs Canada pour aménager et construire un nouveau passage au-dessus de la rivière Rideau à la hauteur de l'écluse des rapides Black.
- 2 Remplacer le lien temporaire le long du chemin Hunt Club Ouest et de l'avenue Woodroffe par un nouveau sentier vers le chemin Greenbank.
- 3 Étudier l'aménagement d'un nouveau passage de la chaussée et/ou des voies de VIA Rail à l'avenue Woodroffe.
- 4 Officialiser le tronçon du Sentier de la capitale autour de la sablière Bruce.
- 5 Collaborer avec la Ville d'Ottawa pour aménager un passage de sentier polyvalent sur le viaduc du chemin Bruin à la hauteur de l'autoroute 416.

**13**  
Parcours



**Ont.**  
Province



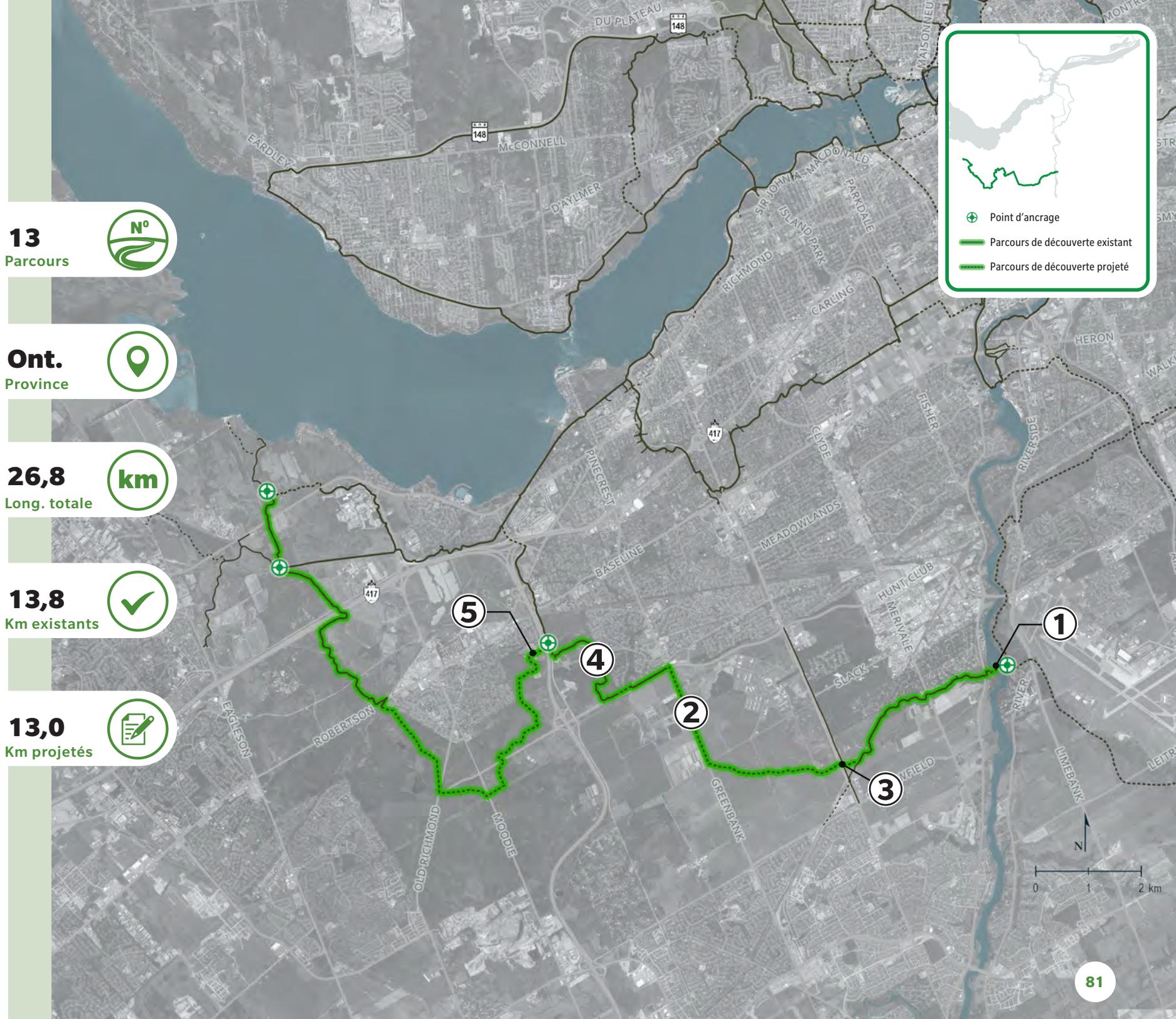
**26,8**  
Long. totale



**13,8**  
Km existants



**13,0**  
Km projetés



Point d'ancrage  
 Parcours de découverte existant  
 Parcours de découverte projeté

# Sentier du Ruisseau-Watts

## Description

Ce parcours suit le ruisseau Watts le long de la limite nord de l'autoroute 417, entre le chemin Holly Acres et le sentier de la Ceinture-de-Verdure Ouest, à la hauteur des parcs Wesley Clover. Il traverse un mélange de prés dégagés de la Ceinture de verdure et de boisés urbains. Le sentier comporte un lien de connexion qui se prolonge dans le quartier Kanata à Ottawa.

## Recommandations

- 1 Améliorer les points d'ancrage entre le sentier du Ruisseau-Watts, le sentier de la Rivière-des-Outaouais et le nouveau sentier Queensway-Carleton.
- 2 Améliorer le point d'ancrage entre le sentier du Ruisseau-Watts et le sentier de la Ceinture-de-Verdure Ouest.
- 3 Clarifier l'orientation et la distinction entre le corridor du sentier et les liens de connexion vers Kanata.

**N°**  
**14**  
 Parcours

**Ont.**  
 Province

**4,9**  
 Long. totale

**4,9**  
 Km existants

**0,0**  
 Km projetés

# Sentier de la baie Shirleys\*

## Description

Ce parcours formera une nouvelle boucle qui reliera le sentier du Ruisseau-Watts au sentier de la Ceinture-de-Verdure Ouest et qui facilitera l'accès à l'aire de service de la baie Shirleys. Le sentier entourera le campus Carling du Quartier général de la Défense nationale et traversera un mélange de prés, de forêts et de terres agricoles.

## Recommandations

- 1 Déterminer un nom officiel pour le sentier.
- 2 Officialiser les points d'ancrage au début et à la fin afin d'améliorer la signalisation et les éléments d'orientation.
- 3 Étudier la faisabilité et l'incidence écologique du tracé proposé.
- 4 Améliorer les infrastructures existantes pour qu'elles respectent les lignes directrices du Sentier de la capitale, et installer des panneaux de signalisation normalisés le long du parcours.
- 5 Améliorer les éléments d'orientation et l'information de planification de parcours à partir et en direction de l'aire de stationnement de la baie Shirleys (P1).

**15**  
Parcours



**Ont.**  
Province



**3,7**  
Long. totale



**2,4**  
Km existants



**1,3**  
Km projetés



Point d'ancrage  
 Parcours de découverte existant  
 Parcours de découverte projeté



**N° 16**  
 Parcours

**Ont.**  
 Province

**2,7**  
 Long. totale

**2,1**  
 Km existants

**0,6**  
 Km projetés

# Sentier Queensway Carleton\*

## Description

Ce parcours offre un lien nord-sud entre le sentier du Ruisseau-Watts et le sentier de la Ceinture-de-Verdure Ouest. Il s'agit d'un important tronçon qui établit des liens sûrs entre les parties du réseau de sentiers qui se trouvent au nord et au sud de l'autoroute 417. Le sentier longe surtout un corridor routier et traverse les terrains de complexes institutionnels.

## Recommandations

- 1 Déterminer un nom officiel pour le sentier.
- 2 Officialiser le point d'ancrage au chemin Holly Acres.
- 3 Collaborer avec la Ville d'Ottawa pour améliorer les installations et les éléments d'orientation pour le passage situé sous l'autoroute 417.
- 4 Définir le nouveau tracé du sentier à travers le campus de l'Hôpital Queensway Carleton.
- 5 Améliorer le passage au chemin Baseline ainsi que l'état du sentier en bordure du chemin Cedarview sous les voies de VIA Rail.
- 6 Améliorer le lien vers la sablière Bruce, et officialiser le point d'ancrage reliant ce parcours au sentier de la Ceinture-de-Verdure Ouest.

# Sentier Trillium et pont Prince-de-Galles\*

## Description

Ce parcours suit le corridor du sentier Trillium actuel de la Ville d'Ottawa entre le lac Dows et le sentier de la Rivière-des-Outaouais. Le futur lien franchira le pont Prince-de-Galles pour joindre le sentier des Voyageurs et les nouveaux parcours de découverte de Gatineau. Ce sentier traversera surtout des zones résidentielles urbaines et le secteur de la station Bayview du TLR, et assurera une connectivité avec les plaines LeBreton. Le nouveau passage donnerait accès à l'île Lemieux et à des vues spectaculaires de la rivière des Outaouais, tout en reliant les berges nord et sud.

## Recommandations

- 1 Officialiser le point d'ancrage reliant ce parcours au sentier ouest du Canal-Rideau, au lac Dows.
- 2 Réaménager le sentier Trillium pour qu'il respecte les normes du Sentier de la capitale relatives à la signalisation et aux éléments d'orientation.
- 3 Collaborer avec la Ville d'Ottawa pour aménager un sentier polyvalent sur le pont Prince-de-Galles actuel.
- 4 Collaborer avec la Ville de Gatineau pour aménager et construire les prolongements jusqu'au point d'ancrage reliant ce parcours au sentier du Lac-des-Fées.



**17**  
Parcours



**Ont. | Qc**  
Province



**4,1**  
Long. totale



**0,0**  
Km existants



**4,1**  
Km projetés



# Sentier des Voyageurs

## Description

Ce parcours longe la berge nord de la rivière des Outaouais entre le secteur Aylmer et le quartier Pointe-Gatineau. Il traverse divers paysages riverains, et propose des vues et un accès à des rapides, à des plages et des espaces publics et à des parcs. Le sentier offre certaines des vues les plus spectaculaires sur la colline du Parlement et l'escarpement.

## Recommandations

- 1 Collaborer avec la Ville de Gatineau, Hydro-Québec et des promoteurs privés pour achever le tronçon polyvalent du sentier entre la rue Eddy et le parc des Portageurs.
- 2 Envisager de diviser le sentier et de réaliser des initiatives de création de lieux d'intérêt devant le Musée canadien de l'histoire.

- Point d'ancrage
- Parcours de découverte existant
- Parcours de découverte projeté

**N°**  
**18**  
Parcours

**Qc**  
Province

**km**  
**22,8**  
Long. totale

**✓**  
**21,8**  
Km existants

**✎**  
**1,0**  
Km projetés

# Sentier des Pionniers

## Description

La Ville de Gatineau est la propriétaire et l'exploitante de ce parcours. Ce sentier forme la périphérie du quadrant nord-ouest du réseau et constitue un sentier important vers d'autres parcours situés entre le cœur de la capitale et le secteur Aylmer. Le sentier suit à peu près le tracé du boulevard des Allumettières et traverse une diversité de secteurs résidentiels et commerciaux et d'espaces verts urbains.

## Recommandations

- 1 Étudier la possibilité de prolonger le tracé jusqu'au boulevard Saint-Raymond et d'aménager un parcours ininterrompu vers le sentier du Parc-de-la-Gatineau.
- 2 Relier et officialiser le point d'ancrage au sentier du Domaine-de-la-Ferme-Moore.

**19**

Parcours



**Qc**

Province



**11,7**

Long. totale



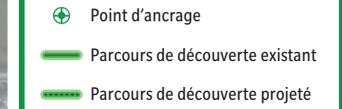
**11,3**

Km existants

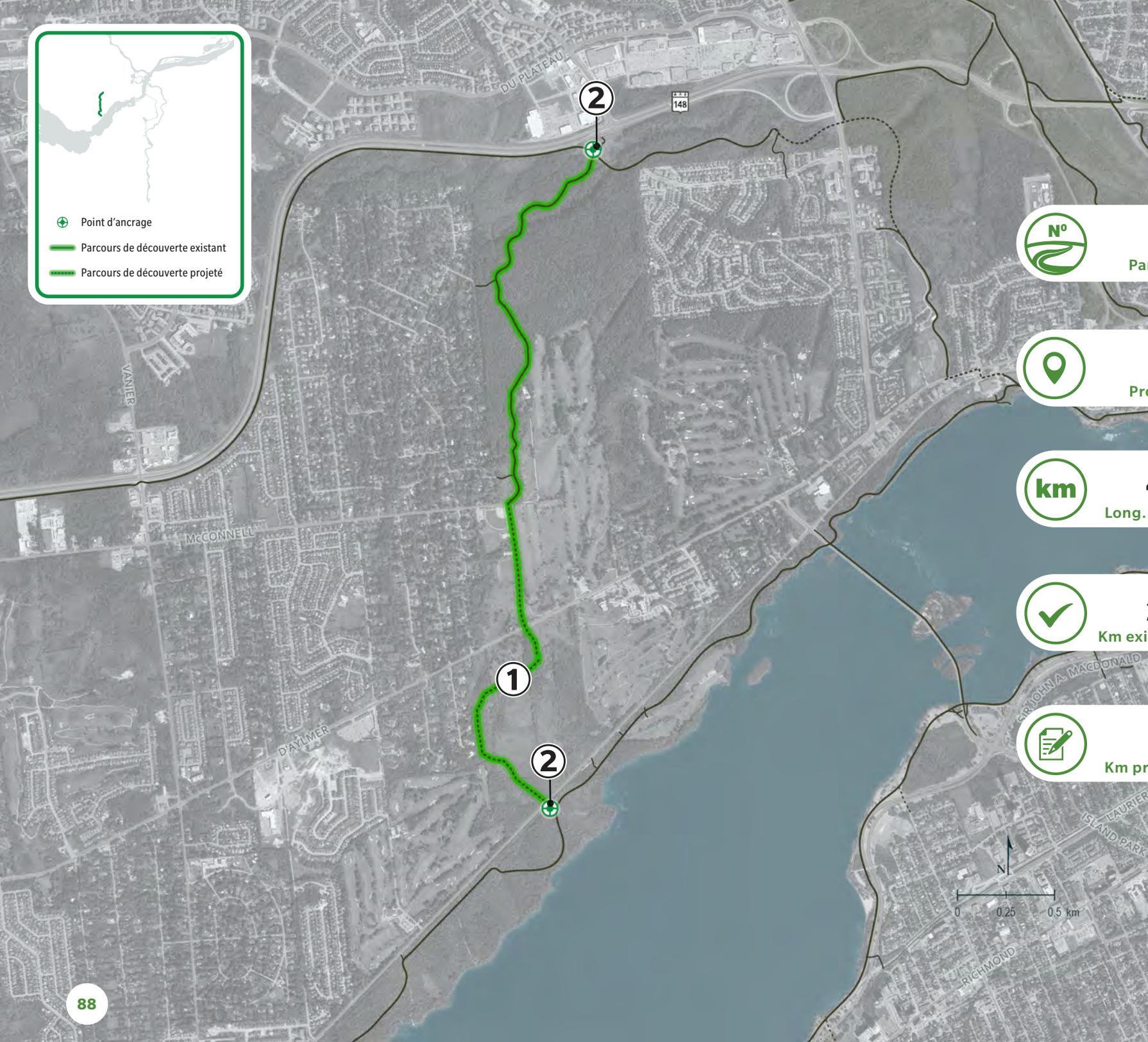


**0,4**

Km projetés



Point d'ancrage  
 Parcours de découverte existant  
 Parcours de découverte projeté



**20**  
Parcours



**Qc**  
Province



**4,1**  
Long. totale



**2,2**  
Km existants



**1,9**  
Km projetés

## Sentier du corridor Champlain\*

### Description

Ce parcours traverse des secteurs densément boisés et longe des installations récréatives. Il sera plus tard relié au sentier des Voyageurs qui longe la berge de la rivière des Outaouais, conformément aux ententes avec la Ville de Gatineau et les propriétaires de terrains.

### Recommandations

- ① Collaborer avec la Ville de Gatineau afin de soutenir l'achèvement du tronçon sud de ce sentier, entre le chemin McConnell et le boulevard de Lucerne.
- ② Améliorer et officialiser les points d'ancrage.

# Sentier du domaine- de-la-Ferme-Moore

## Description

Ce parcours donne accès au paysage pastoral du domaine de la Ferme-Moore et relie le sentier des Voyageurs, qui longe la rivière des Outaouais, au sentier des Pionniers, situé près de l'entrée du parc de la Gatineau.

## Recommandations

- 1 Collaborer avec la Ville de Gatineau pour améliorer et terminer le lien vers le sentier des Voyageurs, y compris le passage à la hauteur des boulevards Alexandre-Taché et de Lucerne.
- 2 Améliorer les éléments d'orientation et officialiser le point d'ancrage le long du tronçon sud de ce sentier.
- 3 Étudier le tracé à long terme du tronçon nord pour le relier au sentier des Pionniers.

**21**  
Parcours



**Qc**  
Province



**2,1**  
Long. totale



**1,0**  
Km existants



**1,1**  
Km projetés



- 
- Point d'ancrage
  - Parcours de découverte existant
  - Parcours de découverte projeté

Point d'ancrage  
 Parcours de découverte existant  
 Parcours de découverte projeté

# Sentier du Parc-de-la Gatineau

## Description

Ce parcours offre des possibilités exceptionnelles d'accéder au parc de la Gatineau et de l'explorer. Le sentier traverse une diversité d'espaces verts urbains et de zones écologiques importantes.

## Recommandations

- 1 Collaborer avec la Ville de Gatineau pour améliorer le tronçon sud et officialiser le point d'ancrage qui sert de lien avec le sentier des Voyageurs.
- 2 Collaborer avec la Ville de Gatineau pour reconstruire le tronçon du boulevard de la Cité-des-Jeunes sur le côté ouest de celui-ci, afin d'améliorer l'expérience et d'éliminer la traversée des rues.
- 3 Officialiser le point d'ancrage reliant ce parcours au sentier du Ruisseau-Leamy.

**N° 22**  
 Parcours

**Qc**  
 Province

**10,8**  
 Long. totale

**10,2**  
 Km existants

**0,6**  
 Km projetés

# Sentier du Lac-des-Fées

## Description

Ce parcours suit la limite du parc de la Gatineau le long de la promenade du Lac-des-Fées. Le sentier se trouve surtout dans l'espace vert urbain qui longe le corridor de la route. En outre, il se situe près de zones résidentielles et du campus de l'Université du Québec en Outaouais.

## Recommandations

- 1 Construire le tronçon manquant le long de la rue Gamelin.
- 2 Collaborer avec la Ville de Gatineau pour créer un tronçon à travers le parc des Chars-de-Combat, qui traverserait le corridor de Rapibus et serait relié à la rue Taylor.
- 3 Établir le point d'ancrage reliant ce parcours au sentier du Ruisseau-de-la-Brasserie.

23

Parcours



Qc

Province



4,1

Long. totale



2,9

Km existants



1,2

Km projetés





 Point d'ancrage  
 Parcours de découverte existant  
 Parcours de découverte projeté

# Sentier du Ruisseau-Leamy

## Description

Ce parcours suit le ruisseau Leamy et relie le sentier de la Rivière-Gatineau au sentier du Parc-de-la-Gatineau. Il traverse de beaux secteurs boisés et espaces verts urbains et se trouve à proximité de quartiers résidentiels, d'écoles et de zones commerciales. Il forme une partie de la périphérie du quadrant nord-est du réseau de sentiers.

## Recommandations

- 1 Envisager de le rebaptiser pour éviter la confusion avec le sentier du Lac-Leamy.
- 2 Envisager de le fusionner avec le sentier de la Rivière-Gatineau pour faciliter l'orientation.
- 3 Officialiser les points d'ancrage au sentier du Parc-de-la-Gatineau.

 **24**  
 Parcours

 **Qc**  
 Province

 **5,8**  
 Long. totale

 **5,8**  
 Km existants

 **0,0**  
 Km projetés



# Sentier de la Rivière-Gatineau

## Description

Ce parcours suit la berge ouest de la rivière Gatineau. Il forme une partie de la périphérie du quadrant nord-est du réseau de sentiers.

## Recommandations

- 1 Déplacer le tronçon qui longe la promenade du Lac-Leamy pour résoudre les problèmes d'inondation et d'érosion de la berge.
- 2 Collaborer avec la Ville de Gatineau pour améliorer les liens de connexion qui franchissent la rivière Gatineau.
- 3 Collaborer avec la Ville de Gatineau pour examiner le passage à la hauteur du boulevard Fournier et les liens avec le pont Lady-Aberdeen, afin de résoudre les problèmes d'inondation et de sécurité.
- 4 Planifier des détours et des stratégies de fermeture lors de grandes inondations susceptibles de perturber l'utilisation de ce secteur.

25

Parcours



Qc

Province



4,1

Long. totale



4,1

Km existants



0,0

Km projetés



- 
- Point d'ancrage
  - Parcours de découverte existant
  - Parcours de découverte projeté

Point d'ancrage  
 Parcours de découverte existant  
 Parcours de découverte projeté



# Sentier du Lac-Leamy

## Description

Ce parcours donne accès au lac Leamy, y compris à la plage et aux berges, et permet d'en faire le tour. Le sentier se trouve dans le quadrant nord-est du réseau du Sentier de la capitale.

## Recommandations

- 1 Officialiser les éléments d'orientation et les points d'ancrage pour clarifier le tracé distinctif en forme de boucle de ce parcours.
- 2 Planifier des détours et des stratégies de fermeture lors des grandes inondations saisonnières susceptibles de perturber l'utilisation de ce secteur.

**26**  
 Parcours

**Qc**  
 Province

**4,0**  
 Long. totale

**4,0**  
 Km existants

**0,0**  
 Km projetés

# Sentier du Ruisseau-de-la-Brasserie

## Description

Ce parcours longe le ruisseau de la Brasserie sur le pourtour de l'île de Hull. Le sentier traverse des parcs urbains et des espaces verts riverains, faisant découvrir un quartier des arts, des quartiers résidentiels, des écoles et des installations récréatives. Il est relié à cinq autres parcours de découverte et constitue une liaison importante au centre-ville de Gatineau.

## Recommandations

- 1 Collaborer avec la Ville de Gatineau pour terminer le tronçon manquant qui se trouve en bordure de la rue Taylor et franchirait le pont de la rue Wright.
- 2 Améliorer le passage du boulevard Alexandre-Taché, et officialiser le point d'ancrage reliant ce parcours au sentier des Voyageurs.
- 3 Étudier le tracé et construire un tronçon de liaison le long de la rive nord du ruisseau de la Brasserie afin de compléter le « tour de l'Île ».

27

Parcours



Qc

Province



3,5

Long. totale



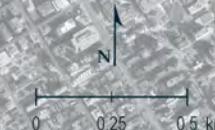
2,3

Km existants



1,2

Km projetés



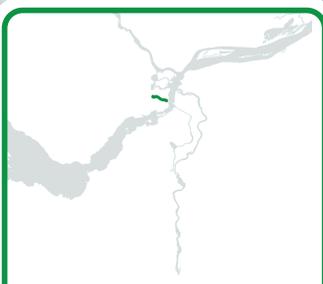
# Sentier de l'Île

## Description

Ce parcours traverse l'île de Hull au centre-ville de Gatineau. Le sentier crée un parc linéaire qui relie des quartiers résidentiels, des écoles et des sites d'intérêt national, comme le Musée canadien de l'histoire et le parc Jacques-Cartier.

## Recommandations

- 1 Améliorer et officialiser les points d'ancrage aux deux extrémités du sentier.
- 2 Améliorer les passages routiers et les liens avec les sentiers pour améliorer l'orientation et la sécurité.
- 3 Collaborer avec la Ville de Gatineau pour améliorer les éléments d'orientation et les liens avec le boulevard de la Confédération à la hauteur de la rue Laurier et du boulevard des Allumettières.



- 📍 Point d'ancrage
- 🟢 Parcours de découverte existant
- 🟡 Parcours de découverte projeté

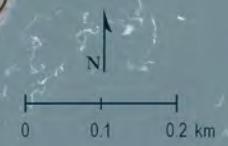
**N°**  
**28**  
Parcours

**Qc**  
Province

**km**  
**1,5**  
Long. totale

**✓**  
**1,5**  
Km existants

**📝**  
**0,0**  
Km projetés



# Sentier du boulevard des Allumettières\*

## Description

Ce parcours relie des sentiers urbains sur l'île de Hull et autour de celle-ci à l'extrémité est du parc de la Gatineau. Le sentier traverse des zones résidentielles urbaines en longeant le boulevard des Allumettières. Ce dernier constitue une artère de communication majeure, qui compte de nombreuses intersections et plusieurs ronds-points. Le corridor du sentier tient lieu d'espace public linéaire et comprend bon nombre d'espaces aménagés, de mini-parcs et de points de liaison avec les transports en commun.

## Recommandations

- 1 Collaborer avec la Ville de Gatineau pour intégrer ce sentier au réseau du Sentier de la capitale, et y normaliser les éléments de signalisation et d'orientation.
- 2 Collaborer avec la Ville de Gatineau pour harmoniser le traitement des zones de vitesse réduite et les zones de priorité aux piétons et améliorer les passages aux intersections.

**29**

Parcours



**Qc**

Province



**1,9**

Long. totale



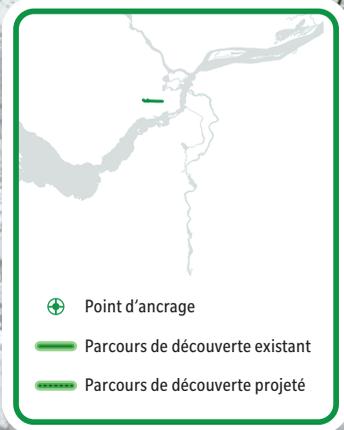
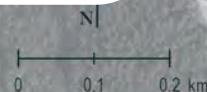
**0,5**

Km existants

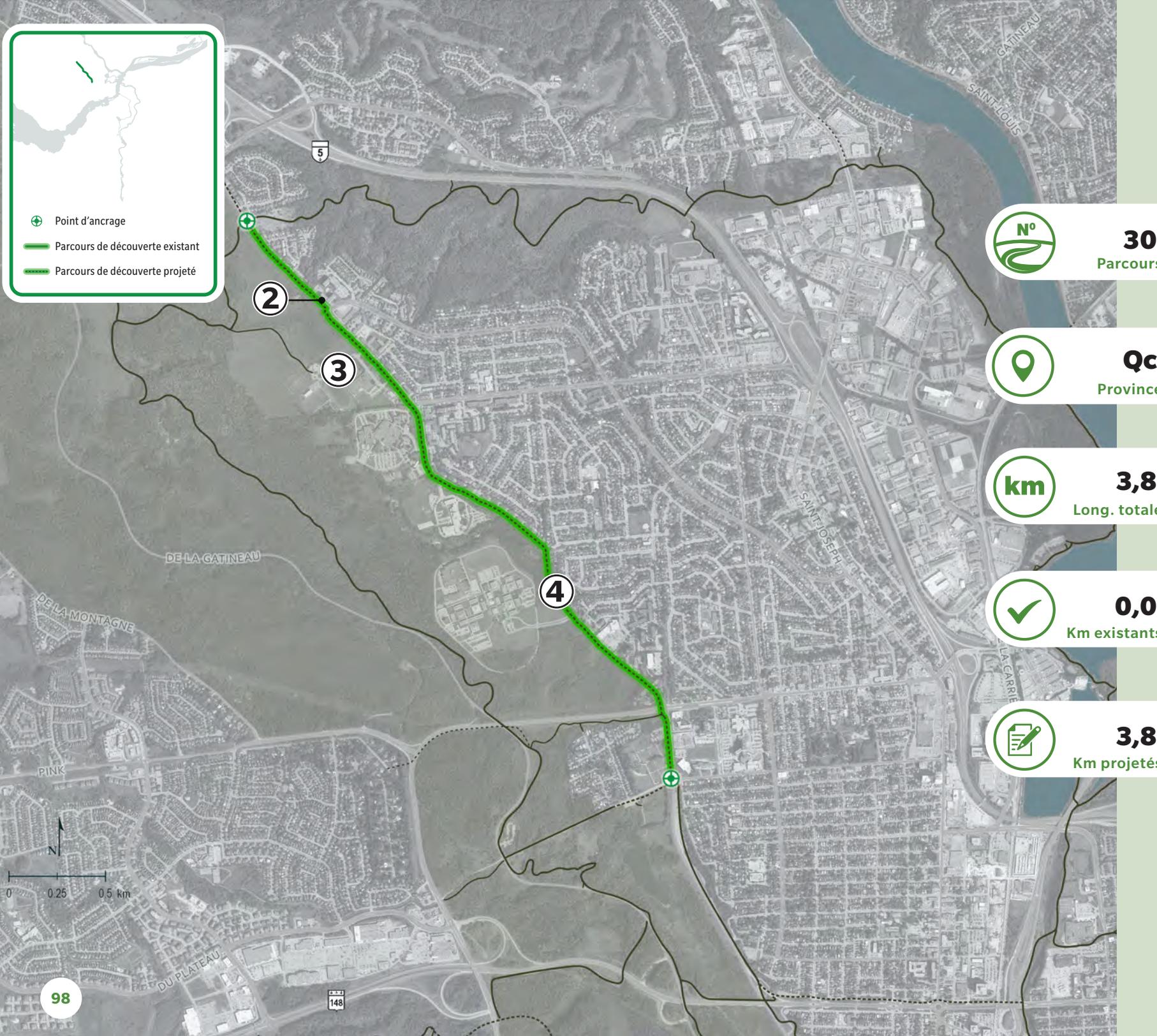


**1,4**

Km projetés



Point d'ancrage  
 Parcours de découverte existant  
 Parcours de découverte projeté



**30**  
 Parcours

**Qc**  
 Province

**3,8**  
 Long. totale

**0,0**  
 Km existants

**3,8**  
 Km projetés

# Sentier du boulevard de la Cité-des-Jeunes\*

## Description

Ce parcours suit le tracé du boulevard de la Cité-des-Jeunes, le long de la limite est du parc de la Gatineau. Il relie le sentier du Lac-des-Fées à la hauteur de la rue Gamelin au sentier du Parc-de-la-Gatineau et au sentier du Ruisseau-Leamy à la hauteur du boulevard des Hautes-Plaines. Le sentier se trouve très près de quartiers résidentiels, de plusieurs établissements d'enseignement et du Relais plein air, un centre des visiteurs du parc de la Gatineau.

## Recommandations

- 1** Confirmer un nom officiel pour le sentier.
- 2** Collaborer avec la Ville de Gatineau pour déplacer le sentier bidirectionnel le long de la limite est du parc de la Gatineau.
- 3** Officialiser les points d'entrée et les connexions vers le Relais plein air et le lien de connexion du parc de la Gatineau.
- 4** Collaborer avec la Ville de Gatineau pour aménager un sentier polyvalent hors route entre la rue Thérien et le boulevard Saint-Raymond.
- 5** Examiner et améliorer les éléments d'orientation le long du nouveau corridor.

0 0.25 0.5 km

# Sentier de Pointe-Gatineau\*

## Description

À long terme, des parcours de découverte pourraient prolonger le réseau idéal à l'est de la rivière Gatineau, à Gatineau. La CCN ne possède pas de terrains dans ce secteur, mais elle s'est associée à la Ville de Gatineau pour aménager et construire le sentier riverain actuel qui se trouve le long de la rue Jacques-Cartier. À l'avenir, elle incitera la Ville de Gatineau à établir des corridors verts qui seraient liés au Sentier de la capitale et prolongeraient celui-ci à l'est de la rivière Gatineau.

## Recommandations

- 1 Collaborer avec la Ville de Gatineau à l'identification et à l'aménagement de nouveaux parcours le long de la rivière Gatineau.
- 2 Aménager et construire des liens de connexion franchissant les ponts de la rivière Gatineau afin de faciliter de futurs liens.
- 3 Améliorer les liens vers les sentiers interrégionaux et d'autres corridors de sentiers à l'est de la rivière Gatineau, à Gatineau.

31

Route



Qc

Province



-

Total KM



-

Existing KM



-

Proposed KM





## 5 Lignes directrices relatives au Sentier de la capitale

*Le présent chapitre décrit les composantes et les caractéristiques physiques du Sentier de la capitale. Il définit les critères de rendement qui guideront la conception, la construction et l'entretien du Sentier de la capitale, de même que les programmes qui s'y rapportent, en établissant des paramètres pour qu'il continue d'évoluer de manière cohérente et efficace et demeure un attrait distinctif de la région de la capitale nationale.*

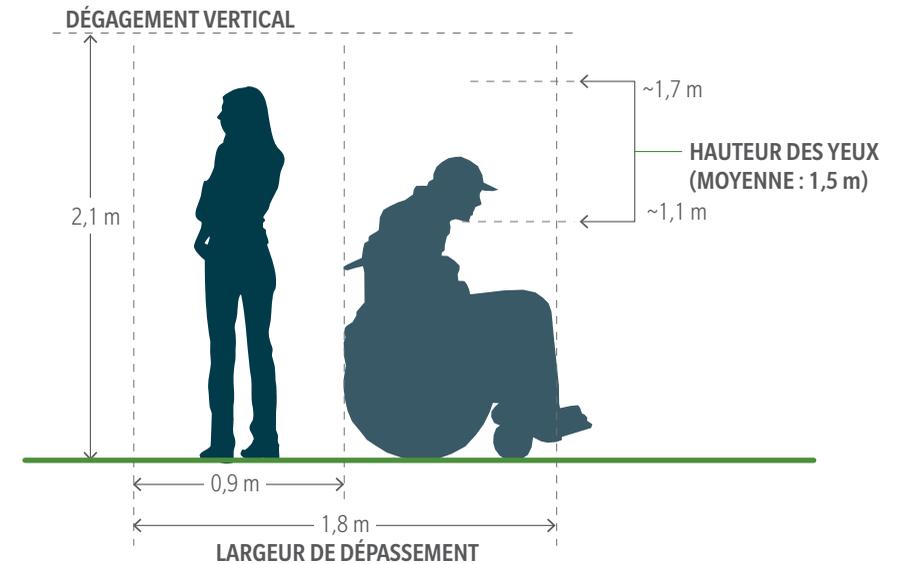
*Ces lignes directrices ont pour but de guider les concepteurs et les décideurs. L'emplacement de chaque sentier est unique et nécessitera les conseils avisés de professionnels qualifiés et l'apport de partenaires et des usagers. Ces lignes directrices devraient être utilisées pour éclairer le dialogue et rechercher des solutions qui répondent au contexte spécifique et aux particularités d'un tronçon de sentier.*

*Dans certains cas, la CCN utilise des normes de conception ou de matériaux pour certains éléments du programme du Sentier de la capitale (comme la signalisation, le mobilier et les détails de construction). Ces normes devraient respecter l'intention des lignes directrices et être tenues à jour de manière à cadrer avec la vision globale du Sentier de la capitale.*

# Sommaire des lignes directrices

<b>1</b>	<b>Expérience de l'utilisateur</b>	<b>102</b>	<b>5</b>	<b>Accès</b>	<b>114</b>	<b>11</b>	<b>Routes et véhicules motorisés</b>	<b>130</b>	<b>15</b>	<b>Lieux d'intérêt et espaces publics</b>	<b>145</b>
1.1	Expérience sensorielle	102	5.1	Points d'accès	114	11.1	Installations sur rue	130	15.1	Lieux d'intérêt	145
1.2	Piéton de référence	102	5.2	Points d'accès principaux	114	11.2	Sentier en bordure de route	131	15.2	Éléments de la capitale	146
1.3	Cycliste de référence	103	5.3	Points d'accès secondaires	114	11.3	Boulevard de la Confédération	132	15.3	Belvédères et points d'observation	147
1.4	Autres usagers	103	5.4	Liens de connexion	115	11.4	Promenades	132	15.4	Aires de service	148
1.5	Conception universelle	104	5.5	Barrières et barricades	116	11.5	Ponts interprovinciaux	133	15.5	Lieux de repos	149
<b>2</b>	<b>Structure des sentiers</b>	<b>105</b>	<b>6</b>	<b>Points de jonction</b>	<b>117</b>	11.6	Intersections et passages	134	15.6	Intégration de la conception	150
2.1	Corridor de sentier	105	6.1	Points de jonction principaux	117	11.7	Types d'intersections	135	<b>16</b>	<b>Construction des sentiers</b>	<b>151</b>
2.2	Voie de circulation	105	6.2	Points de jonction secondaires	117	11.8	Types de passages	136	16.1	Fondations des sentiers	151
2.3	Zone de dégagement	106	6.3	Zones de croisement	118	11.9	Aires de stationnement et allées de circulation	137	16.2	Drainage	152
2.4	Zone d'influence immédiate	106	<b>7</b>	<b>Aménagements latéraux</b>	<b>119</b>	<b>12</b>	<b>Caractère du paysage</b>	<b>138</b>	16.3	Matériaux de revêtement de surface	153
2.5	Zone d'influence élargie	107	7.1	Talus	119	12.1	Paysages anthropocentriques	138	<b>17</b>	<b>Éclairage</b>	<b>154</b>
<b>3</b>	<b>Réseau</b>	<b>107</b>	7.2	Protection latérale	119	12.2	Paysages écocentriques	139	17.1	Critères d'évaluation	154
3.1	Parcours de découverte et points d'ancrage	107	7.3	Zone de commodités	120	<b>13</b>	<b>Espaces verts</b>	<b>140</b>	17.2	Critères d'efficacité	155
3.2	Convention d'appellation	108	7.4	Zone de plantation	120	13.1	Biodiversité	140	17.3	Considérations esthétiques	156
3.3	Liens temporaires	108	<b>8</b>	<b>Largeur des sentiers</b>	<b>121</b>	13.2	Écosystèmes et habitats naturels valorisés	140	<b>18</b>	<b>Aménagement pour l'hiver</b>	<b>157</b>
3.4	Tracé	109	8.1	Capacité pratique	121	13.3	Gestion de la végétation	141	18.1	Confort	157
<b>4</b>	<b>Identité visuelle</b>	<b>110</b>	8.2	Indice de débit	122	<b>14</b>	<b>Rives et zones inondables</b>	<b>142</b>	18.2	Points d'intérêt hivernaux	158
4.1	Image de marque	110	<b>9</b>	<b>Sentiers divisés</b>	<b>123</b>	14.1	Zones riveraines	142	18.3	Stations-chaleur	158
4.2	Symboles	110	9.1	Critères de division	123	14.2	Zones inondables	142	18.4	Entretien durant l'hiver	159
4.3	Panneaux d'information et de signalisation	111	9.2	Voie cyclable	126	14.3	Plaine inondable de 20 ans	143	<b>19</b>	<b>Autres scénarios</b>	<b>160</b>
4.4	Éléments d'orientation	112	9.3	Voie piétonne	126	14.4	Plaine inondable de 100 ans	144	19.1	Pôles de transport en commun	160
4.5	Marquage de la chaussée	113	9.4	Division des sentiers	127	<b>10</b>	<b>Traitement des zones</b>	<b>128</b>	19.2	Rampes et escaliers	160
4.6	Ligne médiane	113	<b>10</b>	<b>Traitement des zones</b>	<b>128</b>	10.1	Zones de transition	128	19.3	Tunnels et passages inférieurs	161
			10.2	Zones de priorité aux piétons	128	10.2	Zones de priorité aux piétons	128	19.4	Ponts de sentier	162
			10.3	Zones de vitesse réduite	129	10.3	Zones de vitesse réduite	129	19.5	Sentiers surélevés	162
									19.6	Art public et interprétation	163
									19.7	Installations artistiques	163
									19.8	Éléments d'interprétation	163

# 1 Expérience de l'utilisateur

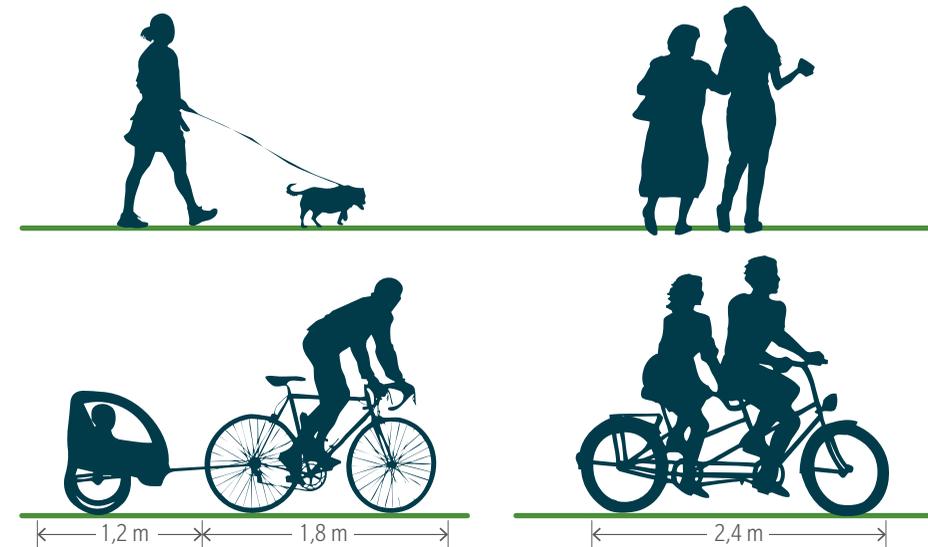
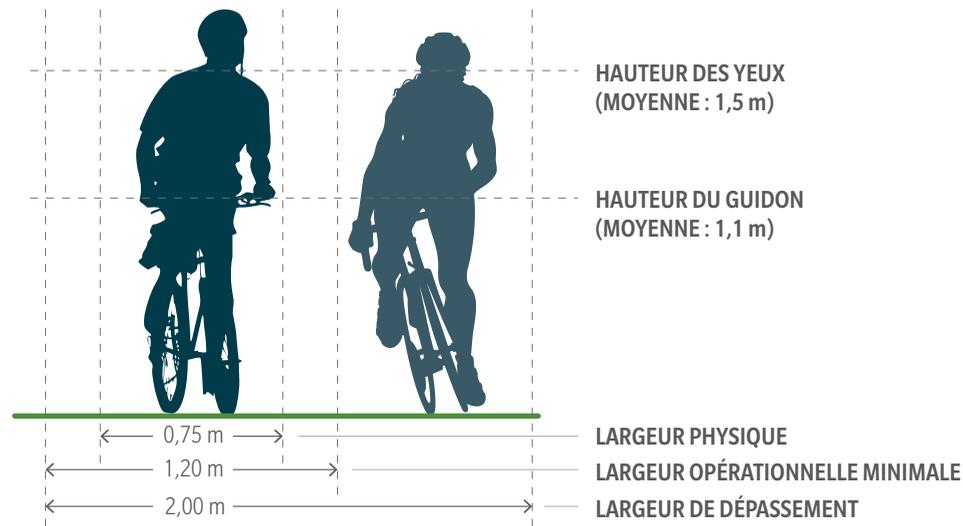


## 1.1 Expérience sensorielle

- ▶ Le réseau de sentiers devrait offrir une expérience sensorielle sûre, confortable et plaisante pour divers usagers, y compris les piétons, les cyclistes et les usagers d'autres modes de mobilité active.
- ▶ Le réseau devrait tenir compte des divers aspects sensoriels qui contribuent à l'expérience des usagers, y compris les attraits, les odeurs, les vues et l'effort physique exigé.

