



RELIANT NATURE

ET VOISINS

CONNECTING NATURE

AND NEIGHBOURS

# Rapport quinquennal sur le Plan directeur de transport actif de Chelsea

Mars 2019

## Table des matières

1.	Introduction .....	3
2.	Survol du Plan directeur original.....	3
3.	Les réalisations des cinq dernières années.....	3
3.1	Conversion du corridor ferroviaire .....	3
3.2	Acquisition de terrains municipaux pour des sentiers.....	4
3.3	Synergie productive entre SCT, la population engagée et la municipalité.....	4
3.4	Améliorations significatives à la sécurité des cyclistes.....	4
4.	Les défis en perspective.....	4
4.1	L'urbanisation et la congestion routière au centre-village.....	5
4.2	Conserver et protéger les sentiers existants au nord du centre-village.....	5
5.	Les priorités recommandées pour les cinq prochaines années.....	6
5.1	Le sentier ferroviaire et mettre en œuvre le PDTA au sud du centre-village.....	6
5.2	Protéger les sentiers au nord du centre-villag.....	6
6.	Autres recommandations .....	6
6.1	Déterminer les mécanismes pour financer les infrastructures de transport actif dans Chelsea .....	6
6.2	Approche stratégique pour le financement.....	7
6.3	Financement pour l'aménagement des sentiers communautaires .....	7
6.4	Modifications mineures au PDTA original pour mieux refléter la situation actuelle	7
6.5	Mise sur pied d'un Comité de transport actif pour assurer la mise en œuvre du PDTA	10

## 1. Introduction

Dès 2013, Sentiers Chelsea Trails (SCT) a travaillé conjointement avec la municipalité à la rédaction d'une ébauche du premier plan de transport actif à Chelsea. À la suite de consultations exhaustives, la municipalité de Chelsea a adopté en 2014 un **Plan directeur de transport actif (PDTA)** pour planifier et baliser le développement du transport actif à l'intérieur des limites de son territoire. Le conseil d'administration de SCT a entrepris une revue du Plan en 2018 dans l'objectif de faire des recommandations au conseil municipal pour permettre une mise à jour du PDTA et assister le conseil et le personnel dans la mise en œuvre du PDTA. Le document qui suit constitue ce rapport.

## 2. Survol du Plan directeur original

Le plan couvre l'ensemble de la municipalité et définit le transport actif comme étant « *les déplacements non motorisés... sous toutes ses formes (vélo, course et marche à pieds, ski de fond, raquette) pour des clientèles variées (âges, condition physique) et pour toutes les saisons* ».

Le PDTA vise autant les déplacements récréatifs que les utilitaires et comprend deux grands volets : **un volet vélo** en marge du réseau routier asphalté et **un volet de sentiers polyvalents en site propre**, non asphaltés et indépendants du réseau routier.

Pour le volet vélo, la hiérarchie consiste en **bandes cyclables unidirectionnelles** de 1,5 m et plus, d'**accotements asphaltés** de moins de 1,5 m et de **chaussées partagées** là où les routes sont plus étroites et moins achalandées. Pour le volet sentiers polyvalents en site propre, le PDTA définit de grands **axes structurants** reliés à **des sentiers secondaires et sentiers communautaires**.

L'ensemble des deux volets offre un réseau de transport actif qui relie la totalité de la municipalité et permet le raccordement aux réseaux des municipalités adjacentes et au réseau de sentiers du Parc de la Gatineau et de la Commission de la capitale nationale (CCN).

## 3. Les réalisations des cinq dernières années

Le PDTA constitue un outil de planification essentiel pour la municipalité qui a rapidement mis en œuvre plusieurs éléments du plan. La direction des Loisirs, du sport, de la culture et de la vie communautaire de la municipalité a entrepris de noter les nombreux suivis des recommandations du Plan qui ont été complétés ou mis en œuvre depuis son adoption. Parmi celles-ci, SCT aimerait souligner les réalisations suivantes :

### 3.1 Conversion du corridor ferroviaire

Les consultations publiques inclusives et la décision de convertir le corridor ferroviaire en sentier polyvalent en site propre pour le transport actif (identifié comme l'Axe structurant 1 du PDTA) constituent une énorme réalisation et SCT considère que la concrétisation de cet acquis durant les trois prochaines années devrait être une priorité pour la municipalité sur le plan des investissements en infrastructures pour le transport actif.

### **3.2 Acquisition de terrains municipaux pour des sentiers**

Le PDTA est devenu un outil indispensable pour orienter l'application des pouvoirs municipaux, notamment ceux du Comité des loisirs, pour obtenir des servitudes municipales pour créer des sentiers lors des processus d'approbation de projets de lotissements. Ces pouvoirs ont été utilisés pour obtenir des terrains pour sentiers dans de nombreux projets incluant trois des grands projets de lotissements actuellement en développement sur le chemin Old-Chelsea (projets Ferme Hendrick, Ruisseau Chelsea et Quartier Meredith). Quoiqu'il soit possible d'améliorer le processus d'identification des enjeux pour le transport actif lors de l'approbation des projets de lotissements (voir recommandation 6.4.3 ci-dessous), le PDTA demeure un outil stratégique pour informer l'application des pouvoirs municipaux.

### **3.3 Synergie productive entre SCT, la population engagée et la municipalité**

Il est aussi très important de souligner l'excellente synergie qui s'est développée entre SCT, ses nombreux bénévoles et la municipalité de Chelsea, en particulier la Direction des loisirs, des sports, de la culture et de la vie communautaire, dans la mise en œuvre du PDTA. La collaboration étroite qui s'est développée avec la municipalité dans la mise en œuvre sur le plan communautaire du PDTA (planification et construction de sentiers) est exemplaire et constitue une des importantes réalisations du PDTA.

