



COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

Plan stratégique du Sentier de la capitale

Mai 2020

ÉBAUCHE 900%

Canada



1 Introduction 8

1.1	Objet	9
1.2	Portée	9
1.3	Cadre de planification de la capitale	9
1.4	Structure du plan	9
1.5	Participation du public	10
1.6	Processus de planification	11
1.7	Évolution du réseau	12
1.8	Possibilités et défis	14

2 Vision et concept 16

2.1	Prémises fondamentales	17
2.2	Nouveau paradigme	17
2.3	Vision	18
2.4	Principes directeurs	19
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	Réseau intégré et résilient	29
	Parachever et consolider le réseau idéal 3.1.1	30
	Intégrer le Sentier de la capitale au réseau régional de mobilité active 3.1.2	32
	Créer des installations adaptatives et durables 3.1.3	34
	Anticiper les changements sociaux et technologiques 3.1.4	36
3.2	Sûr et convivial	39
	Faciliter l'accès et la circulation 3.2.1	40
	Atténuer les dangers le long des sentiers 3.2.2	42
	Créer un environnement de partage des sentiers clair et intuitif 3.2.3	44
	Promouvoir un code de conduite simple et conciliant 3.2.4	46

3.3	Gestion adaptée et cocréative	49
	Utilisation des sentiers en hiver 3.3.1	50
	Programmes et commodités dynamiques et enrichissants 3.3.2	52
	Structure de gestion collaborative claire 3.3.3	54
	Participation publique inclusive 3.3.4	56
3.4	Normes élevées de conception et d'entretien	59
	Conception claire et cohérente 3.4.1	60
	Belles installations adaptées au contexte 3.4.2	62
	Construction et entretien durables et de haute qualité 3.4.3	64
	Fonds d'immobilisations et d'exploitation fiables 3.4.4	66

4 Parcours de découverte 68

5 Lignes directrices relatives au Sentier de la capitale 102

5.1	Sommaire des lignes directrices	103
1	Expérience de l'utilisateur	104
2	Structure des sentiers	107
3	Réseau	109
4	Identité visuelle	112
5	Accès	116
6	Points de jonction	119
7	Aménagements latéraux	121
8	Sentiers divisés	124
9	Largeur des sentiers	128
10	Traitement des zones	130
11	Routes et véhicules motorisés	132
12	Caractère du paysage	139
13	Espaces verts	141
14	Rives et zones inondables	143
15	Lieux d'intérêt et espaces publics	146
16	Construction des sentiers	151
17	Éclairage	154
18	Aménagement pour l'hiver	156
19	Autres scénarios	159

6 Prochaines étapes 164

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

7 Les extras 168

7.1	Glossaire	168
7.2	Table alphabétique/Index	171
7.3	Annexe 1	171
7.4	Annexe 2	171



Caption to come

1 Introduction

Le Sentier de la capitale constitue un réseau de plus de 220 kilomètres de sentiers polyvalents en site propre dans la région de la capitale du Canada. Ces sentiers sont de populaires parcours de découverte et un moyen d'accéder à un éventail de destinations. Ils traversent différents milieux : des paysages urbains denses, des banlieues, 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 les meilleurs 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 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 Sentier de la capitale 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 du Sentier de la capitale qui sont de leur compétence respective.

1.2 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 Sentier de la capitale sur un horizon de dix ans, jusqu'en 2030.

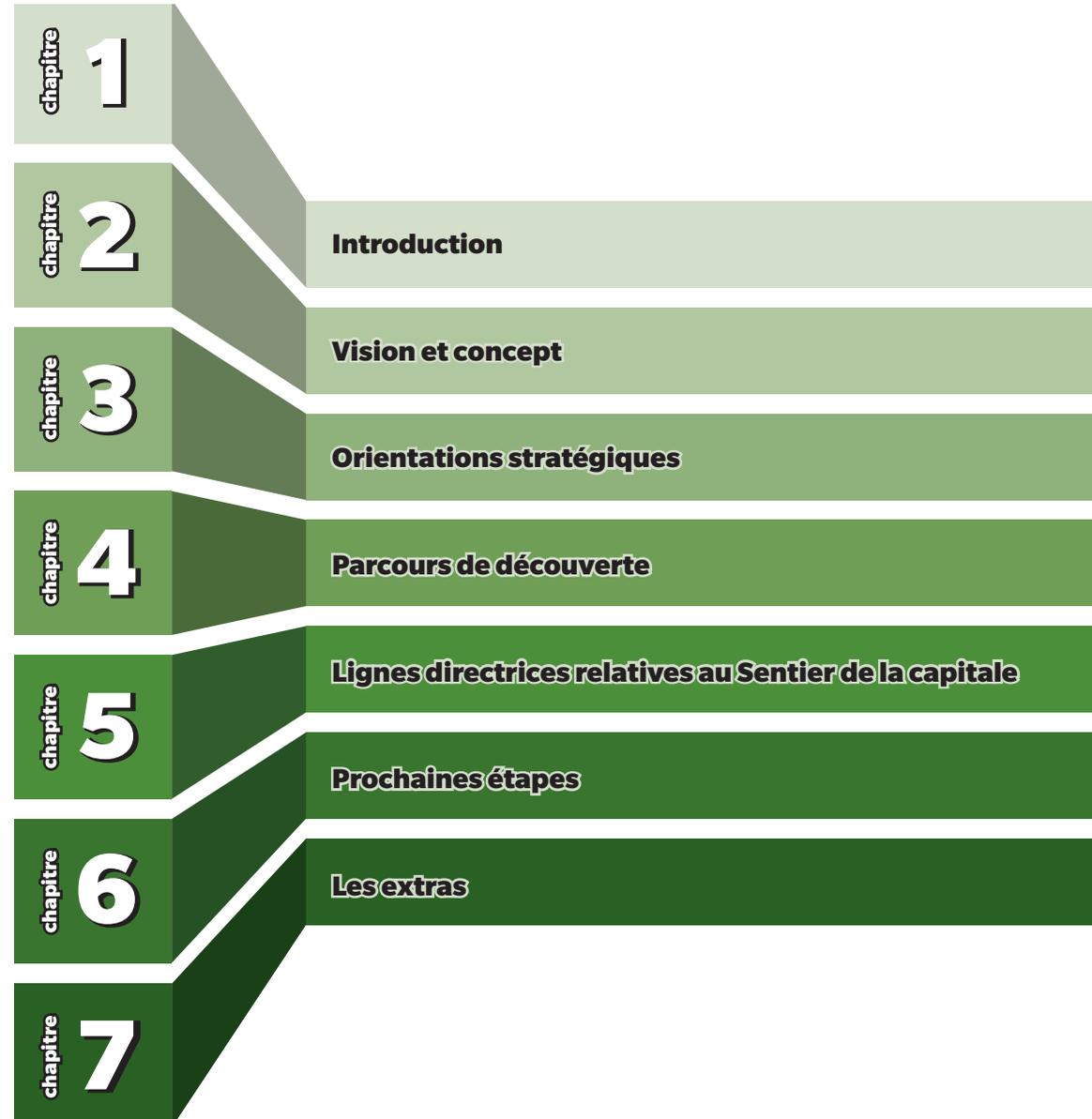
1.3 CADRE DE PLANIFICATION DE LA CAPITALE

Le présent plan fait partie du Cadre de planification de la capitale de la CCN portant sur l'utilisation du sol et le design. 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. Ces plans sont 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, en révision) et le Plan de secteur du cœur de la capitale du Canada (en cours). 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.

1.4 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 se compose des chapitres suivants :



1.5 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 (février 2020)

ÉBAUCHE 90%

sécurité renforcée

normes élevées

signalisation simplifiée

sensibilisation aux règles

gestion renouvelée

harmonisation régionale

réfection accentuée

offre d'hiver

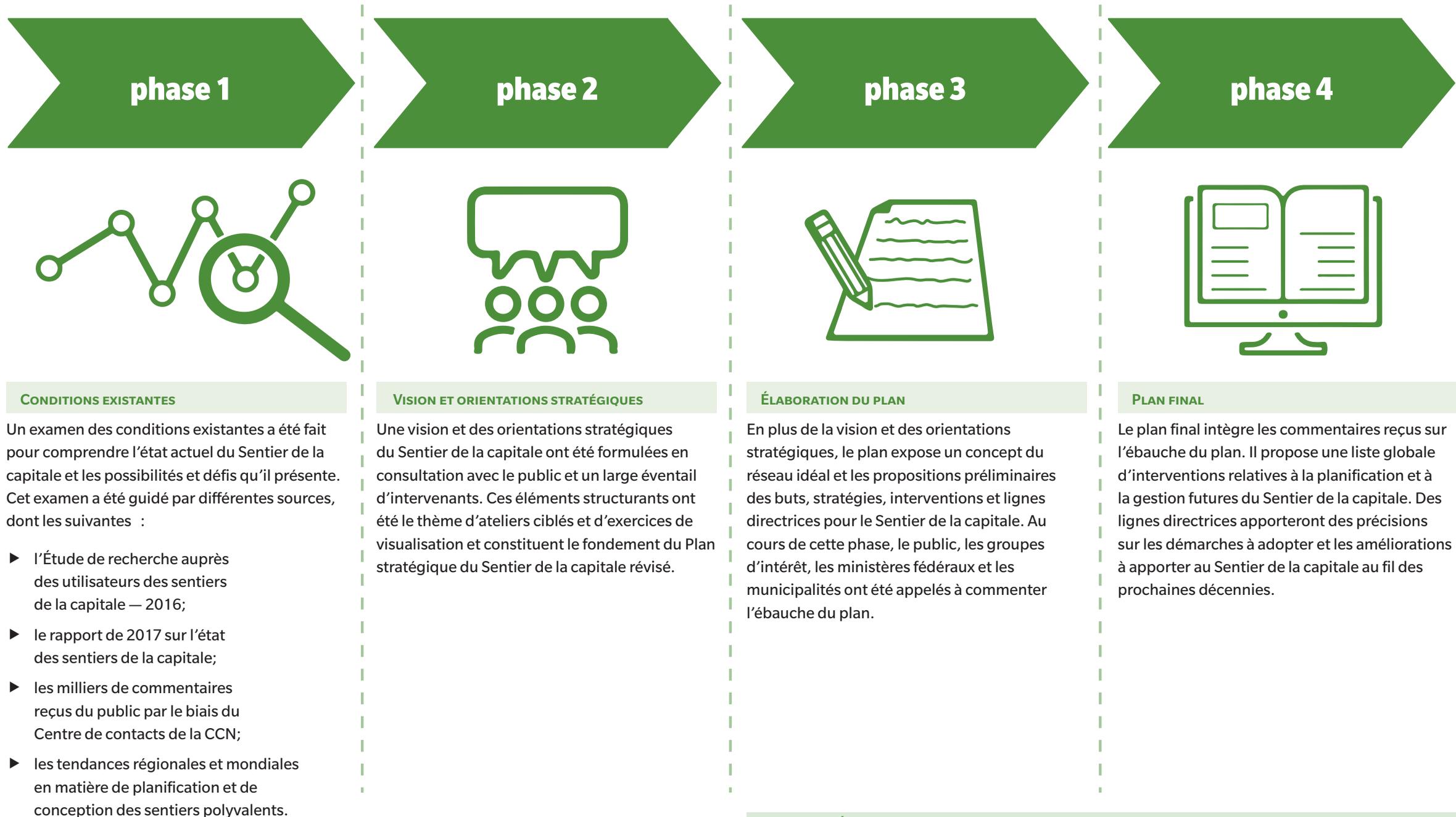
services additionnels

accès amélioré



1.6 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.



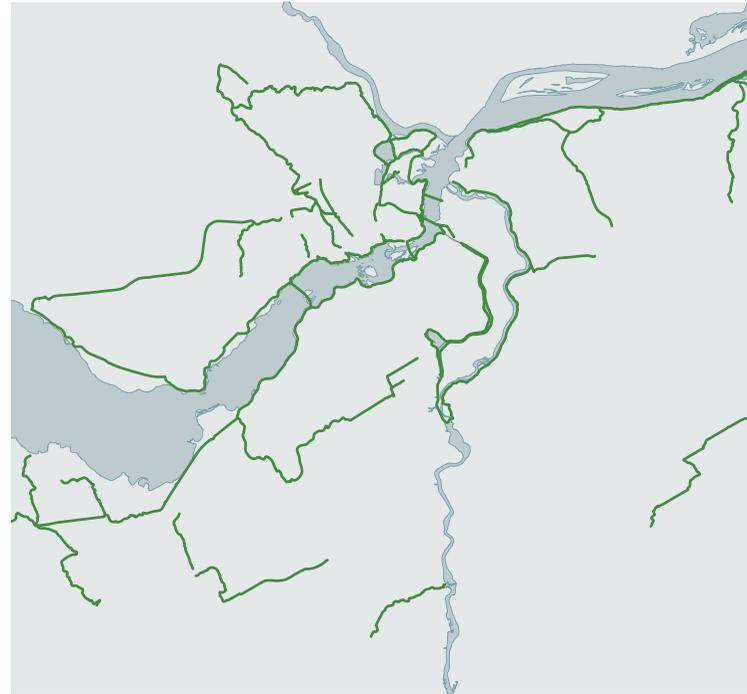
ÉBAUCHE 90%

1.7 ÉVOLUTION DU RÉSEAU

Le Sentier de la capitale constitue l'un des plus vastes réseaux de sentiers en Amérique du Nord. Ce sont quelque 220 kilomètres de sentiers polyvalents qui passent à travers des paysages urbains denses, des banlieues, 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 :

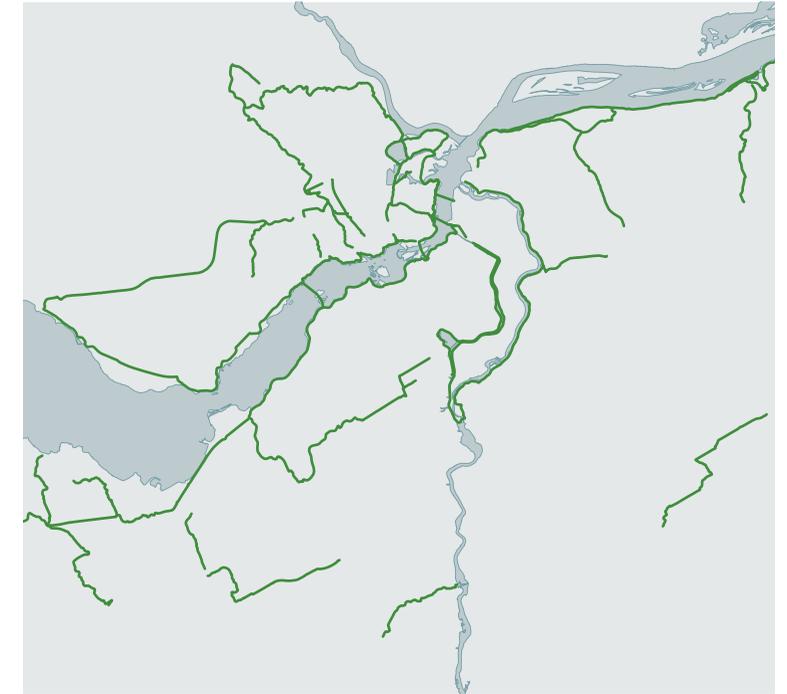
- ▶ Les Sentiers récréatifs dans la région de la capitale nationale (1986);
- ▶ Réseau intégré de sentiers récréatifs pour la région de la capitale nationale (1994);
- ▶ Réseau de sentiers de la région de la capitale du Canada (2006).

Les cinq images suivantes résumant l'évolution du réseau du Sentier de la capitale.



DE 1970 À 1973

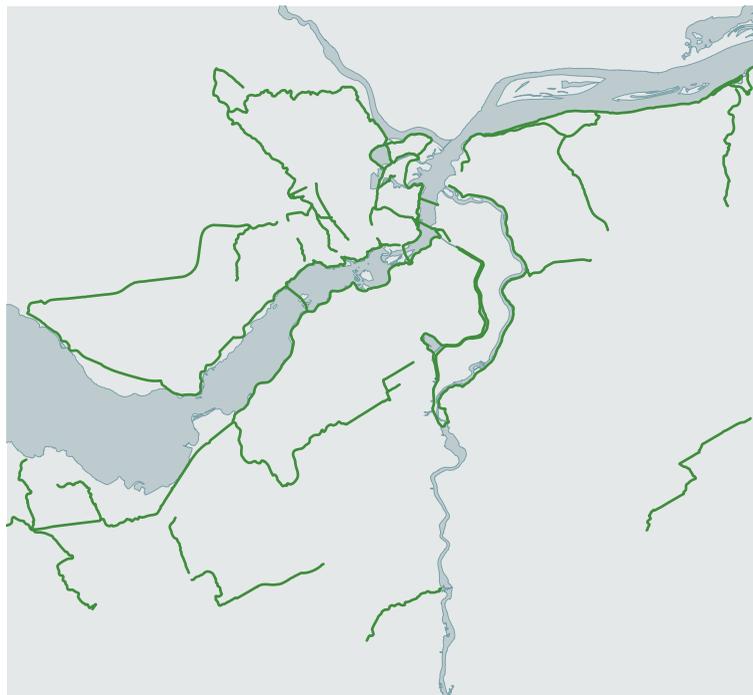
En 1970, la CCN lance un programme de construction de voies cyclables panoramiques. Quatre ans plus tard, les 40 premiers kilomètres du réseau cyclable de la région sont construits. Le premier des cinq grands sentiers longe le canal Rideau, de la rue Wellington à la baie Mooney du côté est, et de la 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 à la baie Graham; un lien de sentier allant vers le sud, puis vers l'ouest jusqu'à la Ferme expérimentale centrale; 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

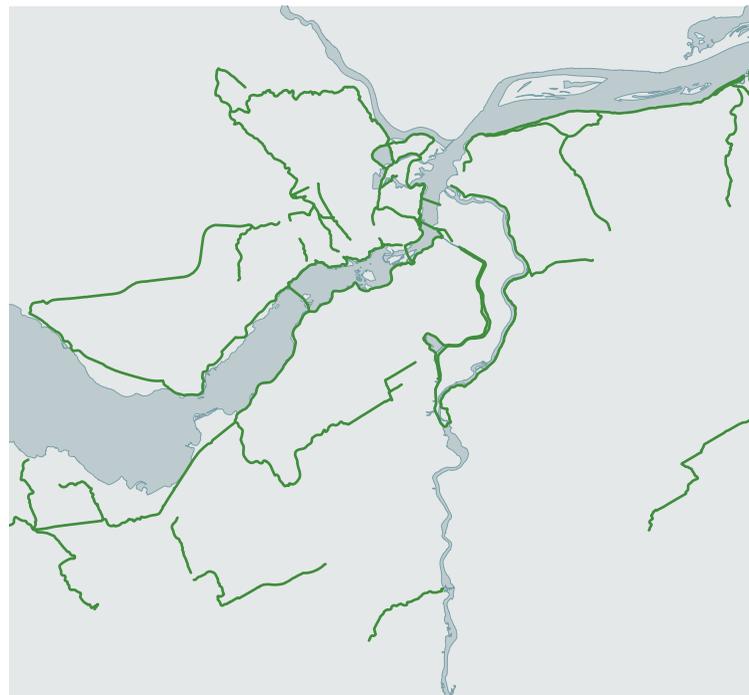
L'objectif principal au cours de cette période consiste à mettre à niveau les sentiers et à les élargir en réponse à leur immense popularité. Pendant cette période, la notion de pistes cyclables exclusives est abandonnée en faveur de sentiers polyvalents plus larges. Les deux sentiers en bordure du canal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

Un total de 25 kilomètres de nouveaux sentiers est ajouté au réseau, notamment sur 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.



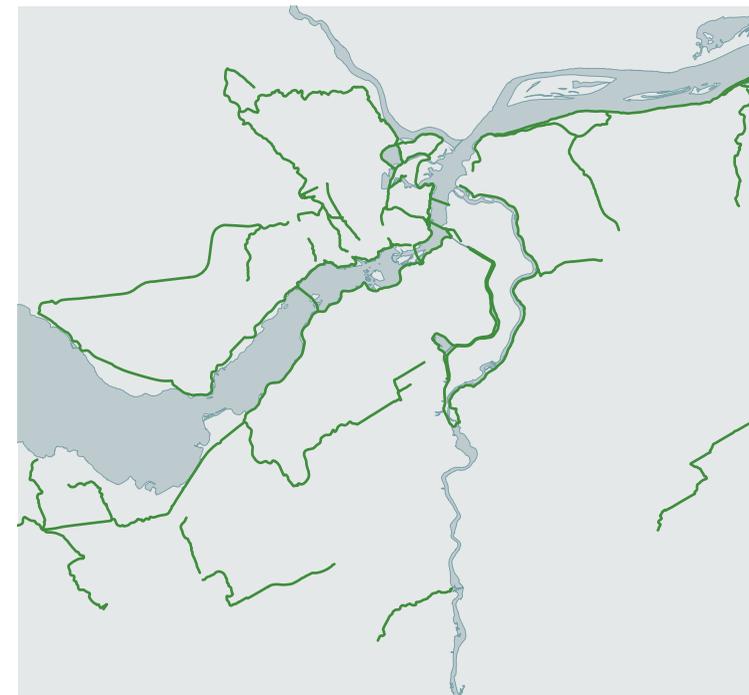
DE 1983 À 1994

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 la collectivité d'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 de Hull et d'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 autre 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 sentiers 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.

1.8 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 Sentier de la capitale au cours des prochaines décennies. Ces défis comportent aussi des possibilités d'innovation en matière de planification, de conception et de gestion du Sentier de la capitale dans l'avenir.



ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Ces dernières années, des phénomènes météorologiques extrêmes, comme les inondations et les tempêtes de vent, ont eu d'importantes répercussions sur l'état du Sentier de la capitale et son accessibilité. Ceux-ci ont entraîné une dégradation des sentiers, notamment par le développement de fissures et l'érosion du sol sous des tronçons de sentiers 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 régulier aux sentiers.



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 Sentier de la capitale. 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 peuvent se répercuter sur l'expérience des usagers des sentiers. L'augmentation de la demande de mobilité active et d'installations récréatives alimente le besoin d'élargir les sentiers et d'ajouter des services ou des commodités dans le réseau.



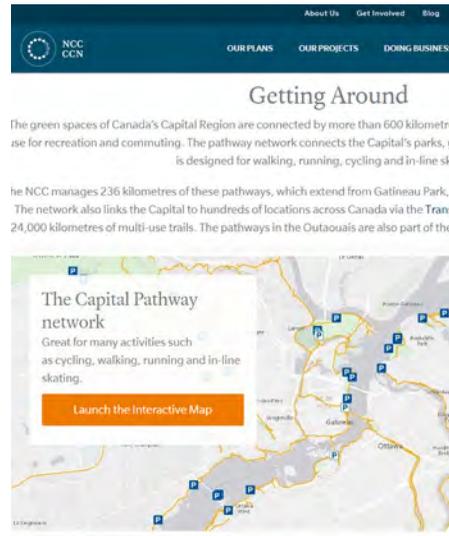
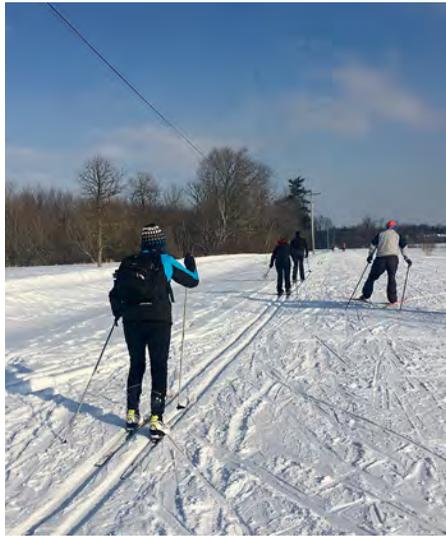
CONNAISSANCE DU CODE DE CONDUITE

« 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 Sentier de la capitale. 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 des lieux sûrs et agréables pour tous les usagers.



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 et de la sûreté du public. L'accès aux véhicules d'urgence et la localisation des personnes dans le besoin sur les sentiers ont été mentionnés comme des préoccupations particulières. La surveillance du réseau a aussi été prise en compte lors de la révision du plan.



EXPÉRIENCE HIVERNALE

Le potentiel d'un usage hivernal du Sentier de la capitale est important. Certains sentiers sont actuellement déneigés ou damés pour leur usage durant la saison hivernale. Les consultations publiques révèlent une forte demande pour un 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 examiner les usages à privilégier, les emplacements qui leur conviendraient le mieux et les normes d'entretien requises.

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 celle de la CCN et que celle de ses partenaires externes. Il reste à cet égard des possibilités à examiner pour communiquer l'information en temps réel sur la circulation et l'état des sentiers, des statistiques sur les usagers des sentiers et des mises à jour sur l'entretien des sentiers.

MODERNISATION DE LA GESTION DU SENTIER DE LA CAPITALE

Il est nécessaire de moderniser la gestion 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 plus efficiente du Sentier de la capitale.

PROLONGEMENT, LIENS ET RÉPARATION

Entre 2006 et 2016, la CCN a ajouté 20 kilomètres de nouveaux sentiers sous la forme de nouveaux liens. L'ajout de nouveaux corridors de sentiers se fait toujours 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 des liens vers les autres réseaux piétonniers et cyclables (p. ex., des liens plus complets pour traverser la Ferme expérimentale et le canal Rideau).

HARMONISATION RÉGIONALE DE LA GESTION DES SENTIERS

Bien que le Sentier de la capitale 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. Les propriétaires responsables du Sentier de la capitale pourraient profiter d'une meilleure collaboration, qui favoriserait l'harmonisation des améliorations et des constructions futures sur le réseau du Sentier de la capitale.



Caption to come

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 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.

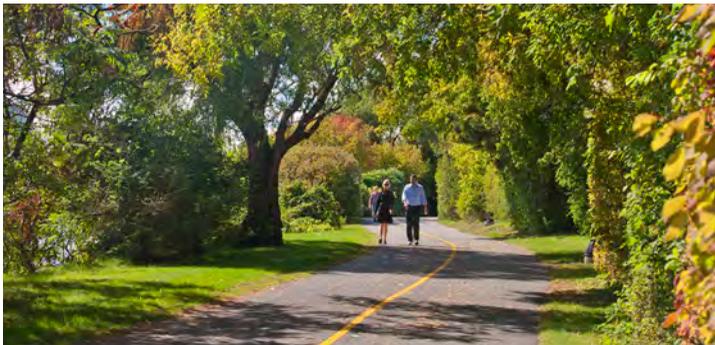
2.1 PRÉMISSES FONDAMENTALES

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



POLYVALENCE

Le Sentier de la capitale accueille un large éventail d'activités, dont la marche, la course à pied, le patinage à roues alignées, le vélo et les aides à la mobilité motorisées. Le réseau est un équipement polyvalent qui encourage la courtoisie dans l'usage d'un espace partagé.



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'équipement typique servant à la mobilité active sur route.



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.



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.

2.2 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 des sentiers. 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 Sentier de la capitale était centré sur les besoins des usagers « récréatifs » et cherchait activement à écarter des sentiers les usagers « utilitaires » jugés problématiques.

Au contraire, le présent 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 utilitaires comprennent des cyclistes de tout âge et de toute capacité 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 capacités ainsi que de vitesses, de fréquences et de distances de déplacement.

Le présent plan préconise un Sentier de la capitale ouvert à tous, 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 est inclusive et conciliante; elle 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.

2.3 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 Sentier de la capitale 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. »

L'énoncé d'intention ci-dessus guidera l'aménagement et la gestion du Sentier de la capitale au cours de la prochaine décennie. Il se compose des principaux éléments ci-dessous.

Le Sentier de la capitale :

- ▶ est un équipement 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.



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

Caption to come

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 Sentier de la capitale 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.



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.



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 et demeurer ou redevenir fonctionnel face à des stress et à des perturbations imprévus, y compris les incidences météorologiques, les changements démographiques et sociaux, et l'évolution des technologies de mobilité active.



ÉCOLOGIQUEMENT DURABLE

Le réseau du Sentier de la capitale fait partie intégrante des réseaux d'espaces verts et de cours d'eau 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.



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.



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.



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

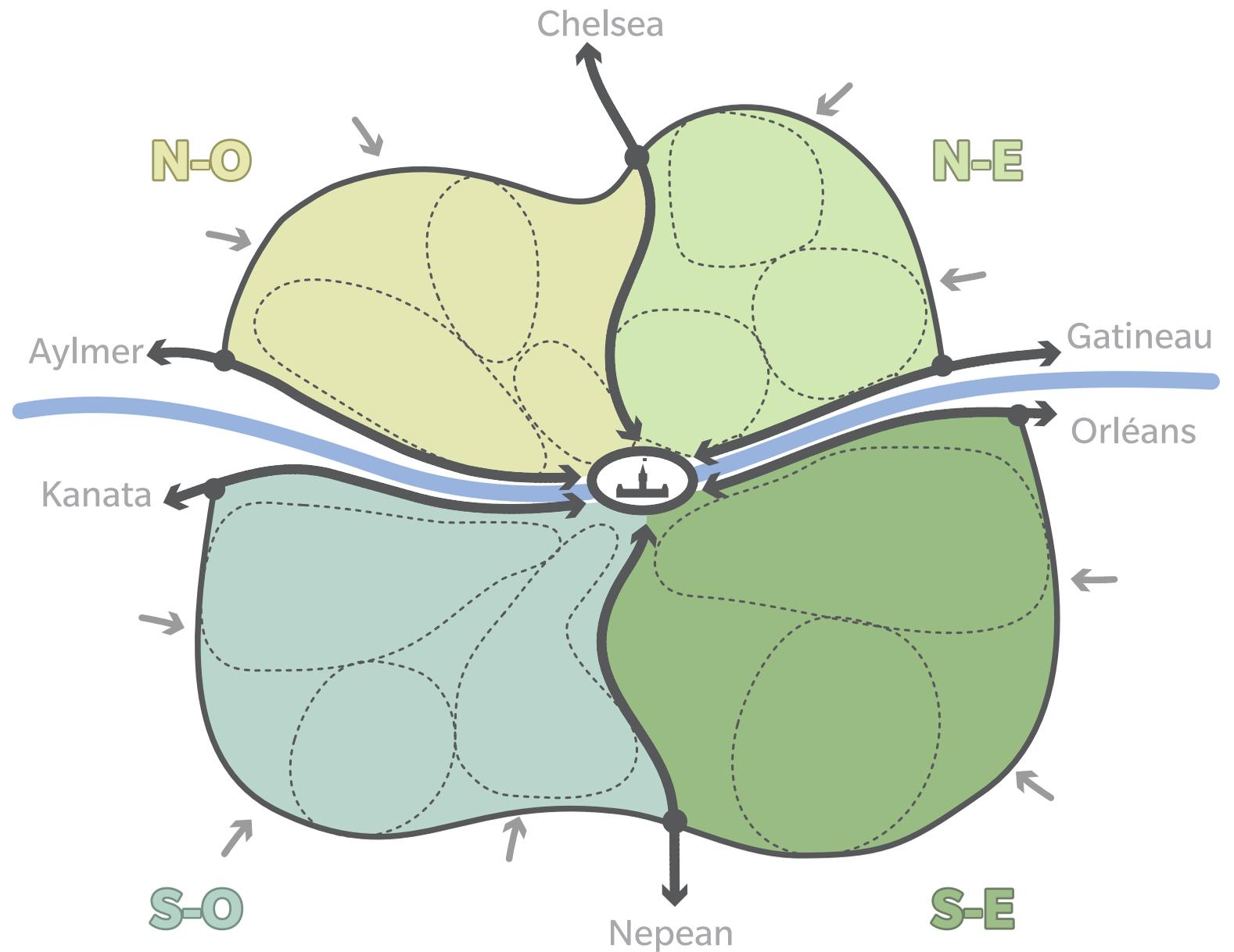
Le public et les intervenants sont encouragés à participer activement à la planification, à l'aménagement et à l'intendance du réseau du Sentier de la capitale.

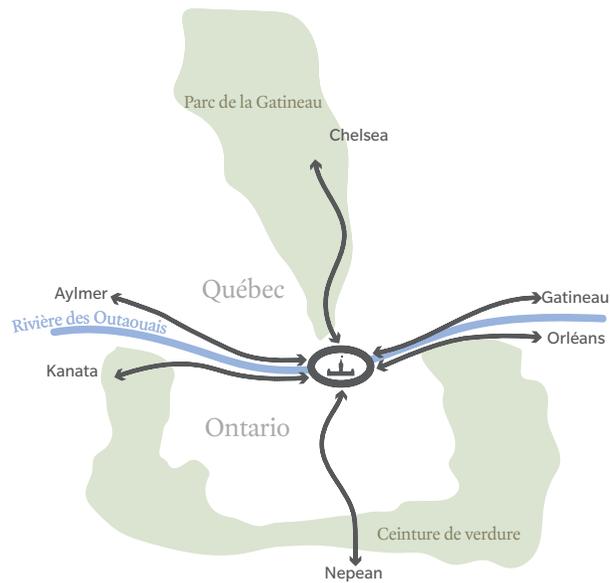
2.5 CONCEPT

Le Sentier de la capitale deviendra un réseau de couloirs 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. Il constituera le réseau de sentiers de premier ordre qui se distinguera par un souci du détail et de l'expérience des usagers très poussé. 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.

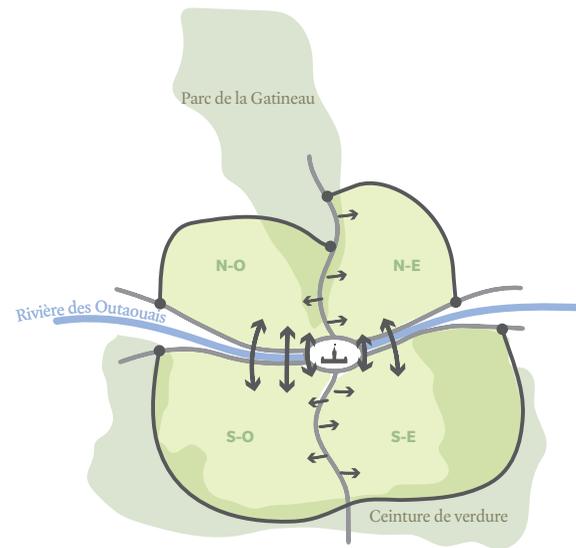
La configuration du réseau du Sentier de la capitale adopte un **modèle de pôles disposés en étoile** sur lequel se superposent des **boucles** reliant les principales destinations et offrant une toile de parcours continue. Il est impératif que le Sentier de la capitale soit étroitement relié aux réseaux 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.

Les composantes structurales du réseau du Sentier de la capitale sont décrites à la page suivante.

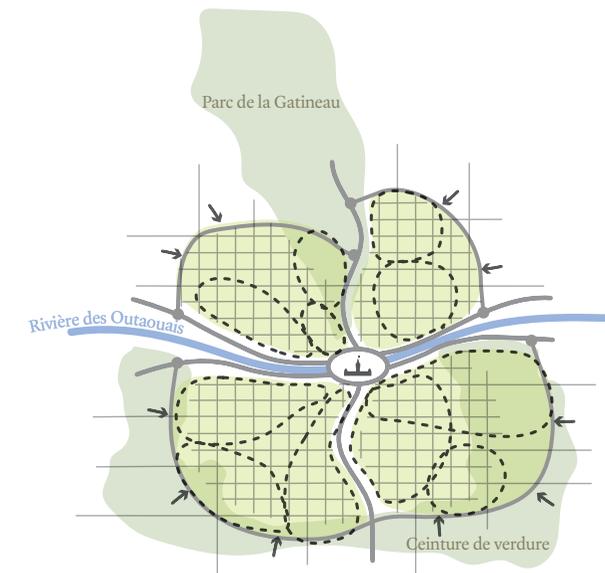




- ▶ **Épicentre** : Le pôle principal du réseau est ancré au paysage central de la capitale, situé autour de la colline du Parlement. À partir de cet épicentre, le Sentier de la capitale relie le cœur de la capitale à une multitude de destinations et de points d'intérêt environnants.
- ▶ **Corridors principaux** : Six corridors principaux partent de l'épicentre, comme les rayons d'une roue, et font office de voies de communication principales qui assurent une connectivité dans l'ensemble de la région.
 - Le corridor nord relie l'épicentre au parc de la Gatineau et à la municipalité de Chelsea.
 - Le corridor sud relie l'épicentre 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 bords de la rivière des Outaouais et relient l'épicentre, 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 bords de la rivière des Outaouais et relient l'épicentre, 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.
- ▶ **Périphéries** : De longs sentiers radiaux (comme les sentiers de la Ceinture-de-Verdure Est et Ouest, le sentier du Ruisseau-Leamy et le sentier des Pionniers) complètent la forme du réseau du Sentier de la capitale et en définissent les limites extérieures.
- ▶ **Quadrants** : Les limites extérieures du réseau créent quatre quadrants distincts, reliés par les corridors principaux, qui couvrent de larges secteurs de la capitale.



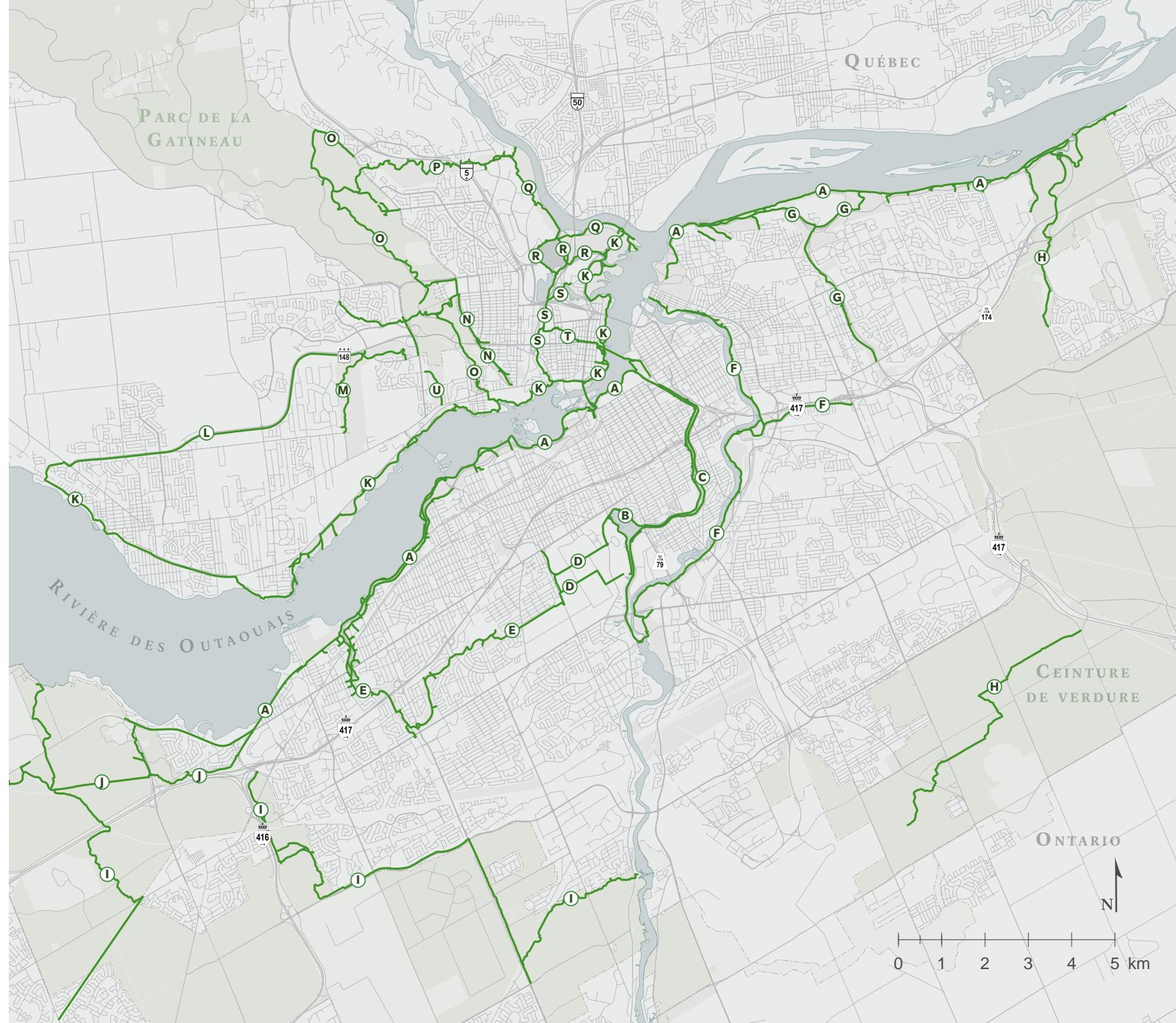
- ▶ **Boucles** : À l'intérieur des quatre quadrants, une série de boucles plus petites et interreliées compose les mailles plus fines du réseau. Ces boucles créent une toile variée et adaptable de parcours et d'expériences.
- ▶ **Réseaux municipaux** : L'intégration aux réseaux municipaux de mobilité active et de transport collectif crée un réseau de transport régional continu et efficace.
- ▶ **Liens interrégionaux** : Les sentiers interrégionaux existants et futurs (comme le Grand Sentier, la Route verte et le Sentier récréatif de Prescott et Russell) s'étendent au-delà de la région de la capitale nationale. Ils se relient aux périphéries du réseau du Sentier de la capitale et offrent des liens vers les réseaux régionaux adjacents.