## 1.2 Piéton de référence

- ▶ Le mot piéton englobe les personnes qui emploient des dispositifs d'aide à la mobilité, notamment des fauteuils roulants, des marchettes et des cannes.
- ▶ Les piétons constituent le groupe d'utilisateurs le plus lent et le plus vulnérable.
- ▶ **Caractéristiques du piéton de référence**
  - Largeur opérationnelle : 0,9 m de largeur libre, 1,8 m pour deux personnes côte à côte
  - Hauteur libre : minimum de 2,1 m
  - Hauteur des yeux : de 1,1 à 1,7 m
  - Vitesse de marche : de 0,8 à 1 m/s (de 2,8 à 3,6 km/h)



### 1.3 Cycliste de référence

- ▶ Les cyclistes constituent le groupe d'usagers le plus rapide.
- ▶ Les vitesses de déplacement plus élevées des cyclistes ont une incidence sur leur temps de réaction et leur capacité d'absorber l'information, comparativement au piéton de référence.
- ▶ Une bicyclette ordinaire devrait être utilisée comme véhicule de conception.
- ▶ Caractéristiques du cycliste de référence
  - Largeur opérationnelle : 1,5 m (idéale), 1,2 m (minimum), 2 m (côte à côte)
  - Hauteur libre : 2,5 m minimum
  - Hauteur des yeux : 1,5 m
  - Vitesse de déplacement : jusqu'à 20 km/h sur une surface asphaltée plane
  - Longueur typique d'une bicyclette : 1,8 m

### 1.4 Autres usagers

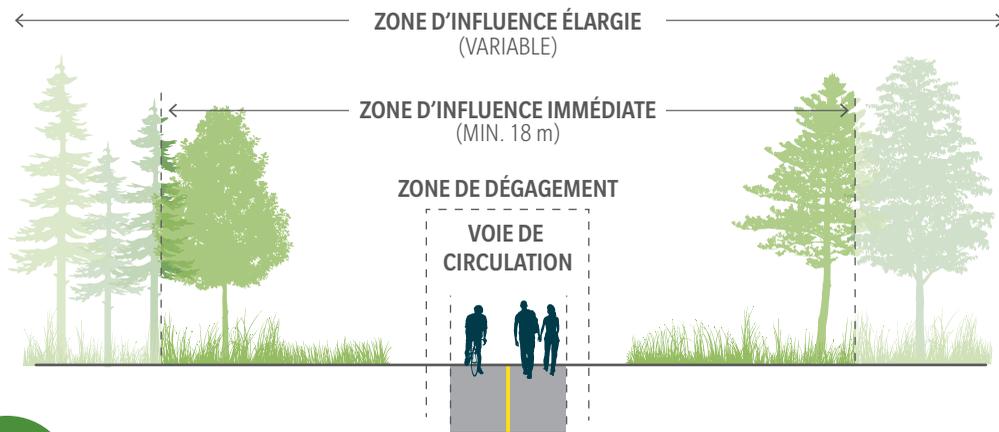
- ▶ Parmi les autres usagers possibles, on trouve une diversité de gens adoptant une gamme de modes de mobilité active, comme les joggeurs, les amateurs de patin à roues alignées, les planchistes et les personnes en scooter.
- ▶ Les piétons accompagnés de jeunes enfants ou qui promènent leur chien peuvent avoir besoin de plus d'espace que le piéton de référence ou se comporter différemment de ce dernier.
- ▶ Il faut aussi tenir compte de la présence occasionnelle d'autres types de vélos (y compris les vélos cargos, les tricycles et les tandems) ou de vélos dotés d'une remorque.
- ▶ L'hiver, les usagers des sentiers comptent des skieurs de fond, des raquetteurs et des cyclistes à vélo à pneus surdimensionnés.



## 1.5 Conception universelle

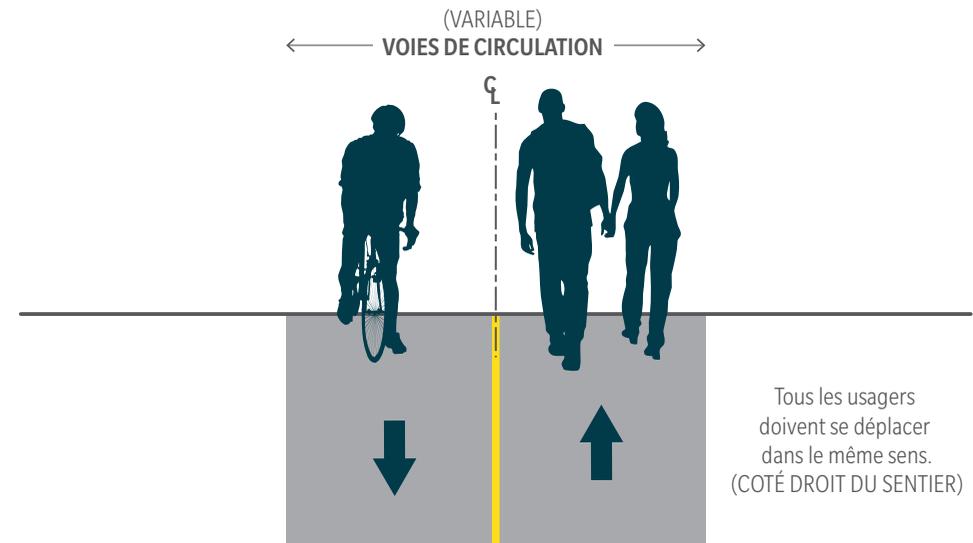
- ▶ Une approche de conception universelle devrait être appliquée à tous les éléments du Sentier de la capitale et aux interventions qui s’y rattachent.
  - La conception des sentiers devrait permettre aux personnes de tous âges et niveaux de capacité et d’expérience de profiter du réseau de sentiers en toute sécurité et avec aisance, et elle devrait, dans la mesure du possible, surpasser la réglementation applicable en matière d’accessibilité universelle.
  - Pour la conception des sentiers, il faudrait tenir compte de la diversité des besoins des usagers et s’adapter à l’ensemble des capacités dans la mesure du possible.
- ▶ Le réseau de sentiers devrait répondre aux besoins de toutes les personnes, quels que soient leur âge et leurs capacités, selon le principe « de 8 à 80 ans ».
- ▶ Tous les tronçons du Sentier de la capitale devraient respecter les normes minimales en matière d’accès polyvalent. Les escaliers, les marches, les rampes et les dénivelés ne devraient jamais gêner les déplacements des usagers des sentiers, quel que soit leur mode de déplacement.
  - ▶ Les informations de planification des distances et des parcours devraient être fournies aux points de décision et d’accès.
  - ▶ Aux points d’intérêt, les éléments et le mobilier devraient être conçus pour offrir des expériences équitables aux usagers de différents âges et de différentes compétences et aptitudes.
  - ▶ Lorsque les sentiers constituent la principale voie d’accès aux destinations et points d’intérêt importants :
    - le degré des pentes devrait être de 5 % ou moins;
    - des endroits pour s’arrêter devraient être prévus sur les longues pentes;
    - les pentes transversales devraient être de 2 % à 3 %.
- ▶ Si la topographie naturelle ne permet pas des pentes et des dénivelés appropriés, d’autres parcours à accessibilité universelle devraient être indiqués au point de planification du parcours de remplacement le plus proche.
- ▶ Il faudrait aménager et concevoir des lieux sans obstacle et incorporer des traitements favorisant l’accessibilité, comme l’emploi de marques ou de matériaux contrastants et d’indicateurs tactiles, le cas échéant.
- ▶ On devrait attribuer des adresses municipales aux espaces publics, aux terrains de stationnement et aux points d’accès situés le long du réseau de sentiers, afin de faciliter le débarquement et l’embarquement d’usagers.

## 2 Structure des sentiers



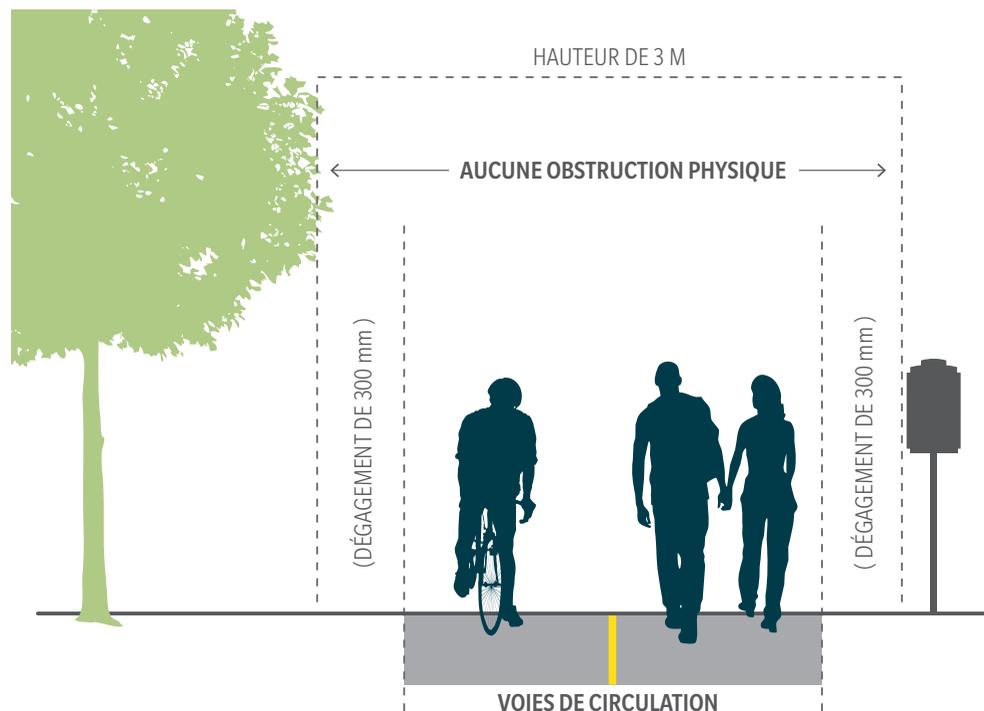
### 2.1 Corridor de sentier

- ▶ Le corridor d'un sentier est composé des voies de circulation et du paysage environnant de chaque côté du sentier.
- ▶ Le corridor peut être formé d'un sentier polyvalent partagé ou de tronçons de sentier divisés, auquel cas les voies piétonnes et cyclables constituent ensemble le corridor du sentier.
- ▶ Le corridor devrait être continu et relié à d'autres tronçons de sentier de manière à créer un réseau interconnecté et à offrir une expérience ininterrompue aux usagers.



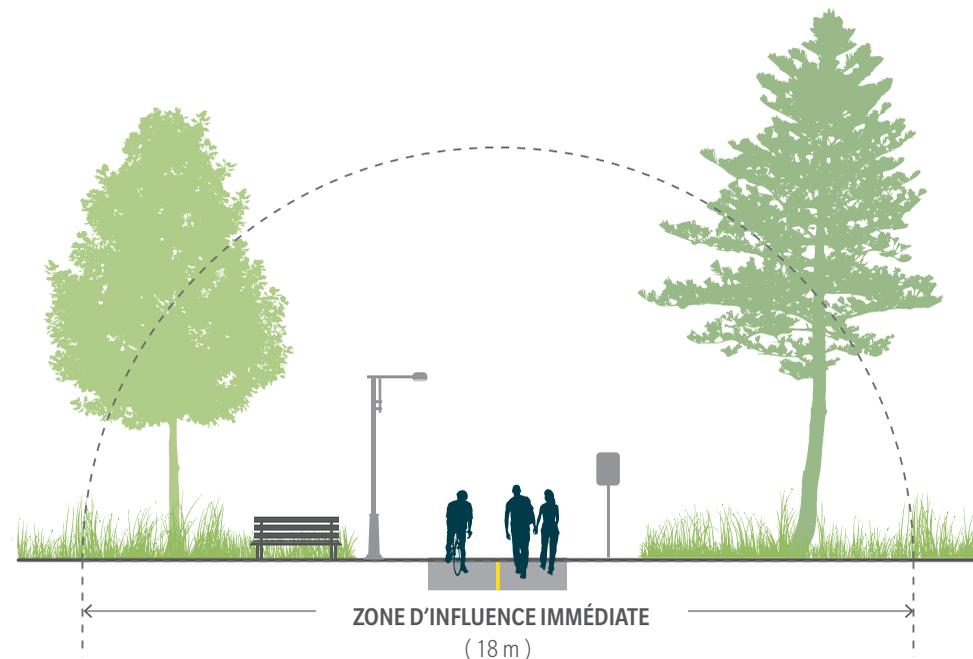
### 2.2 Voie de circulation

- ▶ Le sentier type du réseau sera un sentier polyvalent bidirectionnel divisé par une ligne médiane peinte.
- ▶ La voie de circulation est l'espace physique permettant le mouvement unidirectionnel des usagers. Un corridor bidirectionnel comprend au moins deux voies de circulation en sens opposé.
- ▶ Tous les usagers devraient se déplacer dans le même sens (côté droit du sentier) pour éviter les collisions et permettre le dépassement sûr et prévisible des usagers se déplaçant plus lentement.
- ▶ Le caractère polyvalent des voies de circulation ne devrait jamais être interrompu. Par exemple, les panneaux indiquant aux cyclistes de marcher à côté de leur vélo ne devraient jamais être utilisés sur une voie de communication.
- ▶ Il faut tenir compte de la manière dont les voies de circulation se raccordent et se croisent afin de créer un environnement clair et intuitif pour les usagers.
- ▶ Il pourrait être approprié de diviser les voies du sentier dans certains cas (*voir la section 9, Sentiers divisés*). Aux endroits où les voies de circulation traversent des espaces publics et des lieux distincts, elles doivent s'intégrer adéquatement au contexte (*voir la section 15.6, Intégration de la conception*).



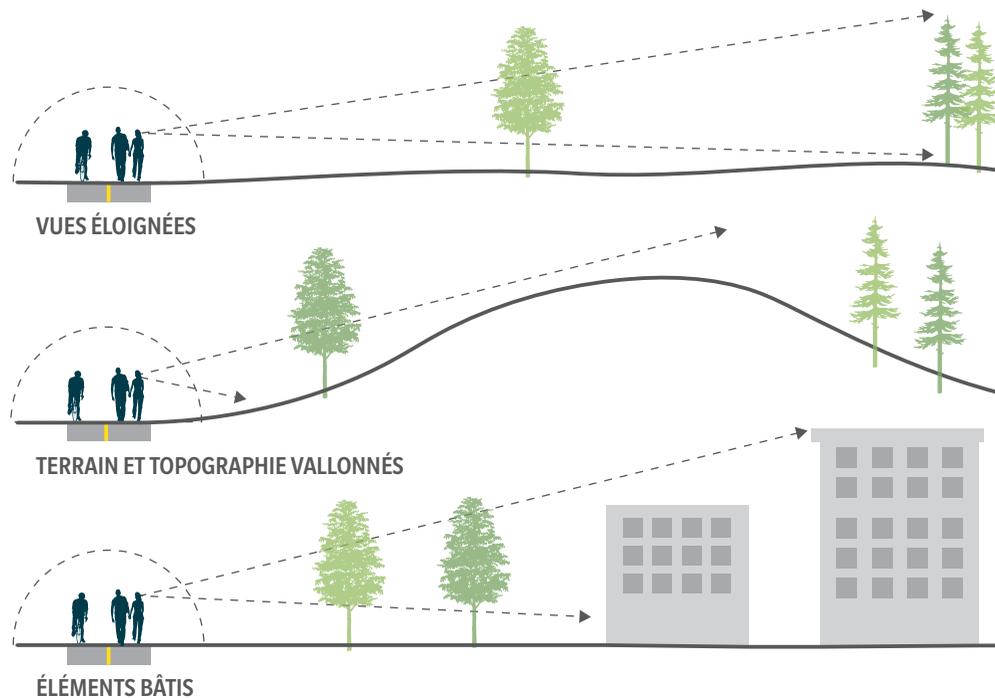
### 2.3 Zone de dégagement

- ▶ La zone de dégagement englobe les voies de circulation et fait en sorte que les usagers des sentiers se déplacent dans un milieu exempt d'obstacles et de dangers.
- ▶ Un dégagement vertical de 3 m devrait être prévu pour éliminer les obstacles en hauteur et permettre la circulation des véhicules d'entretien et d'urgence.
  - Cette ligne directrice s'applique à tout objet en hauteur, comme les branches d'arbre, les ponts, les viaducs, les tunnels, les panneaux suspendus, les dispositifs d'éclairage, etc.
- ▶ Un dégagement horizontal de 300 mm (au minimum) doit être prévu de chaque côté de la bordure du sentier. Cette ligne directrice s'applique à tout objet fixe qui se trouve à côté du sentier, y compris les poteaux indicateurs, les panneaux de signalisation, les poteaux, les garde-corps, les luminaires, les bancs, le mobilier urbain, etc.
  - Près des courbes, cette distance devrait être augmentée à 500 mm, dans la mesure du possible.



### 2.4 Zone d'influence immédiate

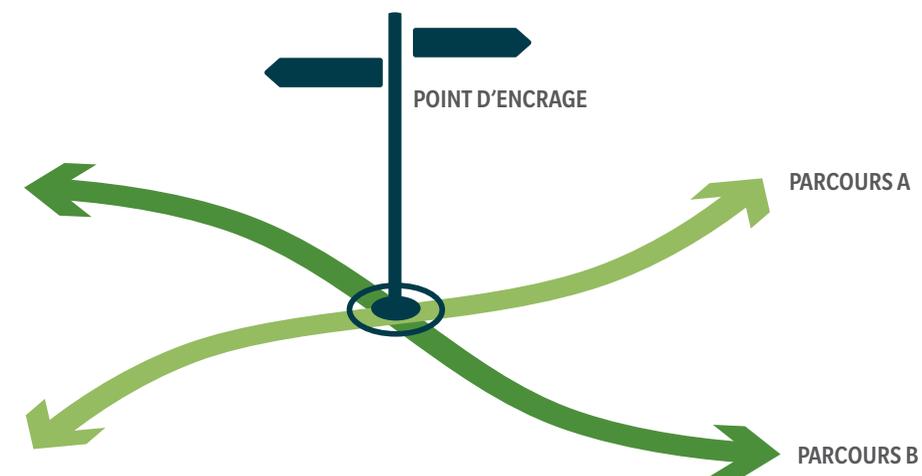
- ▶ La zone d'influence immédiate comprend une zone d'environ 6 m de part et d'autre des voies de circulation, ce qui a une incidence directe sur l'expérience de l'utilisateur.
- ▶ La largeur exacte de la zone d'influence immédiate devrait être définie dans le cadre de la conception ou de l'analyse d'un projet, en tenant compte du contexte du sentier, notamment le type et la qualité du paysage, l'étendue des vues, la forme bâtie, l'utilisation des terrains adjacents, etc.
- ▶ La zone d'influence immédiate devrait refléter le caractère du lieu et contribuer à l'environnement de l'utilisateur du sentier.



## 2.5 Zone d'influence élargie

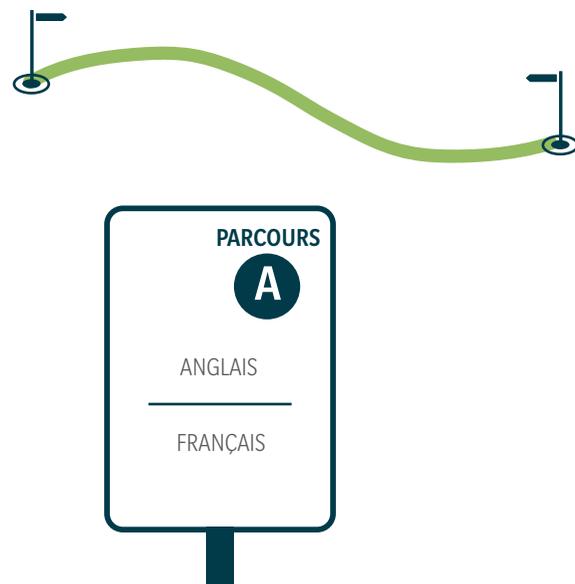
- ▶ La zone d'influence élargie est la zone la plus large située au-delà de la zone d'influence immédiate, jusqu'à 30 m de chaque côté du sentier.
- ▶ La largeur de la zone d'influence élargie varie en fonction de l'environnement immédiat, de la topographie, de la végétation et de l'environnement bâti du corridor du sentier.
- ▶ La zone d'influence élargie devrait être utilisée pour déterminer l'impact des projets de sentier sur l'expérience des usagers.
- ▶ La zone d'influence élargie devrait mettre en valeur les points de repère environnants, contribuer à la qualité panoramique du sentier et compléter le caractère du paysage.
- ▶ La zone d'influence élargie devrait respecter les espaces publics, les espaces verts et le caractère du paysage de la capitale et y contribuer.

## 3 Réseau



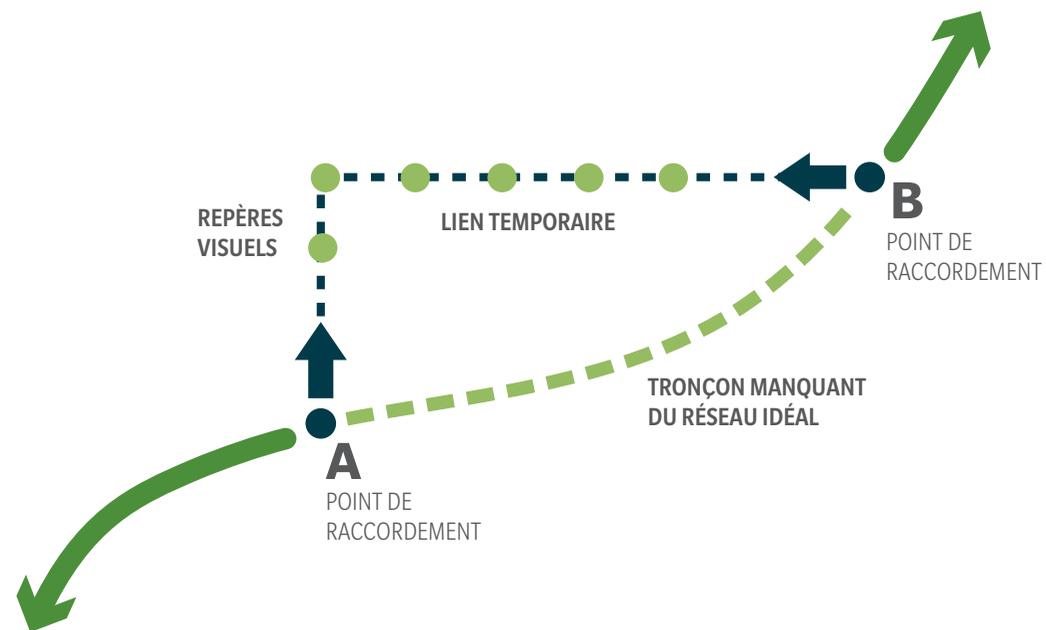
## 3.1 Parcours de découverte et points d'ancrage

- ▶ Le réseau de sentiers comptera plusieurs parcours de découverte, reliés par des points d'ancrage servant de points de prise de décisions importants.
  - Les parcours de découverte devraient être continus et débuter et se terminer à un point d'ancrage.
  - Les points d'ancrage devraient relier au moins deux parcours de découverte.
- ▶ Les points d'ancrage devraient être visuellement distincts de tous les autres points de jonction avec des tronçons de sentier ne faisant pas partie du Sentier de la capitale et constituer les points de prise de décisions les plus importants du réseau.



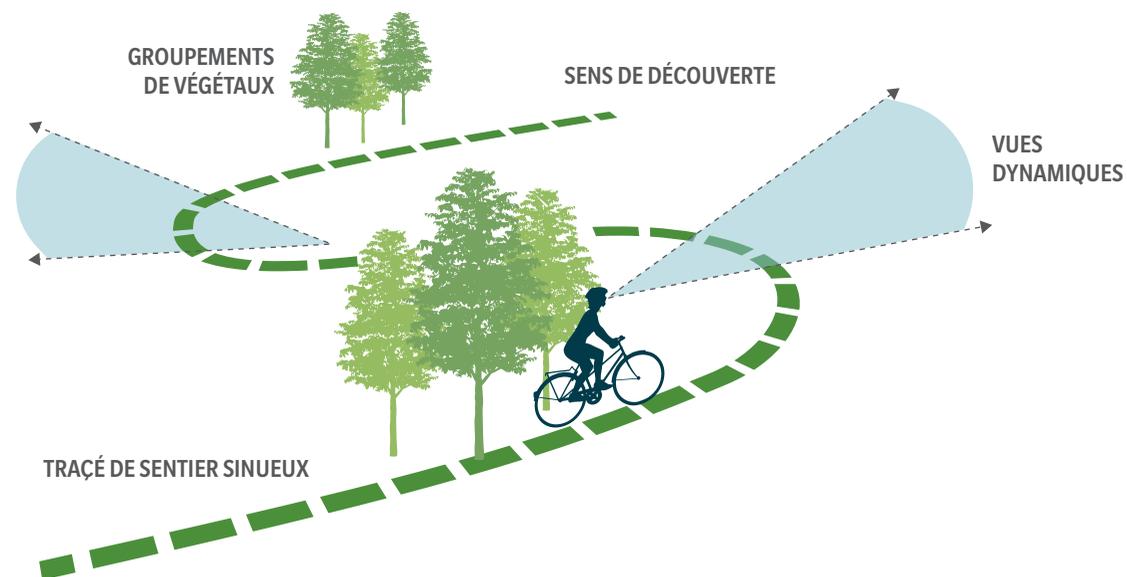
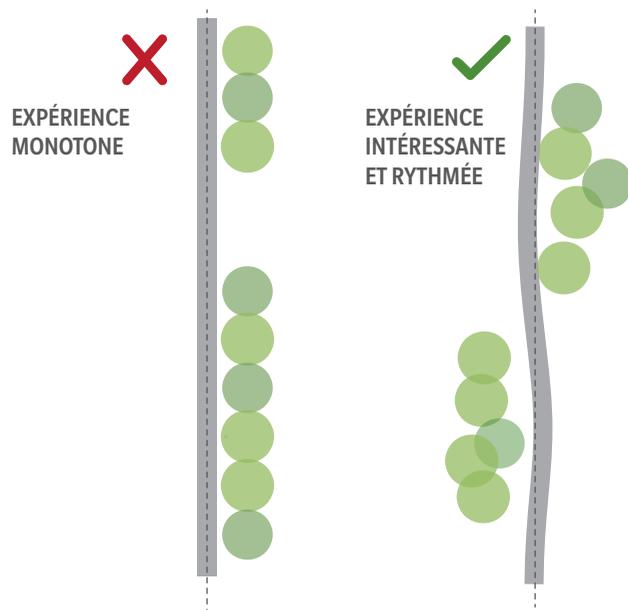
### 3.2 Convention d'appellation

- ▶ Les parcours de découverte devraient porter le même nom du début à la fin, mais les segments discontinus ou parallèles qui y sont rattachés devraient avoir des noms différents de celui du parcours.
  - Les points d'ancrage marquent les changements de nom.
- ▶ Les noms de sentier devraient refléter l'endroit et l'expérience proposée (p. ex., sentier de la Rivière-des-Outaouais).
- ▶ Il faudrait éviter les adjectifs de direction comme « est », « ouest », « sud » et « nord ».
- ▶ On devrait envisager de numérotter les parcours pour fournir une référence bilingue simple et faciliter la lisibilité pour les cyclistes qui se déplacent à bonne vitesse.



### 3.3 Liens temporaires

- ▶ À court terme, afin de relier deux tronçons de sentier non contigus, le Sentier de la capitale peut emprunter un sentier existant ou un autre parcours qui ne fait pas partie du réseau idéal.
  - ▶ Lorsqu'il manque un tronçon de sentier en site propre, des liens temporaires, comme des bandes cyclables, des trottoirs et des modifications à l'accotement de la chaussée, peuvent améliorer la continuité à court terme du réseau.
  - ▶ Tous les liens temporaires devraient servir de corridor polyvalent.
  - ▶ Tous les liens temporaires devraient être sécuritaires et respecter les normes minimales de sécurité routière.
- ▶ Les liens temporaires devraient :
    - être indiqués comme tels sur les cartes et les outils de planification de voyage;
    - être continus et ininterrompus dans la mesure du possible;
    - inclure des repères visuels adéquats pour permettre aux usagers des sentiers de les suivre sans perdre la trace du parcours;
    - comprendre une signalisation claire indiquant les liens avec les parcours de découverte officiels du Sentier de la capitale.
  - ▶ Lorsque des tronçons permanents sont ajoutés au réseau de sentiers, les liens temporaires anciens ou inutiles devraient être supprimés.
  - ▶ La signalisation et les repères visuels, de même que les parcours temporaires, devraient s'harmoniser avec le vocabulaire de conception du Sentier de la capitale.



### 3.4 Tracé

- ▶ Les sentiers proposés dans le présent plan sont décrits à des fins de représentation uniquement. La conception et l'évaluation de tous les nouveaux tracés de sentier devraient être adaptées aux conditions de l'emplacement et tenir compte des coûts, de la faisabilité et de l'impact environnemental.
- ▶ Les sentiers devraient présenter une trajectoire sinueuse chaque fois que cela est possible, afin de renforcer le sentiment de découverte et d'anticipation.
  - Il faudrait éviter les longs corridors rectilignes qui créent un milieu monotone pour les usagers.
- ▶ Le tracé d'un sentier devrait respecter les éléments existants (p. ex., la végétation, les cours d'eau et les environnements bâtis) du paysage qu'il traverse.
- ▶ Le tracé d'un sentier devrait être complémentaire à la topographie naturelle et s'harmoniser avec les variations du terrain dans la mesure du possible.
- ▶ L'utilisation de raccourcis et de sentiers de circulation non officiels devrait être découragée par des tracés intuitifs et des aménagements paysagers.
- ▶ Des panoramas et des vues agréables devraient être créés et mis en valeur par les courbes et le tracé des sentiers.
- ▶ Les lignes de vue principales devraient être mises en valeur en encadrant le point d'intérêt et en maintenant la vue dégagée.
- ▶ Les parcours devraient offrir diverses expériences géospaciales, des zones basses ouvertes, comme des pelouses et des prairies, alternant avec des éléments en hauteur, comme des zones boisées et des édifices.

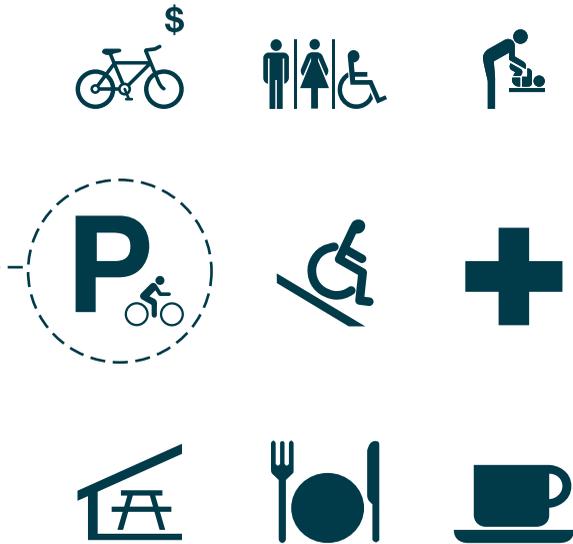
## 4 Identité visuelle



### 4.1 Image de marque

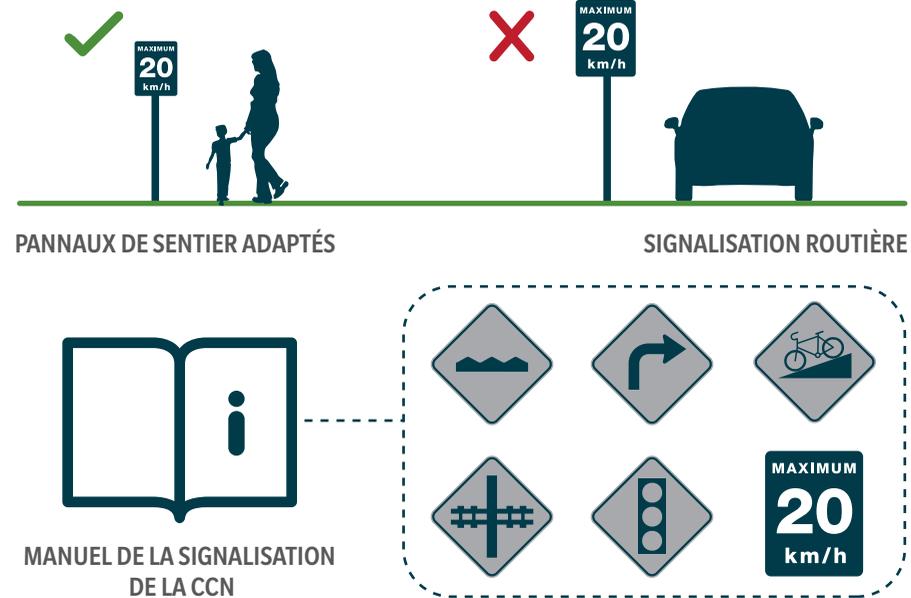
- ▶ Tous les éléments devraient compléter et renforcer l'identité visuelle et l'image de marque du Sentier de la capitale, tout en respectant l'emplacement et le caractère du lieu (*voir également la section 12, Caractère du paysage*).
- ▶ Les éléments types des sentiers comprennent les suivants :
  - une image de marque et un logo de programme;
  - un mobilier de sentier adapté aux différents types de caractère du paysage;
  - un ensemble de dispositifs d'affichage normalisés, convenant ou adaptés au lieu et appliqués uniformément à l'ensemble du Sentier de la capitale.
- ▶ Lorsque le réseau de sentiers est relié à un réseau de sentiers municipal ou interrégional ou lorsqu'il partage des sections avec un tel réseau, la visibilité de la marque partenaire devrait être intégrée pour permettre la continuité de ce réseau.
  - En situation de sentier partagé, l'identité visuelle prédominante devrait être celle du Sentier de la capitale.
- ▶ Les informations sur la propriété du sentier devraient être secondaires par rapport à toutes les autres informations de signalisation (p. ex., à l'aide d'un « onglet » de logo sur le bord inférieur du panneau d'identification du sentier).

### GLOSSAIRE DE PICTOGRAMMES ACCESSIBLE AU PUBLIC



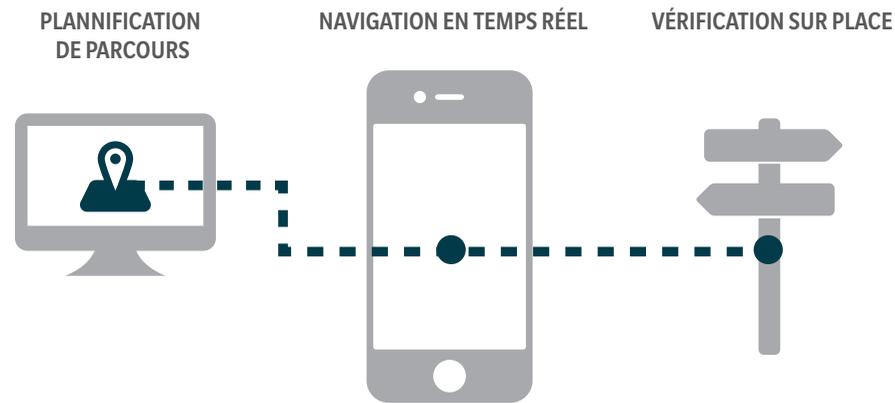
### 4.2 Symboles

- ▶ Dans la mesure du possible, des symboles graphiques devraient être utilisés plutôt qu'un texte bilingue très long.
- ▶ Les symboles et les pictogrammes devraient être systématiquement appliqués sur le réseau et harmonisés avec les normes municipales dans la mesure du possible.
- ▶ Un glossaire des symboles et de leur signification devrait être mis à la disposition du public.