L'obtention de terrains municipaux pour l'aménagement de sentiers a engendré la construction de nombreux sentiers communautaires, de ponts, de passerelles et la signature d'ententes de droit de passage avec des propriétaires fonciers dans plusieurs secteurs de la municipalité (Belle-Terre, Chelsea Parc, des Pommiers, du Roc, Sarah, centre-village, etc.). Notons aussi la collaboration des résidents, de la municipalité et du MTQ pour la mise à niveau du sentier du parc Musie grâce au Fonds de compensation des milieux humides. Grâce à l'encadrement du PDTA, toutes ces initiatives font maintenant partie d'un plan global. Difficile de croire qu'en son absence, elles auraient vu le jour ou été autres choses que des initiatives isolées.

### **3.4 Améliorations significatives à la sécurité des cyclistes**

La sécurité des cyclistes à Chelsea a aussi progressé énormément depuis l'adoption du PDTA. Les importants travaux réalisés pour créer des bandes cyclables unidirectionnelles sur le chemin Notch en 2018 et ceux prévus pour le chemin de la Mine en 2019 ainsi que les améliorations apportées antérieurement à l'accotement de la route 105 sont directement attribuables au PDTA et font de Chelsea un exemple à suivre en matière d'infrastructure sécuritaire pour le cyclisme dans l'Outaouais.

## **4. Les défis en perspective**

La croissance résidentielle rapide et la venue de nouveaux commerces au centre-village, jumelée à la congestion routière qu'elle génère, entraînent de nouveaux défis pour Chelsea. Dans ce contexte, le PDTA peut contribuer de manière importante à la planification et au maintien de la qualité de vie pour la communauté.

#### 4.1 L'urbanisation et la congestion routière au centre-village

Depuis les années 1980, la municipalité de Chelsea s'est développée de façon assez équilibrée, uniforme et à faible densité sur l'ensemble de son territoire. L'achalandage lié à l'ouverture de nouveaux commerces ou l'expansion des commerces existants au centre-village (Le Spa Nordik, Chelsea Pub, Biscotti, La Cigale, Mamma Teresa, Palmier, etc.) et l'avènement d'un secteur urbain à plus haute densité résidentielle le long du chemin Old-Chelsea ont changé cette donne pour toujours et auront un impact majeur sur le caractère de la communauté. Quoique les conséquences à plus long terme de ces projets restent à déterminer, il est clair que la croissance démographique reliée à presque 900 nouvelles habitations dans le centre-village (Ferme Hendrick, Ruisseau Chelsea, Quartier Meredith et projet Markhauser) aura des effets sur une congestion de la circulation automobile déjà problématique dans un endroit névralgique de la municipalité. Elle créera en même temps de nouvelles demandes pour des infrastructures de transport actif reliant ces nouveaux projets domiciliaires et leurs résidents aux différents secteurs de la municipalité et aux emplois et établissements éducationnels au sud.

Dans ce contexte, le travail déjà entrepris pour réaliser un sentier au centre-village, passant derrière les habitations et commerces du côté nord du chemin Old-Chelsea et reliant le chemin Scott au viaduc traversant l'Autoroute A5, prend de l'importance et devra être complété dans un avenir rapproché.

Il sera également important d'entreprendre des travaux sur la voie nord du viaduc du chemin Old-Chelsea afin de sécuriser le transport actif (c.-à-d. bien séparer et protéger les voix cyclistes et piétonnières), dont l'usage augmentera rapidement. Ces travaux devraient être inscrits dans le PDTA même s'ils relèvent de la responsabilité du MTQ.

Le PDTA a heureusement anticipé ces développements et a permis à la municipalité d'acquérir des terrains pour sentiers dans deux des nouveaux projets (Ferme Hendrick et Ruisseau Chelsea) de chaque côté de l'autoroute A5 en direction sud du chemin Old-Chelsea jusqu'au ruisseau Chelsea.

SCT considère que la construction de ces deux sentiers et leur prolongement jusqu'aux limites de la ville de Gatineau (rue Marie-Burger et boul. de la Technologie respectivement) comme proposé par le PDTA devrait être l'autre priorité pour les investissements de la municipalité en transport actif à court terme. (Voir recommandation 5.1 ci-dessous.)

SCT considère que la transformation du viaduc du chemin Old-Chelsea afin de sécuriser le transport actif doit être intégrée aux travaux prévus sur le chemin Old-Chelsea par le ministère des Transports du Québec.

#### 4.2 Conserver et protéger les sentiers existants au nord du centre-village

SCT croit que la série de propriétés non développées qui longe le côté est de l'autoroute A5 du chemin Scott jusqu'au chemin Pine et les autres grandes propriétés non développées situées plus au nord du chemin Pine entre la Route 105 et la rivière Gatineau constituent deux zones où des avant-projets de lotissements sont à prévoir. On retrouve dans ces zones un réseau de sentiers auquel les résidents tiennent à cœur. Ces sentiers relient les quartiers et favorisent des activités diverses y compris l'accès au Parc de la Gatineau par les tunnels sous l'autoroute A5. Un projet domiciliaire mal planifié qui ne prend pas en considération la

connexion entre les quartiers pourrait compromettre l'intégrité de ce réseau de sentiers. SCT propose que la municipalité travaille étroitement avec SCT et les résidents de ces quartiers pour mettre en œuvre le PDTA dans ces deux zones en particulier.