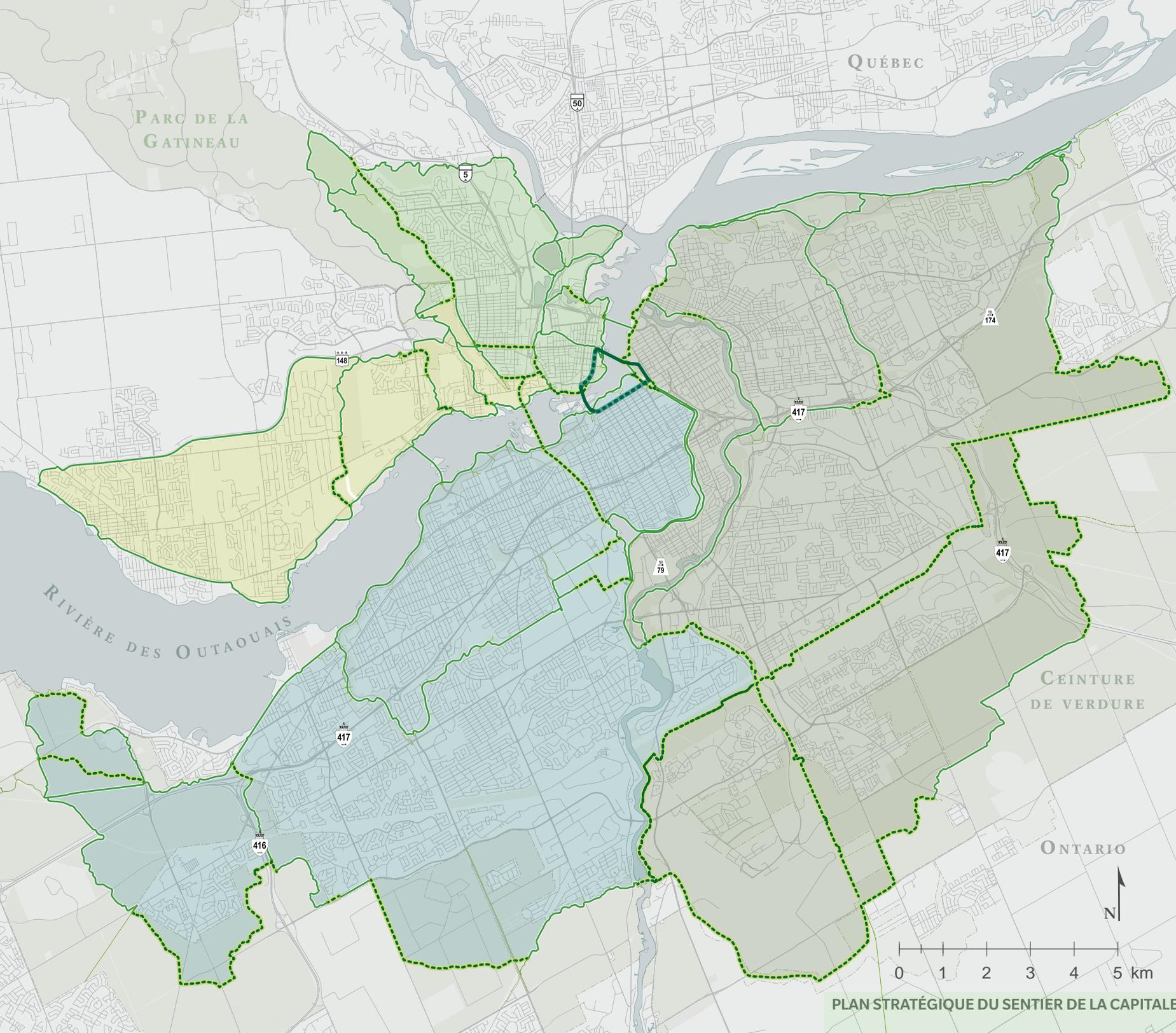
2.6 RÉSEAU ACTUEL

L'actuel réseau du Sentier de la capitale consiste en quelque 240 kilomètres de sentiers principalement situés sur des terrains de la CCN, mais aussi sur des terrains municipaux et d'autres terrains fédéraux. Étant donné la portée limitée du présent plan, qui vise particulièrement le Sentier de la capitale plutôt que le réseau régional plus vaste, comme le faisait son prédécesseur, l'un de ses principaux résultats réside dans la définition formelle du réseau ou, autrement dit, la confirmation des sentiers qui font dorénavant formellement partie du Sentier de la capitale.

La figure qui suit montre la configuration actuelle du réseau du Sentier de la capitale. Celui-ci comprend actuellement plus de 21 sentiers différents :

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





2.7 RÉSEAU IDÉAL

Le réseau idéal est une représentation matérielle du concept. Il traduit les différents éléments conceptuels en une représentation matérielle du réseau idéal et sert ainsi de feuille de route à long terme pour l'évolution du réseau du Sentier de la capitale. 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.

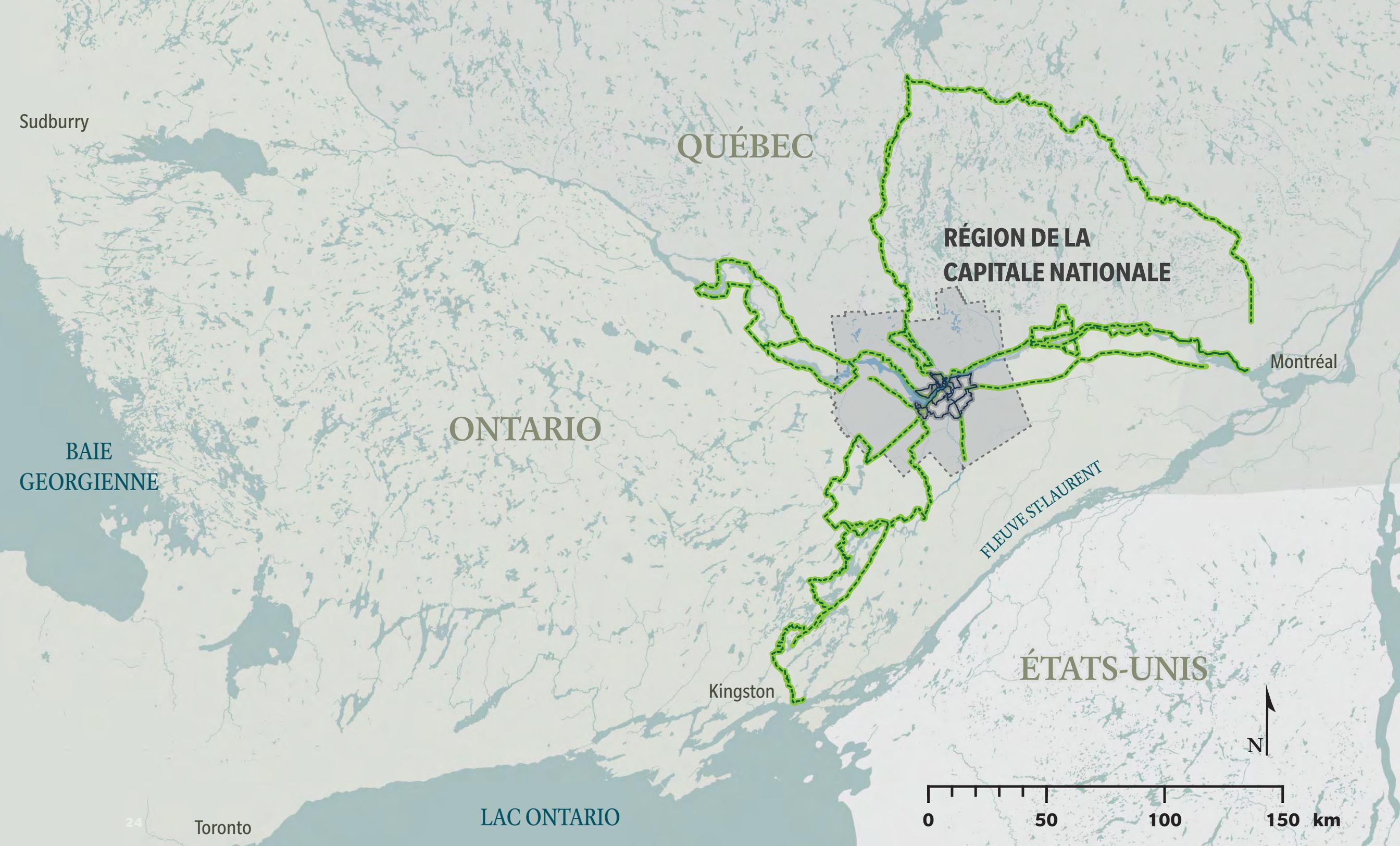
La configuration du réseau idéal donne une vue simple et complète de ce que le réseau du Sentier de la capitale devrait devenir. Le réseau idéal est montré ici à titre illustratif. Le réseau idéal inclut approximativement 90 kilomètres du nouveau tronçon de sentier. Une version interactive et plus détaillée du réseau peut être consultée en cliquant sur le lien suivant : www.ccn-ncc.gc.ca/nos-plans/plan-strategique-du-sentier-de-la-capitale.

Le réseau idéal illustre :

- ▶ l'étendue et la configuration générales du réseau du Sentier de la capitale;
- ▶ l'emplacement des sentiers existants et proposés.

Existant	Projeté
Épicentre	Épicentre
Parcours de découverte	Parcours de découverte
Lien de connexion	Lien de connexion

ÉBAUCHE 90%



Sudbury

QUÉBEC

**RÉGION DE LA
CAPITALE NATIONALE**

Montréal

BAIE
GEORGIENNE

ONTARIO

FLEUVE ST-LAURENT

Kingston

ÉTATS-UNIS



24

Toronto

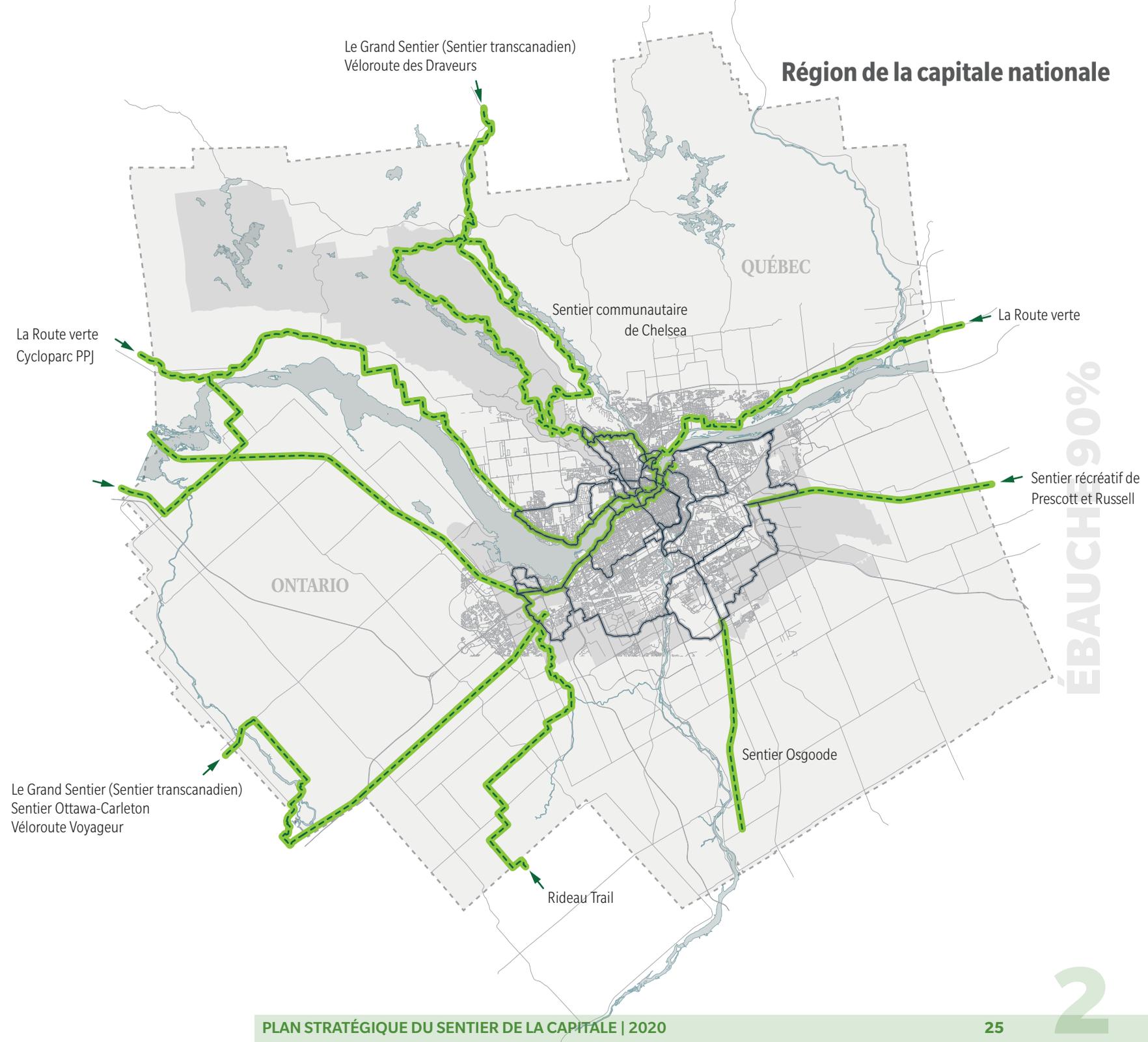
LAC ONTARIO

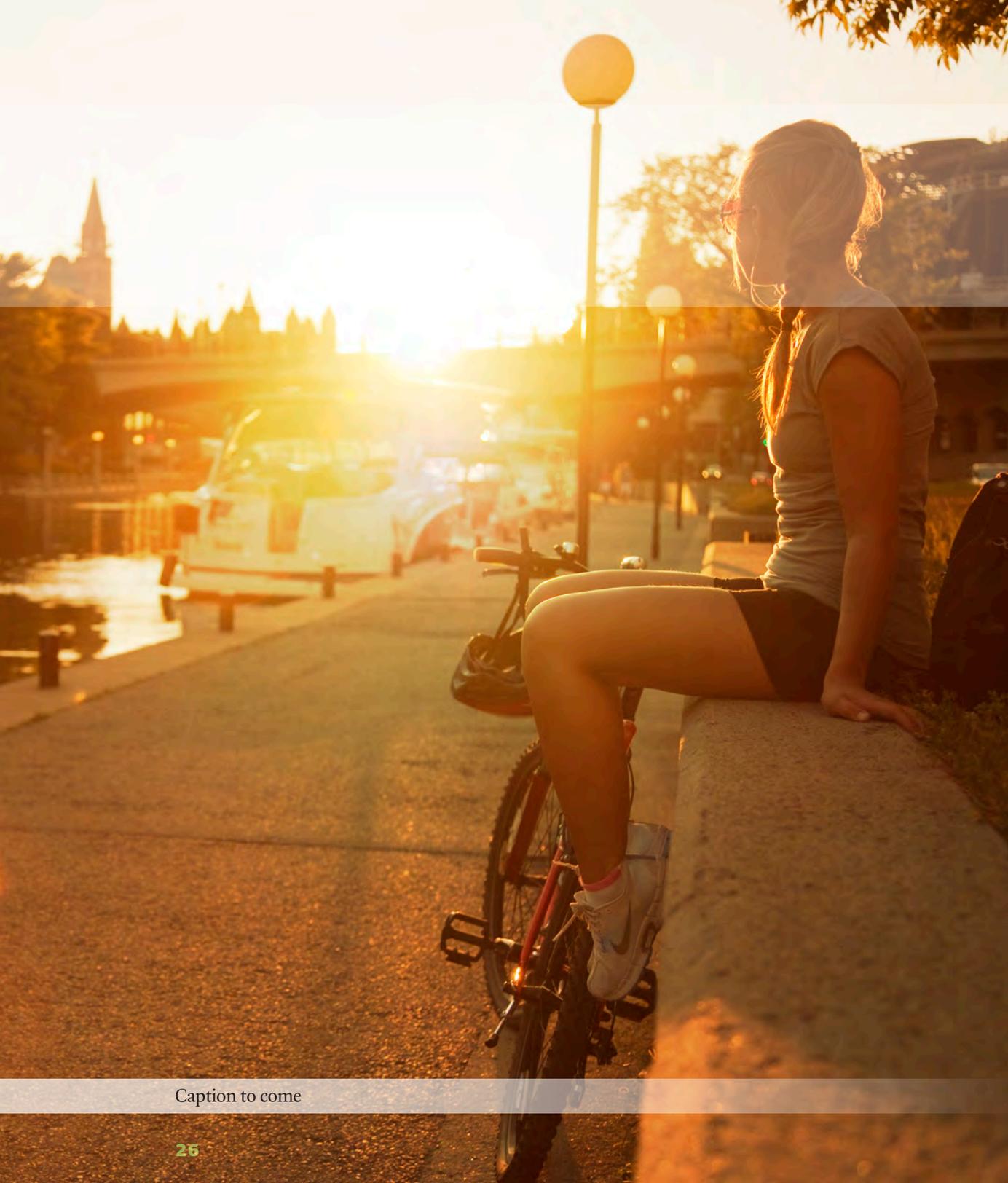
2.8 CONTEXTE INTERRÉGIONAL

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 du Sentier de la capitale, 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 (anciennement le Sentier transcanadien) et la Route verte. Si les efforts sont axés sur la consolidation des tronçons existants du Sentier de la capitale 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.

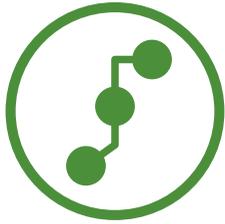
- 1 Sentiers interrégionaux
- 2 Le Grand Sentier
- 3 La Route verte
- 4 Sentier Ottawa-Carleton
- 5 Sentier Osgoode
- 6 Rideau Trail
- 7 Sentier récréatif de Prescott et Russell
- 8 Cycloparc PPJ
- 9 Véloroute des Draveurs
- 10 Sentier communautaire de Chelsea
- 11 Véloroute Voyageur (Ottawa-Sudbury)





3 Orientations stratégiques

Le présent chapitre établit un cadre des 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.



1. 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. Il sera continu et interconnecté et il pourra s'adapter aux changements environnementaux et sociaux.



2. Sûr et convivial

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



3. Gestion adaptée et cocreative

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 au succès futur du Sentier de la capitale. Il crée des synergies et favorise des ententes de gestion innovantes afin d'offrir aux usagers un éventail de possibilités stimulantes.



4. Normes élevées de conception et d'entretien

Le Sentier de la capitale vise à proposer des installations durables et de grande qualité qui créent des possibilités uniques et mettent en valeur les multiples points d'intérêt de la capitale. Il s'agit d'un équipement public emblématique, complétant ce qui l'entoure et faisant la fierté des résidents et des visiteurs de la capitale.



Caption to come

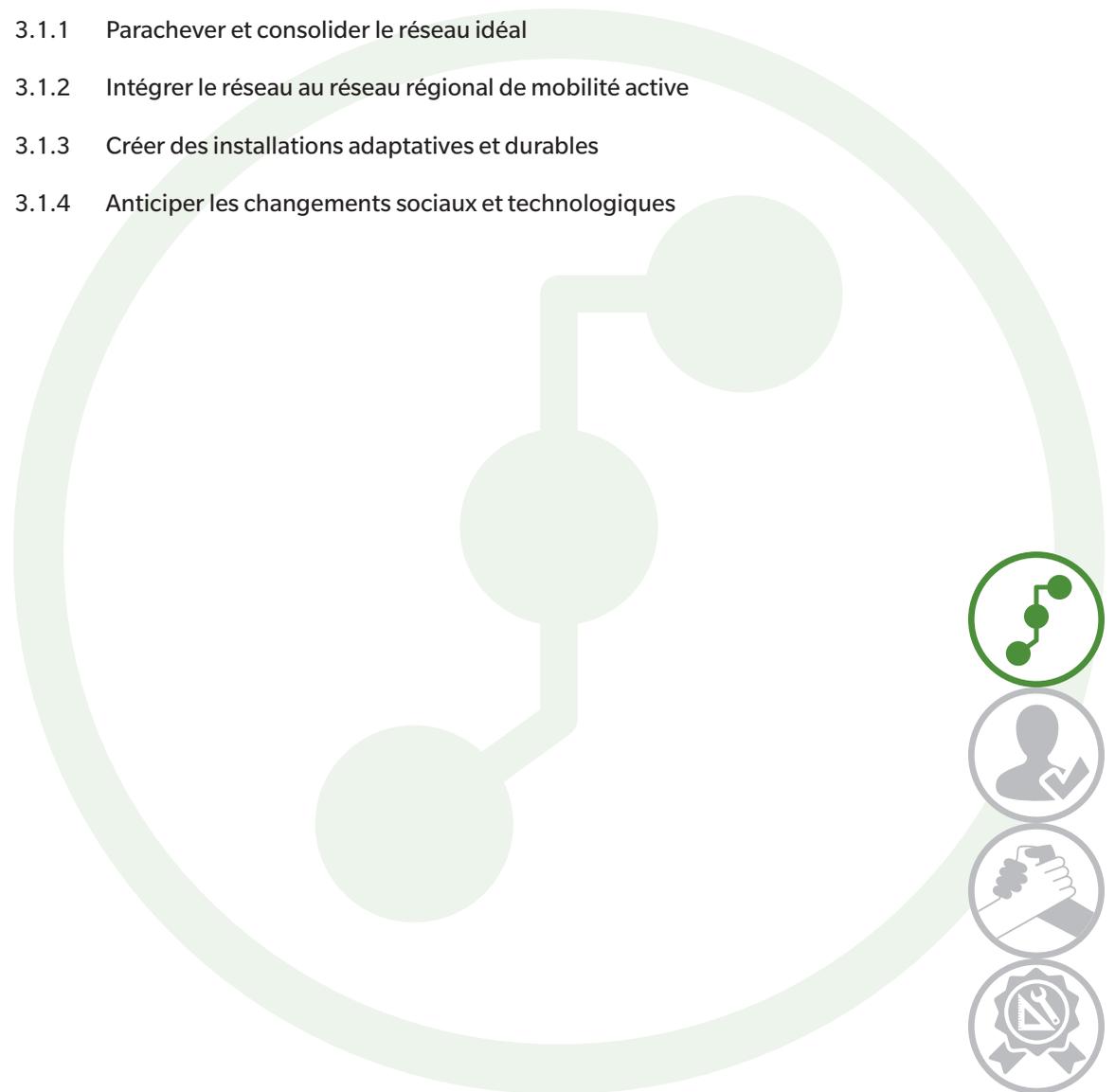


3.1 RÉSEAU INTÉGRÉ ET RÉSILIENT

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. Il sera continu et interconnecté et il pourra s'adapter aux changements environnementaux et sociaux.

La présente section comprend les stratégies suivantes :

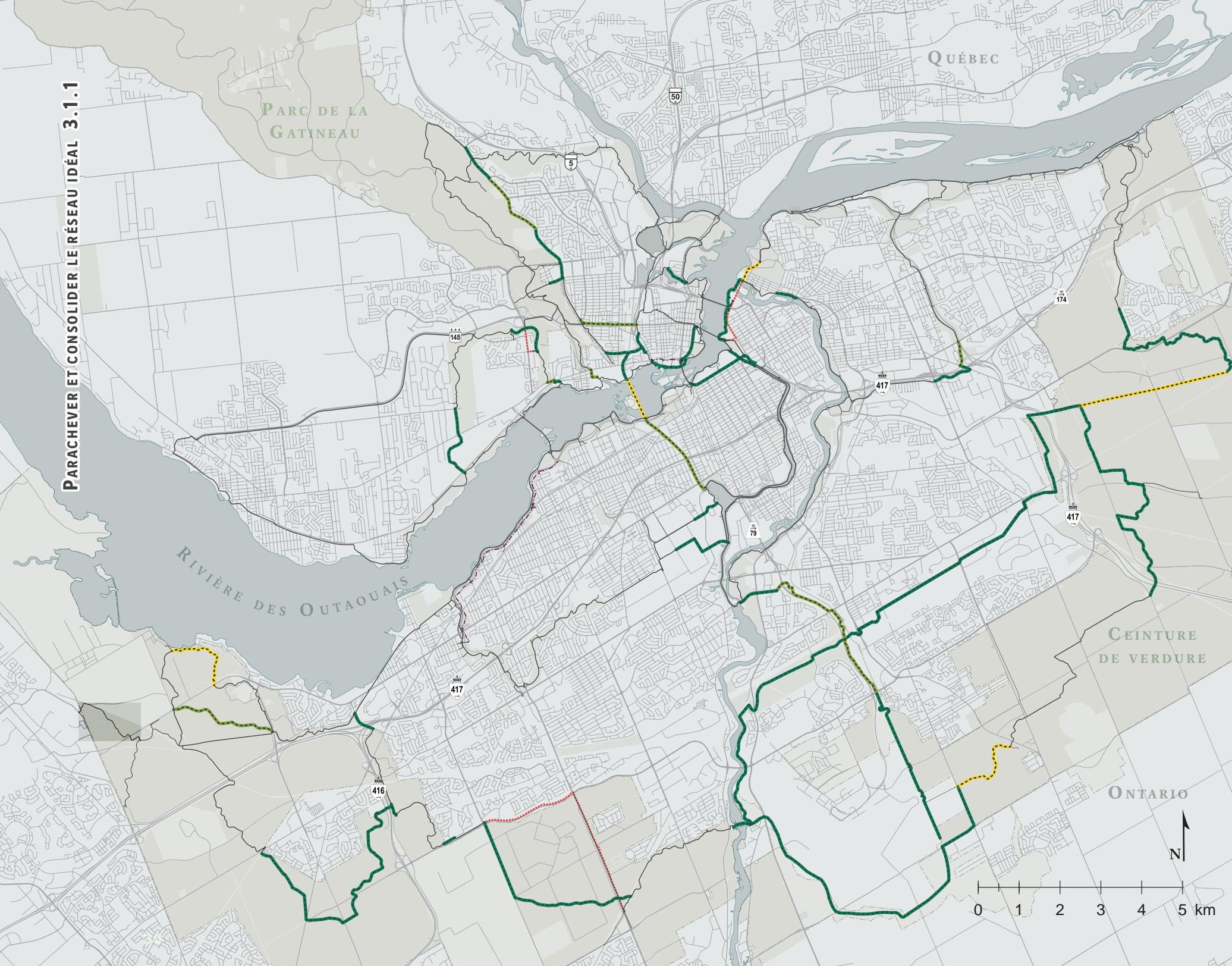
- 3.1.1 Parachever et consolider le réseau idéal
- 3.1.2 Intégrer le réseau au réseau régional de mobilité active
- 3.1.3 Créer des installations adaptatives et durables
- 3.1.4 Anticiper les changements sociaux et technologiques



ÉBAUCHE 90%

3

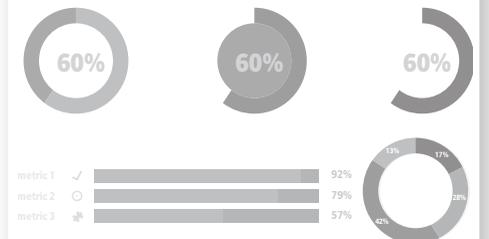
PARACHEVER ET CONSOLIDER LE RÉSEAU IDÉAL 3.1.1



- Ajout
- Conversion
- Amélioration
- Lien temporaire
- Reclassification

- Sentier existant
- Sentier projeté
- Terrain de la CCN
- Parc de la Gatineau Ceinture de verdure

Metrics will be calculated for final version



3.1.1 PARACHEVER ET CONSOLIDER LE RÉSEAU IDÉAL

CONTEXTE

Le Sentier de la capitale se compose de nombreux sentiers polyvalents en site propre. Son étendue 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 compliquent le déplacement des usagers et certains secteurs importants et d'intérêt national dans la région ne sont actuellement pas accessibles par les sentiers de la capitale. Ces lacunes seront comblées à court et à long terme.

ACTIONS

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

- A. Le renouvellement du boulevard de la Confédération et de ses voies d'accès.
- B. 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 collectivités excentrées de Kanata, Bells Corners, Barrhaven, Riverside-Sud, Findlay Creek, Blackburn Hamlet et Orléans.
- C. Le parachèvement d'une promenade polyvalente du canal Rideau aux chutes Rideau.
- D. 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.
- E. L'établissement d'une liste d'ajouts et de prolongements de sentiers en fonction des priorités fixées pour les parcours de découverte du Sentier de la capitale.

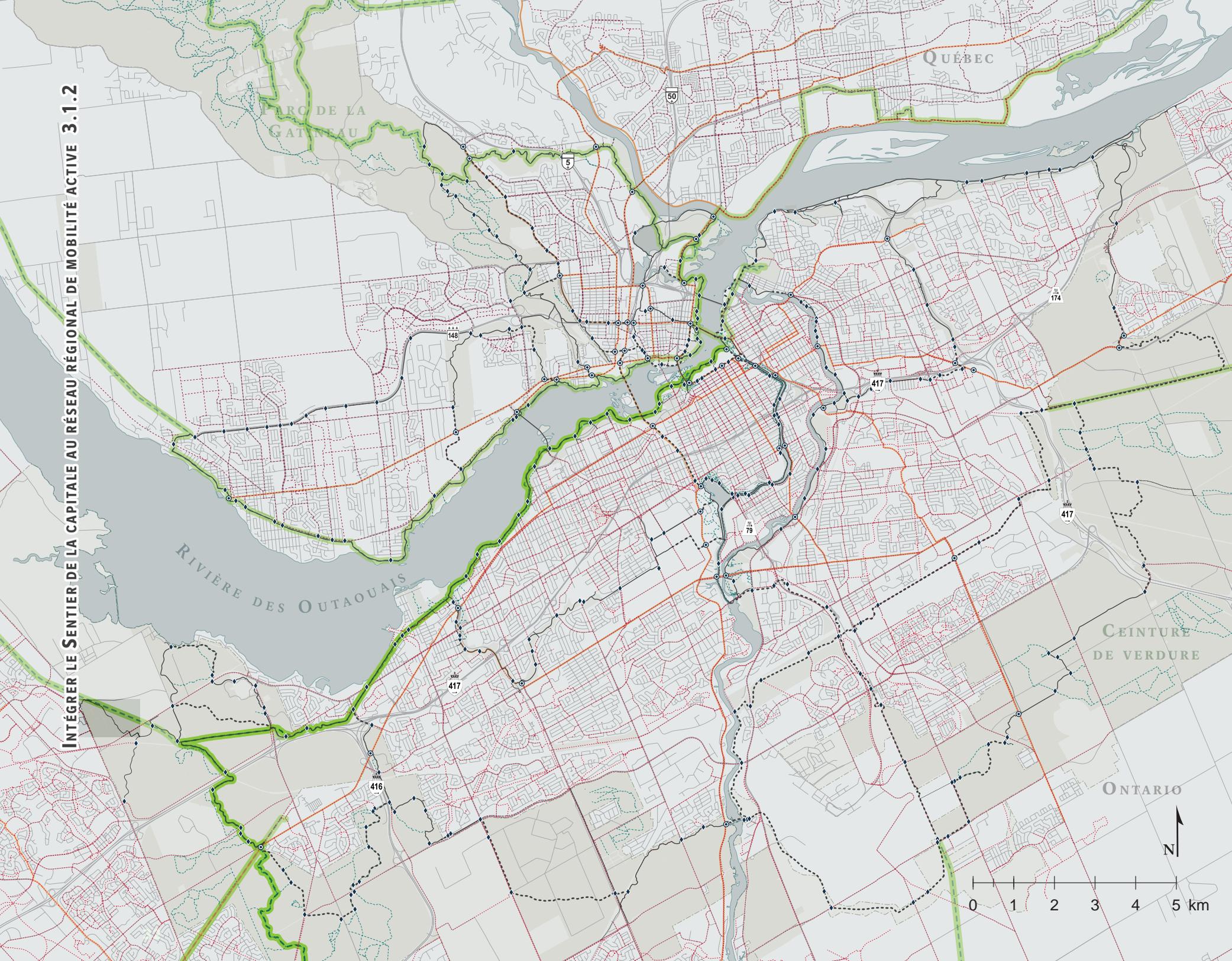
APPROCHE

La CCN est entrée dans une phase de consolidation du réseau existant. Le développement ne débordera pas de l'étendue géographique actuelle du réseau et visera la réalisation des 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** : Là où il n'en existe pas actuellement, de nouveaux tronçons seront construits pour parachever le réseau idéal. Certaines des possibilités de construction se trouvent sur des terrains de la CCN, alors que d'autres sont situées sur des terrains qui ne lui appartiennent pas. Ces derniers cas nécessiteront donc une collaboration avec leurs propriétaires respectifs.
- ▶ **Conversions** : Là où il existe des sentiers polyvalents qui répondent de façon générale aux exigences du Sentier de la capitale, on cherchera à conclure des ententes pour les ajouter au réseau. Une collaboration avec les propriétaires respectifs sera nécessaire et des interventions mineures pourraient devoir être faites pour les mettre aux normes et les intégrer officiellement au 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.
- ▶ **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.
- ▶ **Reclassifications** : Les tronçons existants du Sentier de la capitale qui sont redondants ou qui ne contribuent pas au réseau idéal seront reclassés comme des sentiers locaux et retranchés officiellement du Sentier de la capitale. Certains pourront être retenus à court terme en tant que liens temporaires, en attendant la construction de nouveaux sentiers.



INTÉGRER LE SENTIER DE LA CAPITALE AU RÉSEAU RÉGIONAL DE MOBILITÉ ACTIVE 3.1.2



- Sentier interrégional
- Piste cyclable principale
- Piste cyclable secondaire
- Sentiers et allées piétonnes locaux
- Point de jonction primaire
- Point de jonction secondaire

- Sentier existant
- Sentier projeté
- Terrain de la CCN
- Parc de la Gatineau Ceinture de verdure

Metrics will be calculated for final version

60%

60%

60%

metric 1	✓	92%
metric 2	○	79%
metric 3	✘	57%



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 Sentier de la capitale recoupe aussi de nombreux sentiers et chemins piétonniers 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 le Sentier de la capitale et les infrastructures municipales complémentaires sont cruciaux pour offrir aux usagers une expérience intégrée, cohérente et continue.

ACTIONS

- A. Élaborer des normes de conception pour les points de jonction avec les réseaux municipaux.
- B. Conclure des ententes avec les municipalités locales à propos des points de jonction pour officialiser les protocoles visant l'intégration et la gestion des sentiers et les infrastructures qui y sont liées.
- C. Élaborer des politiques concernant les liens vers les stations de transport collectif rapide en collaboration avec les municipalités.

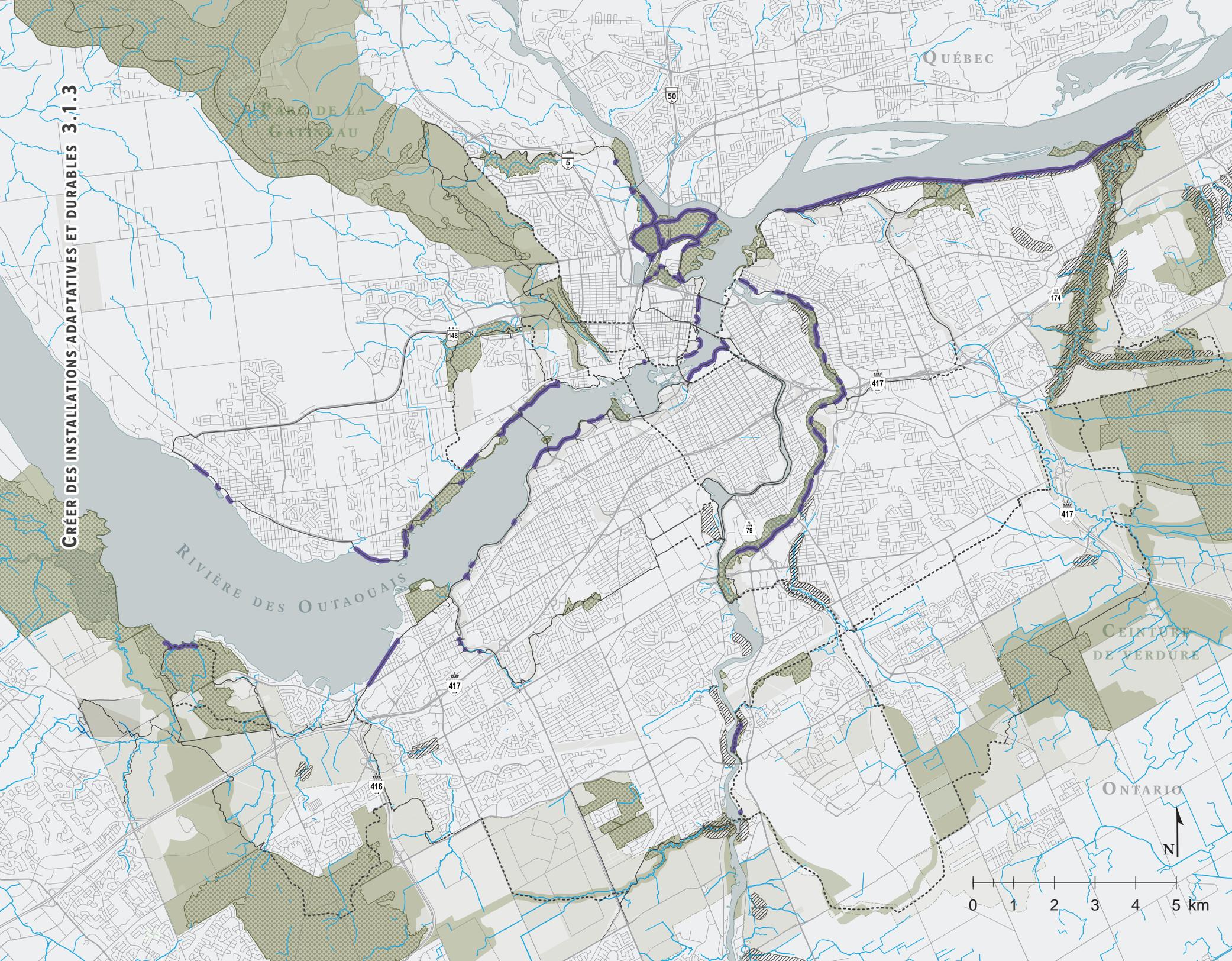
APPROCHE

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 (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 **pistes cyclables majeures**, soit les sentiers cyclables gérés par les municipalités concernées, serviront de voies de communication majeures dans leurs réseaux de mobilité active.
- ▶ Les **pistes cyclables mineures** comprennent les bandes cyclables sur chaussée et les sentiers faisant partie du réseau municipal de mobilité active.
- ▶ Les **points de jonction principaux** se trouveront aux intersections majeures 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 secondaires** se trouveront aux endroits où le Sentier de la capitale croise un sentier municipal, une route cyclable, un sentier local ou une voie piétonne et s'y raccorde. Les changements d'utilisation ou les modes de déplacement autorisés y seront communiqués clairement.
- ▶ 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.



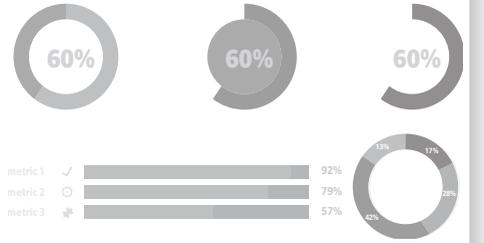
GRÉER DES INSTALLATIONS ADAPTATIVES ET DURABLES 3.1.3



- Zone inondable (0-100 ans)
- Zone écologique
- Écosystème valorisé
- Sols argileux
- Cours d'eau

- Sentier existant
- Sentier projeté
- Terrain de la CCN
- Parc de la Gatineau Ceinture de verdure

Metrics will be calculated for final version



3.1.3 CRÉER DES INSTALLATIONS ADAPTATIVES 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 Sentier de la capitale 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. Évaluer le risque d'incidence des inondations le long du Sentier de la capitale.

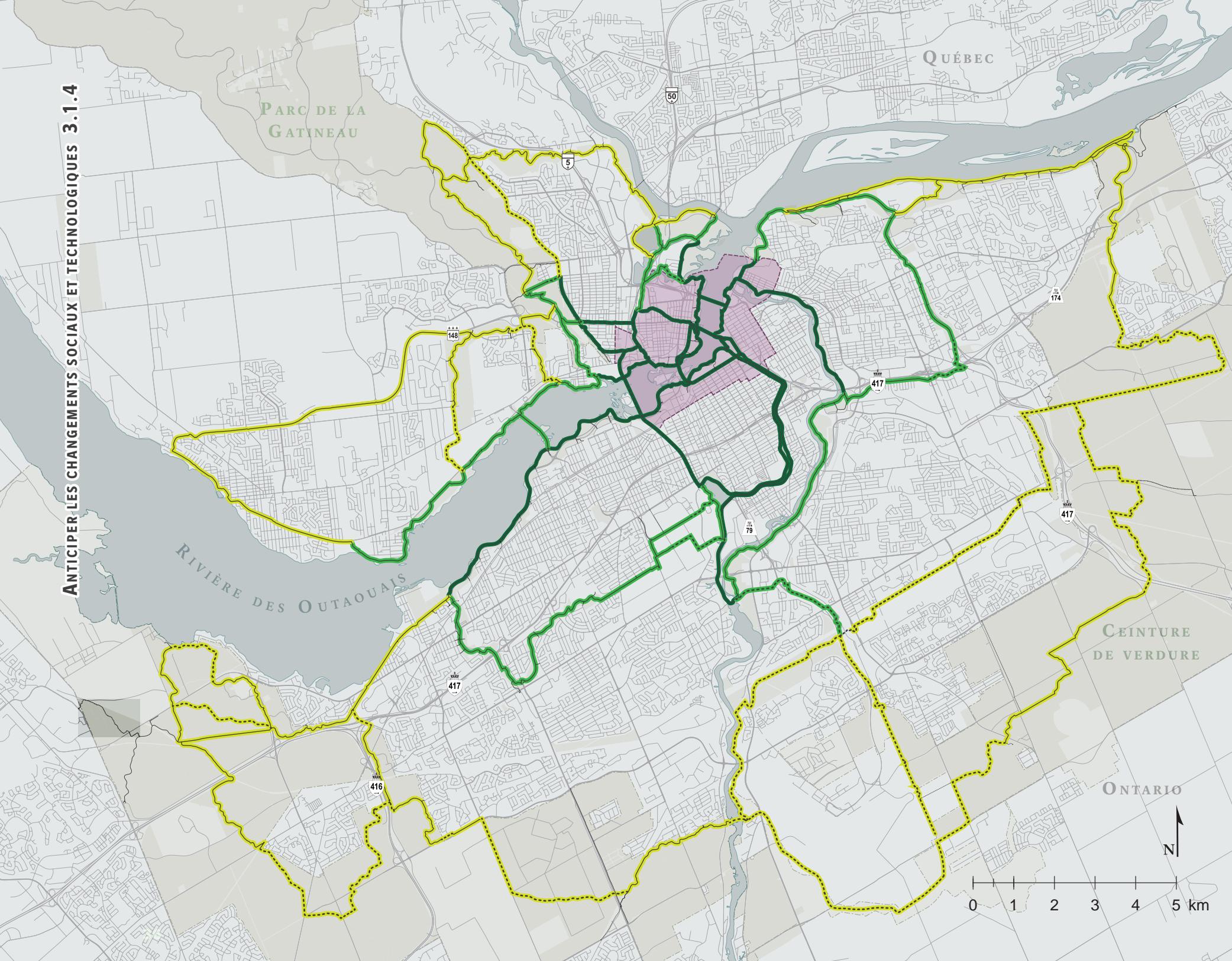
APPROCHE

Le Sentier de la capitale visera des installations qui tiennent compte du milieu dans lequel elles s'insèrent, qui respectent les conditions et les processus naturels et qui s'y adaptent. Le tracé des nouveaux tronçons devra 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 des sentiers de la capitale, des sentiers riverains resteront à des endroits exposés aux inondations et pourront être sujets à des perturbations occasionnelles ou à des dommages. On favorisera l'infrastructure résiliente 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 de 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.
- ▶ **Zones écologiques** : En général, les zones écologiques vulnérables seront évitées, 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.



