

A Delicate Balance Un équilibre délicat

BALANCING: Inputs, considerations, and limitations

The factors that influenced the trail design and location are many. Making decisions based on sound evidence that is supported by data is a practice that Parks Canada has adopted throughout the planning process. Input from internal and external forces, limitations from seasons and environmental conditions, and consideration of environmental conservation and visitor experience are just a few of the factors at play.

ÉQUILIBRER: Avis, considérations et contraintes

De nombreux facteurs ont influencé la conception et l'emplacement du sentier. Parcs Canada a pris des décisions fondées sur des preuves solides tout au long du processus de planification. L'apport de forces internes et externes, les contraintes saisonnières et les conditions environnementales, ainsi que les considérations en matière de conservation environnementale et d'expérience du visiteur ne sont que quelques-uns des facteurs en jeu.



To finalize the trail design, the park consulted with First Nations, received feedback from the public, met with municipal leaders, and sought the recommendations of consultants and Parks Canada staff. This input shaped the design of the trail.

Pour finaliser la conception du sentier, le parc a consulté les Premières Nations, obtenu de la rétroaction du public, rencontré les dirigeants municipaux et sollicité les recommandations de consultants et d'employés de Parcs Canada. Ces avis ont façonné la conception du sentier.

RESULTS: A design that reflects values

The balancing of inputs, considerations and limitations has resulted in a trail project that Parks Canada is proud of. The Pacific Traverse Trail is unique in design, is pioneering new environmental mitigation strategies, and reflects the diverse views of our communities.

RÉSULTATS: Une conception qui reflète des valeurs

L'équilibre des avis, des considérations et des contraintes a fini par produire un projet de sentier dont Parcs Canada est fière. La conception du sentier Pacific Traverse est unique et à l'avant-garde de nouvelles stratégies d'atténuation environnementale, et tient compte de divers points de vue communautaires.



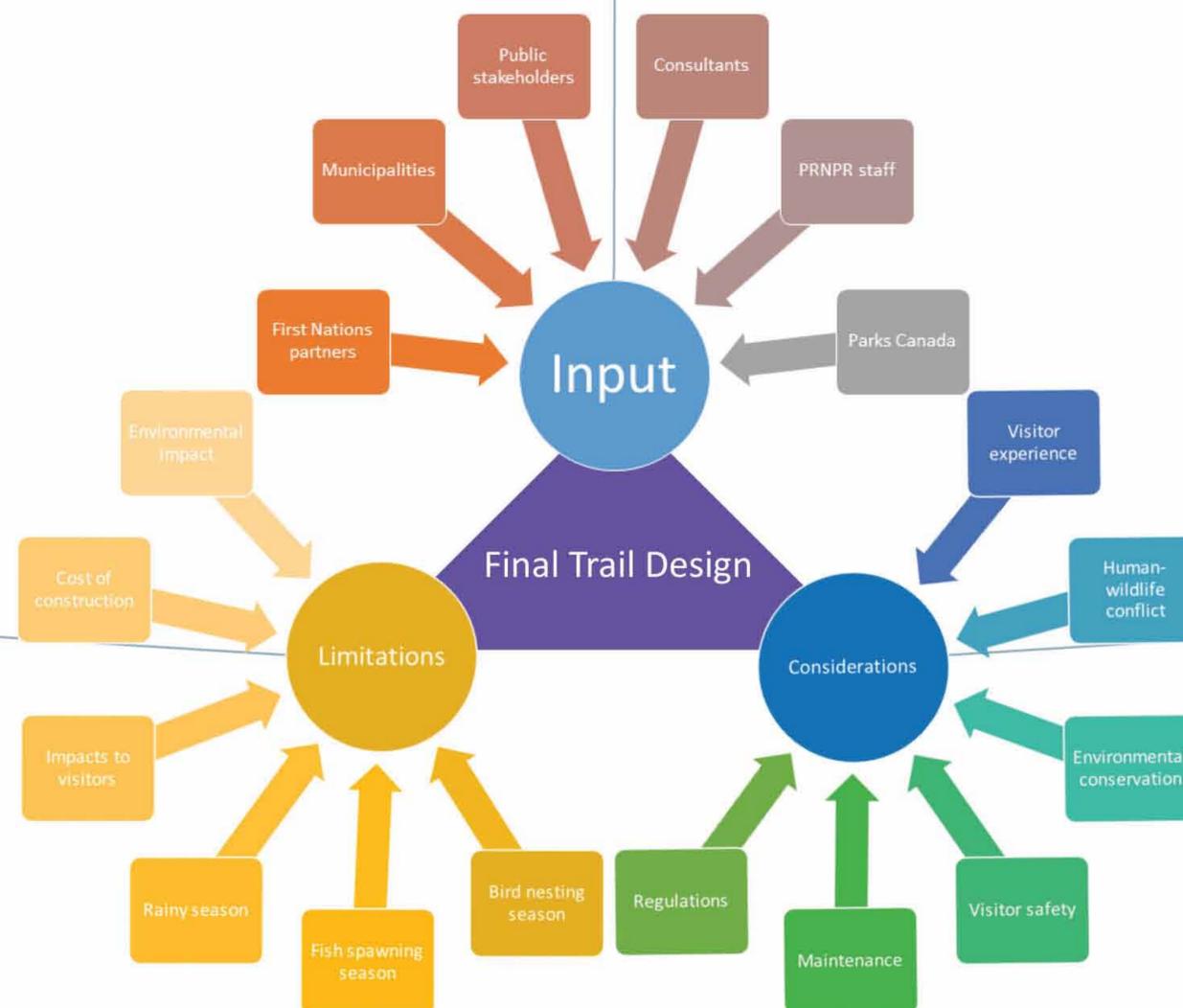
Limitations such as the rainy season, the migratory bird nesting and fish spawning windows, costs of construction, and visitor experience also determined how the trail would ultimately be built. As a result, we focused on practical approaches to construction, robust mitigation strategies, and an increase in time and resources to ensure the integrity of the project.