SCT considère que le développement en cours dans le secteur de Farm Point va demander que les infrastructures de transport actif soient sérieusement prises en considération, surtout à l'intersection de la Route 105 et du chemin St-Clément où le trafic augmentera.

## 5. Les priorités recommandées pour les cinq prochaines années

### 5.1 Le sentier ferroviaire et mettre en œuvre le PDTA au sud du centre-village

SCT recommande qu'en matière de financement des infrastructures de transport actif, la municipalité donne la priorité à compléter le sentier sur le corridor ferroviaire (Axe structurant 1) et les deux corridors qui relient les projets Ruisseau Chelsea et Ferme Hendrick à la ville de Gatineau (Axes structurants 3 et 4 respectivement).

### 5.2 Protéger les sentiers au nord du centre-village

Comme nous l'avons décrit ci-dessus, de larges bandes de terrains non développés au nord du chemin Scott constituent des zones importantes de développement du transport actif qui méritent une attention spéciale de la municipalité. Afin de protéger, conserver et augmenter les réseaux de sentiers existants dans cette région,

- 5.2.1 SCT recommande que la municipalité adopte une mise en œuvre proactive et progressive du PDTA dans cette région et qu'elle collabore étroitement avec SCT et les résidents pour aménager des sentiers et mettre en œuvre le PDTA dans leur quartier.
- 5.2.2 SCT recommande également que le corridor entre les chemins Scott et Pine, le long du côté est de l'autoroute A5 soit désigné axe structurant pour des sentiers polyvalents dans le PDTA.
- 5.2.3 SCT recommande que la municipalité collabore étroitement avec SCT afin de mettre en œuvre le PDTA dans le secteur de Farm Point.

## 6. Autres recommandations

### 6.1 Déterminer les mécanismes pour financer les infrastructures de transport actif dans Chelsea

Le PDTA présente une vision ambitieuse pour deux réseaux d'infrastructures pour le transport actif (bandes cyclables asphaltées et sentiers polyvalents) à Chelsea. Cette vision amène forcément des coûts qui s'ajoutent à un budget municipal déjà étiré par de nombreuses priorités et responsabilités. Le PDTA en 2014 avait prévu le défi du financement du transport actif et proposé deux mécanismes utilisés dans d'autres municipalités pour atténuer le fardeau fiscal relié au transport actif. Le conseil municipal n'a pas retenu ces propositions. Il est impératif, compte tenu du développement domiciliaire et commercial qui croît rapidement dans ce secteur, que la municipalité porte une attention particulière au financement du transport actif.

#### [6.1.1 Se doter d'un mécanisme interne pour assurer un financement annuel du transport actif répondant aux besoins de la communauté](#)

SCT recommande que l'administration municipale mette en place un mécanisme qui permettrait un financement annuel adéquat et la réalisation des travaux des projets d'infrastructures de transport actif.

#### [6.1.2 Affectation d'une fraction des droits de mutation au transport actif](#)

SCT recommande qu'une fraction des droits de mutation pour les propriétés qui seront vendues dans les cinq prochaines années dans les quartiers du centre-village – Ferme Hendrick, Ruisseau Chelsea et Quartier Meredith – soit réservée au transport actif (infrastructure, gestion et aménagement) dans ce secteur.

### [6.2 Approche stratégique pour le financement](#)

Les coûts d'aménagement des axes structurants de transport actif seront considérables, par conséquent, il faudrait s'efforcer de déterminer des sources de financement publiques et privées pour réduire le fardeau financier de la municipalité.

SCT recommande que la municipalité mette sur pied un groupe de travail composé de représentants de la municipalité, de SCT et de Voie Verte Chelsea dans le but d'établir une stratégie de financement public-privé pour l'ensemble des coûts de construction des axes structurants AS-1 (Voie ferrée), AS-3 (Ruisseau Chelsea - Gatineau) et AS-4 (Ferme Hendrick - Gatineau).

### [6.3 Financement pour l'aménagement des sentiers communautaires](#)

Avec l'adoption du PDTA, une belle synergie s'est instaurée entre la municipalité et SCT, qui a permis de déterminer des petits investissements municipaux nécessaires à l'aménagement des sentiers communautaires sur tout le territoire (fonds pour l'arpentage, les certificats d'autorisation, l'achat de matériaux de construction, etc.). Ces fonds oxygènent la mobilisation bénévole des résidents dans la mise en œuvre du PDTA et sont essentiels pour préserver et étendre le réseau des sentiers face aux projets domiciliaires anticipés.

SCT recommande donc qu'une priorité soit accordée au maintien adéquat du financement annuel de la direction des Loisirs consacré à la planification et à la construction de sentiers communautaires selon les besoins projetés.

### [6.4 Modifications mineures au PDTA original pour mieux refléter la situation actuelle](#)

Dans la section qui suit, SCT recommande une série de modifications mineures d'ordre administratif, technique ou conceptuel et des changements que la municipalité devrait considérer apporter au PDTA.

#### [6.4.1 Définition d'un axe structurant pour sentiers polyvalents](#)

Le PDTA propose une hiérarchie de trois niveaux pour les sentiers polyvalents, un corridor principal appelé axe structurant vers lequel convergent des sentiers secondaires et communautaires.

SCT recommande que l'application de la classification d'axe structurant soit assez souple pour accommoder certaines situations où le corridor ne permet pas une largeur

minimale de trois (3) mètres sur une surface plane, comme c'est le cas pour le corridor ferroviaire. Il faudrait permettre qu'on puisse réduire la largeur d'un sentier d'axe structurant à certains endroits à la largeur d'un sentier pédestre tel que proposé pour l'AS-5 (chemins Scott à Pine) sans pour autant changer sa classification.

