

Plan directeur de transport actif de la municipalité de Chelsea

Rapport final préliminaire

Août 2014



Plan directeur de transport actif de la municipalité de Chelsea

Rapport final

Projet MMM 3413053

Août 2014

Signatures

**Rapport préparé
par :**



Le 20 août 2014

Patrick G. Déoux, ICU, OUQ, RPP
Directeur de projet
Élise Gloor, ing. Stag.
Meghan MacMillan, Urbaniste
Meredith Lynes, Urbaniste
Lea Carson, Urbaniste
Jennifer Grove, Cartographie

Remerciements : Nous tenons à remercier tout particulièrement monsieur Ronald Rojas, Directeur du Service des loisirs, de la culture et de la vie communautaire, pour son excellente collaboration tout au long de l'étude ainsi que les partenaires de la municipalité de Chelsea et les citoyens qui ont participé aux différentes activités de démocratie participative en 2013 et en 2014.



Des remerciements spéciaux vont à tous les membres de l'association *Sentier Chelsea Trails* qui ont collaboré avec la municipalité et qui ont contribué de leur expertise et de leur temps à chacune des étapes de réalisation du Plan.

Table des matières

1	Mise en situation	1
1.1	Contexte et objectifs du Plan directeur	1
1.3	Le territoire couvert par le Plan directeur	3
2	Une consultation exhaustive du milieu	4
2.1	Atelier de travail de l'hiver 2013.....	4
2.2	Atelier de travail avec les partenaires communautaires, institutionnels et les citoyens	4
2.3	Résultats détaillés de la consultation du 5 avril 2013	5
3	Évaluation environnementale stratégique	11
3.1	Méthodologie utilisée pour l'évaluation environnementale stratégique	11
3.2	Définition des types de corridors et sentiers.....	11
3.3	Sentiers polyvalents en site propre — grands axes structurants (AS)	13
3.4	Sentiers polyvalents en site propre – Sentiers polyvalents secondaires (SPS) en site propre	17
3.5	Sentiers polyvalents en site propre – Sentiers communautaires (SC).....	24
3.6	Les axes cyclables en marge du réseau routier – Bandes cyclables.....	25
3.7	Les axes cyclables en marge du réseau routier – chaussée désignée partagée (CDP).....	29
4	Une stratégie pour l'avenir du Plan directeur de transport actif de Chelsea.....	34
4.1	Une Vision renouvelée.....	34
4.2	Politiques et principes de mise en œuvre	34
4.3	Recommandations et mise en œuvre des sentiers récréatifs et corridors cyclables.....	36
4.4	Sources de financement potentielles	54

1 Mise en situation

1.1 Contexte et objectifs du Plan directeur

Dans le cadre de la planification de son réseau de transport actif, la Municipalité de Chelsea s'est dotée, lors d'une première phase de travail, d'un Plan directeur préliminaire des sentiers polyvalents (marche, vélo, ski) et de pistes cyclables en marge de son réseau routier. Ce Plan vise entre autres à favoriser l'exercice chez les citoyens en général par l'utilisation des sentiers récréatifs polyvalents et le cyclisme comme moyen de transport actif et sécuritaire sur son territoire, ainsi qu'entre Chelsea et les municipalités avoisinantes.

La présente phase du projet s'inscrit plus précisément dans un processus de consultation des citoyens et des principaux intervenants potentiels, ainsi que dans l'élaboration d'un plan concret et réaliste de mise en œuvre du plan directeur. En effet plusieurs conditions doivent être remplies pour assurer la réalisation du Plan directeur préliminaire. Ainsi :

Le Plan directeur préliminaire a été réalisé dans un premier temps de concert avec les gestionnaires de la municipalité de Chelsea et de l'association *Sentiers Chelsea Trails*. Bien que le Plan ait fait l'objet d'une présentation auprès du Conseil et des principaux comités de la municipalité, il n'avait pas, en un premier temps, été soumis aux citoyens et aux partenaires de la municipalité. ***Dans la mesure où la Municipalité croit beaucoup à l'implication communautaire dans les affaires municipales, il était prioritaire dans le cadre de ce mandat de consulter et de faire contribuer tant les citoyens que les partenaires de la municipalité.***

Par ailleurs, les objectifs suivants ont été poursuivis tout au long des travaux :

- Les sentiers utilisés quotidiennement par les résidents ont, dans bien des cas, un statut précaire dont l'utilisation dépend de la bonne volonté des propriétaires de terrains. La précarité du réseau est aussi accentuée par la perspective de nouveaux projets de lotissements domiciliaires sur des parties du territoire qui, jusqu'à maintenant, n'ont pas été développées. Le plan vise donc à ***développer des stratégies et un plan d'action qui permette de régler ou au moins de mieux gérer cette situation.***
- Le plan préliminaire ne s'est pas particulièrement attaché, dans un premier temps, à évaluer l'impact environnemental des corridors suggérés. ***Il a donc été important dans le cadre du présent mandat de valider les sentiers proposés pouvant présenter des enjeux environnementaux par l'élaboration d'une évaluation stratégique environnementale de chacun des corridors..***
- Enfin, comme c'est souvent le cas dans notre société, le financement des projets municipaux est soumis à des contraintes budgétaires importantes. ***Il a donc été important lors du choix des sentiers et corridors récréatifs d'identifier les partenaires de la municipalité dans la***

mise en œuvre et dans la mesure du possible les sources gouvernementales ou autres de financement pour la réalisation des différentes propositions du Plan. Par ailleurs, dans le contexte actuel de l'intérêt des citoyens pour le transport actif et la santé, il ne faut pas exclure le grand potentiel du bénévolat local qui est déjà très important dans l'implantation et l'entretien des sentiers. Dans ce contexte, le rôle de l'association *Sentiers Chelsea Trails* comme partenaire privilégié de la municipalité est fondamental

Le Plan directeur permet un développement harmonieux du réseau de sentiers pour le long terme. Il comprend deux volets :

Volet 1 : L'identification des grands axes d'un *Réseau de sentiers polyvalents* (marche, vélo, ski de fond, raquette) à l'extérieur du réseau routier. Ces sentiers ne sont pas asphaltés et sont utilisés en toutes saisons. Ils desservent les déplacements récréatifs, mais aussi utilitaires sur des axes stratégiques nord-sud et est-ouest. Dans ce groupe de sentiers, on distingue les grands axes structurants, et les sentiers polyvalents secondaires qui sont par un réseau de sentiers locaux, à vocation plus communautaire. Ces sentiers communautaires ne font pas partie intégrante du Plan directeur puisqu'ils seront réalisés au fur et à mesure des besoins de la communauté et de la disponibilité des ressources financières, humaines et matérielles

Volet 2 : l'identification d'un *Réseau cyclable relié au réseau routier*. Il s'agit d'aménagements cyclables constitués de bandes cyclables, d'accotements asphaltés ou de chaussées désignées. Ils desservent le transport utilitaire ou récréatif des résidents comme le cyclotourisme transitant ou se destinant à Chelsea.

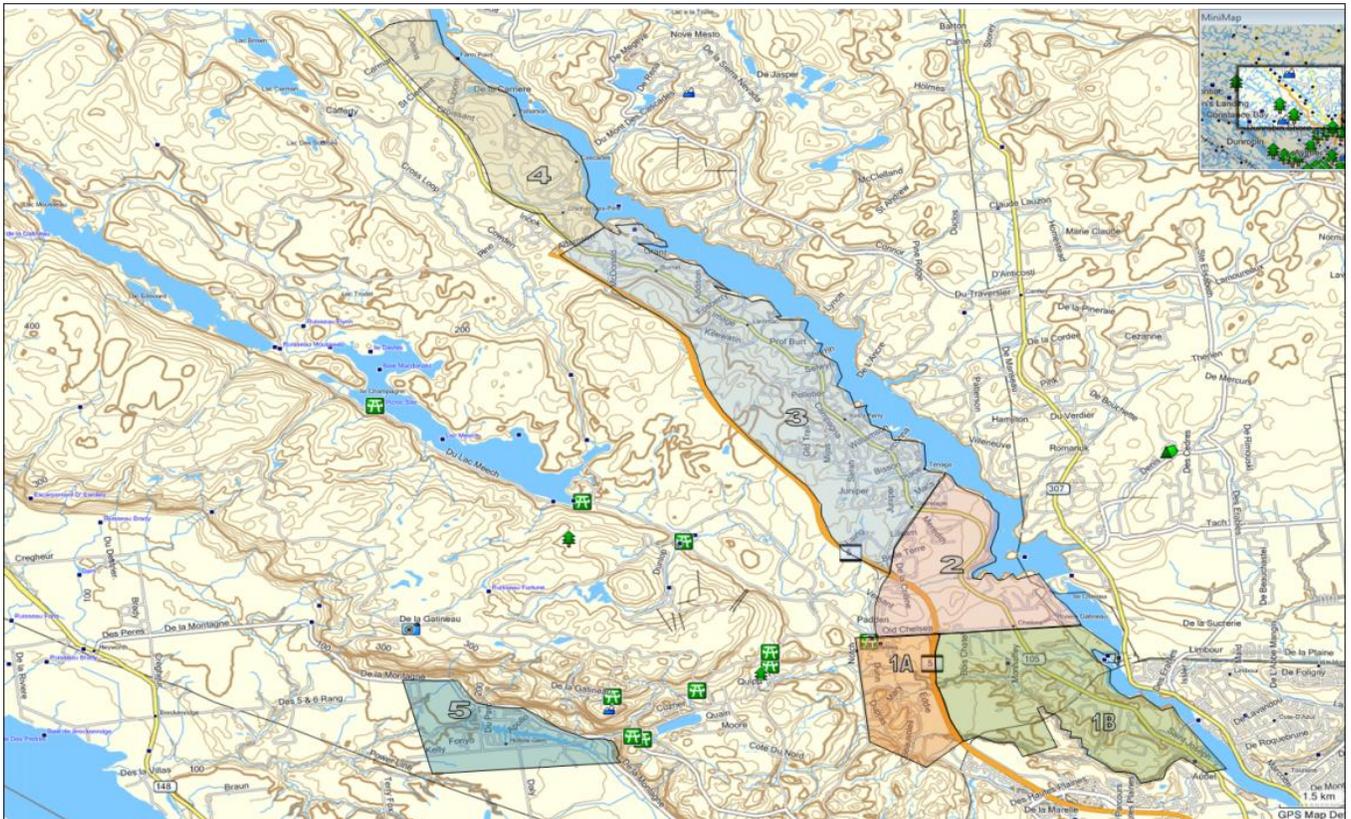
1.2 Les principes directeurs de planification

Plusieurs principes initiaux ont précédé l'élaboration du Plan directeur.

- Le réseau de sentiers est avant tout dédié aux déplacements non motorisés afin de promouvoir le transport actif sous toutes ses formes (vélo, marche, ski de fond) et pour des clientèles variées (âges, condition physique) et pour toutes les saisons;
- Le plan directeur est l'instrument principal servant à planifier dans les court, moyen et long termes les corridors de sentiers sur les terrains publics et privés faisant l'objet de projets de développement ou de lotissement;
- Certaines sections du réseau sont spécifiquement conçues pour accommoder et faciliter les déplacements utilitaires (travail, école, etc..) dans des conditions sécuritaires;
- La réalisation du Plan directeur doit prendre en compte les effets environnementaux potentiels de la construction et de l'utilisation des sentiers;
- Lorsque possibles ou nécessaires, les sentiers devront prévoir des espaces de stationnements stratégiquement localisés ou être connectés à un mode de transport collectif;
- En plus de créer des axes structurants continus nord-sud et est-ouest et de relier les quartiers et points d'intérêts entre eux, le réseau doit comprendre des boucles de dimensions variées;
- Le tracé des sentiers traversent ou bordent des terrains privés doit prendre en compte les préoccupations et les intérêts des propriétaires de terrains. Dans tous les cas, des ententes formelles doivent être conclues avec les propriétaires.
- Le réseau de Chelsea doit se raccorder aux réseaux des municipalités adjacentes, au réseau de la ville de Gatineau et au système de sentiers du parc de la Gatineau.

1.3 Le territoire couvert par le Plan directeur

Le Plan directeur couvre la totalité du territoire de la municipalité de Chelsea. Les zones d'étude illustrées sur la carte ci-dessous représentent le découpage utilisé par Sentiers Chelsea aux fins de gestion des différents secteurs par des « champions » qui se sont portés volontaires et qui font partie de l'association communautaire. Ces zones d'étude ne sont pas officialisées dans le Plan directeur final.



Exemples de chemins déjà aménagés pour les cyclistes

2 Une consultation exhaustive du milieu

Cette section présente les grandes activités de consultation et de participation qui ont ponctué les activités de réalisation du Plan directeur. En plus des nombreuses rencontres avec l'association Sentiers Chelsea et des partenaires de la municipalité, le mandat a fait l'objet d'un atelier de travail en janvier 2013 avec les grands partenaires de l'étude et d'une rencontre de type présentation, atelier de travail avec les citoyens et autres partenaires intéressés.

2.1 Atelier de travail de l'hiver 2013

Dans le cadre de la première phase de l'étude, un premier atelier de travail a eu lieu le 30 janvier 2013, réunissant divers intervenants. Cet atelier avait pour but de valider la vision préliminaire du plan directeur, de déterminer les grands axes de transport actif à privilégier, d'identifier les principales contraintes (physiques, environnementales ou d'utilisation du sol) et de faire ressortir les principaux lieux d'intérêts à desservir.

Les informations collectées lors de cet atelier ont servi de base pour élaborer la carte initiale du Plan directeur du transport actif.

2.1.1 Vision et principes directeurs

À l'heure actuelle, l'association *Sentiers Chelsea* possède sa propre vision. C'est cette vision qui a permis à l'organisme de réaliser de nombreuses initiatives reliées à l'identification et l'implantation d'une grande partie du réseau communautaire de sentiers existants au cours des dernières années. Cette vision de l'organisme était donc un point de départ naturel à l'identification à l'élaboration d'une vision municipale, rattachée au plan directeur du transport actif de la municipalité de Chelsea.