ANTICIPER LES CHANGEMENTS SOCIAUX ET TECHNOLOGIQUES 3.1.4



Secteur du cœur de la capitale

Indice de débit

Faible

Moyen

Élevé

Sentier existant

Sentier projeté

Terrain de la CCN

Parc de la Gatineau
Ceinture de verdure

**Metrics
will be calculated
for final version**



metric 1 ✓



3.1.4 ANTICIPER LES CHANGEMENTS SOCIAUX ET TECHNOLOGIQUES

CONTEXTE

Le Sentier de la capitale est utilisé par les résidents et les visiteurs toute l'année et à différentes fins. La conception, la planification et la gestion du Sentier de la capitale 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 la capacité des usagers sont variés. La conception doit être inclusive et universelle et avoir pour objectif de rendre les sentiers convenables pour tous les âges et toutes les capacités. Une des caractéristiques distinctives d'un équipement de mobilité active principalement 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, la CCN permet d'utiliser sur le Sentier de la capitale des vélos électriques qui ressemblent aux vélos courants. 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 probablement les groupes d'usagers les plus nombreux à court et à moyen terme, la conception des sentiers doit se pencher sur les façons d'accueillir les autres modes sans compromettre la sécurité et la qualité d'expérience de tous les usagers.

ACTIONS

- A. Mettre à jour régulièrement la politique de la CCN sur l'utilisation des véhicules électriques.
- B. Produire un rapport annuel des données d'utilisation d'après les comptages des piétons et des cyclistes, et résumer les habitudes et les tendances.

APPROCHE

Les normes du Sentier de la capitale seront mises à jour et révisées pour répondre à la demande croissante des usagers et aux changements dans les types de demandes. Dans la mesure du possible, tous les nouveaux sentiers seront construits pour accueillir un éventail de choix de mobilité et de capacités des usagers, en veillant à ce que les investissements dans le Sentier de la capitale puissent répondre adéquatement aux besoins futurs. Les nouveaux sentiers doivent être conçus en tenant compte de la croissance démographique prévue. Une des façons les plus faciles d'accueillir les usages futurs est de voir à ce que tous les nouveaux sentiers aient une largeur suffisante pour pouvoir accepter les débits d'usagers actuels et prévus. La largeur de sentier courante de trois mètres sera remplacée au moyen d'un indice de débit adaptatif qui assurera une largeur de sentier adéquate d'après le volume et la fréquence d'usage. La largeur par défaut des sentiers dans le secteur du cœur sera portée à un minimum de quatre mètres, ou ils 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 un rapport annuel.
- ▶ **Indice de débit** : L'indice de débit guidera la construction de corridors 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 Sentier de la capitale résilient face à la croissance démographique et au changement technologique.
 - **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 véhicules 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 véhicules 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, de toutes capacités et de tous niveaux d'expérience. Les accessoires comme le mobilier, les éléments de signalisation et d'orientation et les lieux de repos seront conçus pour accueillir un large éventail d'usagers et de capacités et créeront un équipement social inclusif et flexible.





Portage
• 1/2 mile
• 100 feet
• 100 feet

Share the Path
• 100 feet
• 100 feet

Caption to come



Sentier du

DOMAINE-DE-LA-FERME-MOORE

MOORE FARM ESTATE
Pathway



Canada

3.2 SÛR ET CONVIVAL

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

La présente section comprend les stratégies suivantes :

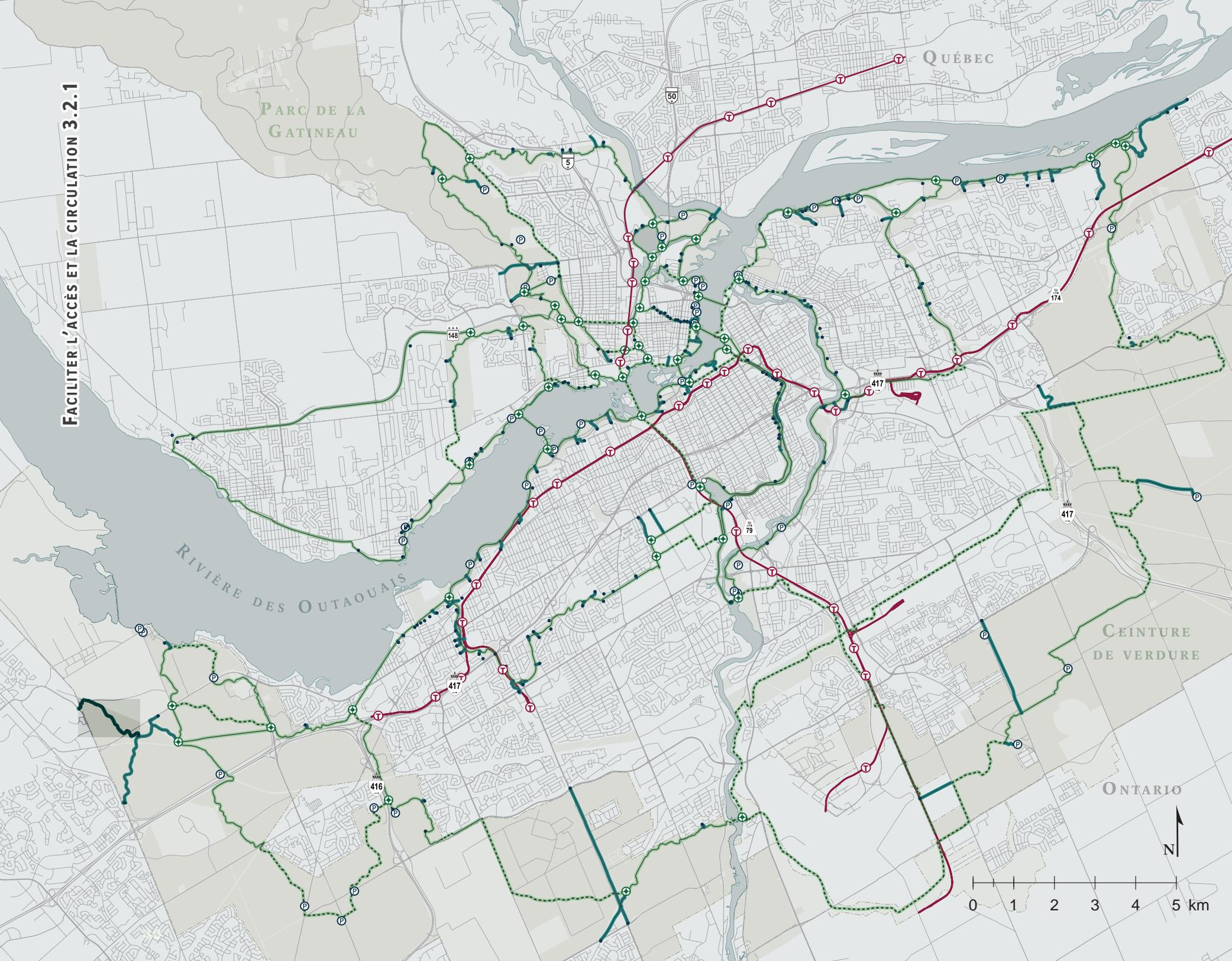
- 3.2.1 Faciliter l'accès et la circulation
- 3.2.2 Atténuer les dangers le long des sentiers
- 3.2.3 Créer un environnement de partage des sentiers clair et intuitif
- 3.2.4 Promouvoir un code de conduite simple et conciliant



ÉBAUCHE 90%

3

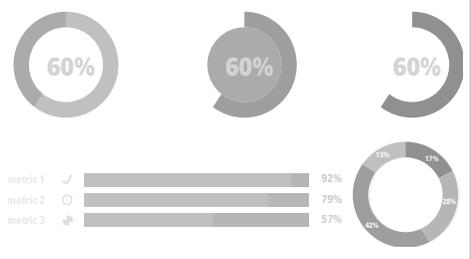
FACILITER L'ACCÈS ET LA CIRCULATION 3.2.1



- Lien de connexion
- Point d'accès
- Parc de stationnement
- Point d'ancre
- Parcours de découverte
- Pôle de transport en commun
- Corridor de transport en commun

- Sentier existant
- Sentier projeté
- Terrain de la CCN
- Parc de la Gatineau Ceinture de verdure

Metrics will be calculated for final version



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 tronçons du Sentier de la capitale croisent des rues, des parcs et des espaces publics en traversant le paysage 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 rapide, les stations d'autobus et les parcs de stationnement, offrent un accès supplémentaire au Sentier de la capitale.

ACTIONS

- A. Collaborer avec les plates-formes de cartographie de tierces parties (comme Google Maps) pour partager des données sur les sentiers afin de permettre leur description exacte.
- B. Créer un outil de planification de trajets en ligne pour faciliter l'expérience d'exploration et de découverte de la capitale.
- C. Examiner le développement d'un système interactif de cartographie des itinéraires en partenariat avec la Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau.
- D. Mettre à jour la politique de dénomination et de redénomination des sentiers.
- E. Examiner l'utilisation de marques sur la chaussée pour faciliter l'orientation.
- F. Examiner de nouveaux éléments d'orientation, comme des bornes kilométriques, des indicateurs de distance et des parcs de stationnement incitatif pour cyclistes, notamment aux abords des ponts qui enjambent la rivière des Outaouais.

APPROCHE

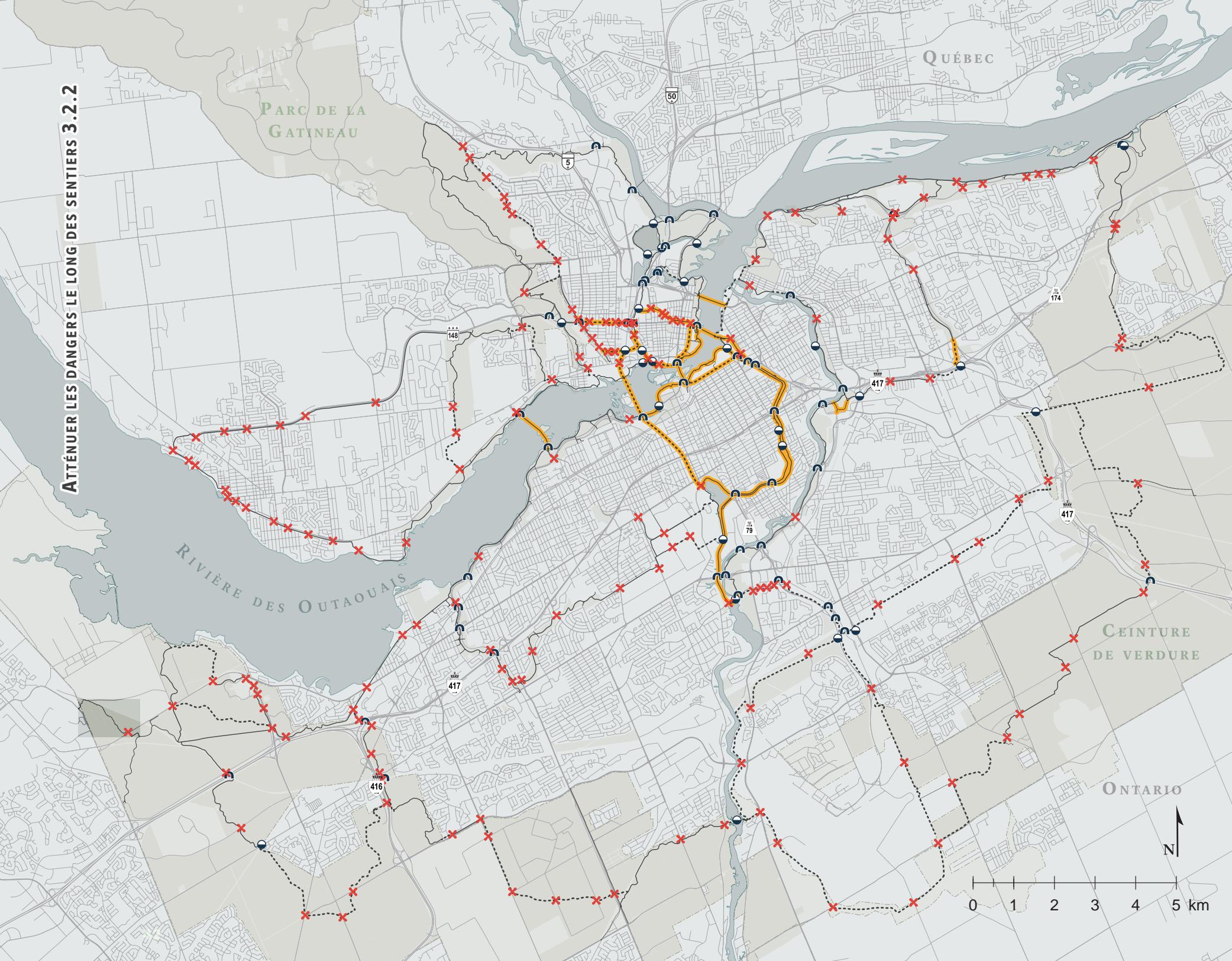
Le réseau idéal facilitera l'orientation grâce à des sentiers interreliés et marqués par des points d'ancrage à leurs extrémités ou à celles de tronçons de sentier. Les points d'accès au réseau seront facilement reconnaissables et bien répartis dans l'ensemble de la région afin de permettre un accès inclusif et équitable au Sentier de la capitale. 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 du corridor principal. Les pôles de transport en commun et les parcs de stationnement adjacents sont aussi essentiels pour offrir un accès pratique à destination et en provenance du Sentier de la capitale. 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** feront en sorte que les principales destinations seront repérables et faciliteront les déplacements et les débarquements par les services Para Transpo et 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 parcs 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 connexions 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 pôles de transport en commun ou stations de transport collectif rapide (par autobus ou par train) situés à proximité du Sentier de la capitale 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.

*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.



ATTÉNUER LES DANGERS LE LONG DES SENTIERS 3.2.2



- x Passage routier
- Pont
- ⤵ Tunnel
- Zone d'éclairage

- Sentier existant
- - - Sentier projeté
- Terrain de la CCN
- Parc de la Gatineau Ceinture de verdure

Metrics will be calculated for final version

60%

metric 1 ✓

metric 2 ○

metric 3 ✕

60%

92%

79%

57%

60%

13%

17%

28%

42%

3.2.2 ATTÉNUER LES DANGERS LE LONG DES SENTIERS

CONTEXTE

Constituant un vaste réseau 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 débordante et l'éclairage insuffisant, peuvent avoir des effets néfastes sur la sécurité et le confort des usagers.

ACTIONS

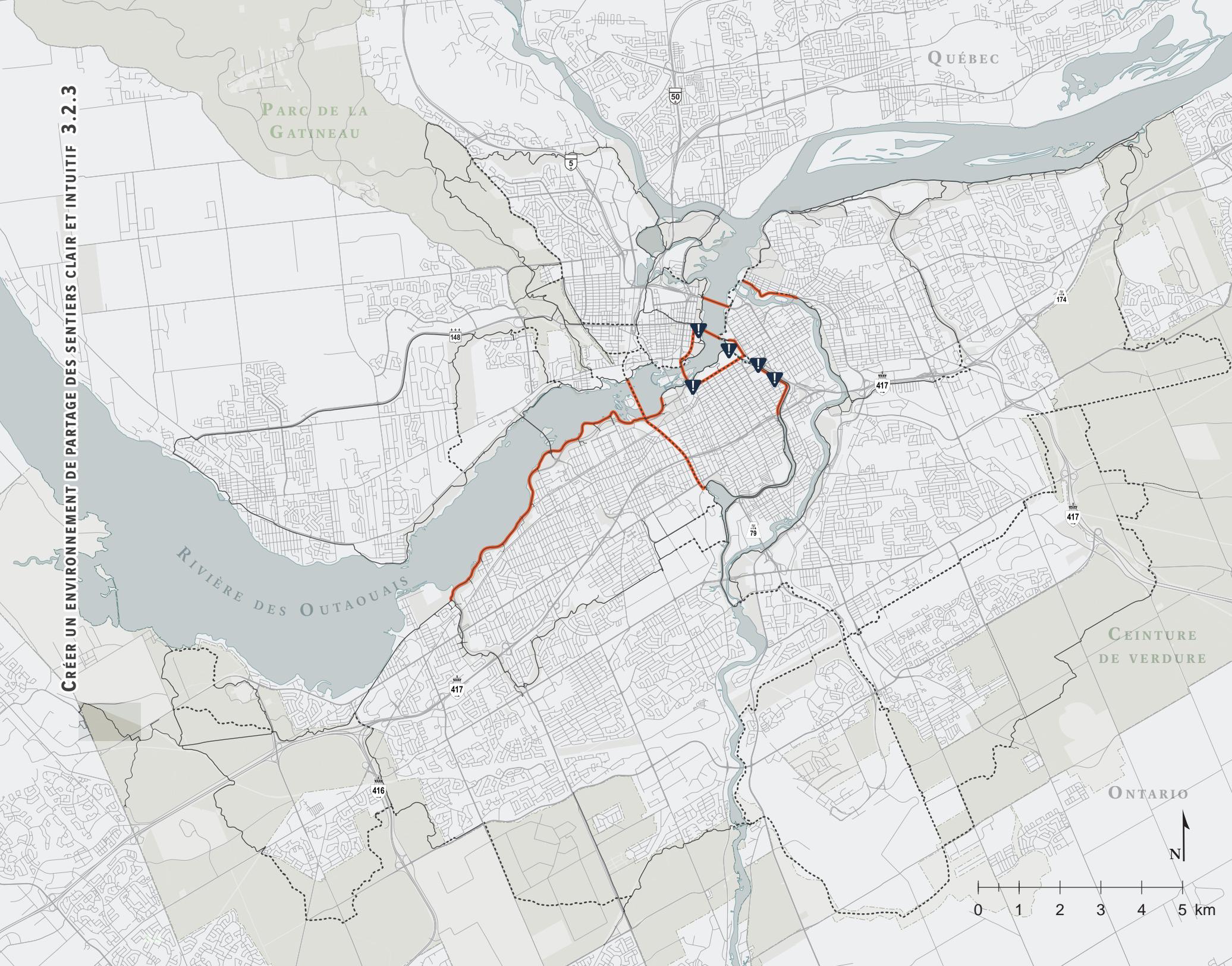
- A. Élaborer, en collaboration avec les municipalités, un plan de travail ou les normes de conception pour l'amélioration des passages à niveau.
- B. Élaborer de nouvelles normes de conception antidérapante pour les ponts de sentier en bois.
- C. Mener une vérification de la sécurité des sentiers en collaboration avec les municipalités, et obtenir du financement pour corriger les situations dangereuses.
- D. Élaborer des normes de sécurité régissant la construction et la gestion des sentiers.
- E. Élaborer une norme d'éclairage typique qui analyse des endroits précis et propose un guide des solutions à employer sur le Sentier de la capitale.
- F. Élaborer une approche de traitement des surfaces, particulièrement en ce qui concerne les débris sur les sentiers.

APPROCHE

L'état des sentiers sera examiné et surveillé périodiquement, et les conditions dangereuses et problématiques seront documentées et atténuées. La signalisation des 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 améliorations matérielles qui demeurent esthétiques. Le Sentier de la capitale 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 (PCAM) et du Code de conduite pour les usagers du Sentier de la capitale.

- ▶ **Vision Zéro** : La CCN s'engage à faire en sorte que le Sentier de la capitale ne soit pas le théâtre de décès ou de blessures graves causés par la circulation routière. En général, le Sentier de la capitale offre aux usagers de toutes capacités 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** : Pour la construction des intersections et des passages routiers, 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.
 - **Parcs de stationnement** : Dans la mesure du possible, tous les parcs de stationnement, allées de circulation et routes d'accès de la CCN seront conçus 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 doivent pouvoir franchir les ouvrages sans devoir s'arrêter.
 - **Passages étroits** : Dans la mesure du possible, une zone de transition adéquate sera prévue aux endroits où les sentiers doivent être rétrécis.
 - **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 et les éléments matériels seront conçus et gérés pour assurer une bonne visibilité.
- ▶ **Éclairage** : Par défaut, le Sentier de la capitale ne sera pas éclairé. Toutefois, des exceptions seront considérées 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. Pour les solutions d'éclairage, on tiendra compte de leur effet sur l'environnement, de leur impact esthétique et de leur coût.





 Zone à faible vitesse

 Sentier divisé

 Sentier existant

 Sentier projeté

 Terrain de la CCN

 Parc de la Gatineau
Ceinture de verdure

**Metrics
will be calculated
for final version**



metric 1 ✓



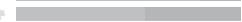
92%

metric 2 ○



79%

metric 3 ✚



57%



3.2.3 CRÉER UN ENVIRONNEMENT DE PARTAGE DES SENTIERS CLAIR ET INTUITIF

CONTEXTE

La vaste majorité des tronçons du Sentier de la capitale ont une largeur de trois mètres et sont divisés en deux voies 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 pouvoir accepter 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

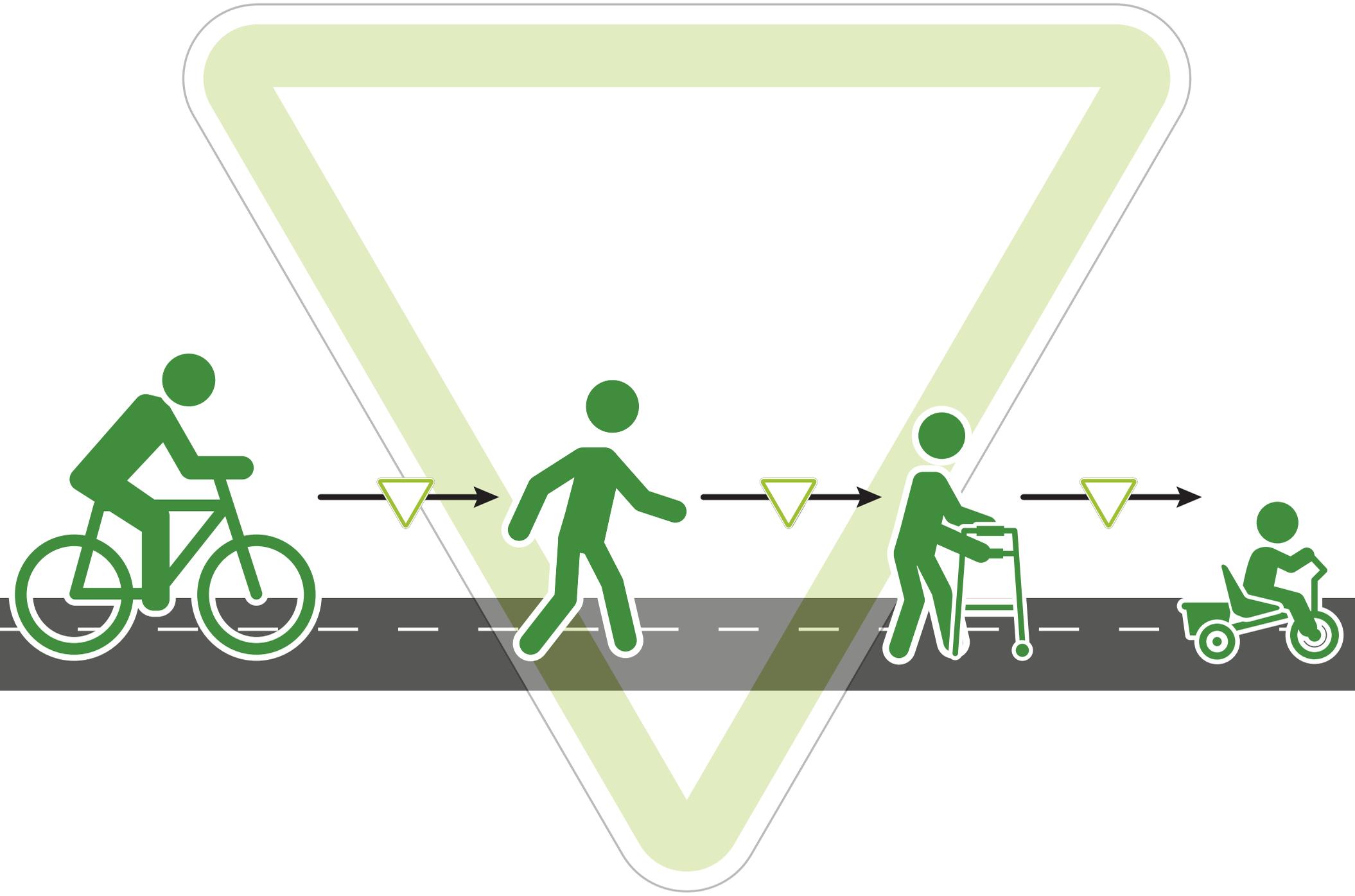
- A. Mener un projet pilote de division et de séparation des voies des sentiers dans le parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais, et élaborer de nouvelles normes de construction d'après les résultats.
- B. Déterminer les « lieux problématiques » sur les sentiers et mettre au point de nouveaux outils, selon les besoins (comme des panneaux de signalisation et des démarcations).
- C. Établir des zones de vitesse réduite, et élaborer des normes de conception et de réglementation.
- D. Concevoir des pochoirs de marquage 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 recevant de grands débits d'usagers et des parts modales importantes. 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 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'usager 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 chicanes pour alerter et ralentir les usagers des sentiers.
- ▶ **Division :** Aux endroits caractérisés par de grands débits d'usagers et des parts modales importantes, les sentiers polyvalents seront divisés pour distinguer visuellement les voies des piétons et des cyclistes selon les types de sentiers qui suivent.
 - **Sentier polyvalent :** Sentier bidirectionnel partagé par toutes les catégories d'usagers.
 - **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 segments du Sentier de la capitale, du marquage sur la chaussée, le revêtement et des éléments de signalisation indiqueront les endroits où les usagers des sentiers convergent et se croisent. Les zones de croisement renforceront la priorité accordée aux piétons.
- ▶ **Priorité aux piétons :** Là où un sentier piétonnier, une allée piétonnière ou un trottoir croise le Sentier de la capitale, la surface piétonnière se poursuivra, indiquant ainsi aux usagers du sentier qu'un piéton pourrait le traverser, et les cyclistes devront céder le passage aux piétons.





3.2.4 PROMOUVOIR UN CODE DE CONDUITE SIMPLE ET CONCILIENT

CONTEXTE

Un ensemble de règles, appelé le « code de conduite des usagers », décrit les comportements souhaités des usagers du Sentier de la capitale afin d'encourager le respect mutuel, la courtoisie et la sécurité. Si on omet de rappeler périodiquement aux usagers les comportements appropriés, il est possible que certains malentendus surviennent, que des tensions se créent et que des problèmes de sécurité se présentent. Il est donc important que tous les usagers, quel que soit leur mode de déplacement, sachent quels sont 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'arrivée au Sentier de la capitale. Des programmes de sensibilisation ont également été mis en place en collaboration avec la Ville d'Ottawa, 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

- Collaborer avec les municipalités pour mettre à jour le code de conduite des usagers du Sentier de la capitale.
- Élaborer une campagne complète de sensibilisation à la sécurité sur les sentiers polyvalents, en collaboration avec la Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau.
- 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 sur place.
- Remanier la conception du code de conduite des usagers pour que les messages soient clairs, notamment grâce à l'emploi de pictogrammes, si possible.

APPROCHE

Le code de conduite des usagers (en annexe) repose sur le 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 du Sentier de la capitale. 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 garantir 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.
- **Règles** : Les principales règles relatives au comportement des usagers seront mises à jour 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 types d'interventions en matière de signalisation seront examinées et, dans la mesure du possible, des marques ou des symboles devraient être intégrés à d'autres caractéristiques de conception, telles que des marques d'orientation et d'indication du Sentier de la capitale. 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 appropriés 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 corridor en particulier, ou à l'entrée des espaces publics partagés). Les usagers de liens de connexion et de corridors de sentiers secondaires devront en général céder le passage à ceux des corridors principaux.
 - **Panneaux « descendre du vélo »** : Ces panneaux ne seront pas utilisés. Les cyclistes sont toujours autorisés à circuler à vélo sur le Sentier de la capitale. Tous les panneaux et règlements encourageront un comportement approprié, peu importe le mode de déplacement.
- **Application de la loi** : Cette activité sera réalisée en collaboration avec les municipalités, afin de faire respecter les règles critiques. 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 » par l'entremise d'un programme d'ambassadeurs et de la diffusion de messages positifs.





Caption to come



3.3 GESTION ADAPTÉE ET COCRÉATIVE

Le 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. Il misera sur les synergies et encouragera des dispositifs de gestion innovants afin de fournir un éventail stimulant de possibilités pour les usagers.

La présente section comprend les stratégies suivantes :

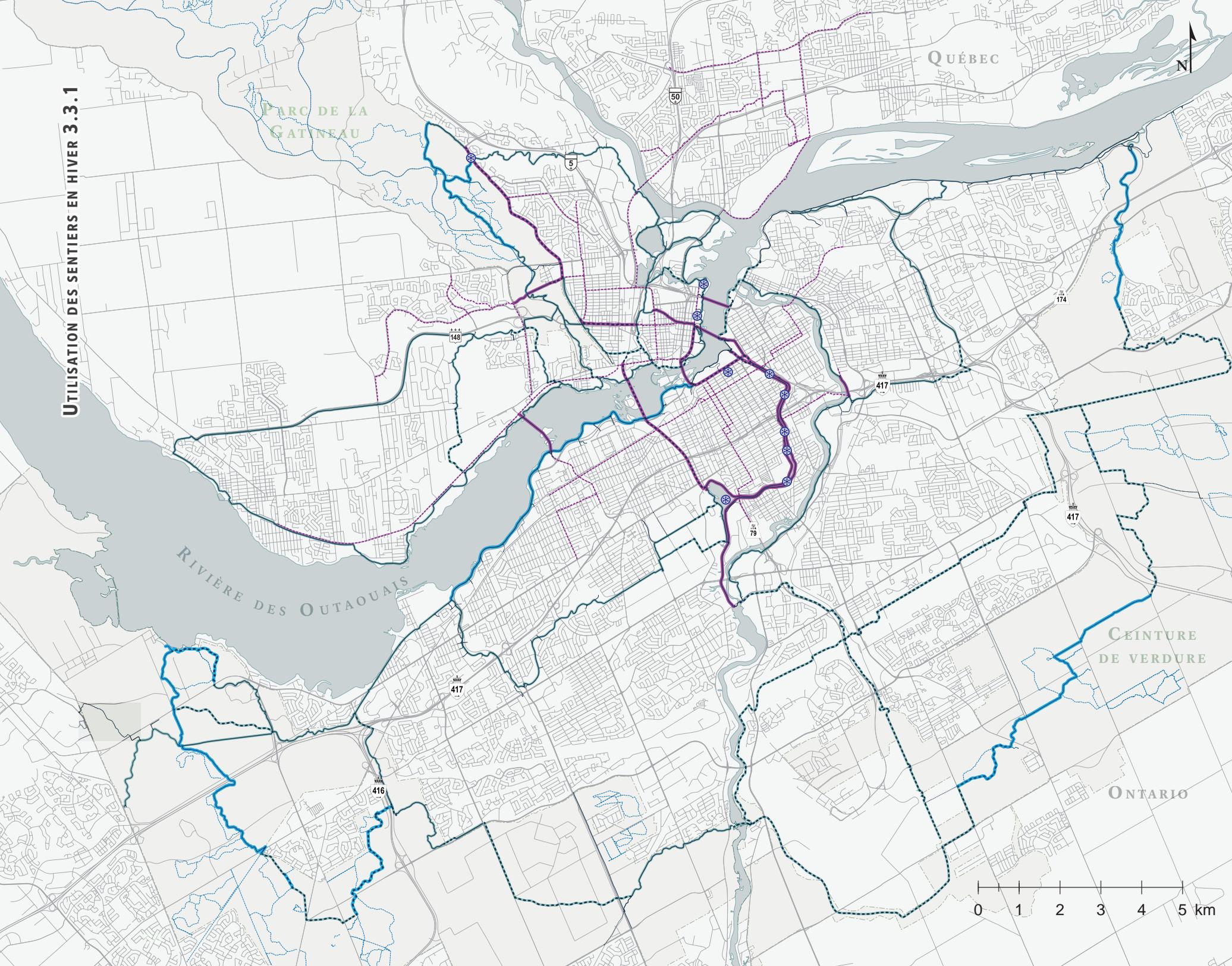
- 3.3.1 Utilisation des sentiers en hiver
- 3.3.2 Programmes et commodités dynamiques et enrichissants
- 3.3.3 Structure de gestion collaborative claire
- 3.3.4 Participation publique inclusive



ÉBAUCHE 90%

3

UTILISATION DES SENTIERS EN HIVER 3.3.1

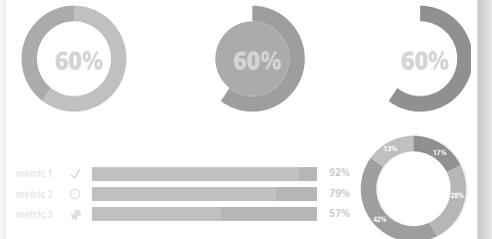


Entretien hivernal

- Sentier dégagé
- Sentier damé
- Sentier enneigé
- ⋯ Piste cyclable hivernale municipale
- ⋯ Autre sentier hivernal
- ⊗ Destination hivernale

- Sentier existant
- - - Sentier projeté
- Terrain de la CCN
- Parc de la Gatineau
Ceinture de verdure

**Metrics
will be calculated
for final version**



3.3.1 UTILISATION DES SENTIERS EN HIVER

CONTEXTE

La saison hivernale dans la région de la capitale du Canada offre aux résidants 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 développent leurs réseaux cyclables d'hiver respectifs, qui sont composés d'installations sur route et hors route entretenues pour une utilisation hivernale. Le Sentier de la capitale, en revanche, pourrait servir à plusieurs 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. Mettre en place un programme d'installations hivernales à des points clés du Sentier de la capitale.
- B. Analyser les besoins en matière de liaisons urbaines en hiver pour faciliter l'accès aux installations municipales.
- C. Étendre l'expérience du sentier d'hiver SJAM à d'autres secteurs.

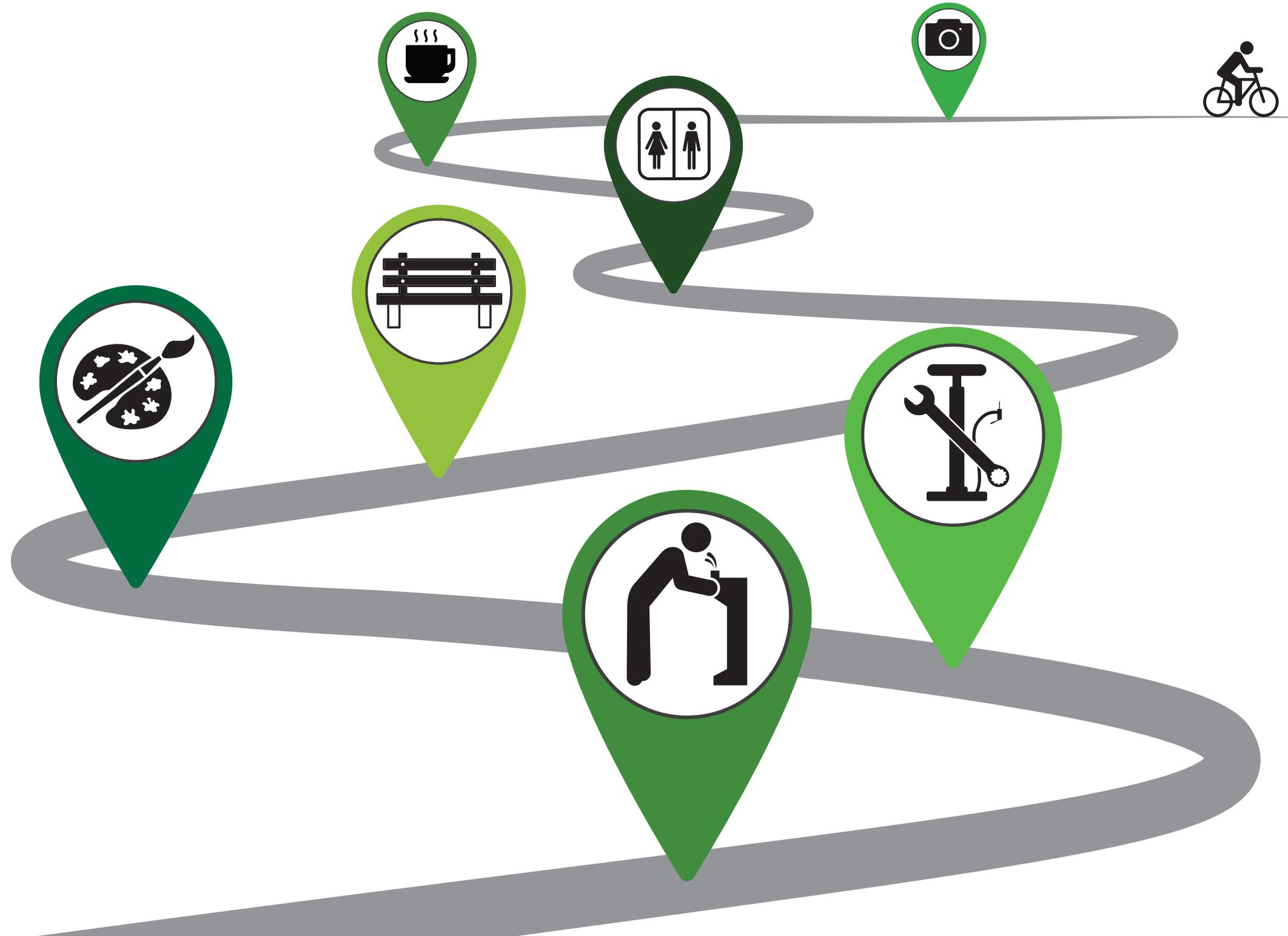
APPROCHE

Pendant les mois d'hiver, le Sentier de la capitale 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 Sentier de la capitale ne sera pas entretenue en hiver et pourra être utilisée pour les activités individuelles d'usagers, par exemple la raquette et le ski de randonnée nordique. Ces tronçons :
 - ne seront pas entretenus de façon active;
 - seront identifiés en tant que sentiers à utilisation hivernale, sur une base saisonnière.
 - **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 et maintenus sans neige toute l'année pour la marche et le cyclisme urbain traditionnel, à la demande et aux frais des municipalités. Ces tronçons de sentiers :
 - 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;
 - incluront des liens de circulation municipaux essentiels qui, autrement, perturberaient 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/cyclables).
 - L'utilisation de sel y sera réduite au minimum.
- **Destinations hivernales** : Les points d'intérêt hivernaux (tels que les sites de Bal de Neige, le canal Rideau et le sentier d'hiver SJAM) 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).
- **Caractéristiques saisonnières** : Des caractéristiques spéciales propres à l'hiver (telles 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 conçues pour être facilement installées ou ajoutées 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 Sentier de la capitale peuvent contribuer à 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, à les protéger contre les éléments et à les aider à s'hydrater. 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. Explorer un programme d'installations artistiques pour le Sentier de la capitale.
- B. Examiner et renouveler la stratégie d'interprétation pour le Sentier de la capitale.

APPROCHE

Une offre solide et variée de services, de programmes et de commodités complémentaires sera proposée le long du Sentier de la capitale. Un grand nombre d'aires de service et de lieux de repos seront offerts, et des services essentiels tels que des toilettes et des fontaines à boire seront situés à des points de rassemblement clés (p. ex., les principaux parcs et centres d'activité de la capitale).

La CCN collaborera avec des groupes et des organismes communautaires pour concevoir des programmes et des installations 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 du Sentier de la capitale soient conformes aux grands messages et thèmes de la capitale.