### 4.3 Panneaux d'information et de signalisation

- ▶ **Tous les panneaux devraient faire partie de l'ensemble des panneaux standard de la CCN.**
  - Lorsque de nouvelles exigences en matière de signalisation apparaissent, une signalisation typique devrait être conçue et ajoutée aux normes de la CCN.
- ▶ **La signalisation devrait être accessible.**
  - Les principes de conception universelle devraient être appliqués à la signalisation, notamment la taille, la couleur et le contraste de la police, ainsi que la hauteur de pose.
  - Dans la mesure du possible, on devrait utiliser des symboles plutôt que du texte.
  - Tout texte devrait figurer dans les deux langues officielles.
  - Les panneaux de signalisation devraient être à échelle humaine et facilement lisibles par les piétons et les cyclistes.
- ▶ **La collaboration avec la Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau devrait être recherchée afin d'harmoniser, le plus possible, les éléments clés des panneaux d'information et de signalisation et afin d'assurer la cohérence des pictogrammes, des symboles et des types de signalisation.**
- ▶ **Tous les travaux devraient viser à contribuer, dans la mesure du possible, à réduire la quantité de panneaux sur le réseau de sentiers (par l'aménagement, par exemple).**
  - Les panneaux d'information et de signalisation doivent s'harmoniser avec les autres éléments de conception dans la mesure du possible (p. ex. installation de plusieurs pictogrammes sur une seule borne).
- Les panneaux de signalisation devraient être intégrés de manière esthétique au lieu. Par exemple, dans le parc de la Gatineau, les poteaux indicateurs devraient s'harmoniser avec la palette de matériaux utilisée pour les panneaux de signalisation. De la même façon, des matériaux appropriés devraient être choisis pour la Ceinture de verdure, le secteur du cœur, les terrains urbains et d'autres secteurs ayant un caractère particulier.
- ▶ **La signalisation devrait cibler tous les types d'utilisateurs et communiquer les comportements positifs.**
  - L'utilisation de pictogrammes et de nouveaux types de panneaux pour répondre à des conditions particulières devrait être explorée.



\* Exemple de signalisation efficace, Port Hawkesbury (Nouvelle-Écosse). (Mention de source, p. 173)

## 4.4 Éléments d'orientation

- ▶ L'approche d'orientation devrait favoriser l'esprit d'exploration et de découverte.
- ▶ Le programme d'orientation du Sentier de la capitale devrait aider les usagers :
  - à connaître leur emplacement dans le contexte géographique plus large;
  - à connaître les emplacements des points d'accès, des intersections et des passages;
  - à évaluer la distance parcourue et la distance à parcourir jusqu'aux prochains points;
  - à identifier les destinations et les points de repère.
- ▶ Les informations d'orientation devraient être simplifiées sur les diverses plateformes, notamment la signalisation physique, les cartes imprimées et les outils numériques.
- ▶ Les éléments d'orientation devraient respecter l'ensemble de panneaux et d'éléments normalisés de la CCN propres au Sentier de la capitale. Les panneaux d'orientation du Sentier de la capitale devraient comprendre les éléments suivants :
  - un identificateur de programme du Sentier de la capitale (pour différencier ce parcours distinctif des autres parcours);
  - un pictogramme qui symbolise le sentier (généralement utilisé sur les cartes et les panneaux de lien);
  - une logique dans l'appellation ou une convention d'appellation des sentiers;
  - des panneaux d'identification des sentiers (installés à tous les points d'accès);
  - de l'information directionnelle.
- ▶ Les éléments d'orientation (p. ex., signalisation, cartes, démarcations et balises) devraient contribuer à une expérience d'orientation simple et intuitive.
  - L'identification de lieux précis devrait donner la priorité aux destinations d'intérêt national qui servent de points de repère et facilitent l'orientation des usagers.
- Les éléments d'orientation ne visent pas à diriger les usagers en ligne directe, car il existe un nombre infini de points de départ et de destinations potentielles.
- Les cartes d'orientation devraient fournir des indications sur les parcours et les distances et indiquer les points de repère pour faciliter l'orientation, ainsi que les services.
- Les cartes doivent être situées aux points d'accès et d'ancrage, dans une zone usager élargie, afin de ne pas bloquer la voie de circulation.
- Les marqueurs d'emplacement devraient fournir des informations de positionnement en fonction des routes et des éléments adjacents au sentier.
- Les marqueurs de lien (comme les balises et les pistes de navigation) devraient fournir un repère visuel pour que l'utilisateur puisse suivre le parcours lorsque le tracé du sentier ou le traitement de surface est interrompu ou difficile à comprendre. Ils peuvent comprendre des marques sur la chassée ou des éléments de signalisation.



Exemples de marquage de la chaussée, promenade Samuel-De Champlain, Québec (Québec).



\* Exemple de ligne médiane marquée, Great Lakes Waterfront Trail, Toronto (Ontario). (Mention de source, p. 173)

## 4.5 Marquage de la chaussée

- ▶ Le blanc est la couleur par défaut pour toutes les marques peintes sur la chaussée (sauf la ligne médiane).
- ▶ La gamme des marques sur la chaussée (p. ex., symboles et pictogrammes) peut comprendre :
  - des flèches directionnelles, pour rappeler aux usagers de rester à droite;
  - des symboles décoratifs qui renforcent l'identité visuelle et l'image de marque du Sentier de la capitale;
  - des symboles de mode de déplacement (p. ex., symboles de piéton et cycliste), pour indiquer qu'il s'agit d'un sentier partagé ou séparé;
  - des traitements spéciaux aux jonctions de sentiers où le nombre d'usagers est élevé, pour indiquer les zones de croisement, et à d'autres points de conflit potentiel entre usagers;
  - des marques servant à compléter la signalisation, notamment des bandes d'arrêt et des marques d'avertissement avant les panneaux d'arrêt, les limites de vitesse, les zones de vitesse réduite, les bornes de distance, etc.
- ▶ Les marques devraient être appliquées de façon esthétique et cohérente sur l'ensemble du réseau de sentiers.
- ▶ Toutes les marques devraient être conçues à l'échelle piétonne et appliquées au moyen de pochoirs personnalisés de la CCN selon ses normes de signalisation.
- ▶ Les marques sur la chaussée devraient être appliquées à l'aide de revêtements de surface résistants à l'usure et durables pour assurer la lisibilité.
  - Les peintures devraient être des formules de haute qualité et durables, pouvant résister aux travaux d'entretien hivernal. Il faut éviter la surutilisation de symboles peints qui pourraient s'effacer au fil du temps. On devrait utiliser, dans la mesure du possible, des éléments de conception permanents, comme la signalisation, des motifs de revêtement et des éléments paysagers.

## 4.6 Ligne médiane

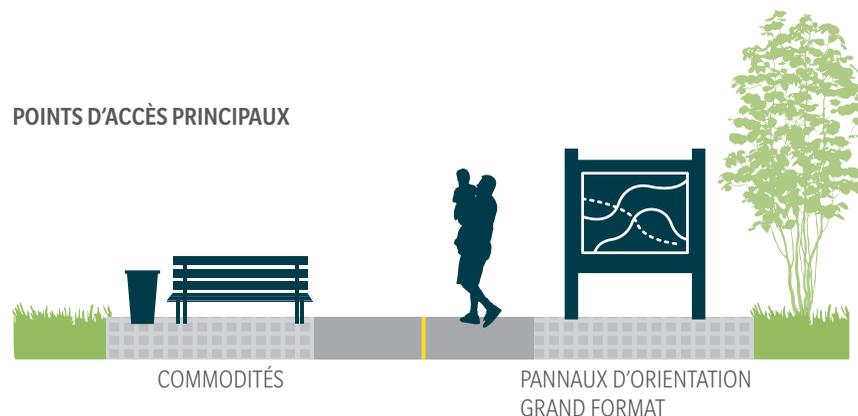
- ▶ Une ligne médiane devrait être tracée sur tous les tronçons revêtus (asphaltés) du réseau de sentiers.
- ▶ La ligne médiane par défaut est une ligne jaune simple continue.
  - L'utilisation d'une nouvelle couleur distinctive pour la ligne médiane (de préférence le vert ou le bleu) pourrait être envisagée pour distinguer le Sentier de la capitale des autres réseaux de mobilité active et faciliter l'orientation. Si cette approche est adoptée, elle devra être appliquée à l'échelle du réseau.
- ▶ Toutes les autres lignes peintes sur la chaussée devraient être blanches.
- ▶ Il pourrait être nécessaire de peindre une ligne de chaque côté du sentier pour en délimiter l'accotement.
- ▶ Lorsque le Sentier de la capitale traverse un espace public ou partagé, la ligne médiane devrait être supprimée et les bords du sentier peuvent être utilisés pour délimiter la voie de communication (un traitement de surface ou un marquage différent peut aussi être utilisé).

## 5 Accès



ACCÈS PUBLIC

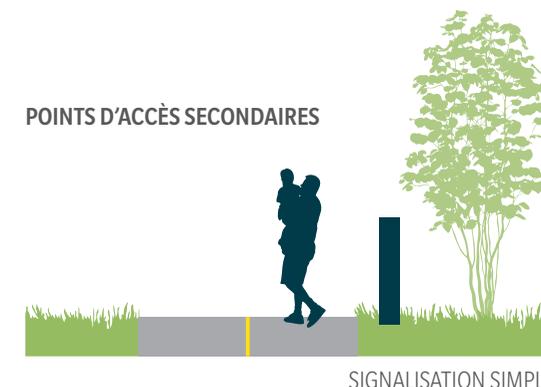
POINTS D'ACCÈS PRINCIPAUX



COMMODITÉS

PANNAUX D'ORIENTATION  
GRAND FORMAT

POINTS D'ACCÈS SECONDAIRES



SIGNALISATION SIMPLE

### 5.1 Points d'accès

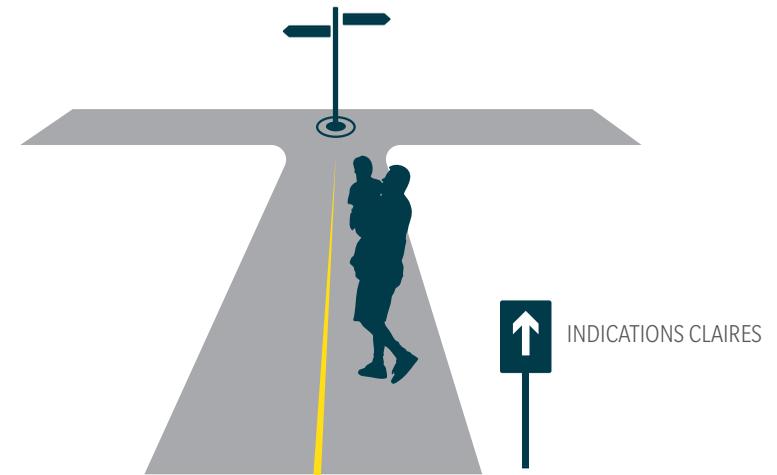
- ▶ Tous les points d'accès devraient être situés sur des terres publiques. L'accès direct au Sentier de la capitale depuis des terrains privés est déconseillé.
- ▶ Les points d'accès devraient être clairement indiqués à l'aide du logo du Sentier de la capitale et conformément aux normes de signalisation.
- ▶ Les points d'accès peuvent être situés sur les terrains municipaux et devraient être situés de manière appropriée au bord des routes et des trottoirs municipaux afin de fournir un accès permanent à tous les types d'usagers.
- ▶ Les points d'accès devraient être conçus pour permettre aux usagers qui entrent sur le sentier de s'intégrer sans heurt à la circulation.
- ▶ Les points d'accès devraient être conçus pour inviter les usagers de mobilité active et dissuader l'entrée de véhicules non autorisés.

### 5.2 Points d'accès principaux

- ▶ Les points d'accès principaux devraient être bien visibles, et les principaux points d'arrivée le long du réseau de sentiers devraient y être clairement indiqués.
- ▶ Une palette cohérente de panneaux de signalisation et d'éléments de conception devrait être utilisée pour créer un ensemble d'éléments facilement reconnaissable.
- ▶ Les points d'accès principaux devraient être conçus pour être multifonctionnels et servir de lieux de repos, d'aires de rencontre, de petites aires de service et de zones d'information.
- ▶ Les points d'accès principaux devraient fournir des éléments complémentaires comme les suivants :
  - des informations d'orientation;
  - des cartes de localisation illustrant l'ensemble du réseau;
  - des bancs, des poubelles;
  - des espaces de stationnement (le cas échéant).
- ▶ Les points d'accès principaux peuvent être situés immédiatement à côté du sentier ou à l'extrémité d'importants liens de connexion.

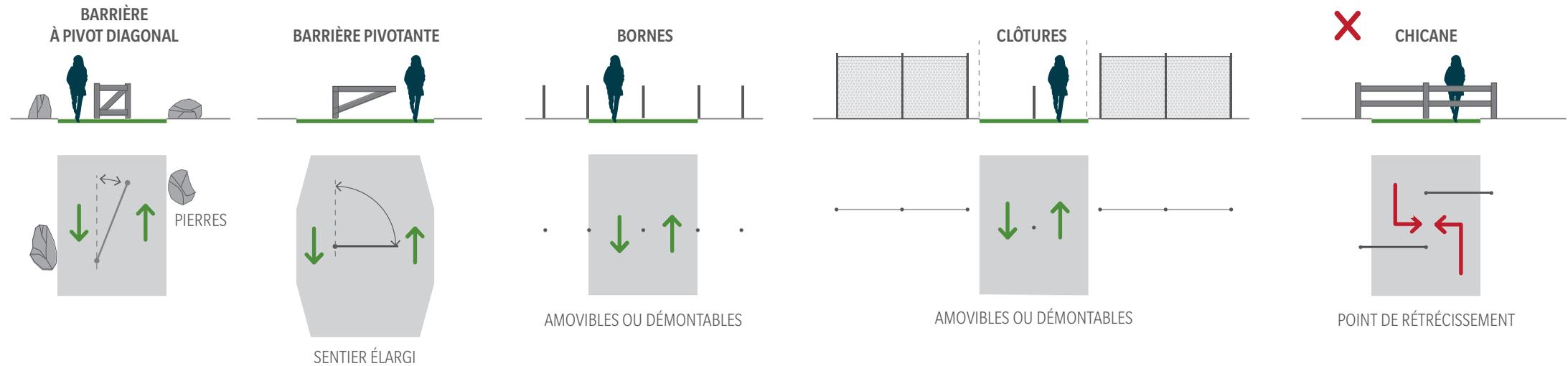
### 5.3 Points d'accès secondaires

- ▶ Les points d'accès secondaires devraient être repérables et respecter l'identité visuelle du Sentier de la capitale.
- ▶ Les points d'accès secondaires devraient être moins importants que les points d'accès principaux.



## 5.4 Liens de connexion

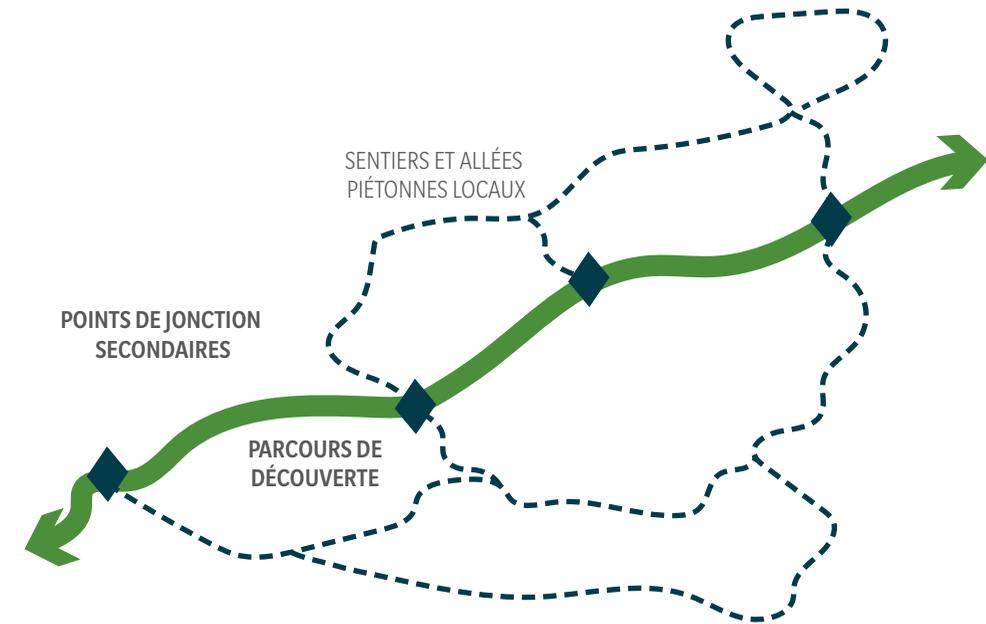
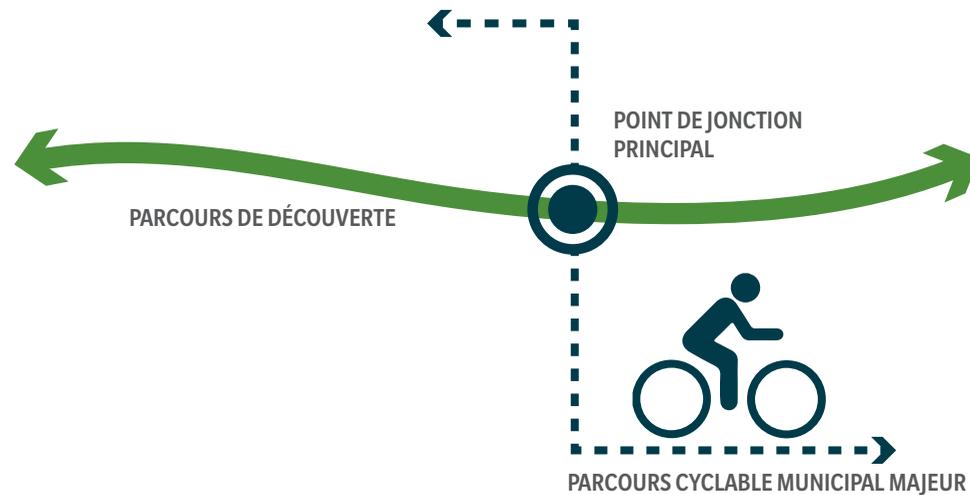
- ▶ Les liens de connexion devraient relier les parcours de découverte à d'autres réseaux de sentiers, à des pôles de transport en commun, à des aires de stationnement, à des destinations de la capitale et aux quartiers adjacents.
- ▶ Chaque lien de connexion devrait comprendre un point d'accès conçu de manière appropriée, qui communique avec la zone environnante et qui constitue le point de contact initial avec le réseau de sentiers.
- ▶ Les « lignes de désir » existantes ou les zones que les usagers préfèrent emprunter actuellement pour accéder au réseau devraient être prises en compte lors de l'aménagement officiel de nouveaux liens de connexion.
- ▶ Tous les nouveaux parcours de découverte devraient inclure des liens de connexion pratiques vers et depuis les quartiers adjacents.
- ▶ Les nouveaux liens de connexion non expressément désignés dans le présent plan devraient être examinés au cas par cas et classés par ordre de priorité comme suit :
  - les liens vers et depuis les principales destinations et principaux points d'intérêt public (musées, monuments commémoratifs, parcs publics, etc.) et les principales stations de transport en commun;
  - les liens vers et depuis les sentiers polyvalents ne faisant pas partie du réseau du Sentier de la capitale, ou vers et depuis les principales installations de mobilité active sur route;
  - les liens vers et depuis les quartiers résidentiels adjacents densément peuplés, où il n'existe aucun autre point d'accès formel ou informel à proximité (400 m ou 5 minutes à pied), en tenant compte de l'équité sociale et en donnant la priorité aux zones actuellement non desservies par le réseau de sentiers.
- ▶ Les sentiers polyvalents municipaux en bordure de route qui traversent la Ceinture de verdure et le parc de la Gatineau seront traités comme des liens de connexion s'ils ne font pas partie d'un parcours cyclable municipal plus grand. Les normes de conception du Sentier de la capitale devraient être appliquées à partir de l'intersection la plus rapprochée se trouvant à l'extérieur de la Ceinture de verdure ou du parc de la Gatineau, jusqu'au point de jonction avec le parcours de découverte du Sentier de la capitale.
- ▶ Les liens de connexion devraient respecter la largeur minimale requise pour le Sentier de la capitale et idéalement, ils devraient avoir la même largeur que le parcours de découverte qu'ils rejoignent.
- ▶ Les sentiers et allées piétonnes locaux rejoignant le Sentier de la capitale qui ne constituent pas des liens de connexion officiels devraient être visuellement perceptibles par leur conception et leur aménagement.



## 5.5 Barrières et barricades

- ▶ Des barrières ou des barricades peuvent être nécessaires aux points d'accès principaux ou secondaires afin de contrôler l'accès des véhicules non autorisés (comme les automobiles et d'autres véhicules motorisés).
- ▶ Elles doivent être manœuvrables pour permettre l'accès des véhicules d'entretien ou d'urgence autorisés au besoin.
- ▶ Dans la mesure du possible, l'aspect des barrières et des barricades devrait être compatible avec celui d'autres points d'accès à proximité et être adapté au caractère du paysage (p. ex., à celui de la Ceinture de verdure par rapport à celui du centre urbain).
- ▶ Les barrières ne devraient pas entraver la zone de dégagement du sentier ni obstruer ou perturber la circulation des usagers.
  - L'utilisation de chicanes devrait être évitée.
- ▶ Les points d'entrée non officiels devraient être fermés et le terrain, remis à l'état naturel. Il faudrait utiliser des barricades physiques, comme des clôtures ou de grosses pierres, pour bloquer ou fermer ces voies.
- ▶ Les ouvertures dans les clôtures, les chicanes ou les barrières devraient être au moins aussi larges que la voie de circulation et de préférence dépasser de 300 mm de chaque côté.

## 6 Points de jonction



### 6.1 Points de jonction principaux

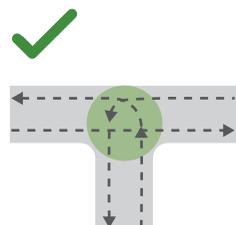
Les points de jonction sont des liens ou des connexions vers des sentiers autres que ceux du Sentier de la capitale. Ceux-ci peuvent inclure des liens avec des réseaux de sentiers municipaux et locaux complémentaires, ou avec d'autres sentiers, chemins et allées de la CCN.

- ▶ Les points de jonction principaux avec les voies cyclables municipales majeures devraient être traités comme des liens importants qui relient les deux réseaux à une échelle régionale, et ils devraient fournir des indications de direction pour les deux parcours.
- ▶ Les points de jonction principaux devraient inclure des cartes d'orientation et des indicateurs de parcours communs pour indiquer les deux réseaux et faciliter la navigation entre ceux-ci.

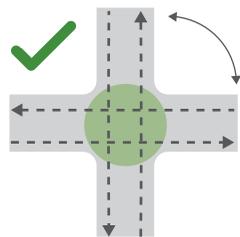
### 6.2 Points de jonction secondaires

- ▶ Les points de jonction secondaires sont reliés aux sentiers locaux qui ne font pas partie du Sentier de la capitale, et les normes de conception appliquées devraient différencier les deux réseaux.
- ▶ Aux points de jonction secondaires avec des allées piétonnes et des sentiers locaux, le Sentier de la capitale devrait être clairement désigné comme étant la principale voie de communication polyvalente.
  - La signalisation, les symboles et les éléments du paysage devraient renforcer la nature polyvalente du réseau de sentiers et indiquer le passage à un seul mode, au besoin (p. ex., démarcation de la circulation réservée aux piétons dans les parcs de la capitale).
- ▶ Lorsqu'un sentier local traverse le Sentier de la capitale, il convient d'utiliser des démarcations ou un traitement de surface différent (peinture ou revêtement) pour avertir les usagers d'une éventuelle zone de conflit et pour renforcer la priorité des piétons (*voir la section 10.2, Zones de priorité aux piétons*).

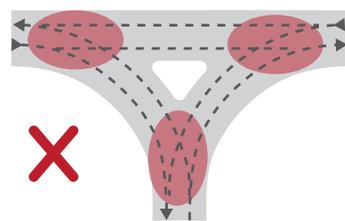
JONCTION EN T



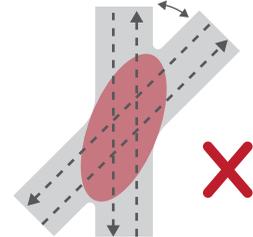
90 DEGRÉS (MIN. 60 DEGRÉS)



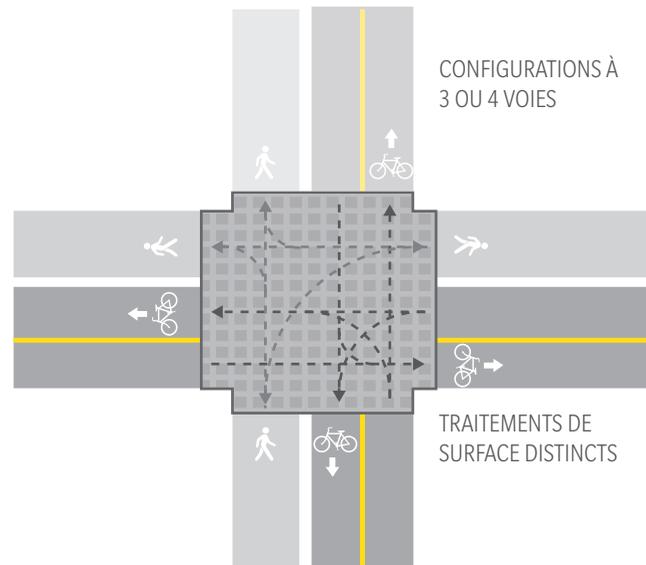
JONCTION EN Y



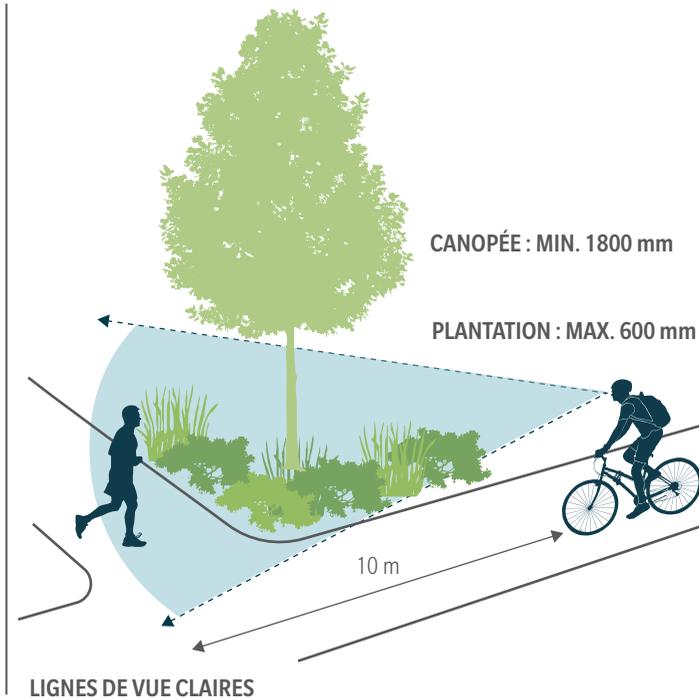
MOINS DE 60 DEGRÉS



GÉOMÉTRIE DES POINTS DE JONCTION



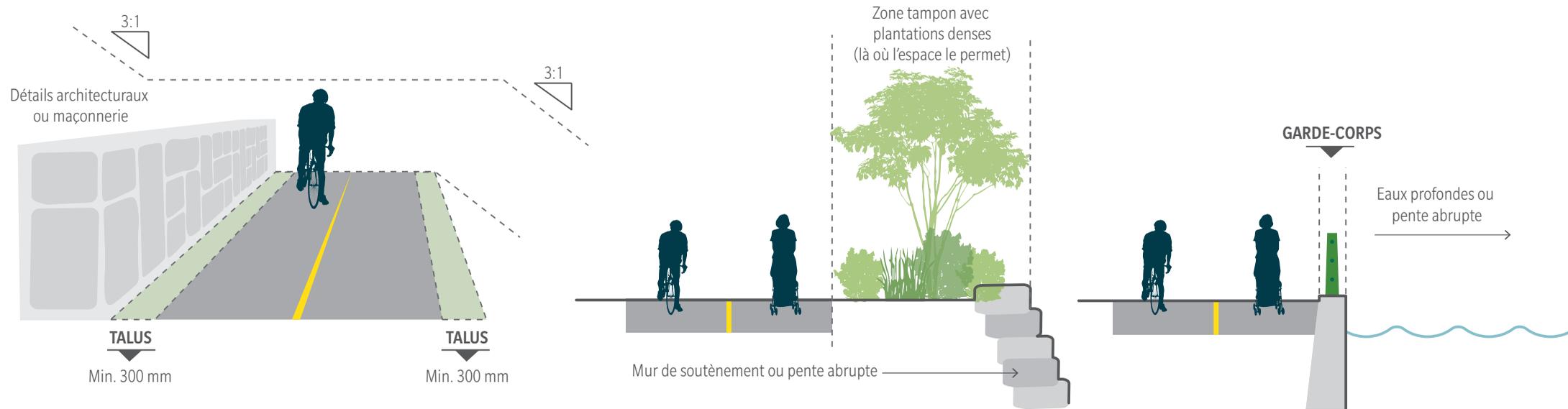
(VOIR AUSSI LA SECTION 9, SENTIERS DIVISÉS)  
EXEMPLE DE ZONE DE CROISEMENT COMPLEXE DIVISÉE



### 6.3 Zones de croisement

- ▶ Les zones de croisement se trouvent aux jonctions de sentier où se rencontrent deux voies de déplacement ou plus. Les zones de croisement devraient être conçues de manière à ralentir et à faciliter la circulation des usagers.
- ▶ La configuration des zones de croisement devrait indiquer clairement la direction de déplacement et la priorité des voies de circulation afin de favoriser des comportements prévisibles chez les usagers et de permettre leur passage sans danger.
- ▶ Les jonctions simples en T sont encouragées. Il faut éviter les jonctions complexes en Y et les géométries triangulaires où les profils de passage sont confus.
- ▶ Des repères visuels pourraient être utilisés 20 m avant les jonctions pour informer à l'avance les usagers d'une zone de croisement (par de la signalisation ou des marques sur la chaussée).
- ▶ Des traitements de surface (p. ex., peinture, pavés, asphalte texturé, etc.) peuvent être envisagés pour les jonctions de sentiers à plus grand débit, afin de mettre en évidence la présence d'une zone de conflit potentiel. Les traitements de surface devraient s'étendre sur toute la zone de croisement.
- ▶ Lorsque les voies de communication qui se croisent comptent une ligne médiane, celle de la voie principale devrait être continue, et celle du lien de connexion ou de la voie secondaire ne devrait pas traverser les voies de circulation. S'il s'agit de deux voies de communication principales, la zone de croisement devrait être plus grande pour permettre les déplacements dans toutes les directions, et les deux lignes médianes devraient être interrompues par un changement de texture ou de traitement de surface dans toute la zone.
- ▶ Une distance de visibilité appropriée devrait être prévue dans les courbes et les pentes, et on devrait tenir compte de la vitesse de déplacement pour permettre des temps de réaction adéquats aux éléments à venir sur le sentier.
- ▶ Une gestion appropriée de la végétation devrait être effectuée pour assurer une bonne visibilité. En particulier, les buissons denses au niveau des yeux devraient être évités près des bordures du sentier et des courbes serrées.
- ▶ Toutes les jonctions de sentiers devraient :
  - avoir un angle d'intersection de 90 degrés ou presque et jamais un angle inférieur à 60 degrés;
  - fournir une visibilité adéquate, faciliter le contact visuel entre les usagers et les conscientiser à la présence des autres usagers.

## 7 Aménagements latéraux



### 7.1 Talus

- ▶ Dans la mesure du possible, les talus d'accotements des sentiers devraient être minimaux (moins de 3 : 1).
- ▶ Dans la mesure du possible, il faut éviter les chutes verticales ou les fortes pentes adjacentes aux bordures d'un sentier.
- ▶ L'utilisation de murs de structure verticaux devrait être évitée, sauf dans les zones urbaines où des considérations spatiales ou architecturales le justifient. Dans ces conditions, une intégration esthétique devrait être effectuée à l'aide de matériaux de qualité (comme la pierre de maçonnerie) et de détails artistiques ou architecturaux (détails en relief, placages ou peintures murales).
- ▶ Un accotement nivelé d'au moins 300 mm devrait être prévu des deux côtés du sentier.

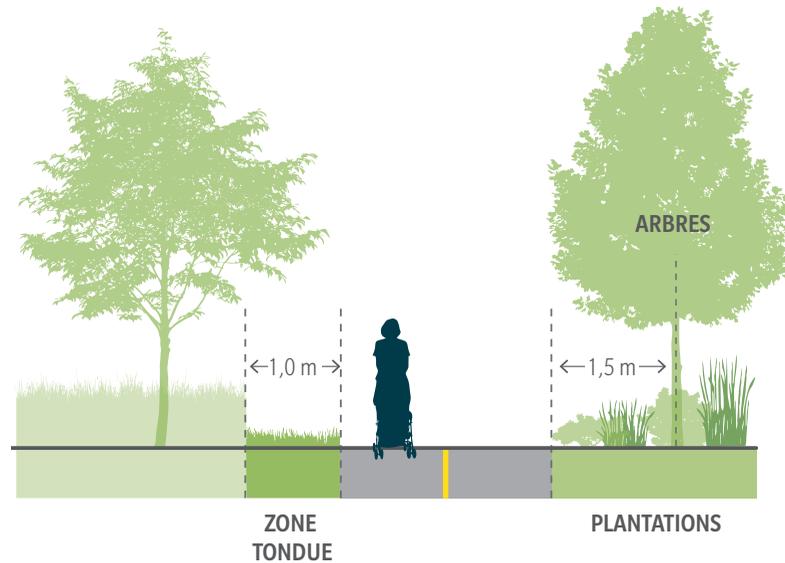
### 7.2 Protection latérale

- ▶ Les tronçons de sentier qui longent de près des eaux profondes (comme le canal Rideau) ou des pentes très abruptes devraient comprendre une protection latérale, comme des garde-corps, des glissières ou des zones tampons, afin de protéger les piétons et les cyclistes.
- ▶ Des plantations denses ou des arbustes résistants peuvent jouer le rôle de garde-corps lorsqu'il y a suffisamment d'espace entre le sentier et un danger potentiel.
- ▶ Les sentiers en bordure de route (voir la section 11.2) devraient être dotés d'une zone de sécurité qui peut prendre la forme d'un revêtement texturé, d'une médiane paysagée ou d'un garde-corps au besoin.
- ▶ Les garde-corps, les médianes ou les barrières physiques devraient être conçus pour s'adapter à leur contexte et respecter la nature des lieux.



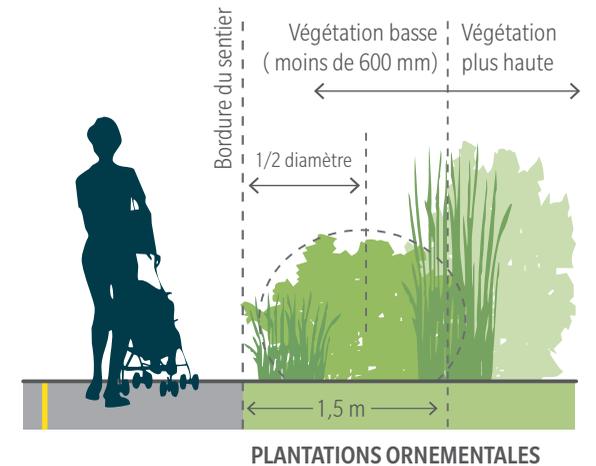
### 7.3 Zone de commodités

- ▶ La zone de commodités devrait se situer le long du sentier, à l'extérieur de sa zone de dégagement.
- ▶ Elle devrait être dotée d'éléments de sentier comme des lampadaires, des panneaux de signalisation, du mobilier, des fontaines à boire, des arbres, des plantations, etc.
- ▶ Lorsque des commodités, comme des bancs, des cartes ou des fontaines à boire, exigent que les usagers s'arrêtent, la zone devrait être asphaltée et traitée conformément à la section 15, Lieux d'intérêt et espaces publics.
- ▶ Lorsqu'ils se trouvent sur une aire pavée, les bancs de parc devraient être suffisamment en retrait (600 mm) pour que les cyclistes ne heurtent pas leurs pattes extérieures.



### 7.4 Zone de plantation

- ▶ Lorsque le sentier traverse une pelouse ou un pré, il devrait être bordé de la bande tondue standard de 1 m.
  - La zone de tonte devrait comprendre des plantations d'espèces végétales à faible croissance, un couvre-sol ou les deux.
  - La zone de tonte peut être remplacée par d'autres plantes et un accotement de paillis lorsque les parterres de plantation sont situés immédiatement à côté des bordures du sentier.
- ▶ Dans les zones où des massifs d'arbustes ou des plantations ornementales sont immédiatement adjacents au sentier :
  - Les arbustes devraient être plantés à une distance correspondant à au moins la moitié de leur diamètre à maturité, loin de la bordure du sentier, afin qu'ils n'atteignent pas la voie de circulation.

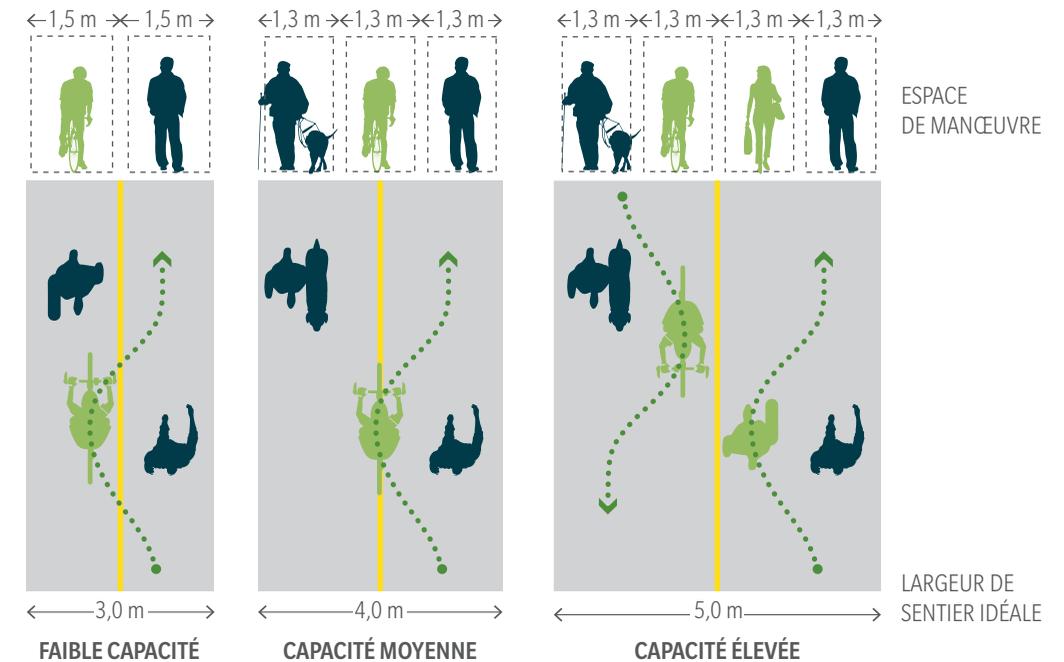


- La bordure du massif d'arbustes devrait être traitée avec une couche épaisse de paillis pour empêcher la croissance des mauvaises herbes.
- Il faudrait éviter de placer des arbustes et des plantations denses et de grande taille (de plus de 600 mm de hauteur) à moins de 1,5 m de la bordure du sentier.
- La sélection et l'espacement des arbustes et des variétés vivaces devraient reposer sur leur taille à maturité afin d'éviter d'avoir à effectuer des travaux d'élagage et d'entretien réguliers le long des bordures du sentier.
- ▶ Les arbres devraient être plantés à au moins 1,5 m de distance de la bordure du sentier afin d'éviter l'empiètement des branches et l'incidence des racines sur la surface du sentier.