C'est au niveau des *missions* respectives de chacune des entités que les responsabilités relatives à la création, l'utilisation et l'entretien des sentiers pourront être précisées. Lors de l'atelier de travail, les participants ont donc entre autres échangé sur le contenu d'une vision commune initiale qui est présentée dans la section 2.3 ci-dessous

Vision de l'association Sentiers Chelsea

« Un organisme communautaire dédié à la protection et à la création d'un réseau vert de sentiers qui raccorde le centre village, les écoles, les voisinages, les centres communautaires, et les atouts naturels tels que la rivière Gatineau et le parc de la Gatineau ».

Cette vision et les principes qui l'accompagnent ont fait l'objet d'une validation par les citoyens dans le cadre de la seconde activité de consultation du 5 avril 2014.

2.2 Atelier de travail avec les partenaires communautaires, institutionnels et les citoyens

Le processus de consultation s'est poursuivi lors de la seconde phase de réalisation du Plan directeur de transport actif avec trois activités principales.

- *Rencontre avec les partenaires institutionnels* : La première activité comprenait des rencontres personnalisées avec les principaux partenaires institutionnels de la municipalité, soit Hydro

Québec, la CCN et le MTQ. Chaque rencontre visait à examiner ensemble certains aspects de la réalisation des sentiers pertinents pour l'organisme. Cette information était intégrée à l'évaluation stratégique préliminaire qui avait été préparée d'avance.

- *Rencontre de travail avec l'association communautaire Sentiers Chelsea* : Une rencontre de travail a été organisée en décembre 2013 afin de présenter les grands résultats de l'évaluation environnementale stratégique à l'association communautaire Sentiers Chelsea. Les résultats de cette rencontre ont été consolidés dans le document d'évaluation environnementale stratégique afin de finaliser ce document.
- Réunion publique du 5 avril 2014 : Cette consultation de type mixte Présentation/Portes ouvertes/Atelier de travail, avait pour but de présenter le Plan directeur préliminaire du transport actif. Cette consultation était tenue conjointement à la consultation sur les Parcs de la municipalité.

Les résultats de cette consultation sont présentés plus en détail dans les paragraphes qui suivent.

Suite à une présentation PowerPoint en plénière, les participants ont travaillé dans de petits groupes autour de « Kiosques » qui avaient été montés pour chacune des zones d'étude du Plan directeur. Les kiosques étaient modérés par un membre de notre équipe ou un membre du Comité Sentiers Chelsea pour discuter de leurs idées et offrir leur opinion sur les sujets de discussion présentés dans un cahier du participant. Par la suite, une discussion en plénière s'est déroulée pour partager les discussions tenues aux tables de travail.

Suite à la réunion publique organisée par la municipalité, une présentation du Plan directeur préliminaire a été faite devant les membres de l'association communautaire Sentiers Chelsea et des citoyens membres de l'association communautaire. Les commentaires reçus lors de cette rencontre ont été incorporés dans la mesure du possible dans le présent Plan directeur.

2.3 Résultats détaillés de la consultation du 5 avril 2013

Tous les participants à la consultation avaient à leur disposition un « *cahier du participant* » comprenant plusieurs questions relatives aux différentes facettes du Plan directeur du transport actif.

Question : La vision proposée dans le Plan de transport actif reflète-t-elle vos priorités et vos aspirations (vision proposée lors de la première phase du projet)?

Une vision commune pour guider le plan directeur du transport actif de Chelsea?

« Le Plan directeur du transport actif de Chelsea est un des instruments municipaux privilégiés de cohésion sociale et de promotion de la santé des citoyens. Le Plan vise la création et la protection d'un réseau municipal vert de transport actif desservant les résidents et les visiteurs pour leurs déplacements non motorisés tant récréatifs qu'utilitaires. Le réseau raccorde entre eux les quartiers, le centre village, les infrastructures communautaires et récréatives, ainsi que les atouts naturels et patrimoniaux de la municipalité. »

SVP cochez (<input checked="" type="checkbox"/>) le bonhomme sourire le plus approprié dans une des cases ci-dessous.			
Résultat	18	2	0

Les principaux commentaires suivants ont été offerts.

Ce que les répondants aiment de la vision :

- Aime l'aspect de cohésion sociale et de promotion de l'activité physique
- Like the concept of connectivity and encouraging physical activity
- Aime le volet santé public et de déplacement actif vers le travail
- Like the idea of promoting active lifestyle and connection to neighbourhood
- Cohésion sociale — promotion du transport actif et connexion des quartiers
- Promotion de la santé et connexion entre les quartiers
- Promotion du transport actif, et le raccordement des quartiers
- Bonne vision qui ouvre la discussion a plusieurs enjeux

Ce que les répondants souhaitent :

- Il faut adopter un principe de base comme quoi il faut systématiquement améliorer les routes et chemins en fonction des marcheurs et cyclistes lorsqu'ils font l'objet de travaux de réfection ou autre.
- Protection du réseau municipal vert, accessible à tous y compris les triporteurs
- Corridor du chemin de fer – plusieurs sont en faveur de le convertir en sentier polyvalent
- Les sentiers sont réservés pour les déplacements non motorisés et visent à relier les quartiers entre eux.
- Missing the interaction with property owners
- Vision lack information as to how it will deal with private property – existing property and change in new ownership.
- Quelques participants insistent sur le fait qu'il ne faut pas attirer les visiteurs et que les sentiers doivent être principalement réservés aux résidents. Même participant s'inquiète de l'impact des corridors sur les propriétés privées.

Synthèse du résultat : De toute évidence, la vision initialement proposée fait l'unanimité comme reflétant les priorités des citoyens. En particulier, les citoyens aiment la notion de favoriser la cohésion sociale et la promotion de l'exercice pour la santé. La notion de connexion entre les quartiers est aussi populaire. La vision devrait être révisée afin d'ajouter l'aspect du respect des propriétaires privés ou du développement d'un réseau qui respecte les droits des propriétaires et qui en négocie le passage dans un esprit d'équité et de collaboration.

Question : Que pensez-vous de la hiérarchisation des sentiers proposée dans le Plan?

Suite à la lecture de la description et la définition des types de sentiers, les répondants ont fait les remarques suivantes :

De façon générale, la majorité des répondants aiment la classification et la hiérarchie des types de sentiers proposés.

- Il est important de préserver la fonction de ski de fond et marche
- Développer une culture du respect de la nature et des propriétaires riverains – développer une « étiquette des sentiers »
- Plan doit pouvoir préciser ce qui est possible et pour qui — jeune et personnes plus âgées
- Cette hiérarchie est bonne – le concept de sentiers secondaire communautaire est important
- Développer les axes structurants en priorité.
- Éviter de paver les sentiers
- Il faut un *portfolio* équilibré des types de sentiers – c'est-à-dire un équilibre logique et équitable de chaque type
- Manque un type de sentier pour les marcheurs de chiens
- Ne pas oublier que les sentiers communautaires sont aussi l'occasion de faire des liens avec le transport en commun

Synthèse du résultat : Les réponses positives montrent que la hiérarchie et la classification des sentiers tels que développés lors de la première phase du projet sont acceptables pour les citoyens. De ce fait, la hiérarchisation des sentiers demeure inchangée et aucune nouvelle catégorie n'est ajoutée.

Question : Que pensez-vous de l'implantation de bandes cyclables le long des routes et chemins suivants?

Bandes cyclables proposées				Commentaire
Chemin de la Montagne?	13	5	1	Ce chemin est important pour les citoyens, surtout ceux de Hollow Glen, mais à la condition d'être sécuritaire. Plusieurs doutent que ce soit d'ailleurs possible à moins d'implanter des bandes cyclables. Il faut trouver des solutions pour sécuriser le chemin de la Montagne. Très dangereuse à cause des vitesses à proximité des cyclistes et aussi le danger des chevreuils. La CCN devrait considérer une barrière le long de la route

Chemin Old Chelsea et chemin du Lac — Meech	16	3	1	Ce chemin est important surtout dans la partie qui traverse le centre-village. Une portion est déjà réalisée entre le centre-village et le stationnement P8. De l'avis des participants la dernière portion jusqu'au P13 devrait être aménagée en voie partagée. (voir Plan directeur à ce sujet).
Chemin de la Mine et chemin Notch?	20	3	0	Cet axe est très populaire auprès des répondants et surtout auprès des navetteurs, car il rejoint le sentier multifonctionnel pavé de la Ville de Gatineau. Le chemin Notch entre le chemin de la Montagne et le chemin de la Mine est considérée dangereux.
Route 105?	18	1		L'implantation de voies cyclables sur les accotements de la route 105 est une priorité de la plus haute importance comme montrée par le nombre de réponses. Idéalement, il faudrait réaliser ce projet jusqu'à Wakefield. Il ne faut pas que ce projet se fasse au détriment de l'aménagement du corridor de chemin de fer.

Synthèse du résultat : Alors que la majorité des participants aimeraient voir l'implantation de voies cyclable sur les chemins qui sont réputés dangereux, ils reconnaissent que dans la majorité des cas, les difficultés techniques et les coûts de construction sont des barrières importantes. De ce fait, le Plan directeur révisera le type d'aménagement soit en mettant le projet dans le long terme, soit en proposant plutôt l'aménagement du chemin en voie partagée.

Question : Quels sont les sentiers ou corridors de transport actif les plus importants pour vous dans le Plan proposé – quelles seraient vos priorités de réalisation?

- La route 105 recueille le plus grand nombre de votes. Les répondants font cependant remarquer que cette route est dangereuse pour les cyclistes et marcheurs. Ils recommandent les aménagements suivants :
 - paver les accotements afin de créer des bandes cyclables conformes aux normes
 - instaurer des mesures d'apaisement de la circulation
 - désigner la route 105 comme rue principale de Chelsea – en faire une route à l'échelle humaine
- Si le corridor ferroviaire était aménageable, cela éviterait des coûts de réalisation d'autres corridors plus dispendieux à aménager
- Il faudrait aménager plus de « Park and bike » le long des sentiers et corridors routiers
- Développer des sentiers vers le centre Meredith et vers l'école du Grand Boisé
- Prioriser les sentiers qui n'ont pas d'impact sur les propriétaires de terrains.
- Prioriser les sentiers qui favorisent les échanges entre les communautés

- Prioriser les corridors suivants : Centre Village-Quadrant NE de l'A-50 et chemin Old Chelsea/Chemin de fer/Emprise A-5/HQ

Synthèse du résultat : Toutes les suggestions faites par les citoyens dans le cadre de cette question ont été incorporées au Plan directeur.

Question : *Quelle serait selon vous la meilleure utilisation du corridor ferroviaire qui traverse la municipalité?*

L'aménagement du corridor ferroviaire soulève un grand intérêt auprès de la population. La majorité des répondants à cette question favorisent inconditionnellement la création d'un sentier polyvalent (axe structurant) en site propre. Ils voient dans cet axe un formidable corridor pouvant ultimement relier la Ville de Gatineau à Wakefield en passant par le territoire de Chelsea. Ce serait aussi un sentier qui relierait les quartiers et les communautés. Plusieurs citoyens soulèvent cependant certaines questions :

- Ce corridor devrait être développé en conjonction avec le 105 pour offrir une alternative
- Développer en sentier polyvalent qui serait un atout pour la communauté
- Il ne faudrait pas le paver
- Un citoyen suggère de vendre les rails pour subventionner une partie du sentier
- Il faudrait installer des équipements d'accueil à des endroits stratégiques le long du trajet
- Ce sentier devrait être réservé et aménagé pour les activités récréatives et non pour les déplacements utilitaires et le transport actif
- Il faut préserver l'utilisation hivernale actuelle qui est excellente (marcheurs, raquetteurs, skieurs), mais mal connue des citoyens de Chelsea
- À l'heure actuelle, le train n'apporte aucun avantage pour les citoyens de Chelsea
- Citation – « *We are landowners along the rail corridor and 100% in support turning it into a trail* »

Certains répondants à cette question ne sont cependant pas en faveur de cet aménagement, craignant qu'une telle infrastructure attire des « milliers » de visiteurs. Si le train ne revient pas, le corridor devrait être réservé uniquement aux citoyens de Chelsea pour la marche et les activités hivernales.

Synthèse du résultat : Ne connaissant pas l'avenir du train de Wakefield, le Plan directeur ne peut se prononcer sur l'utilisation éventuelle du corridor. Il est cependant clair que, sur la base des réponses à cette question, le projet de sentier récréatif recevrait un appui important, tant de la population que des organismes impliqués.

Question : Commentaires généraux – avez-vous d'autres sujets sur lesquelles vous aimeriez exprimer votre opinion?

Plusieurs participants ont laissé quelques éléments de réflexion pour alimenter le Plan directeur du transport actif de Chelsea.

- Il faut organiser des endroits pour faciliter l'accès aux différents sentiers et corridors. Plusieurs suggèrent l'implantation de petits espaces de stationnement le long des parcours et des liens avec transport en autobus ou autre transport en commun (support à bicyclette)
- Il sera important de prioriser les équipements et infrastructures existant afin de les mettre à niveau ou de les adapter à un usage de transport actif
- Il faut développer une « Culture du respect » dans l'implantation des sentiers
- Il faudrait développer les outils pour obliger les développeurs à inclure des sentiers dans leurs projets de développement résidentiels et protéger les corridors secondaires existants ou planifiés
- Quelques participants ont mentionné l'absence de planification pour les propriétaires de chiens et les personnes handicapées, incluant les triporteurs
- More public access to the Gatineau River would be great.
- Importance de la protection des corridors secondaires et communautaires dans tous les projets de développement

Quelques compliments aussi...

- Full support and commend the work done !
- L'amélioration de la sécurité est la bienvenue
- Consultation is a good idea.
- Merci, travail important
- Excellente démarche
- Good work

Synthèse du résultat : Toutes les suggestions réalisables ont été intégrées au Plan directeur dans la mesure du possible.