Les contraintes telles que la saison des pluies, la période de nidification des oiseaux migrateurs et celle du frai des poissons, ainsi que les coûts de construction et les répercussions sur les visiteurs ont également déterminé l'aménagement final du sentier. Nous nous sommes donc concentrés sur des approches pratiques en matière de construction, de solides stratégies d'atténuation et une augmentation du temps et des ressources afin d'assurer l'intégrité du projet.



Considerations such as the visitor's experience, safety of wildlife, trail maintenance, traffic regulations, ecological integrity, visitor safety and more informed how the trail concept should be designed.

Le concept du sentier a tenu compte de maintes considérations, notamment l'expérience du visiteur, la sécurité de la faune, l'entretien du sentier, la régulation du trafic, l'intégrité écologique, la sécurité des visiteurs.

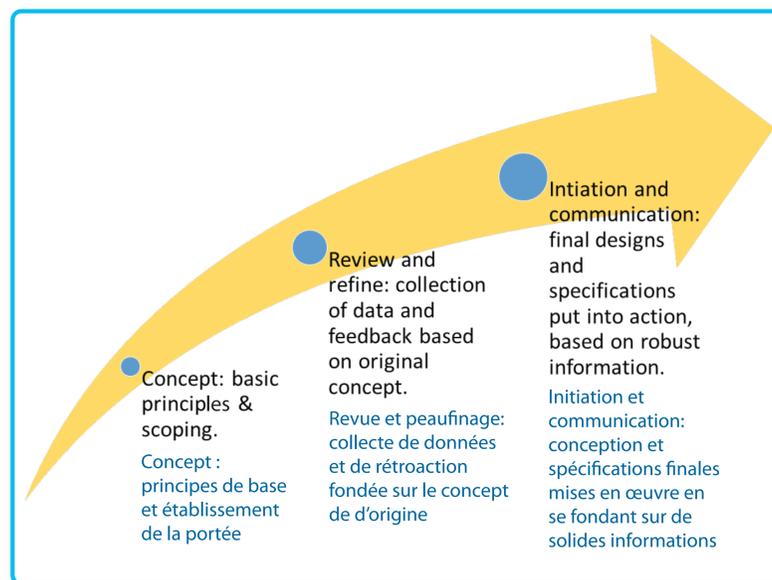


Project Principles Principes du projet

INITIAL PRINCIPLES: April 2016

1. The Pacific Traverse Trail (PTT) will not veer away from the ocean and will maintain alignment close to the sea.
2. It is important to have ready access to significant trailhead amenities.
3. The PTT must be located in Pacific Rim administered lands.
4. The PTT takes advantage of ready connectedness to other trails.
5. The focus of PTT use is on the family friendly experience.

The basic principles used to initiate the PTT project have evolved dramatically since their inception. From the beginning an experiential, accessible, connective experience was at the core of the trail concept, and since then many additional factors have helped to shape the plans into a more holistic and inclusive design.



PRINCIPES INITIAUX: avril 2016

1. Le sentier Pacific Traverse (SPT) ne s'éloignera pas de l'océan.
2. Il est important de pouvoir accéder rapidement aux commodités importantes au début du sentier.
3. Le SPT doit se trouver sur les terres administrées par Pacific Rim.
4. Le SPT met à profit la connexion facile à d'autres sentiers.
5. L'utilisation du SPT est axée sur une expérience conviviale pour la famille.

Les principes de base ayant servi à lancer le projet du SPT ont considérablement évolué. En effet, une expérience fondée sur l'accès et la connexion était au cœur du concept et une foule d'autres facteurs ont aidé depuis à modeler les plans pour que la conception soit plus holistique et inclusive.



Reports from environmental, archeological, and forestry consultants altered the scale and location of the trail concept; feedback from the public and review of the Detailed Impact Assessment helped identify priorities of our stakeholders and Canadians; and First Nations consultations revealed the larger opportunities for partnership and reconciliation throughout the planning, development and construction of the trail.

As the project has evolved and taken form, the design principles have integrated a broader set of values that represent the interests of many stakeholders. The basic principles that initiated the trail design are valuable as a reminder of how far we've come in the past year, and how many voices have helped shape and contribute to the trail.



Des rapports de consultants en environnement, archéologie et foresterie, ainsi que la rétroaction du public et l'étude d'impact détaillée ont modifié l'envergure et l'emplacement du sentier. L'évaluation a aidé à établir les priorités de nos intervenants et des Canadiens, et les consultations avec les Premières Nations ont mis en lumière des occasions plus importantes de partenariat et de réconciliation tout au long de la planification, du développement et de l'aménagement du sentier.