## 8 Largeur des sentiers

- ▶ **La largeur des sentiers polyvalents devrait être d'au moins 3 m.**
  - Cette largeur minimale est exigée pour l'accès et le déplacement des véhicules d'entretien et la circulation bidirectionnelle sécuritaire des usagers des sentiers.
- ▶ **Tous les nouveaux sentiers polyvalents situés sur des terrains urbains devraient avoir une largeur minimale de 4 m afin d'assurer la capacité future si l'espace le permet (pour pouvoir répondre aux volumes d'usagers accrus dans l'avenir).**
- ▶ **Lorsque les sentiers sont divisés, les voies piétonnes devraient avoir une largeur minimale de 2 m, et les voies cyclables, une largeur minimale de 3 m (voir la section 9, Sentiers divisés).**

- ▶ Les dimensions des sentiers indiquées dans l'indice de débit sont des normes minimales et peuvent être surpassées lorsque l'espace physique le permet ou lorsque des initiatives d'aménagement de lieux d'intérêt le justifient (voir la section 15, Lieux d'intérêt et espaces publics).
- ▶ Dans les zones où les tronçons de sentier à débit élevé ne peuvent pas être élargis en raison de contraintes physiques, il conviendrait d'étudier d'autres solutions, notamment la création de bandes cyclables adjacentes et complémentaires, en particulier le long des promenades de la CCN.



### 8.1 Capacité pratique

#### ▶ Faible capacité

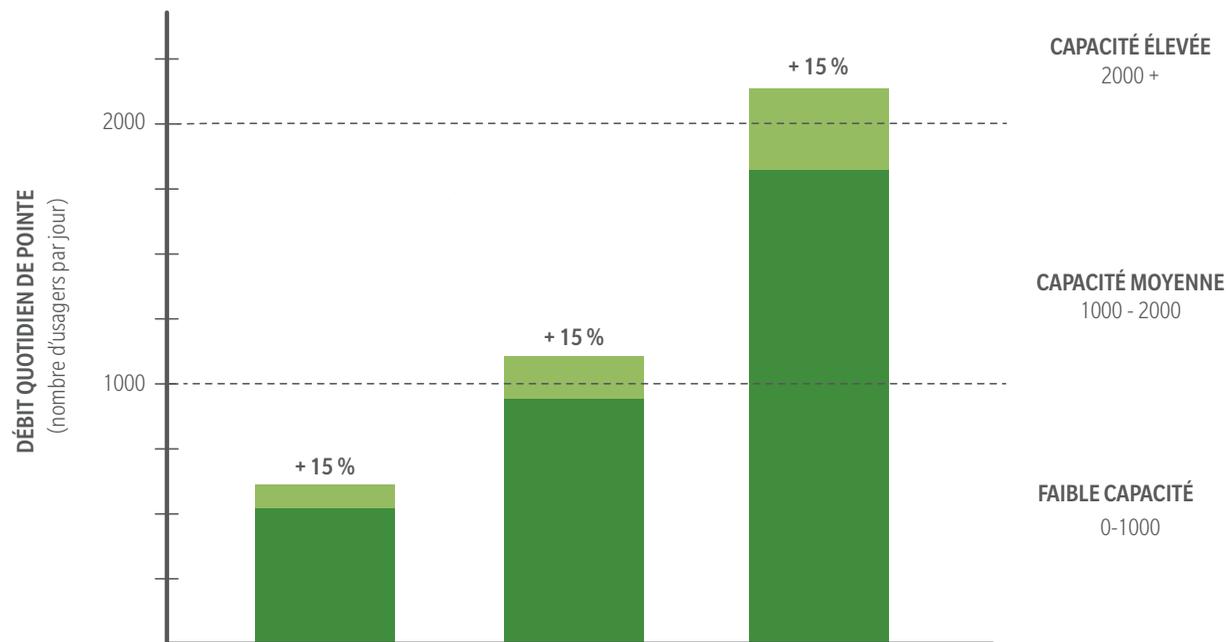
- Sentiers pouvant accueillir un petit nombre d'usagers, généralement situés en milieu rural ou constituant des liens de connexion mineurs ou des parcours secondaires.
- Situés dans des zones peu fréquentées
- Largeur de 3 m (deux voies de circulation de 1,5 m)
- Aucune division

#### ▶ Capacité moyenne

- Sentiers pouvant accueillir un nombre moyen d'usagers, généralement situés dans des zones urbaines ou dans des zones rurales très fréquentées.
- Situés dans des zones fréquentées
- En période de pointe, les usagers qui circulent dans un sens peuvent se dépasser sans nuire à ceux qui circulent en sens inverse.
- On ne peut pas dépasser dans les deux sens en même temps.
- Les usagers peuvent marcher côte à côte sans nuire à ceux qui circulent en sens inverse.
- Largeur de 4 m (deux voies de circulation de 2 m)
- Division des voies : voie piétonne de 2 m et voie cyclable de 3 m

#### ▶ Capacité élevée

- Sentiers pouvant accueillir un grand nombre d'usagers, généralement situés dans les zones urbaines les plus denses et qui assurent des liens vers les principales destinations.
- Deux personnes peuvent marcher côte à côte dans les deux sens.
- Les usagers peuvent dépasser les autres dans les deux sens sans nuire à ceux qui circulent en sens inverse.
- Largeur de 5 m (deux voies de circulation de 2,5 m)
- Division des voies : voie piétonne de 3 à 5 m et voie cyclable de 3 à 4 m.



## 8.2 Indice de débit

- L'indice de débit devrait servir d'outil principal pour déterminer la capacité pratique appropriée des tronçons de sentier nouveaux ou remis en état et réduire la congestion sur les sentiers.

- L'indice de débit est établi selon le lieu, et la capacité pratique idéale d'un sentier peut varier sur sa longueur.

- Calcul

- Indice de débit = débit quotidien de pointe × facteur population (1,15)
- Débit quotidien de pointe : nombre actuel d'usagers par jour pendant la période de pointe estivale (d'avril à septembre)
- Facteur population : pourcentage de l'augmentation prévue du débit d'usagers. L'indice de débit devrait être calculé en augmentant le débit de pointe actuel de 15 %, afin que le nouveau sentier puisse répondre au nombre croissant d'usagers au cours de son cycle de vie (30 ans).

- L'indice de débit peut ensuite être tracé sur un graphique pour déterminer la capacité pratique appropriée en fonction des catégories de capacité (faible, moyenne, élevée) qui sont décrites à la section 8.1, Capacité pratique.

- Seuils

- De faible à moyen : environ 1 000 usagers/jour
- De moyen à élevé : environ 2 000 usagers/jour
- Les seuils d'élargissement sont déterminés par le niveau de service fourni par une seule voie de circulation unidirectionnelle. Ce chiffre représente le point auquel le nombre d'usagers (avec une répartition modale supposée de 50/50) créerait pour eux un milieu désagréable et rendrait probablement les dépassements dangereux, ce qui nécessiterait un profil plus large.

- Il convient de souligner que la congestion constitue un signe de réussite et qu'une augmentation du débit d'usagers entraîne une diminution naturelle des vitesses de déplacement. Par conséquent, la congestion peut avoir l'avantage supplémentaire de réduire la différence de vitesse entre les piétons et les cyclistes.

- L'indice de débit devrait être évalué avant d'envisager la division du sentier (voir la section 9, Sentiers divisés).

- La largeur de conception des nouveaux tronçons devrait être étayée par une analyse complète de divers facteurs, notamment l'indice de débit, la répartition modale et le niveau de service actuel, laquelle sera suivie d'une étude de faisabilité et d'une évaluation de l'impact.

## 9 Sentiers divisés



HAUT POINTAGE = DIVISION DES SENTIERS

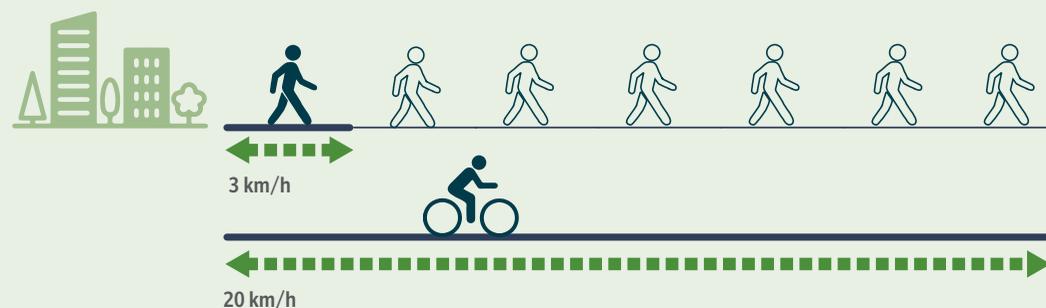
FACTEURS	0	1	2	POINTAGE
INDICE DE DÉBIT	FAIBLE CAPACITÉ	CAPACITÉ MOYENNE	CAPACITÉ ÉLEVÉE	0 - 2
PROPORTION DE PIÉTONS	< 50 %	DE 50 % À 75 %	> 75 %	0 - 2
TYPE DE MILIEU	RURAL	URBAIN	CENTRE-VILLE	0 - 2
VALEUR SCÉNIQUE	FAIBLE	MODÉRÉE	ÉLEVÉE	0 - 2
				<b>TOTAL = 0 - 8</b>

### 9.1 Critères de division

- ▶ La division des sentiers devrait être guidée par le principe de « l'ajout d'espace piétonnier » au corridor du sentier. Les piétons sont les usagers les plus vulnérables, et ils sont les plus à risque sur un sentier partagé. Ils se déplacent plus lentement et se feront donc souvent dépasser par les cyclistes.
- ▶ La division des sentiers est fondée sur deux facteurs :
  1. le débit d'usagers (*voir la section 8.2, Indice de débit*)
  2. la répartition modale (proportion de chaque mode de déplacement)
- ▶ Les sentiers devraient être divisés aux endroits où la proportion de piétons est importante.
  - Il devrait y avoir des voies de circulation distinctes pour les deux types d'usagers se trouvant aux extrémités du spectre des vitesses de déplacement (piétons et cyclistes).
  - Les personnes qui utilisent d'autres modes de déplacement (course à pied, patins à roues alignées, planche à roulettes, triporteur, fauteuil roulant, etc.) devraient faire preuve de discernement quant à la voie de circulation à utiliser, selon le nombre d'usagers et leur vitesse de déplacement.
- ▶ Tous les tronçons du Sentier de la capitale devraient par nature être polyvalents. Lorsque le sentier est divisé, il devrait comporter deux parties complémentaires :
  - une voie cyclable bidirectionnelle (largeur minimale de 3 m);
  - une voie piétonne bidirectionnelle (largeur minimale de 2 m).
- ▶ Il faudrait effectuer la division judicieusement de manière à maximiser l'expérience des usagers, tout en réduisant au minimum les coûts supplémentaires et les incidences environnementales potentielles.
  - La création de lieux d'intérêt appropriés peut réduire la nécessité de diviser, en offrant des points d'arrêt et des refuges adéquats à l'extérieur des voies de circulation du sentier, et ce, sans avoir à diviser tout un parcours de découverte.
  - La division devrait être ciblée près les zones piétonnes où il y a un pourcentage élevé de personnes qui se déplacent lentement à pied (plus de 75 % des usagers).
- ▶ La nécessité de diviser un corridor de sentier devrait être évaluée à l'aide du tableau ci-dessus. Une note élevée indique que la nécessité potentielle de diviser est plus grande.

9.1.1

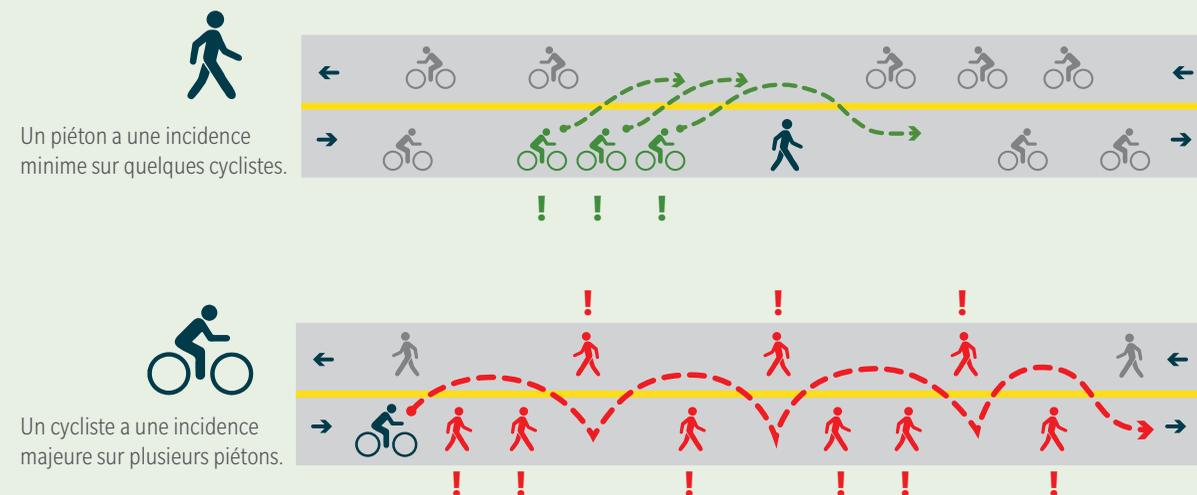
## Comparaison entre cyclistes et piétons



Un cycliste se déplace 6,6 fois plus rapidement qu'un piéton. Il parcourt donc souvent de plus grandes distances que celui-ci, et pendant le même temps de déplacement, il rencontre et dépasse de nombreux piétons.

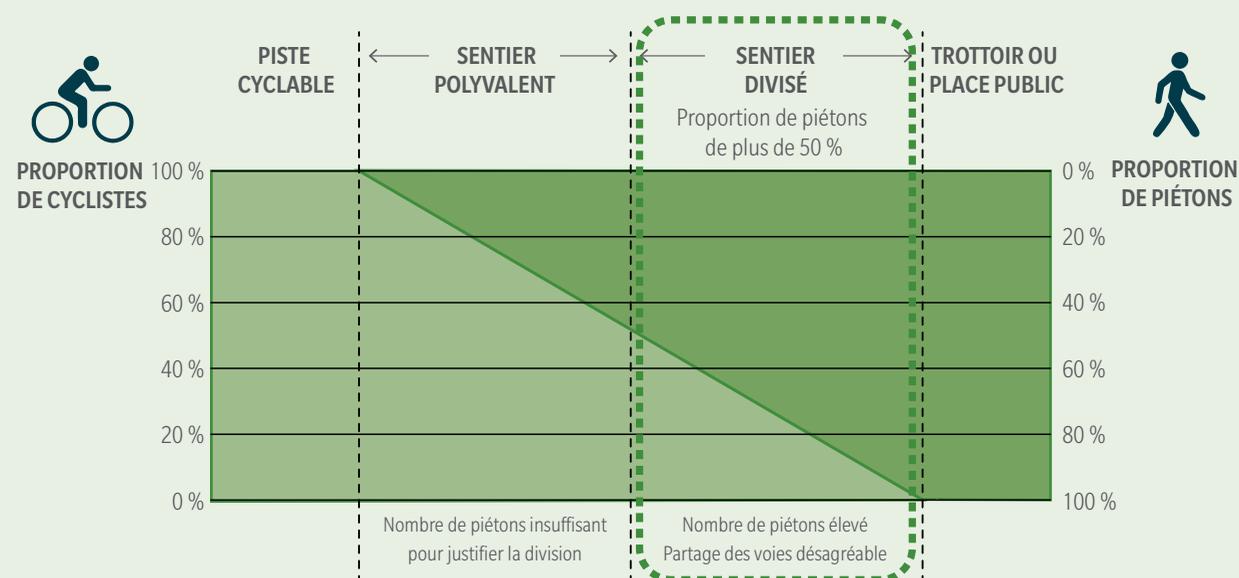
9.1.2

## Incidence du débit sur les cyclistes et les piétons



Parce qu'ils se déplacent plus lentement, les piétons sont les usagers les plus vulnérables, et ils perçoivent un niveau de congestion plus élevé que les autres usagers. Dans les zones où le nombre de piétons est élevé, un cycliste dépassera de nombreux piétons. En revanche, dans les zones où le nombre de piétons est faible, un piéton peut être dépassé par de nombreux cyclistes sans grande incidence sur la circulation des usagers.

## Sentier polyvalent ou sentier divisé



Les sentiers polyvalents constituent la configuration la plus efficace et la plus rentable. Cependant, lorsque le nombre d'usagers y est élevé, l'expérience de ceux-ci peut devenir désagréable en raison de la différence de vitesse entre les cyclistes et les piétons. Une proportion de piétons supérieure à 50 % provoquera des embouteillages pouvant entraîner des conditions de dépassement dangereuses et des conflits entre usagers.

Généralement, la distance des trajets à vélo est plus longue que celle des déplacements à pied. Par conséquent, la proportion de piétons ne sera pas élevée sur tous les tronçons de sentier. Elle le sera davantage sur ceux situés près des zones densément peuplées, des pôles d'emploi, des stations de transport en commun et des destinations touristiques. On devrait donc diviser les sentiers dans ces zones afin d'offrir un environnement sécuritaire et pratique à ces deux groupes d'usagers.



Exemple de voie cyclable, Vancouver Sea Wall, Vancouver (Colombie-Britannique).



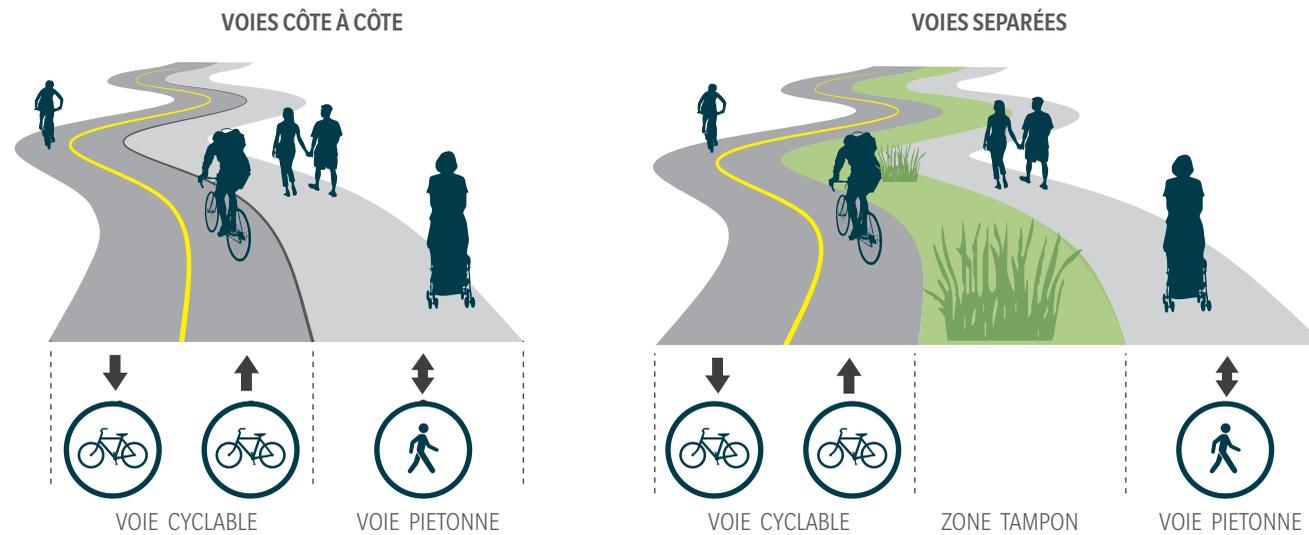
Exemple de voie piétonne, Bow RiverWalk, Calgary (Alberta).

## 9.2 Voie cyclable

- ▶ La voie cyclable doit être bidirectionnelle; elle consiste en deux voies de circulation en sens opposé réservées aux cyclistes.
- ▶ La voie cyclable devrait constituer le prolongement principal du sentier.
  - Le revêtement d'asphalte et la ligne médiane peinte devraient constituer le traitement de surface type de la voie cyclable, conformément aux voies de circulation polyvalentes types.
- ▶ La voie cyclable devrait se distinguer du sentier polyvalent par la signalisation, les marques sur la chaussée, les repères de conception ou les matériaux utilisés.

## 9.3 Voie piétonne

- ▶ Une voie piétonne devrait être aménagée dans les zones très fréquentées par des piétons qui se déplacent lentement.
  - ▶ La voie piétonne doit se distinguer visuellement de la voie cyclable.
    - Il ne devrait pas y avoir de ligne médiane dans la voie piétonne.
  - ▶ La voie piétonne devrait satisfaire aux exigences minimales en matière de voie de circulation piétonne bidirectionnelle, mais elle peut également intégrer des éléments de lieux d'intérêt (*voir la section 15*).
- La voie piétonne devrait être située le plus près possible du rivage, des éléments urbains ou des points d'intérêt.
  - La voie piétonne devrait demeurer le plus possible à portée de vue de la voie cyclable et ne devrait pas être séparée de la voie cyclable par des escaliers ou d'autres obstacles.
- ▶ Dans de très rares cas, une voie piétonne peut être aménagée de chaque côté du sentier (p. ex., si des éléments présentant un intérêt visuel se trouvent de chaque côté du sentier ou si des zones de croisement achalandées nécessitent un accès piétonnier sur les deux côtés).
  - ▶ Dans les milieux urbains, la voie piétonne peut prendre la forme d'un trottoir traditionnel.



## 9.4 Division des sentiers

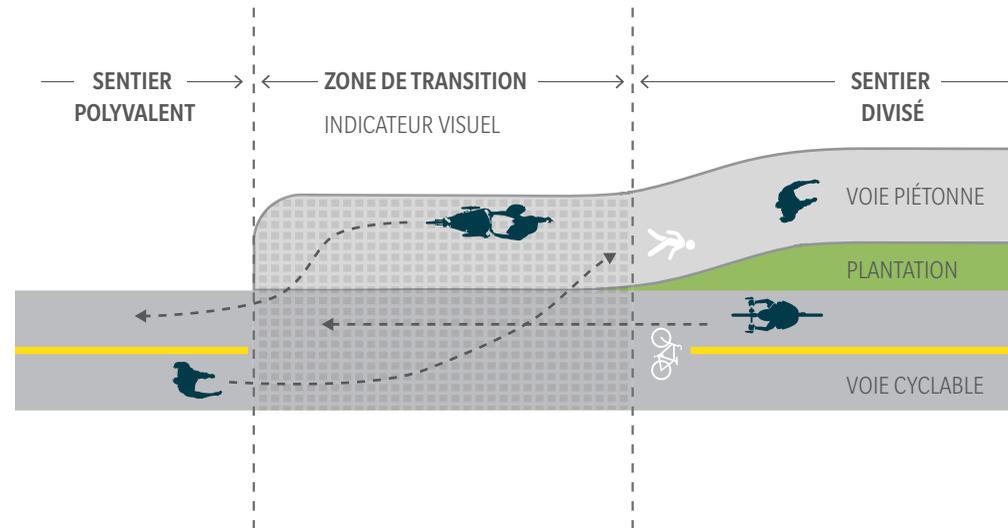
### ► Sentiers à voies côte à côte

- Ce type de sentier devrait être utilisé lorsque l'espace physique est limité ou dans un corridor étroit.
- Une différence visuelle et de texture entre les deux voies de circulation devrait être utilisée pour renforcer la séparation (p. ex., bande rugueuse, matériaux de revêtement différents pour les différents types de sentiers, incrustations du revêtement, lignes peintes, etc.). Il faut éviter de trop utiliser des lignes peintes ou des panneaux de signalisation pour distinguer les voies de circulation.
- Il est déconseillé d'aménager une surélévation entre la voie cyclable et la voie piétonne (p. ex. une bordure).

### ► Sentier à voies séparées

- Ce scénario devrait être adopté chaque fois qu'il y a assez d'espace pour créer de jolis corridors de sentier qui sont intégrés dans le paysage.
- La zone tampon paysagée devrait être plantée avec des espèces adéquates qui ajoutent un intérêt visuel et conviennent au contexte environnant.
- La zone tampon paysagée peut être utilisée pour créer des lieux de repos ou des zones de commodités, au besoin.
- Les sentiers parallèles devraient le plus possible être à la vue l'un de l'autre et offrir la même expérience aux usagers (distance maximale de 8 m entre les voies de circulation).
- Un écart d'élévation significatif entre les deux voies de circulation (plus de 1,5 m) qui entraînerait une expérience différente pour les usagers des deux parcours devrait être évité. Lorsque cela se produit (p. ex., le sentier est du Canal-Rideau), la voie piétonne devrait être considérée comme une allée piétonne ou un sentier local, et le corridor principal devrait être traité comme un tronçon polyvalent du réseau de sentiers et doté d'une capacité pratique adéquate.
- Des liens entre les deux parcours devraient être aménagés aux points d'arrivée et aux points d'intérêt afin de permettre aux usagers de se déplacer sur la voie de circulation appropriée grâce à des zones de croisement dans la zone tampon paysagée.

## 10 Traitement des zones



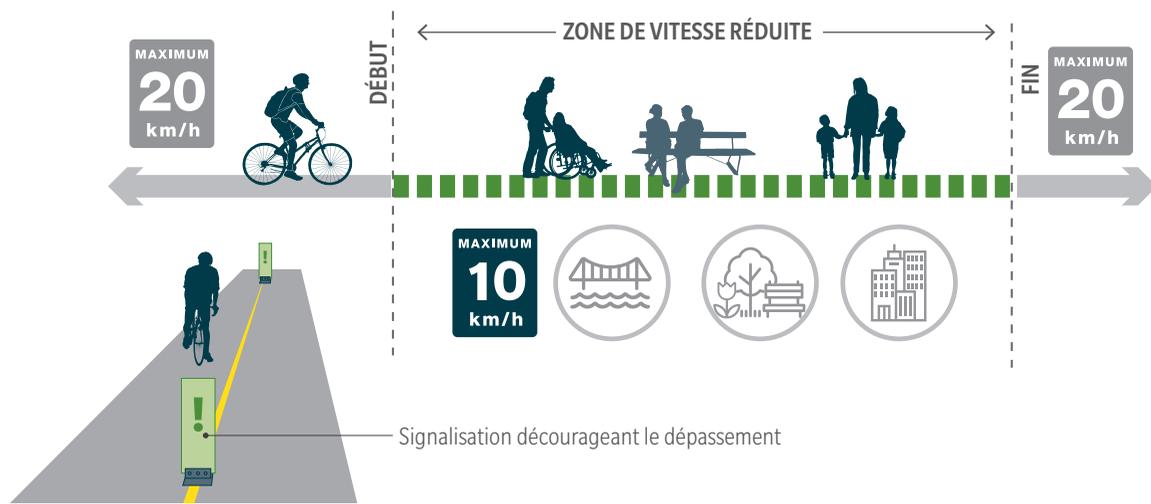
Exemple de traitement d'une zone de priorité aux piétons, Bow RiverWalk, Calgary (Alberta).

### 10.1 Zones de transition

- ▶ La transition entre les différentes configurations de sentier devrait être fluide et intuitive (p. ex., d'un sentier polyvalent à faible débit à un sentier divisé à débit élevé).
- ▶ Des repères visuels devraient être fournis 20 m avant le changement de configuration afin d'informer les usagers des conditions changeantes.
  - Il faut éviter que la largeur du sentier ou la façon de circuler change subitement.
- ▶ L'emplacement de la voie piétonne et de la voie cyclable devrait être planifié de manière à minimiser le nombre de points de croisement entre les usagers. On devrait établir la voie piétonne près des rampes et des escaliers, des allées piétonnes ou des espaces publics adjacents, dans la mesure du possible, ou définir clairement des zones de priorité aux piétons afin de minimiser les conflits entre les usagers.
- ▶ Il devrait y avoir de la signalisation et des démarcations pour indiquer la division par types d'utilisation.

### 10.2 Zones de priorité aux piétons

- ▶ Lorsque des voies piétonnes réservées croisent les sentiers, la priorité devrait toujours être donnée aux piétons, et les cyclistes devraient leur céder le passage.
- ▶ Des matériaux de surface distincts ou des démarcations de surface devraient être utilisés pour délimiter la zone piétonne, et la signalisation devrait être réduite au minimum.
- ▶ La zone du sentier qui croise un sentier, un trottoir ou un espace public local devrait être traitée comme une zone de priorité aux piétons, et cela devrait se refléter dans l'aménagement du sentier.
- ▶ Les textures de surface peuvent inclure de la peinture ou des revêtements contrastants pour définir la zone de priorité aux piétons.
  - Les textures de surface devraient être composées de matériaux de revêtement de haute qualité ou présenter un intérêt artistique qui contribue aux qualités esthétiques du Sentier de la capitale.



Exemple de zone de vitesse réduite, Bow RiverWalk, Calgary (Alberta).

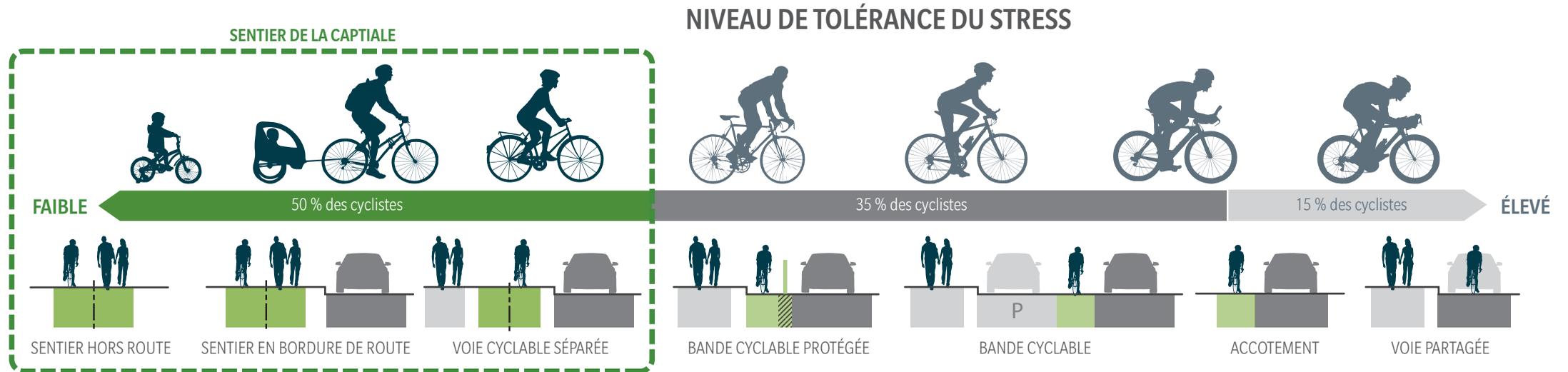
### 10.3 Zones de vitesse réduite

- ▶ Des zones de vitesse réduite devraient être utilisées dans les zones à débit élevé d'usagers et où les déplacements des usagers sont complexes, notamment aux culées et aux croisements de ponts, sur des places publiques et dans des parcs, ou dans des environnements denses du centre-ville.
- ▶ La limite de vitesse type à 20 km/h ne s'applique pas dans les zones de vitesse réduite. Tous les usagers devraient adapter leur vitesse pour respecter celle de l'usager le plus lent et le plus vulnérable.
  - Un panneau indiquant la vitesse réduite à 10 km/h pourrait être installé aux endroits appropriés.

- ▶ Il faudrait décourager le dépassement dans les zones de vitesse réduite; si on effectue un dépassement, il faut le faire avec la plus grande prudence et en respectant les autres usagers.
- ▶ Un élément de signalisation ou un symbole graphique uniforme (comme une borne flexible à deux faces avec un message graphique) pourrait être installé au centre du sentier pour indiquer le début et la fin de la zone de vitesse réduite et décourager le dépassement des autres usagers dans la zone.

- ▶ **Caractéristiques que doivent présenter les zones de vitesse réduite**
  - Début et fin clairement définis
  - Présence d'éléments de conception pour ralentir la circulation, par exemple marqueurs verticaux, traitements de surface et symboles de démarcation
  - Principe de prudence renforcé
  - Conception uniforme comprenant une signalisation et des symboles normalisés à l'échelle du réseau de sentiers

# 11 Routes et véhicules motorisés



## 11.1 Installations sur rue

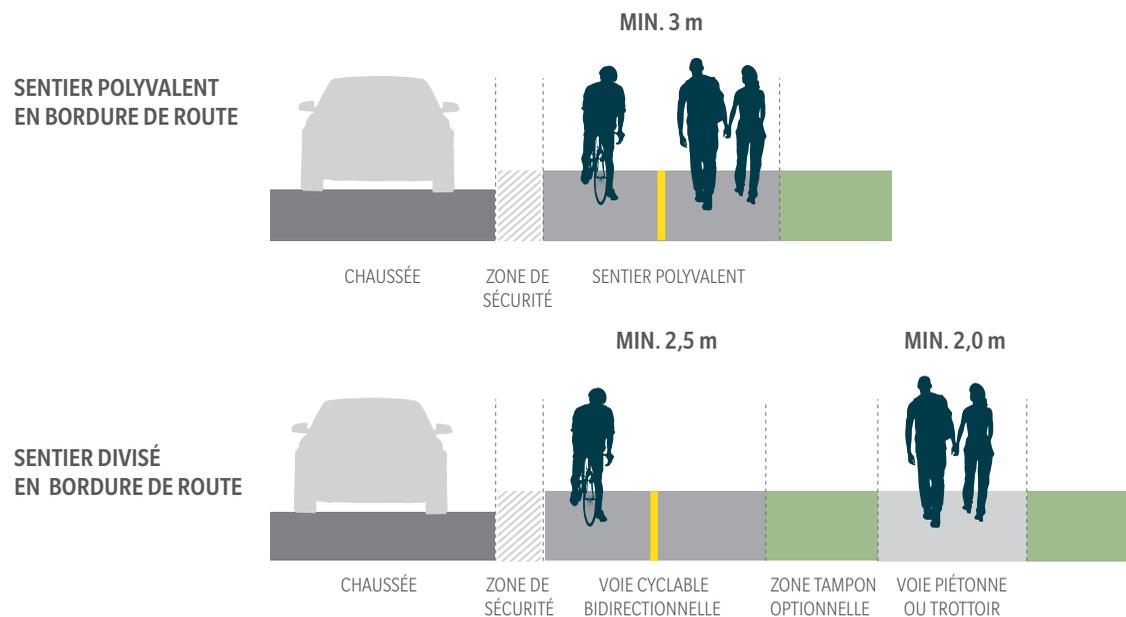
Toutes les interventions sur les routes doivent respecter les normes et les règlements de sécurité routière de la province.

La signalisation routière à proximité des liens avec les sentiers devrait être réduite au minimum pour éviter tout encombrement visuel et l'affaiblissement du message.

► Les installations sur rue (p. ex., les bandes cyclables unidirectionnelles) ne sont généralement pas considérées comme des éléments du Sentier de la capitale et doivent donc être évitées.

► Dans de rares cas, des bandes cyclables unidirectionnelles peuvent être utilisées comme liens temporaires pour améliorer la connectivité du réseau idéal. Le cas échéant, les voies sur rue doivent :

- être accompagnées de trottoirs adjacents;
- être signalées et désignées comme des éléments du Sentier de la capitale, les points de connexion au réseau devant être clairement indiqués;
- être conçus avec des passages et liens sécurisés et pratiques pour les piétons et les cyclistes, afin de permettre les déplacements bidirectionnels du début à la fin du lien temporaire (*voir la section 3.3*).

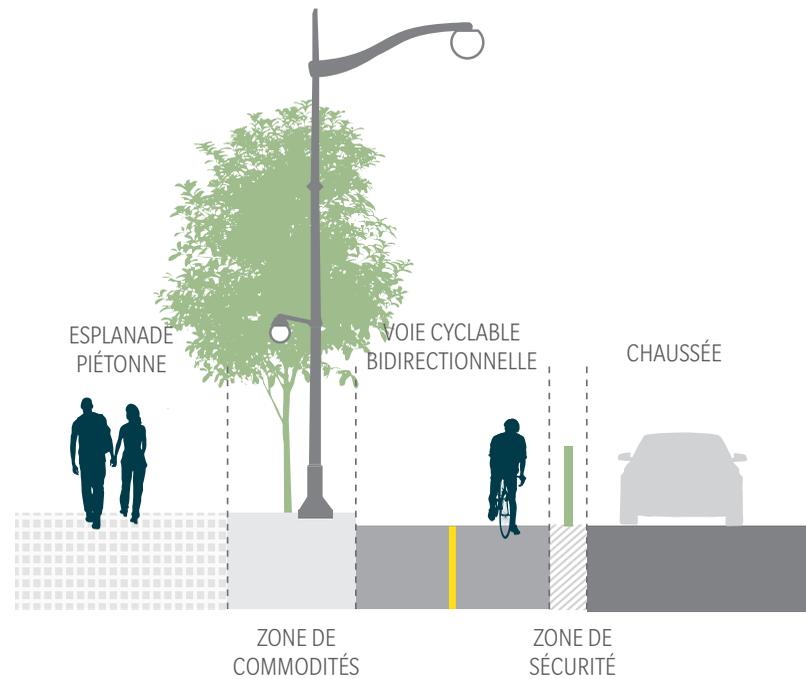


## 11.2 Sentier en bordure de route

- ▶ Lorsqu'un tronçon de sentier est immédiatement adjacent à une route (p. ex., sur des ponts ou le long de corridors de promenade étroits), il doit être conçu comme un sentier bidirectionnel en site propre.
  - Habituellement, le Sentier de la capitale ne se trouve que d'un seul côté de la route. Dans les cas où les possibilités de traverser sont limitées, des destinations importantes sont situées des deux côtés ou le débit d'usagers est élevé, on pourrait envisager l'aménagement de passages officiels ou d'une autre installation sur route de l'autre côté de celle-ci.
- ▶ Les installations en bordure de route devraient être limitées à la distance minimale requise. Dans la mesure du possible, le sentier devrait s'éloigner de la route, et un dégagement minimal de 3 m devrait être prévu.

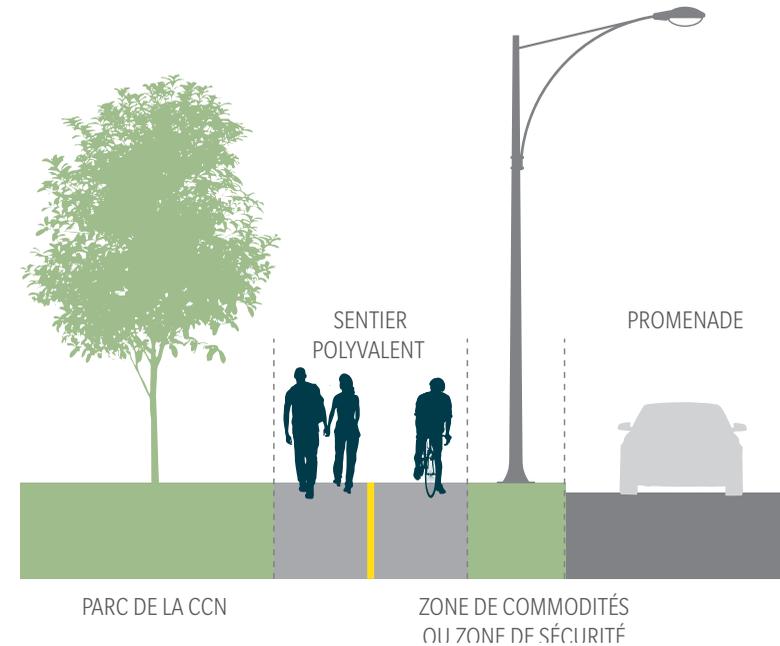
- ▶ Les corridors de sentier en bordure de route devraient :
  - être polyvalents;
  - être sur un niveau séparé par rapport aux voies des voitures dans la mesure du possible;
  - comprendre une zone de sécurité minimale de 300 mm entre la bordure du sentier et la voie des véhicules (500 mm, si possible).
- ▶ La zone de sécurité peut être constituée des éléments suivants :
  - une zone tampon, une médiane ou une zone de commodités paysagée;
  - une distance de dégagement et une séparation texturée entre le sentier et le bord du trottoir;
  - une bordure médiane en saillie séparant le sentier de la voie des véhicules;

- un garde-corps lorsqu'il n'est pas possible d'aménager une zone tampon.
- ▶ La zone de sécurité doit comprendre des détails esthétiques et refléter le caractère et le vocabulaire de conception du Sentier de la capitale et du paysage environnant.
- ▶ Lorsqu'il n'y a pas de trottoir adjacent, le sentier doit être une installation polyvalente.
- ▶ Les transitions entre les sentiers en bordure de route et les trottoirs doivent être clairement définies.
  - Les cyclistes ne devraient pas être dirigés vers les trottoirs.
- ▶ Si l'espace est suffisant, des voies séparées devraient être envisagées pour les piétons et les cyclistes, en particulier dans les zones urbaines où la proportion de piétons est élevée.