Les travaux en atelier avec les partenaires et les citoyens lors de la rencontre du 5 avril 2014

3 Évaluation environnementale stratégique

Cette section présente l'Évaluation environnementale stratégique (ÉES) qui constitue une composante importante du mandat. L'objectif de cette activité a été d'évaluer la faisabilité environnementale, technique et financière de la construction d'un sentier ou de l'utilisation d'un corridor comme proposé dans le Plan directeur préliminaire soumis en première phase du projet. De façon générale, les propositions contenues dans le plan directeur seront évaluées, par grands tronçon ou segment de sentiers en termes de leurs effets sur le milieu, de leurs avantages ou des enjeux qu'ils peuvent soulever.

3.1 Méthodologie utilisée pour l'évaluation environnementale stratégique

Les critères d'évaluation présentés en *Annexe* ont été utilisés pour évaluer la faisabilité de la mise en œuvre des parcours proposés et pour tenir compte de la capacité de la piste à :

- Améliorer le réseau de transport local en fournissant une connexion au réseau de sentiers et une séparation sécuritaire des véhicules automobiles;
- Permettre une évaluation de l'impact sur l'environnement naturel, afin d'éviter les impacts négatifs en localisant les sentiers en dehors des zones naturelles sensibles et en réduisant le nombre de cours d'eau traversés;
- Fournir une connexion sécuritaire et utile pour la communauté locale en prévoyant une séparation avec les automobiles et en améliorant la connexion avec les infrastructures complémentaires et l'utilisation du sol adjacent;
- En étant techniquement réalisable, en évitant les impacts sur les propriétés privées et en étant compatible avec les services publics existants.

Une note de performance de mauvaise, passable ou bonne a été utilisée pour évaluer chaque critère. Ainsi, une note de performance « pauvre » indique qu'il existe de nombreux défis dans la mise en œuvre d'un sentier polyvalent à l'endroit prévu et que la mise en œuvre d'un tel sentier peut entraîner des impacts négatifs sur certains aspects du milieu (ex : transport, environnement naturel, la communauté locale, technique, ou le coût). Des considérations limitant la mise en œuvre seront présentées dans l'évaluation. Une note de performance « bonne » indique que le sentier proposé présente peu d'enjeux dans sa mise en œuvre et que les impacts négatifs seront limités.

3.2 Définition des types de corridors et sentiers

Le Plan directeur du transport actif de Chelsea développe plusieurs types de sentiers pour les activités principalement récréatives et de corridors cyclables pour les déplacements plutôt utilitaires.

3.2.1 Sentiers polyvalents en site propre

Les sentiers polyvalents en site propre sont à l'écart de la circulation automobile. Ils ne sont généralement pas asphaltés et sont partagés par divers usages tels le vélo, la marche, le ski de fond

ou la raquette. Idéalement, ils ont une largeur d'au moins 3 m pour permettre les mouvements bidirectionnels. Le Plan directeur du transport actif de Chelsea distingue trois types de sentiers polyvalents en site propre.

Les grands axes structurants (AS)¹

Les grands axes structurants du Plan directeur du transport actif constituent l'ossature du réseau des sentiers polyvalent en site propre. Ces sentiers s'étendent généralement sur plusieurs kilomètres et permettent des déplacements dans les directions nord-sud ou est-ouest.

Les sentiers polyvalents secondaires (SPS) en site propre

Les sentiers secondaires servent à relier les grands axes, à desservir les quartiers résidentiels et à donner accès aux principales destinations (écoles, parcs, accès à l'eau, parc de la Gatineau, etc.). De plus, en reliant les grands axes nord-sud, les sentiers secondaires offrent ainsi la possibilité de réaliser de nombreuses boucles de longueurs variées. Les sentiers secondaires proposés sont décrits brièvement dans ce qui suit.

Les sentiers communautaires (SC)

Les sentiers communautaires sont souvent référés à des « sentiers naturels » ou « sentiers wiki ». Ils sont plutôt étroits et ils sont généralement voués à la marche ainsi qu'à la raquette l'hiver. Ils permettent de relier les résidents des quartiers environnants ainsi que de leur donner accès au réseau de sentiers polyvalents. Ces sentiers étant très locaux et de petite envergure ne sont pas identifiés dans le Plan directeur. Ce sont aussi eux qui feront l'objet de négociation et d'ententes avec les propriétaires de terrains.

3.2.2 Les axes cyclables en marge du réseau routier

Les bandes cyclables (BC) et les accotements pavés

La bande cyclable est aménagée en milieu urbain, de préférence lorsque la vitesse maximale affichée est de 50 km/h ou moins. Elle est réservée à l'usage exclusif des cyclistes et est délimitée par des marques au sol ou par des aménagements physiques. Sa largeur est entre 1,5 et 1,75 m. Lorsque la vitesse est supérieure à 50 km/h ou lorsque localisé en milieu rural, comme c'est le cas dans la municipalité de Chelsea, l'aménagement est plutôt un accotement asphalté, sans marquage au sol, d'une largeur minimale de 1,75 m.

Les chaussées désignées partagées (CDP)

La chaussée désignée est une rue ou une route officiellement reconnue comme voie cyclable que les cyclistes et automobilistes partagent. Idéalement, la circulation automobile y est faible, soit moins de 1 000 véhicules./jour en milieu rural et moins de 3 000 véhicules./jour en milieu urbain. La chaussée

¹ Note : Les acronymes illustrant le type de sentier ou corridor seront utilisés tout au long des textes et sur la carte du Plan directeur.

désignée est aménagée sur un trajet fréquemment emprunté par les cyclistes et son itinéraire est balisé.

3.3 Sentiers polyvalents en site propre — grands axes structurants (AS)

Axe structurant AS 1 – Corridor du chemin de fer Hull — Wakefield	
	<p>Description du corridor : L'axe nord-sud du chemin de fer entre Gatineau et Wakefield constitue un lien idéal pour les modes actifs. Situé en bordure de la rivière Gatineau, il offre un paysage hors pair, généralement éloigné de la circulation routière et traverse très peu d'intersection. Sa convivialité et sa sécurité en font un lien favorable aux déplacements récréatifs, mais son efficacité le rend également attrayant aux déplacements utilitaires.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zonage : Public – appartient à la municipalité. Ancien corridor de la compagnie de chemin de fer de l'Outaouais ▪ Zone(s) d'analyse traversée(s) : 1 b, 2, 3 et 4 ▪ Partenaires : MRC, Municipalité, Compagnie de chemin de fer de l'Outaouais
Environnement naturel	Synthèse de l'évaluation
<p>Trail is proposed within an existing rail corridor which has been previously disturbed. Some sections of the track run through steep terrain and along the bank of the Gatineau River, making it susceptible to washouts caused by severe storm events.</p> <p>Some residents adjacent to the corridor are not in favor of a trail because of the potential affluence of visitors.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le corridor appartient à la municipalité. ▪ Le corridor croise la route 105 et le corridor protégé de l'autoroute 50. Les infrastructures sont déjà en place, car le corridor existe déjà, mais devraient être réaménagées pour une utilisation récréative. ▪ Traverseraient 2 ruisseaux, vers le sud, mais le sentier serait sur le tracé du chemin de fer donc l'infrastructure les traversant serait déjà en place (élargissement potentiel requis). ▪ Passe par des zones de risque élevé de mouvement de masse à la hauteur d'Old Chelsea et vers le sud du corridor. ▪ L'incertitude vis-à-vis le retour du train à vapeur ne permet pas à l'heure actuelle de décider si le corridor pouvait être aménagé en sentier récréatif toutes saisons. ▪ Le corridor est cependant utilisé par les résidents durant l'hiver pour la raquette et le ski de fond.

Axe structurant AS 2 – Corridor réservé de la A-50 (ouest)



Un corridor appartenant au MTQ relie la rivière Gatineau au parc de la Gatineau, dans l'optique d'y construire une autoroute. Si ce projet voit le jour, ça ne sera pas avant de nombreuses années. Entre temps, ce corridor offrirait un axe à privilégier pour les modes actifs.

Ce terrain relativement plat propose un lien particulièrement intéressant pour relier la rivière au parc de la Gatineau tout en desservant la population locale. Ce terrain semble présenter peu de contraintes physiques ce qui favorise son potentiel de réalisation.

Il pose toutefois un obstacle majeur pour la traversée de l'autoroute 5, où un tunnel ou une passerelle devra être aménagé.

- **Zonage** : PU-53, PU-7
- **Zone(s) d'analyse traversée(s)** : 1A, 1 B
- **Partenaires** : MTQ

Environnement naturel

- Trail is proposed within a new corridor and would involve the removal of undisturbed vegetation (although no identified significant forested areas are impacted by this alternative).
- Traverserait 4 ruisseaux et le tracé ne peut pas être modifié.

Synthèse de l'évaluation

- Croiserait la A-5 et la route 105 et nécessiterait des investissements en infrastructure : l'A5 pourrait être traversée avec un passage, mais la 50 nécessiterait un pont ou un tunnel.

AS 3 Emprises Hydro-Québec



Le corridor sous la ligne de haute tension d'Hydro-Québec serait un autre axe est-ouest à considérer. Dans ce cas-ci il relierait la rivière Gatineau au boulevard de la Technologie. Étant parallèle au corridor réservé de la A-50 (ouest), il faudra choisir l'un des deux corridors.

- **Zonage** : Public – PU-4, RA-5, RA-87, RA-92
- **Zone(s) d'analyse traversée(s)** : 1 b
- **Partenaires** : MTQ, MRC, HQ

Environnement naturel

- Trail is proposed within an existing hydro corridor and

Synthèse de l'évaluation

- Il s'agit de la ligne 1370 à 120 kV

<p>would likely involve the removal of undisturbed vegetation (although no identified significant forested areas are impacted by this alternative).</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Traverserait 4 ruisseaux. Tracé ne peut pas être modifié. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Croiserait la route 105 ▪ Le corridor traverse 9 propriétés privées. ▪ Avantage : se connecterait à des sentiers informels existants. ▪ Municipalité doit présenter une demande à HQ pour l'utilisation Conversation avec HQ indique qu'approbations de TransÉnergie seraient requises pour obtenir l'autorisation de construire des sentiers. Le processus peut prendre 3 mois avant de pouvoir obtenir réponse.
---	--

Axe structurant AS 4 – Corridor du ruisseau Chelsea

	<p>Une partie des terrains le long du ruisseau Chelsea appartient à la municipalité de Chelsea. De plus, ce ruisseau se trouve dans un corridor écologique identifié par la CCN. Ce sentier polyvalent offrirait un environnement d'une grande qualité aux modes actifs, et pourrait être connecté aux milieux résidentiels de Chelsea et de Gatineau. Il se trouve toutefois dans une zone de glissement qui pourrait contraindre sa réalisation.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zonage : Public – RA-80, RA-83, RA-92, PAE-89, PAE-91 ▪ Zone(s) d'analyse traversée(s) : 1 b ▪ Partenaires : Propriétaires de terrains, Ville de Gatineau.
<p>Environnement naturel</p>	<p>Synthèse de l'évaluation</p>
<p>Trail is proposed within a new corridor adjacent to a creek and would involve the removal of undisturbed vegetation (although no identified significant forested areas are impacted by this alternative).</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Corridor fournirait porte d'entrée sur Gatineau. ▪ Traverserait 5 ruisseaux. ▪ Passe par zone de risque élevé de mouvement de masse. ▪ Passe par 20 propriétés privées. Suggestion : si l'on déplaçait le sentier du côté ouest du ruisseau, il n'y aurait que 10 propriétés privées à traverser.

Axe structurant AS 5 – Corridor du ruisseau Breckenridge

	<p>Ce sentier polyvalent suivant le ruisseau Breckenridge offrirait un parcours exceptionnel pour les modes actifs. Ce corridor fait partie des corridors écologiques déterminés par la CCN (qui sont des endroits à privilégier pour les sentiers récréatifs. Il permettrait de se connecter à la route verte et au Cycloparc PPJ de la MRC Pontiac.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zonage : Public – NA ▪ Zone(s) d'analyse traversée(s) : 5 ▪ Partenaires : Municipalité de Pontiac, ville de Gatineau,
---	--

	Propriétaires de terrains
Environnement naturel	Synthèse de l'évaluation
Trail is proposed within a new corridor and would involve the removal of undisturbed vegetation (although no identified significant forested areas are impacted by this alternative).	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Localisé principalement dans la municipalité de Pontiac (MRC des Collines-de-l'Outaouais). Ce corridor fournirait une porte d'entrée sur Gatineau/route verte le long de la route 148 et le sentier du Cycloparc PPJ dans la MRC de Pontiac. Ce sentier serpente le Pontiac sur 92 km entre Bristol à l'est et l'Isle-aux-Allumettes à l'ouest. ▪ À l'intérieur de la municipalité (Hollow Glen), passe principalement pas une zone de risque <i>hypothétique</i> de mouvement de masse, mais également par zones de risque modéré/moyen/élevé.



Le corridor du chemin de fer a le potentiel de devenir l'un des axes récréatif important de la municipalité mais aussi à l'échelle régionale

3.4 Sentiers polyvalents en site propre – Sentiers polyvalents secondaires (SPS) en site propre

SPS 1 — Emprise de l'autoroute 5 (A-5)	
 	<p>Un sentier polyvalent est proposé dans l'emprise de l'autoroute 5, du boulevard de la technologie à Gatineau jusqu'au chemin Carman à Farm Point. Le MTQ, la CCN et la municipalité de Chelsea se partagent la propriété des terrains de ce corridor. Ce corridor présente l'avantage d'être en site propre, sans intersection, ce qui favorise la continuité du déplacement. Ce sentier polyvalent pourrait être partagé entre piétons et cyclistes l'été et voué au ski de fond ou à la raquette l'hiver. Il emprunte en partie des sentiers informels existants, particulièrement entre les chemins Scott et Pine. Deux tunnels sous l'autoroute 5 permettent d'accéder au parc de la Gatineau.</p> <p>Ce corridor présente toutefois le désavantage d'être à proximité d'une autoroute, ce qui génère du bruit ainsi qu'une expérience visuelle moins intéressante. Dans la mesure du possible, un couvert forestier séparera le sentier de l'autoroute. Ce corridor est également vallonné, une attention particulière aux pentes devra être portée. La faisabilité technique devra être étudiée plus en détail.</p> <p>Afin qu'il soit praticable à tout type de vélo (non seulement au vélo de montagne), une largeur de 3 m est requise et une attention particulière doit être portée à l'infrastructure, à la fondation, à la surface de roulement et au drainage.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zonage : PU-53, PU-241, PU-10 ▪ Zone(s) d'analyse traversée(s) : 1a, 1 b, 2, 3 et 4 ▪ Partenaires : MTQ. Donnerait une porte d'entrée sur La Pêche
Environnement naturel	Synthèse de l'évaluation
<ul style="list-style-type: none"> ▪ One section of Highway 5 passes through a significant forested area (starting at Chemin Pine and continuing for about 1km south). However, no tree removals would be required to support bike facilities within the existing Highway shoulder. ▪ The corridor is often very narrow because of rocky facades and 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Croiserait le corridor proposé de l'Autoroute 50. ▪ Étroit entre escarpements rocheux apiques par endroit (sud du chemin de Old Chelsea, du côté est). Il n'y a pas de place pour élargir à plusieurs endroits. L'emprise du corridor est très variable. ▪ Un sentier polyvalent en site propre serait difficilement réalisable à l'intérieur du corridor du MTQ compte tenu, entre autres, des vitesses et volume de circulation.