► Commodités

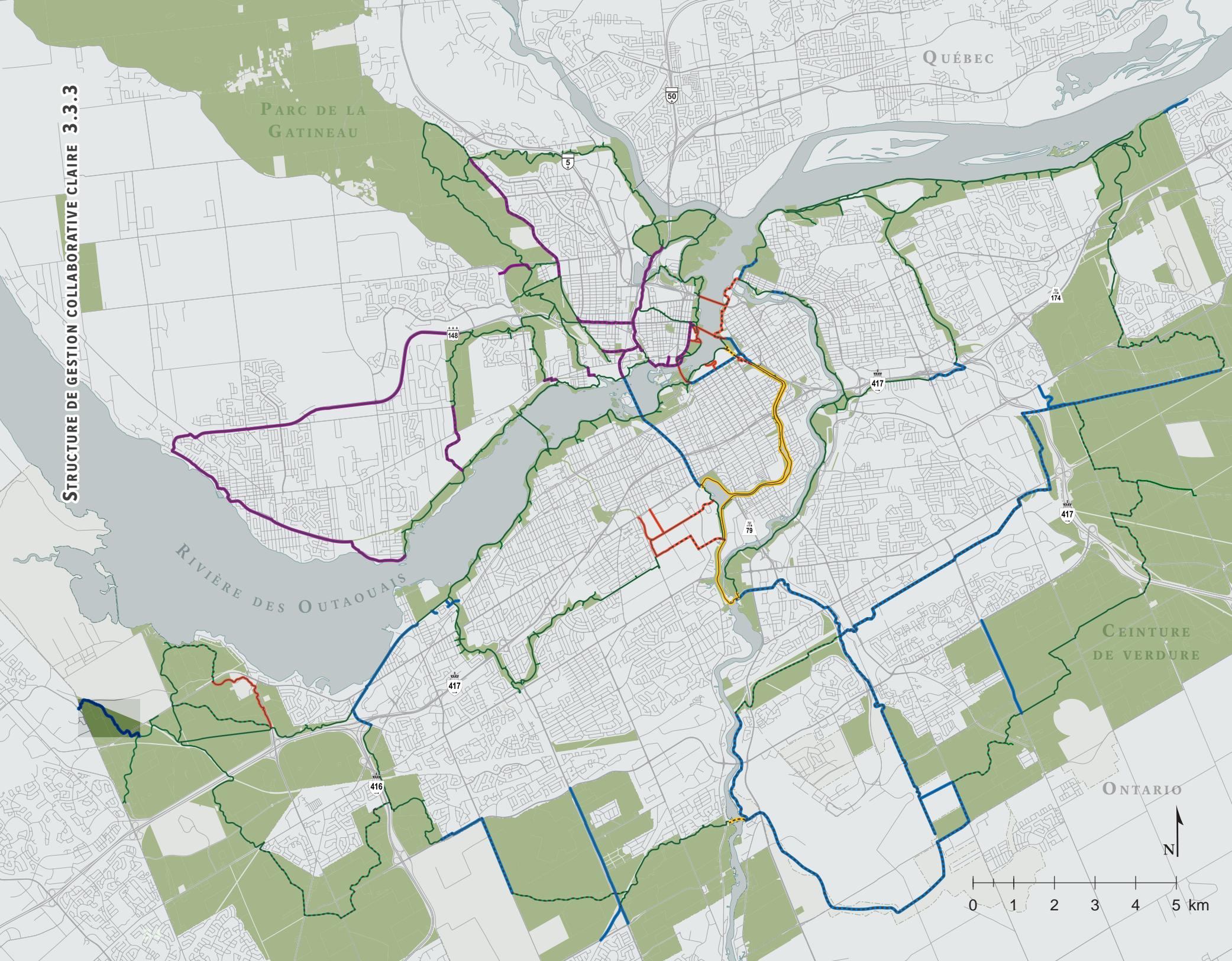
- **Services complémentaires** : La CCN travaillera avec des partenaires et des fournisseurs pour offrir des services commerciaux ou communautaires tels que la location de vélos, l'entretien des vélos et des kiosques de concession le long ou à proximité du Sentier de la capitale.
- **Lieux de repos** : 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 peuvent 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 du Sentier de la capitale par le public. Un permis doit être obtenu pour une activité organisée sur le Sentier de la capitale.
- **Programmes commémoratifs et thématiques** : La CCN pourra envisager la mise en place de programmes commémoratifs et thématiques contribuant à l'expérience dans la capitale.



STRUCTURE DE GESTION COLLABORATIVE CLAIRE 3.3.3



Partenaires

- Commission de la capitale nationale
- Ville d'Ottawa
- Ville de Gatineau
- Parcs Canada
- Autre partenaire fédéral
- Terrain de la CCN

- Sentier existant
- Sentier projeté
- Terrain de la CCN
- Parc de la Gatineau Ceinture de verdure

Metrics will be calculated for final version

metric 1 ✓ 92%
 metric 2 ○ 79%
 metric 3 ✘ 57%



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. En outre, certains tronçons du Sentier de la capitale appartiennent à d'autres organismes, ce qui rend la collaboration avec les intervenants et l'établissement de partenariats essentiels au succès 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 services de la CCN participant à la conception, à l'exploitation et à la gestion du Sentier de la capitale grâce à 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 Sentier de la capitale. La CCN collaborera avec les partenaires et les propriétaires fonciers pour assurer une approche collaborative et cohérente en matière d'image de marque, de règles, de langage et de normes de conception sur tout le réseau du Sentier de la capitale. La CCN partagera ses ressources et son expertise et collaborera avec ses partenaires et ses 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. 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 interorganismes 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 des sentiers, sous réserve des fonds disponibles.





3.3.4 PARTICIPATION PUBLIQUE INCLUSIVE

CONTEXTE

La capitale est une source de fierté importante pour tous les Canadiens. Les visiteurs de la région de la capitale ont l'occasion de découvrir de nombreux sites d'intérêt national importants le long du Sentier de la capitale. Pour ceux qui vivent dans la région de la capitale, il est possible d'utiliser régulièrement le Sentier de la capitale. La planification et la gestion du Sentier de la capitale, qui constitue une installation publique populaire, suscitent un intérêt marqué de la part des communautés locales, des groupes de défense des intérêts et des résidents. Les résidents sont souvent les premiers à déceler les problèmes, et ils possèdent de précieuses connaissances sur les conditions locales du vaste réseau de sentiers.

ACTIONS

- D. Concevoir un outil public de données ouvertes pour aider au recensement des problèmes liés à la gestion des sentiers, en partenariat avec les municipalités.
- E. Concevoir un mécanisme d'avertissement pour les résidents et les parties prenantes, par exemple un bulletin d'information périodique ou un portail Web.
- F. Travailler en collaboration avec les ambassadeurs des sentiers de la capitale (ou adopter un programme de sentiers) pour signaler à la CCN des actions devant être prises.

APPROCHE

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

- ▶ **Apport du public** : La CCN utilisera les médias sociaux et les applications géospatiales pour mobiliser les usagers publics et recueillir des données pertinentes sur les sentiers auprès de ces usagers. Le public sera encouragé à signaler les problèmes et à soumettre des suggestions sur les sentiers, afin que la CCN puisse mieux comprendre et résoudre les problèmes en temps réel.
- ▶ **Sensibilisation** : 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 Sentier de la capitale et à obtenir leur rétroaction.





Caption to come



3.4 NORMES ÉLEVÉES DE CONCEPTION ET D'ENTRETIEN

Le Sentier de la capitale reposera sur l'aménagement d'installations de haute qualité et durables 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 suivantes :

- 3.4.1 Conception claire et cohérente
- 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





3.4.1 CONCEPTION CLAIRE ET COHÉRENTE

CONTEXTE

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

ACTIONS

- A. Explorer l'emploi d'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 la signalisation propre au Sentier de la capitale dans le Système de signalisation normalisée de la CCN.

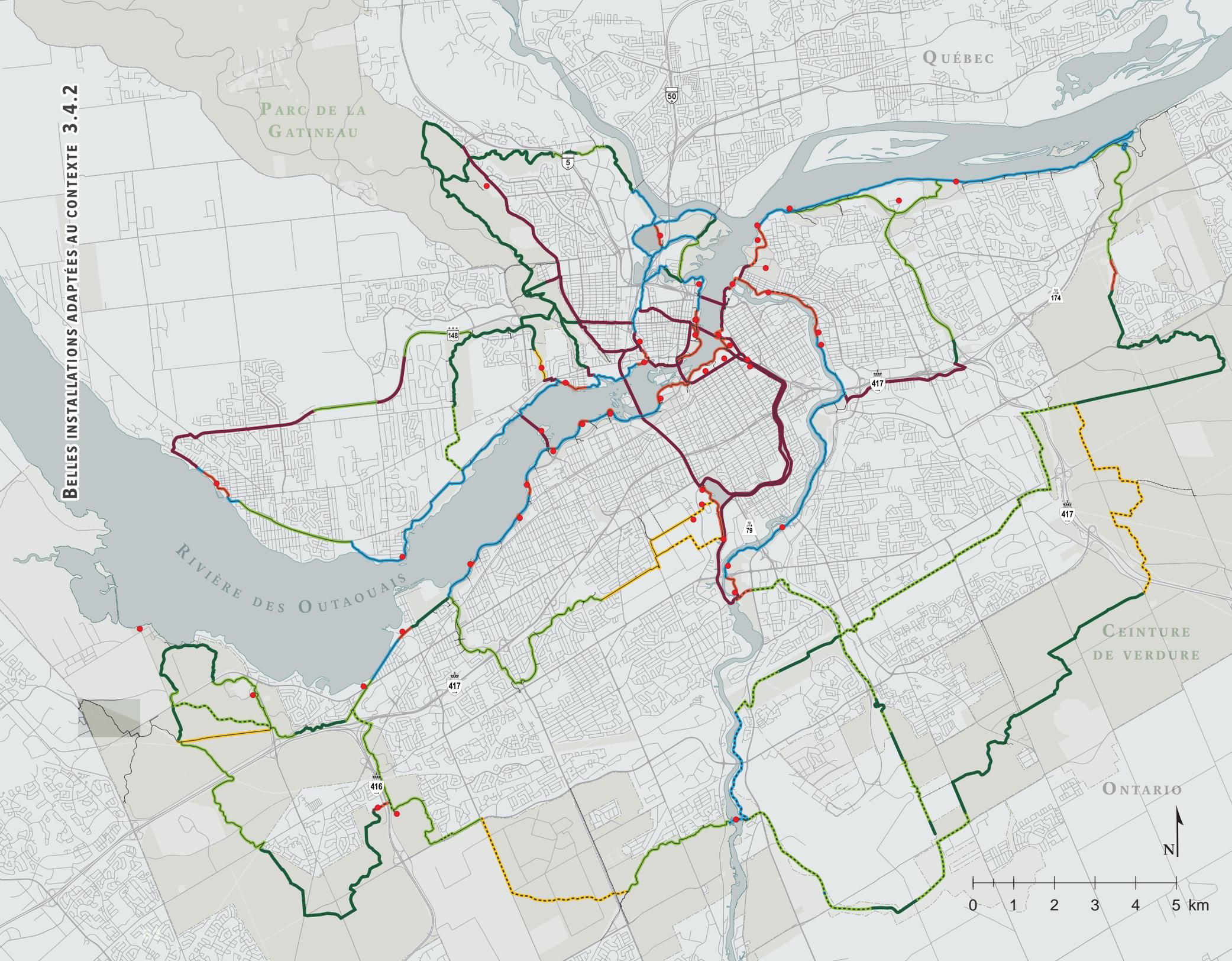
APPROCHE

L'identité et le caractère du Sentier de la capitale seront préservés et améliorés grâce à une attention particulière à la conception de ses caractéristiques physiques. Le réseau se distinguera par une gamme de panneaux et de matériaux cohérente 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.

- ▶ **Vocabulaire de conception** : Une approche cohérente en ce qui concerne les matériaux choisis et la conception sera utilisée pour assurer la lisibilité des corridors de sentiers. Les caractéristiques et les détails typiques de sentier seront utilisés pour assurer l'uniformité dans le Sentier de la capitale, là où aucune caractéristique locale forte n'existe.
- ▶ **Uniformité graphique** : On encouragera l'utilisation d'une approche cohérente en ce qui concerne les éléments de l'image de marque et de design 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.
- ▶ **Variation contextuelle** : Lorsqu'un sentier traversera une zone ayant des attraits particuliers, comme un quartier historique, un paysage culturel et un parc ou une zone écologique, la conception du tronçon du Sentier de la capitale sera adaptée au contexte local.
- ▶ **Priorité à la conception** : Une attention particulière sera portée aux détails de conception dans les zones où les sentiers jouent un rôle particulier en tant que destination touristique. Cela comprend les sentiers dans le secteur du cœur de la capitale et le long de routes panoramiques telles que les terrains longeant la rivière des Outaouais et le canal Rideau.



BELLES INSTALLATIONS ADAPTÉES AU CONTEXTE 3.4.2



Anthropocentrique

- Urban
- Parc aménagé
- Agricole

Écocentrique

- Boisé
- Espace ouvert
- Riverain
- Point d'intérêt

- Sentier existant
- Sentier projeté
- Terrain de la CCN
- Parc de la Gatineau Ceinture de verdure

Metrics will be calculated for final version

60%

metric 1 ✓

60%

metric 2 ○

60%

metric 3 ✖

metric 1	92%
metric 2	79%
metric 3	57%

13% 17% 28% 42%

3.4.2 BELLES INSTALLATIONS ADAPTÉES AU CONTEXTE

CONTEXTE

Le Sentier de la capitale doit refléter les divers paysages et milieux qu'il traverse. Malgré la configuration des voies de circulation et les caractéristiques typiques des sentiers, les éléments qui entourent le corridor du sentier confèrent des qualités sensorielles qui, ensemble, créent l'expérience usager. 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.

ACTIONS

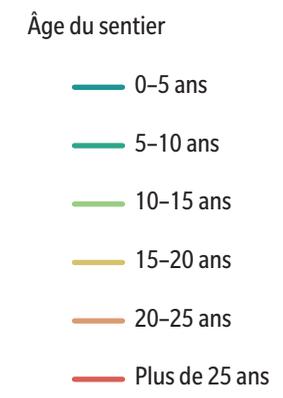
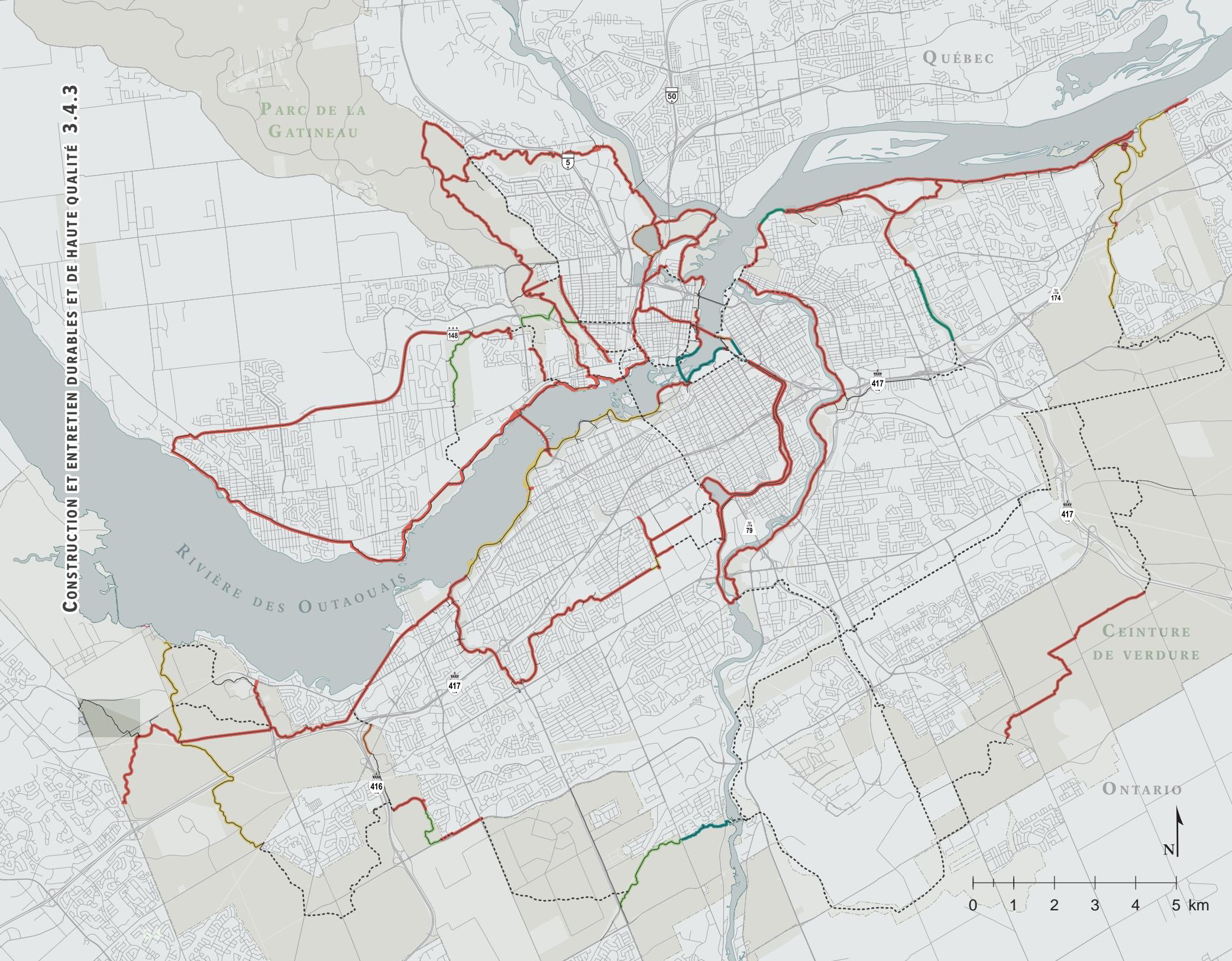
- A. Élaborer un processus cohérent pour l'évaluation visuelle et la caractérisation des sentiers avant la modification physique.
- B. Examiner les normes de conception du Sentier de la capitale pour créer, en collaboration avec les partenaires municipaux, un ensemble typique de mobilier et de caractéristiques, et des variantes pour des zones ayant des attraits particuliers.

APPROCHE

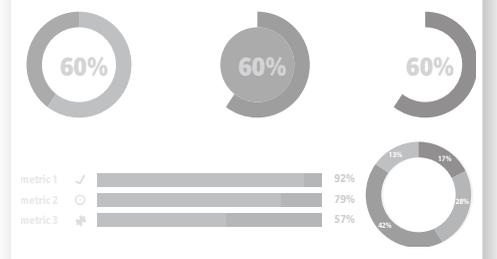
Le Sentier de la capitale favorisera une belle expérience esthétique dans des décors pittoresques et contribuera à son environnement, puisque les aspects de sa conception, de sa matérialité et de sa configuration seront bien adaptés au lieu. On favorisera une approche de conception qui tiendra d'abord compte du lieu. Les caractéristiques du lieu doivent toujours être prises en compte lors de la prise de décision.

- ▶ **Points d'intérêt** : Le Sentier de la capitale 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 promues grâce à la conception soignée du tracé et des commodités des sentiers. Les points de vue et les panoramas importants seront identifiés et conçus pour maximiser leur attrait visuel.
- ▶ **Milieus et caractéristiques** : Le Sentier de la capitale respectera son 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 bâtiments, murs, structures, routes et jardins.
 - Parc aménagé : Formé de parcs et 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.
 - Milieu 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 du Sentier de la capitale et adjacents à celui-ci contribueront de manière dynamique et invitante au domaine public. Ces lieux équilibreront le rôle du Sentier de la capitale en tant que voie de communication et destination, en fournissant à la fois un chemin de déplacement dégagé et des espaces en dehors de celui-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.





Metrics will be calculated for final version



3.4.3 CONSTRUCTION ET ENTRETIEN DURABLES ET DE HAUTE QUALITÉ

CONTEXTE

Le suivi et l'entretien appropriés d'un vaste réseau de sentiers représentent une entreprise difficile qui comprend un large éventail de tâches quotidiennes, saisonnières et annuelles. Les travaux d'entretien typiques comprennent 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. Puisque les sentiers sont situés dans des zones naturelles, l'élimination périodique de la végétation doit être effectuée afin de conserver des dégagements horizontaux et verticaux suffisants.

ACTIONS

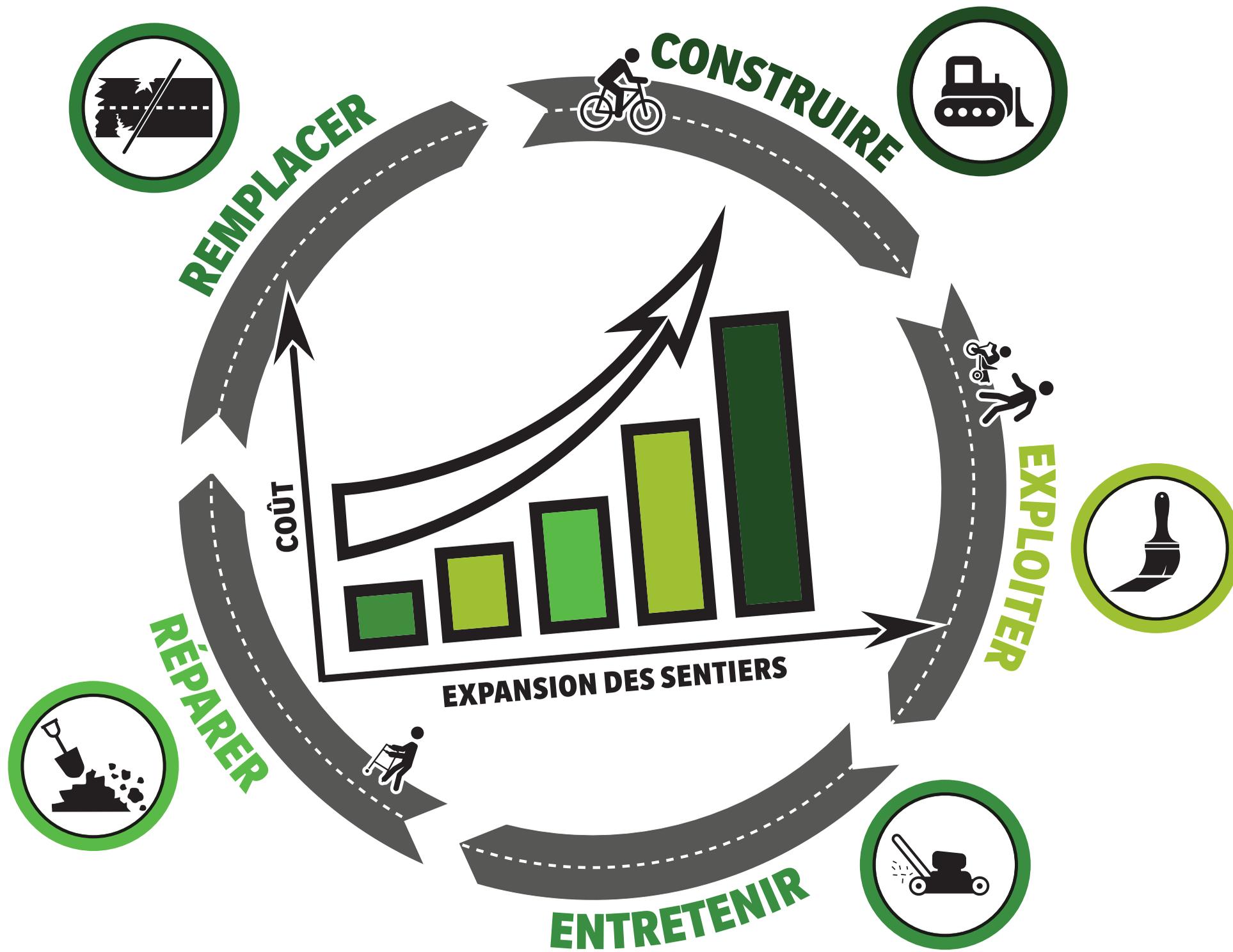
- A. Concevoir un programme de surveillance pour collecter des données statistiques pour la prise de décision et l'identification des points chauds d'intervention.
- B. Regrouper toutes les normes d'entretien du Sentier de la capitale dans un seul guide, y compris la mise à jour des normes d'entretien en été et en hiver.
- C. Assurer le suivi systématique de l'âge et de la condition des tronçons des sentiers de la capitale pour effectuer la planification du cycle de vie.
- D. Suivre et résumer les problèmes d'entretien récurrents dans un registre annuel des « leçons apprises » et mettre à jour les normes de conception en conséquence.
- E. Concevoir un programme de réfection périodique à long terme.
- F. Établir une convention d'offre à commandes d'entrepreneurs préqualifiés pour effectuer certaines tâches d'entretien et de réparation.
- G. 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 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 sentiers nouveaux et réhabilités.

- ▶ **Cycle de vie** : De nouveaux tronçons de sentiers 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 différents éléments des caractéristiques de conception doivent être faciles à se procurer, demeurer accessibles 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 enregistrés et classés, et les recommandations seront mises en œuvre 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 itinéraires à accessibilité universelle.
- ▶ **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 circuleront sur le Sentier de la capitale 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 au besoin pour l'exécution des travaux d'entretien, de réfection ou de remplacement de matériaux (conformément aux politiques d'approvisionnement de la CCN).





3.4.4 FONDS D'IMMOBILISATIONS ET D'EXPLOITATION FIABLES

CONTEXTE

Le Sentier de la capitale comprend actuellement environ 241 kilomètres de sentiers existants, et 93 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 32,5 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 du Sentier de la capitale approchent de la fin de leur cycle de vie effectif et nécessiteront d'importants travaux de réfection ou de remplacement dans les prochaines années. Le Sentier de la capitale offre à la fois des retombées économiques résultant du tourisme et de la valeur des propriétés foncières, ainsi que des retombées sociales et environnementales grâce à des indicateurs d'amélioration de la qualité de vie dans la région de la capitale. Cependant, les coûts de gestion du Sentier de la capitale sont substantiels et permanents.

- Calcul reposant sur un coût typique de 350 \$/mètre.

ACTIONS

- A. Poste budgétaire pour les coûts annuels d'entretien et d'exploitation.
- B. Poste budgétaire pour les coûts de réfection récurrents du cycle de vie (réfection et remplacement d'éléments existants)
- C. Poste budgétaire pour l'ensemble des nouveaux prolongements, et des fonds supplémentaires seront demandés en conséquence pour l'entretien et la gestion du cycle de vie.

APPROCHE

La CCN visera un programme de financement annuel fiable pour la construction et l'entretien continu du réseau du Sentier de la capitale. 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 au réseau, la CCN cherchera à augmenter le budget de fonctionnement global afin de garantir la disponibilité de ressources suffisantes pour le réseau étendu.

- **Budget** : Un budget d'immobilisations et d'exploitation révisé (indexé à l'inflation) sera demandé afin que l'on puisse assurer le maintien et l'exploitation du Sentier de la capitale 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 pour la saison de construction à venir au cours de l'exercice précédent et les travaux seront planifiés à l'avance pour que les contrats puissent être attribués et pour que la construction puisse être exécutée dans les périodes critiques de construction (selon les saisons).
- **Nouveaux coûts d'immobilisations** : De nouveaux fonds d'immobilisations seront demandés pour construire systématiquement de nouveaux tronçons de sentiers. 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 supplémentaire ajouté au Sentier de la capitale (à un taux estimé à 3 000 \$ par kilomètre).
- **Fonds d'exploitation et d'entretien** : Une enveloppe d'exploitation et d'entretien annuelle stable sera demandée pour assumer 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 priorisés 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 sentiers en fin de cycle de vie. Cela assurera le remplacement cyclique de l'ancienne infrastructure de sentiers et contribuera à l'amélioration des immobilisations sur les tronçons de sentiers 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 sentiers 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 les dispositions financières.





Caption goes here

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 corridors sont des sentiers 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 corridors du Sentier de la capitale de points de commencement et de fin logiques. En outre, ces parcours de découverte faciliteront l'aménagement, la construction et la gestion du Sentier.

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

Sentier de la baie Shirleys*	83	Sentier du corridor Champlain*	89
Sentier de la Ceinture-de-Verdure Est	80	Sentier du corridor sud*	77
Sentier de la Ceinture-de-Verdure Ouest	81	Sentier du domaine de la Ferme-Moore*	90
Sentier de la Ferme-Expérimentale	73	Sentier du Lac-des-Fées	92
Sentier de la Rivière-des-Outaouais	70	Sentier du Lac-Leamy	95
Sentier de la Rivière-Gatineau	94	Sentier du Parc-de-la Gatineau	91
Sentier de l'Aviation	79	Sentier du Ruisseau-de-la-Brasserie	96
Sentier de l'Île	97	Sentier du Ruisseau-Leamy	93
Sentier de Pointe-Gatineau*	100	Sentier du Ruisseau-Pinecrest	74
Sentier de Rockliffe*	78	Sentier du ruisseau Sawmill*	76
Sentier des Pionniers	88	Sentier du Ruisseau-Watts	82
Sentier des Voyageurs	87	Sentier est de la Rivière-Rideau	75
Sentier du boulevard de la Cité-des-Jeunes*	99	Sentier est du Canal-Rideau	72
Sentier du boulevard de la Confédération*	69	Sentier ouest du Canal-Rideau	71
Sentier du boulevard des Allumettières*	98	Sentier Queensway Carleton*	84
Sentier du campus Carling*	86	Sentier Trillium et pont Prince-de-Galles*	85

*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

Ce parcours traverse le cadre urbain du secteur de cœur de la capitale et sert de plaque tournante au centre du réseau. Le boulevard de la Confédération relie de nombreux corridors du sentier 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 sentier englobe deux ponts interprovinciaux et s'intègre au tissu urbain et aux parcours d'honneur du secteur du cœur.

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.

N° de PARCOURS

1

PROVINCE

Ont./
Qc

KM TOTAUX

4,7

KM EXISTANTS

?

KM PROPOSÉS

?

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



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



No de PARCOURS
2

PROVINCE
Ont.

KM TOTAUX
29,5

KM EXISTANTS
?

KM PROPOSÉS
?

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, à la hauteur 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 relierait le canal Rideau aux chutes Rideau, tandis que le tronçon oriental 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** Effectuer un essai pilote d'initiatives de création de lieux d'intérêt et de division 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 du canal. Il est doté de voies piétonnes séparées en bordure inférieure du canal. Le sentier donne accès à de nombreux lieux d'intérêt et espaces verts, 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.

No de PARCOURS

3

PROVINCE

Ont.

KM TOTAUX

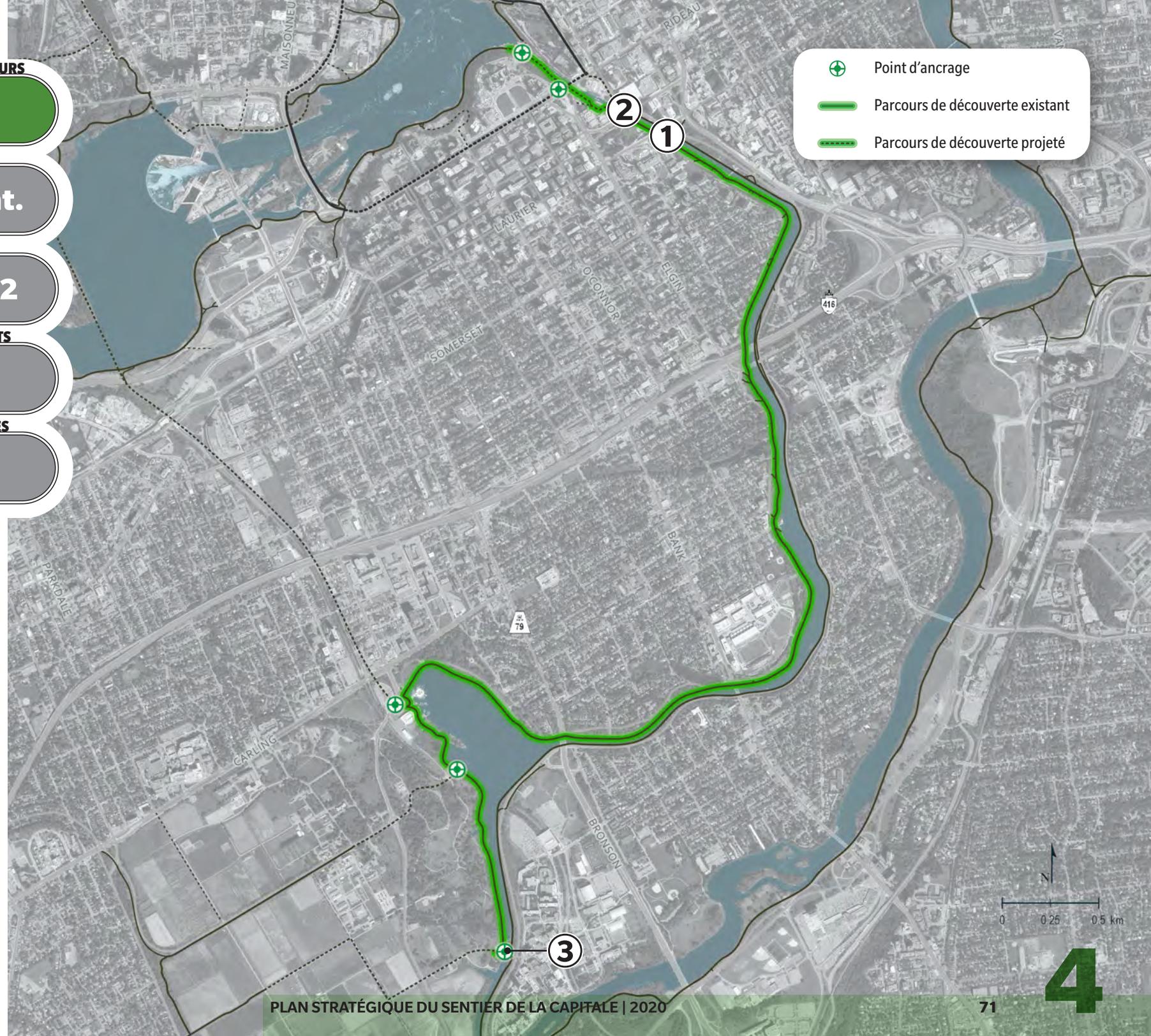
8,2

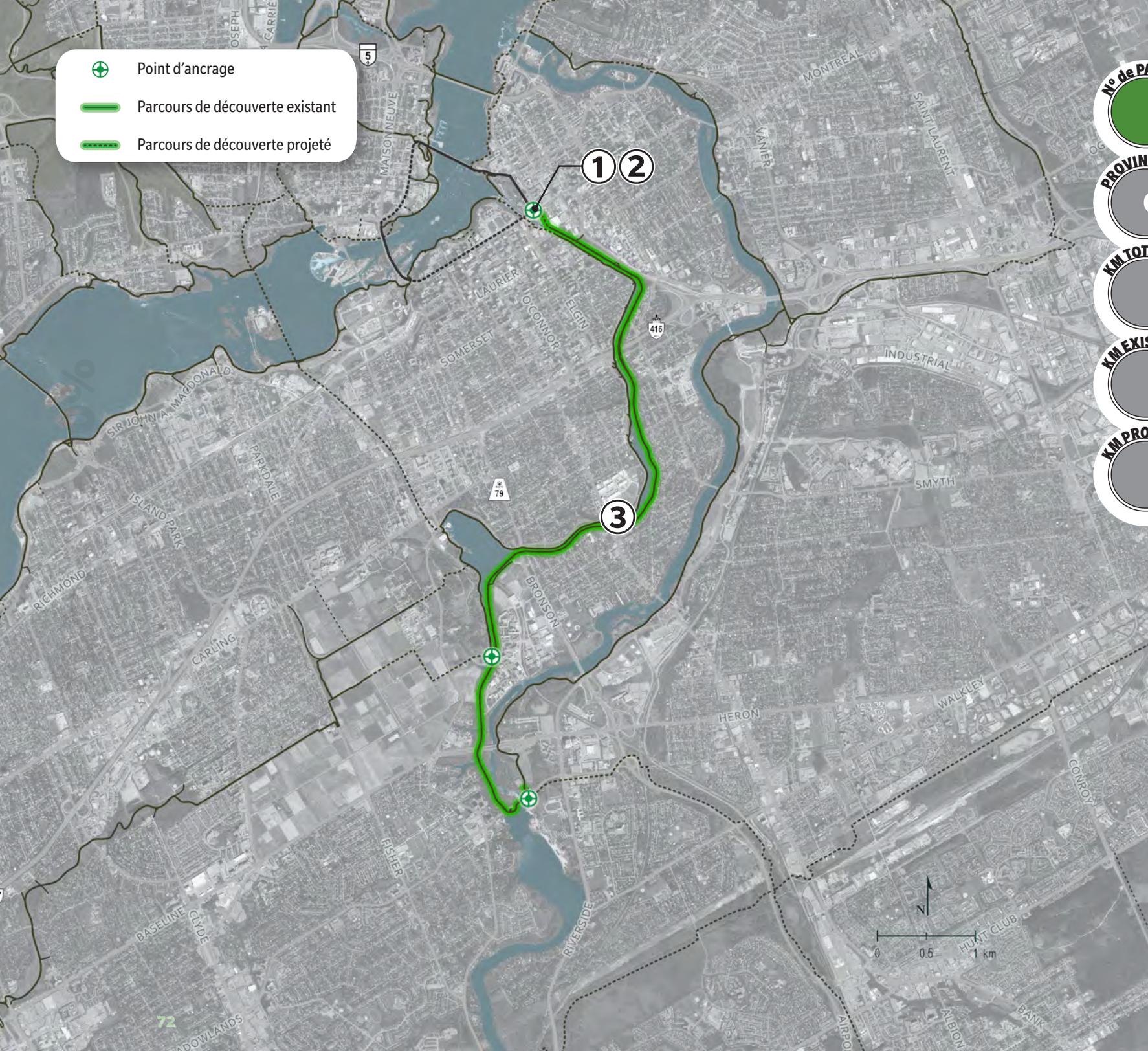
KM EXISTANTS

?

KM PROPOSÉS

?





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

No de PARCOURS
4

PROVINCE
Ont.

KM TOTAUX
8,6

KM EXISTANTS
?

KM PROPOSÉS
?

SENTIER EST DU CANAL-RIDEAU

DESCRIPTION

Ce parcours suit la limite est du canal Rideau le long de la promenade du Colonel-By, depuis le boulevard de la Confédération jusqu'au parc Hog's Back. Une bonne partie du sentier est restreinte par un corridor étroit. Il longe l'Université d'Ottawa et l'Université Carleton.

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 la voie 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 sentiers et des allées du secteur.
- 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.

No de PARCOURS

5

PROVINCE

Ont.

KM TOTAUX

4,4

KM EXISTANTS

?

KM PROPOSÉS

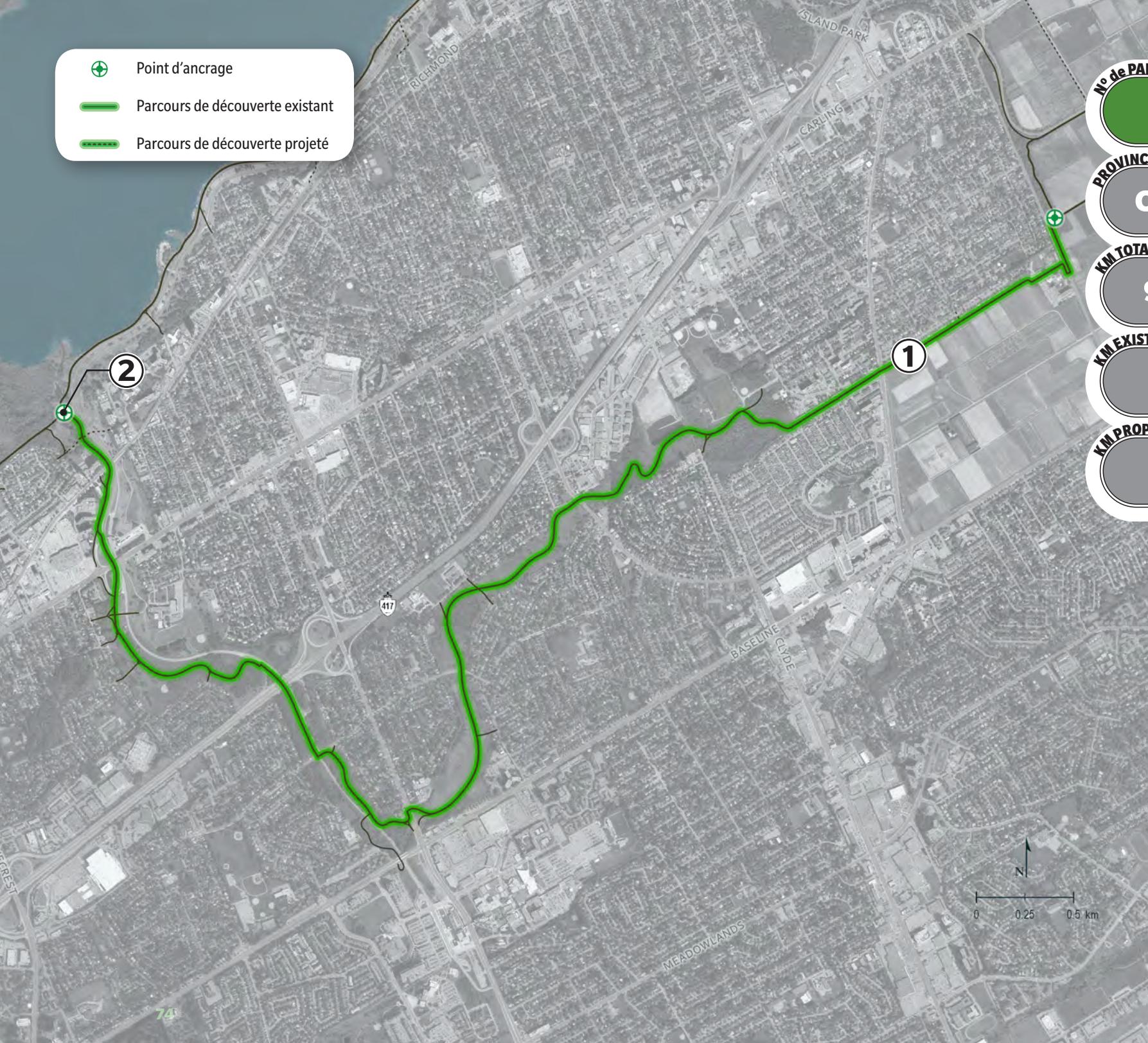
?

Point d'ancrage

Parcours de découverte existants

Parcours de découverte proposés

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



No de PARCOURS
6

PROVINCE
Ont.

KM TOTAUX
9,1

KM EXISTANTS
?

KM PROPOSÉS
?

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

- 1 Renommer le tronçon du sentier situé entre l'avenue Woodroffe et l'avenue Fisher (actuellement nommé sentier de la Ferme-Expérimentale).
- 2 Coordonner avec la Ville d'Ottawa l'intégration de la station qui sera aménagée à Lincoln Fields 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.

No de PARCOURS

7

PROVINCE

Ont.