#### 6.4.2 Largeur d'une emprise municipale pour sentiers et sélection de terrains pour sentiers

Actuellement lorsque la municipalité exerce ses pouvoirs pour obtenir des terrains pour sentiers, elle applique par défaut une largeur de cinq (5) mètres pour le corridor réservé au sentier, et qu'une largeur de 10 mètres soit l'exception. Cette largeur fonctionne bien pour des lotissements sur terrains plats et uniformes, mais est problématique pour des lotissements sur terrains accidentés où le contournement d'obstacles (terres humides, pentes abruptes, terrain accidenté, etc.) nécessite une emprise plus large. Dans le passé, la municipalité a accepté des parcelles improches à la construction de sentiers, ce qui devrait être évité à tout prix.

SCT recommande donc que la largeur par défaut de l'emprise d'un sentier municipal soit dorénavant de 10 mètres et que la municipalité évite d'accepter pour la construction de sentiers des terres humides ou des terrains dont la topographie les rend improches à la construction de sentiers.

#### 6.4.3 Modifier la procédure de préavis à SCT en ce qui a trait à des avant-projets de lotissements

Une des réalisations du PDTA a été l'obtention par la municipalité de terrains municipaux pour sentiers lors du processus d'approbation de projets de lotissements. Actuellement, la municipalité, par l'entremise du Comité des loisirs, sollicite l'avis de SCT sur le tracé potentiel de sentiers en lien pour des projets de lotissements sous considération. Dans la plupart des cas, lorsque le promoteur présente son projet de lotissements à la municipalité, la planification du projet est déjà très avancée et souvent la planification de sentiers n'a pas été considérée. Cela peut occasionner des problèmes et de la réticence de la part du promoteur. Il serait préférable de sensibiliser les promoteurs aux enjeux du PDTA pour leurs projets de lotissements à l'étape initiale du design des projets et de les encourager à considérer l'aménagement de sentiers dans le processus de planification.

SCT recommande donc que la direction de l'Urbanisme informe les promoteurs de projets de lotissements du PDTA dès leur premier contact avec la municipalité et sollicite l'avis de SCT sur l'application du PDTA sur tout avant-projet de lotissement dès son dépôt à la municipalité. Il est recommandé de porter une attention particulière à tout projet dans les deux grandes zones de terrains non développées dans la partie nord de la municipalité, tel que décrit dans la section 5.2 ci-dessus.

#### 6.4.4 Changements à la carte maîtresse et au texte du PDTA

SCT recommande que les changements suivants soient apportés à la carte maîtresse et au texte du PDTA :

- Que l’Axe structurant AS-2 (corridor réservé A-50 ouest, propriété du MTQ) soit redéfini comme allant de la rivière Gatineau à l’autoroute A5;
- Que l’Axe structurant AS-3 (corridor Hydro-Québec) et l’Axe structurant AS-4 (corridor du ruisseau Chelsea) soient reclassés comme sentiers secondaires;
- Que le sentier reliant le ch. Old-Chelsea au boul. de la Technologie, à Gatineau, longeant l’extérieur de l’emprise A-5 (côté est) actuellement identifié comme un sentier secondaire soit désigné comme Axe structurant AS-3.
- Que le sentier reliant le ch. Old-Chelsea à la rue Marie-Burger, à Gatineau, longeant l’extérieur de l’emprise A5 (côté ouest) actuellement identifié comme partie de l’AS-2 soit désigné comme le nouvel Axe structurant AS-4.
- Qu’un corridor allant du chemin Scott jusqu’au chemin Pine en longeant l’extérieur de l’emprise de l’A5 (côté est) soit désigné l’Axe structurant AS-5.
- Que la désignation du corridor du ruisseau Breckenridge soit changée d’Axe structurant AS-5 à Axe structurant AS-6.

#### 6.4.5 Appliquer le concept d’axe structurant au volet cyclable asphalté

Bien que le PDTA propose des axes structurants pour les sentiers polyvalents, il ne le propose pas explicitement pour le volet cyclable.

SCT recommande donc que le concept d’axe structurant soit appliqué au volet de voies cyclables asphaltées du PDTA en ajoutant le critère d’une bande unidirectionnelle d’au moins 1,5 m de large de chaque côté d’un chemin municipal et que les autres classifications du volet cyclable soient :

- accotement asphalté (< 1,5 m)
- chaussée désignée partagée (accotement minime)

SCT recommande que les chemins suivants soient désignés axes structurants dans le volet cyclable asphalté du PTDA :

- Route 105
- Chemin Scott
- Chemin Old-Chelsea
- Corridor Mine-Notch-Kingsmere

#### 6.4.6 Voies cyclables et trottoirs cyclables sécuritaires dans le centre-village

Il existe présentement deux trottoirs cyclables dans le centre-village (chemin Scott et chemin Old-Chelsea) qui sont marqués pour piétons et pour le cyclisme bidirectionnel. Étant donné l’utilisation accrue de ces chemins par des cyclistes qui roulent vite et l’espace qui existe sur ces deux chaussées pour du cyclisme sécuritaire, SCT recommande les modifications suivantes :

- Marquer les trottoirs cyclables pour l’usage des piétons et des cyclistes plus lents;

- Désigner le segment du chemin Scott entre le chemin Old-Chelsea et le chemin Padden direction nord comme une route partagée pour le cyclisme;
- Désigner une bande cyclable unidirectionnelle de 1,5 m de large de chaque côté sur le chemin Old-Chelsea, de la Route 105 jusqu'à l'autoroute A5 (N.B. Ceci est la responsabilité du MTQ).