<p>other topographical features.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Croiserait 7 ruisseaux et 5 zones humides. 	
---	--

SPS 2 – Lien avec le boulevard de la Technologie dans Gatineau

	<p>Plusieurs membres de l'association communautaire <i>Sentiers Chelsea</i> recommandent d'examiner la connexion possible de ce corridor avec le boulevard de la Technologie à Gatineau qui se poursuit jusqu'à la frontière entre Gatineau et Chelsea.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zonage : Industriel dans Gatineau ▪ Zone(s) d'analyse traversée(s) : 1 b, ville de Gatineau ▪ Partenaires : Ville de Gatineau
Environnement naturel	Synthèse de l'évaluation
<p>Un ruisseau important à traverser.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Du Boulevard de la Technologie jusqu'à Old Chelsea, il existe une ancienne route (côté est de la A-5), de laquelle les citoyens de Hull se servent beaucoup pour promener leurs chiens. ▪ Ce corridor qui prend son origine à dans et à proximité du site résidentiel de Chelsea Creek possède un grand potentiel pour relier Chelsea au réseau de sentiers cyclable de la CCN et de la Ville de Gatineau. ▪ Le corridor du chemin de la mine (en voie partagée) concrétise aussi ce lien, mais n'est pas aussi bien relié au centre-village.

SPS 3 – Centre-village de Old Chelsea

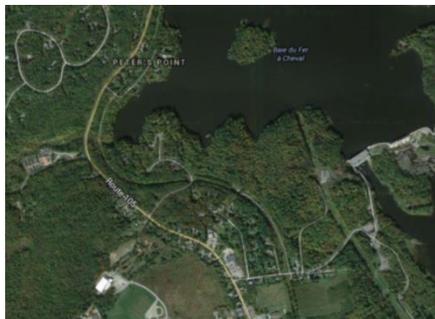
	<p>Plusieurs sentiers polyvalents sont proposés au nord et au sud du chemin d'Old Chelsea, à l'ouest de l'A-5, dans la partie du centre-village.</p> <p>Du côté sud, une boucle permet de relier les quartiers résidentiels au centre-village. Une partie de ces sentiers pourrait être aménagée en sentiers de ski de fond l'hiver. Ainsi, le lien qui relierait le Club de golf Dunnderosa au sentier no 1 du parc de la Gatineau pourrait servir à désengorger les stationnements du parc de la Gatineau l'hiver suivant une entente avec le propriétaire du stationnement du club de golf.</p> <p>Du côté nord, le sentier se trouve dans l'emprise de l'A-5 et rejoint la bande cyclable existante du chemin Scott.</p>
---	--

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zonage : Public – CB-225, RA-239, PAE-224/RA-224 (amendement), RA-78 ▪ Zone(s) d'analyse traversée(s) : 1a, 1 b, 2 ▪ Partenaires : Municipalité, propriétaires de terrains, développeurs
Environnement naturel	Synthèse de l'évaluation
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trail is proposed within a new corridor and would likely involve the removal of undisturbed vegetation (although no identified significant forested areas are impacted by this alternative). ▪ Traverserait 3 ruisseaux ▪ Il n'y a aucun risque de mouvement de masse pour les sentiers dans le coin sud-ouest de la 5 et du Chemin Old Chelsea, mais sentiers du club de Golf Dunderosa passent par haut risque. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Traversées à aménager : Croise le chemin Old Chelsea. ▪ Devrait passer par 30 propriétés privées pour l'ensemble des sentiers et zones de PAE. ▪ Avantage : se connecterait à des sentiers informels existants.

SPS 4 – Quadrant nord-est de l'A-5 et du chemin de Old Chelsea

	<p>Des sentiers sont proposés pour relier le Centre Mérédith, l'école primaire et l'hôtel de ville au sentier polyvalent longeant l'A-5 et aux quartiers résidentiels plus au nord ainsi qu'à l'école du Grand Boisé. Certains sentiers proposés se trouvent sur les propriétés de la Municipalité de Chelsea et du Centre Mérédith.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zonage : Public – PAE-214/RA-214, LA-212, RA-76 ▪ Zone(s) d'analyse traversée(s) : 2 ▪ Partenaires : Propriétaires de terrains
Environnement naturel	Synthèse de l'évaluation
<p>The majority of the trail is proposed within a new corridor and would likely involve the removal of undisturbed vegetation (no identified significant forested areas).</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aucun problème majeur. ▪ Avantage : se connecte à des sentiers informels existants

SPS 5 – Hydro-Québec (Peter's Point)



Des sentiers informels existent sur les terrains d'Hydro-Québec; il est proposé de les officialiser en sentiers polyvalents. De plus, un sentier est proposé suivant la rivière, à partir du corridor de la ligne d'Hydro-Québec jusqu'à l'extrémité nord du terrain d'Hydro-Québec. Toutefois, la topographie de ce terrain n'a pas été analysée et la faisabilité technique n'est pas garantie.

- **Zonage** : PU-2, PU-4, PU-8
- **Zone(s) d'analyse traversée(s)** : 2, 1 b (au sud)
- **Partenaires** : Hydro Québec

Environnement naturel

- The majority of the trail is proposed within an existing informal trail system on the HQ lands. Some vegetation removal will likely be required to develop connections to other proposed trails, although no significant forested areas would be impacted.
- Se trouve dans une zone de mouvement de masse.

Synthèse de l'évaluation

- Avantage : se connectent à des sentiers informels existants
- Ces sentiers risquent d'être délicats, car ils se trouvent à proximité de la centrale électrique et de la ligne de transport.
- Hydro-Québec indique qu'une approbation serait requise pour obtenir l'autorisation de mettre en valeur ces sentiers. Ce processus peut prendre 3 mois avant de pouvoir obtenir réponse.

SPS 6 – Sentier le long du ruisseau entre les secteurs de Tenaga et Borden Pt



Ce sentier longe un ruisseau et relie les trois corridors nord-sud (A-5, route 105, chemin de fer) en se connectant aux quartiers résidentiels. Il traverse en grande partie des terrains municipaux et superpose plusieurs sentiers informels existants entre l'A-5 et la route 105. Pour accéder au sentier du chemin de fer, le sentier se prolonge le long du chemin Place.

- **Zonage** : RA-20, RA-72, RA-70, RA-68
- **Zone(s) d'analyse traversée(s)** : 2
- **Partenaires** : MTQ, Propriétaire de terrains

Environnement naturel

Trail is proposed within a new corridor and would likely involve the removal of undisturbed vegetation (although no identified significant forested areas are impacted by this alternative).

Synthèse de l'évaluation

- Doit traverser la 105, peut être achalandée.
 - Doit traverser 18 propriétés privées.
- Avantage : se connecterait à des sentiers informels existants.

SPS 7 – Sentier Larrimac jusqu’au tunnel sous la A-5



Un autre sentier est-ouest est proposé reliant la rivière Gatineau, le Club de golf Larrimac et le tunnel existant sous l’A-5. Ce corridor emprunte un sentier informel existant et se situe dans un corridor écologique identifié par la CCN.

- **Zonage** : RA-28, LA-60, PAE-62
- **Zone(s) d’analyse traversée(s)** : 3
- **Partenaires** : MTQ, CCN, Propriétaires de terrains

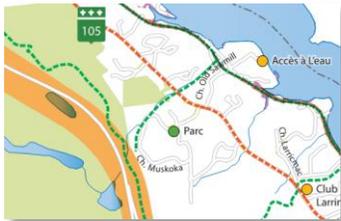
Environnement naturel

Trail is partially proposed within an existing informal trail corridor. Removal of undisturbed vegetation would be required, although no identified significant forested areas are impacted by this alternative.

Synthèse de l’évaluation

- Terrain très accidenté. Vers l’ouest, très grosse colline à franchir.
 - Doit traverser la 105, peut être achalandée.
 - Doit traverser 4 propriétés privées.
 - À la limite ouest du sentier proposé, il existe un tunnel passant sous l’Autoroute 5 pouvant donner accès aux sentiers de la CCN.
 - Avantage : se connecterait à des sentiers informels existants.
- Le propriétaire actuel du club de golf n’est pas intéressé par un sentier et des barrières ont été érigées pour empêcher l’utilisation du corridor.

SPS 8 – Sentier bordant le chemin Muskoka et Old Sawmill



Ce sentier est-ouest relie également les trois corridors nord-sud (A-5, route 105, chemin de fer). Ce sentier est proposé pour donner accès au parc Radapaw ainsi que pour rejoindre l’accès à l’eau. Ce sentier n’emprunte pas de sentiers informels existants, sa faisabilité technique serait à évaluer.

- **Zonage** : RA-32, PAE-146, RA-59
- **Zone(s) d’analyse traversée(s)** : 3
- **Partenaires** : Propriétaires de terrains

Environnement naturel

Trail is proposed within a new corridor and would likely involve the removal of undisturbed vegetation (although no identified significant forested

Synthèse de l’évaluation

- Très accidenté. Vers l’ouest, très grosse colline à franchir
- Doit traverser la 105, peut être achalandée.
- Doit traverser 13 propriétés privées.
- Partenaires : MTQ, terrains privés

areas are impacted by this alternative).	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Accès à l'eau ▪ Proximité d'un parc
--	--

SPS 9 – Portion au sud du chemin Cross Loop (vers le tunnel existant)



Cet autre sentier est-ouest pourrait profiter du terrain de la propriété de la CCN pour donner accès aux résidents situés à l'est de la route 105 au sentier longeant l'A-5 et le tunnel donnant accès au parc de la Gatineau.

- **Zonage** : Parc de la Gatineau (CCN)
- **Zone(s) d'analyse traversée(s)** : adjacent à la zone 4
- **Partenaires** : CCN

Environnement naturel

This trail is located within a significant forested area. However the trail is already established and further vegetation removals would not be required.

Synthèse de l'évaluation

- Situé à l'extérieur des limites de la municipalité sur le territoire du Parc de la Gatineau.
- À la limite est du sentier proposé, il existe un tunnel passant sous l'Autoroute 5.
- Accès au P16
- La CCN s'oppose à l'utilisation de ce sentier qui n'est pas officiel.

SPS 10 – Système de sentiers de Farm Point



Ces sentiers sont cohérents avec ceux proposés dans le PPU de Farm Point. Ils relient les principaux points d'intérêt de Farm Point au parc de la Gatineau et au sentier existant au sud.

- **Zonage** : PAE-310, RA-55, RA-314, RA-301, CC-307, RA-309, EX-49, RA-46, RA-47, PA-44
- **Zone(s) d'analyse traversée(s)** : 4
- **Partenaires** : MTQ, Propriétaire de terrains

Environnement naturel

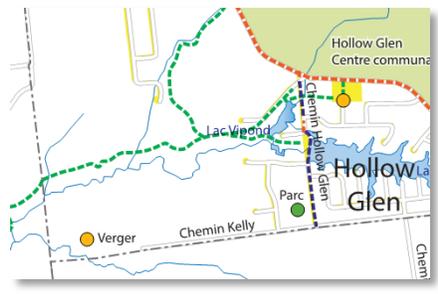
- Trail is proposed within new corridors and would likely involve the removal of undisturbed vegetation (although no identified significant forested areas are impacted by this alternative).
- Farm Point also has areas designated for natural

Synthèse de l'évaluation

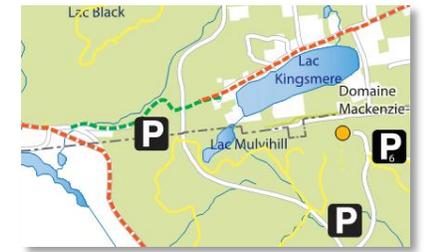
- Croise l'autoroute A-5, le chemin St-Clément, et se connecte à la 105
- Très accidenté, présence de collines.
- Doit traverser 25 propriétés privées pour l'ensemble des sentiers.
- Avantage : se connecterait à un sentier polyvalent en site propre.
- Certains des tracés indiqués comme étant des sentiers

<p>resource extraction which may conflict with the development of a trail system.</p> <ul style="list-style-type: none"> Traverse 3 ruisseaux et 1 zone humide. . 	<p>polyvalents en site propre existent déjà.</p> <ul style="list-style-type: none"> Il est possible de l’alignement du sentier légèrement pour limiter l’impact sur la zone humide et les ruisseaux.
--	---

SPS 11 – Système de sentiers Hollow Glen

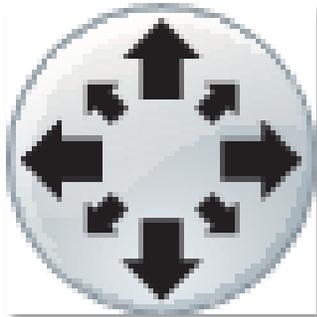
	<p>Les sentiers proposés relient le centre communautaire au corridor du ruisseau Breckenridge. De plus, un sentier est proposé dans le futur développement immobilier (ALJA Development).</p> <ul style="list-style-type: none"> Zonage : CC-99, RA-96, PAE-95 Zone(s) d’analyse traversée(s) : 5 Partenaires : CCN, Propriétaires de terrains
<p>Environnement naturel</p> <ul style="list-style-type: none"> Trail is proposed within new corridors and would likely involve the removal of undisturbed vegetation (although no identified significant forested areas are impacted by this alternative). Traverserait 5 ruisseaux. 	<p>Synthèse de l’évaluation</p> <ul style="list-style-type: none"> Devrait traverser 24 propriétés privées pour la totalité des sentiers. Deviendrait le point d’origine du corridor structurant du ruisseau Breckenridge.