Au fur et à mesure que le projet a évolué et pris forme, les responsables de la conception ont intégré un plus large éventail de valeurs qui représentent les intérêts de nombreux intervenants. Les principes fondamentaux à l'origine de la conception du sentier sont utiles car ils nous rappellent le chemin que nous avons parcouru depuis un an, et combien de voix ont aidé à façonner le sentier.

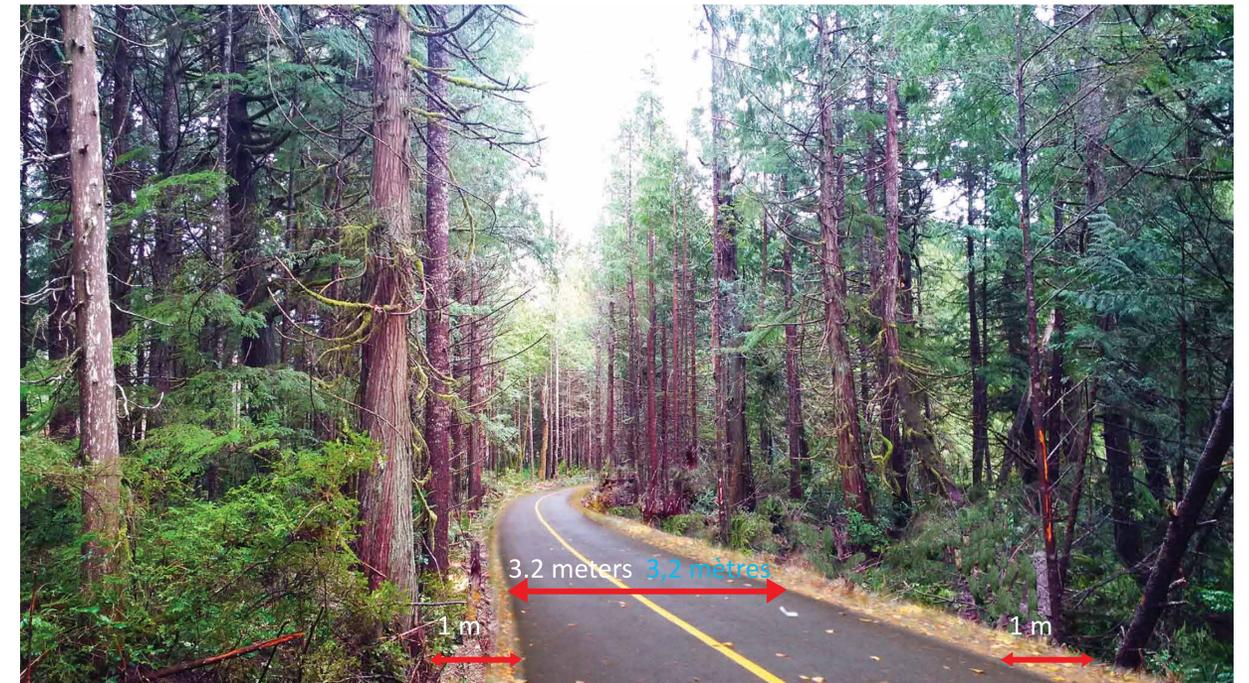
Trail Basics Aspects fondamentaux du sentier

Clearing Défrichage



5.2 meter wide clearing to accommodate the trail. The clearing is wide enough to allow machinery to build the trail but narrow to limit impact of construction and overall footprint.
Trouée de 5,2 mètres de largeur. La trouée est assez large pour permettre aux machines d'aménager le sentier, mais assez étroite pour limiter l'impact de la construction et l'empreinte globale.

Construction Construction



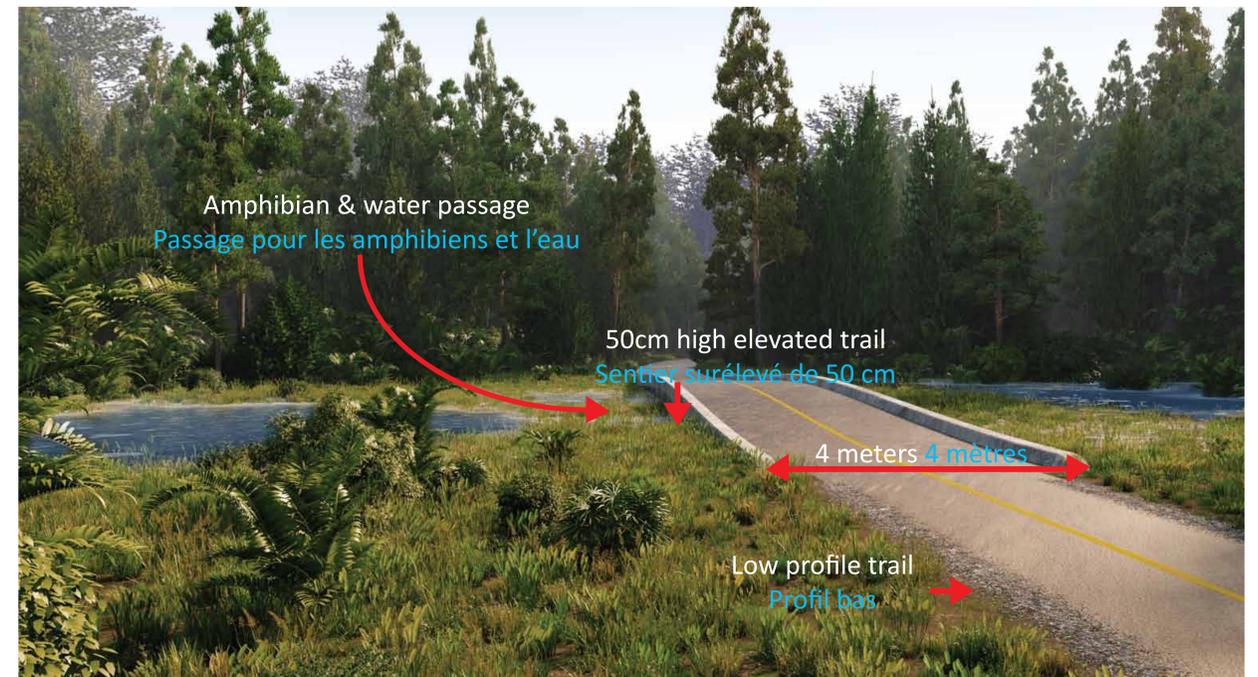
The 3.2 meter wide trail and 1 meter wide shoulders on either side (totalling 5.2m) will provide a safe trail with enough room for cyclists and pedestrians to share. Long sight lines are maintained.
Le sentier de 3,2 mètres de largeur et les accotements de 1 mètre de chaque côté (soit un total de 5,2 m) sera sécuritaire et fournira assez d'espace aux cyclistes et aux piétons. De longues lignes de visibilité sont conservées.