### 11.3 Boulevard de la Confédération

- ▶ La configuration par défaut du sentier doit consister en une voie cyclable et une esplanade piétonnière séparées l'une de l'autre.
- ▶ La voie cyclable doit compléter le parcours d'honneur et respecter les normes de conception du boulevard de la Confédération.
- ▶ La voie cyclable devrait se situer à l'intérieur de la boucle du boulevard de la Confédération afin de limiter le nombre de passages à niveau nécessaires.



### 11.4 Promenades

- ▶ Les sentiers peuvent y être polyvalents ou divisés.
- ▶ Le sentier devrait être situé sur le côté le plus souhaitable de la route (à côté de la rivière, du canal ou de points d'intérêt).
- ▶ Lorsque l'espace est restreint, on devrait envisager de récupérer des voies de circulation automobile afin de réduire la vitesse des véhicules et d'y aménager un corridor de sentier adéquat.
- ▶ Dans la mesure du possible, le sentier devrait être séparé du trottoir par une zone tampon paysagée d'au moins 1,5 m de largeur.



Pont Alexandra; exemple de lien interprovincial entre Ottawa (Ontario) et Gatineau (Québec).

## 11.5 Ponts interprovinciaux

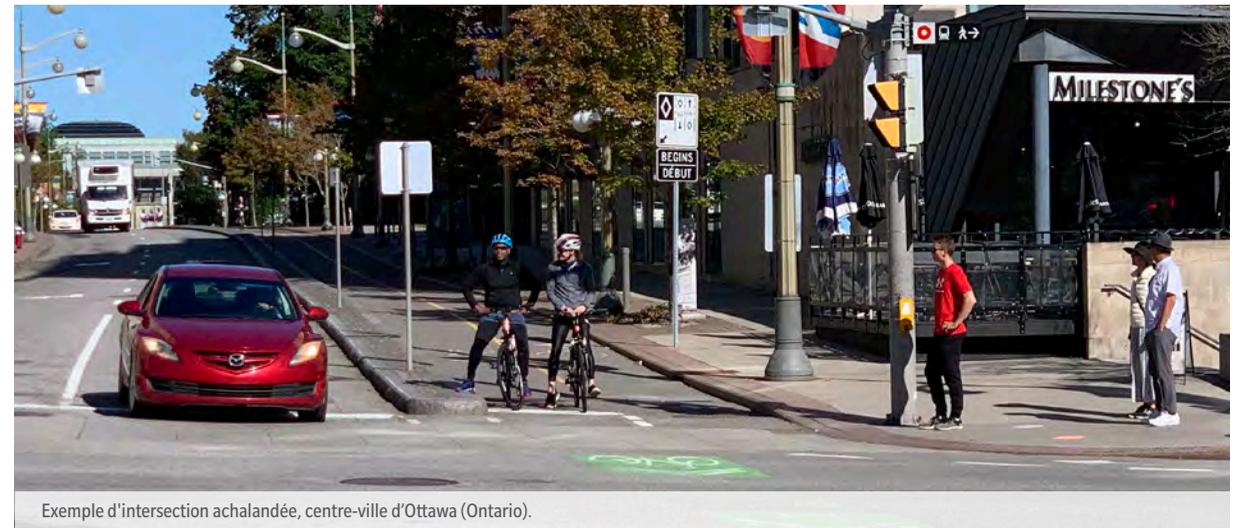
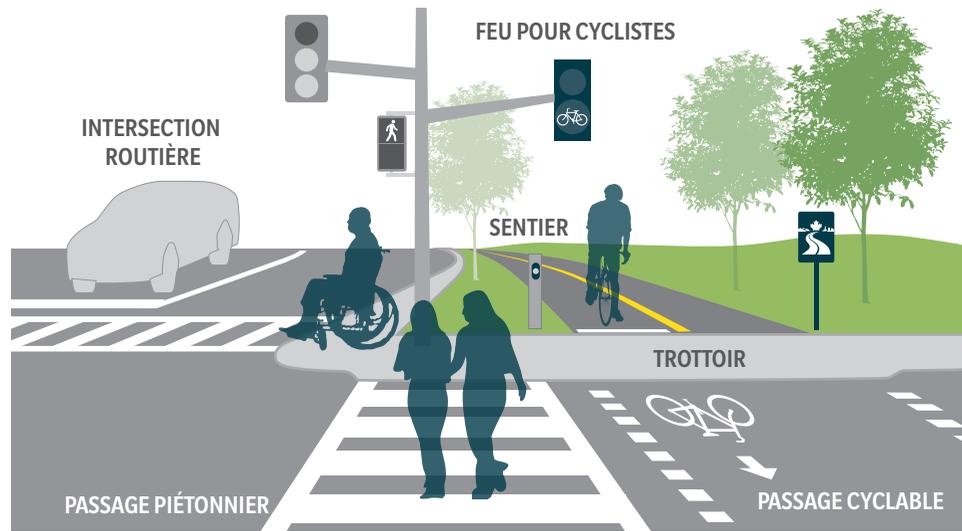
► **Les ponts interprovinciaux doivent faire partie du Sentier de la capitale.**

- Les infrastructures de sentier devraient consister en des installations bidirectionnelles divisées et protégées des voies des véhicules par un garde-corps ou une barrière physique.
- Les voies de circulation du sentier doivent être reliées directement au tronçon du parcours de découverte le plus proche, idéalement sans passage à niveau.
- Il faut éviter les parcours et connexions multiples et superflus, et privilégier un parcours clair.

► **Les intersections aux abords du pont dans chaque province devraient être traitées avec attention afin de permettre aux usagers des sentiers de circuler de façon sécuritaire et logique vers et depuis le lien interprovincial.**

- Il ne devrait y avoir aucune interruption de continuité entre le lien interprovincial et les tronçons adjacents du parcours de découverte.
- Dans la mesure du possible, les passages inférieurs situés sous les ponts interprovinciaux devraient être utilisés pour éviter les passages à niveau.

- L'intersection la plus rapprochée devrait fournir des passages et des liens multimodaux vers les infrastructures municipales environnantes.
- La voie cyclable doit être clairement visible, et la transition vers des infrastructures municipales standard doit être clairement indiquée pour que les cyclistes ne circulent pas sur les trottoirs.



Exemple d'intersection achalandée, centre-ville d'Ottawa (Ontario).

## 11.6 Intersections et passages

### ► Les intersections et passages devraient :

- être intuitifs;
- fournir une visibilité adéquate;
- faciliter le contact visuel entre les usagers des sentiers et ceux de la chaussée et faire en sorte que les uns soient conscients de la présence des autres;
- fournir des directives claires sur le sens des déplacements;
- indiquer une priorité claire pour tous les types d'usagers (piétons, cyclistes et véhicules).

### ► Les intersections et les passages devraient comprendre des éléments de conception universelle, comme un revêtement tactile, des boutons sonores et faciles d'accès pour le franchissement des voies, ainsi que de larges bordures de trottoirs abaissées.

### ► Toutes les intersections et tous les passages signalisés devraient détecter automatiquement les cyclistes (c.-à-d. être dotés de détecteurs à boucle) ou être munis d'un bouton d'appel de feux placés de manière à permettre aux piétons et aux cyclistes de les activer à partir de leurs positions d'attente respectives.

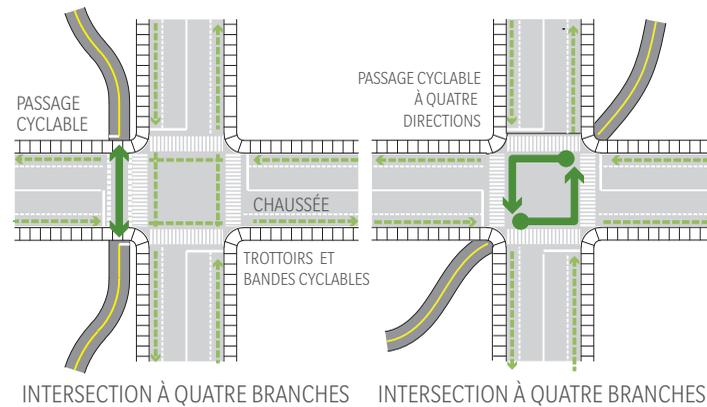
### ► Les zones d'attente devraient être divisées en fonction de l'utilisation et comporter des aires d'attente intuitives réservées aux piétons et aux cyclistes pour minimiser les conflits et faciliter la fluidité des passages pour piétons et vélos.

### ► Les intersections contrôlées (signalisées et munies d'un arrêt obligatoire) devraient comprendre des passages pour piétons et vélos divisés ou des marques similaires sur le passage qui permettent aux cyclistes de traverser la route en toute légalité sans qu'ils aient à descendre de leur vélo.

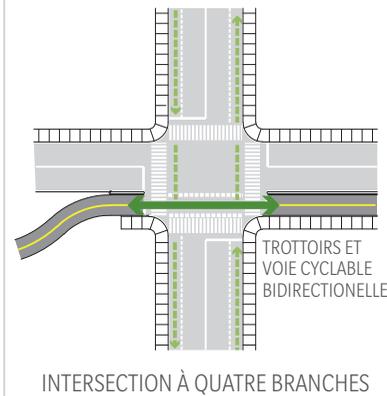
### ► Tous les passages doivent être aménagés à un angle de 90 degrés ou presque et jamais à un angle aigu inférieur à 60 degrés.

### ► Les passages à niveau doivent être peints ou avoir un revêtement différent pour alerter les automobilistes et indiquer la priorité des usagers du sentier.

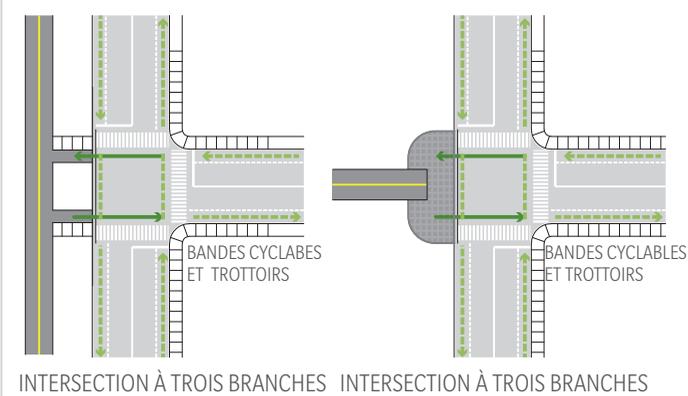
SCÉNARIO 1



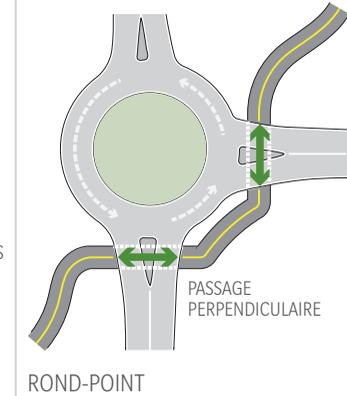
SCÉNARIO 2



SCÉNARIO 3



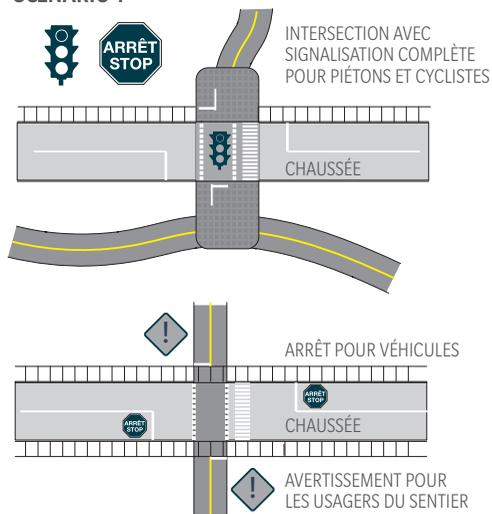
SCÉNARIO 4



## 11.7 Types d'intersections

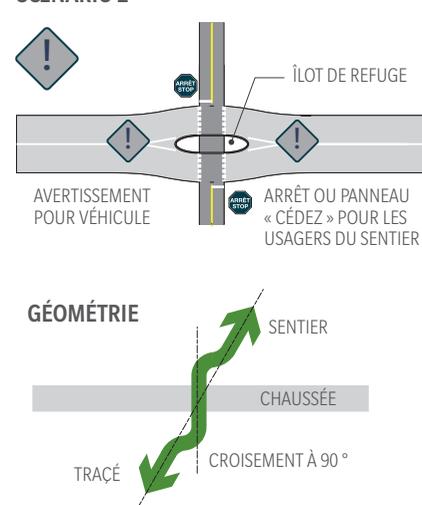
- ▶ L'expérience des usagers des sentiers devrait se poursuivre lorsqu'ils traversent des intersections et des routes.
  - ▶ La transition entre le Sentier de la capitale et les voies cyclables municipales devrait être fluide.
  - ▶ Les intersections devraient être aménagées selon les scénarios souhaitables qui suivent.
- ▶ **Scénario 1 : Passage d'un sentier polyvalent bidirectionnel à un autre**
    - Les sentiers sont situés du même côté de la route, parallèlement à celle-ci dans la mesure du possible.
    - Le passage est un passage polyvalent combiné ou un passage pour piétons et vélos côte à côte.
    - Lorsque le sentier traverse une route en diagonale, il devrait être doté d'un passage polyvalent qui traverse les deux intersections et inclure des points de refuge aux extrémités pour que les usagers puissent attendre en toute sécurité en dehors du courant de circulation et des trottoirs.
  - ▶ **Scénario 2 : Passage d'un sentier polyvalent bidirectionnel à un corridor divisé comptant une voie cyclable et un trottoir bidirectionnels**
    - Le sentier polyvalent est aligné et en continuité avec la voie cyclable bidirectionnelle.
    - Les trottoirs séparés sont adjacents à la voie cyclable.
    - Les voies cyclables se trouvent le plus près de la voie de circulation, et le nombre de points de franchissement des trottoirs est réduit au minimum.
  - ▶ **Scénario 3 : Passage d'un sentier polyvalent bidirectionnel à des voies et trottoirs municipaux sur rue**
    - Environ 10 m avant l'intersection, le sentier devrait devenir un sentier séparé et parallèle à la route.
    - Des trottoirs séparés devraient être aménagés pour les usagers à pied du sentier.
    - Les voies cyclables municipales devraient être clairement indiquées, et l'intersection devrait comporter des passages pour vélos dans les quatre directions.
  - ▶ **Scénario 4 : Rond-point**
    - Le sentier devrait être séparé de la route et se trouver à l'extérieur des limites des voies de circulation automobile.
    - Le sentier devrait traverser les routes de liaison à un angle de 90°, à au moins 5 m du bord externe du rond-point.
    - Les routes de liaison devraient être dotées d'îlots de refuge.

### SCÉNARIO 1



Exemple de passage contrôlé par un arrêt, promenade du Colonel-By, Ottawa (Ontario).

### SCÉNARIO 2



Exemple de passage non contrôlé sur une promenade de la CCN.

## 11.8 Types de passages

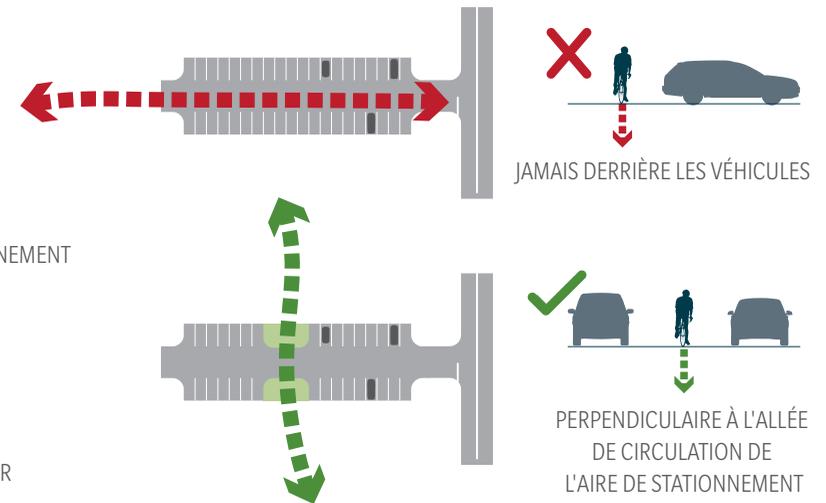
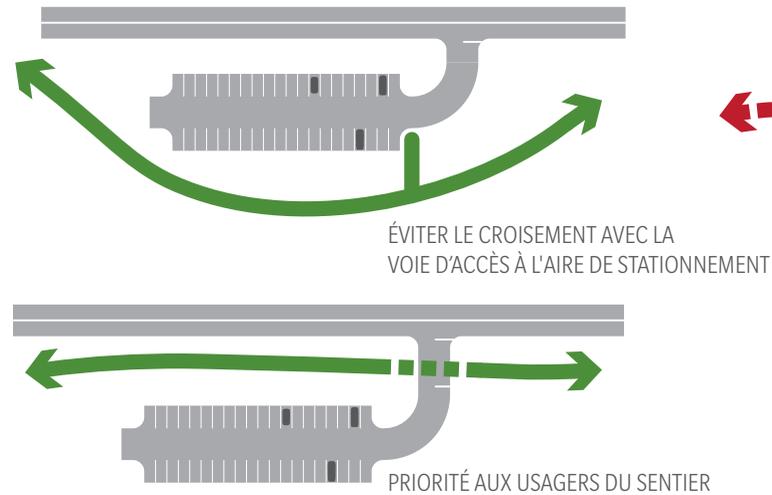
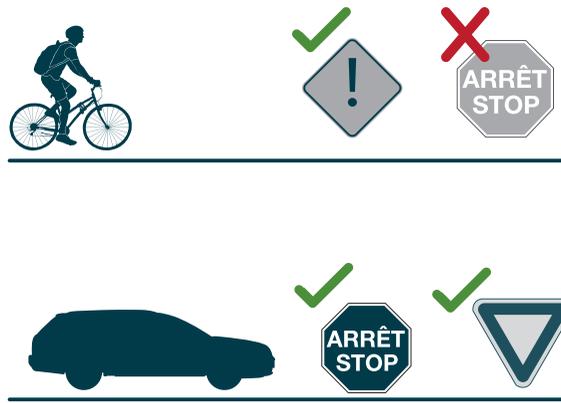
► Les passages devraient être aménagés selon les scénarios souhaitables qui suivent.

► **Scénario 1** : Arrêt obligatoire au passage entre deux intersections

- La priorité est accordée aux usagers des sentiers plutôt qu'aux automobilistes, et les voitures devront s'arrêter.
- Un passage surélevé pourrait être utilisé pour ralentir les véhicules et accorder la priorité aux usagers du sentier.
- Des panneaux d'arrêt ou des signaux de passage sont installés pour les automobilistes, et des panneaux d'avertissement sont installés pour les usagers du sentier.
- Les passages traversant les promenades devraient être équipés de dispositifs de ralentissement de la circulation installés avant le passage.
- Sur les promenades de la CCN, tous les éléments doivent respecter les qualités esthétiques du corridor de la promenade.

► **Scénario 2** : Passage entre deux intersections non signalisé (p. ex., promenade Sir-George-Étienne-Cartier)

- Les usagers des sentiers doivent céder le passage à la circulation automobile et attendre le bon moment pour traverser de manière sécuritaire.
- Des panneaux « Cédez » devraient être installés pour les usagers du Sentier de la capitale, et des panneaux d'avertissement, pour les automobilistes.
- Le passage devrait être peint pour alerter les automobilistes.
- Si l'espace le permet, un îlot de refuge devrait être aménagé pour permettre de traverser une voie de circulation automobile à la fois en fonction des interruptions des courants de circulation.
- L'îlot de refuge devrait être assez grand pour qu'un cycliste de référence puisse y prendre une pause en toute sécurité sans entraver une voie de circulation.
- S'il est impossible d'aménager un îlot de refuge, des dispositifs de ralentissement de la circulation sont essentiels, et la mise en place d'un passage surélevé ou d'un arrêt obligatoire doit être envisagée.



## 11.9 Aires de stationnement et allées de circulation

► Dans la mesure du possible, les nouveaux tronçons de sentier ne devraient pas traverser une route d'accès à un stationnement.

- À l'emplacement où un sentier croise une voie, la priorité devrait être donnée aux usagers des sentiers, et les voitures, céder le passage.
- Les panneaux d'arrêt obligatoire pour les usagers des sentiers ne devraient être utilisés que s'il n'existe aucune autre solution sécuritaire.

► Dans la mesure du possible, le Sentier de la capitale ne devrait pas traverser d'aires de stationnement.

► Lorsque le Sentier de la capitale traverse une aire de stationnement, il doit le faire de façon perpendiculaire à l'allée de circulation.

- Le sentier doit être séparé des espaces de stationnement adjacents par une zone de sécurité peinte ou un îlot de plantation afin d'éviter tout risque d'emportière.
- Le passage doit se différencier de la zone de stationnement au moyen d'une couleur ou d'une texture de surface contrastante.
- Un sentier ne devrait jamais suivre l'allée de circulation d'une aire de stationnement ni être situé directement derrière les espaces de stationnement des véhicules.

► Lorsqu'un sentier longe une aire de stationnement, une zone de commodités devrait être aménagée entre celui-ci et la voie de circulation afin que des éléments liés au stationnement, comme des arbres, de l'éclairage et de la signalisation, puissent y être installés selon les besoins.

- Si le sentier est adjacent aux espaces de stationnement, des butoirs doivent être installés pour empêcher les véhicules d'empiéter dans la voie de circulation.

► Les espaces de stationnement d'accès universel devraient être dotés de bordures abaissées ou de rampes reliées aux sentiers, sans empiéter sur les voies de circulation ou la zone de dégagement.

► L'entretien hivernal des aires de stationnement doit être pris en considération, et l'entreposage de la neige ne doit pas empêcher l'utilisation des sentiers, qu'il s'agisse de sentiers dégagés, damés ou enneigés.

► Les panneaux des installations de stationnement incitatif devraient inclure les logos du Sentier de la capitale pour indiquer qu'il s'agit d'un point d'accès.

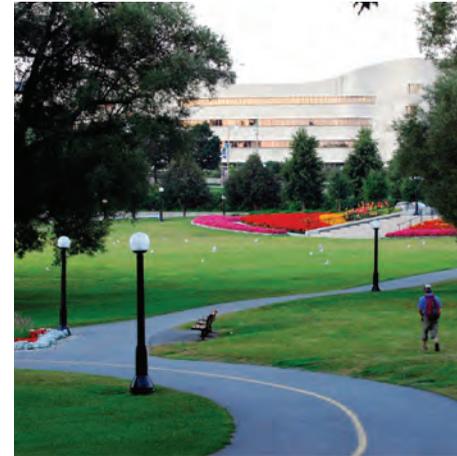
## 12 Caractère du paysage

Le caractère des lieux et des environs doit être pris en compte lors de la prise de décisions concernant la conception du sentier.

Les sentiers doivent respecter la caractérisation des types de paysage qui suit.



MILIEU URBAIN



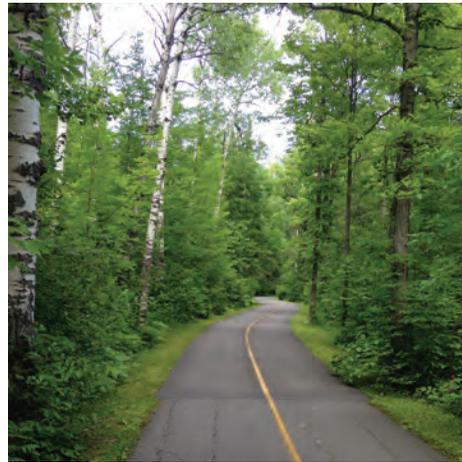
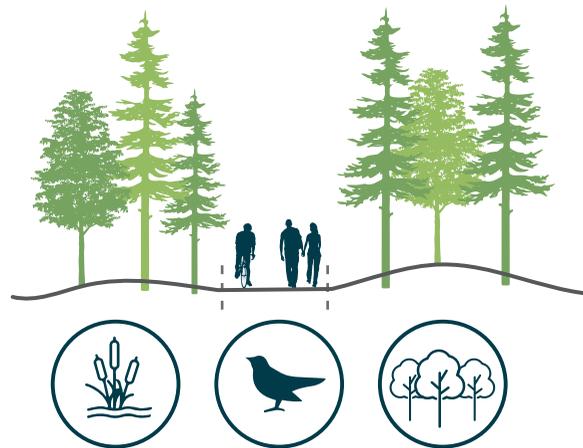
PARC AMÉNAGÉ



MILIEU AGRICOLE

### 12.1 Paysages anthropocentriques

- ▶ La conception et les éléments des paysages anthropocentriques devraient être esthétiques et créer des environnements humains sûrs et agréables.
- ▶ Les constructions d'origine humaine (comme les murs, les garde-corps et autres structures) devraient être conservés et mis en évidence comme éléments caractéristiques de l'endroit.
- ▶ **Caractéristiques des milieux urbains**
  - Mobilier, éléments et design urbain de la plus haute qualité
  - Préservation et intégration des éléments bâtis contribuant au caractère historique du paysage environnant (p. ex., lampadaires, bancs, balustrades, murets, passerelles, etc.)
  - Éclairage approprié convenant au caractère de l'endroit
- ▶ **Caractéristiques des parcs aménagés**
  - Sentiers convenant au cadre des parcs aménagés de la capitale
  - Reflet du contexte local ou présence d'éléments génériques appropriés renforçant l'image de marque du Sentier de la capitale
  - Éclairage approprié aux destinations importantes, dans les zones très fréquentées et aux endroits qui en nécessitent pour des raisons de sécurité
- ▶ **Caractéristiques des milieux agricoles**
  - Respect du décor champêtre
  - Présence d'éléments de sentier qui préservent et rappellent les clôtures traditionnelles
  - Présence d'éclairage uniquement aux intersections avec des routes, ou aux endroits qui en nécessitent pour des raisons de sécurité



MILIEU FORESTIER



ESPACE OUVERT



MILIEU RIVERAIN

## 12.2 Paysages écocentriques

- ▶ Les paysages écocentriques devraient mettre en valeur les caractéristiques naturelles et la biodiversité des lieux.
- ▶ L'éclairage devrait être limité dans les zones écocentriques.
- ▶ Les commodités du sentier devraient être fabriquées avec des matériaux naturels et des couleurs qui s'harmonisent avec les environs et les complètent.

### ▶ Caractéristiques des milieux forestiers

- Mélange sain d'espèces de plantes indigènes
- Gestion adéquate permettant d'offrir des lignes de vue sécuritaires tout en préservant et en favorisant la durabilité écologique
- Mélange autonome de plantes couvre-sol des bois

### ▶ Caractéristiques des espaces ouverts

- Mélange de plantes herbacées et de couvertures végétales contribuant à la diversité des habitats et des espèces
- Présence de poches dispersées d'arbres et d'arbustes
- Terrains laissés dans un état naturel non tondu dans la mesure du possible
- Longues vues panoramiques en terrain vallonné
- Méthodes et intervalles de gestion ne perturbant pas l'habitat naturel de la faune sauvage ni les processus écologiques (p. ex., ensemencement naturel d'espèces pollinisatrices en fleurs)

### ▶ Caractéristiques des milieux riverains

- Préservation et restauration écologique de la berge dans la mesure du possible
- Présence d'une zone tampon riveraine (d'une largeur minimale de 15 m à partir de la laisse des hautes eaux ou de la plaine inondable de 20 ans, selon la largeur la plus grande)
- Utilisation de techniques de bio-ingénierie pour stabiliser les talus et les infrastructures des sentiers adjacents au rivage
- Mise en valeur des vues et accès au bord de l'eau à certains endroits

## 13 Espaces verts



Exemple de sentier traversant un espace vert pittoresque



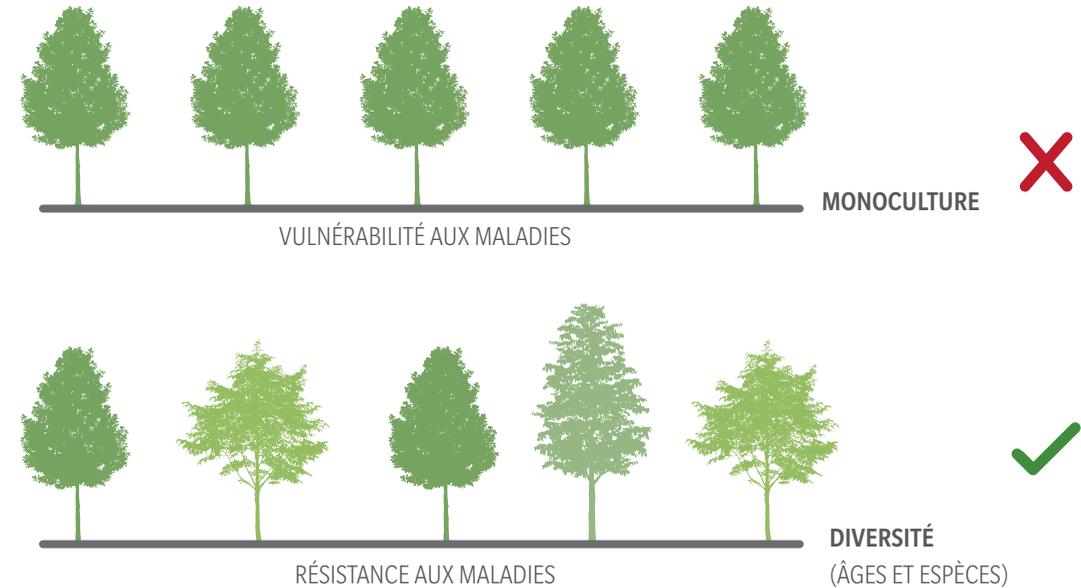
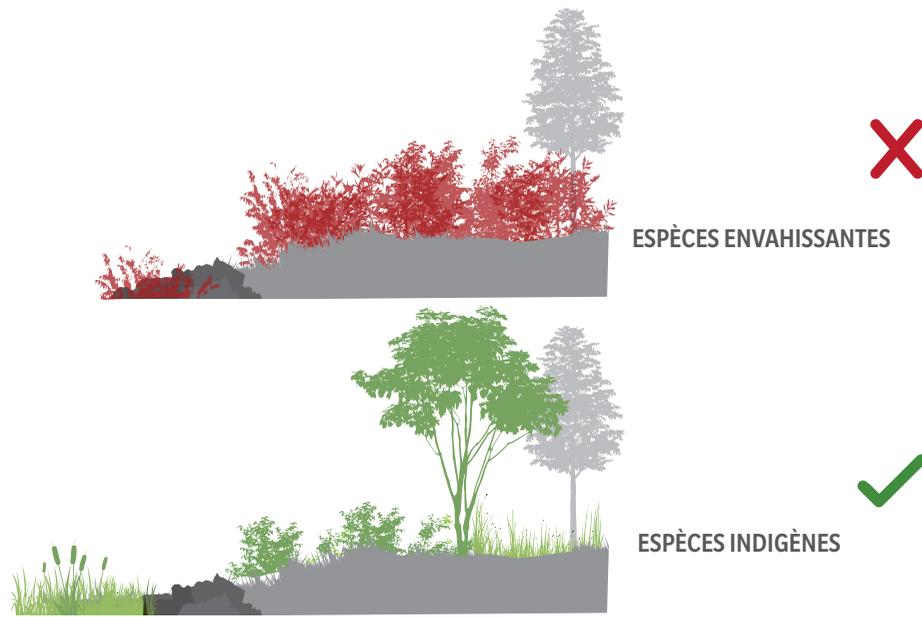
Exemple d'habitat naturel valorisé le long de la rivière Rideau.

### 13.1 Biodiversité

- ▶ Le Sentier de la capitale doit contribuer à la biodiversité écologique de la région de la capitale et la soutenir par la préservation et la connectivité des espaces verts et des corridors écologiques.
- ▶ La présence d'éléments naturels (comme les ravins, les cours d'eau et la végétation) qui caractérisent chaque zone devrait être renforcée et protégée.
- ▶ Lorsque le Sentier de la capitale traverse des zones urbanisées, un ruban continu d'espaces verts devrait être prévu, notamment de la végétation naturelle et un couvert arboré aidant à relier des poches d'espaces verts.
- ▶ Les zones de restauration écologique pourraient être indiquées le long des sentiers, et des panneaux et des clôtures devraient être installés pour réduire les conséquences humaines durant la période de rétablissement.

### 13.2 Écosystèmes et habitats naturels valorisés

- ▶ Il faut atténuer tout impact potentiellement négatif du Sentier de la capitale sur les zones d'écosystèmes et habitats naturels valorisés.
- ▶ Une attention particulière doit être accordée aux effets de la fragmentation de l'habitat sur les plantes indigènes et les espèces animales.
  - Les sentiers doivent être aménagés loin des habitats d'espèces en péril.
  - L'emplacement des sentiers doit viser à réduire la fragmentation de l'habitat et à assurer la connectivité des populations d'espèces locales importantes.
  - Des passages ou des liens écologiques devraient être prévus là où les sentiers divisent en deux un habitat important.
- ▶ Les pratiques d'entretien des sentiers, comme le choix du moment pour la tonte, l'abattage d'arbres, etc., doivent viser à protéger et à préserver les écosystèmes et habitats naturels valorisés, à préserver les pollinisateurs et à protéger les lieux de nidification des oiseaux migrateurs.
- ▶ Les mesures de précautions suivantes doivent être prises dans les écosystèmes et habitats naturels valorisés :
  - Ne pas épandre de sel en hiver
  - Ne pas installer d'éclairage permanent



### 13.3 Gestion de la végétation

► La végétation le long des corridors de sentier (en particulier dans les zones rurales) devrait être principalement composée d'espèces indigènes et d'espèces non indigènes robustes et non envahissantes, capables de résister aux hivers froids de la région de la capitale et de résister aux changements climatiques à venir.

► La végétation devrait être traitée comme un ensemble organisé d'espèces végétales qui contribuent à la santé écologique et à la biodiversité de la région de la capitale, dont la gestion et l'aménagement relèvent d'une intervention humaine ciblée et d'une bonne intendance.

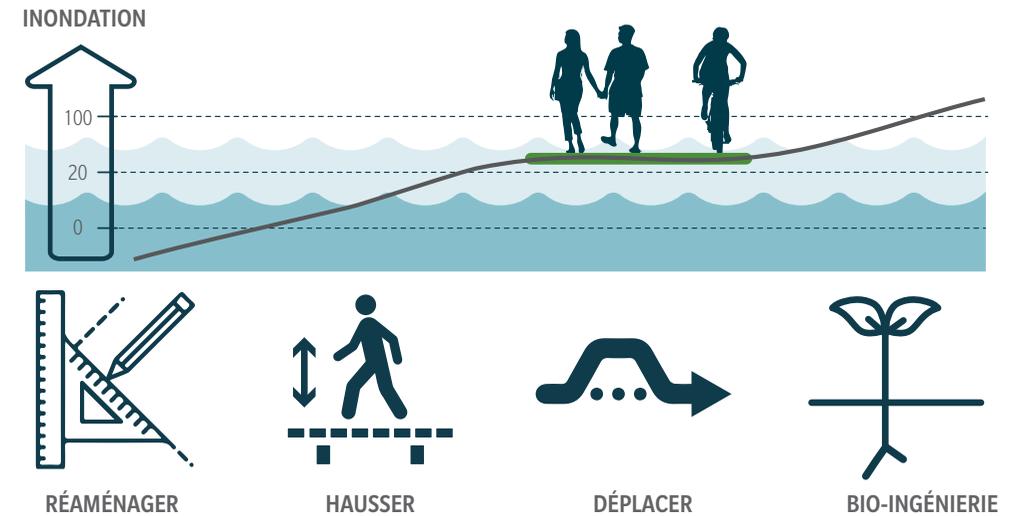
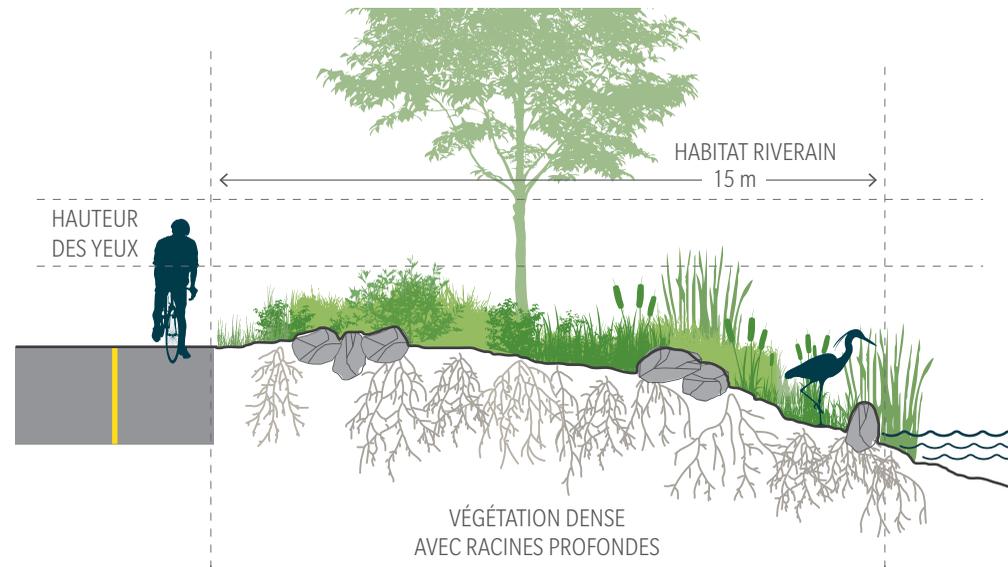
- Un effort conscient devrait être fait pour laisser dans son état naturel une quantité importante de végétation le long des corridors de sentiers.
- Les monocultures devraient être évitées, en particulier en ce qui concerne la plantation d'arbres et les semis de couvert végétal.
- La végétation le long des corridors de sentiers devrait être composée d'un mélange très varié d'espèces d'arbres, d'arbustes et de couvert végétal pour que la couverture végétale soit robuste, compte une grande biodiversité et puisse résister à la sécheresse et aux maladies.

► Les espèces envahissantes devraient être contrôlées et éradiquées autant que possible des corridors de sentiers, car ceux-ci pourraient servir de vecteurs à la propagation de ces espèces dans la région de la capitale.

- Lorsqu'on observe la présence d'espèces envahissantes, celles-ci devraient être supprimées et remplacées par des espèces indigènes concurrentes.

► Des espèces tolérantes au sel devraient être plantées près des routes où il y a épandage de sel et aux endroits où il y a du ruissellement en hiver.