SPS 12 – Lien Hollow Glen avec le chemin Kingsmere

	<p>Ce lien est un ancien sentier déjà utilisé dans le passé. C’est le lien le plus efficace entre le quartier Hollow Glen et le centre-village, d’où son importance pour les résidents de ce secteur.</p> <ul style="list-style-type: none"> Zonage : Parc de la Gatineau Zone(s) d’analyse traversée(s) : 5 Partenaires : CCN
<p>Environnement naturel</p> <p>Milieu sensible protégé par la CCN</p>	<p>Synthèse de l’évaluation</p> <ul style="list-style-type: none"> La CCN s’oppose à l’utilisation de ce sentier qui par ailleurs est existant. Ce lien nécessite une analyse environnementale particulière.

3.5 Sentiers polyvalents en site propre – Sentiers communautaires (SC)

Général SC – Sentiers communautaires



Les sentiers communautaires sont souvent référés à des « sentiers naturels » ou « sentiers wiki ». Ils sont plutôt étroits et ils sont généralement voués à la marche ainsi qu'à la raquette l'hiver. Ils permettent de relier les résidents des quartiers environnants ainsi que de leur donner accès au réseau de sentiers polyvalents. Ces sentiers étant très locaux et de petite envergure ne sont pas identifiés dans le Plan directeur. Ce sont aussi eux qui feront l'objet de négociation et d'ententes avec les propriétaires de terrains

- **Zonage** : Généralement sur des terrains privés ou utilisant des propriétés et parcs de la municipalité.
- **Zone(s) d'analyse traversée(s)** : Dans toutes les zones du territoire
- **Partenaires** : Municipalité de Chelsea, Propriétaires de terrains, Citoyens volontaires

Environnement naturel

Les sentiers communautaires sont généralement localisés dans la forêt traversant des ruisseaux, zones de végétation sensibles et ainsi de suite. Ces sentiers doivent donc faire l'objet de pratique de construction et d'implantation écologique et environnementale acceptables.

Synthèse de l'évaluation

- Vont faire partie de la prochaine étape de mise en œuvre.
- Principalement pris en charge par les champions de zone et les citoyens volontaires.
- Reçoivent les soutiens techniques et financiers de différentes sources comprenant les programmes gouvernementaux, la MRC, la municipalité, les organismes communautaires.

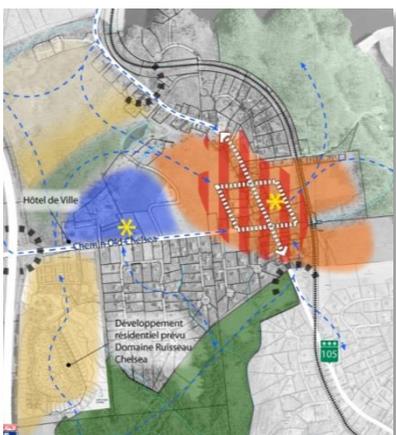


Les sentiers communautaires sont particulièrement utilisés par les résidents des quartiers

3.6 Les axes cyclables en marge du réseau routier – Bandes cyclables

BC1 – Route 105	
	<p>Cet axe nord-sud permet de relier Gatineau à Wakefield en traversant la municipalité de Chelsea. L'a ménagement proposé est des accotements asphaltés, puisqu'il s'agit d'un milieu plutôt rural et que la vitesse affichée est généralement supérieure à 50 km/h. Cet itinéraire s'adresserait plutôt à des déplacements utilitaires ou de cyclotourisme. La largeur recommandée serait de 1,75 m. La route 105 possède déjà des accotements asphaltés à certains endroits, comme montrée sur la photo.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zonage : Possède sa propre emprise, mais s'il fallait élargir la route, les terrains attenants sont variés, mais principalement RA, PAE, CD ▪ Zone(s) d'analyse traversée(s) : 1 b, 2, 3, 4 ▪ Partenaires : MTQ, Propriétaires de terrains
Environnement naturel	Synthèse de l'évaluation
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trail is proposed within an existing corridor (paved/gravel shoulder) which has been previously disturbed. ▪ Although this would avoid the need for vegetation removals, it should be noted that the corridor passes through a significant forested area in the vicinity of the junction to chemin de la Rivière. ▪ Présence de zones de mouvement de masse : 1a passe par des zones de risque moyen et élevé, 2 ne possède aucun risque, 3 et 4 passent par des zones de risque hypothétique et touchent à une petite zone de risque faible et moyen. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zones 1 b, 2 : larges accotements existants en gravier, et à certains endroits larges accotements existants pavés. ▪ Zone 3 : À la hauteur du chemin Scott, la route est plus étroite avec des fossés profonds. Un élargissement des accotements serait requis pour l'implantation d'une bande cyclable. ▪ Traverserait le corridor proposé de l'Autoroute 50 ▪ Dans sa propre emprise, mais bordé par de nombreuses propriétés privées s'il fallait élargir la route.

BC 2 — Chemin Old Chelsea (De la route 105 au stationnement P8 en passant par le centre-village)



Ce corridor est principalement localisé entre la route 105 et l'intersection avec le chemin Scott puisque des bandes cyclables ont été implantées récemment entre Scott et le stationnement P8. Ce corridor est complexe à aménager puisqu'il comprend des problématiques de circulation automobile, de stationnement sur rue, de développements immobiliers et d'accessibilité aux nombreux commerces et institutions qui sont localisées le long de ce corridor. C'est la raison pour laquelle, la municipalité a commandité en 2011 une étude de circulation et stationnement qui comprenait la planification de bandes cyclables, trottoirs, etc. sur la longueur de ce tronçon.

- **Zonage** : Possède leur propre emprise, mais s'il fallait élargir la route, les terrains attenants sont variés, mais principalement PU, CA, RA
- **Zone(s) d'analyse traversée(s)** : 1A, 1 B, 2, Parc de la Gatineau
- **Partenaires** : MTQ

Environnement naturel

Trail is proposed within an existing corridor (paved/gravel shoulder) which has been previously disturbed.

Synthèse de l'évaluation

- Larges accotements pavés existants. Ces accotements servent parfois de stationnement.
- Ce secteur fait l'objet d'un plan de circulation, de stationnement et de transport actif (AECOM 2012)
- Dans sa propre emprise, mais bordé immédiatement par 60+ propriétés privées s'il fallait élargir corridor.

BC 3 – Chemin de la Montagne



Cet accotement asphalté permettrait de relier le secteur de Gatineau jusqu'à la route verte le long de la route 148. Ce chemin longe en grande partie le parc de la Gatineau, ce qui en fait un lieu intéressant pour un lien cyclable. Comme il n'y a pas d'intersection du côté du parc, cet axe offre une bonne continuité de déplacement.

Cependant, le chemin de la Montagne est très étroit et la faisabilité technique de cet aménagement serait complexe et doit être étudiée plus en détail.

- **Zonage** : Sa propre emprise, mais s'il fallait élargir la route, les terrains attenants dont l'information est disponible sont variés,

	mais principalement RA, CC, PAE ▪ Zone(s) d'analyse traversée(s) : 5 et ville de Gatineau ▪ Partenaires : MTQ, Ville de Gatineau, CCN
Environnement naturel	Synthèse de l'évaluation
▪ Trail is proposed within an existing corridor with very narrow shoulder ▪ Traverse plusieurs ruisseaux dans les frontières de Hollow Glen.	▪ Route existante est très étroite. Largeur insuffisante pour partager la route, sinueuse et très dangereuse pour les cyclistes ou marcheurs. ▪ Travaux et élargissement d'accotements seraient requis, mais difficilement réalisables. ▪ Semble être sa propre emprise, mais bordé par 50+ propriétés privées au sud dans Hollow Glen, s'il fallait élargir la route, et bordé par le Parc de la Gatineau au nord. ▪ Majorité du tracé appartient à la ville de Gatineau

BC 4 — Chemin Notch

De chemin de la Mine à chemin Kingsmere



Une bande cyclable est proposée le long du chemin Notch (dans sa portion entre le chemin de la Mine au chemin Kingsmere), qui relierait le sentier no 5 du parc de la Gatineau au chemin Kingsmere. Ce lien cyclable permettrait de relier efficacement le centre-village de Chelsea, les sentiers du parc de la Gatineau.

Il servirait aux déplacements utilitaires et récréatifs.

Contrairement aux promenades du parc de la Gatineau, cet axe propose un itinéraire relativement plat. Le fait que cet itinéraire longe le parc de la Gatineau lui confère une bonne continuité de déplacement (peu d'intersections et peu d'accès) ainsi qu'un environnement agréable.

La portion entre le chemin de la Montagne et le chemin de la Mine n'est pas inclus dans ce projet tant que le chemin de la Montagne n'est pas aménagé avec une bande cyclable. Les utilisateurs doivent donc partager la route encore pendant longtemps.

- **Zonage** : Possède sa propre emprise, mais s'il fallait élargir route, les terrains attenants sont variés mais principalement EN, RA, LA
EN-121 (dans le parc de la Gatineau) RA-78, EN-R1-111, LA-246
- **Zone(s) d'analyse traversée(s)** : 1A et Parc de la Gatineau
- **Partenaires** : Terrains privés, CCN, municipalité

Environnement naturel	Synthèse de l'évaluation
<p>Trail is proposed within an existing corridor (gravel shoulder) which has been previously disturbed and would avoid the need for vegetation removals.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Route existante étroite, sans accotements et dangereuse. ▪ Des aménagements pour les cyclistes existent déjà en arrivant au chemin Kingsmere et le centre-village. ▪ Traverser 2 ruisseaux dans les frontières de zone 1a, mais comme il s'agit de bande cyclable proposée, ponts et infrastructures doivent déjà exister. ▪ Dans sa propre emprise, mais bordé des propriétés privées s'il fallait élargir la route, ainsi que par le parc de la Gatineau à l'Ouest. ▪ Avantage: se connecte à des sentiers polyvalents du Parc de la Gatineau.

BC 5 - Chemin Kingsmere	
	<p>Afin de relier les côtés est et ouest du parc, le corridor du chemin Kingsmere propose un axe avantageux. Une bande cyclable est proposée entre le chemin Notch et l'extrémité ouest du chemin. Dans le cas de difficulté technique à aménager cette bande cyclable, il pourrait également s'agir d'une chaussée désignée, puisque les DJMA y sont faibles (moins de 500 véhicules par jour).</p> <p>Un ancien chemin, reliant le chemin de la Montagne au chemin Kingsmere pourrait être aménagé en sentier polyvalent en site propre. (voir SPS 12)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zonage : Chemin municipal dans le Parc de la Gatineau ▪ Zone(s) d'analyse traversée(s) : Sert à relier 1a et 5 ▪ Partenaires : CCN
Environnement naturel	Synthèse de l'évaluation
<p>Trail is proposed within an existing corridor (gravel shoulder) which has been previously disturbed and would avoid the need for vegetation removals.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pour mouvement de masse: 1A = Passe par des zones de risque moyen et élevé, 2 = Aucun risque, 3 et 4 = Passe par zones de risque hypothétique, touche à une petite zone de risque faible et moyen ▪ Avantage: se connecte à des sentiers polyvalents du Parc de la Gatineau (P7).

3.7 Les axes cyclables en marge du réseau routier – chaussée désignée partagée (CDP)

CDP 1 – Chemin Pine	
	<p>Il est proposé de faire du chemin Pine une chaussée désignée pour les cyclistes pour ainsi se connecter aux sentiers du parc de la Gatineau. Des tunnels sous l'A-5 permettent de traverser cette barrière physique. Il constitue un lien intéressant entre la route 105 et le parc de la Gatineau, particulièrement dans une perspective de cyclotourisme.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zonage : Sa propre emprise, mais s'il fallait élargir la route, les terrains attenants sont variés, mais principalement RA, PU, RA-41, RA-43, RA-39, PU-40 ▪ Zone(s) d'analyse traversée(s) : 4 ▪ Partenaires : CCN
Environnement naturel	Synthèse de l'évaluation
<p>Trail is proposed within an existing road corridor which has been previously disturbed and would avoid the need for vegetation removals or any other work affecting the environment.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ En grande partie, à l'extérieur des limites de la municipalité. ▪ Dans sa propre emprise, mais bordé par environ 8 PP s'il fallait élargir la route, et du Parc de la Gatineau à l'ouest, et de l'emprise de la CCN.
CDP 2 – Chemin Cross Loop	
	<p>Le chemin Cross Loop, dans le parc de la Gatineau, est une route de gravier donnant accès au stationnement P16 ainsi qu'aux sentiers de la Vallée Meech. La portion de la route au sud du stationnement a été fermée à la circulation automobile et pourrait devenir un sentier polyvalent.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zonage : Parc de la Gatineau ▪ Zone(s) d'analyse traversée(s) : Proximité de 4 ▪ Partenaires : CCN
Environnement naturel	Synthèse de l'évaluation
<p>Trail is proposed within an existing road corridor which has been previously disturbed and would avoid the need for vegetation.</p>	<p>Sur le territoire du Parc de la Gatineau.</p>

CDP 3 – Chemin St-Clément



Le chemin St-Clément relie les berges de la rivière Gatineau au parc de la Gatineau en traversant la route 105 et l'A-5 nouvellement prolongée. Le chemin offre des vues panoramiques vers l'est, mais n'est pas particulièrement facile à utiliser compte tenu de son étroitesse, de l'absence d'accotement et de la pente abrupte en direction ouest.

- **Zonage** : Sa propre emprise, mais s'il fallait élargir route, les terrains attenants sont variés, mais principalement CC, CC-305, CC-212, CC-304, CC-306
- **Zone(s) d'analyse traversée(s)** : 4
- **Partenaires** : Propriétaires de terrains, MTQ, CCN

Environnement naturel

Trail is proposed within an existing road corridor which has been previously disturbed and would avoid the need for vegetation removals. Farm Point has areas designated for natural resource extraction which chemin St-Clement may pass through.