Bridges Ponts



4 meter wide bridges reduce restrictions and trail congestion, and will provide ample space for pedestrians and cyclists to enjoy the views and move freely.
Les ponts de 4 mètres de largeur réduisent les restrictions et la congestion et prévoient amplement d'espace pour que les piétons et les cyclistes profitent de la vue et se déplacent librement.

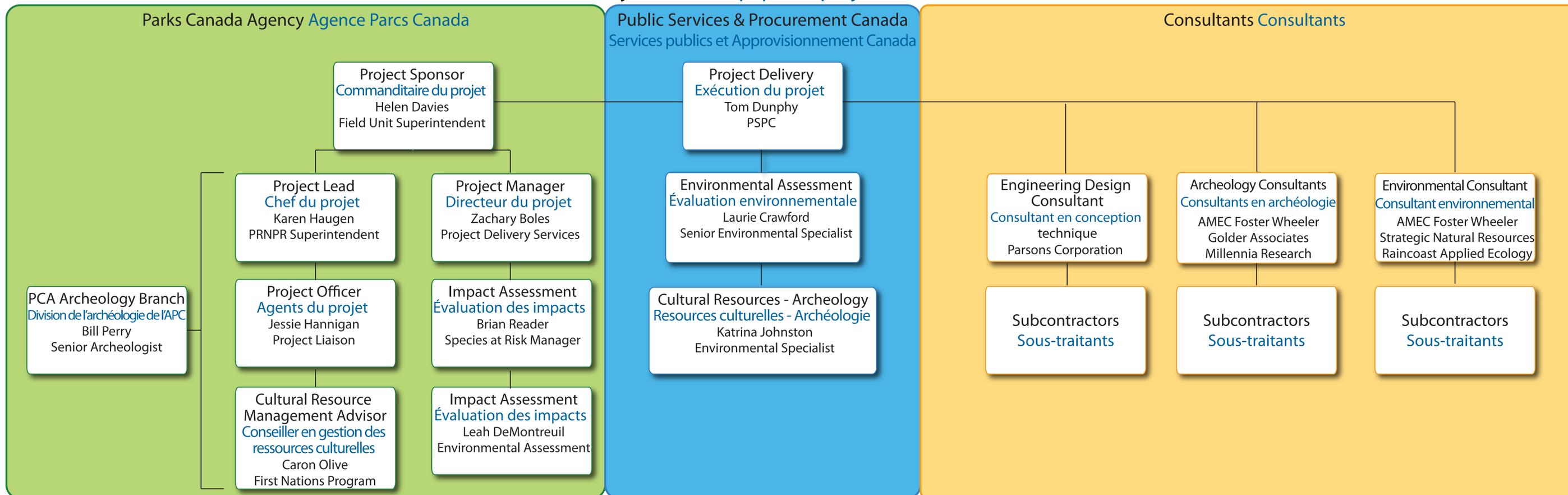
Elevated Trail Élévation



The low profile trail design promotes easy wildlife passage. Elevated sections also encourage amphibian and invertebrate migration, and reduce impacts in sensitive ecosystems.
Le sentier bas favorise le passage de la faune. Les sections surélevées facilitent en outre la migration des amphibiens et des invertébrés et réduisent les impacts sur les écosystèmes sensibles.

Project Team Équipe du projet

Pacific Traverse Trail Project Team Équipe du projet du sentier Pacific Traverse



PROJECT RECIPIENT Parks Canada Agency

The design team consists of Parks Canada, Public Services & Procurement, and hired consultants. This team offers a combination of experience and expertise that helped to coordinate the project.

Parks Canada is the recipient of this trail, and as the owner of the new infrastructure, we are deeply involved in all facets of planning, design, and construction. Parks Canada works closely with the design team, and brings input from First Nations consultations, our municipal partners, and the visiting public to the planning table.