KM TOTAUX

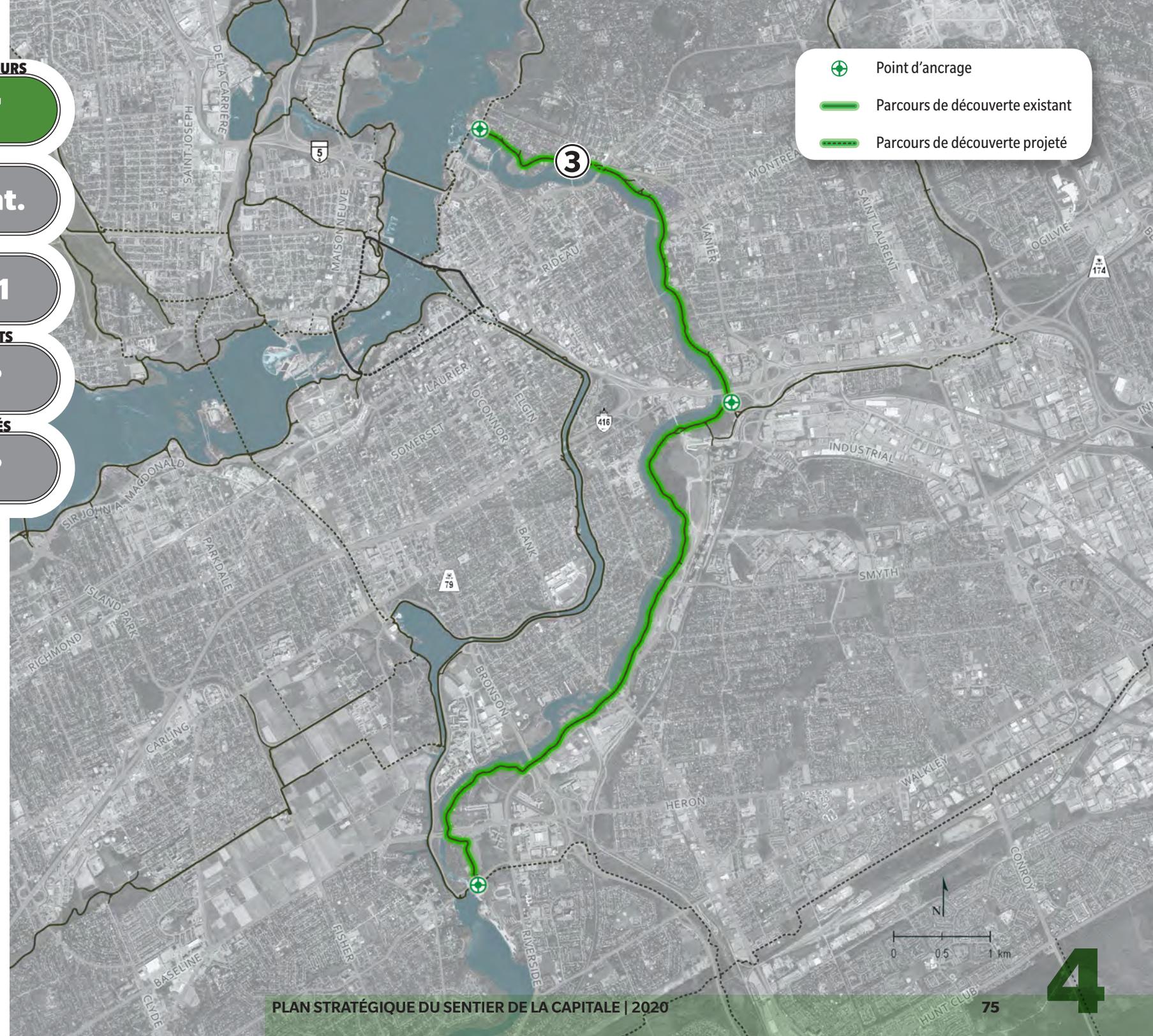
11

KM EXISTANTS

?

KM PROPOSÉS

?





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

No de PARCOURS
8

PROVINCE
Ont.

KM TOTAUX
10

KM EXISTANTS
?

KM PROPOSÉS
?

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 orientaux de la Ceinture de verdure.

RECOMMANDATIONS

- 1** Collaborer avec la Ville d'Ottawa en vue de l'inclusion du sentier du Ruisseau-Sawmill dans un corridor nord-sud 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 avec le prolongement du sentier de la Ceinture-de-Verdure Est au sud de l'Aéroport international Macdonald-Cartier.

SENTIER DU CORRIDOR SUD*

DESCRIPTION

Ce nouveau parcours offrirait des liens est-ouest le long de la berge orientale de la rivière Rideau, du parc Hog's Back à l'écluse des rapides Black. Ce sentier donnera de nouvelles occasions d'explorer la rivière Rideau ainsi qu'un nouvel accès aux terrains urbains du sud et aux secteurs orientaux de la Ceinture de verdure.

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.

No de PARCOURS

9

PROVINCE

Ont.

KM TOTAUX

10

KM EXISTANTS

?

KM PROPOSÉS

?



Point d'ancrage



Parcours de découverte existant



Parcours de découverte projeté





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

No de PARCOURS
10

PROVINCE
Ont.

KM TOTAUX
10,8

KM EXISTANTS
?

KM PROPOSÉS
?

SENTIER DE ROCKLIFFE*

DESCRIPTION

Ce parcours suit le sommet de l'escarpement qui longe la promenade Sir-George-Étienne-Cartier, du New Edinburgh Club au sentier de la Rivière-des-Outaouais, au-delà de l'aéroport Rockcliffe. 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 point d'ancrage à la hauteur du sentier est de la Rivière-Rideau, enlever les tronçons superflus et les mettre à l'état naturel.

N° de PARCOURS

11

PROVINCE

Ont.

KM TOTAUX

10,8

KM EXISTANTS

?

KM PROPOSÉS

?





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

No de PARCOURS
12

PROVINCE
Ont.

KM TOTAUX
39,5

KM EXISTANTS
?

KM PROPOSÉS
?

SENTIER DE LA CEINTURE-DE-VERDURE EST

DESCRIPTION

Ce parcours formera la périphérie du quadrant sud-est 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 un éventail de 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 le terrain de stationnement de la Mer Bleue.
- 3** Collaborer avec la Ville d'Ottawa pour aménager et construire 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, notamment de connexion, vers les 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).

SENTIER DE LA CEINTURE-DE-VERDURE OUEST

DESCRIPTION

Ce parcours formera la périphérie du quadrant sud-ouest du réseau du Sentier de la capitale, 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 corridor 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.

No de PARCOURS

13

PROVINCE

Ont.

KM TOTAUX

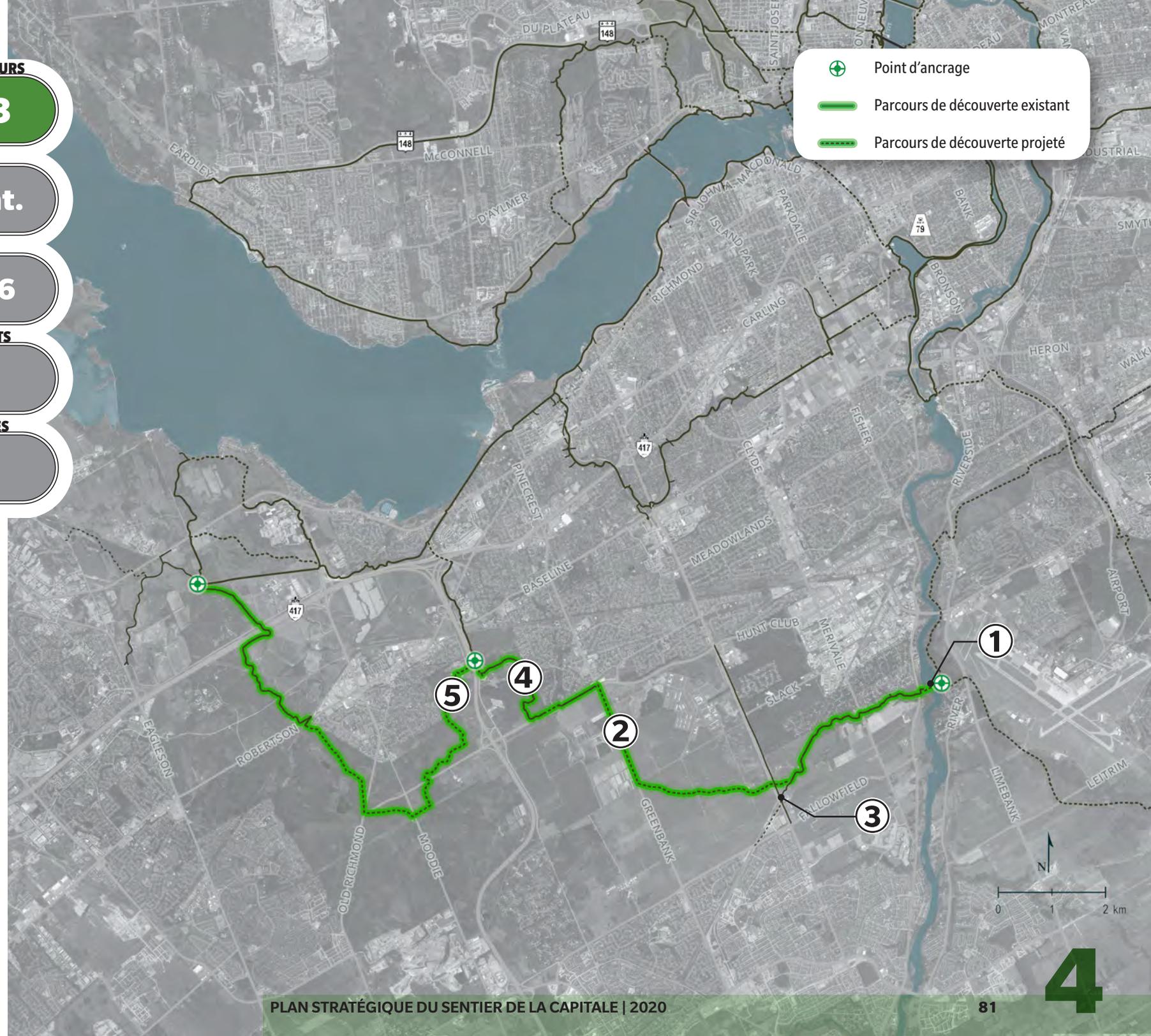
8,6

KM EXISTANTS

?

KM PROPOSÉS

?





Point d'ancrage



Parcours de découverte existant



Parcours de découverte projeté

No de PARCOURS

14

PROVINCE

Ont.

KM TOTAUX

4,9

KM EXISTANTS

?

KM PROPOSÉS

?

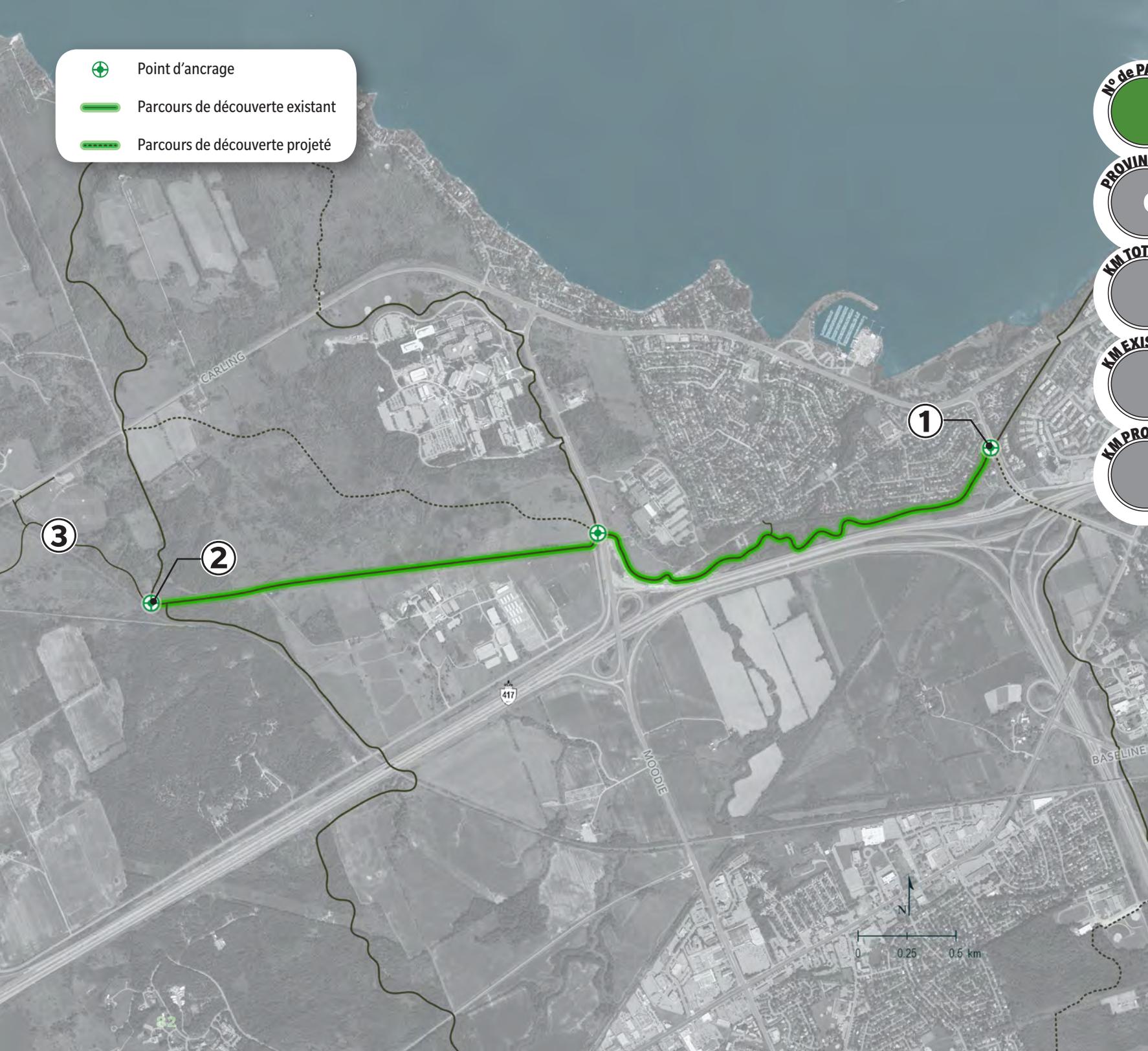
SENTIER DU RUISSEAU-WATTS

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 la banlieue de 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.



SENTIER DE LA BAIE SHIRLEYS*

DESCRIPTION

Ce parcours réunira les tronçons de sentiers actuels afin d'offrir un circuit en boucle qui reliera le sentier du Ruisseau-Watts à 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 l'incidence du tracé et modifier des parties du sentier 10 de la Ceinture de verdure pour qu'elles respectent les normes du Sentier de la capitale.
- 4 Améliorer les installations et poser des panneaux de signalisation le long du tronçon du sentier.

No de PARCOURS

15

PROVINCE

Ont.

KM TOTAUX

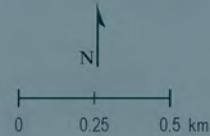
7,3

KM EXISTANTS

?

KM PROPOSÉS

?



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





Point d'ancrage



Parcours de découverte existant



Parcours de découverte projeté

No de PARCOURS

16

PROVINCE

Ont.

KM TOTAUX

2,7

KM EXISTANTS

?

KM PROPOSÉS

?

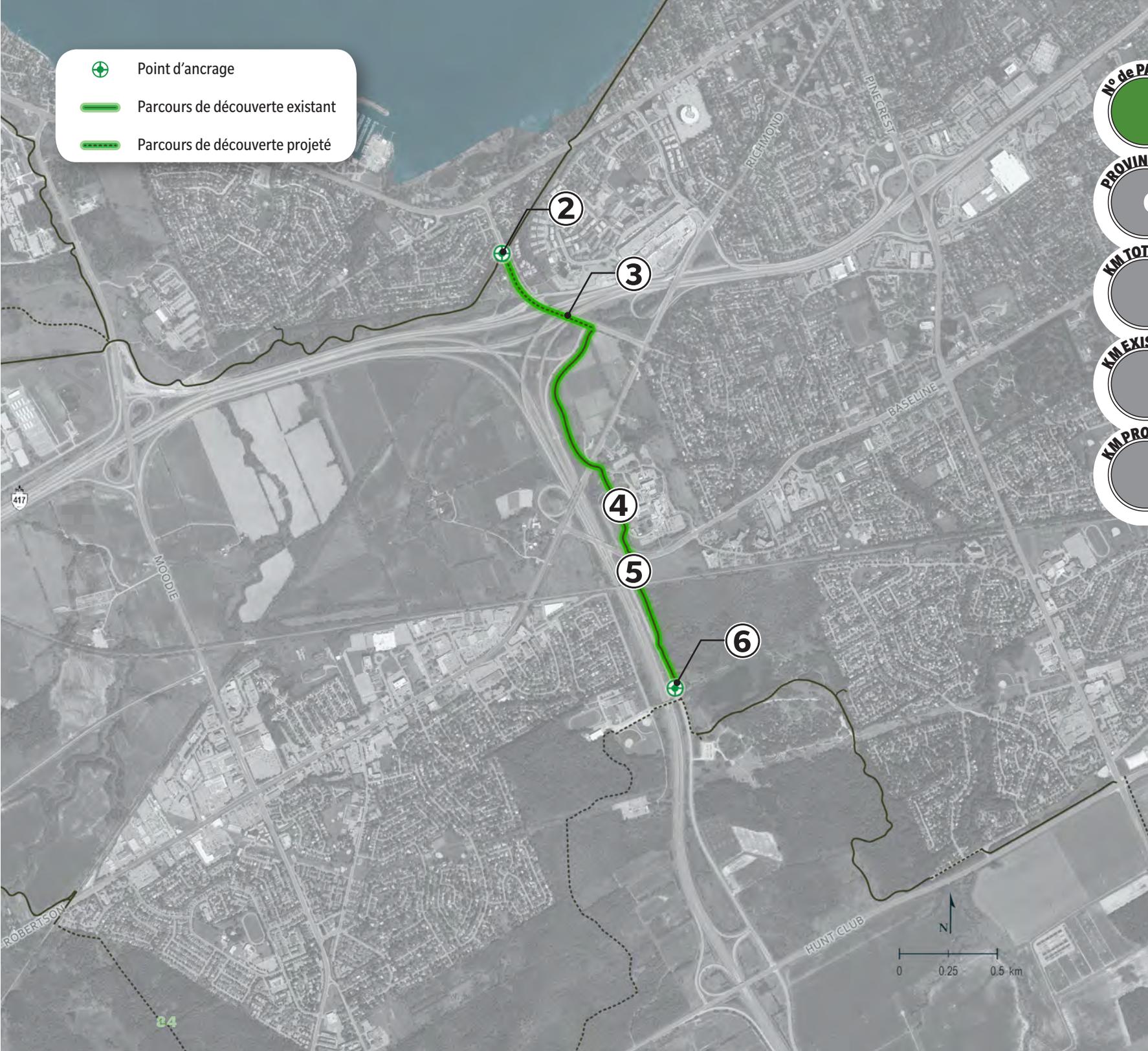
SENTIER QUEENSWAY CARLETON*

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 Sentier de la capitale 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. Il est en poussière de pierre.

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.



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 franchirait 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 au lac Dows.
- 2 Collaborer avec la Ville d'Ottawa pour aménager un sentier polyvalent sur le pont Prince-de-Galles actuel.
- 3 Réaménager le sentier Trillium pour qu'il respecte les normes du Sentier de la capitale relatives à la signalisation et aux éléments d'orientation.
- 4 Collaborer avec la Ville de Gatineau pour aménager et construire les prolongements vers le sentier du Lac-des-Fées.

No de PARCOURS

17

PROVINCE

Ont./
Qc

KM TOTAUX

4,1

KM EXISTANTS

?

KM PROPOSÉS

?



Point d'ancrage

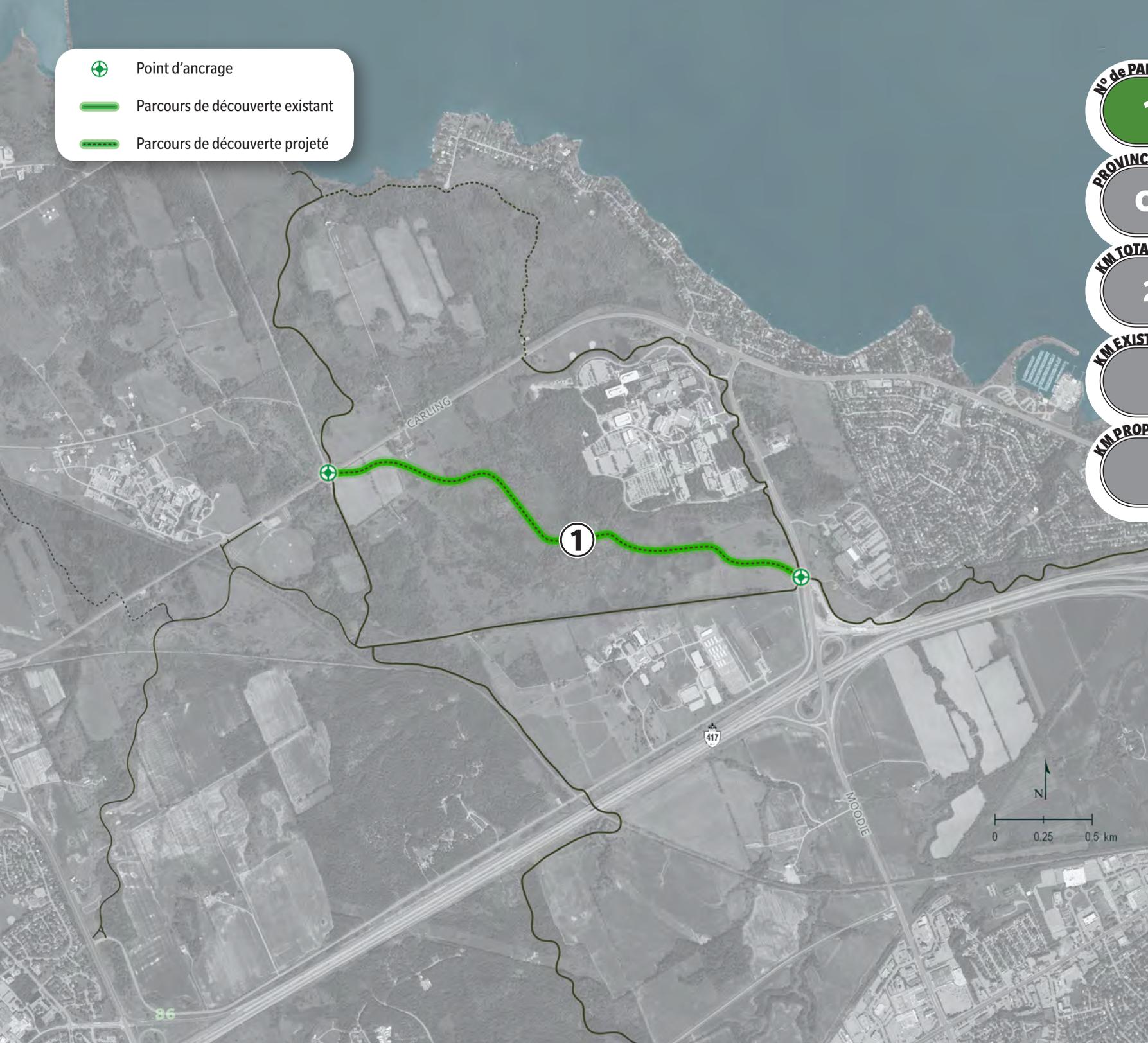


Parcours de découverte existant



Parcours de découverte projeté

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



No de PARCOURS
18

PROVINCE
Ont.

KM TOTAUX
2,7

KM EXISTANTS
?

KM PROPOSÉS
?

SENTIER DU CAMPUS CARLING*

DESCRIPTION

Ce parcours assurera une nouvelle connectivité à travers les futures installations de gestion des eaux pluviales qui seront construites dans le contexte de la phase 2 du TLR de la Ville d'Ottawa. Le sentier traversera le campus Carling du Quartier général de la Défense nationale.

RECOMMANDATION

- 1** Collaborer avec la Ville d'Ottawa pour aménager et construire un nouveau corridor de sentier.

SENTIER DES VOYAGEURS

DESCRIPTION

Ce parcours longe la berge nord de la rivière des Outaouais entre Aylmer et 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 Explorer la réalisation d'initiatives de création de lieux d'intérêt et de division devant le Musée canadien de l'histoire.

No de PARCOURS

19

PROVINCE

Qc

KM TOTAUX

22,8

KM EXISTANTS

?

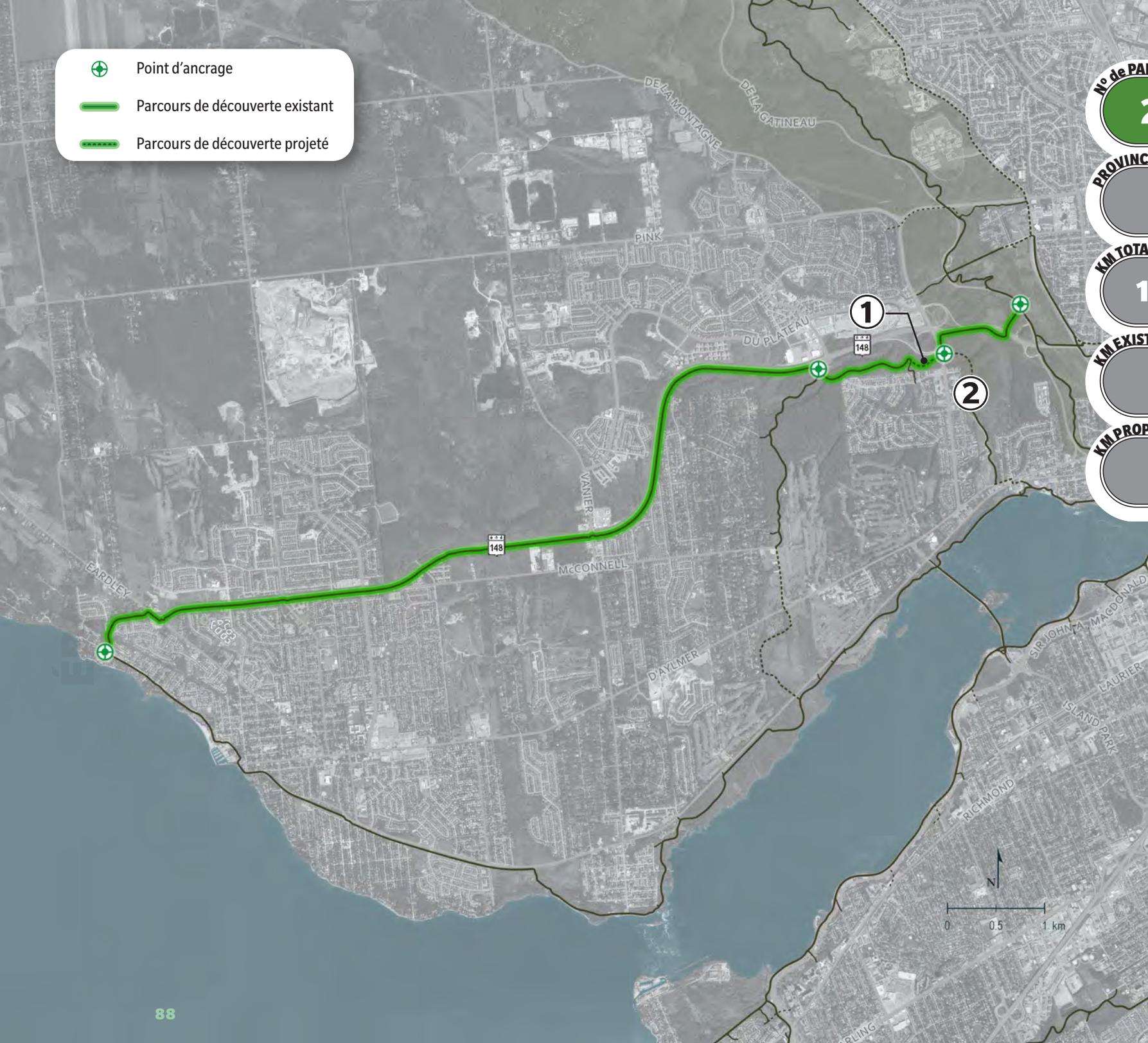
KM PROPOSÉS

?

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



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



No de PARCOURS
20

PROVINCE
Qc

KM TOTAUX
11,7

KM EXISTANTS
?

KM PROPOSÉS
?

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 et constitue une importante artère vers d'autres parcours situés entre le secteur du cœur de la capitale et 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.

SENTIER DU CORRIDOR CHAMPLAIN*

DESCRIPTION

Ce parcours traverse des zones densément boisées et longe des installations récréatives. Un jour, il sera relié au sentier des Voyageurs qui longe la berge de la rivière des Outaouais.

RECOMMANDATIONS

- 1 Coordonner 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.

No de PARCOURS

21

PROVINCE

Qc

KM TOTAUX

4,1

KM EXISTANTS

?

KM PROPOSÉS

?



Point d'ancrage



Parcours de découverte existant



Parcours de découverte projeté



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

No de PARCOURS
22

PROVINCE
Qc

KM TOTAUX
2,1

KM EXISTANTS
?

KM PROPOSÉS
?

SENTIER DU DOMAINE DE LA FERME-MOORE*

DESCRIPTION

Ce parcours donne accès par le 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.

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 avec le sentier du Ruisseau-Leamy.

No de PARCOURS

23

PROVINCE

Qc

KM TOTAUX

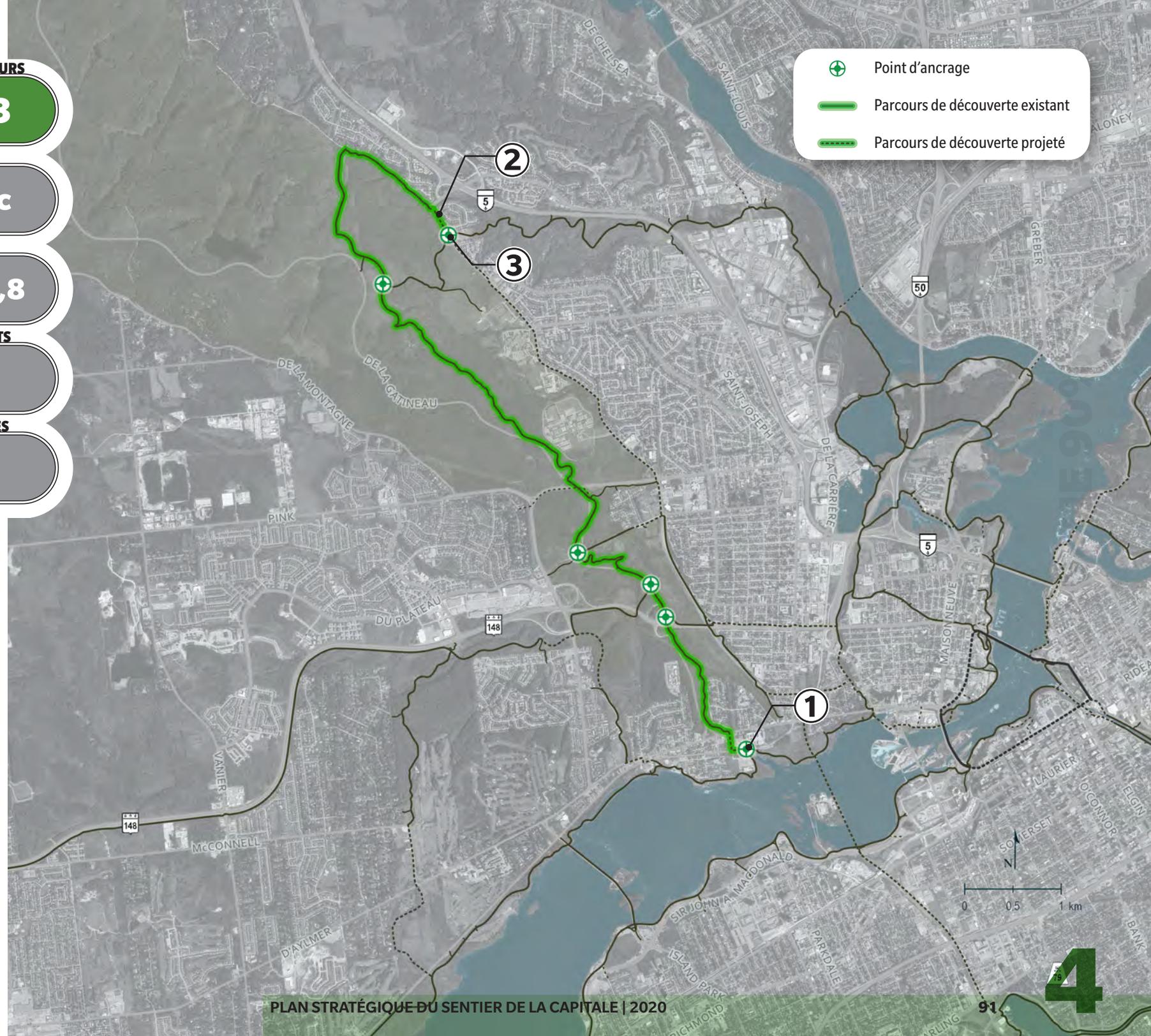
10,8

KM EXISTANTS

?

KM PROPOSÉS

?



 Point d'ancrage

 Parcours de découverte existant

 Parcours de découverte projeté

No de PARCOURS

24

PROVINCE

Qc

KM TOTAUX

4,1

KM EXISTANTS

?

KM PROPOSÉS

?

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 Collaborer avec la Ville de Gatineau pour améliorer le tronçon sud et le point d'ancrage au sentier des Voyageurs.
- 2 Enlever et remettre à l'état naturel les tronçons du sentier qui traversent les zones boisées autour du lac des Fées.
- 3 Construire le nouveau tronçon le long de la rue Gamelin.
- 4 Collaborer avec la Ville de Gatineau pour créer un tronçon à travers le parc des Chars-de-Combat, qui traverserait le corridor du Rapibus et serait relié à la rue Taylor.
- 5 Établir le point d'ancrage au sentier du Ruisseau-de-la-Brasserie.

SENTIER DU RUISSEAU-LEAMY

DESCRIPTION

Ce parcours suit le cours du 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.

RECOMMANDATIONS

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

No de PARCOURS

25

PROVINCE

Qc

KM TOTAUX

5,8

KM EXISTANTS

?

KM PROPOSÉS

?



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



No de **PARCOURS**
26

PROVINCE
Qc

KM TOTAUX
4,1

KM EXISTANTS
?

KM PROPOSÉS
?

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.

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.

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.

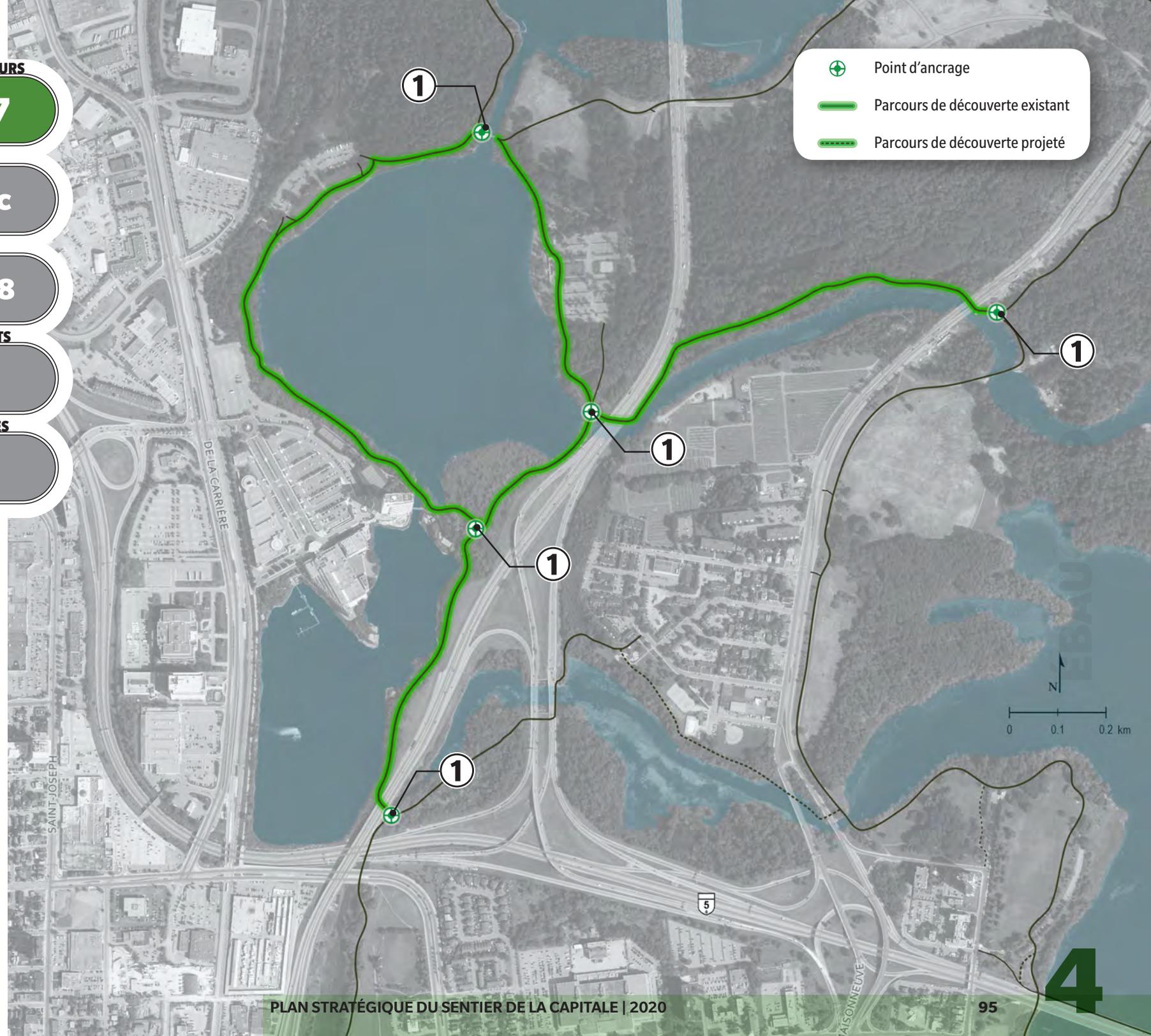
No de PARCOURS
27

PROVINCE
Qc

KM TOTAUX
3,8

KM EXISTANTS
?

KM PROPOSÉS
?



 Point d'ancrage

 Parcours de découverte existant

 Parcours de découverte projeté

No de PARCOURS

28

PROVINCE

Qc

KM TOTAUX

3,5

KM EXISTANTS

?

KM PROPOSÉS

?

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 dans le secteur du cœur 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 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 ».

SENTIER DE L'ÎLE

DESCRIPTION

Ce parcours traverse l'île de Hull en parcourant le secteur du cœur de Gatineau. Le sentier crée un espace vert 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.

No de PARCOURS

29

PROVINCE

Qc

KM TOTAUX

3,5

KM EXISTANTS

?

KM PROPOSÉS

?



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



No de **PARCOURS**
30

PROVINCE
Qc

KM TOTAUX
?

KM EXISTANTS
?

KM PROPOSÉS
?

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.

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, du Centre Asticou, du Cégep Heritage College, du Cégep de l'Outaouais, du Relais plein air du parc de la Gatineau et du complexe sportif Mont-Bleu.

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.

No de PARCOURS

31

PROVINCE

Qc

KM TOTAUX

3,8

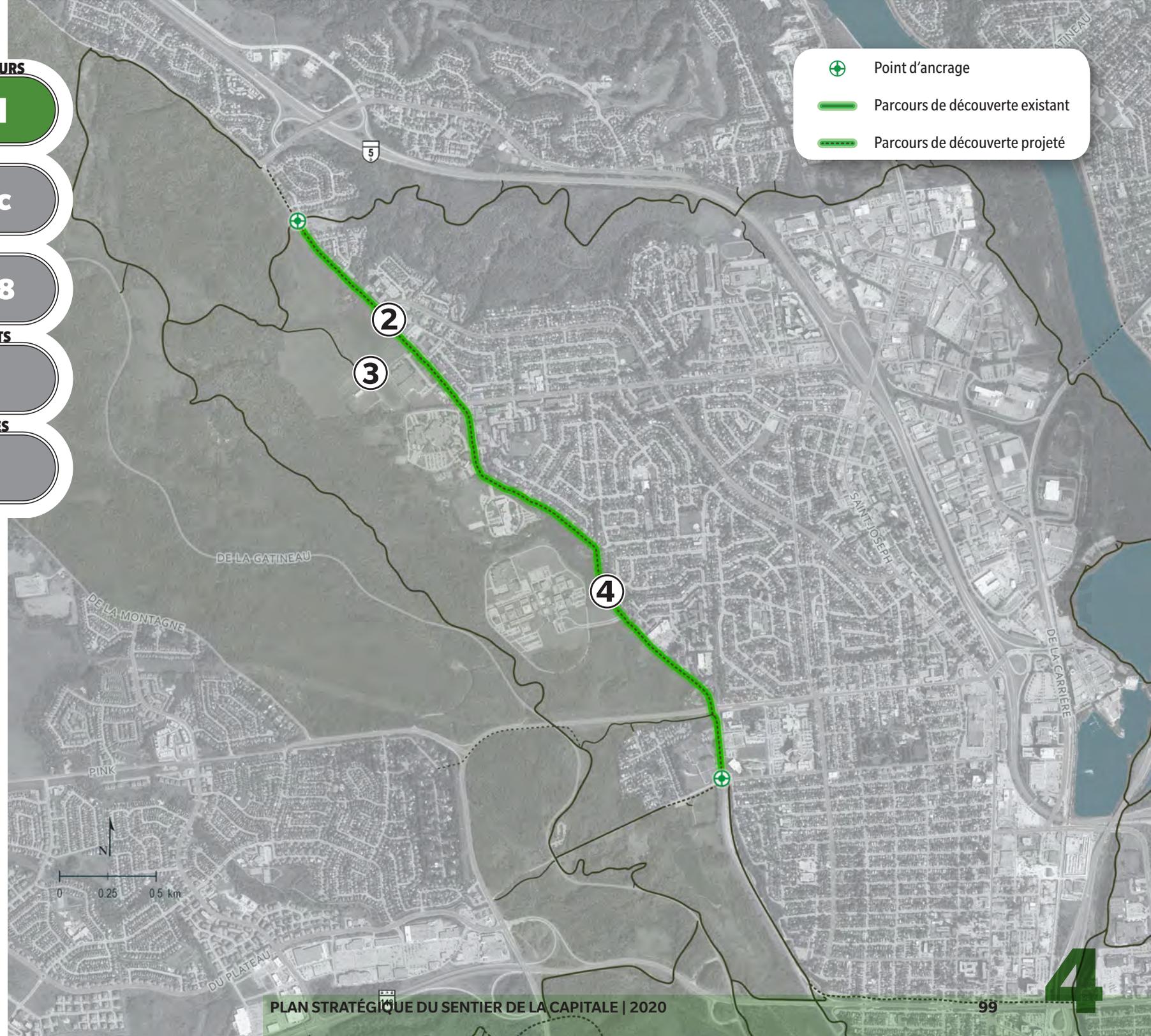
KM EXISTANTS

?