Synthèse de l'évaluation

- En prolongation de Cross Loop dans le parc
- Très accidenté, étroit, mur de soutènement. Il n'y a pas de place sur les accotements existants pour désigner route en tant que « chaussée désignée partagée proposée.
- Doit traverser 30 propriétés privées pour l'ensemble des sentiers.
- Traverse la route 105 et l'A-5 pour rejoindre le Chemin Cross Loop

CDP 4 – Chemin du Lac Meech (entre P8 et P13)



La vitesse est limitée à 50 km/h sur la majorité de ce trajet. Une bande cyclable était initialement proposée. L'aménagement d'une bande cyclable avec une bande tampon de 0,5 m de large comme c'est le cas actuellement sur le chemin du Lac-Meech, ou encore avec des bollards, ferait en sorte qu'elle pourrait être utilisée pour des déplacements récréatifs vers les plages.

Cependant, suite à une analyse plus poussée, il s'est avéré qu'étant situé dans le parc de la Gatineau, il reviendrait à la CCN de décider de l'avenir de ce tronçon. Le présent Plan directeur recommandera donc de faciliter l'utilisation de ce corridor par des aménagements cyclables légers visant la sécurité des usagers.

- **Zonage** : Parc de la Gatineau
- **Zone(s) d'analyse traversée(s)** : Parc de la Gatineau
- **Partenaires** : La municipalité DE Chelsea serait une partenaire de la CCN

Environnement naturel

The corridor is proposed within an

Synthèse de l'évaluation

- À l'extérieur des limites de la municipalité

existing local road system and would not require vegetation removals or other work affecting the environment

- Sur le territoire du Parc de la Gatineau.
- Avantage : se connecte à des sentiers polyvalents du Parc de la Gatineau – donne accès à plusieurs stationnements du Parc entre P8 et P13.

CDP 5 — Chemin de la Mine



Initialement, une bande cyclable était proposée le long du chemin de la Mine entre le chemin Notch et le sentier polyvalent de la Ville de Gatineau à la hauteur de Cité-des-Jeunes. Après considération, il est plutôt proposé de l'aménager en chemin désigné partagé compte tenu des coûts et autres difficultés d'implantation de bandes cyclables. Ce lien cyclable permettra de relier efficacement le centre-village de Chelsea à la Ville de Gatineau via le chemin Notch équipé de ses bandes cyclables dans cette section. Il servirait aux déplacements utilitaires et récréatifs.

Le fait que cet itinéraire longe le parc de la Gatineau lui confère une bonne continuité de déplacement (peu d'intersection et peu d'accès) ainsi qu'un environnement agréable.

Ce corridor pourrait en un second temps être aménagé avec des bandes cyclables.

- **Zonage** : Sa propre emprise, mais s'il fallait élargir route, les terrains attenants sont variés, mais principalement EN, RA, PU, EN-121, RA-93, PU-53, RA-78
- **Zone(s) d'analyse traversée(s)** : 1A, Parc de la Gatineau, Ville de Gatineau en prolongation de Cité-des-Jeunes
- **Partenaires** : Propriétaires de terrains, CCN, municipalité

Environnement naturel

- Trail is proposed within an existing corridor (gravel shoulder) which has been previously disturbed and would avoid the need for vegetation removals.
- Semble traverser 2 ruisseaux dans les frontières de zone 1a, mais comme il s'agit de bande cyclable proposée, ponts et infrastructures peuvent être déjà existants.

Synthèse de l'évaluation

- Travaux majeurs et élargissement d'accotements seraient requis, comme la route existante est très étroite et de largeur insuffisante pour partager la route.
- Dans sa propre emprise, mais bordé par environ 16 PP s'il fallait élargir la route, ainsi que par le parc de la Gatineau à l'Ouest.
- Selon les informations disponibles, la CCN va appuyer l'utilisation de ce corridor en contribuant à sa réalisation

CDP 6 – Chemin de la rivière



Ce corridor est une prolongation naturelle de la route 105 qui longe la rivière Gatineau. Il offre des vues intéressantes sur la rivière et est déjà utilisé par les cyclistes le dimanche lorsque le chemin est fermé à la circulation.

- **Zonage** : Chemin public
- **Zone(s) d'analyse traversée(s)** : 4
- **Partenaires** : Propriétaires de terrains

Environnement naturel

The corridor is proposed within an existing local road system and would not require vegetation removals or other work affecting the environment.

Synthèse de l'évaluation

- Route étroite avec fossé abrupte, élargissement serait requis pour bande cyclable.
- Mouvement de masse : Passe par zones de risque hypothétique, touche à une petite zone de risque faible et moyen
- Dans sa propre emprise, mais bordé par 100+ PP s'il fallait élargir la route.



CDP 7 – Sentier du chemin Burnett | route 105 | McCarthy



Ce corridor présente l'avantage de relier sur un réseau routier peu achalandé, sauf dans sa partie sur la 105 qui devrait faire l'objet de bandes cyclable, les rives de la Gatineau et le parc de la Gatineau

- **Zonage** : chemins publics
- **Zone(s) d'analyse traversée(s)** : 3
- **Partenaires** : Propriétaires de terrains

Environnement naturel

The corridor is proposed within an existing local road system and would not require vegetation removals or other work affecting the environment.

Synthèse de l'évaluation

- Utilisation du réseau routier permettant la création d'un axe est-ouest.

CDP 8 – Chemin Notch
Entre le chemin de la Montagne et le chemin de la Mine



Ce corridor présente l'avantage de relier sur un réseau routier peu achalandé, sauf dans sa partie sur la 105 qui devrait faire l'objet de bandes cyclable, les rives de la Gatineau et le parc de la Gatineau

- **Zonage** : Possède sa propre emprise, mais s'il fallait élargir route, les terrains attenants sont variés mais principalement EN, RA, LA
 EN-121 (dans le parc de la Gatineau) RA-78, EN-R1-111, LA-246
- **Zone(s) d'analyse traversée(s)** : 1A et Parc de la Gatineau
- **Partenaires** : CCN et propriétaires riverains

Environnement naturel	Synthèse de l'évaluation
<p>Trail is proposed within an existing corridor (gravel shoulder) which has been previously disturbed and would avoid the need for vegetation removals.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Route existante étroite, sans accotement et dangereuse. ▪ Traverse des ruisseaux. ▪ Dans sa propre emprise, mais bordé par des propriétés privées s'il fallait élargir la route, ainsi que par le parc de la Gatineau à l'ouest. ▪ Avantage: se connecte à des sentiers polyvalents du Parc de la Gatineau.



Les chemins St-Clément, Notch et Cross Loop sont des exemples de chaussées désignées partagées dans le Plan directeur

4 Une stratégie pour l'avenir du Plan directeur de transport actif de Chelsea

Le présent chapitre vise à préciser le rôle et l'avenir du réseau municipal de sentiers récréatifs ainsi que du réseau cyclable municipal en marge du réseau routier. Dans le cadre d'une planification à long terme qui répond d'une part aux besoins de la population locale et d'autre part aux contraintes de toute nature (ressources humaines et financières) avec lesquelles il faut composer pour garantir la pérennité de l'utilisation et de l'entretien.

4.1 Une Vision renouvelée

Comme présenté dans la *Section 2.3*, les citoyens ont entériné la Vision du Plan directeur qui avait été développée lors de la première phase du projet. Cependant, plusieurs commentaires faisaient allusion à l'absence dans la Vision de références aux droits des propriétaires de terrains et de leur rôle important dans l'implantation des sentiers communautaires en particulier. C'est la raison pour laquelle, la Vision initiale a été révisée en ajoutant quelques mots à cet effet.

Une vision commune pour guider le plan directeur du transport actif de Chelsea?

« Le Plan directeur du transport actif de Chelsea est un des instruments municipaux privilégiés de cohésion sociale et de promotion de la santé des citoyens. Le Plan vise la création et la protection d'un réseau municipal vert de transport actif desservant les résidents et les visiteurs pour leurs déplacements non motorisés tant récréatifs qu'utilitaires. Le réseau raccorde entre eux les quartiers, le centre village, les infrastructures communautaires et récréatives, ainsi que les atouts naturels et patrimoniaux de la municipalité. C'est un acquis que la réalisation des sentiers communautaires en particulier se fera en partenariat avec les propriétaires de terrain. »

4.2 Politiques et principes de mise en œuvre

L'élaboration du Plan directeur s'accompagne obligatoirement de principes et de politiques de mise en œuvre qui permettent de guider la réalisation de chacune des étapes du Plan. Les politiques accompagnatrices pour le Plan directeur du transport actif de Chelsea sont les suivantes :

Bénéficiaire du support de l'association « Sentier Chelsea Trails » dans le processus d'analyse de propositions de lotissements : Avec l'adoption du Plan directeur pour le transport actif, la municipalité aura en main un outil stratégique pour orienter la planification des sentiers sur son territoire. Depuis la création de *Sentiers Chelsea*, la municipalité peut compter sur l'expertise d'une association citoyenne pour une analyse détaillée des enjeux pour le transport actif des différents projets de lotissements qui lui sont présentés. Jusqu'à présent, cette expertise s'est avérée précieuse pour la Municipalité puisqu'elle augmente considérablement la capacité municipale d'étudier en détail les projets qui lui sont présentés. Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan directeur, la municipalité entend continuer de profiter de cette expertise.

Développer de nouvelles responsabilités pour les promoteurs immobiliers dans le cadre de la construction de sentiers lors de nouveaux projets de lotissement : Le Plan directeur pour le transport actif est ambitieux et demandera pour sa réalisation d'importants investissements de fonds public pour aménager des sentiers sur les terrains qui sont déjà propriété municipale. Les revenus de la Municipalité étant limités, le transport actif viendra donc s'ajouter à une longue liste de priorités municipales.

Afin de réduire le fardeau municipal, le Conseil devrait considérer, suite à l'adoption du Plan directeur, que la construction de sentiers lors de nouveaux projets de lotissement soit la responsabilité du développeur au même titre que les chemins. À ce titre, les sentiers seraient dorénavant considérés comme une infrastructure de transport faisant partie intégrante des projets de lotissement. La construction de ceux-ci conformément aux normes municipales serait donc de l'entière responsabilité des développeurs. Comme c'est le cas pour les chemins, une fois la construction des sentiers terminée, inspectée et approuvée par la Municipalité, la propriété des sentiers serait transférée à la Municipalité.

Réviser le mode de contributions des promoteurs immobiliers pour parcs et terrains de jeux : À l'heure actuelle, le calcul de la contribution monétaire d'un développeur lorsque la Municipalité décide de recevoir sa contribution ou une partie de la contribution en argent n'est pas toujours à l'avantage de la Municipalité. Compte tenu des demandes croissantes d'investissements dans les infrastructures, auxquelles viendront s'ajouter les sentiers, il est important que la municipalité revoie la façon dont elle calcule la contribution en argent pour les parcs et terrains de jeux. À cet effet, la municipalité pourrait examiner l'approche d'autres municipalités qui, par exemple, exigent la contribution de lots cadastrés à des fins de revente.

Entériner les principes de planification des sentiers suivants : Le Plan directeur a été réalisé en prenant compte de plusieurs principes de planification. La liste qui suit reprend en grande partie cette liste en s'inspirant en plus des priorités qui proviennent du processus de consultation avec les partenaires de la municipalité et les citoyens. Les principes de mise en œuvre qui suivent font partie intégrante du Plan directeur :

- Le réseau de sentiers est avant tout dédié aux déplacements non motorisés afin de promouvoir le transport actif sous toutes ses formes (vélo, marche, ski de fond) et pour des clientèles variées (âges, condition physique) et pour toutes les saisons. Par ailleurs, certains corridors du réseau sont spécifiquement conçues pour accommoder et faciliter les déplacements utilitaires (travail, école, etc.) dans des conditions sécuritaires;
- Le plan directeur est l'instrument privilégié servant à planifier dans les court, moyen et long termes les corridors de sentiers sur les terrains publics et privés faisant l'objet de projets de développement ou de lotissement;
- Le réseau de Chelsea doit se raccorder aux réseaux des municipalités adjacentes, au réseau de la ville de Gatineau et au système de sentiers du parc de la Gatineau. En plus de créer des axes structurants continus nord-sud et est-ouest et de relier les quartiers et points d'intérêts entre eux, le réseau doit comprendre des boucles de dimensions variées;
- Le tracé des sentiers traversent ou bordent des terrains privés doit prendre en compte les préoccupations et les intérêts des propriétaires de terrains. Dans tous les cas, des ententes formelles doivent être conclues avec les propriétaires.

- Appuyer le transfert de propriété de sentiers à la Municipalité en absorbant les coûts d'arpentage et de notaire lorsque les propriétaires privés consentent d'accorder des servitudes permanentes permettant des sentiers sur leur terrain.
- La réalisation du Plan directeur doit prendre en compte les effets environnementaux potentiels de la construction et de l'utilisation des sentiers;
- Lorsque possibles ou nécessaires, les sentiers devront prévoir des espaces de stationnements stratégiquement localisés ou être connectés à un mode de transport collectif;
- L'aménagement de sentiers devra suivre les politiques sur la planification, le design, les matériaux, l'entretien et la signalisation d'organismes reconnus dans le domaine tel que International Mountain Bicycling Association et le Appalachian Mountain Club's Guide to Trail Building and Maintenance ainsi que d'autres sources reconnues dans ces domaines.

4.3 Recommandations et mise en œuvre des sentiers récréatifs et corridors cyclables

Cette section présente les recommandations et actions stratégiques de réalisation des sentiers récréatifs et corridors cyclables dans la municipalité

4.3.1 Structuration du Plan de mise en œuvre

Les **actions stratégiques recommandées** précisent un aspect particulier de la mise en œuvre d'un sentier ou corridor récréatif et guident l'identification d'une recommandation spécifique.

- Les deux colonnes suivantes présentent les *responsabilités* et l'évaluation à haut niveau des *coûts* de réalisation du projet.
- La partie inférieure du tableau présente une recommandation synthèse ainsi que les séquences *de réalisation* de la mise en œuvre.