## 14 Rives et zones inondables

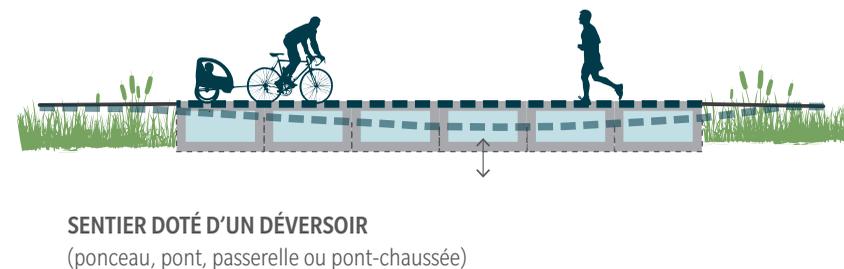
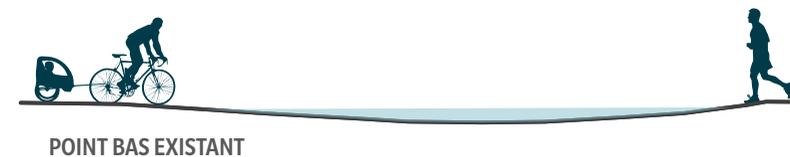
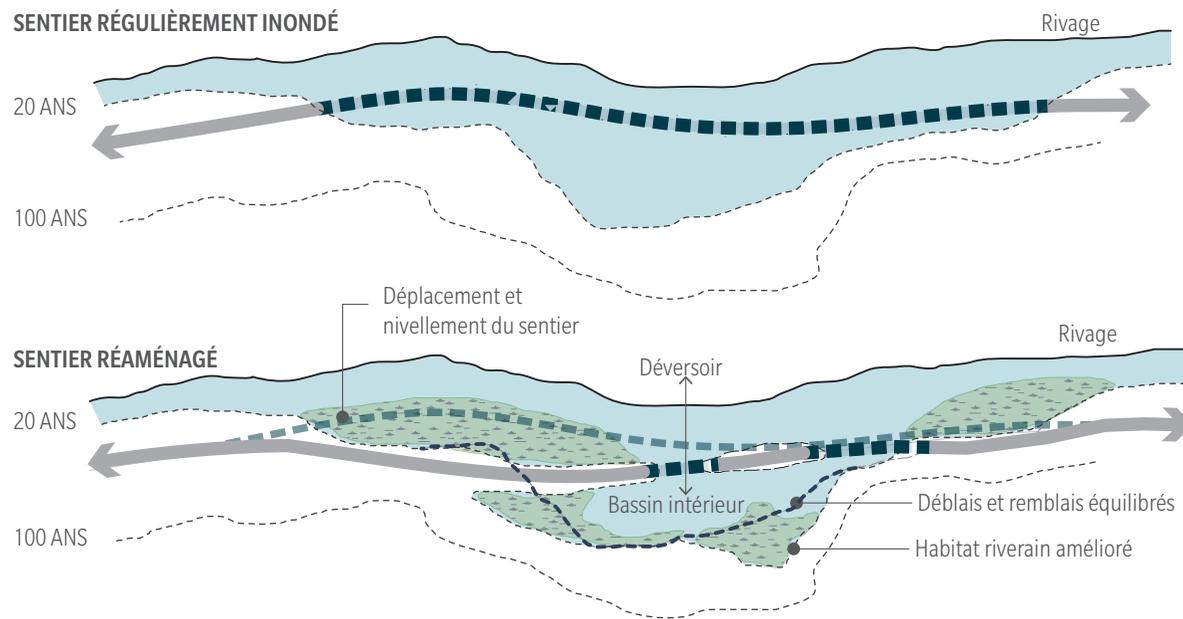


### 14.1 Zones riveraines

- ▶ Une zone tampon paysagée doit être aménagée entre le sentier et la berge adjacente. Une zone d'au moins 15 m ou dont la largeur correspond à la plaine inondable de 20 ans devrait être prévue, selon la largeur la plus grande.
- ▶ On devrait planter dans les talus riverains un mélange de plantes indigènes résistantes ayant un système racinaire profond pouvant retenir les sols et un feuillage court et dense pouvant ralentir et filtrer le ruissellement des eaux de pluie.
- ▶ Des techniques de bio-ingénierie devraient être utilisées pour construire et réparer les rives sujettes à l'érosion adjacentes aux sentiers.
- ▶ Les techniques de blindage des berges (comme l'enrochement) devraient être réservées aux endroits où les techniques de bio-ingénierie ne peuvent être utilisées.

### 14.2 Zones inondables

- ▶ De nombreux tronçons du réseau de sentiers permettant d'accéder au rivage et aux cours d'eau continueront d'être sujets aux inondations, car ils sont situés dans une plaine inondable.
- ▶ Toutes les techniques d'adaptation aux inondations et d'atténuation de celles-ci devraient viser l'utilisation des forces et des processus naturels. Les techniques de durcissement comme les murs de soutènement et le blindage des rives devraient être utilisées avec parcimonie.
- ▶ Lorsque les autres mesures d'évitement ou d'atténuation ne sont pas réalisables, les sentiers doivent être conçus pour résister aux inondations (submergés).



### 14.3 Plaine inondable de 20 ans

► On devrait conserver le plus possible les sentiers situés à proximité du rivage pour préserver l'expérience inhérente offerte aux usagers qui leur permet d'accéder aux cours d'eau et d'en profiter. Dans la mesure du possible, toutes les nouvelles infrastructures de sentier doivent être conçues et aménagées de manière à se trouver au moins au-dessus ou à l'extérieur des limites de la crue à récurrence de 20 ans, afin de réduire les fermetures de sentier en raison d'inondations saisonnières et de dégâts causés par les inondations.

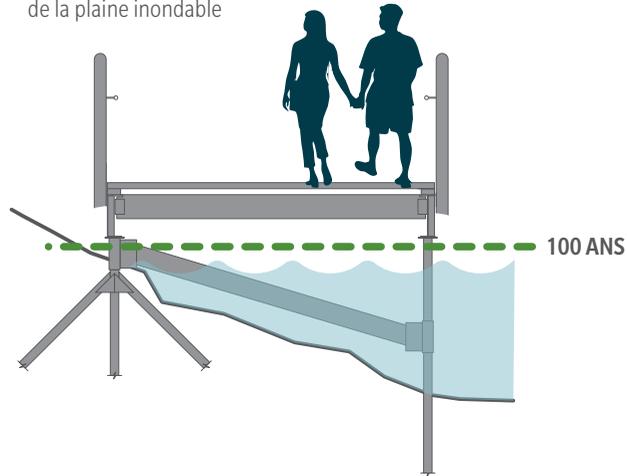
► Lorsque des inondations saisonnières se produisent sur une base périodique, il faut trouver des solutions de conception appropriées pour gérer adéquatement les impacts des eaux de crue tout en créant des zones humides riveraines et en contribuant à l'intégrité écologique et à la capacité d'absorption de la plaine inondable. Les options pour atteindre ces buts comprennent entre autres celles qui suivent.

- Ponts
- Chaussées
- Canaux de prise ou canaux d'évacuation des crues

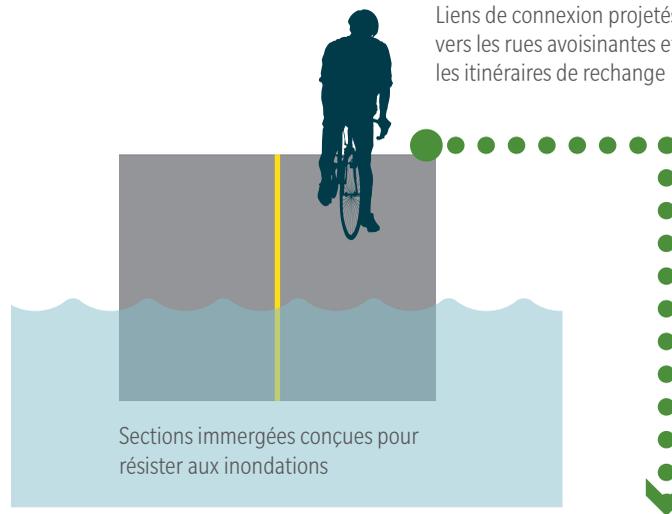
- Les détours et les parcours de rechange doivent être intégrés au réseau dans les zones où les sentiers sont susceptibles d'être inondés sur une base périodique.
- Aux endroits où le sentier ne peut être déplacé au-delà de la limite de la crue à récurrence de 20 ans (en raison de contraintes physiques ou environnementales), il faudrait réaménager le tronçon en faisant ce qui suit :
  - élever le sentier le plus possible, tout en équilibrant les déblais et les remblais, et respecter les exigences de la réglementation concernant la plaine inondable;
  - améliorer l'état de la berge;
  - offrir d'autres parcours et des déviations durant les inondations.

### SENTIER SURÉLEVÉ

Surélever le sentier au-dessus de la plaine inondable



### DÉTOURS



## 14.4 Plaine inondable de 100 ans

► Tous les sentiers en plaine inondable de 100 ans doivent être conçus pour résister aux inondations majeures peu fréquentes (comme celles survenues au printemps de 2017 et de 2019), conformément à des normes de construction élevées.

► Les fondations des sentiers doivent être capables de supporter les éléments qui suivent.

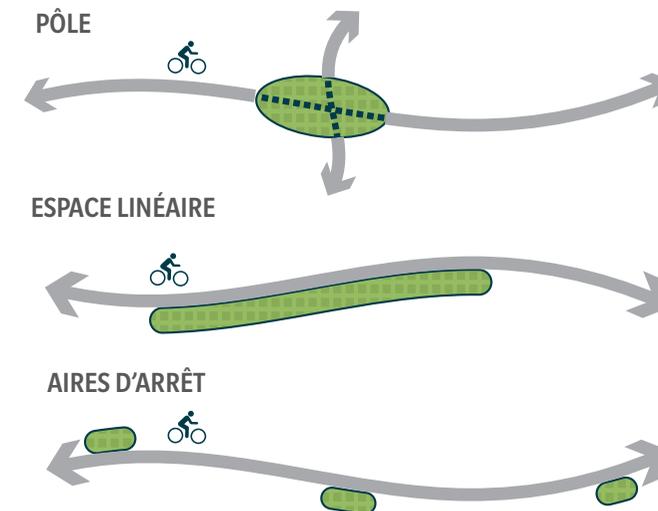
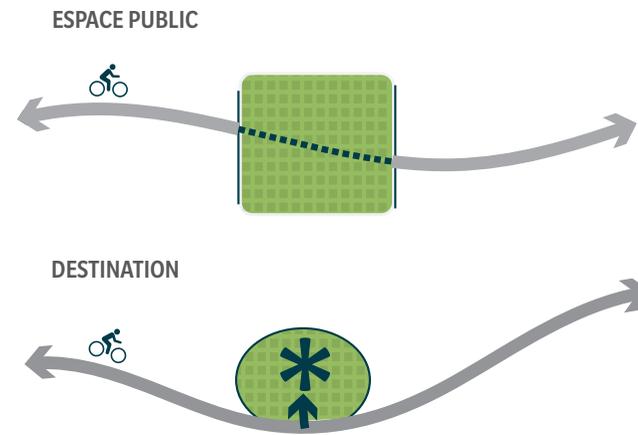
- La saturation
- Le retrait des eaux de crue
- L'affouillement
- Les débris

► On devrait envisager l'installation d'une signalisation et/ou d'indicateurs permanents pour informer le public de l'emplacement de ces zones.

► Il faudrait prévoir et déterminer des parcours municipaux de rechange pour contourner les zones touchées.

## 15 Lieux d'intérêt et espaces publics

- ▶ Le réseau de sentiers devrait offrir un meilleur accès à la capitale et des possibilités de découverte de celle-ci sans nuire au caractère général ni à l'ambiance de l'environnement local.
- ▶ Les sentiers devraient servir de complément et contribuer aux initiatives de création de lieux d'intérêts des environs, selon les scénarios décrits ci-dessous.



### 15.1 Lieux d'intérêt

#### ▶ Espaces publics

- Aux endroits où le sentier traverse un espace public (p. ex., un parc ou une place), la voie de communication doit se fondre au lieu (par l'adaptation du traitement de surface, de la signalisation, de l'aménagement paysager, du tracé, etc.) tout en ayant une trajectoire claire et perceptible dans l'espace pour favoriser les déplacements et les comportements cohérents et prévisibles des usagers de passage.

#### ▶ Destinations

- Lorsqu'un sentier passe à proximité d'une destination (p. ex., une institution publique, un parc, un arrêt de transport en commun, un lieu patrimonial, une installation publique, etc.), il doit y être adjacent, permettre un accès facile et pratique des usagers de passage et comprendre des commodités à destination (p. ex., des supports à vélo, de l'eau, des toilettes, etc.), sans nuire aux fonctions et aux usages prévus de la destination.

#### ▶ Pôles

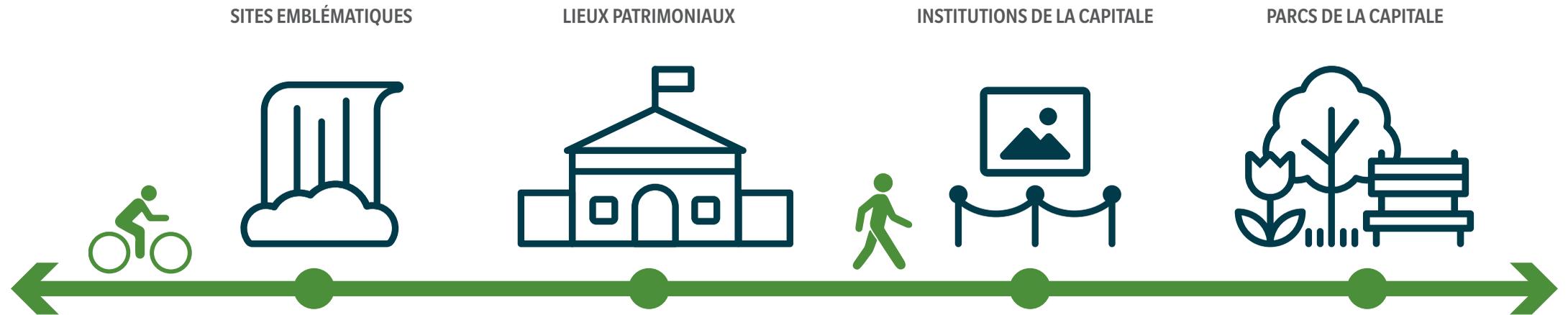
- Aux endroits où une jonction de sentier est également un point de rassemblement ou un point de repère souhaitable (p. ex., un lieu commémoratif, un point de planification de parcours, un lieu de repos, etc.), la zone de croisement doit être élargie pour créer un espace pouvant à la fois accueillir les usagers qui se rassemblent et passent du temps sur place et assurer le mouvement fluide des usagers de passage.

#### ▶ Espaces linéaires

- Dans les zones où l'on souhaite fortement créer un espace public le long d'un tronçon de sentier (p. ex., un emplacement au bord d'une rivière ou d'un escarpement offrant une vue exceptionnelle), un espace supplémentaire devrait être prévu et aménagé pour une utilisation passive et d'observation (p. ex., une esplanade au bord de l'eau avec places assises ou un accès au rivage). La limite publique doit être située le plus près possible de la limite du point d'intérêt, la voie de communication passant derrière cette dernière.

#### ▶ Aires d'arrêt

- Aux points d'intérêt localisés (p. ex., points de vue uniques, lieux de repos, installations d'art interprétatif et d'art public, éléments de la capitale, etc.), les espaces restreints doivent être conçus de façon séparée et en retrait du corridor de sentier, et ils devraient comprendre le point d'intérêt ou être situés à proximité.



## 15.2 Éléments de la capitale

► Les éléments de la capitale comprennent les éléments artificiels ou naturels qui, en raison de leurs qualités esthétiques et de leur emplacement, peuvent contribuer à l'expérience des usagers. Leur traitement devrait être fondé sur les catégories qui suivent.

### ► Sites emblématiques

- Les bâtiments, structures, monuments commémoratifs et éléments paysagers emblématiques (p. ex., cascades, escarpements, rapides, etc.) devraient faire l'objet d'une attention particulière pour leur fonction de repère visuel et leur importance symbolique dans le domaine public.

### ► Lieux patrimoniaux

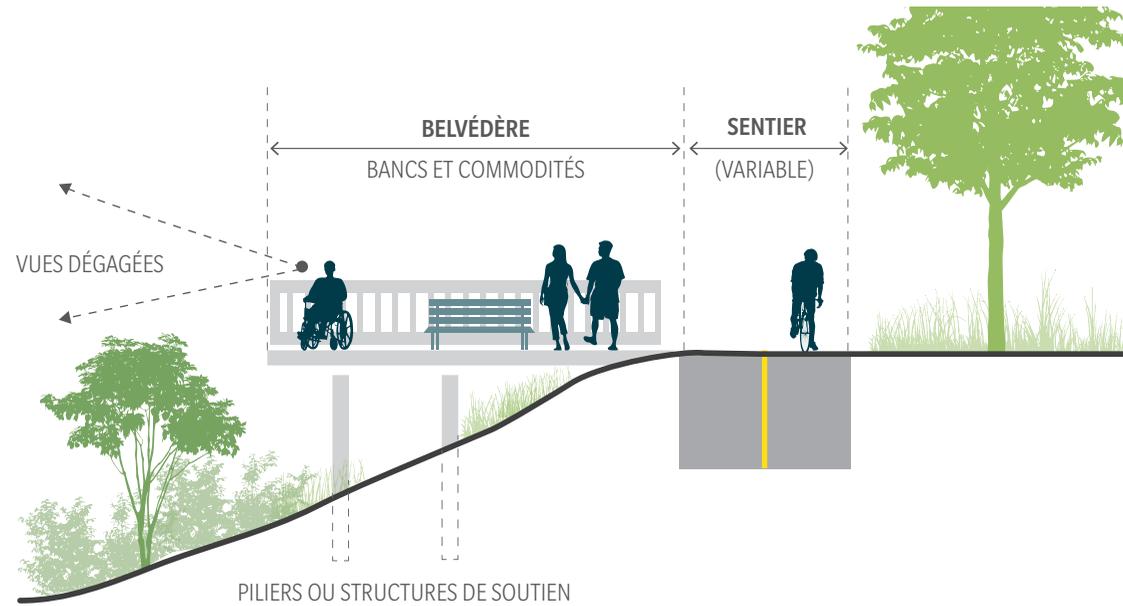
- Les bâtiments fédéraux reconnus et autres points d'intérêt national ou régional, comme les sites archéologiques et les lieux d'importance culturelle, devraient être traités avec respect et soin, afin que leurs qualités intrinsèques soient préservées.

### ► Institutions de la capitale

- Les institutions publiques comme les musées et les centres d'accueil des visiteurs devraient être clairement identifiés et offrir un accès facile aux services publics.

### ► Parcs de la capitale

- Les parcs de la capitale servant de lieux de loisirs quotidiens ou de lieux de rassemblement spéciaux devraient être reliés au réseau des sentiers pour améliorer la connectivité et l'accès.



### 15.3 Belvédères et points d'observation

- ▶ Les belvédères devraient être situés dans des zones où le paysage est d'une qualité exceptionnelle.
  - Les belvédères devraient être conçus pour encadrer et améliorer les vues exceptionnelles.
- ▶ L'aménagement de plateformes surélevées est encouragé afin d'offrir des vues spectaculaires et des lignes de visibilité claires et faciles d'entretien au-dessus de la végétation environnante.
- ▶ Lorsque les belvédères donnent également accès à des lieux d'importance historique ou culturelle, ils devraient inclure des éléments d'interprétation ou de conception qui complètent les vues.
- ▶ Les belvédères devraient être situés du côté du sentier le plus rapproché du point d'attraction (c.-à-d. le bord de la rivière, le bord de l'escarpement ou un point panoramique).
- ▶ Les belvédères doivent inclure des bancs et servir de lieu de repos offrant un espace suffisant pour que plusieurs personnes puissent faire une pause et se rassembler.



LIEUX DE REPOS



STATIONNEMENT  
POUR VÉLO



INFORMATION  
D'ORIENTATION



CONTENANTS POUR  
DÉCHETS ET RECYCLAGE



WI-FI



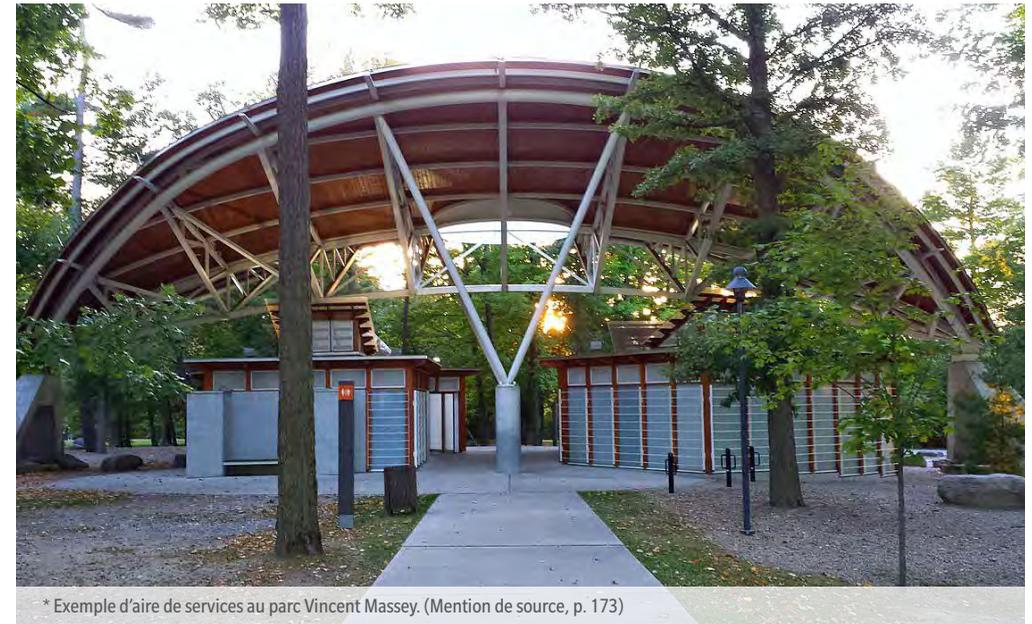
ZONES DE CHARGEMENT



TOILETTES



ÉLÉMENTS SPÉCIAUX



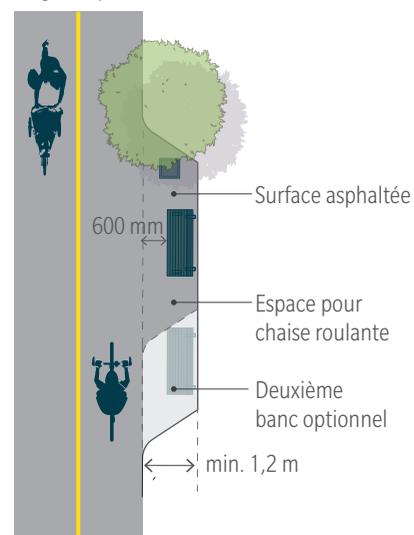
\* Exemple d'aire de services au parc Vincent Massey. (Mention de source, p. 173)

## 15.4 Aires de service

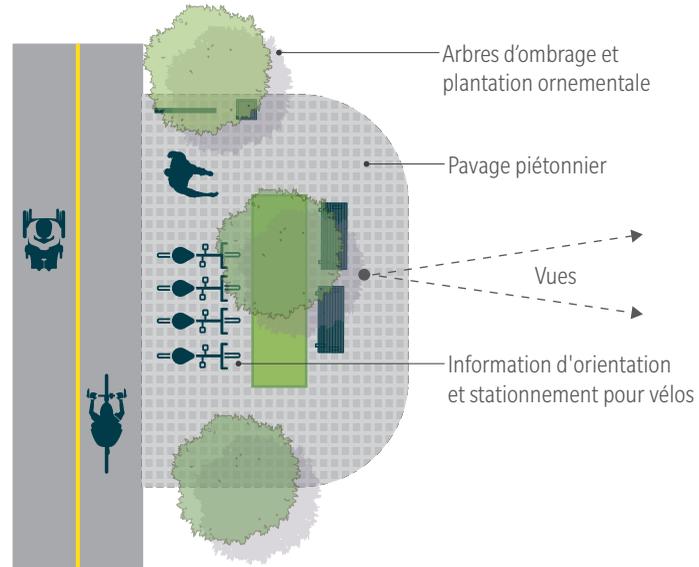
- ▶ Les aires de service devraient être réparties judicieusement sur l'ensemble du réseau et fournir les commodités de base aux usagers du sentier.
- ▶ On devrait intégrer les aires de service aux initiatives de création de lieux dans les parcs de la capitale et les pôles d'activité (p. ex., parc Hog's Back et parc Vincent Massey).
  - Les aires de service pourraient comprendre des pavillons et des grandes structures pouvant servir d'abris et de coupe-vent. L'emplacement des aires de service doit être guidé par les plans directeurs d'aménagement du territoire pertinents et en fonction de la zone d'étude.
  - Les aires de service devraient être situées à des endroits desservis par le réseau électrique et les services publics.
- ▶ Les aires de service devraient inclure les éléments qui suivent.
  - Toilettes
  - Fontaines à boire
  - Information d'orientation
  - Location de vélos
  - Lieux de repos
  - Éléments spéciaux (p. ex., zone protégée, art public, panneaux d'interprétation, etc.)
  - Petite station de réparation de vélos
  - Installations de verrouillage de vélos
  - Service Wi-Fi
  - Zones de chargement
  - Contenants pour déchets et recyclage

### LIEU DE REPOS SIMPLE

Sièges et poubelles



### LIEU DE REPOS ÉLABORÉ



Exemple de lieu de repos, promenade Samuel-De Champlain, Québec (Québec). (Mention de source, p. 173)

## 15.5 Lieux de repos

► Les emplacements servant de lieux de repos devraient être répartis de façon régulière et fréquente le long du corridor du sentier.

► Les lieux de repos devraient être intégrés aux destinations et espaces publics lorsque cela est possible.

- Les lieux de repos peuvent être remplacés par l'un des types de lieux d'intérêt susmentionnés ayant le même objectif ou offrant des équipements similaires.

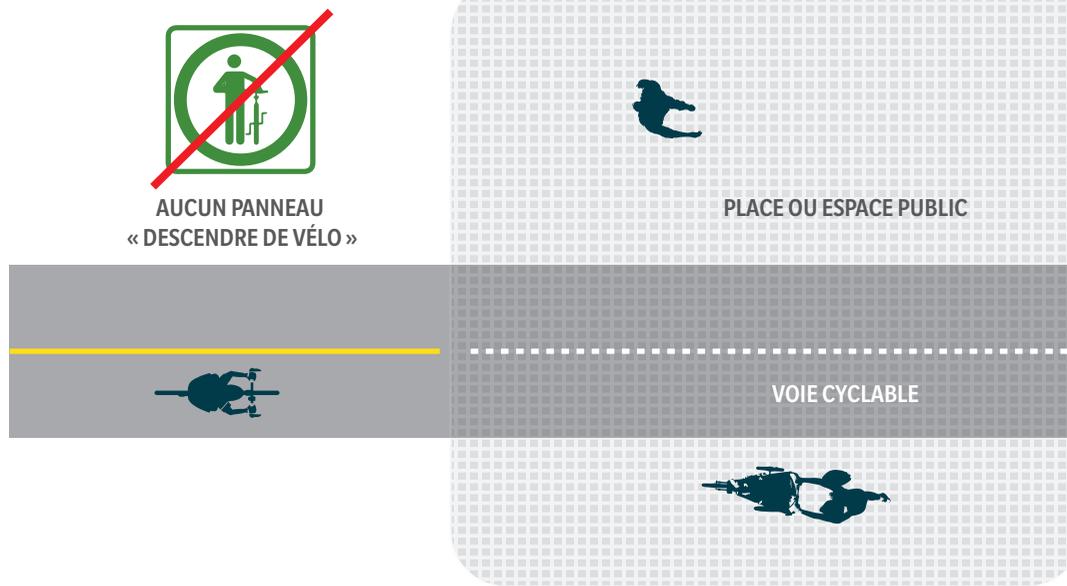
► Les lieux de repos devraient :

- être situés de manière à mettre à profit les points potentiels de planification de parcours et d'observation, etc.;
- prévoir un espace suffisant à l'écart de la voie de circulation pour permettre aux usagers de s'asseoir et de se reposer (c'est-à-dire un élargissement ou une « aire de repos » sur le bord du sentier qui permet à un petit groupe de personnes de s'arrêter sans gêner les voies de circulation du sentier).

► Les lieux de repos pourraient inclure :

- des bancs;
- des stationnements pour vélos;
- des informations d'orientation;
- des éléments spéciaux comme de l'art public et des éléments d'interprétation.

► Des abris et des éléments spéciaux peuvent être offerts pour encadrer ou accentuer le lieu de repos et pour servir de brise-vent ou contribuer au confort de l'utilisateur (p. ex., les abris de repos de la promenade Samuel-De Champlain, à Québec).

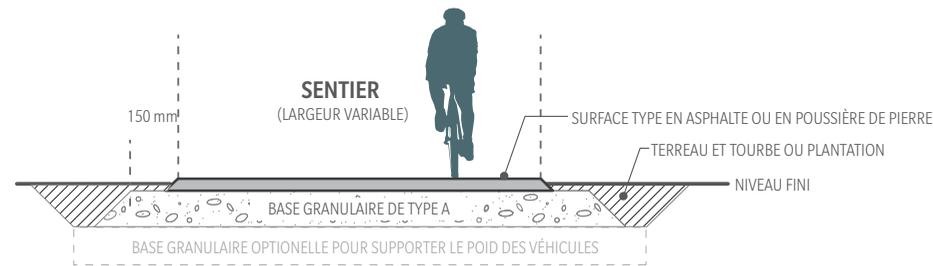


## 15.6 Intégration de la conception

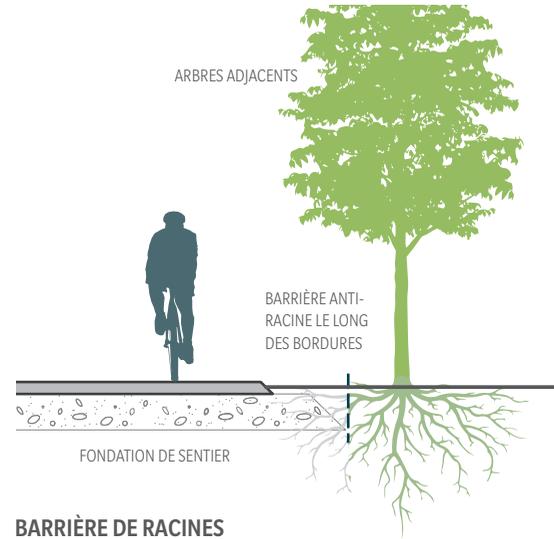
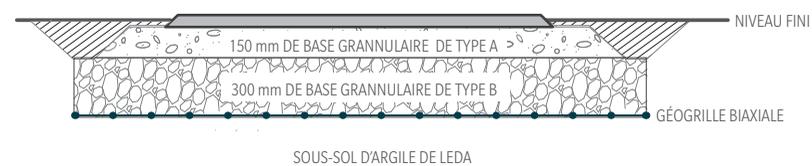
- ▶ Lorsque des sentiers se croisent ou traversent un espace public, une délimitation claire du tracé des sentiers devrait être fournie afin d'orienter les usagers dans l'espace et d'assurer un passage sécuritaire et prévisible.
  - Les délimitations devraient respecter le contexte et le caractère de l'espace public en ce qui concerne les matériaux et l'aménagement.
  - La signalisation qui oblige les cyclistes à descendre de leur vélo et à marcher ne doit pas être utilisée sur les sentiers. Elle ne devrait être utilisée qu'aux destinations de fin de parcours, et elle devrait être harmonisée avec les informations d'orientation relatives à la destination.
- ▶ Dans la mesure du possible, les sentiers devraient passer à côté des espaces publics et des lieux importants, de façon à ne pas interrompre les activités ni avoir d'impact sur ces lieux.
- ▶ Des éléments de conception (p. ex., le marquage de la chaussée, les matériaux de surface, la signalisation, les bornes, etc.) devraient encourager les usagers d'un sentier à avoir des comportements respectueux, par exemple, en ralentissant et en cédant le passage aux usagers de l'espace public.
- ▶ Les sentiers devraient offrir un meilleur accès aux lieux et de plus grandes possibilités de découvrir ces lieux sans nuire à leur caractère général ou à leur ambiance.
- ▶ Les éléments d'interprétation et l'aménagement devraient renforcer l'importance et le caractère des lieux.

## 16 Construction des sentiers

### FONDATION TYPE D'UN SENTIER



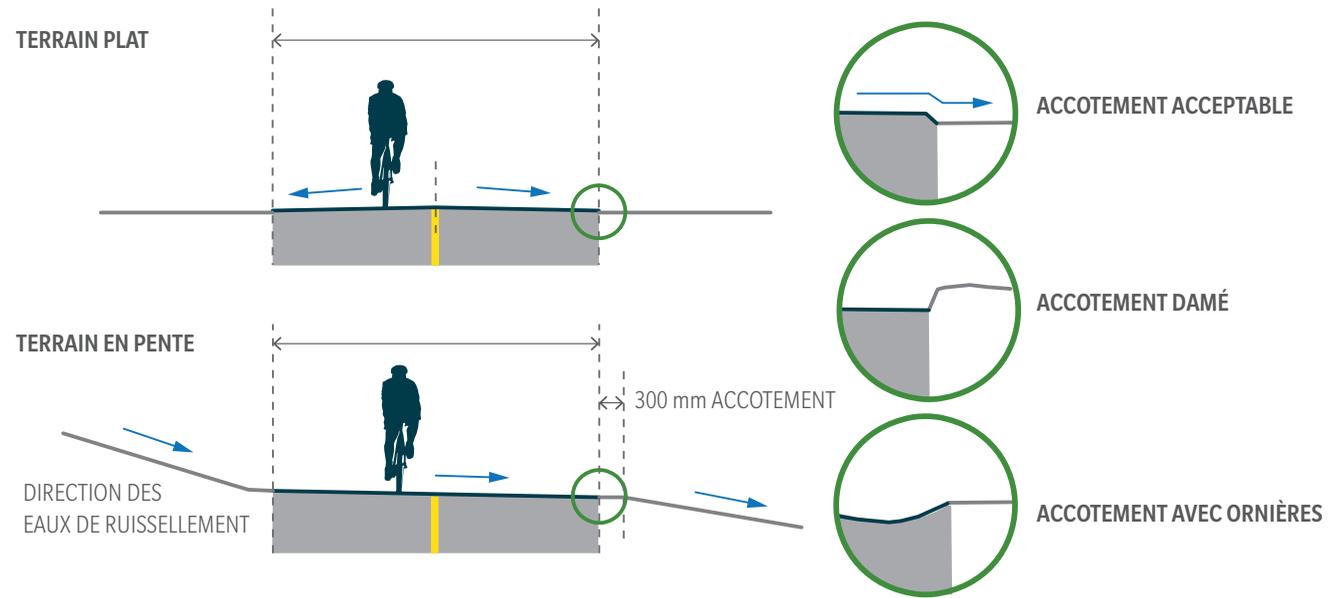
### FONDATION EN SOL D'ARGILE



Exemple d'utilisation d'une géo-rigle renforcée dans la fondation d'un sentier.  
(Mention de source, p. 173)

### 16.1 Fondations des sentiers

- ▶ Le sol de fondation doit être conçu pour s'adapter aux conditions géologiques et maximiser la durée de vie des sentiers.
- ▶ Les nouveaux tronçons de sentier devraient être conçus pour avoir de longs cycles de vie permettant de résister aux dommages résultant de l'expansion et de la contraction des sols d'argile à Leda ou des cycles saisonniers de gel-dégel.
  - Lorsque les sols d'argile à Leda prévalent, une base granulaire stabilisée ou renforcée doit être installée; elle doit être capable de résister à la fissuration sans que la surface du sentier en soit affectée.
- ▶ Les sentiers devraient être conçus de manière à permettre la circulation régulière de véhicules d'entretien de taille moyenne (camionnettes).
- ▶ Les sentiers où l'on prévoit que la circulation automobile sera plus importante pour le passage des services d'entretien ou d'urgence doivent être dotés d'une fondation adéquate afin d'éviter les dommages à la surface, par exemple les fissures, les ornières ou l'effritement.
- ▶ Il faudrait installer des membranes anti-racines là où des arbres se trouvent à moins de 0,5 m du revêtement du sentier.



## 16.2 Drainage

- **Les modifications apportées aux sentiers devraient faire appel à des techniques de gestion des eaux pluviales conçues et approuvées par des professionnels.**
  - L'eau provenant de vastes zones susceptibles de s'écouler le long des sentiers devrait être collectée dans des rigoles adjacentes ou d'autres installations de gestion des eaux pluviales.
  - Dans les zones où de l'eau stagnante pourrait s'accumuler, les sentiers devraient être conçus de manière à être surélevés au-dessus du niveau du sol adjacent, et des ponceaux, des ponts et des zones d'infiltration devraient être prévus pour permettre l'écoulement et la dissipation de l'eau accumulée.

- Sur les tronçons de sentier longs ou escarpés, des éléments de drainage transversaux doivent être utilisés conjointement avec des techniques de retenue des accotements pour éviter le lessivage.
- **Les sentiers devraient être surmontés d'une pente transversale typique de 2 % dans les deux sens ou d'une pente transversale continue de 2 % aménagée selon la topographie lorsque le sentier traverse un terrain en pente.**
- **La surface des sentiers devrait se trouver à au moins 25 mm au-dessus du niveau de la terre végétale adjacente, afin d'éviter l'accumulation d'eau aux bords du sentier en raison du tassement du sol le long de l'accotement.**

- **Les points bas doivent détourner de la surface des sentiers l'eau qui s'y accumule, surtout durant les mois d'hiver, où celle-ci peut se transformer en glace et créer des conditions dangereuses.**
- **Les fossés à forte pente doivent être évités pour prévenir l'érosion et pour des raisons d'esthétique et de sécurité.**
- **Les sentiers devraient être conçus de manière à avoir un impact minimal sur les réseaux de drainage des lieux plus vastes. Les éléments topographiques naturels doivent être conservés dans la mesure du possible, et les éléments de drainage, comme les ponceaux, les ponts et les trottoirs de bois, doivent être utilisés pour préserver les baissières, les zones humides et les écoulements en surface existants.**



Exemple de sentier de poussière de pierre.



Exemple de sentier d'asphalte.