RESPONSABLE DU PROJET Agence Parcs Canada

L'équipe de la conception est composée de représentants de Parcs Canada, de Services publics et Approvisionnement Canada et de consultants dont on a retenu les services. Ensemble, les membres de l'équipe possèdent l'expérience et l'expertise nécessaires pour aider à coordonner le projet.

Parcs Canada est bénéficiaire du sentier et en tant que propriétaires de la nouvelle infrastructure, participe de très près à tous les aspects de la planification, de la conception et de la construction. Elle travaille en étroite collaboration avec l'équipe de la conception et présente le résultat des consultations avec les Premières Nations, nos partenaires municipaux et les visiteurs à l'équipe chargée de la planification.

PROJECT DELIVERY PSPC

Public Services and Procurement Canada are a branch of the federal government who help coordinate, plan, and purchase the goods and services needed for complex projects like the PTT. While Parks Canada will own the trail, PSPC will write contracts, hire the expertise, and oversee the building of the trail.

RÉALISATION DU PROJET SPAC

Services publics et Approvisionnement Canada est une division du gouvernement fédéral qui aide à coordonner, planifier et acheter les biens et services nécessaires à des projets complexes comme le SPT. Parcs Canada sera propriétaire du sentier mais SPAC rédigera les contrats, embauchera l'expertise et surveillera la construction du sentier.

PROJECT CONSULTANTS

Consultants are an important piece of the puzzle. They bring resources, depth of knowledge, and strengths in specific areas of expertise that are difficult to quickly mobilize internally. The consultants hired for this project include professional foresters, biologists, arborists, ornithologists, archeologists, geotechnical and structural engineers, project management professionals, and more. The data, experience, and recommendations provided by these professionals have been instrumental in building a trail that reflects the interests and values of Parks Canada, First Nations, and the visiting public.

CONSULTANTS DU PROJET

Les consultants jouent un rôle important. Ils fournissent des ressources, des connaissances approfondies et des forces dans des domaines d'expertise précis difficiles à mobiliser à l'interne. Les consultants embauchés pour ce projet sont notamment des aménagistes, des biologistes, des arboristes, des ornithologues, des archéologues, des ingénieurs en géotechnique et en structures et des gestionnaires de projet. Les données, l'expérience et les recommandations fournies par ces professionnels ont joué un rôle essentiel dans l'aménagement d'un sentier qui reflète les intérêts et les valeurs de Parcs Canada, des Premières Nations et des visiteurs.

Trail Alignment Tracé du sentier

TRAIL ALIGNMENT: Trail Route Criteria

- Visitor Experience; (attractive surroundings, panoramic views, items of interest, various types of flora along route);
- Reduce conflicts between trail users and vehicle traffic;
- Avoid sensitive habitat;
- Reduce disturbance to areas of existing heavy ground debris;
- Consider capital costs;
- Avoid large trees, stumps, and standing dead trees where possible;
- Consider concerns of First Nations, sites to be avoided



TRAIL DESIGN: Trail Engineering Criteria

- Provide curvilinear alignment, avoid long straight sections;
- Minimum radius of 15 m to accommodate construction vehicles;
- Vertical grade maximum of 8% wherever possible;
- 2% cross fall on trail to maintain drainage;
- Consider sight lines to avoid human-wildlife conflicts;
- Maximum rate of grade change is 1% per metre;
- Width, 5.2 m total, (3.2 m pavement plus 1.0 m vegetated shoulders);
- Trail to go around significant or old growth trees;
- Consider concerns of First Nations, sites to be avoided



TRACÉ DU SENTIER: Critères du trajet

- Expérience du visiteur (alentours attrayants, vues panoramiques, points d'intérêt, divers types de flore le long du sentier)
- Réduire les conflits entre les utilisateurs du sentier et la circulation routière
- Éviter les habitats sensibles
- Réduire les perturbations des zones comportant de lourds débris à la surface du sol
- Tenir compte des coûts en capital
- Éviter les grands arbres, les souches et les arbres morts debout si possible
- Tenir compte des préoccupations des Premières Nations; lieux à éviter



CONCEPTION DU SENTIER: Critères techniques

- Établir un tracé curviligne, éviter les longues sections droites
- Rayon minimum de 15 m pour accueillir les engins de construction
- Pente verticale maximale de 8 % si possible
- Pente transversale de 2 % pour maintenir le drainage
- Tenir compte des lignes de visibilité afin d'éviter les conflits entre les humains et la faune
- Taux maximum de changement de pente de 1 % par mètre
- Largeur totale de 5,2 m (chaussée de 3,2 m plus 1,0 m d'accotements végétalisés)
- Contournement des grands ou vieux arbres
- Tenir compte des préoccupations des Premières Nations; lieux à éviter

What We Heard Ce qu'on nous a dit

ALIGNMENT

All potential route options require striking a delicate balance between values. Consideration of visitor experience, road and pedestrian safety, construction feasibility, environmental impacts, cost, archeology, stakeholder interests, and wildlife all need to coexist. With consultation from forestry professionals, biologists and engineers, First Nations and stakeholders, ParksCanada determined that the forest alignment was the best available option for constructing a trail in the park reserve, and is one that balances the values and interests of Canadians.