Les responsabilités : Les intervenants concernés par la réalisation des diverses actions de mise en œuvre comprennent plusieurs organismes et institutions. Le responsable de la mise en place de chacune des actions stratégiques est indiqué en premier lieu en caractère gras. Les principaux partenaires de la mise en place de ces recommandations sont les suivants :

- **Chelsea** – la municipalité de Chelsea comme étant généralement l'autorité responsable de l'initiation et la réalisation des projets
- **PT** – les propriétaires de terrains privés
- **HQ** – Hydro-Québec
- **MTQ** – Ministère des Transports du Québec
- **MRC** – MRC des Collines-de-l'Outaouais
- **CCN** – Commission de la capitale nationale
- **SCT** – l'association Sentiers Chelsea Trails
- **Gatineau** – la ville de Gatineau
- **Citoyens** – les citoyens en général

Le caractère gras illustre le responsable principal, les autres entités sont des partenaires.

L'évaluation des coûts de réalisation ou de mise en œuvre : Compte tenu du caractère stratégique des recommandations, il est seulement possible de réaliser une estimation sommaire des coûts de réalisation pour les différentes actions stratégiques proposées. L'estimation détaillée des coûts de réalisation est en effet assujettie à des conditions et des circonstances qui ne sont pas encore connues à l'heure actuelle telles que la réalisation d'une recherche ou d'une étude à l'interne ou par un consultant, la complexité et l'ampleur spatiale d'une problématique ponctuelle, etc. Ainsi, des symboles représentant des dollars sont utilisés pour représenter les différents niveaux de coûts qu'il faudrait envisager pour les différentes actions stratégiques proposées :

\$	< 25 000 \$
\$\$	25 000 \$ à 100 000 \$
\$\$\$	100 000 \$ et plus

Par ailleurs, notons que plusieurs actions stratégiques sont associées à des activités qui doivent être réalisées à l'interne à même les ressources humaines de la municipalité de Chelsea. Dans le cas où l'action proposée relève d'une politique ou d'une démarche interne à l'administration, l'action est identifiée **interne**. De plus, certaines actions relèvent de partenaires ou d'autres intervenants qui doivent absorber les coûts de mise en œuvre.

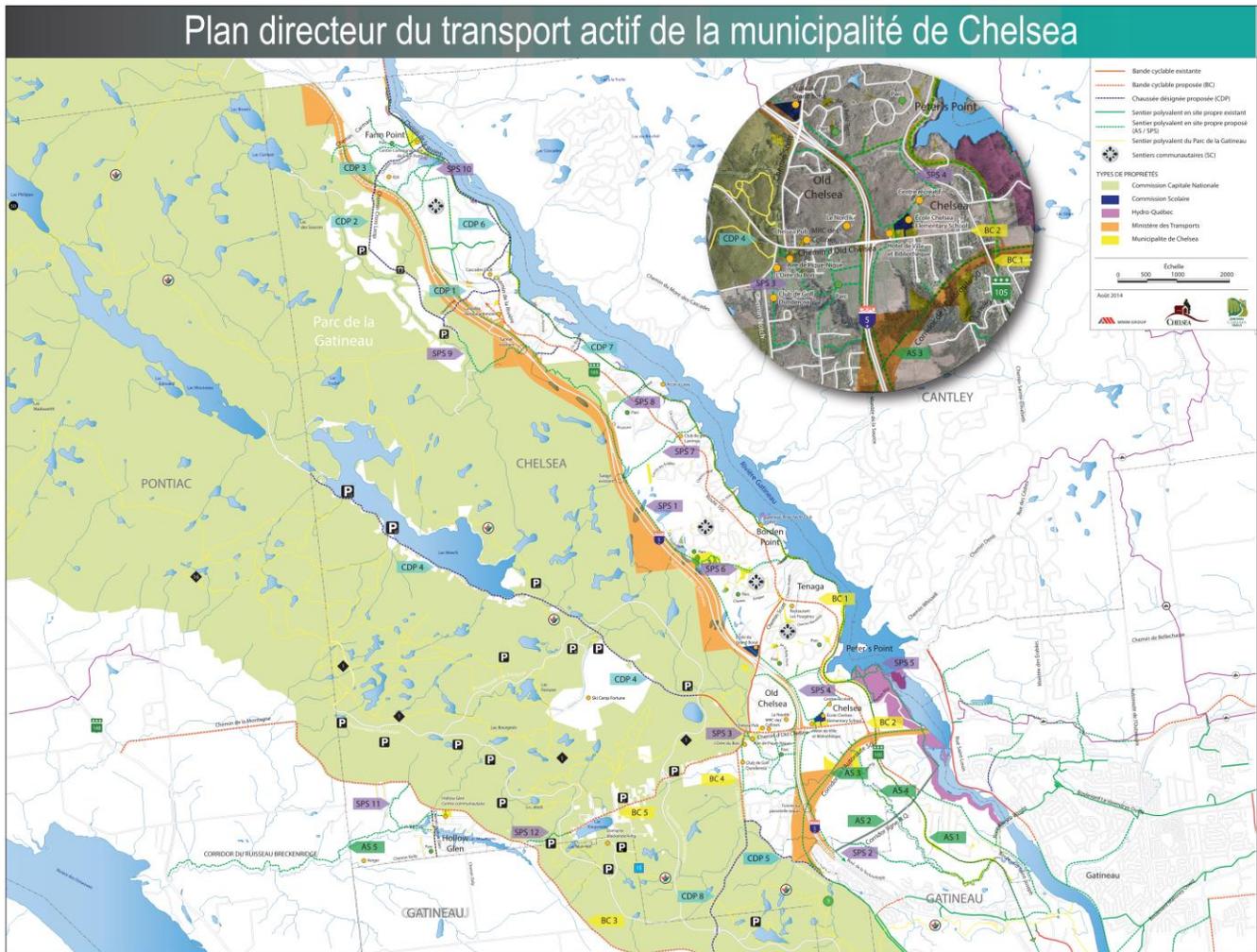
En ce qui concerne les **séquences de réalisation** des actions ou interventions recommandées, l'expérience démontre qu'il est rarement possible de respecter un échéancier de mise en œuvre précis ou même des périodes estimées de temps de réalisation. Chacune des composantes du Plan de mise en œuvre sera individuellement influencée par les disponibilités budgétaires, le processus d'approbation municipal et régional, la disponibilité des subventions provinciales, le temps de réalisation d'activités complémentaires et ainsi de suite. Pour cette raison, le programme de réalisation des différentes actions et interventions du plan d'action est présenté sous la forme de **séquences** qui présentent l'ordonnancement privilégié de chacune des actions.

- ▶ La **séquence A** fait référence aux recommandations qui peuvent être réalisées sans autres préambules dans le court terme. Ce sont des actions qu'il faut réaliser en priorité par rapport aux actions des séquences subséquentes. Ce sont généralement des activités ou interventions facilement réalisables, peu coûteuses ou n'impliquant pas d'approbations complexes. Les actions comprises dans cette séquence permettent de concrétiser immédiatement certaines composantes du Plan directeur
- ▶ La **séquence B** fait référence aux recommandations qui nécessitent une plus longue période de préparation, l'obtention de budget ou d'autorisations, ou encore qui sont dépendantes de la réalisation d'activités importantes ou d'études complémentaires spécifiques
- ▶ La **séquence C** comprend des activités ou actions dont les étapes de mise en œuvre sont plus complexes ou plus dispendieuses à réaliser, ou encore des actions qui débutent dans une séquence précédente, mais qui se poursuivront vraisemblablement sur une plus longue durée.

Dans les tableaux ci-dessous, le symbole ■ illustre le **point de départ** de la mise en œuvre d'une activité ou action. Le symbole ▶ indique que l'action recommandée se poursuivra possiblement dans les séquences de réalisation ultérieures.

Carte du Plan directeur du transport actif de Chelsea

La carte qui accompagne le Plan directeur, dont une illustration est présentée ci-dessous, est située dans la pochette du présent document. Le Plan d'action qui suit doit être consulté en conjonction avec cette carte.



Les tableaux qui suivent présentent les grands thèmes de mise en œuvre du Plan directeur.

4.3.2 Sentiers polyvalents en site propre — grands axes structurants (AS)

AS 1	Corridor du chemin de fer Hull — Wakefield					
Action(s) stratégique(s) recommandée(s)	Partenaire(s)	\$\$\$				
<p>Ce corridor appartient à la municipalité de Chelsea, ce qui veut dire que la municipalité peut décider de son avenir si l'entente avec l'utilisateur actuel est terminée.</p> <p>L'avenir du train à vapeur entre Hull/Chelsea/Wakefield n'est pas connu pour l'instant. Il constitue un des grands attraits touristiques de la région, mais n'est plus en service depuis l'été 2011. Une section de la voie ferrée a été endommagée à la suite d'un glissement de terrain subi lors de pluies diluviennes. En attendant de connaître l'utilisation qui lui sera réservée, cet axe peut être utilisé en hiver comme sentier de ski de fond.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Il y a 3 options : <ul style="list-style-type: none"> ○ 1) Corridor avec uniquement le train ce qui éliminerait l'option du sentier. Dans ce cas, le corridor est toujours utilisable pour la raquette et/ou le ski de fond en hiver. ○ 2) Corridor avec train et un sentier en parallèle. Cette option nécessiterait des investissements importants par le rajout du sentier et d'une séparation entre le chemin de fer, ainsi que l'élargissement de l'infrastructure en place. ○ 3) Corridor avec uniquement un sentier polyvalent en site propre. Ce corridor appartient déjà à la municipalité, mais implique des travaux importants d'aménagement d'un sentier soit en poussière de pierre, soit pavé. ▪ Même si le train était en service, le corridor pourrait continuer d'être utilisé en hiver pour la raquette et/ou le ski de fond. ▪ L'avenir du corridor ferroviaire déterminera des possibilités offertes par le corridor pour une utilisation récréative. ▪ Même sans le soutien des municipalités au nord et sud du chemin de fer, ce tracé est très important pour la communauté. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Chelsea ▪ SCT ▪ Citoyens ▪ MRC ▪ Gatineau 	\$\$\$				
Recommandations				A	B	C
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Attendre les résultats sur l'avenir du corridor ferroviaire avant de retenir l'option d'utilisation du corridor aux fins d'un sentier récréatif. ▪ L'option de reprendre le corridor en charge peut aussi être envisagée le cas échéant. 					■	►

AS 2	Corridor réservé de la A-50 (ouest)					
Action(s) stratégique(s) recommandée(s)	Partenaire(s)	\$\$\$				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Il y a eu discussion avec le MTQ il y a 3 ans (Robert Perrin — responsable du transport actif) et on ne s'attend pas à ce que l'A-50 devienne réalité avant longtemps. La traversée de la rivière Gatineau, des ravins importants ainsi que le ruisseau Chelsea représentent des défis pour ce corridor. ▪ Ce sentier pourrait être utilisé pour les Quad et ski-doo. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Chelsea ▪ HQ ▪ MTQ 	\$\$ Interne				
Recommandations				A	B	C
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entamer le processus de négociation avec le MTQ à moyen terme. ▪ Le corridor de l'Autoroute 50 et celui de HQ étant parallèles et rapprochés, choisir seulement l'un des deux à moins de créer une grande boucle. 					■	▶

AS 3	Emprise Hydro-Québec					
Action(s) stratégique(s) recommandée(s)	Partenaire(s)	\$\$\$				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entamer le processus de négociation avec HQ à moyen terme. ▪ Possibilité de créer une boucle avec les corridors de HQ, de l'A-5 et de l'A-50. Elle pourrait mener au village et pourrait être empruntée pour éviter les obstacles naturels. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Chelsea ▪ HQ ▪ MTQ 	\$\$ Interne				
Recommandations				A	B	C
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entamer le processus de négociation dès que possible ▪ Le corridor de l'Autoroute 50 et celui de HQ étant parallèles et rapprochés, choisir seulement l'un des deux 					■	▶

AS 4	Corridor du ruisseau Chelsea			
Action(s) stratégique(s) recommandée(s)	Partenaire(s)	\$\$\$		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Corridor qui présente des conditions environnementales sensible 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Chelsea ▪ MRC ▪ CCN ▪ SCT 	\$\$ Interne		

Recommandation	A	B	C
Faire une évaluation environnementale avant de procéder à la planification de ce sentier.	■	▶	▶

AS 5	Corridor du ruisseau Breckenridge		
Action(s) stratégique(s) recommandée(s)	Partenaire(s)	\$\$\$	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le quartier Hollow Glen est isolé du reste de la municipalité. En plus d’offrir un lien récréatif à ce quartier vers l’extérieur de la municipalité, ce corridor pourrait aussi contribuer au réseau de sentier récréatif de la Ville de Gatineau et les MRC des Collines et de Pontiac. Ceci permettrait un partage des coûts de réalisation par plusieurs entités municipales. ▪ Il va falloir une étude technique et environnementale plus poussée pour identifier quel côté implanter le sentier (le tracé exact qui peut à l’occasion traverser le ruisseau) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Chelsea ▪ PT ▪ MRC ▪ SCT ▪ Gatineau 	\$\$\$	
Recommandation	A	B	C
Faire une évaluation environnementale avant de procéder à la planification de ce sentier.	■	▶	▶



Les grands axes structurants, comme les corridors des ruisseaux Chelsea et Breckenridge, sont parfois des zones sensibles qu’il faudra mettre en valeur prudemment