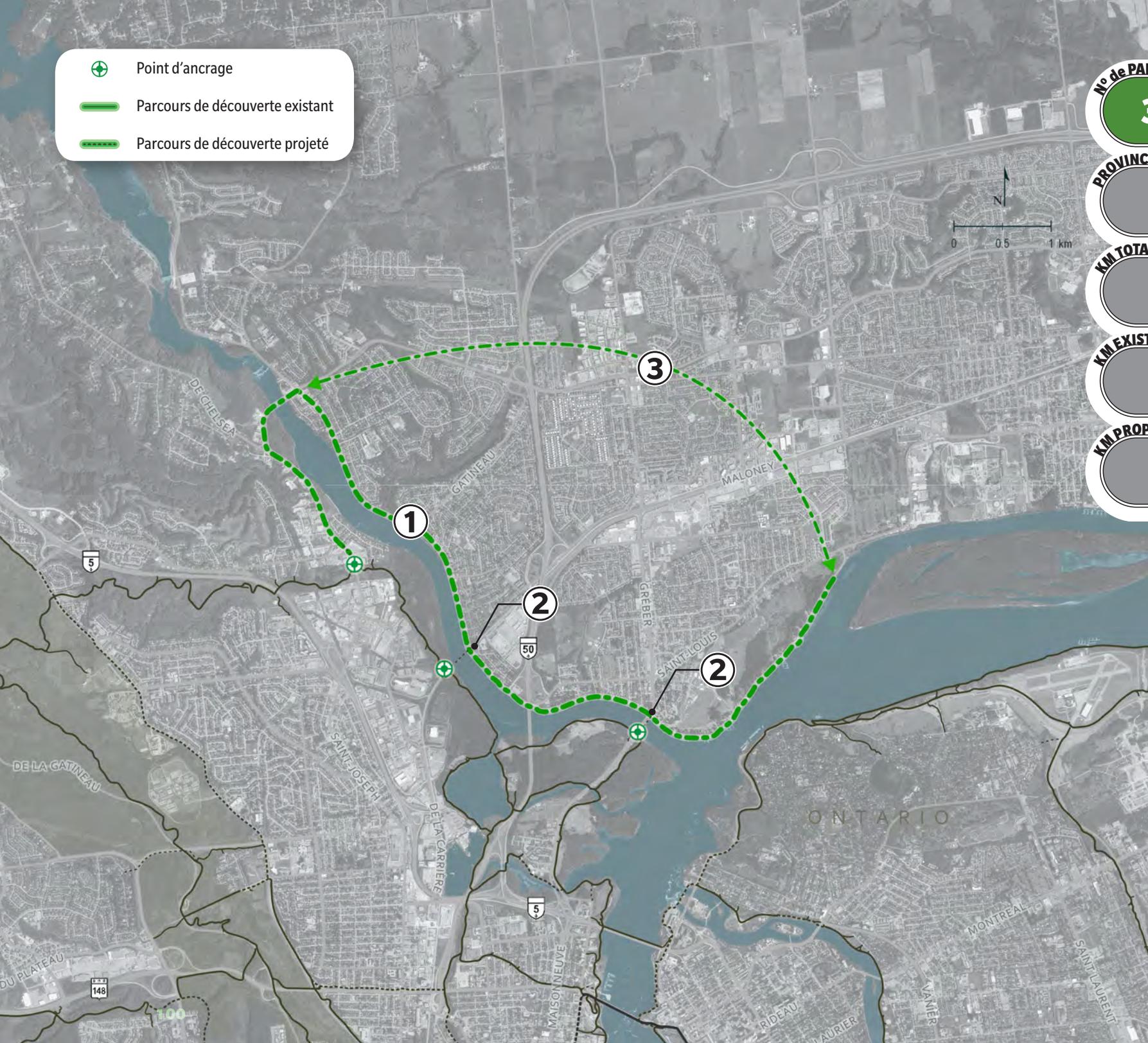
KM PROPOSÉS

?

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



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



No de PARCOURS
32

PROVINCE
Qc

KM TOTAUX
??

KM EXISTANTS
?

KM PROPOSÉS
?

SENTIER DE POINTE-GATINEAU*

DESCRIPTION

À long terme, des parcours de découverte potentiels dans le secteur est de Gatineau pourraient prolonger le réseau idéal. 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 dans le secteur est de Gatineau.

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 du sentier. Ces lignes directrices devraient être utilisées pour éclairer le dialogue et rechercher des solutions qui répondent aux aspects complexes et aux particularités que présente 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.

Caption to come

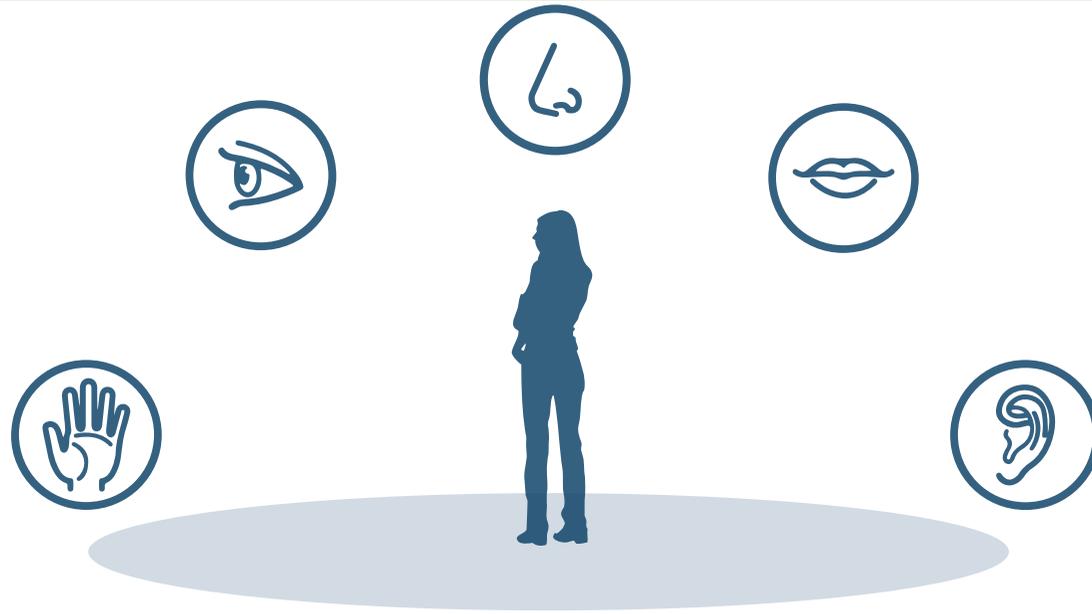
5.1 SOMMAIRE DES LIGNES DIRECTRICES

1	Expérience de l'utilisateur	104	5	Accès	116	10	Traitement des zones	130	15	Lieux d'intérêt et espaces publics	146
1.1	Expérience sensorielle	104	5.1	Points d'accès	116	10.1	Zones de transition	130	15.1	Lieux d'intérêt	146
1.2	Expérience piétonnière	104	5.2	Points d'accès principaux	116	10.2	Zones de priorité aux piétons	131	15.2	Éléments de la capitale	147
1.3	Cycliste de référence	105	5.3	Points d'accès secondaires	117	10.3	Zones de vitesse réduite	131	15.3	Belvédères et points d'observation	148
1.4	Autres usagers	105	5.4	Liens de connexion	117				15.4	Aires de service	148
1.5	Conception universelle	106	5.5	Barrières et barricades	118	11	Routes et véhicules motorisés	132	15.5	Lieux de repos	149
						11.1	Installations sur rue	132	15.6	Intégration de la conception	150
2	Structure des sentiers	107	6	Points de jonction	119	11.2	Sentier en bordure de route	133			
2.1	Corridor de sentier	107	6.1	Points de jonction principaux	119	11.3	Liens interprovinciaux	134	16	Construction des sentiers	151
2.2	Voie de circulation	107	6.2	Points de jonction secondaires	120	11.4	Intersections et passages	135	16.1	Fondations des sentiers	151
2.3	Zone de dégagement	108	6.3	Zones de croisement	120	11.5	Types d'intersections	136	16.2	Drainage	152
2.4	Zone d'influence immédiate	108				11.6	Types de passages	137	16.3	Matériaux de revêtement de surface	153
2.5	Zone d'influence élargie	109	7	Aménagements latéraux	121	11.7	Parcs de stationnement et allées de circulation	138			
			7.1	Talus	121	12	Caractère du paysage	139	17	Éclairage	154
3	Réseau	109	7.2	Protection latérale	122	12.1	Paysages anthropocentriques	139	17.1	Critères d'évaluation	154
3.1	Parcours de découverte et points d'ancrage	109	7.3	Zone de commodités	122	12.2	Paysages écocentriques	140	17.2	Critères d'efficacité	155
3.2	Convention d'appellation	110	7.4	Zone de plantation	123				17.3	Considérations esthétiques	156
3.3	Liens temporaires	110	8	Sentiers divisés	124	13	Espaces verts	141			
3.4	Tracé	111	8.1	Corridor polyvalent	124	13.1	Habitats naturels valorisés	141	18	Aménagement pour l'hiver	156
4	Identité visuelle	112	8.2	Voie cyclable	126	13.2	Gestion de la végétation	142	18.1	Confort	156
4.1	Image de marque	112	8.3	Voie piétonne	126				18.2	Points d'intérêt hivernaux	157
4.2	Symboles	112	8.4	Division des sentiers	127	14	Rives et zones inondables	143	18.3	Stations-chaleur	157
4.3	Panneaux d'information et de signalisation	113	9	Largeur des sentiers	128	14.1	Zones riveraines	143	18.4	Entretien durant l'hiver	158
4.4	Éléments d'orientation	113	9.1	Largeur minimale	128	14.2	Zones inondables	143			
4.5	Marquage de la chaussée	114	9.2	Capacité pratique	128	14.3	Plaine inondable de 20 ans	144	19	Autres scénarios	159
4.6	Ligne médiane	115	9.3	Indice de débit	129	14.4	Plaine inondable de 100 ans	145	19.1	Pôles de transport en commun	159
									19.2	Rampes et escaliers	160
									19.3	Tunnels et passages inférieurs	160
									19.4	Ponts de sentier	161
									19.5	Sentiers surélevés	161
									19.6	Art public et interprétation	162
									19.7	Installations artistiques	162
									19.8	Éléments d'interprétation	163

LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

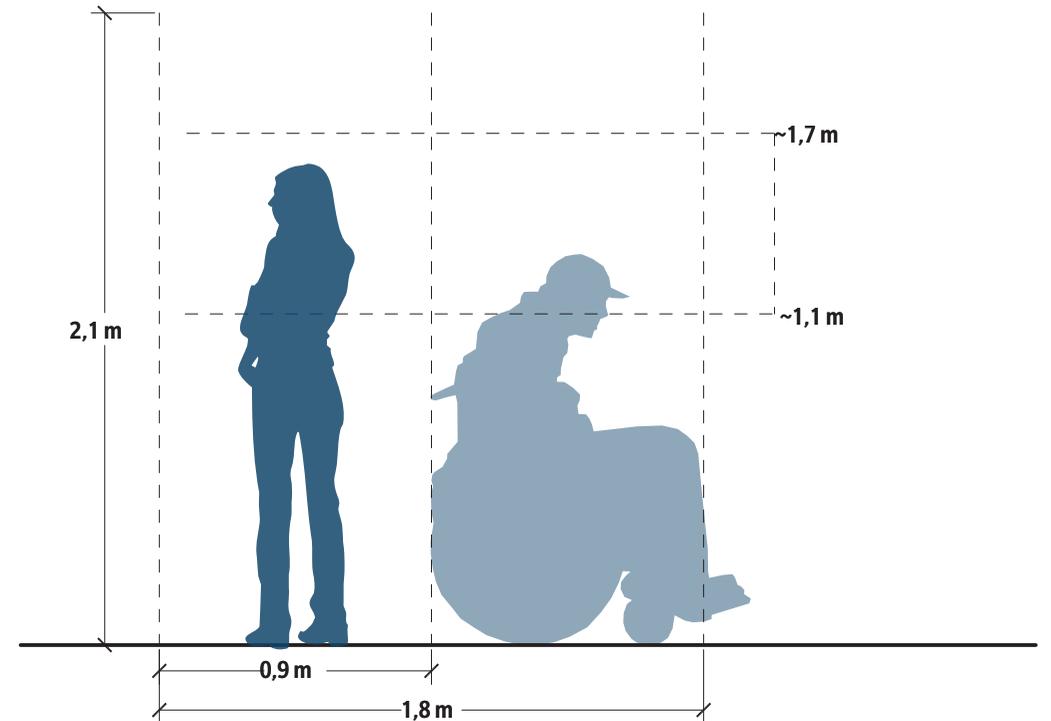
1 Expérience de l'utilisateur

1.1 Expérience sensorielle



- ▶ Le Sentier de la capitale 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 Sentier de la capitale devrait tenir compte des divers aspects sensoriels qui contribuent à l'expérience des usagers, y compris les attrait, les odeurs, les vues et l'effort physique exigé.

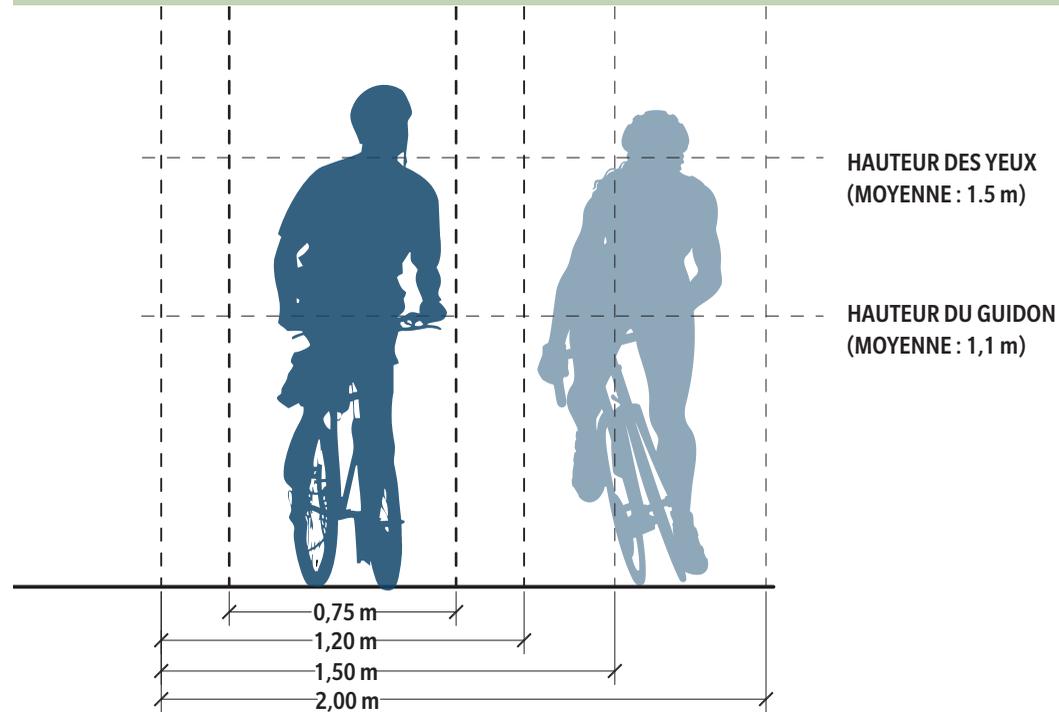
1.2 Expérience piétonnière



- ▶ 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'usagers le plus lent et le plus vulnérable.
- ▶ Caractéristiques du piéton de référence
 - Largeur opérationnelle : 0,9 mètre de largeur libre, 1,8 mètre pour deux personnes côte à côte
 - Hauteur libre : minimum de 2,1 mètres
 - Hauteur des yeux : de 1,1 à 1,7 mètre
 - Vitesse de marche : de 0,8 à 1 m/s (de 2,8 à 3,6 km/h)

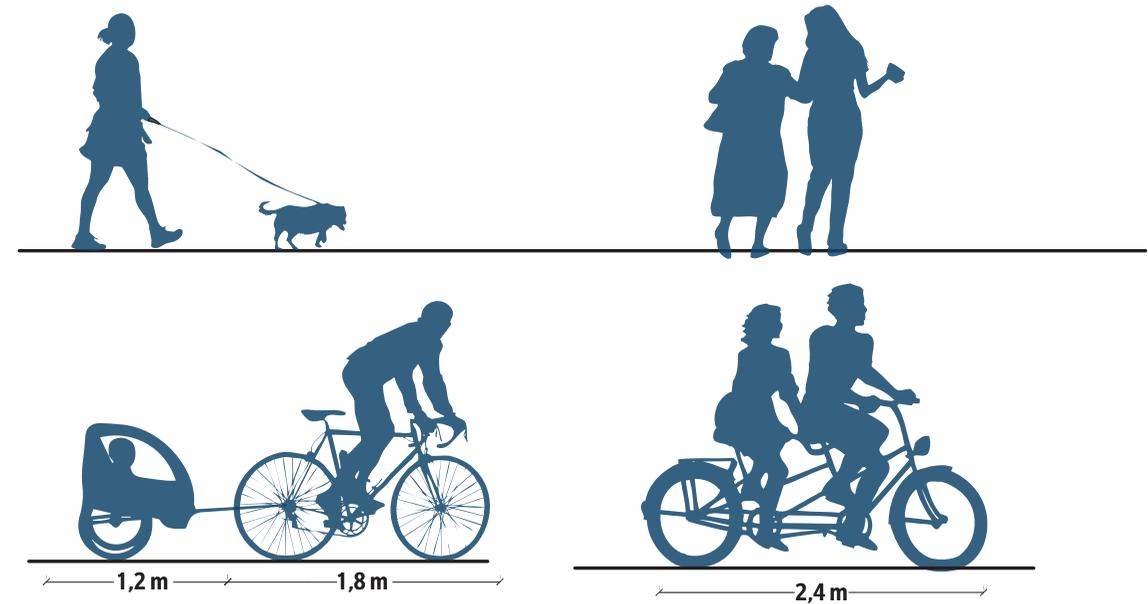
LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

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 mètre (idéale), 1,2 mètre (minimum), 2 mètres (côte à côte)
 - Hauteur libre : 2,5 mètres minimum
 - Hauteur des yeux : 1,5 mètre
 - Vitesse de déplacement : jusqu'à 20 km/h sur une surface asphaltée plane
 - Longueur typique d'une bicyclette : 1,8 mètre

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.
- ▶ 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

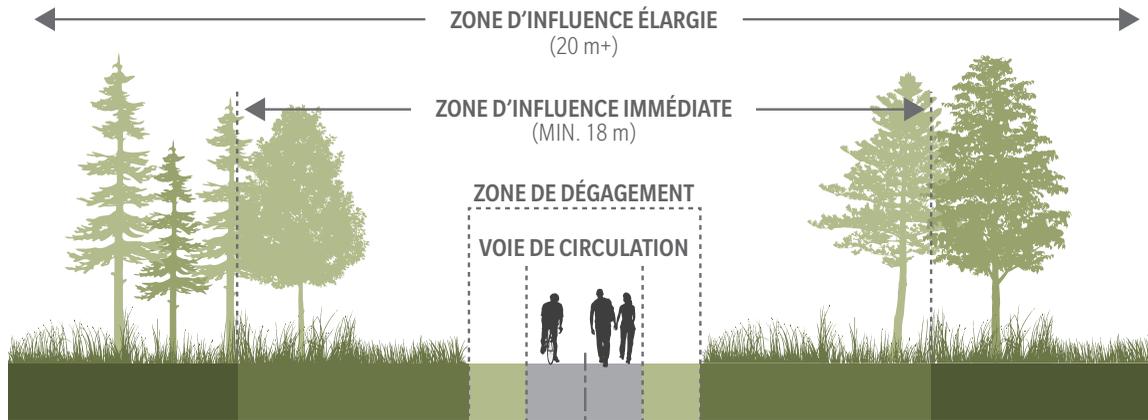


- ▶ Une approche de conception universelle devrait être appliquée à tous les éléments du Sentier de la capitale et aux interventions s'y rattachant.
 - La conception des sentiers devrait permettre aux personnes de tous âges et niveaux de capacité et d'expérience de profiter du réseau de sentiers en toute 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 Sentier de la capitale devrait tenir compte de toutes les personnes, quels que soient leur âge et leurs capacités, selon le principe « de 8 à 80 ans ».
- ▶ 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 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 Sentier de la capitale, 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

GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

- ▶ 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.
- ▶ 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.

2.3 Zone de dégagement

GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

- ▶ 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 3,5 mètres 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 millimètres (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.

2.4 Zone d'influence immédiate

GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

- ▶ La zone d'influence immédiate comprend une zone d'environ 6 mètres de part et d'autre du corridor principal, 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 d'une étude d'impact et d'intégration du paysage, 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 terres adjacentes, 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

GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

- ▶ La zone d'influence élargie est la zone la plus large située au-delà de la zone d'influence immédiate, jusqu'à 30 mètres 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 du Sentier de la capitale.
- ▶ 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 lieux d'intérêt, les espaces verts et le caractère du paysage du Sentier de la capitale.

3 Réseau

3.1 Parcours de découverte et points d'ancrage

GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

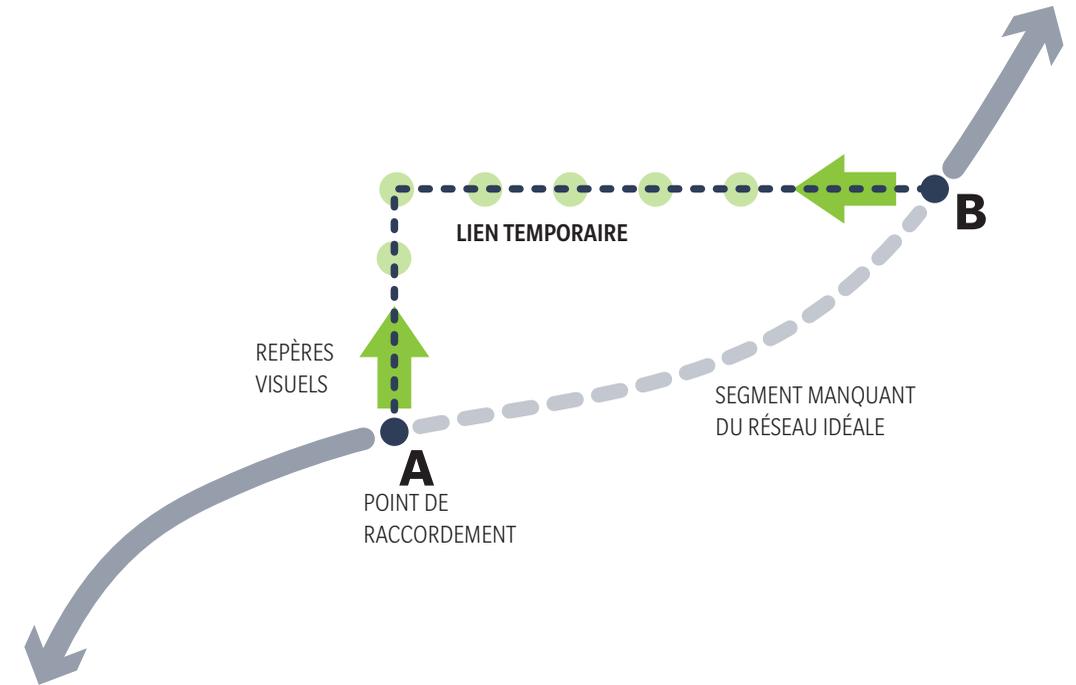
- ▶ Le Sentier de la capitale comptera plusieurs parcours de découverte, reliés par des points d'ancrage servant de points de prise de décisions importants.
 - Les parcours de découverte devraient être continus et débiter et se terminer à un point d'ancrage.
 - Les points d'ancrage devraient relier au 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

GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

- ▶ 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 numéroter 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

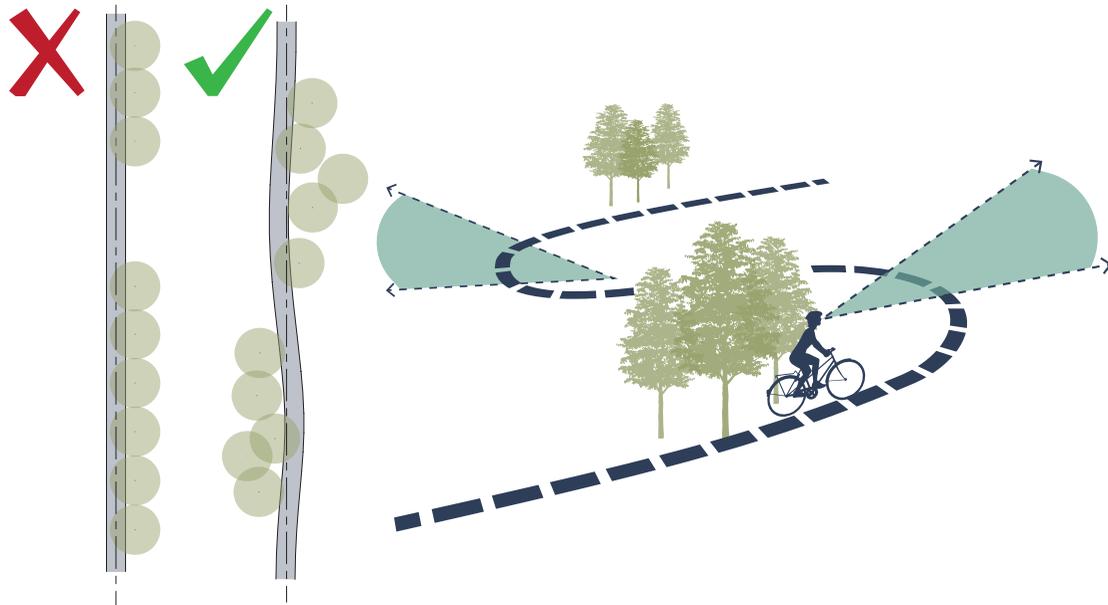


- ▶ À court terme, afin de relier deux tronçons de sentier non contigus, le Sentier de la capitale peut emprunter un sentier existant ou un autre parcours qui ne fait pas partie du réseau idéal.
- ▶ Lorsqu'il manque un tronçon du Sentier de la capitale, des liens temporaires, comme des pistes cyclables, 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.

LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

- ▶ 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 Sentier de la capitale, 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 tronçons du Sentier de la capitale 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.
- ▶ Les vues agréables devraient être soulignées en orientant le sentier dans leur direction sur une courte distance.
- ▶ Les lignes de visée principales devraient être améliorées en encadrant le point focal et en préservant une vue dégagée.
- ▶ Les parcours devraient offrir diverses expériences géospatiales, des zones basses ouvertes, comme des pelouses et des prairies, alternant avec des éléments en hauteur, comme des zones boisées.

LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

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 4.x).
- ▶ 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, adaptés au lieu et appliqués uniformément à l'ensemble du Sentier de la capitale.
- ▶ Lorsque le Sentier de la capitale est connecté 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.



4.2 Symboles

GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

- ▶ Dans la mesure du possible, des symboles graphiques devraient être utilisés plutôt que du texte bilingue.
- ▶ 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

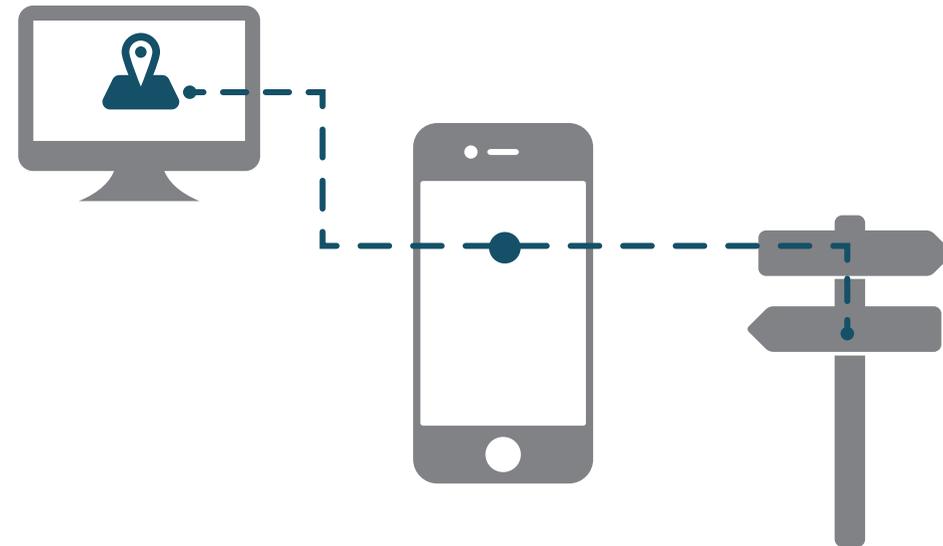
GRAPHIQUE/PHOTO À VENIR

- ▶ 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.
 - Dans la mesure du possible, on devrait utiliser des symboles plutôt que du texte.
 - Tout texte devrait figurer dans les deux langues officielles.
- ▶ 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, afin d'assurer la cohérence des pictogrammes, des symboles et des types de signalisation.

- ▶ Tous les travaux devraient chercher à contribuer, dans la mesure du possible, à la réduction de la quantité de panneaux installés sur les installations du Sentier de la capitale (au moyen d'exigences de conception propres au site, par exemple).
- ▶ 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.
- ▶ 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).

4.4 Éléments d'orientation



- ▶ L'approche d'orientation devrait favoriser l'esprit d'exploration et de découverte.

LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

- ▶ **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 (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.

4.5 Marquage de la chaussée

GRAPHIQUE/PHOTO À VENIR

- ▶ **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., pochoirs de piétons et cyclistes), pour indiquer qu'il s'agit d'un sentier partagé ou séparé;
 - des traitements spéciaux aux jonctions de sentiers où le nombre d'utilisateurs est élevé et à d'autres points de conflit potentiel entre usagers;
 - des marques servant à compléter la signalisation, notamment des bandes d'arrêt adjacentes aux panneaux d'arrêt et le traçage de lignes.

LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

- ▶ Les marques devraient être appliquées de façon esthétique et cohérente sur l'ensemble du réseau.
- ▶ 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 peintures devraient être des formules de haute qualité et durables, pouvant résister aux travaux d'entretien hivernal.
- ▶ 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.

4.6 Ligne médiane

GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

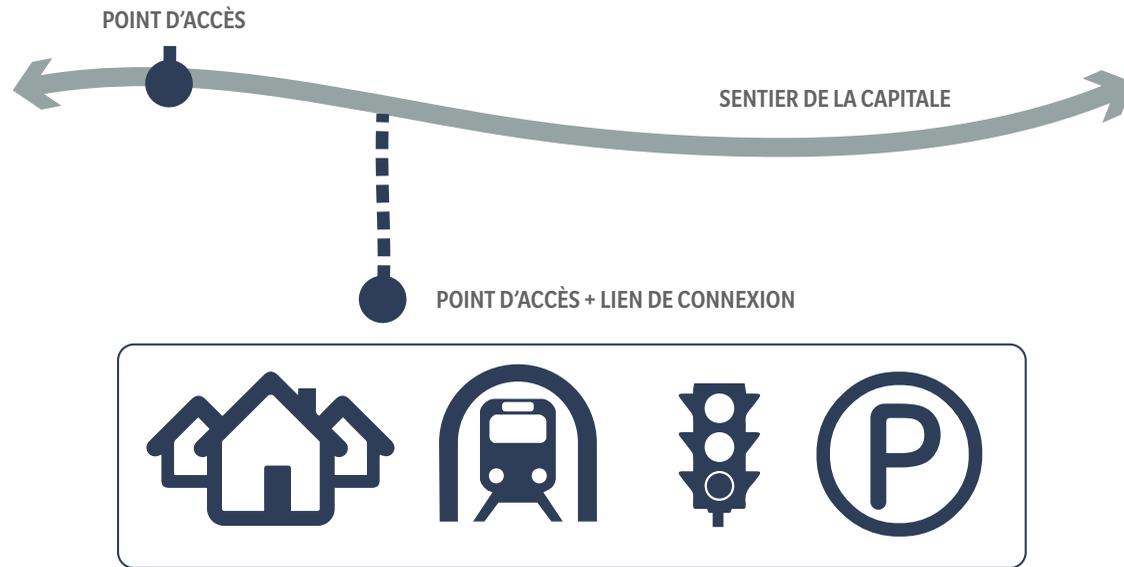
- ▶ Une ligne médiane devrait être tracée sur tous les tronçons revêtus (asphaltés) du Sentier de la capitale.

- ▶ La ligne médiane par défaut est une ligne jaune simple continue.
 - L'utilisation d'une autre couleur (de préférence vert ou bleu) devrait être envisagée pour distinguer les tronçons du Sentier de la capitale des autres réseaux de mobilité active et faciliter l'orientation.
- ▶ 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.

LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

5 Accès

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'utilisateurs.
- ▶ Les points d'accès devraient être conçus pour permettre aux utilisateurs qui entrent sur le sentier de s'intégrer sans heurt à la circulation.
- ▶ Les points d'accès devraient être conçus pour inviter les utilisateurs de mobilité active et dissuader l'entrée de véhicules non autorisés.

5.2 Points d'accès principaux

GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

- ▶ Les points d'accès principaux devraient être bien visibles, et les principaux points d'arrivée le long du Sentier de la capitale 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.

LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

- ▶ 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

GRAPHIC/PHOTO
TO COME

- ▶ Les points d'accès secondaires devraient être repérables et respecter l'identité visuelle du réseau 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

GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

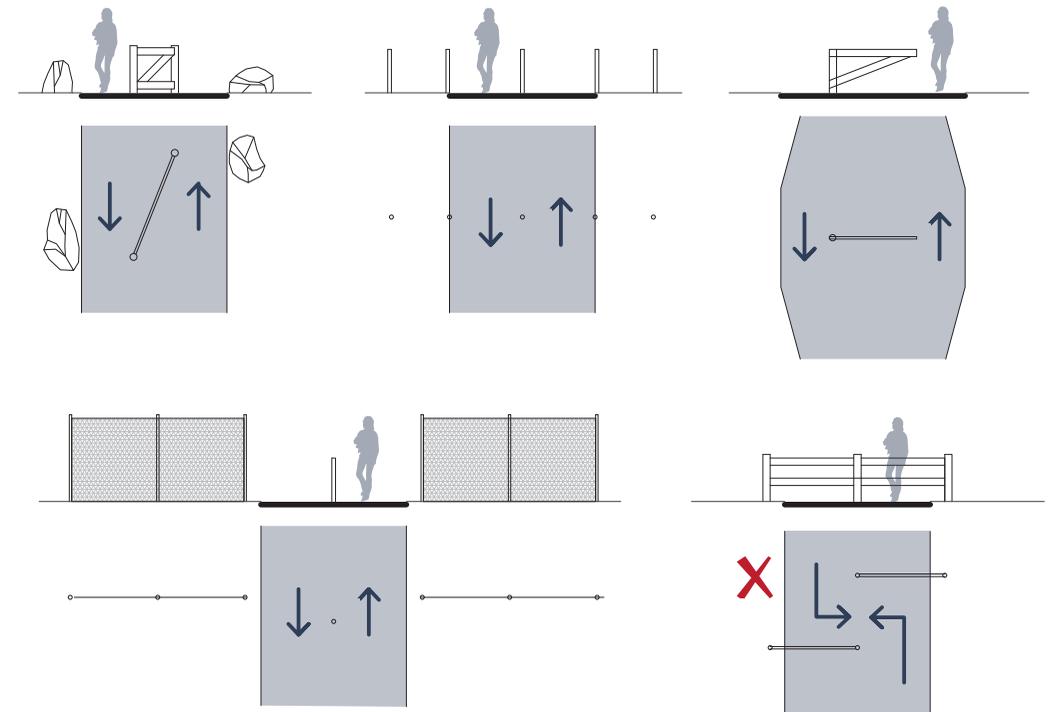
- ▶ Les liens de connexion devraient relier le corridor du Sentier de la capitale à d'autres réseaux de sentiers, à des pôles de transport en commun, à des parcs de stationnement, à des destinations de la capitale et aux quartiers adjacents.
- ▶ Chaque lien de connexion devrait comprendre un point d'accès conçu de manière appropriée, qui communique avec la zone environnante et qui constitue le point de contact initial avec le Sentier de la capitale.
- ▶ Les « lignes de désir » existantes ou les zones que les usagers préfèrent emprunter actuellement pour accéder au Sentier de la capitale devraient être prises en compte lors de l'aménagement officiel de nouveaux liens de connexion.

ÉBAUCHE 90%

LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

- ▶ Tous les nouveaux tronçons de sentier 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 mètres ou 5 minutes à pied), en tenant compte de l'équité sociale et en donnant la priorité aux zones actuellement non desservies par le Sentier de la capitale.
- ▶ 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 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 corridor qu'ils rejoignent.
- ▶ Les allées et sentiers 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 les véhicules non autorisés (comme les automobiles et d'autres véhicules motorisés).
- ▶ Elles doivent être manœuvrables pour permettre l'accès aux 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).

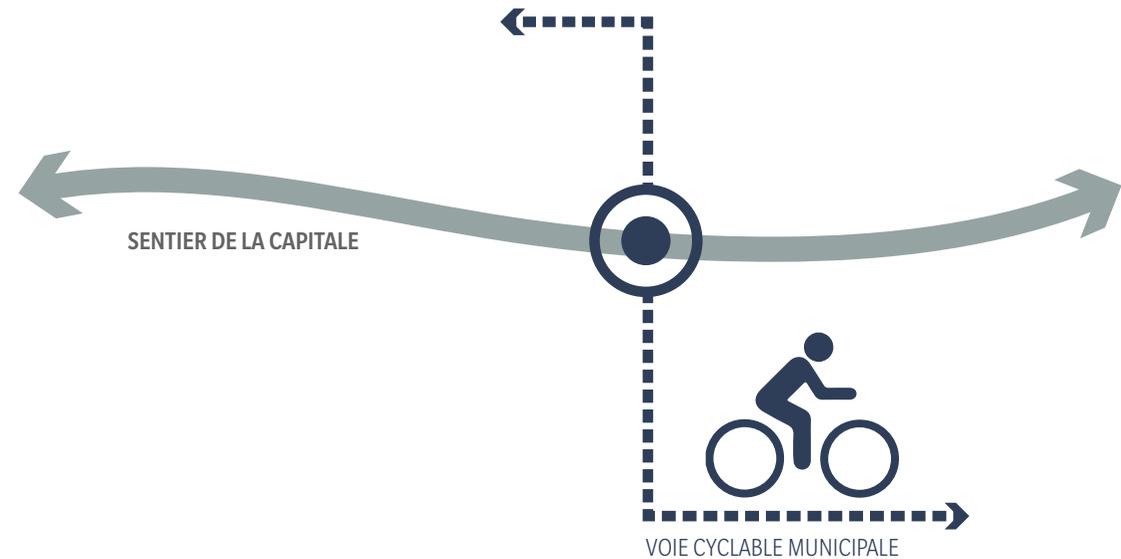
LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

- ▶ Les barrières ne devraient pas entraver la zone de dégagement du sentier.
 - Les chicanes ou les alignements décalés de bornes, de barrières ou d'éléments de barrière devraient être utilisés de manière à ne pas bloquer la circulation des usagers.
- ▶ 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 500 millimètres de chaque côté.

6 Points de jonction

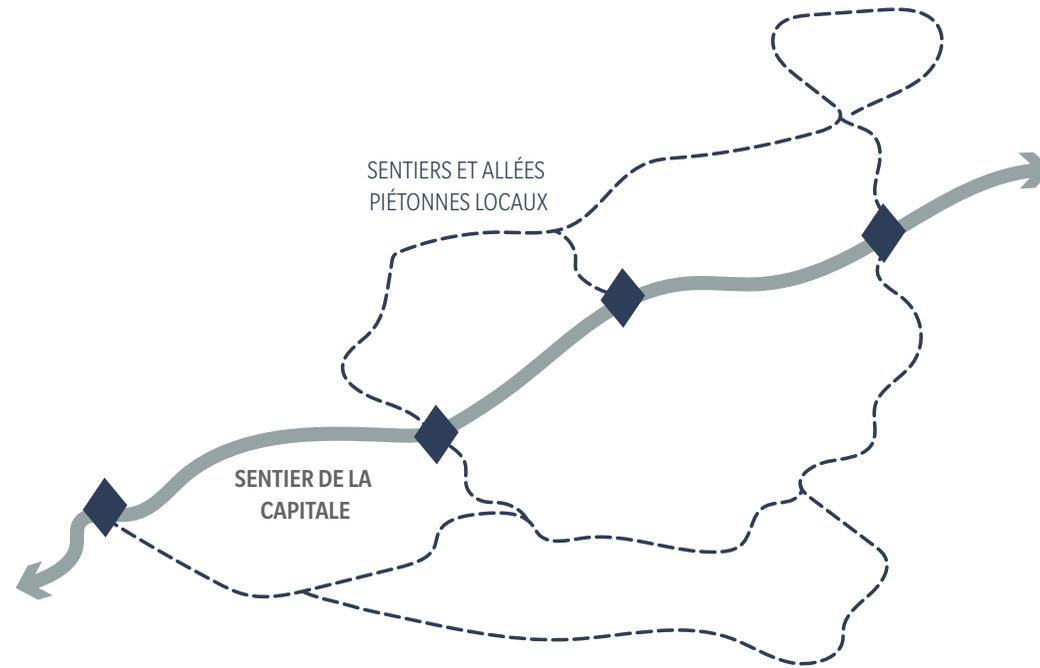
- ▶ Les points de jonction sont des liens ou des connexions vers des sentiers autres que ceux du Sentier de la capitale. Ceux-ci peuvent inclure des liens avec des réseaux de sentiers municipaux et locaux complémentaires, ou avec d'autres sentiers, chemins et allées de la CCN.
- ▶ Toutes les jonctions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

6.1 Points de jonction principaux



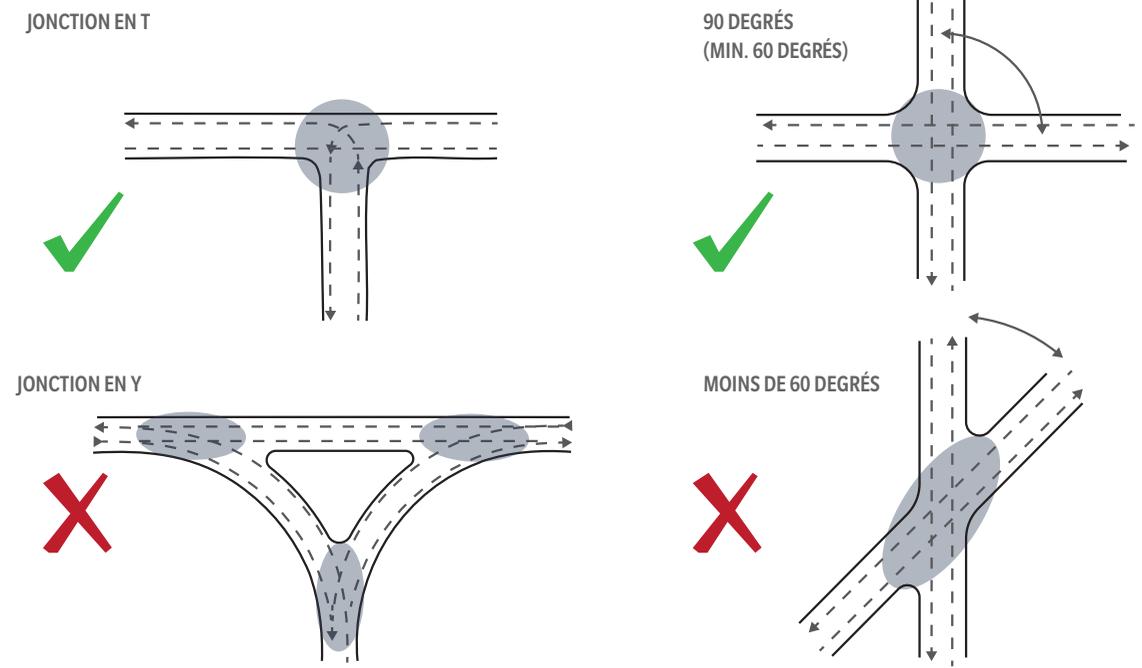
- ▶ Les points de jonction principaux avec les voies cyclables municipales majeures devraient être traités comme des liens importants qui relient les deux réseaux à une échelle régionale, et ils devraient fournir des indications de direction pour les deux parcours.
- ▶ Les points de jonction principaux 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.
- ▶ Sur les liens avec les allées piétonnes et les sentiers locaux, le Sentier de la capitale devrait être clairement désigné comme étant la voie de communication principale polyvalente.
- ▶ Les changements d'utilisation (p. ex., démarcation de la circulation réservée aux piétons dans les parcs de la capitale) devraient être indiqués sur les liens.
- ▶ Lorsqu'un sentier local traverse le Sentier de la capitale, il convient d'utiliser des démarcations ou un traitement de surface différent (peinture ou matériel de pavage) pour avertir les usagers d'une éventuelle zone de conflit et pour renforcer la priorité des piétons.