Over the past 12 months Parks Canada has received input from First Nations partners, consultants, and the public that has helped shape the alignment. Visitor experience and safety also played a role in the trail alignment choice. One of the objectives of the project is to allow Canadians to experience the park reserve in a more natural, immersive way. By routing the trail through the forest, we can give visitors this experience, as well as providing a safe buffer between vehicles and pedestrians/cyclists.

TRACÉ

Tous les tracés potentiels exigent un équilibre délicat entre les valeurs. Il faut en effet tenir compte des facteurs suivants : expérience du visiteur, sécurité routière et piétonne, faisabilité de la construction, impacts environnementaux, coûts, archéologie, intérêts des intervenants et faune. De concert avec des aménagistes forestiers, des biologistes, des ingénieurs, les Premières Nations et les intervenants, Parcs Canada a déterminé que le tracé de la forêt était le meilleur choix d'aménagement d'un sentier dans la réserve de parc. Il permet en plus d'équilibrer les valeurs et les intérêts des Canadiens.

Au cours des 12 derniers mois, Parcs Canada a reçu de ses partenaires des Premières Nations, de consultants et du public des avis qui ont aidé à établir le tracé. L'expérience du visiteur et la sécurité ont également été pris en considération. L'un des objectifs du projet est de permettre aux Canadiens de vivre une expérience plus naturelle et immersive dans la réserve de parc. En aménageant le sentier dans la forêt, nous pouvons offrir cette expérience aux visiteurs tout en assurant une zone-tampon sécuritaire entre les véhicules, les piétons et les cyclistes.

ENVIRONMENT

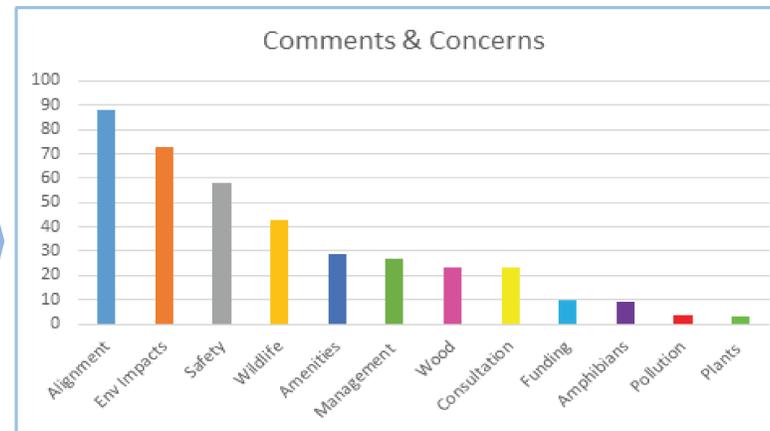
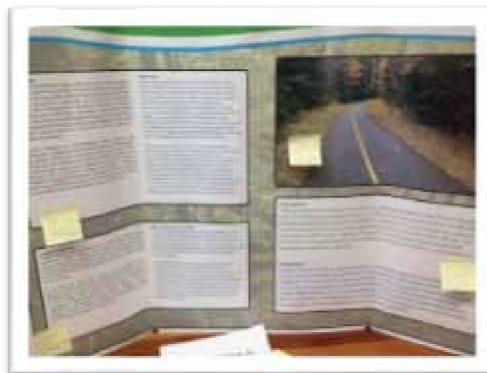
Preserving the ecological integrity of the park reserve is paramount, and the addition of a trail requires a multitude of strategies to mitigate risk. Parks Canada has developed a robust environmental management plan (EMP) and innovative approaches to trail design and construction that address environmental concerns. Highlights include:

- Full-time environmental monitoring to protect ecological integrity
- Elevated trail sections to reduce impact on sensitive ecosystems
- Amphibian "underpasses" to encourage migration of populations
- Design porous trail foundations that maintain hydrological balance
- Pre-construction amphibian and invertebrate salvage
- Stoppages in tree felling to respect migratory bird nesting
- Stoppages in in-stream work to respect fish spawning seasons
- Avoidance of ponds, bogs and wetlands wherever possible
- Vehicle and pedestrian barricades that encourage wildlife passage
- Recycled timber & chipped wood for remediation

ENVIRONNEMENT

Il est primordial de préserver l'intégrité écologique de la réserve de parc, et l'ajout d'un sentier exige une foule de stratégies pour atténuer les risques. Parcs Canada a dressé un solide plan de gestion environnementale (PGE) et mis au point des approches novatrices en matière de conception et de construction du sentier afin d'aborder les préoccupations environnementales. En voici les points saillants :

- Surveillance environnementale à plein temps afin de protéger l'intégrité écologique
- Sections du sentier surélevées afin de réduire l'impact sur les écosystèmes sensibles
- Passages inférieurs pour les amphibiens afin d'encourager la migration des populations
- Conception de fondations poreuses pour maintenir l'équilibre hydrologique
- Récupération d'amphibiens et d'invertébrés avant la construction
- Arrêts dans l'abattage pour respecter la période de nidification des oiseaux migrateurs
- Arrêts des travaux dans les cours d'eau afin de respecter la saison du frai des poissons
- Évitement des étangs, tourbières et zones humides si possible
- Conception de barricades pour véhicules et piétons dans le but d'encourager le passage de la faune
- Bois recyclé et matériaux déchetés pour la remise en état



SAFETY

Parks Canada strives to create safe and enjoyable experiences for visitors. When developing the plans for the PTT, safety has been top of mind. The project has consulted with cycling specialists, engineers, safety specialists and Parks Canada staff to identify and address safety concerns associated with the multi-use path. Safety includes:

- Painted lines to increase visibility in low light
- Speed limits reminding cyclists to be careful of their speed
- Bike-specific signs warning of corners, bridges and intersections
- Subtle curves and long sightlines, between 35m and 100m
- Low profile with wide shoulders in case of accidental departures from trail surface
- Wide bridges with high bicycle-friendly handrails for safe passage
- Low-elevation raised trail for safety of users and reduced likelihood of injury
- Gates at trail intersections to improve pedestrian and vehicle safety
- At-level controlled crosswalk with flashing lights on Highway
- Signs for trail etiquette and sharing among users (cycling, walking)

SÉCURITÉ

Parcs Canada s'efforce de créer une expérience sécuritaire et agréable pour les visiteurs. L'élaboration des plans du SPT privilégie continuellement la sécurité. L'équipe du projet a consulté des spécialistes en cyclisme, des ingénieurs, des spécialistes de la sécurité et des employés de Parcs Canada pour déterminer et résoudre les préoccupations liées à la sécurité et associées au sentier polyvalent. Les mesures de sécurité sont les suivantes:

- Lignes peintes pour accroître la visibilité par faible luminosité
- Limites de vitesse pour rappeler aux cyclistes d'être prudents
- Panneaux d'avertissement de virages, ponts et croisements à l'intention des cyclistes
- Courbes douces et longues lignes de visibilité, entre 35 m et 100 m
- Sentier bas avec larges accotements en cas de sortie accidentelle de la surface du sentier
- Grandes ponts munis de rampes conviviales pour les bicyclettes et assurant un passage sécuritaire
- Sentier surélevé à faible élévation pour assurer la sécurité des utilisateurs et réduire la probabilité de blessure
- Barrières aux croisements pour accroître la sécurité des piétons et des véhicules
- Passage pour piétons et cyclistes à niveau avec feux clignotants sur la route
- Panneaux du code de conduite sur le sentier et de partage entre les utilisateurs (cyclistes et piétons)

WILDLIFE

Parks Canada is a leader in wildlife conflict mitigation and education. As a result, a considerable amount of time and energy has gone into exploring strategies for reducing human-wildlife conflict. As with any nature trail, the risk of human-wildlife conflict cannot be eliminated entirely. However, Parks Canada has taken steps to reduce the likelihood of an encounter when designing the PTT. The trail project is responding to these concerns by:

- Long sight distances so pedestrians see obstacles far ahead
- Moving trail away from known areas of bear activity (dens, salmon spawning)
- Removal of trail sections in areas of high wildlife conflict potential
- Decreasing distance from roadside (20% of trail is next to road)
- Incorporating gates at all trail intersections for rapid trail closures
- Emphasis on education and awareness about travelling in wolf and bear country
- Cycling-specific literature to promote bicycle safety

FAUNE

Parcs Canada est un chef de file dans le domaine de l'atténuation des conflits avec la faune et de la sensibilisation en la matière. Par conséquent, une somme considérable de temps et d'énergie a été consacrée à l'étude de stratégies visant à réduire les conflits entre les humains et la faune. Le risque d'un tel conflit ne peut pas être éliminé entièrement, comme c'est le cas de tout sentier dans la nature. Toutefois, Parcs Canada a pris des mesures pour réduire la probabilité d'une rencontre durant la conception du SPT, notamment:

- Assurer de longues lignes de visibilité afin que les piétons voient d'avance les obstacles
- Éloigner le sentier des aires d'activités d'ours connues (tanières, zones de frai du saumon)
- Suppression des sections du sentier situées dans des aires présentant de fortes probabilités de conflit avec la faune
- Réduction de la distance de la route (20% du sentier n'a pas de zone-tampon avec la route)
- Intégration de barrières à tous les croisements afin de pouvoir mettre en œuvre des fermetures rapides
- Accent sur l'éducation et la sensibilisation en matière de déplacements au pays des loups et des ours
- Documentation visant à promouvoir la sécurité à bicyclette

What's New? Quoi de neuf?

TRAIL CONSTRUCTION: What's new?

Since the Detailed impact Assessment (DIA) was reviewed by the public in November 2016, clearing contract was awarded and clearing began February 3rd 2017 along the first 7kms of trail. Due to the arrival of nesting migratory birds, tree felling activities were suspended in accordance with the Migratory Birds Convention Act. Removal of fallen timber and debris wrapped up on May 3, 2017.

A number of reports have been concluded to inform Parks Canada and project planners of the environmental, archeological, and geotechnical features along the proposed route. Below are some of the reports that have been completed to date:

- Bog report
- Arborist report
- Engineering report
- Geotechnical report
- Archeological Impact Assessment
- Basic Impact Assessment
- Detailed Impact Assessment
- Traditional Use Study
- Environmental Monitoring reports
- Cumulative Impacts Assessment
- Danger Tree Assessment
- Cultural Heritage Impact Assessment
- Cultural Resource Protection Plan
- Environmental Protection Plan
- Environmental Management Plan
- Project Risk Assessment

TRAIL DESIGN: What's changed?