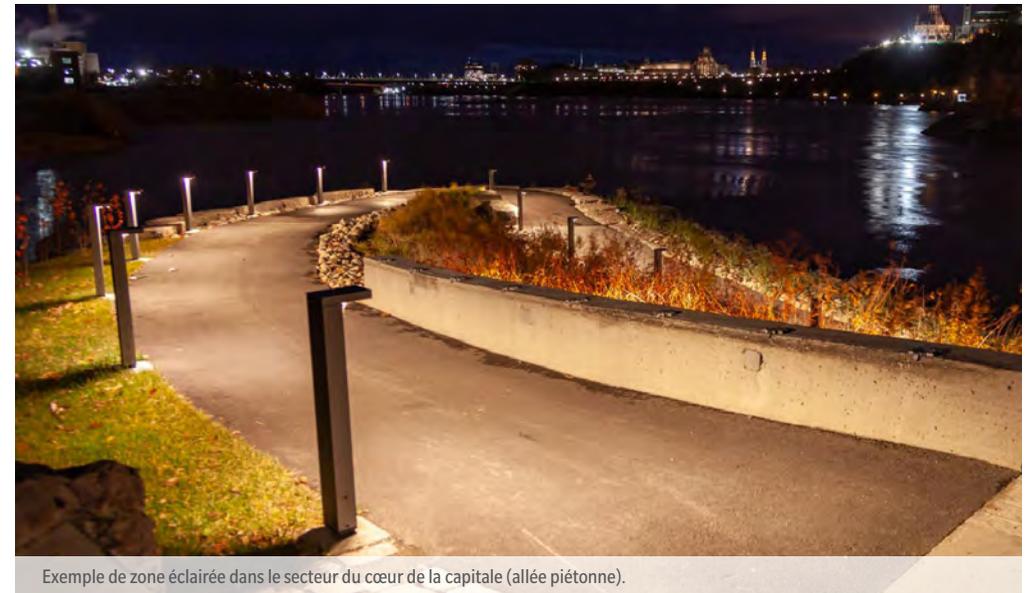
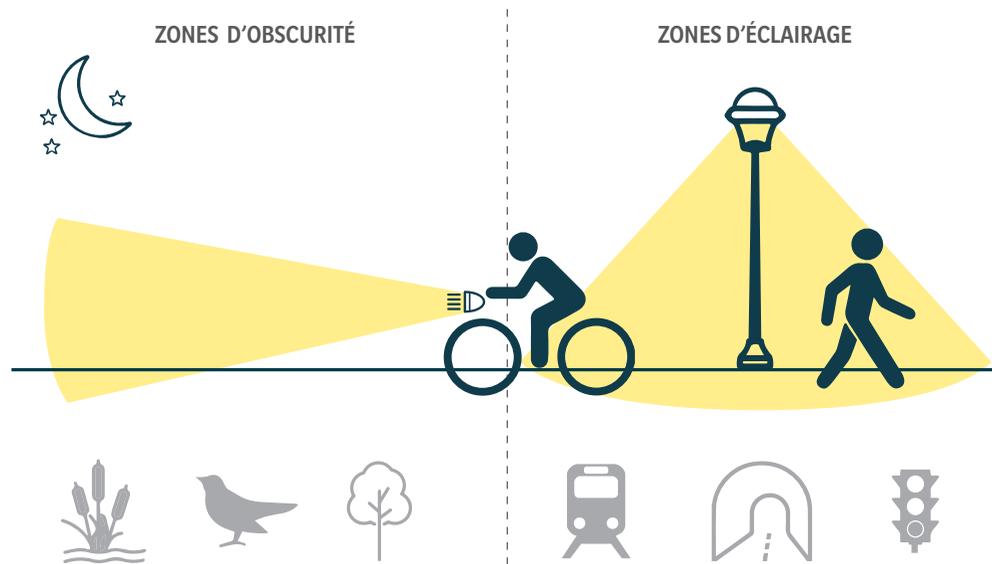


Exemple de traitement de surface de qualité en zone piétonnière.

## 16.3 Matériaux de revêtement de surface

- ▶ La surface des sentiers doit être dans un matériau dur pavé ou bien compacté qui est adapté à la circulation piétonnière et à la plupart des équipements de mobilité active, dont les fauteuils roulants, les vélos, les patins à roues alignées, les planches à roulettes, etc.
  - L'asphalte est le matériau de surface par défaut pour tous les sentiers polyvalents ou les voies cyclables réservées.
- ▶ Une surface de poussière de pierre bien compactée peut être préférable dans les cas suivants :
  - dans les zones rurales ou non aménagées;
  - dans les zones où l'asphalte peut avoir des effets négatifs importants sur le paysage environnant, par exemple sur les racines des arbres et les zones écologiquement sensibles;
  - lorsque l'asphalte est incompatible avec le caractère visuel du paysage environnant, comme les allées piétonnes situées dans des milieux écocentriques tels que les forêts et les berges.
- ▶ Les coûts globaux du cycle de vie du matériau doivent être pris en compte lors de la conception ou de la réfection des éléments d'un sentier. La préférence devrait être donnée aux solutions durables ayant une longue durée de vie.
- ▶ Les zones de priorité aux piétons doivent être différenciées par des matériaux de revêtement de qualité supérieure, par exemple des pavés texturés, des pavés en blocs, du béton ou un revêtement d'asphalte coloré durable.

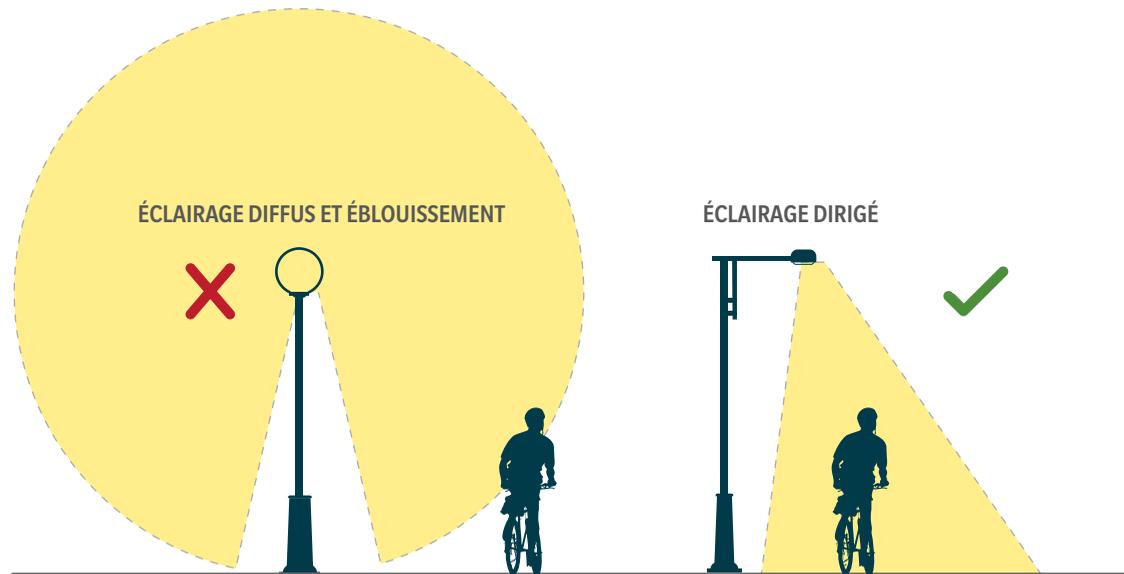
# 17 Éclairage



Exemple de zone éclairée dans le secteur du cœur de la capitale (allée piétonne).

## 17.1 Critères d'évaluation

- ▶ Il doit y avoir de l'éclairage dans les zones urbaines denses qui connaissent un débit moyen à élevé et qui sont fréquentées par des gens faisant la navette ou des déplacements utilitaires, ou dans les endroits où il est requis pour des raisons de sécurité. Les zones d'obscurité doivent être indiquées et protégées des effets de la lumière artificielle.
  - On devrait encourager les usagers à se préparer avant de circuler dans ces zones; ils devraient se munir d'une lampe de poche, d'un éclairage pour vélo ou d'un cellulaire, ou être accompagnés afin d'assurer leur sécurité.
- ▶ L'éclairage visant à assurer la sécurité devrait être réservé aux situations suivantes :
  - les tunnels et passages inférieurs qui ne sont pas suffisamment éclairés pendant la journée ou dont l'éclairage ambiant est insuffisant;
  - les tronçons de sentier donnant accès à d'importantes destinations en soirée et pendant la nuit, par exemple les écoles, les installations communautaires et les pôles de transport en commun;
  - les points de conflit potentiel, par exemple les intersections routières et les passages.
- ▶ La décision d'installer de l'éclairage doit prendre en compte les facteurs suivants :
  - l'éclairage peut avoir des effets néfastes sur la faune, la flore et le ciel nocturne;
  - l'éclairage encourage l'utilisation, et il faut s'assurer que cette utilisation est souhaitable;
  - l'éclairage d'une partie seulement d'un tronçon de sentier peut créer une situation dangereuse pour les usagers qui s'attendent à ce que le tronçon complet soit éclairé;
  - des stratégies d'éclairage ambiant ou d'éclairage passif peuvent suffire;
  - un mauvais choix d'infrastructures d'éclairage peut créer des situations dangereuses pour les usagers, notamment un éblouissement accru;
  - pendant la journée, les infrastructures d'éclairage peuvent créer une distraction visuelle par rapport à l'environnement.



## 17.2 Critères d'efficacité

- ▶ **L'éclairage de tous les sentiers devrait être à l'échelle des piétons (c.-à-d. lampadaires, bornes ou luminaires muraux de faible hauteur).**
- ▶ **Les niveaux d'éclairage devraient être maintenus au minimum requis pour le confort et la sécurité des usagers.**
  - L'éclairage de tous les sentiers devrait être optimisé pour l'œil humain afin de préserver la vision nocturne en minimisant les reflets et les points de lumière intense, ce qui facilite la transition des espaces sombres aux espaces clairs et des espaces clairs aux espaces sombres (en particulier pour les cyclistes se déplaçant plus rapidement).
- On devrait privilégier l'utilisation de tons ambrés ou blancs chauds jusqu'à 3 000 K.
- ▶ **La disposition et la conception des appareils d'éclairage devraient être efficaces et efficientes, permettant l'éclairage de la surface du sentier avec un minimum d'intrusion de lumière dans les zones environnantes.**
  - On devrait privilégier les technologies d'éclairage à faible consommation d'énergie et au cycle de vie le plus long, comme la technologie des diodes électroluminescentes (DEL), le photovoltaïque, etc.
- On devrait installer des systèmes permettant l'activation par le mouvement et le réglage des niveaux d'éclairage pendant la nuit (c.-à-d. couvre-feu complet ou assombrissement, détecteurs activés par le mouvement, etc.).
- On devrait favoriser l'utilisation de coiffes de lampes opaques, de couvercles opaques ou de tout autre dispositif de dissimulation limitant le faisceau de lumière à des angles supérieurs à 80 degrés, avec une préférence pour les luminaires à interruption complète pour toutes les installations nouvelles ou rénovées.



Exemple de normes d'éclairage, boulevard de la Confédération.



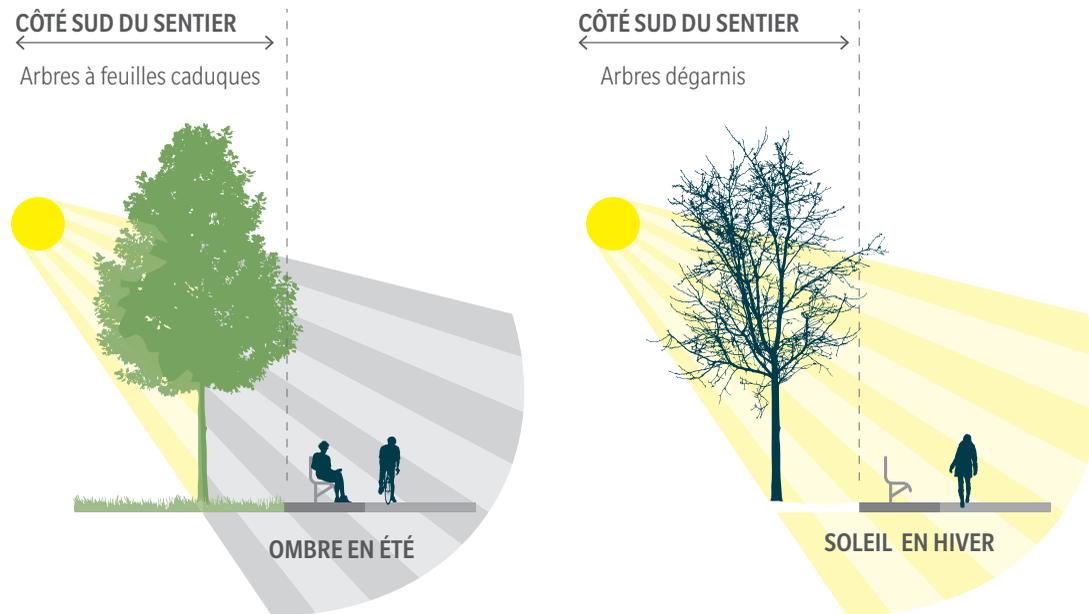
Exemple d'éclairage discret sur rampe, Upfield Bike Path, Melbourne, Australie. (Mention de source, p. 173)

### 17.3 Considérations esthétiques

- ▶ Le rôle esthétique des appareils d'éclairage pendant la journée doit être pris en considération. L'apparence des appareils d'éclairage doit répondre aux critères suivants :
  - lorsque le sentier traverse un lieu où se trouve du mobilier, l'éclairage devrait cadrer avec le style et le concept du lieu en question;
  - en l'absence d'un style particulier, il convient d'employer un appareil d'éclairage général et standard de la CCN qui répond aux critères susmentionnés;
  - lorsque les appareils d'éclairage ne jouent aucun rôle esthétique, il convient de minimiser leur impact visuel pendant la journée.

- ▶ Les appareils d'éclairage devraient être espacés pour assurer la distribution efficace de la lumière, sans nuire au caractère des lieux.
  - En raison de leur faible niveau d'éclairage et de leur courte taille, les bornes seront moins espacées et devront donc être utilisées aux endroits où leur installation n'entraîne pas de problème.

## 18 Aménagement pour l'hiver



### 18.1 Confort

- ▶ L'aménagement des sentiers devrait être adapté au climat et faire en sorte que les installations soient à l'ombre en été, tout en maximisant l'exposition au soleil pendant les mois d'hiver pour les tronçons accessibles durant cette saison.
  - Des espèces d'arbres à feuilles caduques de grande taille devraient être plantées surtout du côté sud des sentiers pour fournir de l'ombre en été.
  - Des arbres qui fournissent de l'ombre devraient se trouver près des bancs et des aires de repos le long des sentiers.
- ▶ Des brise-vent et un relief topographique devraient être prévus le long du réseau de sentiers afin de réduire l'exposition prédominante aux vents en hiver le long des tronçons destinés aux activités hivernales.
  - Des massifs de conifères devraient être plantés dans les grands espaces ouverts pour servir de coupe-vent, notamment dans les zones situées au nord-ouest des sentiers.



Exemple de destination de Bal de Neige sur le canal Rideau.



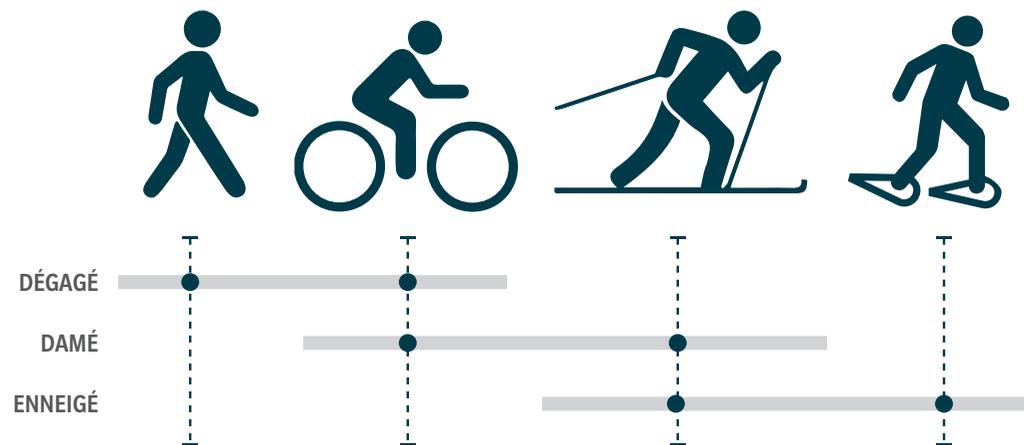
Exemple de station-chaud le long du sentier d'hiver Sir-John-A.-Macdonald, rapides Remic. (Mention de source, p. 173)

## 18.2 Points d'intérêt hivernaux

- ▶ **Les points d'intérêt hivernaux doivent être visibles et stimulants pendant les longs mois d'hiver.**
  - La priorité devrait être donnée aux tronçons de sentier d'hiver très utilisés.
  - L'éclairage, la couleur et la végétation saisonnière doivent être utilisés pour créer un environnement agréable.
  - De nouvelles possibilités devraient être explorées, par exemple des installations paysagères saisonnières et artistiques.
- ▶ **Les programmes et destinations existants comme la patinoire du canal Rideau, le Bal de Neige et les Lumières de Noël au Canada, devraient être mis à profit pour créer une animation hivernale.**

## 18.3 Stations-chaud

- ▶ **Les stations-chaud devraient être :**
  - situées à des points de jonction et à des points de rassemblement naturels du Sentier de la capitale, en vue de favoriser une utilisation fréquente et la surveillance naturelle;
  - situées le long de tronçons de sentier nettoyés ou damés pour une utilisation hivernale;
  - munies d'un éclairage saisonnier et de sources de chaleur carboneutres, au besoin.
- ▶ **Les stations-chaud peuvent consister en des structures d'abris fermés ou semi-fermés offrant une protection contre les conditions hivernales comme le vent et la neige.**
- ▶ **Les stations-chaud peuvent comporter des espaces extérieurs protégés par des brise-vent abrités.**
- ▶ **Le pavillon d'hiver des rapides Remic, situé le long du sentier d'hiver Sir-John-A.-Macdonald, est un exemple de station-chaud.**
- ▶ **À certains endroits, il pourrait être approprié d'offrir des services commerciaux de nourriture et de boisson qui proposeraient des gâteries et des boissons chaudes.**



Exemple de sentier damé pour le ski de patin.

## 18.4 Entretien durant l'hiver

### ► Sentiers dégagés

- Seuls les sentiers qui constituent des liens urbains et des tronçons utilitaires importants du réseau de sentiers faisant partie du réseau hivernal municipal plus vaste seront dégagés.
- On devrait déterminer les sentiers qui seront dégagés chaque année, en fonction des réseaux municipaux.
- Lorsqu'il tient lieu de trottoir le long d'une route, le sentier doit être entretenu l'hiver sur une largeur de trottoir de manière à respecter la norme de service relative aux piétons.
- Il faudrait employer des options à faible teneur en sel pour limiter les impacts environnementaux et éviter l'accumulation de neige gorgée d'eau.
  - On devrait examiner des mesures antigivre de recharge, comme le sable et le gravier.
- Il faut assurer un drainage adéquat pour éviter que l'eau s'accumule, puis qu'elle gèle.

- Les chasse-neiges devraient être dotés de lames en Teflon pour éviter d'endommager la surface des sentiers.
- Des balises devraient être installées aux endroits où les chasse-neiges risqueraient d'endommager le mobilier ou des éléments de sentier.
- Il faudrait prévoir des aires d'entreposage de la neige et les situer dans des endroits qui ne nuisent pas à l'usage du sentier.
- Les points d'accès et les liens de connexion devraient être déneigés selon les mêmes normes que celles fixées pour les parcours de découverte.

### ► Sentiers damés

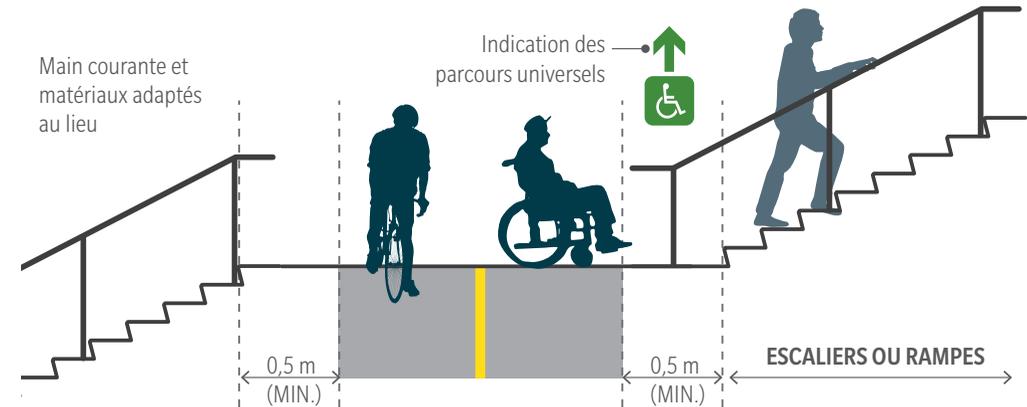
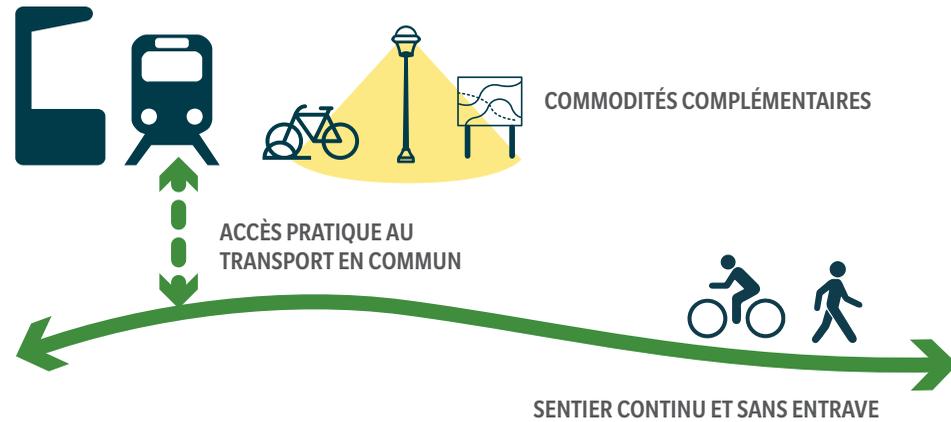
- Les activités de damage devraient inclure le compactage de la neige pour le ski de patin et le vélo à pneus surdimensionnés et le traçage de pistes pour le ski de fond classique.

- Le traçage des pistes devrait être effectué à au moins 500 mm des objets fixes (comme les arbres, les poteaux et les bancs) ou des talus pour des raisons de sécurité et afin d'assurer un espace de dégagement pour les pulkas ou les traîneaux.
- Dans la mesure du possible, il faut éviter que les sentiers damés traversent des sentiers, des routes ou des aires de stationnement dégagés.
- Lorsque les sentiers damés passent sous des ponts ou dans des tunnels, la neige devrait être compactée pour éviter la discontinuité du parcours.

### ► Sentiers enneigés

- Ces sentiers ne seront pas entretenus.
- Une signalisation hivernale temporaire pourrait être installée pour faciliter l'orientation des raquetteurs ou les amateurs de ski de fond hors piste.

## 19 Autres scénarios

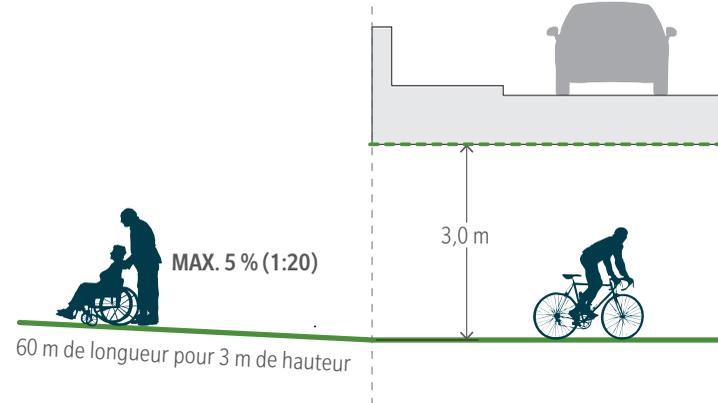
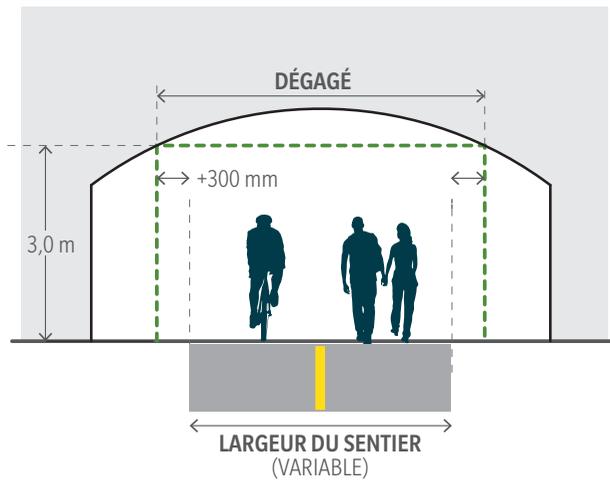


### 19.1 Pôles de transport en commun

- ▶ L'intégration aux pôles de transport en commun municipaux (stations de train léger sur rail ou de service rapide par autobus) est vivement encouragée.
- ▶ Le réseau de sentiers devrait permettre un accès facile à la station, mais ne devrait pas traverser directement les zones d'embarquement ou d'exploitation.
  - Les fonctions et les caractéristiques de la station ne devraient pas entraver la libre circulation dans les voies de circulation du sentier.
- ▶ Les stations devraient être équipées d'installations de fin de parcours, d'aires de rangement pour vélos, ainsi que d'éléments d'orientation appropriés et de dispositifs de signalisation.
- ▶ L'éclairage ambiant et de sécurité devrait faire partie intégrante de la conception de la station et peut s'étendre jusqu'aux tronçons du Sentier de la capitale dans des conditions spéciales.

### 19.2 Rampes et escaliers

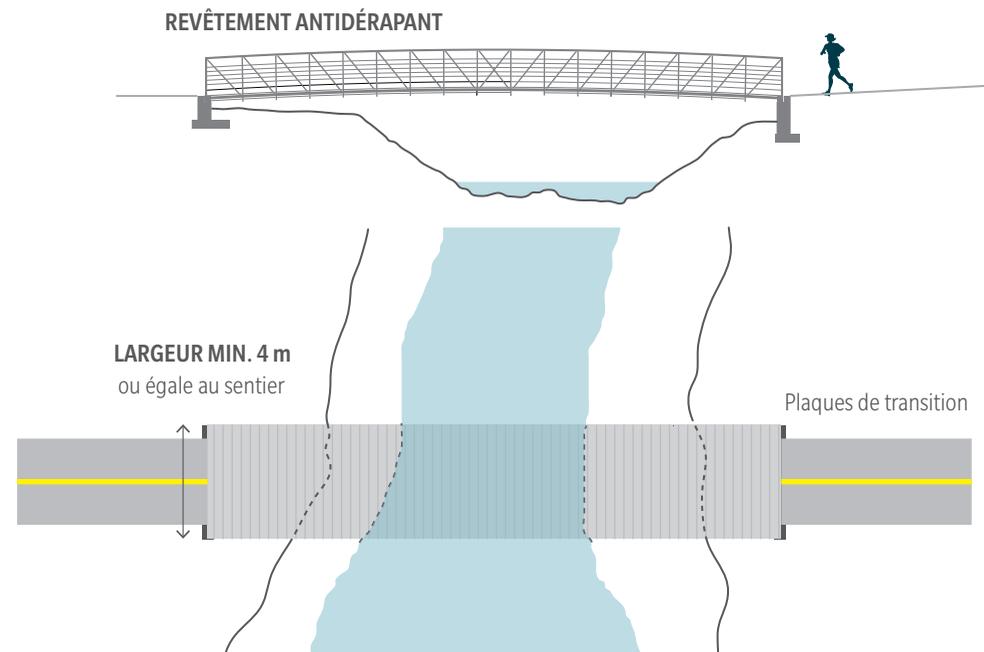
- ▶ Les voies de circulation des sentiers ne doivent jamais être interrompues par des escaliers ou des rampes qui nuiraient au déplacement multimodal des usagers du sentier.
- ▶ Les rampes et les escaliers devraient constituer des éléments complémentaires au réseau de sentiers lorsqu'il y a un changement important de niveau ou d'accès depuis une zone adjacente de priorité aux piétons.
- ▶ Lorsque des rampes et des escaliers sont reliés au Sentier de la capitale, une zone d'au moins 0,5 m doit être prévue en haut et en bas de ceux-ci, à l'extérieur des voies de circulation du sentier.
- ▶ Les mains courantes ne devraient pas se prolonger jusque dans la voie de circulation et ne devraient pas comporter de saillies que les usagers pourraient heurter.



Exemple de peinture murale décorative.

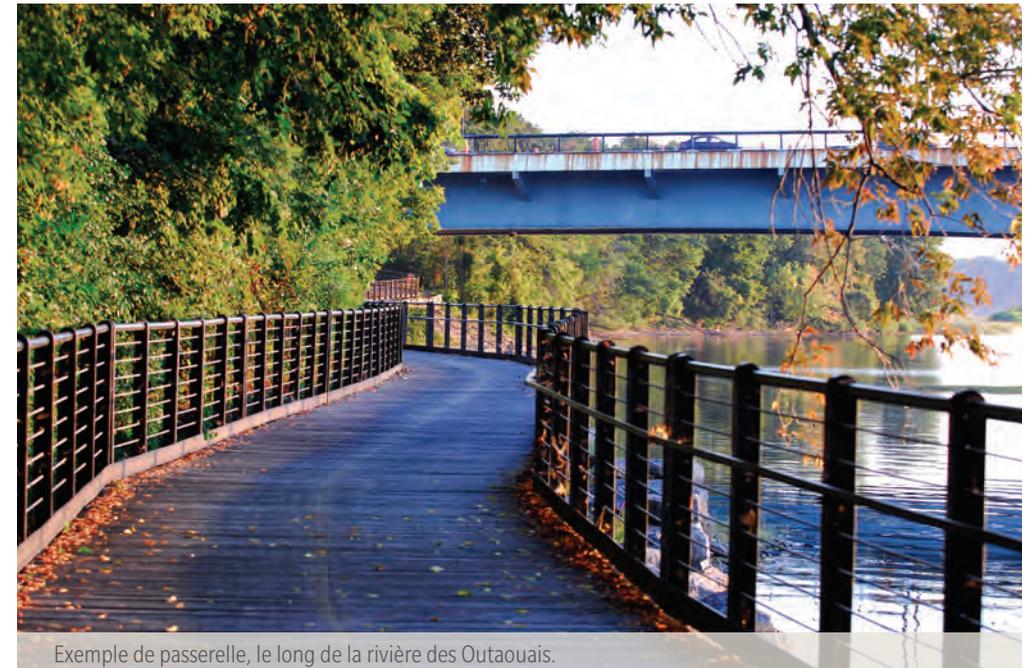
### 19.3 Tunnels et passages inférieurs

- ▶ Les tunnels et passages inférieurs doivent être bien éclairés, de jour comme de nuit, afin d'éviter tout changement dangereux des conditions d'éclairage.
- ▶ La voie d'approche vers les tunnels devrait fournir des lignes de vision dégagées. Les angles saillants ou les approches obliques jusqu'aux tunnels devraient être évités dans la mesure du possible.
- ▶ Tous les passages inférieurs doivent respecter la zone de dégagement verticale minimale de 3,0 m.
  - Si la courbure d'un tunnel a une incidence sur la zone dégagée, le tunnel doit être plus large afin de ne pas gêner la voie de circulation.
- ▶ Les passages inférieurs devraient être attrayants sur le plan visuel et comporter des éléments esthétiques.
  - On doit éviter les tunnels en béton de construction.
  - Les placages de pierre, les revêtements architecturaux et les profils en relief peuvent être utilisés pour créer des motifs intéressants.
  - Les peintures murales et les décors peuvent être utilisés pour embellir ou améliorer l'environnement du passage inférieur.
- ▶ Dans la mesure du possible, se servir des ponts, offrir un passage inférieur comme parcours de rechange et éviter les passages à niveau aux intersections où la circulation routière est dense.
  - Offrir un parcours de rechange sécuritaire au niveau de la route lorsqu'un tronçon de sentier situé sous un pont est sujet aux inondations saisonnières.
- ▶ Lorsqu'un sentier passe sous un pont, aucun tuyau de drainage ne devrait déboucher sur le sentier.



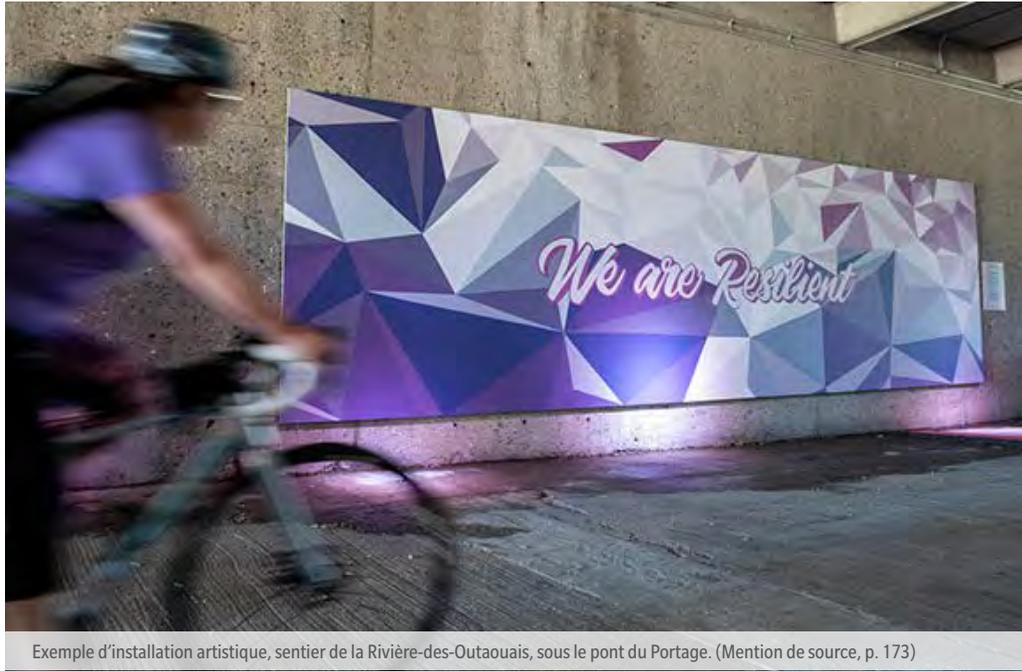
## 19.4 Ponts de sentier

- ▶ Les ponts de sentier devraient tous avoir une largeur minimale de 4 m pour pouvoir répondre aux besoins futurs.
- ▶ Les surfaces des ponts doivent être antidérapantes .
  - On doit éviter d'utiliser des planches de bois lisses qui deviennent glissantes lorsqu'elles sont mouillées.
- ▶ Tous les joints ou espaces doivent être perpendiculaires au sens de déplacement.
- ▶ Les joints de dilatation doivent être recouverts de plaques de transition.

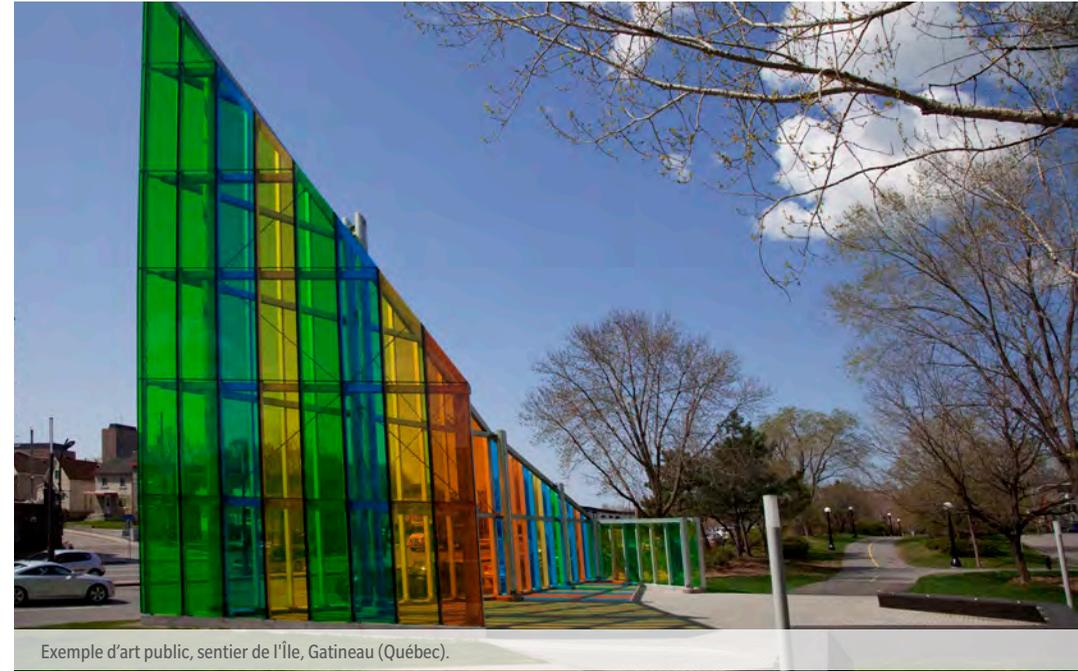


## 19.5 Sentiers surélevés

- ▶ On devrait élever ou surélever des tronçons (au moyen de trottoirs de bois, de travées de pont ou de murs en porte-à-faux) pour minimiser l'impact du sentier sur les zones écologiques sensibles comme les rives, les ravins et les bords d'escarpement.
- ▶ Dans les zones basses, régulièrement mouillées ou inondées, des sentiers surélevés devraient être utilisés pour contourner les zones touchées.
- ▶ De plus, les sentiers surélevés :
  - doivent respecter les normes de sécurité pertinentes relatives aux garde-corps;
  - devraient être construits avec des matériaux durables ayant une longue durée de vie;
  - devraient être d'un niveau de détail recherché pour contribuer à la création d'une atmosphère invitante;
  - devraient tirer profit des possibilités d'observation exceptionnelles.



Exemple d'installation artistique, sentier de la Rivière-des-Outaouais, sous le pont du Portage. (Mention de source, p. 173)



Exemple d'art public, sentier de l'Île, Gatineau (Québec).

## 19.6 Art public et interprétation

- ▶ Toutes les initiatives d'art public et d'interprétation doivent être coordonnées avec Patrimoine canadien pour assurer l'uniformité du message à l'échelle de la région de la capitale nationale.

## 19.7 Installations artistiques

- ▶ On peut utiliser des installations saisonnières ou éphémères pour créer des points d'intérêt visuel.
- ▶ Les installations artistiques devraient mettre en valeur l'environnement naturel et les paysages de la capitale et le changement des saisons dans la région.
- ▶ Des couleurs vives et des formes intéressantes pourraient être appropriées à certains endroits, pourvu qu'elles ne détournent pas l'attention des vues et des panoramas importants.

## 19.8 Éléments d'interprétation

- ▶ Les éléments d'interprétation devraient mettre en évidence les caractéristiques ou les lieux exceptionnels qui se trouvent le long du réseau de sentiers.
- ▶ Dans le secteur du cœur de la région de la capitale nationale, tous les éléments d'interprétation doivent être coordonnés avec Patrimoine canadien.
- ▶ Dans les milieux semi-urbains ou ruraux, on peut envisager l'installation d'éléments d'interprétation supplémentaires, pourvu qu'ils complètent le message et les thèmes généraux établis par Patrimoine canadien.
- ▶ Les éléments d'interprétation devraient être attrayants pour un vaste public et être conçus selon une démarche globale qui stimule de nombreux sens (*voir la section 1.1, Expérience sensorielle*).