Ces recommandations visent à améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons en offrant aux piétons et aux cyclistes qui roulent plus lentement de partager les trottoirs cyclables et aux cyclistes qui roulent plus vite d'utiliser les voies cyclables.

#### **6.4.7 Améliorations à apporter au volet cyclable asphalté**

Avec l'élargissement du corridor Notch-Mine pour inclure des bandes cyclables et les améliorations déjà apportées à l'accotement de la Route 105, la sécurité des cyclistes à Chelsea sera grandement améliorée. Pour continuer sur cette lancée, SCT recommande que les priorités d'investissement dans les routes pour les Travaux publics soient les suivantes :

- Chemin de la Rivière (chaussée désignée partagée)
- Route 105 de Scott à Dracon (bande cyclable de 1,5 m de chaque côté)
- Route 105 du pont Alonzo-Wright aux limites de la ville de Gatineau (bande cyclable de 1,5 m de chaque côté)

#### **6.4.8 Consultation du Comité des travaux publics avec SCT sur les améliorations aux infrastructures**

Par le passé, la municipalité a procédé à d'importants projets d'amélioration des infrastructures sans prendre en considération le transport actif (p. ex., l'asphaltage de la Route 105) ce qui a nécessité des investissements importants pour y remédier.

Afin d'éviter de telles situations à l'avenir, SCT recommande que le Comité des travaux publics consulte SCT avant de procéder à des projets d'infrastructure qui peuvent être reliés au Plan directeur de transport actif.

### **6.5 Mise sur pied d'un Comité de transport actif pour assurer la mise en œuvre du PDTA**

La mise en œuvre du PDTA est déjà bien entamée avec de nombreuses réalisations importantes dans un court laps de temps grâce à une étroite collaboration et concertation entre la municipalité et SCT. La clé du succès pour la prochaine étape de mise en œuvre du plan passe par l'établissement de partenariats solides avec les principaux intervenants impliqués dans le développement du transport actif sur le territoire de la municipalité de Chelsea.

#### **6.5.1 Comité de transport actif**

SCT recommande que la municipalité crée un Comité de transport actif afin de mieux gérer les dossiers de transport actif sur le territoire de la municipalité. Ce comité verra à établir des partenariats de travail avec les principaux intervenants gouvernementaux (MTQ, MRC et CCN) et les intervenants locaux (ACRE, SHVG, VVC, SCT), et des entreprises commanditaires du transport actif dans la région.



SENTIERS  
CHELSEA  
TRAILS

---

RELIANT NATURE

ET VOISINS

CONNECTING NATURE

AND NEIGHBOURS

Five year  
Progress Report  
on Chelsea's  
Active Transport Master Plan

March 2019

## Table of contents

1. Introduction.....	1
2. Original Master Plan overview .....	1
3. Achievements of the past five years.....	1
3.1 Re-purposing of the railway corridor.....	1
3.2 Acquiring municipal land for trails.....	2
3.3 Establishing productive synergy between SCT, active citizenry and the Municipality ....	2
3.4 Significant improvements to cyclists' safety .....	2
4. The Challenges ahead.....	2
4.1 Addressing the urbanization and traffic congestion in Centre-Village.....	2
4.2 Preserving and protecting existing trails north of Centre-Village .....	3
5. Recommended priorities for next five years .....	4
5.1 Completing railway corridor and implementing ATMP south of Centre-Village .....	4
5.2 Protecting trails north of Centre-Village.....	4
6. Further recommendations.....	4
6.1 Establish mechanisms to finance active transport infrastructure in Chelsea.....	4
6.2 Financing strategy.....	5
6.3 Ongoing funding for developing community trails .....	5
6.4 Minor changes to the original ATMP document to reflect current reality .....	5
6.5 Establish Committee to implement the Active Transport Master Plan.....	8

## 1. Introduction

In 2013, Sentiers Chelsea Trails (SCT) worked collaboratively with the Municipality to draft the first plan for active transportation in Chelsea. In 2014, after extensive consultations, the municipality of Chelsea adopted an Active Transport Master Plan (ATMP) to direct the development of active transport within the municipality. The Board of Directors of SCT has undertaken a review of this Plan to assess progress on implementation, highlight accomplishments, identify unmet objectives and make recommendations. The document is intended to support the work of Municipal Council and staff and help assist in the continued implementation of the ATMP. The following document is the product of that exercise.

## 2. Original Master Plan overview

The ATMP is comprehensive. It covers the entire municipality and defines active transport as being “non-motorized transport...in all its forms (cycling, running, walking, skiing, snowshoeing) for a wide spectrum of users (different age groups, physical abilities) and for all seasons.”

The ATMP includes both recreational and utilitarian transport (commuting) and organizes active transport infrastructure into two large components: **cycling** along the municipality's paved road network and an **un-paved multi-purpose trail network** separate from the road network.

The hierarchy for the paved cycling component consists of **uni-directional cycling lanes** of 1.5 m or more, **paved shoulders** of less than 1.5 m and **shared roadways** where there are no paved shoulders and the existing roads are narrower and less busy. For the multi-purpose trail component, the hierarchy consists of **structural corridors** linked to **secondary and community trails**.