Several alterations to the design and alignment have occurred, resulting from new information, reports, and feedback from stakeholders and the public. Highlights include:

- Removal of Florencia Bay Road and Gold Mine Trail from alignment
- Removal of 24 proposed bridges from plans, instead using highway infrastructure for stream crossings
- Realignment on roadside at Naviation Canada site to avoid bear den
- Replacement of some small bridge structures with large culverts
- Additional road side sections increased, totalling 7kms or >20% of the trail
- Widening of Esowista corner for road-side trail alignment
- Beach front promenade for Incinerator and Long Beach parking lots
- Pedestrian cross walk at Radar Hill Road for joining with Tofino MUP
- Amphibian underpass locations determined for first 7 kms
- Avoidance of bog areas toward solid ground, and replacement of elevated trail with porous trail
- Realignment to south side of Wick Road to avoid bogs and fens near Highway 4

CONSTRUCTION DU SENTIER: Quoi de neuf?

Depuis la revue par le public de l'évaluation d'impact détaillée en novembre 2016, le contrat de déblaiement a été attribué et les travaux ont débuté le 3 février 2017 sur les premiers 7 km du sentier. En raison de l'arrivée des oiseaux migrateurs qui nichent dans cette région, les activités d'abattage ont été suspendues conformément à la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs. L'enlèvement du bois tombé et des débris s'est terminé le 3 mai 2017.

Un certain nombre de rapports ont été rédigés pour informer Parcs Canada et les planificateurs du projet des caractéristiques environnementales, archéologiques et géotechniques le long du trajet opposé. Voici certains des rapports produits à ce jour:

- Rapport sur les tourbières
- Rapport de l'arboriste
- Rapport d'ingénierie
- Rapport géotechnique
- Évaluation d'impact archéologique
- Évaluation d'impact de base
- Évaluation d'impact détaillée
- Étude de l'utilisation traditionnelle
- Rapports de surveillance environnementale
- Évaluation des effets cumulatifs
- Évaluation des arbres présentant un danger
- Évaluation de l'impact sur le patrimoine culturel
- Plan de protection des ressources culturelles
- Plan de protection environnementale
- Plan de gestion environnementale
- Évaluation des risques du projet

CONCEPTION DU SENTIER: Qu'est-ce qui a changé?

Plusieurs modifications ont été apportées à la conception et tracé suite à de nouvelles informations, à des rapports et à la rétroaction des intervenants et du public. En voici les points saillants:

- Suppression de la route de la baie Florencia et du sentier de l'ancienne Mine d'or du tracé
- Suppression de 24 ponts proposés des plans; utilisation de l'infrastructure de la route pour la traversée des cours d'eau
- Réalignement du côté de la route au site de Navigation Canada afin d'éviter une tanière d'ours
- Remplacement de petites structures de ponts par de grands ponceaux
- Ajout de sections le long de la route – total de 7 km ou plus de 20 % du sentier
- Élargissement du coin Esowista pour aligner le sentier le long de la route
- Promenade le long de la plage dans les stationnements Incinerator et plage Long
- Passage piétonnier sur la route de la colline Radar afin de relier le sentier au sentier polyvalent de Tofino
- Détermination des passages inférieurs pour amphibiens le long des premiers 7 km
- Évitement des tourbières et remplacement de sections surélevées par des fondations poreuses
- Réalignement au sud de la route Wick afin d'éviter les tourbières et les fens près la route 4



What's Next? Prochaines étapes

PROJECT MILESTONES: What's next

The following are major milestones for the trail's construction:

- Construction contract tendered summer 2017
- Construction contract award August 2017
- Southern portions receive detailed micro-routing prior to tree felling over summer and fall 2017
- Construction mobilization September 2017 including grubbing and removal of stumps and debris, excavating of the trail foundation, gravel fill, drainage culverts, and bridge fabrication.
- Trail construction continues over the fall and winter of 2017/18 with arrival of bridge and culvert materials for the northern portion of the trail.
- Summer 2018 construction continues south past Long Beach, including grubbing, excavating, gravel, bridges, and culverts
- Summer 2019 construction of trail including trail bed, bridges, culverts, and elevated trail is completed.
- Winter 2019/2020 sees trail amenities such as fences and gates, signs, and bike racks installed.
- Spring and summer 2020 the trail is paved from start to finish.
- Summer 2020 the new multi-use trail is officially opened to the public.

ÉTAPES DU PROJET: Prochaines étapes

Les grandes étapes de la construction du sentier sont les suivantes:

- Août 2017 : Attribution du contrat de construction.
- Été et automne 2017 : Les tronçons sud font l'objet d'un tracé très détaillé avant d'abattre les arbres.
- Septembre 2017 : Mobilisation de la construction, y compris essouchement et arrachement des souches et débris, excavation des fondations du sentier, engravement, ponceaux et fabrication des ponts.
- Automne et hiver 2017-2018 : Poursuite de la construction du sentier avec la livraison des matériaux destinés aux ponts et aux ponceaux pour la section nord du sentier.
- Été 2018 : Poursuite de la construction vers le sud au-delà de la plage Long, notamment essouchement, excavation, engravement, ponts et ponceaux.
- Été 2019 : Aménagement de la plate-forme, des ponts et des ponceaux, et achèvement du sentier surélevé.
- Hiver 2019-2020 : Installation des clôtures, barrières, panneaux et supports à vélos.
- Printemps et été 2020 : Revêtement du sentier du début à la fin.
- Été 2020 : Ouverture officielle du nouveau sentier polyvalent.