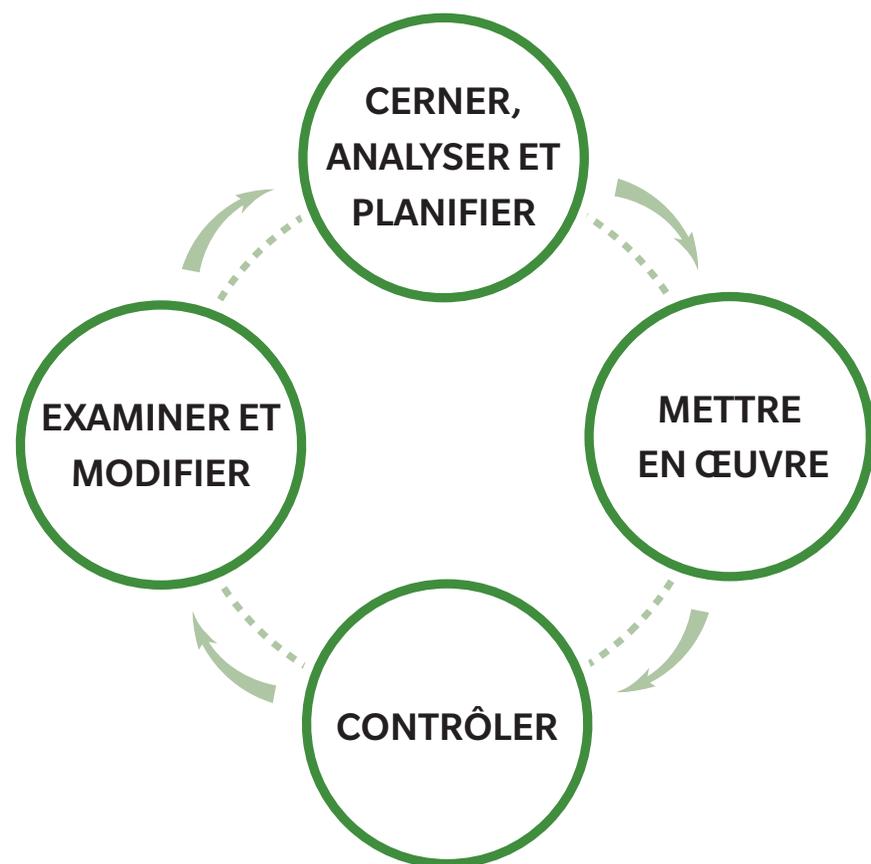


## 6 Prochaines étapes

*Ce chapitre décrit les mesures à mettre en œuvre pour assurer la réalisation des résultats attendus du Plan stratégique du Sentier de la capitale. On y présente les prochaines étapes de la mise en œuvre du plan en précisant les exigences administratives connexes, y compris les processus de modification et de révision du plan.*

## 6.1 Approbation du plan

Le Plan stratégique du Sentier de la capitale entrera en vigueur dès son approbation par le conseil d'administration de la CCN. Il deviendra alors le principal outil de référence pour la planification, l'aménagement et la gestion du réseau de sentiers.



## 6.2 Mise en œuvre

Une fois le plan approuvé, sa mise en œuvre relèvera principalement de la Direction de l'intendance de la capitale de la CCN. Un plan d'action sera élaboré et comprendra des actions concrètes et mesurables aux différentes étapes de mise en œuvre, la priorité étant accordée aux initiatives pouvant être réalisées assez facilement et à faible coût. Les initiatives plus complexes pourront demander plus de temps et de ressources financières, car elles nécessitent normalement des études complémentaires.

**Les priorités de mise en œuvre seront principalement établies en tenant compte des facteurs qui suivent.**

- ▶ La cohérence par rapport aux plans, aux objectifs et aux priorités d'entreprise de la CCN
- ▶ Les impacts environnementaux et économiques immédiats
- ▶ Les possibilités de financement
- ▶ Les possibilités de partenariats
- ▶ Les possibilités de coordination avec des projets en cours et à venir

La mise en œuvre réussie du plan reposera sur une démarche de collaboration continue entre la CCN et ses partenaires, notamment la Ville d'Ottawa, la Ville de Gatineau et les intervenants fédéraux. La CCN s'engage à solliciter et à favoriser la participation active et continue des parties prenantes et du public à l'appui des projets qu'elle mettra de l'avant, le tout dans le but de s'assurer du soutien et de la participation financière des intervenants du secteur public et du secteur privé.

ACTIVITÉ  
DE SUIVI

- A. La Direction de l'intendance de la capitale de la CCN produira un plan d'action détaillé pour le Sentier de la capitale, à partir du contenu du présent plan (se reporter à l'annexe 7.2 pour la liste complète des actions décrites dans ce plan).

## 6.3 Contrôle

Il est essentiel d'effectuer un suivi systématique de la mise en œuvre du plan pour en mesurer l'efficacité. De plus, les mesures de suivi aideront à cerner les défis associés à la mise en œuvre et les changements à apporter aux objectifs, aux stratégies et aux principales activités du plan.

ACTIVITÉ  
DE SUIVI

- A. La Direction de l'intendance de la capitale produira, à intervalles de trois ans, un rapport d'avancement décrivant les progrès réalisés dans la mise en œuvre des objectifs, des stratégies et des activités du plan tels qu'ils sont décrits dans le plan d'action approuvé.

## 6.4 Examen et modification

La durée du plan est de 10 ans, soit jusqu'en 2030. Durant cette période de 10 ans, des examens réguliers du plan seront réalisés pour voir à ce qu'il continue d'être pertinent et de répondre aux besoins et au contexte en constante évolution. Il est à prévoir qu'il faudra modifier ou actualiser certaines dispositions du plan pour répondre aux tendances émergentes et tenir compte de nouveaux renseignements, pour assurer la conformité aux modifications et aux mises à jour apportées aux plans et aux programmes connexes de la CCN et pour refléter de nouveaux projets qui n'étaient pas prévus au départ.

Toute modification du plan devra être d'intérêt public, conforme aux orientations du Plan de la capitale du Canada de 2017 à 2067 et des autres plans directeurs pertinents et fidèle à la vision et aux orientations stratégiques du présent plan. Les modifications doivent faire l'objet de consultations et être soumises à l'approbation du conseil d'administration de la CCN.

ACTIVITÉ  
DE SUIVI

- A. La Direction de l'aménagement de la capitale de la CCN effectuera un examen sommaire du plan d'ici 2025, en vue de sa révision et de sa mise à jour.
- B. La Direction de l'aménagement de la capitale examinera et mettra à jour les lignes directrices de conception (chapitre 5) dans les cinq ans suivant l'adoption du plan, afin d'incorporer les leçons apprises et de tirer parti des discussions et de la collaboration avec les partenaires.





## 6.5 Évaluation environnementale stratégique

La CCN mène des évaluations environnementales stratégiques (EES) de tous ses plans stratégiques et d'utilisation du sol afin de s'assurer que tous les facteurs environnementaux ont été pris en compte à toutes les étapes d'élaboration du plan. Les EES visent à déterminer la portée et la nature des effets possibles sur l'environnement de la mise en œuvre du Plan stratégique du Sentier de la capitale ainsi qu'à évaluer les risques que pourrait subir cette mise en œuvre en raison de facteurs environnementaux comme les changements climatiques. Cette information peut ensuite servir à renforcer les effets positifs de la mise en œuvre du plan et à en éliminer ou atténuer les impacts négatifs. Un résumé de l'EES se trouve à l'annexe 7.3. Un examen de l'évaluation aura lieu dans le cadre de la production du rapport triennal sur l'état d'avancement de la mise en œuvre dont il est question à la section 6.3.



# 7 Annexes

## 7.1 Glossaire

### Capacité

Aptitude d'un tronçon de sentier à accueillir un certain débit d'utilisateurs, qui dépend de la taille et de la configuration du sentier.

### Conception universelle

Type de conception qui tient compte des besoins et des capacités sensorielles différents des utilisateurs et qui permet à des utilisateurs de tous âges, de toutes capacités et de tous niveaux d'expérience de profiter des installations.

### Corridor (polyvalent, de sentier)

Espace linéaire que forme le tracé du Sentier de la capitale et qui comprend les voies de circulation du sentier et le paysage environnant.

### Création de lieux d'intérêt

Méthode d'aménagement et de conception de lieux publics visant à relier les gens à leur environnement et à leur en faire profiter davantage, au moyen d'approches particulières qui mettent en valeur le caractère et l'identité d'un lieu, ainsi que l'expérience qu'il procure.

### Division

Délimitation des voies de circulation du sentier selon les modes de déplacement.

### Espace public

Lieu d'intérêt, comme un parc ou une place, où passe le Sentier de la capitale.

### Identité visuelle

Image de marque ou qualités esthétiques qui distinguent le Sentier de la capitale d'autres sentiers.

### Indice de débit

Outil qui permet de déterminer les dimensions et/ou la configuration appropriées (capacité) d'un sentier compte tenu du débit d'utilisateurs actuel ou projeté.

### Installation sur rue

Voie(s) de circulation aménagée(s) sur la chaussée et située(s) au même niveau qu'une rue, comme une bande cyclable ou un accotement asphalté.

### Intersection routière

Point où le Sentier de la capitale rencontre deux routes reliées ou plus.

### Lien de connexion

Section auxiliaire du Sentier de la capitale qui permet d'accéder aux parcours de découverte ou d'en sortir, et qui est reliée à des destinations, des rues et des quartiers adjacents ou situés à proximité.

### Lien temporaire

Sentier ou installation sur rue qui relie temporairement des sentiers non contigus lorsqu'un tronçon est manquant.

**Limite publique**

Lieu d'intérêt situé le long d'un tronçon de sentier destiné à un usage passif et contemplatif, comme le bord d'une rivière ou d'un escarpement offrant une vue.

**Mobilité électrique**

Tout type de véhicule de mobilité active à assistance électrique, comme les vélos et les trottinettes électriques. Il ne faut pas confondre les véhicules de mobilité électrique avec les aides à la mobilité, qui comprennent des appareils comme les fauteuils roulants électriques et qui font partie des utilisations piétonnes.

**Parcours cyclable**

Toute infrastructure cyclable municipale comme une bande cyclable, une route signalisée, un accotement asphalté ou un sentier.

**Parcours cyclable principal**

Parcours cyclable d'importance qui traverse une agglomération et qui est géré par la municipalité comme voie de communication majeure de son réseau de mobilité active.

**Parcours de découverte**

Section du Sentier de la capitale doté d'un nom et d'une identité particuliers, et qui débute et se termine à un point d'ancrage.

**Parcours**

Corridor officiel servant au voyageant.

**Passage routier**

Point où le Sentier de la capitale traverse une route perpendiculairement.

**Passage**

Point où le Sentier de la capitale traverse un élément linéaire, comme une route, une voie ferrée, une rivière, un canal, etc.

**Point d'accès**

Point d'entrée officiel du réseau du Sentier de la capitale. Il peut s'agir d'un croisement du sentier avec une rue, un parc ou un espace public offrant un accès multimodal au réseau.

**Point d'accès principal**

Point d'entrée marquant du Sentier de la capitale, situé à un point d'arrivée important où se trouvent des renseignements d'orientation et de planification de parcours, de même que du stationnement, au besoin.

**Point d'accès secondaire**

Point d'entrée du Sentier de la capitale de moindre importance.

**Point d'ancrage**

Point du réseau où deux parcours de découverte ou plus convergent et qui offrent aux usagers un choix de parcours.

**Point de jonction principal**

Intersection importante entre le Sentier de la capitale et un parcours cyclable principal.

**Point de jonction secondaire**

Intersection entre le Sentier de la capitale et un parcours cyclable secondaire, un sentier municipal ou une allée piétonne locale.

**Pôle de transport en commun**

Station de transport en commun rapide (par autobus ou par train) située à proximité du Sentier de la capitale qui constitue un important point d'origine et de destination des usagers et qui sert de lien multimodal contribuant au transport durable intégré.

**Pôle**

Lieu d'intérêt situé à un point de jonction qui a été élargi pour permettre aux gens de s'arrêter et de se rassembler sans obstruer le passage des usagers qui souhaitent poursuivre leur chemin.

**Protection latérale**

Aménagement paysager ou dispositif installé parallèlement à un tronçon du sentier pour protéger les usagers d'un danger potentiel (p. ex. garde-corps, glissière de sécurité, arbuste, terreplein, etc.).

**Répartition modale**

Distribution de l'ensemble des usagers par mode de déplacement, par exemple, le pourcentage de piétons et le pourcentage de cyclistes.

**Réseau idéal**

Configuration idéale à long terme du Sentier de la capitale une fois qu'il sera terminé et relié.

**Sentier à voies côte à côte**

Sentier dont les voies de circulation réservées aux piétons et aux cyclistes sont adjacentes.

**Sentier à voies séparées**

Sentier dont les voies de circulation réservées aux piétons et aux cyclistes sont physiquement séparées par une zone tampon paysagée.

**Sentier de la capitale**

Réseau de sentiers, en grande partie polyvalents et en site propre, qui se distingue par son image de marque et l'expérience qu'il offre aux usagers.

**Sentier en bordure de route**

Tronçon du Sentier de la capitale adjacent à une route (1,5 mètre ou moins).

**Sentier interrégional**

Parcours longue distance offrant de nombreux liens avec des sentiers d'une région, comme le Grand Sentier, le Rideau Trail et le Sentier récréatif de Prescott et Russell. Certains sentiers interrégionaux qui traversent la région comprennent une section du réseau du Sentier de la capitale.

**Sentier polyvalent**

Sentier bidirectionnel partagé par toutes les catégories d'usagers.

**Sentiers et allées piétonnes locaux**

Parcours dont les sentiers ne sont généralement pas polyvalents et qui ne sont pas considérés comme faisant partie du réseau du Sentier de la capitale, mais qui font partie du grand réseau de mobilité active (comme les sentiers piétons des parcs, les sentiers de randonnée, les trottoirs, etc.).

**Tronçon (d'un sentier)**

Section linéaire d'un sentier représentant généralement une petite portion d'un parcours plus long.

**Voie cyclable**

Voie de circulation réservée aux vélos et aux autres moyens de déplacement à roues qui circulent rapidement.

### Voie de circulation

Espace délimité de la chaussée destiné à une catégorie d'usagers (p. ex. voie piétonne, voie cyclable, bande cyclable, trottoir, etc.) OU servant au déplacement des usagers dans une direction.

### Voie piétonne

Voie de circulation destinée à l'usage exclusif des usagers à pied (ou qui utilisent une aide à la mobilité), qui se déplacent à vitesse lente.

### Zone d'influence élargie

Paysage situé derrière la zone d'influence immédiate formant l'arrière-plan de l'expérience.

### Zone d'influence immédiate

Zone adjacente à la voie de circulation ayant une incidence directe sur l'expérience des usagers.

### Zone de commodités

Zone située le long du sentier offrant d'autres éléments dont les usagers peuvent profiter, comme des sièges, de la signalisation, de l'éclairage, une zone ombragée par des arbres, etc.

### Zone de croisement

Zone située aux points de jonction où deux voies de circulation ou plus convergent et où se croisent les différents usagers qui circulent dans des directions et à des vitesses différentes avant de poursuivre leur chemin.

### Zone de dégagement

Espace horizontal et vertical que l'on maintient dégagé à l'extérieur des voies du sentier à des fins de sécurité ou d'entretien, comme l'espace entre un banc et le bord d'un sentier adjacent, ou la distance entre un sentier et les branches d'un arbre, le tablier d'un pont, etc.

### Zone de sécurité

Espace situé entre une route et une voie cyclable, un sentier ou une allée piétonne adjacents et qui offre une séparation spatiale ou une protection physique contre les véhicules

### Zone de transition

Tronçon du Sentier de la capitale où la configuration ou l'état du sentier change.

### Zone de vitesse réduite

Zone où la vitesse de croisière est réduite sous la limite habituelle, et où les risques de conflit entre usagers sont donc réduits.

### Zone tampon paysagée

Zone où des arbres, des arbustes et des vivaces ont été plantés pour séparer les espaces ou les usages, par exemple pour séparer un sentier d'un parc de stationnement ou une voie piétonne d'une voie cyclable.

## 7.2 Résumé des actions

Le résumé qui suit regroupe les actions énumérées au chapitre 3 du présent plan. Ces actions serviront de base au plan de mise en œuvre et d'indicateurs pour suivre et évaluer l'efficacité et l'avancement du plan au cours de la prochaine décennie.

### 3.1 RÉSEAU INTÉGRÉ ET RÉSILIENT

#### 3.1.1 Parachever et consolider le réseau idéal

- A. Mettre à jour les couches SIG de la CCN pour illustrer les tronçons existants et projetés du réseau idéal.
- B. Examiner la possibilité de créer un modèle de parcours virtuel à 360 degrés (tel que Google Street View) pour faciliter la gestion du réseau existant et la planification de nouveaux tronçons.
- C. Élaborer une liste de projets prioritaires à réaliser au cours de la période de 10 ans du plan (sous réserve de financement et en collaboration avec la Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau).
- D. Compléter les tronçons du sentier du boulevard de la Confédération (voies cyclables) le long des rues Wellington et Laurier.

#### 3.1.2 Intégrer le Sentier de la capitale au réseau régional de mobilité active

- A. Élaborer des normes de conception et de signalisation pour les points de jonction avec les réseaux municipaux, en collaboration avec les municipalités locales.
- B. Élaborer des pratiques exemplaires pour l'aménagement des liens avec les stations de transport en commun rapide, en collaboration avec les municipalités locales.

#### 3.1.3 Créer des infrastructures adaptatives et durables

- A. Élaborer un programme de surveillance de l'érosion et des inondations le long du Sentier de la capitale.
- B. Préparer un rapport d'évaluation des risques liés aux effets des inondations le long du Sentier de la capitale.

#### 3.1.4 Anticiper les changements sociaux et technologiques

- A. Mettre à jour la politique de la CCN sur l'utilisation des véhicules électriques.
- B. Produire un plan d'action concernant la collecte de données sur les usagers pour résumer les habitudes et les tendances.

## 3.2 SÛR ET CONVIVIAL

#### 3.2.1 Faciliter l'accès et la circulation

- A. Mettre à jour le site Web de la CCN et les cartes publiques pour illustrer le réseau idéal.
- C. Collaborer avec des tiers responsables de plateformes cartographiques (comme Google Maps) pour partager des données sur les sentiers et veiller à ce que ceux-ci soient bien illustrés sur leurs plateformes.
- D. Examiner la possibilité de mettre au point un système interactif de cartographie des itinéraires en partenariat avec la Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau.
- E. Examiner et officialiser la façon de nommer les parcours de découverte du Sentier de la capitale.

- F. Examiner de nouveaux éléments d'orientation, tels que les marqueurs kilométriques, les marqueurs de distance et les marques sur la chaussée, pour faciliter la circulation.

### 3.2.2 Atténuer les dangers le long des sentiers

- A. Effectuer une vérification de la sûreté des sentiers en collaboration avec les municipalités, et obtenir du financement pour corriger les situations dangereuses.
- A. Élaborer, en collaboration avec les municipalités, un plan de travail pour améliorer les passages à niveau.
- B. Élaborer de nouvelles normes de conception antidérapantes pour les ponts de sentier en bois.
- C. Élaborer un manuel sur la conception des sentiers et des normes de gestion pour atténuer les risques potentiels et réduire les blessures.
- D. Élaborer une norme d'éclairage générique pour les secteurs autres que celui du cœur où aucune norme ne s'applique.

### 3.2.3 Créer un environnement de partage des sentiers clair et intuitif

- A. Mener un projet pilote de séparation et de division des sentiers dans le parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais, et élaborer de nouvelles normes de construction d'après les résultats obtenus.
- B. Mettre à l'essai et établir des zones de vitesse réduite, et élaborer des normes de conception et de réglementation.
- C. Concevoir des pochoirs de marquage sur la chaussée et les inclure dans les normes de signalisation de la CCN

### 3.2.4 Promouvoir un code de conduite simple et conciliatoire

- A. Collaborer avec les municipalités pour mettre à jour le code de conduite des usagers du Sentier de la capitale, et utiliser des pictogrammes dans la mesure du possible.

- B. Élaborer une vaste campagne de sensibilisation à la sécurité sur les sentiers polyvalents, en collaboration avec la Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau.
- C. Mettre à jour le *Règlement sur les propriétés de la Commission de la capitale nationale et la circulation sur ces dernières* afin d'en élargir l'application.

## 3.3 GESTION ADAPTÉE ET COCRÉATIVE

### 3.3.1 Utilisation des sentiers en hiver

- A. Examiner les possibilités de partenariat concernant les installations et les services hivernaux à des points clés le long du Sentier de la capitale.
- B. Offrir l'expérience du sentier d'hiver Sir-John-A.-Macdonald sur d'autres tronçons du Sentier de la capitale.

### 3.3.2 Commodités et programmes dynamiques et enrichissants

- A. Mener une analyse SIG pour déterminer l'emplacement et les types d'équipements existants sur le réseau, et définir des emplacements potentiels pour de nouveaux services ou lieux de repos.
- B. Examiner les possibilités de partenariat avec des tiers concernant des installations artistiques le long du Sentier de la capitale.
- C. Examiner les possibilités pour établir des lieux d'interprétation et de commémoration le long du Sentier de la capitale.

### 3.3.3 Structure de gestion collaborative claire

- A. Simplifier les responsabilités des directions de la CCN participant à la conception, à l'exploitation et à la gestion du Sentier de la capitale au moyen d'une politique administrative mise à jour.

- B. Créer un comité directeur tripartite (CCN, Ville de Gatineau et Ville d'Ottawa) tenant des réunions périodiques.
- C. Tenir une réunion annuelle avec les premiers intervenants de la Ville d'Ottawa et de la Ville de Gatineau.

### 3.3.4 Participation publique inclusive

- A. Développer une application publique de cartographie ouverte permettant aux usagers de partager leur expérience du Sentier de la capitale.
- B. Concevoir une méthode de notification des résidents et des intervenants, comme un portail Web ou un bulletin électronique.

## 3.4 NORMES ÉLEVÉES DE CONCEPTION ET D'ENTRETIEN

### 3.4.1 Conception claire et cohérente

- A. Examiner la possibilité d'utiliser une ligne médiane de couleur distincte pour distinguer le Sentier de la capitale des autres réseaux de mobilité active.
- B. Effectuer un examen de l'image de marque du Sentier de la capitale et mettre à jour ses caractéristiques visuelles (telles que le logo, la signalisation, les matériaux, etc.), selon les besoins.
- C. Mettre à jour les normes de signalisation du Sentier de la capitale, et effectuer une vérification pour supprimer tous les panneaux non conformes ou désuets.

### 3.4.2 Belles installations adaptées au contexte

- A. Élaborer une couche SIG ou un catalogue des zones à caractère particulier, des destinations et des points d'intérêt importants à l'échelle du Réseau de sentiers.

- B. Examiner les normes de conception du Sentier de la capitale et définir des gammes de conception types (mobiliers et caractéristiques) pour les zones à caractère particulier à l'échelle du réseau.

### 3.4.3 Construction et entretien durables et de haute qualité

- A. Regrouper toutes les normes d'entretien du Sentier de la capitale dans un seul guide, y compris la mise à jour des normes d'entretien d'été et d'hiver.
- B. Assurer le suivi systématique de l'âge et de l'état des tronçons de sentier en vue de la planification du cycle de vie.
- C. Faire le suivi des problèmes d'entretien récurrents et les résumer dans un registre annuel des « leçons apprises », et mettre à jour les normes de conception en conséquence.
- D. Envisager de mettre en place une convention d'offre à commandes avec des entrepreneurs préqualifiés pour effectuer certaines tâches d'entretien et de réparation.
- E. Élaborer un protocole de fermeture temporaire des sentiers en ce qui concerne la signalisation, les détours et les obstacles.

### 3.4.4 Fonds d'immobilisations et d'exploitation fiables

- A. Établir un poste budgétaire pour les coûts de réfection récurrents du cycle de vie (réfection et remplacement d'éléments existants).
- B. Établir un poste budgétaire pour l'ensemble des nouveaux prolongements, et demander des fonds supplémentaires en conséquence pour l'entretien et la gestion du cycle de vie.
- C. Examiner d'autres moyens de financement, tels que les dons de particuliers.

## 7.3 Résumé de l'évaluation environnementale stratégique

Voici le résumé de l'évaluation environnementale stratégique du Plan stratégique du Sentier de la capitale. Le rapport complet est disponible en document distinct.

La Commission de la capitale nationale (CCN) mène des évaluations environnementales stratégiques (EES) pour tous ses plans à long terme, afin de s'assurer que l'ensemble des facteurs environnementaux ont été pris en compte à toutes les étapes d'élaboration du plan. L'EES visait à déterminer l'ampleur et la nature des effets écologiques, sociaux et culturels potentiels (ci-après appelés effets environnementaux), qu'ils soient positifs ou négatifs, découlant de la mise en œuvre du Plan stratégique du Sentier de la capitale (ci-après appelé « le plan ») et à définir des mesures d'atténuation pour réduire ou éliminer les effets néfastes.

Une analyse détaillée a permis de relever d'importants effets environnementaux potentiels associés au plan provisoire élaboré à 60 %, version qui a par la suite fait l'objet de nombreux changements visant à réduire les effets négatifs relevés. Une grille a servi à évaluer les effets potentiels (positifs, neutres et négatifs) dans chaque section du plan (n = 46) relativement à 14 critères environnementaux, sociaux et culturels et à 6 critères liés aux changements climatiques. Une seconde analyse a été réalisée à l'étape du plan provisoire élaboré à 90 % pour vérifier que les effets négatifs avaient été atténués le plus possible.

Envisageant le réseau du Sentier de la capitale comme un espace vert et un corridor écologique destiné à un large éventail d'usagers, y compris les plus vulnérables, le plan contribuera à la santé écologique, à l'accessibilité universelle, au dynamisme culturel et à la qualité de vie dans la région de la capitale nationale. Il comprend des stratégies d'atténuation pour la plupart des effets négatifs potentiels. Toutefois, quelques effets environnementaux, sociaux et culturels sont toujours présents.

- ▶ Effet du sel et du gravier sur la qualité de l'eau et du sol et sur les habitats terrestres et aquatiques : Le plan prévoit l'utilisation d'options nécessitant peu de sel, comme le gravier, afin de limiter les effets environnementaux et prévenir l'accumulation de gadoue. À moins que ces produits soient complètement évités, du sel et du gravier se retrouveront dans les écosystèmes terrestres et aquatiques.
- ▶ Réduction des habitats terrestres et augmentation des surfaces imperméables découlant de l'agrandissement du réseau et de l'élargissement des sentiers : Des mesures d'atténuation ont déjà été intégrées au plan, p. ex. établir les nouveaux liens à des endroits appropriés (c.-à-d. en évitant les écosystèmes sensibles) et utiliser des techniques de gestion des eaux pluviales aux abords du sentier.
- ▶ Obstacle à l'accès pour des usagers vulnérables (personnes handicapées, femmes, personnes LGBTQ2+) résultant de la décision de ne pas éclairer l'ensemble du sentier

la nuit : Des mesures d'atténuation ont déjà été intégrées au plan, p. ex. installer de l'éclairage dans les secteurs urbains denses et aux endroits où la préoccupation pour la sécurité le justifie, comme aux carrefours routiers, aux tunnels, aux ponts et aux pôles de transport en commun. Toutefois, d'autres mesures de sécurité pourraient être envisagées comme des boutons d'appel au secours ou des patrouilles nocturnes sur le sentier.

- ▶ Risques pour les ressources archéologiques découlant de la stabilisation des berges et d'autres travaux d'atténuation des inondations : Tous les projets de stabilisation, de réaménagement ou de restauration des berges doivent comprendre des évaluations archéologiques.

Avec cette EES, la CCN a évalué pour la première fois de quelles façons les changements climatiques pourraient avoir des effets sur la mise en œuvre d'un plan. Le plan tient compte des risques liés aux changements climatiques, notamment les inondations, et prévoit plusieurs mesures qui renforceront la résilience du réseau de sentiers aux effets du climat. Voici quelques-uns des risques pris en compte dans le plan, et qui devront toujours être pris en compte durant sa mise en œuvre.

- ▶ La chaleur extrême entraînera des risques pour la sécurité des usagers, particulièrement celle des usagers vulnérables comme les aînés, les enfants, les personnes enceintes et les personnes ayant des problèmes de santé ; il faudra fournir des zones boisées, des ombrières, des fontaines à boire et des aires de repos. De plus, l'ajout de nouveaux liens dans les quartiers vulnérables sur le plan socioéconomique constituera une stratégie essentielle pour améliorer l'accès des populations vulnérables à la fraîcheur des espaces verts.
- ▶ Le froid extrême pourrait limiter le nombre d'usagers en hiver; l'aménagement de stations-chaleur contribuera au confort des usagers.
- ▶ Les cycles saisonniers de gel-dégel, de même que les orages et les épisodes de chaleur et de froid extrême, nuiront à la performance des surfaces de sentier. Le plan prévoit des stratégies de recours à des matériaux et concepts résilients. Toutefois, ces phénomènes climatiques mettront de plus en plus à l'épreuve les matériaux et pourraient entraîner une augmentation des coûts d'entretien. Le processus d'évaluation des risques liés au climat de la CCN, qui sera élaboré en 2021-2022, pourra être utilisé pour définir ces coûts potentiels et s'y préparer.
- ▶ Le changement des températures saisonnières favorisera probablement une présence accrue d'espèces envahissantes existantes ou nouvelles, ce qui pourrait se traduire par une augmentation des coûts d'entretien.

La mise en œuvre du plan devrait inclure les mesures d'atténuation recommandées ; le rapport de mise en œuvre triennal devrait comprendre un examen des effets environnementaux, sociaux, culturels et climatiques, et toutes les mesures d'atténuation requises devraient être appliquées au besoin.

## 7.4 Références bibliographiques

Le présent document remplace les plans suivants :

- ▶ Commission de la capitale nationale (1986). *Sentiers récréatifs dans la région de la capitale nationale*, Ottawa, 106 p.
- ▶ Commission de la capitale nationale (1994). *Réseau intégré de sentiers récréatifs pour la région de la capitale nationale – développement stratégique*, Ottawa, 164 p.
- ▶ Commission de la capitale nationale (2006). *Réseau de sentiers de la région de la capitale du Canada : Plan stratégique de 2006*, Ottawa, 131 p.

### POLITIQUES, LOIS ET RÈGLEMENTS (VERSIONS MODIFIÉES)

#### PLANS ET POLITIQUES DE LA CCN

- ▶ Commission de la capitale nationale (2005). *Plan directeur du parc de la Gatineau*, Ottawa, 130 p.
- ▶ Commission de la capitale nationale (2005). *Plan de secteur du cœur de la capitale du Canada*, Ottawa, 174 p.
- ▶ Commission de la capitale nationale (2013). *Plan directeur de la Ceinture de verdure de la capitale du Canada*, Ottawa, 202 p.
- ▶ Commission de la capitale nationale (2015). *Plan stratégique des vélos-dimanche 2015-2016 à 2024-2025*, Ottawa, 1 p.
- ▶ Commission de la capitale nationale (2015). *Plan des terrains urbains de la capitale*, Ottawa, 136 p.
- ▶ Commission de la capitale nationale (2017). *Plan lumière de la capitale de 2017 à 2027*, Ottawa, 117 p.
- ▶ Commission de la capitale nationale (2017). *Le Plan de la capitale du Canada de 2017 à 2067*, Ottawa, 115 p.
- ▶ Commission de la capitale nationale (2018). *Plan d'aménagement des terrains riverains situés au nord de la rivière des Outaouais*, Ottawa, 107 p.

- ▶ Commission de la capitale nationale (2018). *Plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais*, Ottawa, 149 p.
- ▶ Commission de la capitale nationale (2018). *Stratégie de développement durable 2018-2023*, Ottawa, 30 p.

#### LOIS ET POLITIQUES FÉDÉRALES

- ▶ *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (L.C. 2012, ch. 19, art. 52).
- ▶ *Loi sur les espèces en péril* (L.C. 2002, ch. 29).

#### LOIS ET POLITIQUES DE L'ONTARIO

- ▶ *Code de la route*, L.R.O. 1990, chap. H.8
- ▶ Ministère des Transports de l'Ontario (2014). *Ontario Traffic Manual - Book 18: Cycling Facilities*, 219 p. (en anglais seulement).

#### LOIS ET POLITIQUES DU QUÉBEC

- ▶ *Code de la sécurité routière*. C-24.2, 1986, c. 91; 2018, c. 7, a. 1.
- ▶ Institut national de santé publique du Québec (2009). *Les aménagements cyclables : un cadre pour l'analyse intégrée des facteurs de sécurité*, 101 p.

### MATÉRIEL DE RÉFÉRENCE

- ▶ Ville d'Ottawa (2003). *Plan officiel*, Règlement numéro 2003-203.
- ▶ Ville d'Ottawa (2013). *Plan sur le cyclisme d'Ottawa*, 181 p.
- ▶ Ville d'Ottawa (2013). *Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa*. 179 p.
- ▶ Site Web geoOttawa, [maps.ottawa.ca/geoOttawa/index.html?&config=config\\_fr.xml](https://maps.ottawa.ca/geoOttawa/index.html?&config=config_fr.xml).
- ▶ Ville de Gatineau (2015). *Schéma d'aménagement et de développement révisé*, Règlement numéro 2050 2016.
- ▶ Ville de Gatineau (2018). *Plan directeur du réseau cyclable de la ville de Gatineau*, Gatineau, 77 p.

- ▶ Carte interactive (Atlas de Gatineau), [https://www.gatineau.ca/portail/default.aspx?p=publications\\_cartes\\_statistiques\\_donnees\\_ouvertes/cartes/carte\\_interactive\\_atlas\\_gatineau](https://www.gatineau.ca/portail/default.aspx?p=publications_cartes_statistiques_donnees_ouvertes/cartes/carte_interactive_atlas_gatineau).
- ▶ Vélo Québec (2009). *Aménagement en faveur des piétons et les cyclistes : Guide technique*. 168 pp.

### SENTIERS INTERRÉGIONAUX

- ▶ Le Grand Sentier du Canada, <https://thegreattrail.ca/fr/>.
- ▶ La Route verte, [www.routeverte.com/](http://www.routeverte.com/).
- ▶ Sentier Ottawa-Carleton, <https://www.ontariotrails.on.ca/index.php?url=trails/view/ottawa-carleton-trailway--trans-canada-section>.
- ▶ Sentier Osgoode, <https://ottawa.ca/fr/stationnement-routes-et-deplacements/velo/planification-du-cyclisme/projets-achevees/sentiers-ruraux>.
- ▶ Rideau Trail, <https://www.rideautrail.org/> (en anglais seulement).
- ▶ Sentier récréatif Prescott-Russell, [http://fr.prescott-russell.on.ca/visiteurs\\_et\\_loisirs/reseau\\_cyclable\\_et\\_pedestre](http://fr.prescott-russell.on.ca/visiteurs_et_loisirs/reseau_cyclable_et_pedestre).
- ▶ Cycloparc PPJ, <https://www.cycloparcppj.org/>.
- ▶ Véloroute des Draveurs, <http://tourismevalleedelagatineau.com/index.php/fr/velo/veloroute-des-draveurs>.
- ▶ Sentier communautaire de Chelsea, <https://www.chelsea.ca/fr/residents/service-municipaux/loisirs-culture-et-vie-communautaire/sentier-communautaire>.
- ▶ Véloroute Voyageur (d'Ottawa à Sudbury) <http://discoveryroutes.ca/french/>.

### MENTION DE SOURCES

Toutes les photographies utilisées dans ce plan sont la propriété de la Commission de la capitale nationale, à l'exception des suivantes :

- ▶ **Page 111** Panneaux d'information et de signalisation : <https://www.modulex.com/project/river-walk/>, <https://www.cygnus.group/our-work/riverwalk-pathway/>
- ▶ **Page 112** Éléments d'orientation : <https://www.gdc.net/johndewolf/work/3082>
- ▶ **Page 113** Ligne médiane : [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Queens\\_Quay\\_Toronto\\_bikeway.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Queens_Quay_Toronto_bikeway.jpg)
- ▶ **Page 148** Aires de service : [https://en.wikipedia.org/wiki/Vincent\\_Massey\\_Park#/media/File:Vincent\\_Massey\\_Park\\_1.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/Vincent_Massey_Park#/media/File:Vincent_Massey_Park_1.jpg)
- ▶ **Page 149** Lieux de repos : <https://www.archdaily.com/10080/promenade-samuel-de-champlain-consortium-daoust-lestage-williams-asselin-ackaoui-option-amenagement>
- ▶ **Page 151** Fondations des sentiers : <https://www.pietrucha.pl/en/offer/civil-engineering/geogrids/advantages>
- ▶ **Page 156** Considérations esthétiques : <https://kliksystems.com.au/portfolio/civic/upfield-bike-path>
- ▶ **Page 158** Stations-chaleur : [https://twitter.com/Ottawa\\_Tourism/status/1102565641968472064](https://twitter.com/Ottawa_Tourism/status/1102565641968472064)
- ▶ **Page 163** Art public et interprétation : <https://www.canada.ca/en/canadian-heritage/services/art-monuments/temporary-exhibits.html>

# REMERCIEMENTS

Le Plan stratégique du Sentier de la capitale représente près de quatre années de recherche, d'analyse, de planification et de consultation.

Nous tenons à remercier les citoyens et citoyennes ainsi que les représentants et représentantes des nombreux organismes publics et groupes d'intervenants de la région de la capitale nationale qui ont contribué au projet, dans le cadre de réunions de travail, de consultations publiques ou d'ateliers de consultation.

Nous sommes particulièrement reconnaissants aux membres du personnel de la CCN énumérés ci-dessous, sans qui la réalisation du plan n'aurait pas été possible.

## Chefs de projet

**Patrick Bunting**  
Planificateur principal, Design urbain

**Bruce Devine**  
Gestionnaire principal, Installations et programmes

**Sophie Acheson\***  
Planificatrice principale

## Équipe de projet

**Jessie Maisonneuve**  
Designer graphique principale

**Kimberly Leung**  
Graphiste

**Kelly McRae**  
Planificatrice, Plans et politiques

**Jasmine Yeung**  
Designer industrielle de projet

**Hughes Charron**  
Planificateur principal des transports

**Patricia McCann-MacMillan**  
Planificatrice principale

**Philip English**  
Planificateur, Plans et politiques

**Kelly Symes**  
Coordonnatrice, Projets et Sentier de la capitale

**Stéphanie Séguin\***  
Graphiste

**Pascale Laliberté\***  
Coordonnatrice, Projets et Sentier de la capitale

## Comité d'organisation

**Lucie Bureau**  
Directrice, Planification à long terme et transport

**Andrew Sacret**  
Chef, Planification à long terme et transport

**Patrick Laliberté**  
Directeur, Terrains urbains de l'Ontario et Ceinture de verdure

**Christie Spence**  
Directrice, Terrains urbains du Québec et parc de la Gatineau

**Luc Fournier**  
Directeur, Affaires publiques

**Daniel Feeny**  
Directeur, Marketing et partenariats

**Yoland Charette**  
Chef, Architecture du paysage et design industriel

**Greg Kehoe**  
Chef de projet, Transition

**Jean Wolff**  
Gestionnaire principal, Communications stratégiques

**Marc Corriveau\***  
Directeur, Terrains urbains de l'Ontario et Ceinture de verdure

## Groupe de travail

Susan Fisher  
Heather Martin  
Tracy Pritchard  
Geneviève Mercier  
Mike Muir  
Eva Katic  
Marc-Antoine Poitras  
Sylvain Cloutier  
Stéphane Wojciechowski  
François Leclerc  
Sophie Vidykhan  
Mario Fournier\*  
Jean Charbonneau\*

## Évaluation environnementale stratégique

Emily Rideout

## Consultations et communications

Émilie Girard-Ruel  
Benoit Gélinas  
Gregory Kerr  
Cassandra Demers  
Dominique Huras  
Mario Leduc  
Robert White  
Jocelyne Moncion\*

## Services de géomatique

Don Elson  
Marie-Violaine Collette

## Traduction et révision

Anne Heaney  
Josée Lambert  
Karen Benoit

## Comité de direction

**Tobi Nussbaum**  
Premier dirigeant

**Pierre Vaillancourt**  
Vice-président, Planification de la capitale

**Anne Ménard**  
Vice-présidente, Intendance de la capitale

**Nicolas Ruszkowski**  
Vice-président, Affaires publiques, juridiques et d'entreprise

**Michel Houle**  
Vice-président, Services généraux, et chef des services financiers

**Michel Collette**  
Directeur, Audit, recherche, évaluation et éthique

**Mark Kristmanson, Ph. D.\***  
Premier dirigeant

**Daniel Champagne\***  
Vice-président, Planification de la capitale

\* Membre du personnel qui n'est plus au service de la CCN

## Les membres du conseil d'administration de la CCN

## Les membres du Comité consultatif de l'urbanisme, du design et de l'immobilier

## Autres contributeurs

En terminant, nous souhaitons adresser un merci particulier aux nombreux membres du personnel de la CCN, de la Ville d'Ottawa et de la Ville de Gatineau qui ont fourni des commentaires éclairés et constructifs tout au long du processus de planification.





COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE  
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

Canada