Taken together, these two components provide Chelsea with an overall plan for active transport tailored to the municipality, providing strategic links within the community and to the neighbouring municipalities, the trails of the Gatineau Park and the National Capital Commission.

## 3. Achievements of the past five years

The ATMP is an essential planning tool and the municipality has acted to implement it on many fronts. The Department of Recreation, Sports, Culture, and Community Life has identified a long list of municipal follow-ups on the Plan's recommendations since it was adopted. From among these, SCT would like to highlight the following:

### 3.1 Re-purposing of the railway corridor

Council's inclusive public consultation process and final decision to convert the railway corridor to a multi-purpose trail for active transport (identified in the ATMP as Structural corridor AS 1) is a major accomplishment and SCT considers that following through on this decision should be a municipal priority for active transport investment over the next three years.

### 3.2 Acquiring municipal land for trails

The ATMP has become an essential tool to guide the municipality and for the Recreation Committee to secure land for trails during the approval process for sub-divisions. Guided by the ATMP, municipal powers have been used to obtain land for trails in several projects including the three major ones currently under development along Old Chelsea Road (Hendrick Farm, Chelsea Creek, and Quartier Meredith). Although there could be some improvement in the process for the earlier identification of the active transport stakes in any subdivision request (see recommendation 6.4.3 below), the ATMP has become a strategic tool for the municipality in the informed use of its authority.

### 3.3 Establishing productive synergy between SCT, active citizenry and the Municipality

We would also like to underscore the excellent synergy that has emerged between SCT, its many volunteers and the Municipality of Chelsea and the Department of Recreation, Sports, Culture and Community Life in particular, around the implementation of the ATMP. The very close community level collaboration that has developed with the municipality around the implementation of the ATMP is exemplary and one of the most important achievements of the Plan.

The acquisition of municipal land for trails also spurred the construction by volunteers of many community trails, bridges, walkways and the signing of private access agreements with landowners in many sectors of the municipality (Belle Terre, Chelsea Park, Des Pommiers, Du Roc, Sarah, Centre-Village, etc.). Local residents, the municipality and the Ministry of Transport (MTQ) also worked closely together for the renewal of the Musie Park trail with resources from the MTQ's wetlands compensation fund. Thanks to the ATMP, these community initiatives have become part of a larger whole. Without the ATMP, they might not have materialized or been more than isolated initiatives.

### 3.4 Significant improvements to cyclists' safety

The safety of cyclists in Chelsea has also improved enormously since the adoption of the ATMP. The construction of unidirectional cycling lanes on Notch Road in 2018 and those planned for the Mine Road in 2019 and the previous improvements to Route 105 are all directly attributable to the ATMP and have made Chelsea a leader in the Outaouais when it comes to safe cycling infrastructure.

## 4. The Challenges ahead

The current rapid growth in housing and business development underway in the Centre-Village and the traffic problems they are generating are creating new planning challenges for Chelsea. In this context, the ATMP can make a significant contribution to community planning and maintaining the quality of life in the municipality.

### 4.1 Addressing the urbanization and traffic congestion in Centre-Village

Since the increase in residential subdivision that began in earnest in Chelsea in the 1980s, the pace of development has been somewhat balanced, spread out across the municipality and of low density. The recent opening and/or expansion of many new

businesses in the Centre-Village (Nordik Spa, Chelsea Pub, Biscotti, Les Saisons, La Cigale, Mamma Teresa, Le Palmier, etc.) and the development of higher density residential neighbourhoods along Old Chelsea Road have changed this dynamic forever and these changes will have a major impact on the community. While the longer-term consequences of these changes are unknown, it is clear that the demographic growth related to nearly 900 new homes in the Centre-Village (Hendrick farm, Chelsea Creek, Quartier Meredith and Markhauser project) will impact the already problematic congestion of car traffic in the Centre-Village. These developments will also create new demand for active transport infrastructure to link residents in these new developments to other sectors of the community and to their jobs and schools to the south.

Furthermore, a trail is being developed in the Centre-Village, behind the homes and businesses on the north side of Old Chelsea Road. This will potentially link Scott Road to the rest of Chelsea to the east, once there is a safe route for both bikes and pedestrians on the overpass over Hwy A5.

As traffic in Chelsea is increasing rapidly, there is a strong requirement for the construction of a safe and separated pedestrian/cycle lane on the north side of the overpass on Old Chelsea Road. This work should be integrated in the ATMP even though the MTQ is responsible.

Fortunately, the ATMP anticipated these changes and allowed the municipality to proactively acquire land for trails in two of the new developments (Hendrick Farm and Chelsea Creek) heading south from Old Chelsea Road to Chelsea Creek on both sides of Hwy A5.

SCT believes the construction of the two trails and their extension south to Chelsea's boundaries with Gatineau (Marie-Burger Street and Boulevard de la Technologie respectively) should be the other priority for municipal investment in active transport in the short term. (See recommendation 5.1 below)

SCT also considers that the construction of a secure and separate active transportation lane on the north side of Hwy A5 overpass be integrated in the ATMP and into the Quebec Ministry of Transportation's work plan for Old Chelsea Road.

#### **4.2 Preserving and protecting existing trails north of Centre-Village**

SCT believes that the series of undeveloped properties that border the east side of highway A5 from Scott Road heading north to Pine Road and the other remaining large undeveloped properties north of Pine Road between the 105 and the Gatineau River are two areas highly likely to be subject to subdivision requests in the coming years. These areas have a network of traditional trails that are of great importance to local residents. These trails connect neighborhoods and allow for wide range of activities including access to the Gatineau Park through tunnels under the A5. The integrity of this trail network could easily be compromised by one poorly planned development that does not take into consideration the connectivity between properties. SCT proposes that the municipality work closely with SCT and the local residents in a pro-active and zonal implementation of the ATMP in these areas.