6.3 Zones de croisement

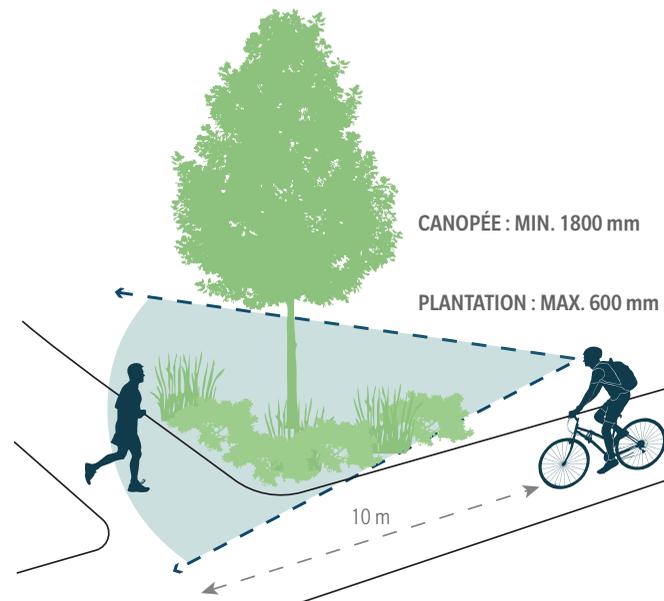


- ▶ Les zones de croisement se trouvent aux jonctions de sentier où se rencontrent deux voies de déplacement ou plus. Les zones de croisement devraient être conçues de manière à ralentir et à faciliter la circulation des usagers.
- ▶ La configuration des zones de croisement devrait indiquer clairement 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 configurations simples en T sont encouragées. Il faut éviter les configurations complexes en Y et les géométries triangulaires où les profils de passage sont confus.
- ▶ Des démarcations devraient être utilisées 20 mètres avant les jonctions pour informer à l'avance les usagers d'une zone de croisement (par des démarcations ou de la signalisation).
- ▶ Des traitements de surface (p. ex., peinture, pavés, asphalte texturé, etc.) peuvent être

LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

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 la voie 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.



7 Aménagements latéraux

7.1 Talus

GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

- ▶ 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 des détails artistiques ou architecturaux (détails en relief, placages ou peintures murales).
- ▶ Un accotement nivelé d'au moins 300 millimètres devrait être prévu des deux côtés du sentier.

7.2 Protection latérale

GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

- ▶ 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 x.x) 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

GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

- ▶ 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 x.x, « Lieux d'intérêt et espaces publics ».
- ▶ Lorsqu'ils se trouvent sur une aire pavée, les bancs de parc devraient être suffisamment en retrait (xxx millimètres) pour que les cyclistes ne heurtent pas leurs pattes extérieures.

7.4 Zone de plantation

GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

- ▶ Lorsque le sentier traverse une pelouse ou un pré, il devrait être bordé de la bande tondue standard de 300 millimètres.
 - 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 millimètres de hauteur) à moins de 1,5 mètre 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 mètre de distance de la bordure du sentier afin d'éviter l'empiètement des branches et l'incidence des racines sur la surface du sentier.
 - Il faudrait installer des membranes anti-racines pour protéger la fondation du sentier.

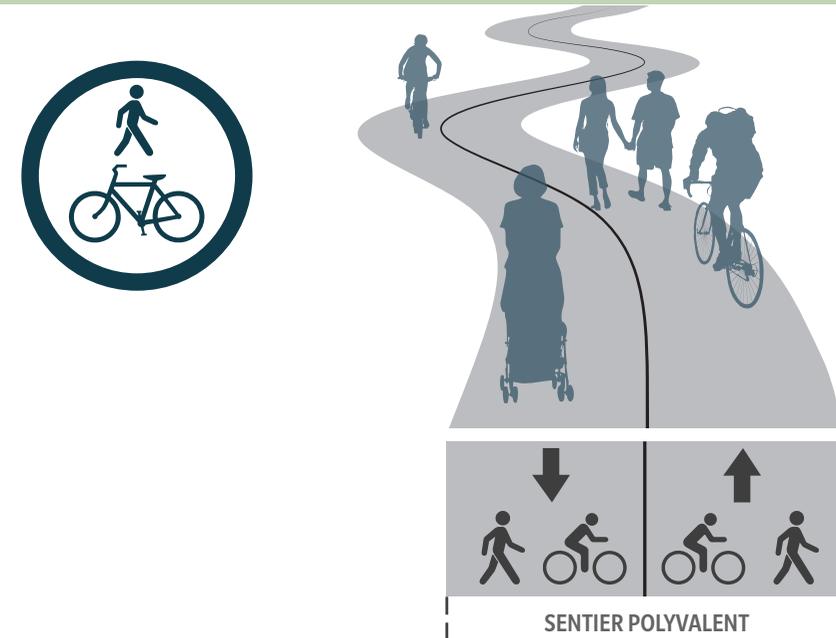
LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

8 Sentiers divisés

- ▶ La configuration par défaut du Sentier de la capitale correspond à un corridor polyvalent simple.
- ▶ Des sentiers divisés peuvent être aménagés à des endroits où la fréquentation des piétons et des cyclistes est élevée.
 - La division des sentiers devrait être faite en fonction des deux types d'usagers (piétons et cyclistes) se trouvant aux extrémités du spectre des vitesses de déplacement.
 - 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.
- ▶ 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.
- ▶ Il faudrait procéder judicieusement à la division afin de maximiser l'expérience des usagers, tout en réduisant au minimum les coûts supplémentaires et les incidences environnementales possibles.
- ▶ La création de lieux d'intérêt appropriés peut réduire la nécessité de diviser tout un corridor, ces lieux offrant des points d'arrêt et des refuges adéquats à l'extérieur des voies de circulation du sentier.
- ▶ On devrait diviser les sentiers près des zones piétonnes où il y a une proportion élevée de personnes qui se déplacent lentement à pied (plus de 75 % des usagers).
- ▶ Le besoin de diviser un corridor de sentier devrait être évalué au moyen du tableau suivant :

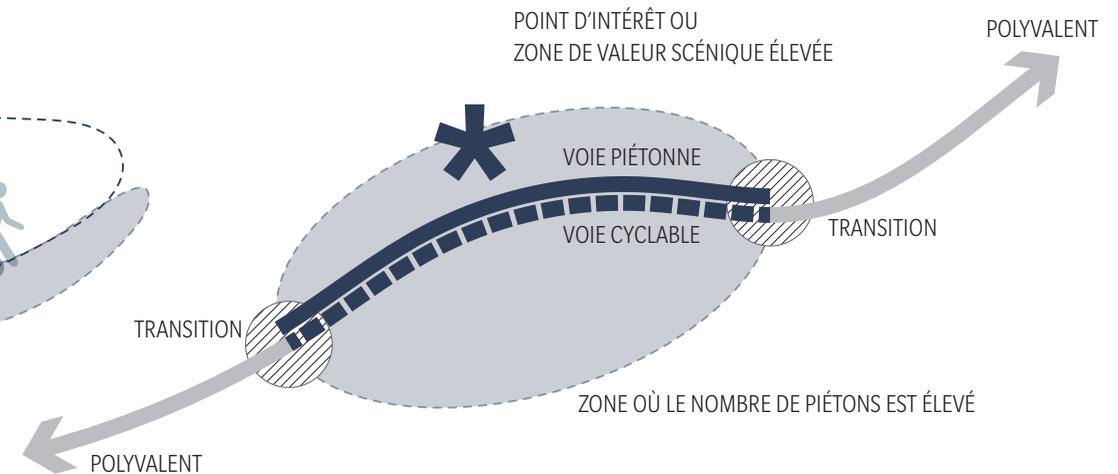
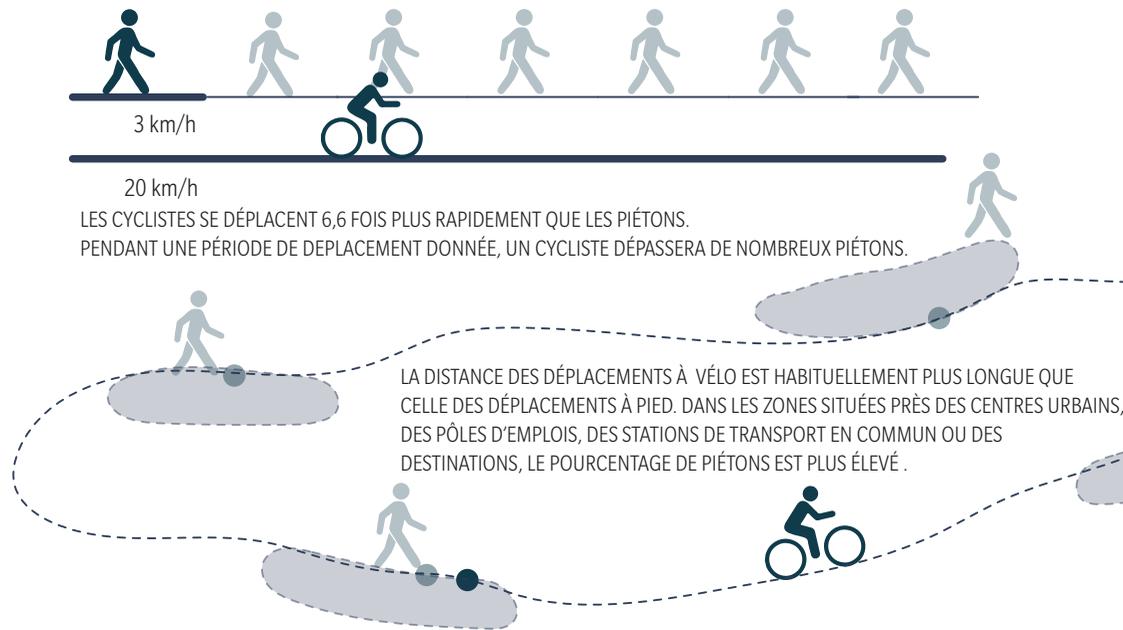
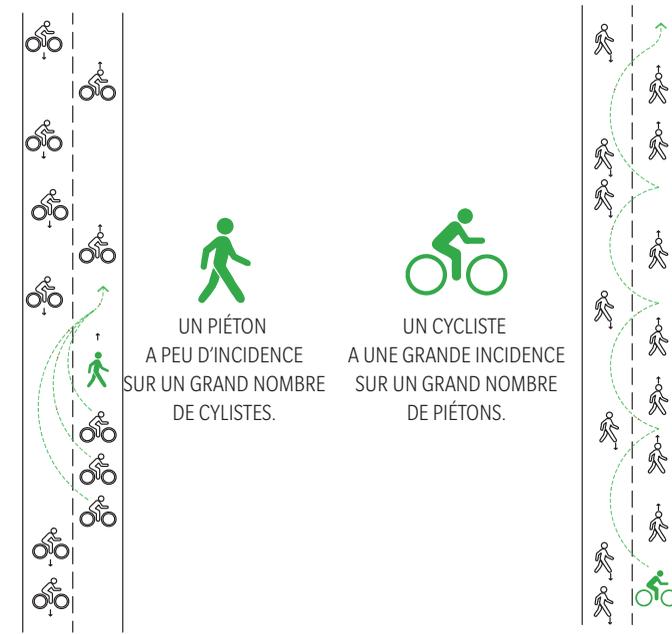
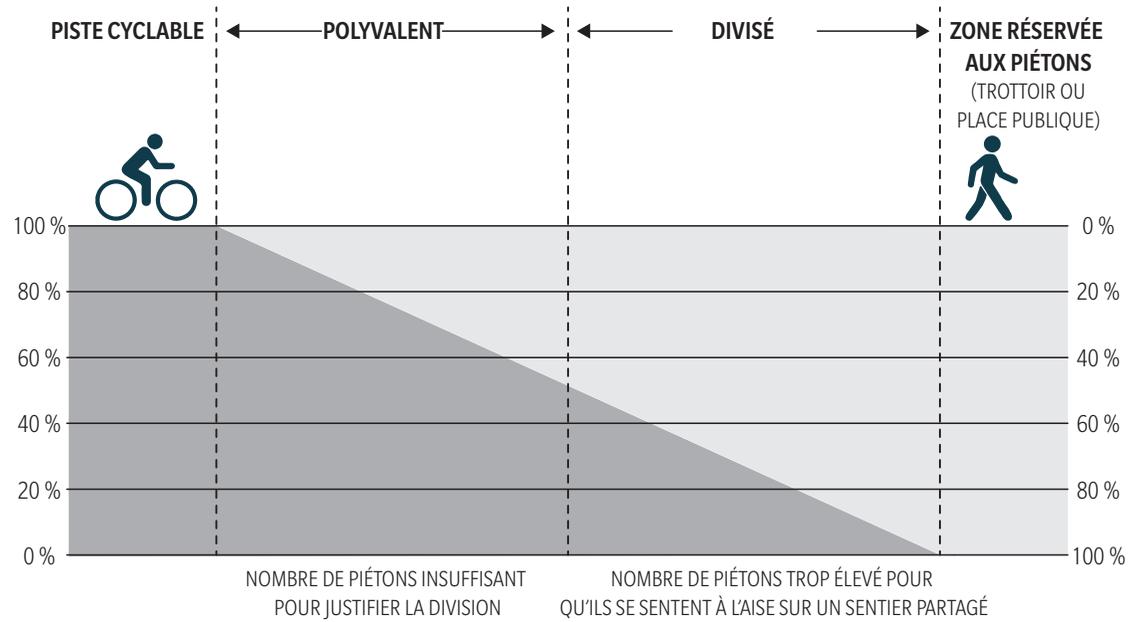
FACTEURS	COTE		
	0	1	2
INDICE DE DÉBIT	FAIBLE	MOYEN	ÉLEVÉ
RATIO PIÉTONNIER	< 50 %	DE 50 % À 75 %	> 75 %
TYPE D'EMPLACEMENT	RURAL	URBAIN	CŒUR
VALEUR SCÉNIQUE	FAIBLE	MODÉRÉE	ÉLEVÉE

8.1 Corridor polyvalent



- ▶ La nature polyvalente du corridor typique du Sentier de la capitale devrait être préservée. Lorsque le sentier est divisé, les corridors devraient comporter deux parties complémentaires :
 - une voie cyclable bidirectionnelle (largeur minimale de trois mètres);
 - une voie piétonne bidirectionnelle (largeur minimale de deux mètres).
- ▶ 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.
- ▶ La nature polyvalente d'un tronçon du Sentier de la capitale ne devrait jamais être interrompue. Par exemple, les panneaux indiquant aux cyclistes de marcher à côté de leur vélo ne devraient jamais être utilisés sur une voie de communication.
- ▶ La signalisation, les symboles et les éléments du paysage devraient renforcer la nature polyvalente du Sentier de la capitale et indiquer le passage à un seul mode, au besoin (p. ex., sentiers locaux, trottoirs ou allées).

LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER



ÉBAUCHE 90%

8.2 Voie cyclable



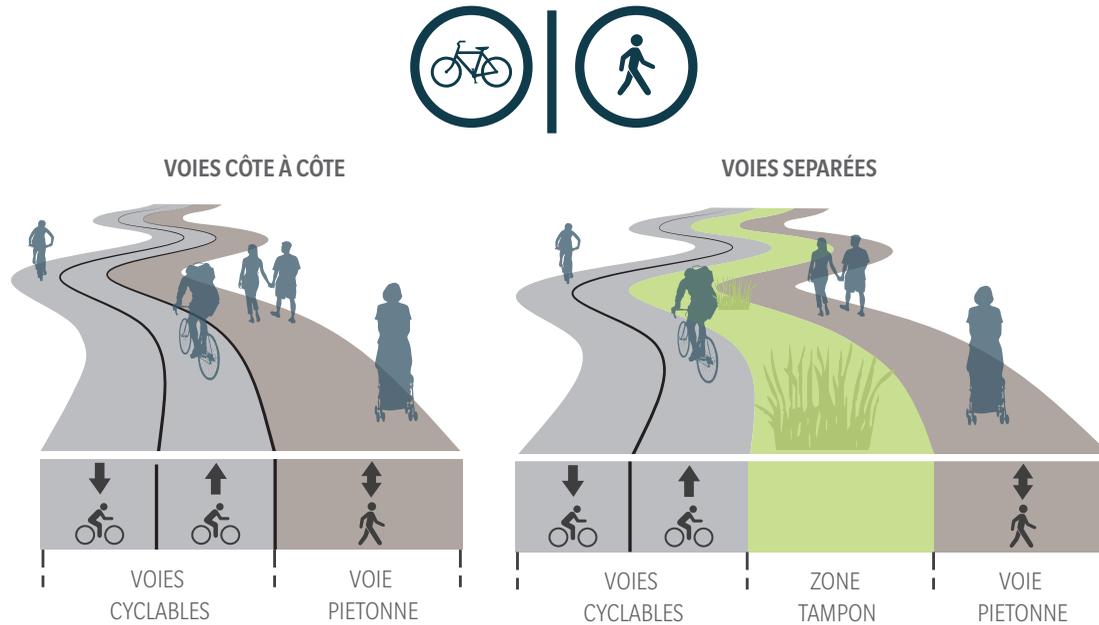
- ▶ La voie cyclable devrait constituer le prolongement principal du corridor polyvalent.
- ▶ La voie cyclable devrait se distinguer du corridor polyvalent par la signalisation, les marques sur la chaussée, les attributs de conception ou les matériaux utilisés.

8.3 Voie piétonne



- ▶ Une voie piétonne devrait être aménagée dans les zones très fréquentées par des piétons lents.
- ▶ La voie piétonne devrait satisfaire aux exigences minimales en matière de voies de circulation bidirectionnelle, mais elle peut également intégrer des éléments de lieux d'intérêt (*voir la section 4.x*).
 - La voie piétonne devrait être située le plus près possible du rivage, des éléments urbains ou des points d'intérêt.
 - La voie piétonne 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.

8.4 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 de pavage, etc.). Il faudrait éviter de trop utiliser des lignes peintes ou des panneaux de signalisation pour distinguer les voies de circulation.

► Sentier à voies séparées

- Ce scénario serait 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 toujours être à la vue l'un de l'autre et offrir la même expérience aux usagers (distance maximale de huit mètres entre les voies de circulation).
- Un écart d'élévation significatif entre les deux voies de circulation (plus de 1,5 mètre) 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 un sentier ou un sentier piéton local, et le corridor principal devrait être traité comme un tronçon polyvalent du Sentier de la capitale 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.

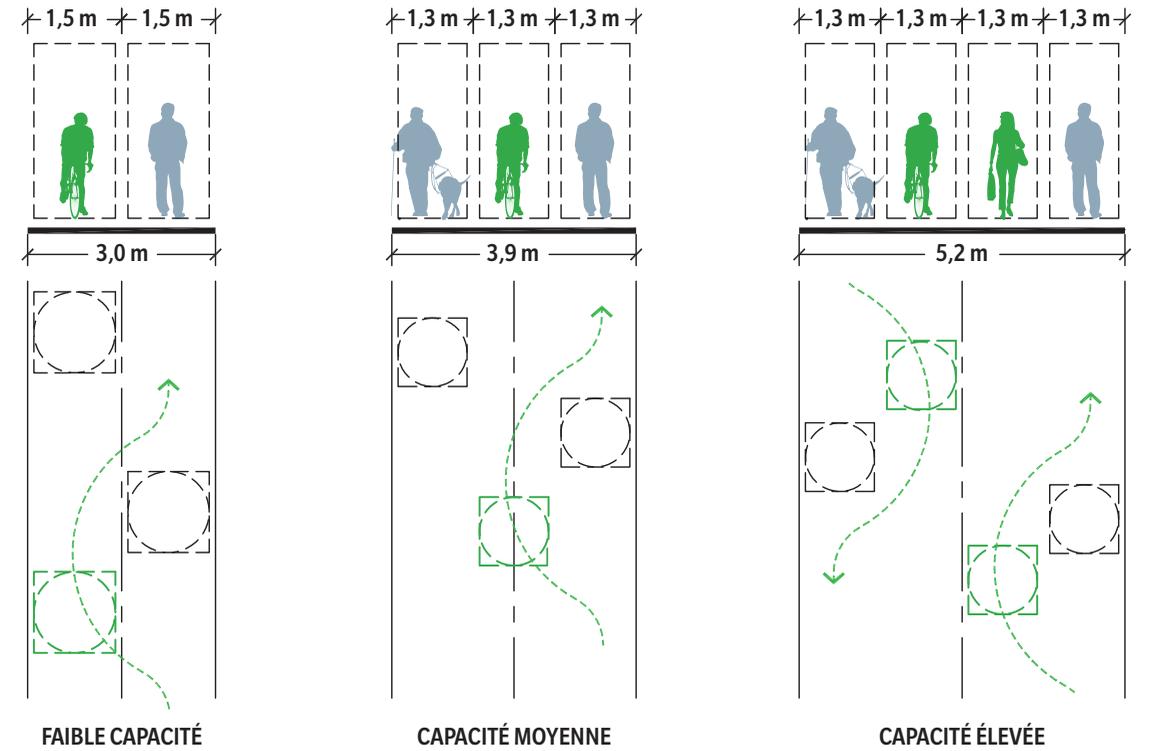
9 Largeur des sentiers

9.1 Largeur minimale

GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

- ▶ La largeur du Sentier de la capitale devrait être d'au moins 3 mètres.
 - 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 tronçons de sentiers polyvalents et tous les sentiers remis en état dans la zone centrale devraient être construits selon une largeur minimale de quatre mètres afin d'assurer la capacité future si l'espace le permet.
- ▶ Lorsque les sentiers sont divisés, les voies piétonnes devraient avoir une largeur minimale de deux mètres, et les voies cyclables, une largeur minimale de trois mètres (voir la section 4.x).

9.2 Capacité pratique



- ▶ Le sentier devra être plus large dans certains cas où le volume d'usagers ou la fréquence de circulation l'exige.
 - Les sentiers plus larges peuvent supporter une plus grande diversité de vitesses et rendre facile et sécuritaire le dépassement des usagers qui se déplacent plus lentement.
- ▶ Les sentiers devraient être conçus en fonction d'une capacité pratique cible qui repose sur les trois catégories qui suivent.

LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

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 mètres (deux voies de circulation de 1,5 mètre)
- Aucune division

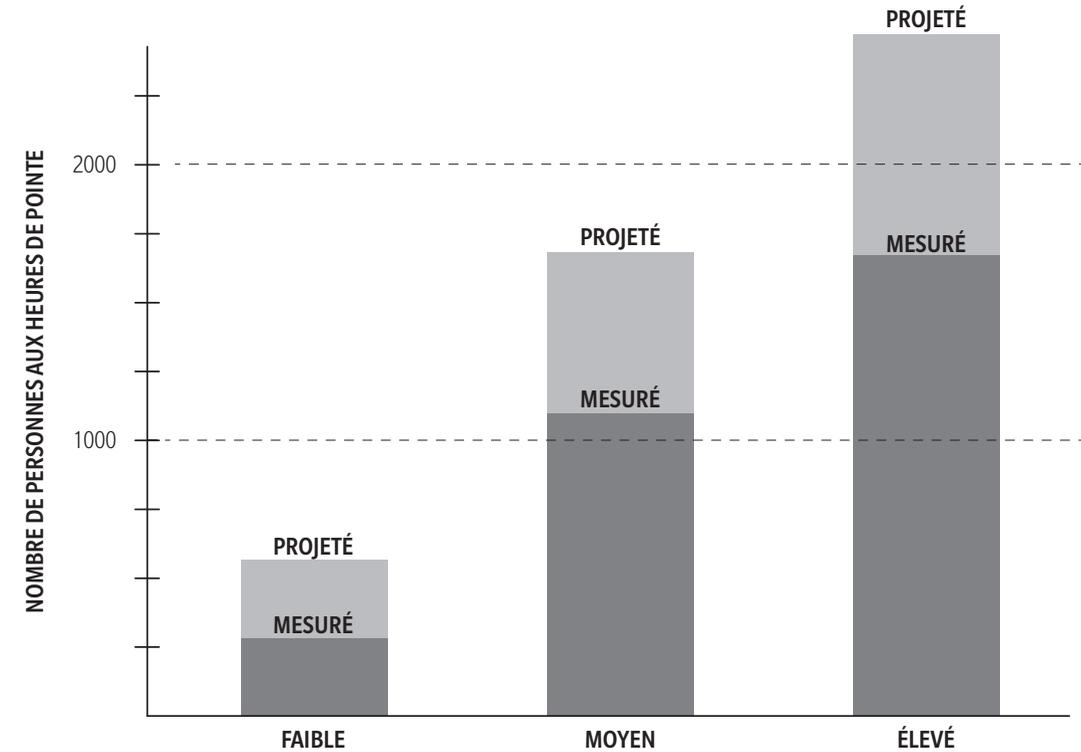
Capacité moyenne

- 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 mètres (deux voies de circulation de 2 mètres)
- Division des voies : voie piétonne de 2 mètres et voie cyclable de 3 mètres

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 mètres (deux voies de circulation de 2,5 mètres)
 - Division des voies : voie piétonne de 3 à 5 mètres et voie cyclable de 3 à 4 mètres
- 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 4.x).
- Dans les zones où les tronçons du Sentier de la capitale 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.

9.3 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 de pointe actuel × facteur population
 - Débit de pointe actuel : débit d'usagers durant les périodes de pointe présentement
 - Facteur population : pourcentage prévu de la croissance de la population, associé au changement de la part modale de la mobilité active au cours d'une période de 15 ans

LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

- ▶ 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 précédente.
- ▶ Seuils
 - De faible à moyen : 1 000 usagers/jour
 - De moyen à élevé : 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 suivante*).
- ▶ La largeur de conception des nouveaux tronçons devrait être étayée par une analyse complète de divers facteurs, notamment l'indice de débit, les modes de déplacement combinés et le niveau de service actuel, laquelle sera suivie d'une étude de faisabilité et d'une évaluation de l'impact.

10 Traitement des zones

10.1 Zones de transition

GRAPHIQUE/PHOTO À VENIR

- ▶ La transition entre les différentes configurations de sentier devrait être fluide et intuitive (p. ex., d'un sentier polyvalent de trois mètres à faible débit à un sentier séparé à débit élevé).
- ▶ Des repères visuels devraient être fournis 20 mètres avant le changement de configuration afin d'informer les usagers des conditions changeantes.
- ▶ 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 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 séparation des différents types d'utilisation.

10.2 Zones de priorité aux piétons

GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

- ▶ Lorsque des voies de circulation réservées se croisent, 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.

10.3 Zones de vitesse réduite

GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

- ▶ Des zones de vitesse réduite devraient être utilisées dans les zones à débit élevé d'usagers et de circulation piétonnière, notamment aux culées et aux croisements de ponts, sur des places publiques et dans des parcs, ou dans des environnements denses du centre-ville.
- ▶ Tous les usagers devraient adapter leur vitesse pour respecter celle de l'usager le plus lent et le plus vulnérable.

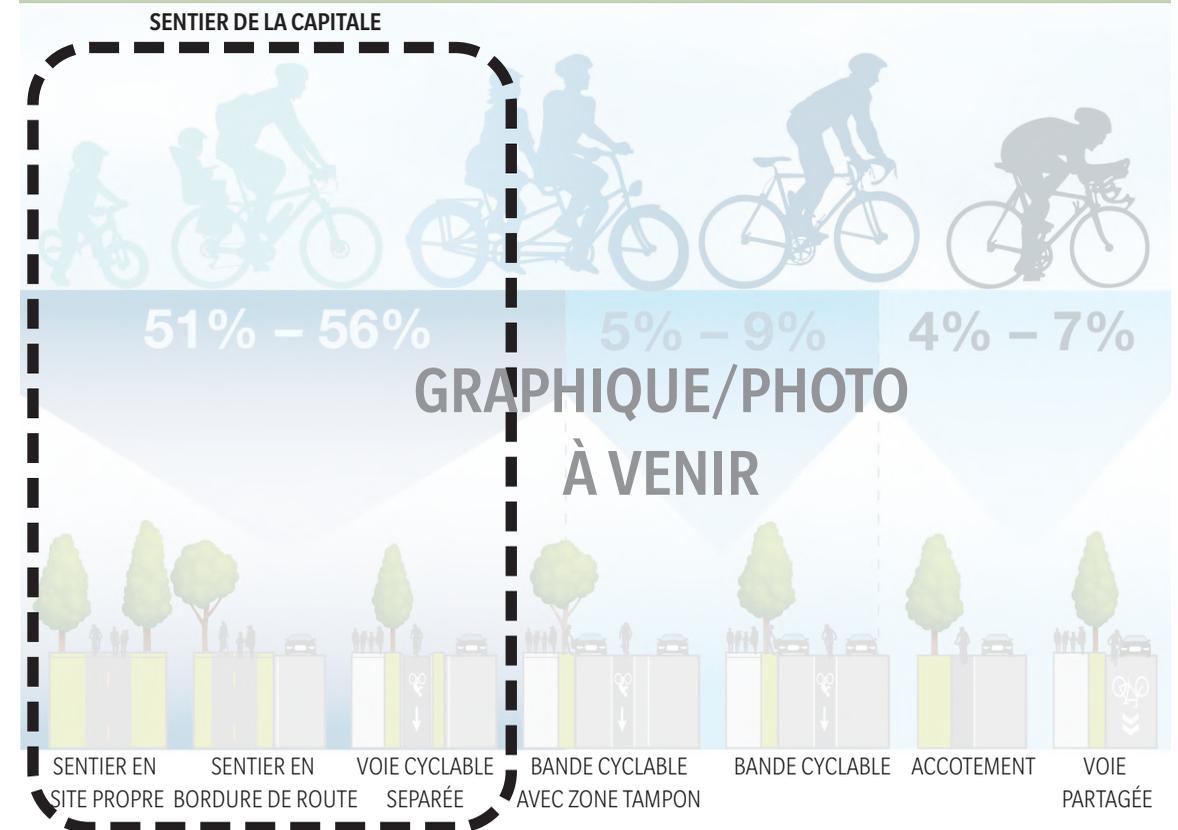
LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

- ▶ **Caractéristiques recherchées des 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
 - Priorité aux piétons renforcée
 - Signalisation et marques sur la chaussée correspondant à celles des autres zones de vitesse réduite
- ▶ Les textures de surface peuvent inclure de la peinture ou des revêtements contrastants pour définir la zone de vitesse réduite.
- ▶ 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.
- ▶ Un élément de signalisation ou un symbole graphique uniforme (comme une borne flexible à deux faces avec un message graphique) devrait 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.

11 Routes et véhicules motorisés

- ▶ 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.

11.1 Installations sur rue



- ▶ 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

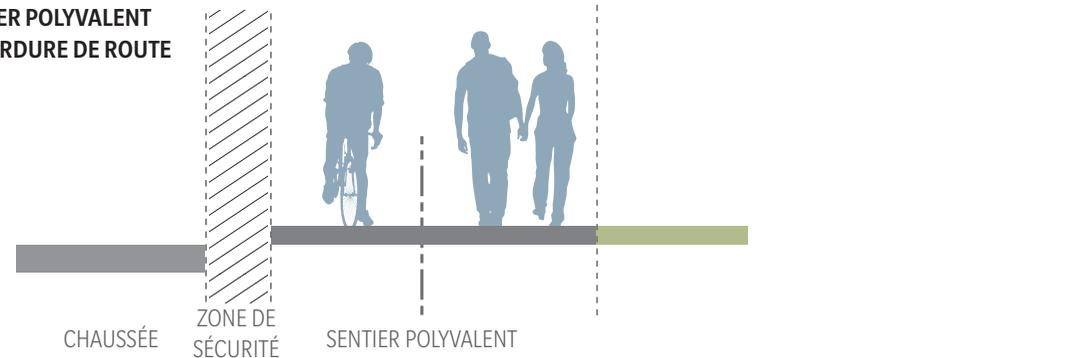
LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

liens temporaires pour améliorer la connectivité du réseau idéal. Le cas échéant, les voies sur rue doivent :

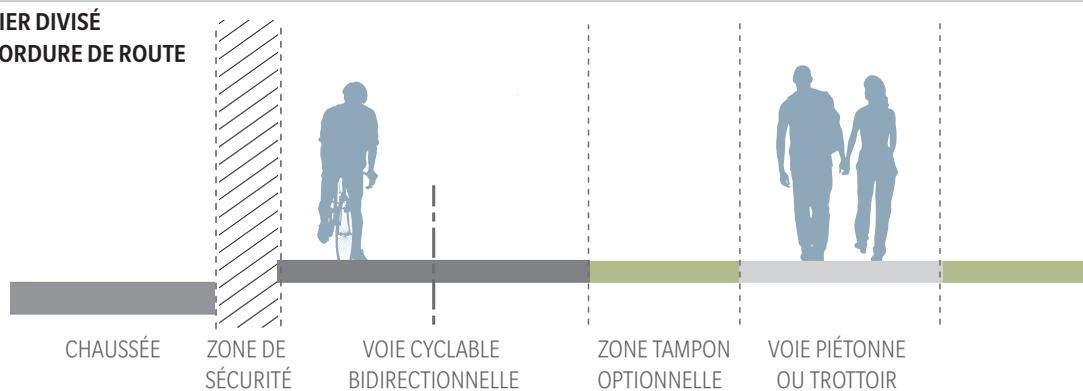
- être accompagnées de trottoirs adjacents;
- être signalisées et désignées comme des éléments du Sentier de la capitale, les points de connexion au réseau devant être clairement indiqués;
- être conçus avec des passages et liens sécurisés et pratiques pour les piétons et les cyclistes, afin de permettre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

11.2 Sentier en bordure de route

SENTIER POLYVALENT EN BORDURE DE ROUTE



SENTIER DIVISÉ EN BORDURE DE ROUTE

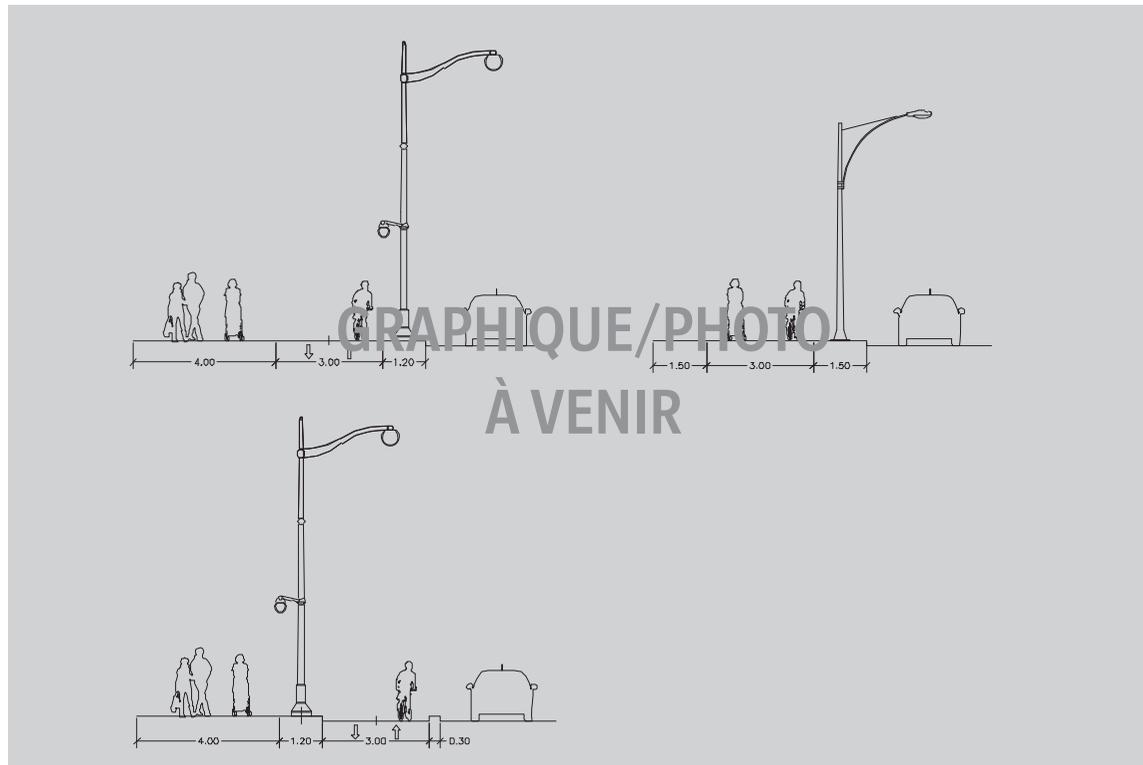


- Lorsqu'un tronçon du Sentier de la capitale est immédiatement adjacent à une route (p. ex., sur des ponts ou le long de corridors de promenade étroits), il doit être conçu comme un corridor de

sentier bidirectionnel.

- 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'utilisateurs 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 trois mètres 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 millimètres entre la bordure du sentier et la voie des véhicules (500 millimètres, si possible).
 - La zone de sécurité peut être constituée des éléments suivants :
 - une zone tampon, une médiane ou une zone paysagée aménagée;
 - une distance de dégagement et une séparation texturée entre le sentier et le bord du trottoir;
 - une médiane atténuée séparant le sentier de la voie des véhicules;
 - un garde-corps lorsqu'il n'est pas possible d'aménager une zone tampon ou lorsque la limite de vitesse affichée est supérieure à 60 km/h.
 - 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 le Sentier de la capitale en bordure de route et les trottoirs continus doivent être clairement définies.
 - Si l'espace est suffisant, des voies séparées devraient être envisagées pour les piétons et les cyclistes, en particulier sur les ponts interprovinciaux.

LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER



► 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.

► 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 mètre de largeur.

11.3 Liens 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.
- Les voies de circulation du sentier doivent être reliées directement au tronçon de sentier le plus proche, idéalement du même côté que le lien interprovincial, sans passage à niveau.
- Il faut éviter les parcours et connexions multiples et privilégier un parcours clair.

LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

- ▶ Les intersections aux abords du pont dans chaque province devraient être traitées avec attention afin de permettre aux usagers du sentier 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 Sentier de la capitale.
 - 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.

11.4 Intersections et passages

GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

- ▶ Les intersections et passages devraient :
 - être intuitifs;
 - fournir une visibilité adéquate;
 - faciliter le contact visuel entre les usagers du Sentier de la capitale 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).

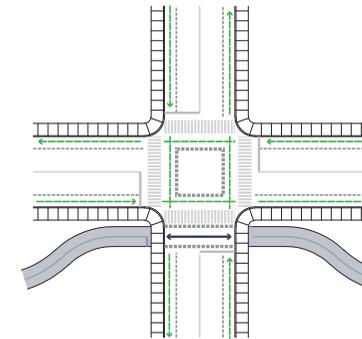
ÉBAUCHE 90%

LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

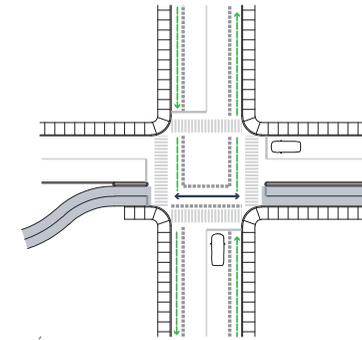
- ▶ Les intersections et les passages devraient comprendre des éléments de conception universelle, comme un pavage tactile, des boutons sonores et faciles d'accès pour le franchissement des voies, ainsi que de larges bordures de trottoirs abaissées.
- ▶ Toutes les intersections et tous les passages signalisés devraient détecter automatiquement les cyclistes 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 pour alerter les automobilistes et indiquer la priorité des usagers du sentier.