SCT considers that the current development in the Farm Point sector, both residential and commercial, will require the need for active transportation infrastructure, particularly at the intersection of Route 105 and St. Clement Road, with safe connections to the new commercial zone.

## 5. Recommended priorities for next five years

Given the exceptional growth that Chelsea is experiencing, SCT believes that the municipal priorities for the next five years should be consolidating the ATMP's north-south linkages in three areas: along the Gatineau River (railway corridor), South of Old Chelsea Road and along the ridge that runs parallel to Highway A5 north of Scott Road. We therefore recommend:

### 5.1 Completing railway corridor and implementing ATMP south of Centre-Village

SCT recommends that the strategic priorities for active transport infrastructure investment by the municipality be the completion of the railway corridor (Structural Corridor 1) and the two corridors linking the new Chelsea Creek and Hendrick Farm developments to the city of Gatineau (Structural corridors 3 and 4 respectively).

### 5.2 Protecting trails north of Centre-Village

As described above, the large tracts of undeveloped land north of Scott Road are important areas for active transport that require special attention by the municipality. With the protection, conservation and enhancement of the existing trail networks in this area in mind,

5.2.1 SCT recommends that the municipality adopt a proactive and progressive zonal implementation of the ATMP in these areas and work closely with SCT and local residents to develop trails and implement the ATMP there.

5.2.2 SCT also recommends that the trail corridor between Scott and Pine roads, along the east side of the A5, be designated a structural corridor for multi-purpose trails under the ATMP.

5.2.3 SCT also recommends that the municipality work closely with SCT to implement the ATMP in the Farm Point Sector.

## 6. Further recommendations

### 6.1 Establish mechanisms to finance active transport infrastructure in Chelsea

The ATMP provides an ambitious vision for two networks of active transport infrastructure in Chelsea (paved cycling lanes and unpaved multi-purpose trails). Implementing this vision will take money from a municipal budget stretched thin by numerous other priorities and responsibilities. In 2014, the ATMP foresaw the financing challenge and proposed two methods used in other municipalities for funding active transport infrastructure to reduce the burden on the municipal budget. These proposals were not adopted by the municipality. Due to the current rapid commercial and

residential growth in Chelsea, it is important the municipality be proactive in establishing financial mechanisms to support active transportation.

6.1.1 To support the requirements for active transportation in the community, SCT recommends that the municipality establish an internal mechanism to assure financing these initiatives on an annual basis.

These recommendations, if adopted by the municipality, will apply to new developments. They will have no impact on the subdivisions currently underway in the Centre-Village, which, as highlighted above, will create new demands and expenditures for active transport infrastructure. Given these exceptional circumstances, SCT proposes the following:

#### 6.1.2 Allocating a portion of the transfer tax in these projects for active transport

SCT recommends that a fraction of the transfer tax (a.k.a the welcome tax) for properties sold during the next five years in the new neighborhoods of the Centre-Village (Hendrick Farm, Chelsea Creek and Quartier Meredith) be reserved for active transport (infrastructure, management and development) in this sector.

### 6.2 Financing strategy

The costs for developing the structural active transport corridors will be substantial and significant effort should be placed in identifying both public and private sources of financing to reduce the burden on Chelsea's budget.

SCT recommends that the municipality establish a working group made up of the municipality, SCT and Voie Verte Chelsea to develop a funding strategy for the construction costs of structural corridors AS 1 (Railway corridor), AS 3 (Chelsea Creek - Gatineau) and AS 4 (Hendrik Farm – Gatineau).

### 6.3 Ongoing funding for developing community trails

The ATMP has fostered a very productive synergy between the municipality and SCT for identifying small municipal investments to develop community level trails across the municipality (funds for surveying, environmental impact studies, purchase of building tools and materials, etc.). These municipal expenditures in turn fuel an impressive volunteer involvement in the implementation of the ATMP at the community level and are critical to preserve and extend the trail network in the face of development.

SCT therefore recommends that a priority be placed on maintaining adequate funding for the planning and building of community trails in the Recreation Department's budget based on annual needs projections.

### 6.4 Minor changes to the original ATMP document to reflect current reality

What follows are a number of minor technical, administrative and/or conceptual adjustments and changes that SCT suggests the municipality consider making to the ATMP.

#### **6.4.1 Definition of a structural corridor for multi-purpose trails**

The ATMP proposes a three-tier hierarchy for the multi-purpose trail network with the structural corridors linked to smaller secondary and community trails.

SCT recommends the standard for structural corridors be flexible enough to allow for situations where the terrain does not allow for a continuous 3 m wide trail along a relatively flat topography such as with the railway corridor. In situations like the corridor between Scott and Pine roads (proposed Structural Corridor AS 5), the terrain may require the trail to be reduced to a walking path in some areas, and this should not affect its designation as a structural corridor.

#### **6.4.2 Default width for municipal trails and selection of trail property**

Currently when the municipality uses its powers to acquire land for trails, it applies a 5-meter-wide default as the standard width for the trail, with a 10 meter width used as the exception. This works well for flat, uniform properties, but has proven to be problematic where the topography has features that present obstacles for trail building (wetlands, steep slopes, dangerous terrain, etc.). In such situations, a wider trail allowance is needed to ensure trail construction is feasible. In the past, Chelsea has acquired land not suitable for trail development, and this should be avoided at all costs.

SCT recommends that going forward the standard trail width for municipal trails be 10 meters and that the municipality avoid accepting wetlands for trails or property with topography not suitable for trail building. Furthermore, the municipality should undertake an onsite inspection, with support from SCT, of all lands proposed for trails to ensure they are in fact suitable for trails.

#### **6.4.3 Change notification procedure to SCT of subdivision requests**

As noted above one of the accomplishments of the ATMP has been the securing of municipal land ways for trails as part of the approval process for subdivisions. Presently the municipality, through the Recreation Committee, seeks trail recommendations from SCT when subdivisions are proposed for undeveloped properties. In most cases, by the time sub-division requests reach the Recreation Committee, planning has reached a very advanced stage and too often trails have not been adequately considered in the subdivision planning. This can cause problems and increased resistance from the developer. It would be preferable to inform developers of the ATMP implications for their project at its initial design stage, and to encourage early consideration of trails in the planning process.

SCT recommends therefore that the Municipal Planning Department inform developers of the ATMP at their first contact with the municipality and solicit trail recommendations from SCT for any subdivision proposal as soon as the plan has been presented to the municipality. Special attention should be paid to the application of this recommendation for any subdivision proposals for the two zones in the northern part of Chelsea identified above under Section 5.2.

#### 6.4.4 Changes to the ATMP map and text

SCT recommends that the following changes be made to the ATMP map and text:

- That the Structural Corridor AS-2 (MTQ land for highway A50 extension) be redefined to extend from the Gatineau River to highway A5;
- That Structural Corridor AS-3 (Hydro Quebec corridor) and Structural Corridor AS-4 (Chelsea creek ravine) be reclassified as secondary trails;
- That the trail linking Old Chelsea Road to the Boulevard de la Technologie in Gatineau on the east side of highway A5 currently identified as a secondary trail be redesignated as Structural Corridor AS-3;
- That the trail linking Old Chelsea Road to Marie-Burger Street in Gatineau on the west side of highway A5 currently identified as part of Structural corridor AS-2 be redesignated as Structural Corridor AS-4;
- That a corridor heading north from Scott Road to Pine Road along the eastern border of highway A5 be designated Structural corridor AS-5;
- That the designation of the Breckenridge brook corridor be changed from Structural Corridor AS-5 to AS-6.

#### 6.4.5 Applying the structural corridors concept to the paved cycling component

The ATMP proposes the concept of structural corridors for the multi-purpose trail network, but does not do this explicitly for the paved cycling component of the Plan.

SCT therefore recommends the paved cycling component of the ATMP also adopt the structural corridor concept with the structural corridor standard being a minimal cycling lane width of 1.5 meters on both sides of a municipal road and that the other paved cycling designations be:

- Paved shoulder <1.5 m
- Shared roadway (minimal to no paved shoulder)

SCT recommends that the following roads be considered structural corridors for the paved cycling component of the ATMP:

- Route 105
- Scott Road
- Old Chelsea Road
- Mine-Notch-Kingsmere corridor

#### 6.4.6 Safe cycling lanes in addition to cycling sidewalks in the Centre-Village

There are currently two cycling-sidewalks in the Centre-Village designated for both pedestrians and bi-directional cycling (Scott Road and Old Chelsea Road). Given the increased use of these roads by higher speed cyclists and that space exists for safe cycling parallel to the sidewalks, SCT recommends:

- That existing cycling-sidewalks be marked for pedestrians and slower cyclists;
- That Scott Road heading north between Old Chelsea Road and Padden be marked as a shared roadway for cycling;
- That unidirectional cycling lanes be marked on both sides of Old Chelsea Road from Route 105 to Highway A5 (N.B. This is a responsibility of the MTQ.).

The intention of these recommendations is to improve the safety for cyclists and pedestrians alike by offering pedestrians and slower recreational cyclists the cycling-sidewalks, while allowing cyclists who are commuting or want to travel at faster speeds to choose the cycling lanes.

#### 6.4.7 Priorities for improving paved cycling component

The widening of the Notch-Mine corridor for cycling lanes and the improvements previously made to the shoulders of Route 105 has greatly improved cyclists' safety. To continue with these improvements, SCT recommends that the priorities for Public Works paving investments be:

- Chemin de la Rivière (shared roadway)
- Route 105 from Scott to Dracon (paved cycling lanes of 1.5 meters on both sides)
- Route 105 from the Alonzo Wright bridge turn off to the Gatineau city limits (paved 1.5-meter cycling lanes on each side)

#### 6.4.8 Public Works Committee consultation with SCT on infrastructure improvements

In the past, the municipality has proceeded with major infrastructure improvement initiatives without adequate active transport consideration (e.g. repaving of Highway 105) and for which costly remedial investments were required.

To avoid these situations in the future, SCT recommends that the Public Works Committee consult with SCT prior to proceeding with infrastructure projects that may be related to the Active Transport Master Plan.

### 6.5 Establish Committee to implement the Active Transport Master Plan

The implementation of the ATMP has been well underway for four years and much has been accomplished in a short time thanks to a close working relationship and

coordination between the municipality and SCT. The key to building on the success to date will be the building of new partnerships with other key actors and agents that have a role to play in Chelsea's active transport future.

#### **6.5.1 Active Transport Committee**

SCT proposes that the municipality create an Active Transportation Committee to manage and better advance the numerous active transportation projects within Chelsea. This committee will establish working partnerships with key players in the government (MTQ, MRC, NCC), local interest groups (ACRE, SHVG, VVC, SCT), as well as business partners that sponsor active transportation in the community.