11.5 Types d'intersections

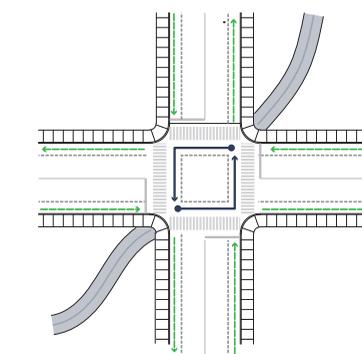
INTERSECTION À QUATRE BRANCHES



SCÉNARIO 1

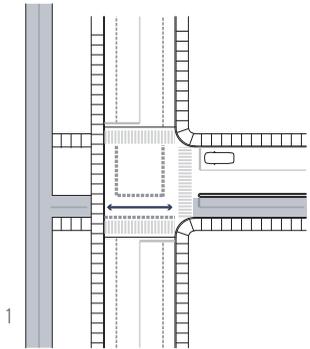


SCÉNARIO 2

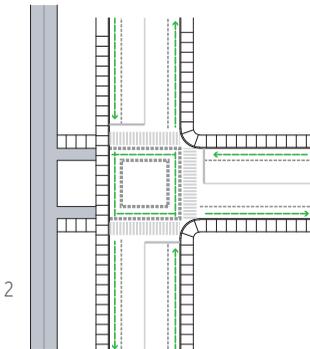


SCÉNARIO 3

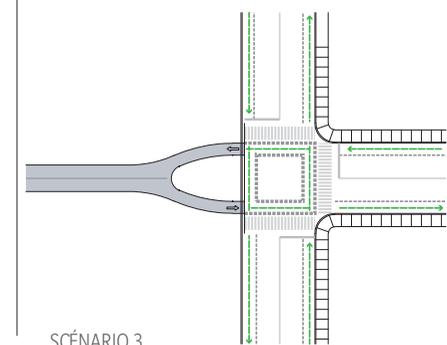
INTERSECTION À TROIS BRANCHES



SCÉNARIO 1



SCÉNARIO 2



SCÉNARIO 3

LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

- ▶ L'expérience des usagers du Sentier de la capitale 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.

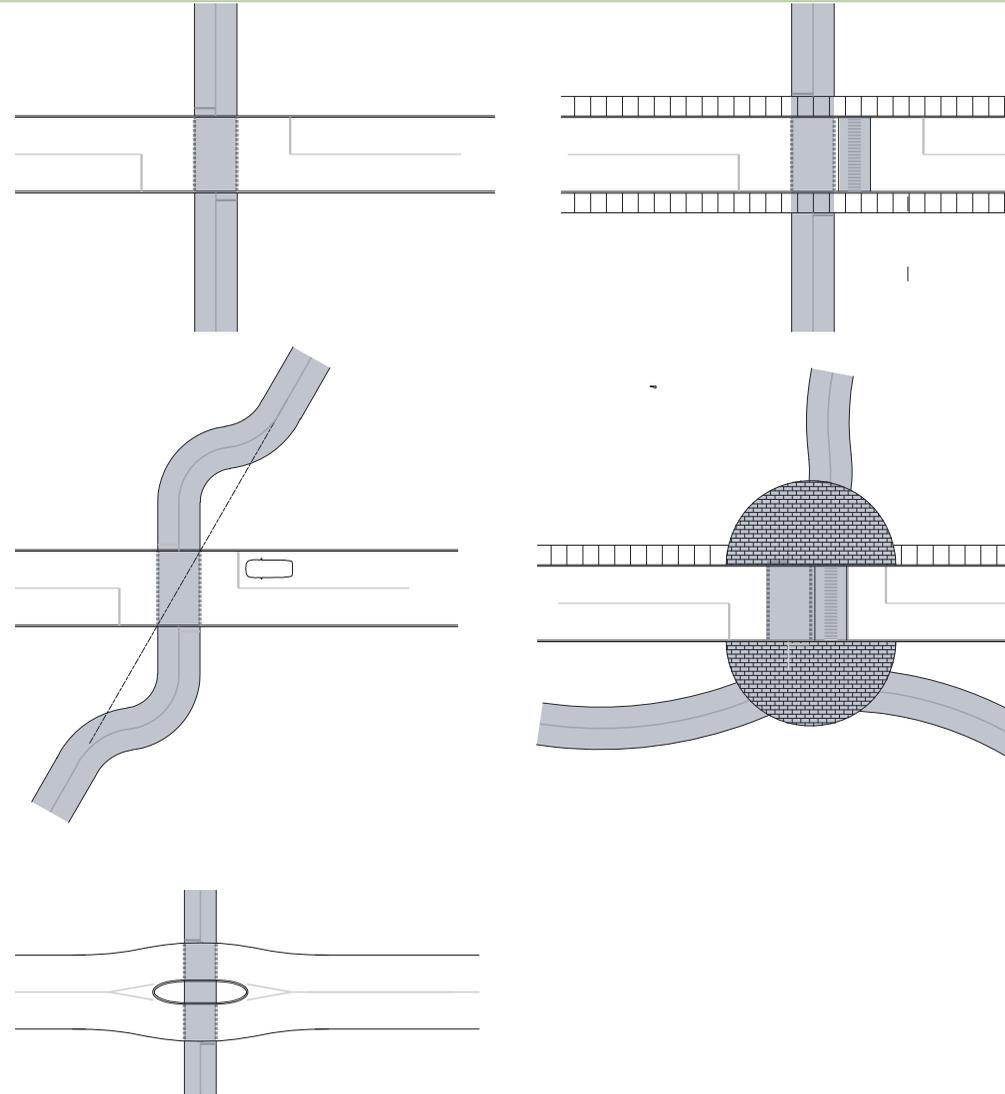
- ▶ **Scénario 3 : Passage d'un sentier polyvalent bidirectionnel à des voies et trottoirs municipaux sur rue**

- Dix mètres 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 degrés, à au moins 5 mètres du bord des voies de circulation automobile.
- Les routes de liaison devraient être dotées d'îlots de refuge.

11.6 Types de passages



LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

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

Scénario 1 : Arrêt obligatoire au passage entre deux intersections

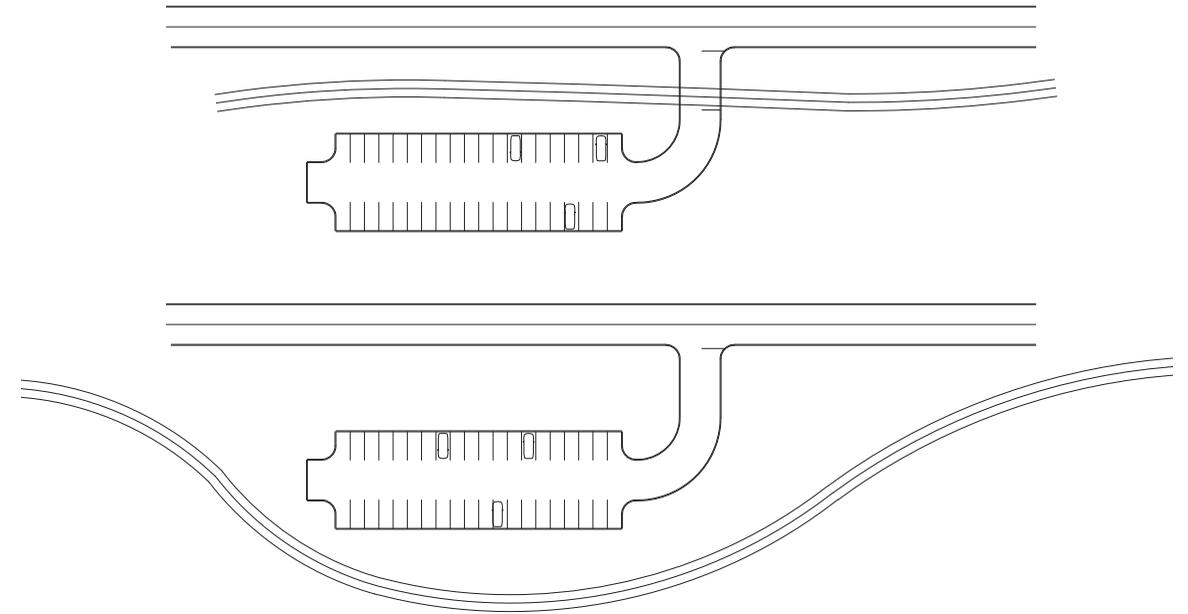
- La priorité est accordée aux usagers du Sentier de la capitale plutôt qu'aux automobilistes.
- Des panneaux d'arrêt ou des signaux de passage sont installés pour les automobilistes, et des panneaux d'avertissement sont installés pour les usagers du sentier.
- Les passages traversant les promenades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

Scénario 2 : Passage entre deux intersections non signalisé

(p. ex., promenade Sir-George-Étienne-Cartier)

- 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.

11.7 Parcs de stationnement et allées de circulation



- Dans la mesure du possible, les nouveaux tronçons du Sentier de la capitale 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 du Sentier de la capitale, et les voitures, céder le passage.
 - Les panneaux d'arrêt obligatoire pour les usagers du Sentier de la capitale 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 de parcs de stationnement.

LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

- ▶ Lorsque le Sentier de la capitale traverse un parc 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 dégagement peinte ou un îlot de plantation afin d'éviter tout risque d'emportierage.
 - Le passage doit se différencier de la zone de stationnement au moyen d'une couleur ou d'une texture de surface contrastante.
 - Le Sentier de la capitale ne devrait jamais suivre l'allée de circulation d'un parc de stationnement ni être situé directement derrière les espaces de stationnement des véhicules.
- ▶ Lorsque le Sentier de la capitale longe un parc 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.
- ▶ Les espaces de stationnement d'accès universel devraient être dotés de bordures abaissées ou de rampes reliées au Sentier de la capitale, sans empiéter sur les voies de circulation du sentier ou la zone de dégagement.
- ▶ L'entretien hivernal des parcs de stationnement doit être pris en considération, et l'entreposage de la neige ne doit pas entraver l'utilisation des sentiers pour que les sentiers demeurent dégagés, bien entretenus et axés sur l'utilisateur.
- ▶ 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.
- ▶ Le caractère du corridor du Sentier de la capitale doit respecter la caractérisation des types de paysage qui suit.

12.1 Paysages anthropocentriques



URBAIN



PARC AMÉNAGÉ



AGRICOLE

- ▶ 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 conservées et mises en évidence comme éléments caractéristiques de l'endroit.

Caractéristiques des paysages 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

LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

- Reflet du contexte local ou présence d'éléments génériques appropriés renforçant l'image de marque du sentier
- Éclairage approprié aux destinations importantes, dans les zones très fréquentées et aux endroits qui en nécessitent pour des raisons de sécurité

Caractéristiques des paysages agricoles

- Respect du décor champêtre
- Présence d'éléments de sentier qui préservent et rappellent les clôtures traditionnelles

12.2 Paysages écocentriques



BOISÉ



ESPACE OUVERT



RIVERAIN

- ▶ 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 paysages boisés

- 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

Caractéristiques des paysages 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 paysages 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 mètres 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

- ▶ Les corridors du Sentier de la capitale doivent protéger les fonctions écologiques de la région de la capitale et y contribuer.
- ▶ La présence d'éléments naturels (comme les ravins, les cours d'eau et la végétation) qui caractérisent chaque zone devrait être renforcée et protégée.
- ▶ 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.
- ▶ 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.

13.1 Habitats naturels valorisés

GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

- ▶ Il faut atténuer tout impact potentiellement négatif du Sentier de la capitale sur les zones d'habitat naturel valorisé.
- ▶ Une attention particulière doit être accordée aux effets de la fragmentation de l'habitat sur les plantes et les espèces animales indigènes.
 - 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.

13.2 Gestion de la végétation

GRAPHIC/PHOTO
TO COME

- ▶ 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.

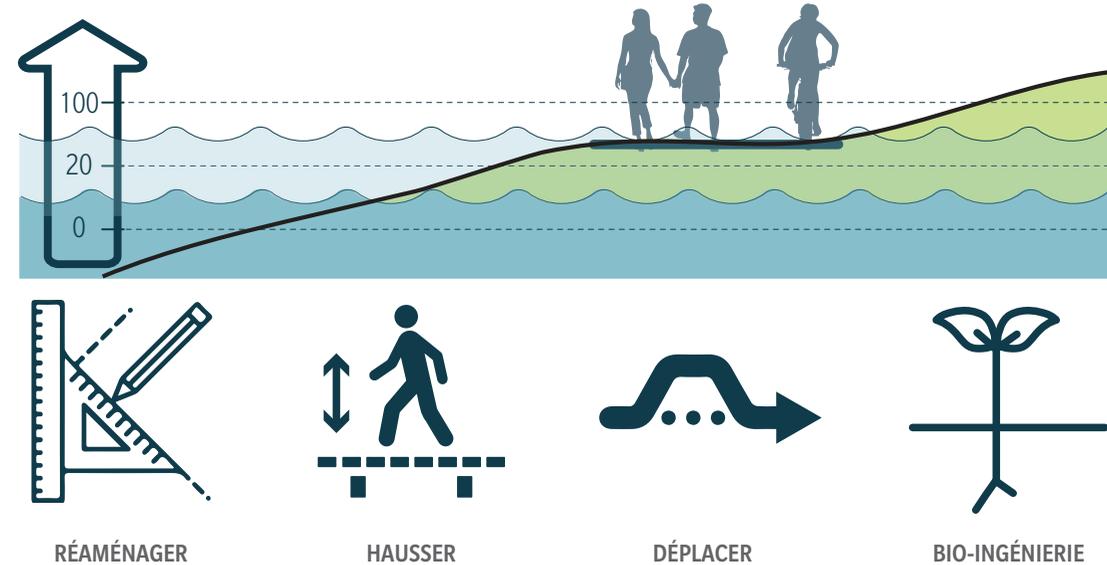
14 Rives et zones inondables

14.1 Zones riveraines

GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

- ▶ Une zone tampon paysagée doit être aménagée entre le sentier et la berge adjacente. Une zone d'au moins 15 mètres ou dont la largeur correspond à la plaine inondable de 20 ans devrait être prévue, selon la largeur la plus grande.
- ▶ Des plantes indigènes résistantes ayant un système racinaire profond pouvant retenir les sols et ralentir le ruissellement des eaux de pluie devraient être plantées dans les talus riverains.
- ▶ Des techniques de bio-ingénierie devraient être utilisées pour construire et réparer les rives sujettes à l'érosion adjacentes aux sentiers.
- ▶ Éviter l'utilisation excessive de l'enrochement comme technique de stabilisation.

14.2 Zones inondables

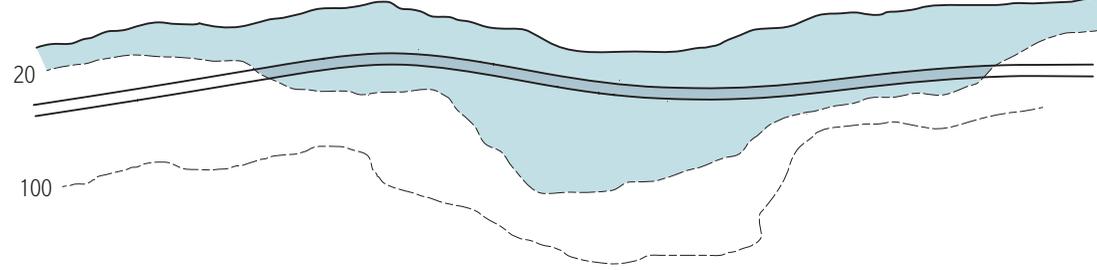


- ▶ De nombreux tronçons du Sentier de la capitale permettant d'accéder au rivage et aux cours d'eau continueront d'être sujets aux inondations, car ils sont situés dans une plaine inondable.
- ▶ Toutes les techniques d'adaptation aux inondations et d'atténuation de celles-ci devraient viser l'utilisation des forces et des processus naturels. Les techniques de durcissement comme les levées 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).

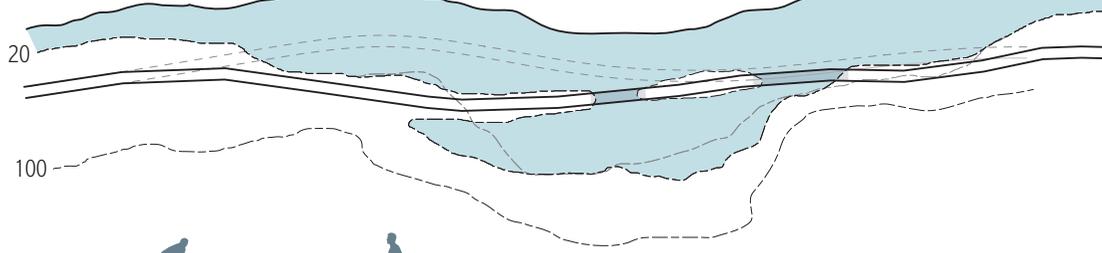
LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

14.3 Plaine inondable de 20 ans

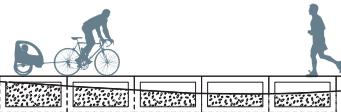
SENTIER RÉGULIÈREMENT INNONDÉ



SENTIER RÉAMÉNAGÉ



SENTIER DOTÉ D'UN DÉVERSOIR



- ▶ 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.
 - On devrait conserver 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.
 - 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.

- ▶ 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

- ▶ 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 faudra réaménager le tronçon afin de l'élever le plus possible tout en équilibrant les déblais et remblais, en améliorant l'état de la berge et en respectant les exigences de la réglementation concernant la plaine inondable. Il faudra envisager d'autres parcours et des déviations pour les zones inondables très fréquentées.

14.4 Plaine inondable de 100 ans

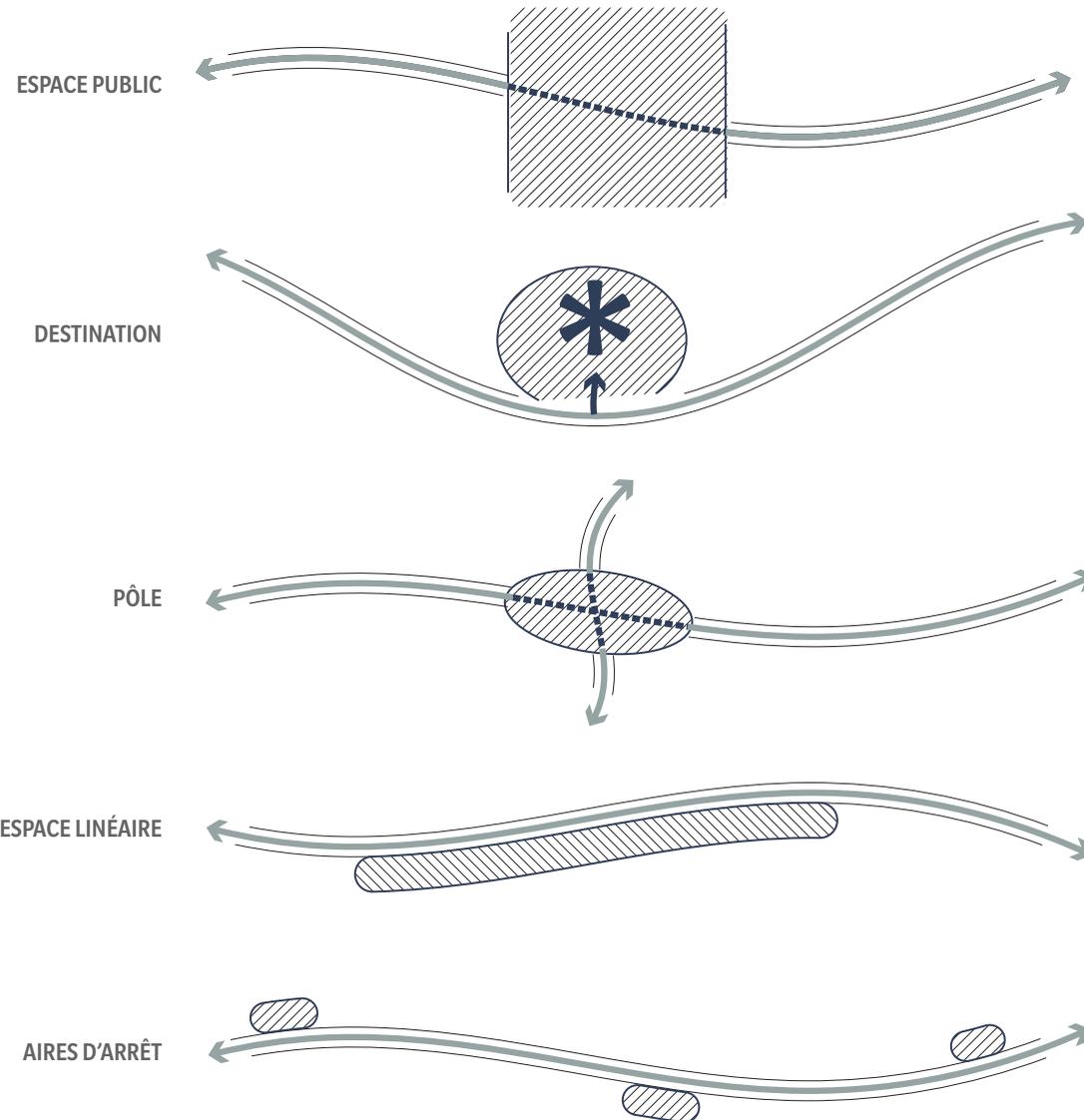
GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

- ▶ 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

15.1 Lieux d'intérêt



- Le Sentier de la capitale 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.
- Le Sentier de la capitale devrait servir de complément et contribuer aux initiatives de création de lieux d'intérêts des environs, selon les scénarios décrits ci-dessous.

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.

Espace linéaire

- 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.

Aire 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

GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

- 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 Sentier de la capitale pour améliorer la connectivité et l'accès.

15.3 Belvédères et points d'observation

GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

- ▶ 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.

15.4 Aires de service

GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

- ▶ 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).
- ▶ 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.

LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

► 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

15.5 Lieux de repos

GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

- 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.

ÉBAUCHE 90%

LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

- ▶ **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 devraient inclure :**
 - des bancs;
 - des installations de verrouillage de vélos;
 - des informations d'orientation;
 - des éléments spéciaux comme des panneaux 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

GRAPHIQUE/PHOTO À VENIR

- ▶ **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.
 - La signalisation qui oblige les cyclistes à descendre de leur vélo et à marcher ne doit pas être utilisée sur le Sentier de la capitale. Elle ne devrait s'appliquer 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, le Sentier de la capitale devrait 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.**

LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

- ▶ 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.
- ▶ Le Sentier de la capitale devrait 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

16.1 Fondations des sentiers

GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

- ▶ Le sol de fondation du sentier doit être conçu pour s'adapter aux conditions géologiques et maximiser la durée de vie du Sentier de la capitale.
- ▶ 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).

ÉBAUCHE 90%

LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

- ▶ 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 mètre du revêtement du sentier.

16.2 Drainage

GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

- ▶ La modification du sentier devrait 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 du Sentier de la capitale 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 éléments de retenue des accotements pour éviter le lessivage.

- ▶ Le Sentier de la capitale devrait être surmonté 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 du sentier devrait se trouver à au moins 25 millimètres 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 du sentier 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.
- ▶ Le Sentier de la capitale devrait être conçu 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.

16.3 Matériaux de revêtement de surface

GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

- ▶ La surface d'un sentier 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 réservés.
- ▶ 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.

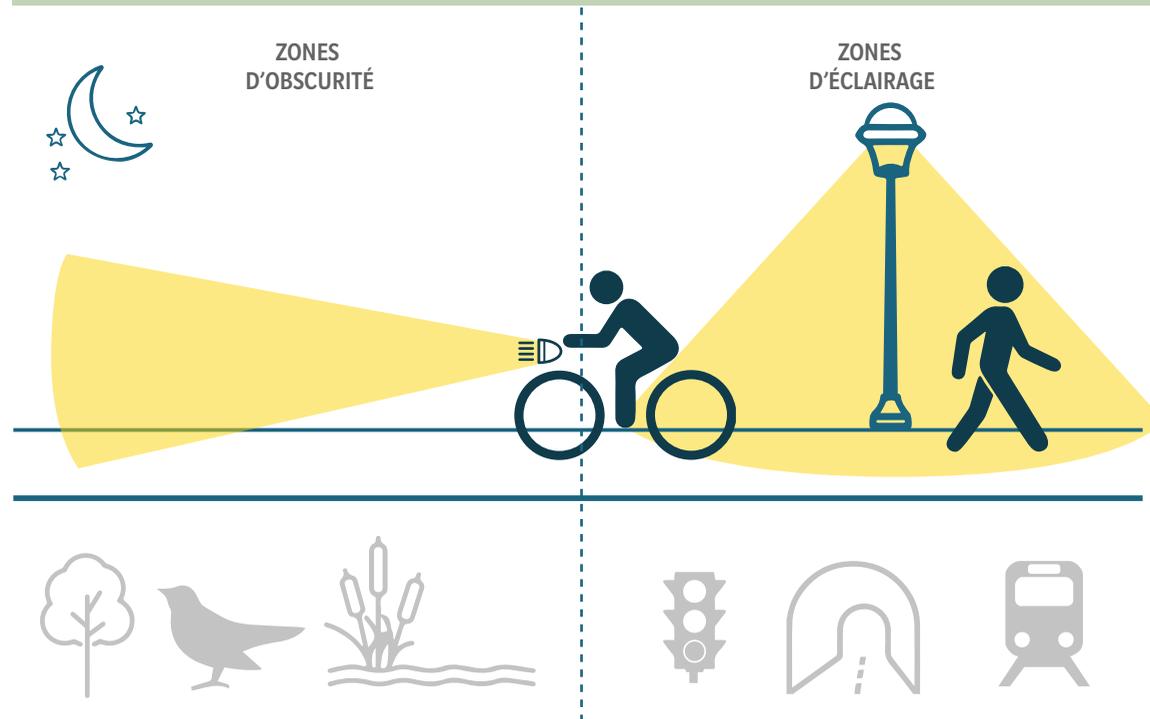
- ▶ Les coûts globaux du cycle de vie du matériau doivent être pris en compte lors de la conception ou de la réfection des éléments d'un sentier. La préférence devrait être donnée aux solutions durables ayant une longue durée de vie.
- ▶ Les zones de priorité aux piétons doivent être différenciées par des matériaux de pavage de qualité supérieure, par exemple des pavés texturés, des pavés en blocs ou du béton.
 - Lorsqu'un sentier est divisé, il convient d'envisager l'installation de béton ou d'une surface semi-dure pour le sentier piéton.

LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

17 Éclairage

- 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.

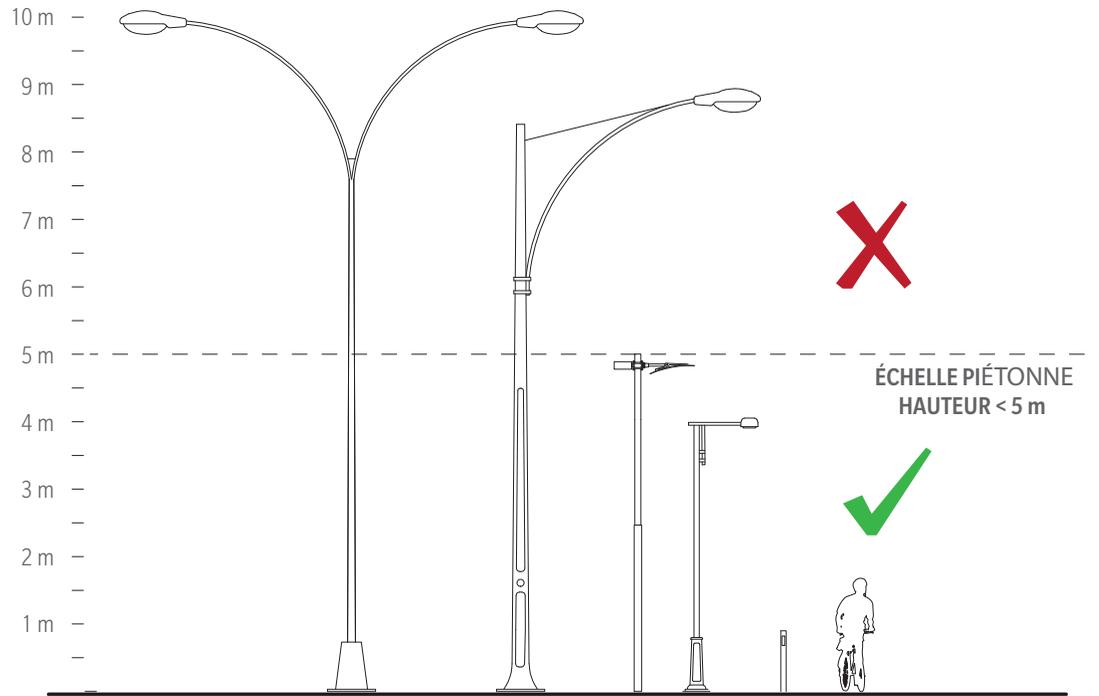
17.1 Critères d'évaluation



- 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.

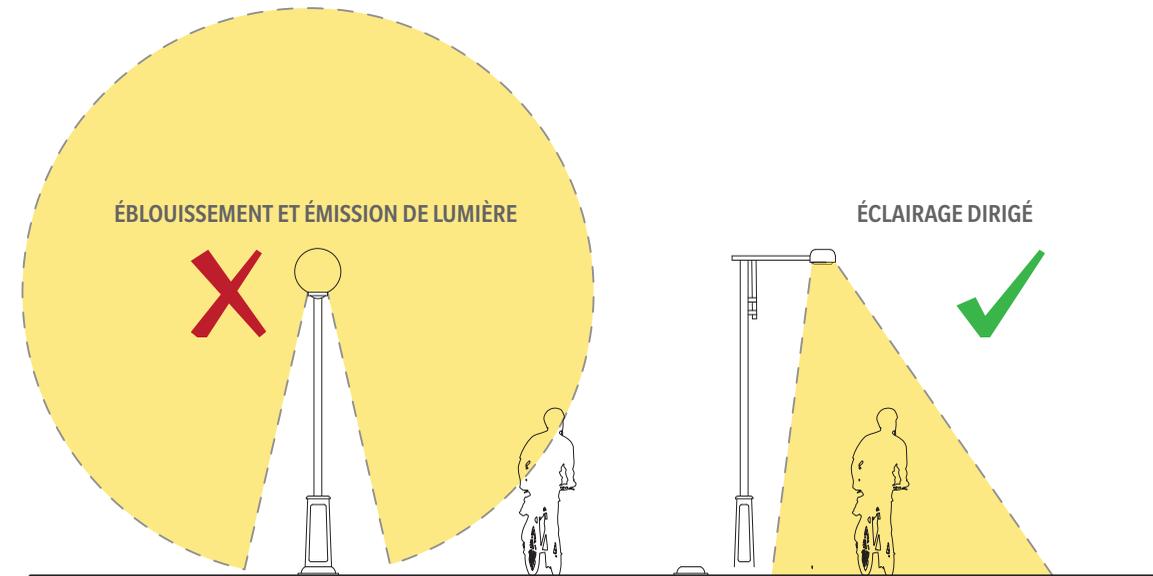
17.2 Critères d'efficacité



- ▶ 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.
- ▶ 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 privilégier l'utilisation de tons ambrés ou blancs chauds jusqu'à 3 000 K.
- ▶ 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.).

- ▶ La disposition et la conception des appareils d'éclairage devraient être efficaces et efficaces, permettant l'éclairage de la surface du sentier avec un minimum d'intrusion de lumière dans les zones environnantes.
- ▶ 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 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.



LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

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.

18 Aménagement pour l'hiver

18.1 Confort

GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

- ▶ 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 brise-vent et un relief topographique devraient être prévus le long du Sentier de la capitale afin de réduire l'exposition prédominante aux vents en hiver le long des tronçons destinés aux activités hivernales.

18.2 Points d'intérêt hivernaux

GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

- ▶ Les points d'intérêt hivernaux doivent être visibles et stimulants pendant les longs mois d'hiver.
 - Le choix des nouveaux emplacements devrait être fait en fonction de la fréquence d'utilisation et de l'environnement du tronçon de sentier. 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-chaleur

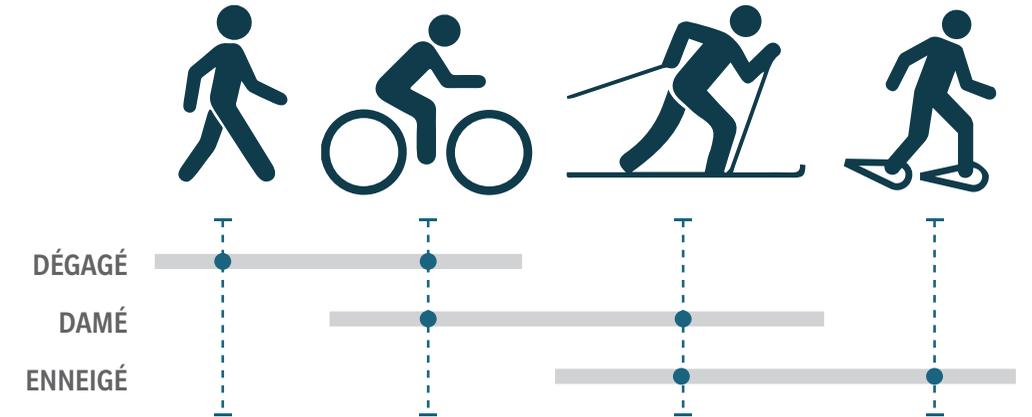
GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

- ▶ Les stations-chaleur doivent 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-chaleur peuvent comporter des espaces extérieurs protégés par des brise-vent abrités.
- ▶ Les stations-chaleur devraient être :
 - munies d'un éclairage saisonnier et de sources de chaleur carboneutres, le cas échéant;
 - situées à des jonctions et 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.

LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

- ▶ Le pavillon d'hiver des rapides Remic, situé le long du sentier d'hiver SJAM, est un exemple de station-chaueur.
- ▶ 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.

18.4 Entretien durant l'hiver



▶ Sentiers dégagés

- Seuls les sentiers qui constituent des liens urbains et des tronçons utilitaires importants faisant partie du réseau hivernal municipal plus vaste seront dégagés.
- Les sentiers dégagés seront évalués 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 le corridor du sentier.

LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

► Sentiers damés

- Les activités de damage devraient inclure le compactage de la neige pour le ski de fond au pas 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 millimètres 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

GRAPHIQUE/PHOTO À VENIR

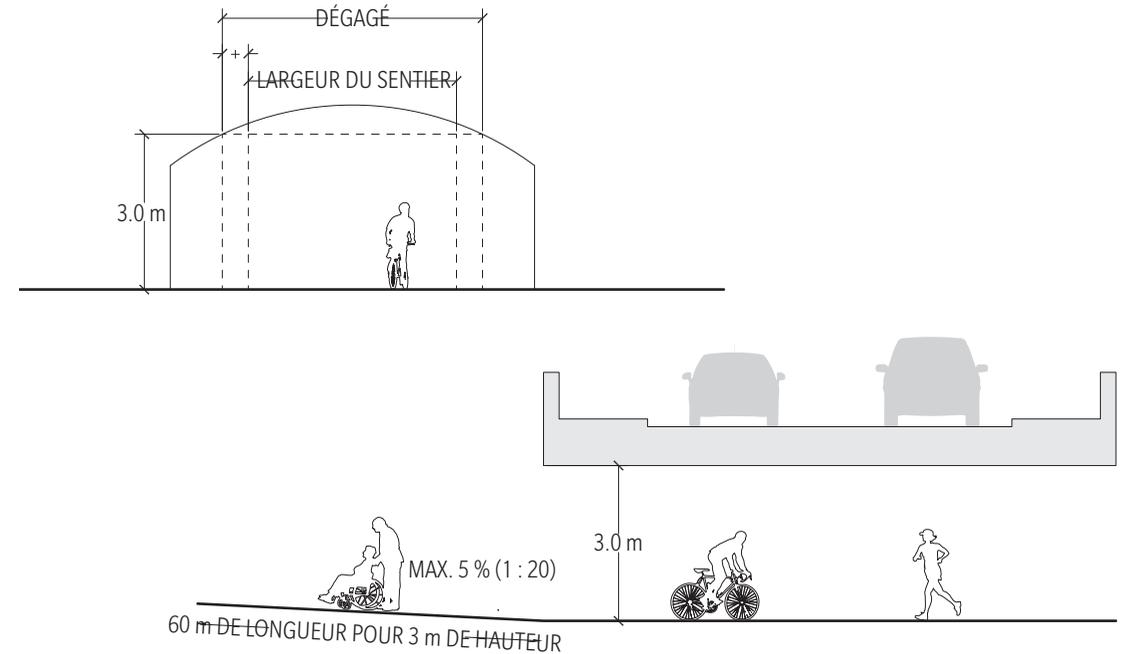
- L'intégration aux pôles de transport en commun municipaux (stations de train léger sur rail ou de service rapide par autobus) est vivement encouragée.
- Le Sentier de la capitale devrait permettre un accès facile à la station, mais ne devrait pas traverser directement les zones d'embarquement ou d'exploitation.
 - Les fonctions et les caractéristiques de la station ne devraient pas entraver la libre circulation dans le corridor du Sentier de la capitale.
- 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 corridors du Sentier de la capitale dans des conditions spéciales.

19.2 Rampes et escaliers

GRAPHIC/PHOTO
TO COME

- ▶ Les voies de circulation d'un corridor du Sentier de la capitale 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 Sentier de la capitale 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 mètre 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.

19.3 Tunnels et passages inférieurs

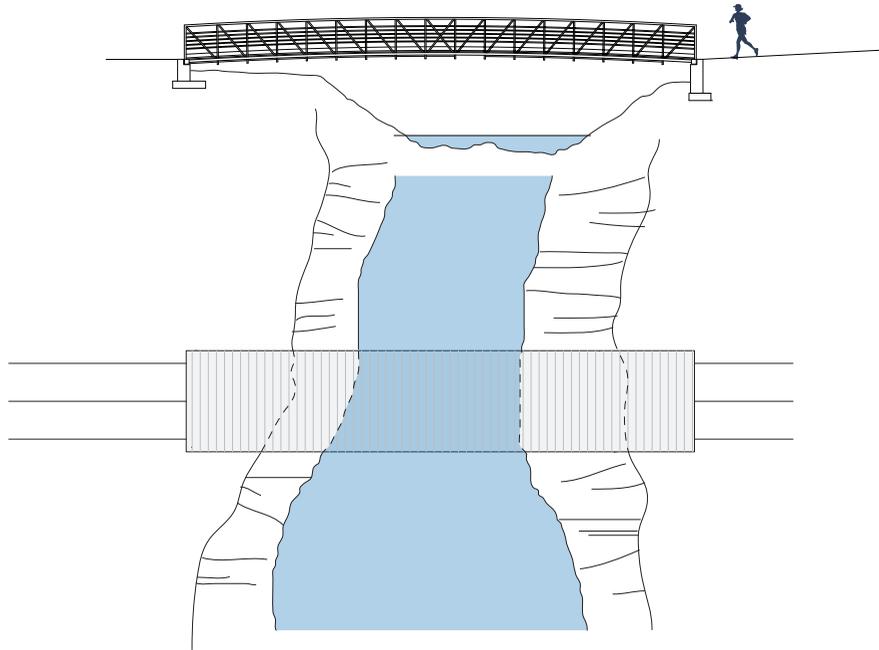


- ▶ Les tunnels et passages inférieurs doivent être bien éclairés, de jour comme de nuit, afin d'éviter tout changement dangereux des conditions d'éclairage.
- ▶ La voie d'approche vers les tunnels devrait fournir des lignes de vision dégagées. Les angles saillants ou les approches obliques jusqu'aux tunnels devraient être évités dans la mesure du possible.
- ▶ Tous les passages inférieurs doivent respecter la zone de dégagement verticale minimale de 3,5 mètres.
 - 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.

LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

- ▶ 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.
- ▶ Lorsqu'un sentier passe sous un pont, aucun tuyau de drainage ne devrait déboucher sur le sentier.

19.4 Ponts de sentier



- ▶ Les ponts des sentiers devraient tous avoir une largeur minimale de quatre mètres 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

GRAPHIQUE/PHOTO
À VENIR

- ▶ 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.

LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU SENTIER

- ▶ 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.

19.6 Art public et interprétation

GRAPHIC/PHOTO
TO COME

- ▶ 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

GRAPHIC/PHOTO
TO COME

- ▶ 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

GRAPHIC/PHOTO
TO COME

- ▶ Les éléments d'interprétation devraient mettre en évidence les caractéristiques ou les lieux exceptionnels qui se trouvent le long du Sentier de la capitale.
- ▶ 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.



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.

● Caption to come

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. L'approbation fédérale accordée par la CCN établira les conditions d'approbation du plan et en confirmera la date de prise d'effet. Le présent plan deviendra alors le principal outil de référence pour la planification, l'aménagement et la gestion du Sentier de la capitale.

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 mesures concrètes et mesurables à mettre en œuvre progressivement, 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.



ACTIVITÉS DE SUIVI

- ▶ La Direction de l'intendance de la capitale de la CCN produira un plan d'action détaillé pour le Sentier de la capitale dans l'ensemble, à partir du contenu et des recommandations du présent plan (se reporter à l'annexe A pour la liste détaillée des actions à entreprendre).

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.

ACTIVITÉS DE SUIVI

- ▶ 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.

ACTIVITÉS DE SUIVI

- ▶ La Direction de l'aménagement de la capitale de la CCN sera appelée à effectuer un examen sommaire du plan d'ici 2025, pour ensuite assurer la mise en œuvre des modifications requises, le cas échéant.
- ▶ 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 à long terme 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 le changement climatique. 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 X. 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.

6.6 APPROBATIONS FÉDÉRALES

Conformément aux exigences de la *Loi sur la capitale nationale*, les projets associés au Sentier de la capitale seront assujettis au processus fédéral d'approbation de l'utilisation du sol, du design et des transactions immobilières. Ce mécanisme de contrôle a pour but d'assurer que les projets proposés respectent les pratiques exemplaires et sont conformes aux stratégies, aux objectifs et aux lignes directrices du Plan stratégique du Sentier de la capitale. Certains projets pourront, selon leur nature et leur portée, également exiger une évaluation environnementale en bonne et due forme.

7 Les extras

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'usagers 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 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 cyclable

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

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 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'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'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.).

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, qui permet de séparer les usagers des voitures.

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 TABLE ALPHABÉTIQUE/INDEX

to come

7.3 ANNEXE 1

to come

7.4 ANNEXE 2

to come



COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

Canada