4.3.3 Sentiers polyvalents secondaires en site propre (SPS)

SPS 1	Emprise de l'autoroute 5 (A-5)				
Action(s) stratégique(s) recommandée(s)	Partenaire(s)	\$\$\$			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Moins d'importance lui serait accordée si le corridor ferroviaire était mis en valeur. ▪ Le MTQ n'entrevoit pas la possibilité d'implanter un corridor le long de cet axe. ▪ Du côté ouest, les maisons se trouvent trop proches pour permettre un sentier de ce côté (au lieu, utiliser l'A-50 pour voyager nord-sud). ▪ Il y a 2 ponceaux (box culverts) au sud du Chemin Old Chelsea : un ingénieur en hydraulique a mentionné qu'il serait possible d'en fermer un et de l'utiliser en tant que tunnel, ce qui permettrait également d'éliminer la recommandation d'un tunnel au sud au niveau de l'autoroute 50. Cette option est à examiner. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Chelsea ▪ MTQ ▪ MRC ▪ CCN ▪ SCT 	\$\$			
Recommandation			A	B	C
<p>Puisqu'il serait impossible dans la pratique d'implanter un sentier continu dans ce corridor, il faut considérer qu'il offre par ailleurs un potentiel de contournement d'obstacle pour assurer la continuité d'autres sentiers qui suivent un tracé parallèle à l'autoroute. Ne connaissant pas exactement ces endroits, la carte du Plan directeur montre un tracé plus ou moins continu qu'il faudra préciser.</p>				■	▶
SPS 2	Lien avec le boulevard de la Technologie dans Gatineau				
Action(s) stratégique(s) recommandée(s)	Partenaire(s)	\$\$\$			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ce corridor pourrait être développé en collaboration avec la ville de Gatineau. ▪ Il faudrait prolonger le boulevard de la Technologie existant jusque sur le territoire de la municipalité de Chelsea. ▪ Ce corridor serait d'autant plus important qu'il pourrait dans une certaine mesure remplacer l'utilisation du corridor ferroviaire pour réaliser ce lien avec la Ville de Gatineau. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Chelsea ▪ MTQ ▪ MRC ▪ Gatineau 	\$\$			
Recommandation			A	B	C
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ce corridor pourrait être développé en collaboration avec la ville de Gatineau. 				■	

SPS 3	Centre-village de Old Chelsea					
Action(s) stratégique(s) recommandée(s)	Partenaire(s)	\$\$\$				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Il y a 2 ponceaux (box culverts) au sud du Chemin Old Chelsea : Un ingénieur en hydraulique a mentionné qu'il serait possible d'en fermer un et de l'utiliser en tant que tunnel, ce qui permettrait également d'éliminer la recommandation d'un tunnel au sud au niveau de l'autoroute 50. Cette option est à examiner. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Chelsea ▪ MTQ ▪ CCN ▪ SCT 	\$\$ Interne				
Recommandation				A	B	C
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réaliser les recommandations du rapport AECOM – Étude de circulation, de stationnement et aménagement des intersections et des chaussées principales dans le secteur du centre-village à Chelsea (Septembre 2011). 				■		

SPS 4	Quadrant nord-est de l'A-5 et du chemin de Old Chelsea					
Action(s) stratégique(s) recommandée(s)	Partenaire(s)	\$\$\$				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ces sentiers existent déjà en grande partie, mais doivent être confirmés, entretenus. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Chelsea ▪ PT ▪ SCT 	\$ Interne				
Recommandation				A	B	C
Implanter une signalisation adéquate le long des sentiers.				■		

SPS 5	Hydro-Québec (Peter's Point)					
Action(s) stratégique(s) recommandée(s)	Partenaire(s)	\$\$\$				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ . ▪ Peuvent représenter un défi à cause des lignes d'Hydro-Québec et de la proximité à la centrale hydroélectrique. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Chelsea ▪ HQ ▪ SCT 	\$\$ Interne				
Recommandation				A	B	C
Poursuivre le processus de négociations avec Hydro Québec présentement en cours pour l'utilisation formalisée de ce système de sentiers et l'achat d'un secteur de Peter's Point.				■	▶	

SPS 6		Sentier le long du ruisseau entre les secteurs de Tenaga et Borden Pt		
Action(s) stratégique(s) recommandée(s)		Partenaire(s)	\$\$\$	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sentier est-ouest important qui pourrait en partie utiliser des terrains appartenant à la municipalité. ▪ 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Chelsea ▪ PT ▪ CCN ▪ SCT 	Interne	
Recommandation		A	B	C
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Effectuer les aménagements sécuritaires nécessaires pour traverser la 105. ▪ Développer des ententes avec les propriétaires de terrains. 		■	▶	

SPS 7		Sentier Larrimac jusqu'au tunnel sous la A-5		
Action(s) stratégique(s) recommandée(s)		Partenaire(s)	\$\$\$	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le sentier Larrimac représente un lien est-ouest important qui justifierait les efforts de négociation requis pour réaliser ce corridor. ▪ Effectuer les aménagements sécuritaires nécessaires pour traverser la 105. ▪ Ce corridor offre un potentiel intéressant de connexion avec les sentiers communautaires informels existants. ▪ Le terrain accidenté ne pose pas de problèmes, car ces sentiers sont déjà utilisés pour le vélo de montagne, la course à pied et le ski de fond. 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Chelsea ▪ PT ▪ SCT 	Interne	
Recommandation		A	B	C
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ce corridor, nécessite un examen environnemental, car il fait partie d'un « corridor écologique proposé » par la CCN. Ces corridors n'ont cependant pas encore été entérinés par la municipalité. 		■	▶	

SPS 8		Sentier près du chemin Muskoka et Old Sawmill		
Action(s) stratégique(s) recommandée(s)		Partenaire(s)	\$\$\$	
<ul style="list-style-type: none"> Sentier est-ouest important d'un parc appartenant à la municipalité et qui donne un accès à la rivière à proximité. 		<ul style="list-style-type: none"> Chelsea PT SCT 	\$ Interne	
Recommandation		A	B	C
<ul style="list-style-type: none"> Effectuer les aménagements sécuritaires nécessaires pour traverser la 105. Développer des ententes avec les propriétaires de terrains impliqués. 		■	▶	

SPS 9		Portion au sud du chemin Cross Loop (vers le tunnel existant)		
Action(s) stratégique(s) recommandée(s)		Partenaire(s)	\$\$\$	
<ul style="list-style-type: none"> Le chemin menant au stationnement P16 est proposé en chaussée désignée. 		<ul style="list-style-type: none"> Chelsea CCN SCT 	Interne	
Recommandation		A	B	C
Il est suggéré de permettre l'utilisation du sentier jusqu'au tunnel, mais de ne pas inclure la portion du sentier qui va vers l'ouest afin de permettre un circuit fermé. Il est recommandé e négocier une entente avec la CCN à cet effet.		■	▶	▶

SPS 10		Système de sentiers de Farm Point		
Action(s) stratégique(s) recommandée(s)		Partenaire(s)	\$\$\$	
<ul style="list-style-type: none"> Les sentiers dans cette région sont/seraient destinés pour la marche, la raquette, le vélo d'hiver, mais pas pour le ski de fond. En réalité, il n'y a apparemment que 4 propriétés privées — une d'entre elle est à vendre alors il serait possible que la municipalité puisse acheter une partie du sentier. 		<ul style="list-style-type: none"> Chelsea PT SCT Citoyens 	\$ Interne	
Recommandation		A	B	C
<ul style="list-style-type: none"> Il est suggéré de créer un lien nord-sud pour relier le sentier polyvalent en site propre proposé d'est en ouest au Chemin St Clément. Ce lien serait apparemment réalisable, car le terrain est présentement à vendre. 		■	▶	▶

SPS 11		Système de sentiers Hollow Glen			
Action(s) stratégique(s) recommandée(s)		Partenaire(s)	\$\$\$		
<ul style="list-style-type: none"> Aucun commentaire 		<ul style="list-style-type: none"> Chelsea CCN SCT 	Interne		
Recommandation			A	B	C
<ul style="list-style-type: none"> Favoriser l'aménagement de ces liens au Parc de la Gatineau et de circulation interne de ce secteur résidentiel. 			■		

SPS 12		Lien Hollow Glen avec le chemin Kingsmere			
Action(s) stratégique(s) recommandée(s)		Partenaire(s)	\$\$\$		
<ul style="list-style-type: none"> Ce lien est très important puisqu'il est le seul corridor potentiel pour relier ce secteur résidentiel de la municipalité au centre-village. Ce sentier serait principalement utilisé par les résidents du secteur 		<ul style="list-style-type: none"> Chelsea PT CCN SCT 	\$ Interne		
Recommandation			A	B	C
<ul style="list-style-type: none"> Faire une analyse environnementale spécifique afin d'effectuer les travaux nécessaires à la protection de ce corridor. Entrer dans un processus de négociation avec la CCN pour permettre ce lien. 			■		



Corridors représentatifs de sentiers polyvalents secondaires en site propre potentiel

4.3.4 Axes cyclables en marge du réseau routier (Bande cyclable)

BC 1	Route 105					
Action(s) stratégique(s) recommandée(s)	Partenaire(s)	\$\$\$				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ En l'absence d'un sentier en site propre, tel celui du corridor ferroviaire, la route 105 offre le meilleur, et pour l'instant le plus intéressant, corridor nord-sud récréatif pour cyclistes. ▪ Il existe déjà plusieurs sections qui sont suffisamment larges pour accommoder une bande cyclable et qui sont déjà pavées. ▪ Plusieurs secteurs de la route pourraient être améliorés avec des investissements acceptables pour ce type de projet. ▪ Avec l'ouverture de la prolongation de l'A-5 vers Wakefield, il devrait y avoir moins de circulation sur la route 105 permettant un environnement plus sécuritaire pour le cyclisme. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Chelsea ▪ MTQ ▪ MRC ▪ SCT 	\$\$\$ Interne				
Recommandation				A	B	C
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Il est recommandé de désigner ce corridor comme route verte provinciale en ayant pour objectif de paver les portions d'accotement qui ne le sont pas déjà et d'aménager les accotements pavés existant d'ici 5 ans ▪ Dans le cadre de ce Plan, il est suggéré, en l'absence de la disponibilité du corridor ferroviaire, de poursuivre éventuellement l'aménagement des accotements de la route 105 jusqu'à Wakefield. 				■	▶	

BC 2	Chemin Old Chelsea (De la route 105 au stationnement P8)					
Action(s) stratégique(s) recommandée(s)	Partenaire(s)	\$\$\$				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les recommandations qui suivent proviennent Plan de circulation et stationnement du centre-village de Chelsea (AECOM, septembre 2011) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Chelsea ▪ MTQ ▪ PT ▪ CCN 	\$\$\$				
Recommandation				A	B	C
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Une bande cyclable sur rue unidirectionnelle de 1,5 m de largeur est recommandée le long du chemin d'Old Chelsea dans la zone ouest. Du côté sud, où le stationnement sur rue n'est pas permis, la bande cyclable est en bordure du trottoir. Du côté nord, elle se situe entre le stationnement et la voie de circulation. Cette bande cyclable vient se connecter aux bandes cyclables existantes sur le chemin 				■	▶	

Scott et le chemin de Kingsmere.

- Dans la zone est, il est plutôt recommandé d’aménager la voie cyclable au niveau du trottoir afin de la séparer de la circulation automobile. L’utilisation récréative de ce lien et la vitesse affichée de 70 km/h justifient ce choix. Il est proposé d’aménager des sentiers multifonctions bidirectionnels de chaque côté du chemin d’Old Chelsea, d’une largeur de 3 m. Le flux piétonnier restreint dans ce secteur permet ce type d’aménagement. Comme il existe peu d’endroits pour traverser le chemin d’Old Chelsea dans la zone est, un sentier bidirectionnel permet une très grande accessibilité. On retrouve ce type d’aménagement le long du chemin de Montréal à Angers comme montré ci-dessous.

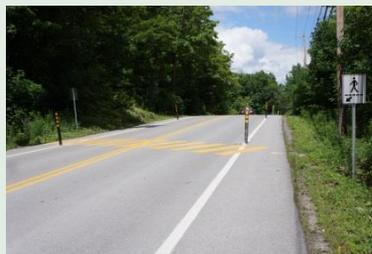


Sentier multifonction bidirectionnel – Le long du chemin de Montréal à Angers

BC 3	Chemin de la Montagne				
Action(s) stratégique(s) recommandée(s)	Partenaire(s)	\$\$\$			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Devrait être considéré si le développement de Gatineau se poursuit le long du chemin de la Montagne. ▪ La création d’une bande cyclable nécessiterait la contribution de la Ville de Gatineau à un tel projet. ▪ Basse priorité due au coût exorbitant, difficilement réalisable, mais tout de même une connexion logique et unique. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Chelsea ▪ PT ▪ MRC ▪ CCN ▪ SCT ▪ Gatineau 	<p style="text-align: center;">\$\$\$</p>			
Recommandation			A	B	C
<p>Garder ce projet pour le long terme en considération des disponibilités budgétaires et des priorités de la ville de Gatineau.</p>					■

BC 4	Chemin Notch Entre chemin de la Mine et chemin Kingsmere				
Action(s) stratégique(s) recommandée(s)	Partenaire(s)	\$\$\$			
<ul style="list-style-type: none"> Pourrait être un lien important avec la Ville de Gatineau si le chemin de la Montagne était aménagé pour les cyclistes. 	<ul style="list-style-type: none"> Chelsea PT CCN 	\$\$\$			
Recommandation			A	B	C
<ul style="list-style-type: none"> À l'heure actuelle, la priorité doit être donnée à des aménagements plus sécuritaires entre le centre-village (intersection Kingsmere) et le chemin de la Mine. Évaluer la possibilité de faire un lien cyclable à la hauteur du viaduc avec la Promenade de la Gatineau. 				■	▶

BC 5	Chemin Kingsmere				
Action(s) stratégique(s) recommandée(s)	Partenaire(s)	\$\$\$			
<ul style="list-style-type: none"> Ce corridor est un lien important pour les résidents de Hollow Glen avec le centre-village. Le pavage des accotements pourrait s'avérer difficile et dispendieux. Évaluer l'implantation de bandes cyclables ou de portions de sentier en site propre le long du trajet. 	<ul style="list-style-type: none"> Chelsea PT CCN SCT 	\$\$\$ Interne			
Recommandation			A	B	C
<ul style="list-style-type: none"> En un premier temps, ce corridor pourrait être aménagé en chaussée partagée. Utilisation de signalisation, marquage au sol, bollards, etc. 				■	▶



Corridors représentatifs de corridors routiers aménagés avec bandes cyclables et traverses piétonnes

4.3.5 Réseau routier — chaussée désignée partagée (CDP)

CDP 1	Chemin Pine			
Action(s) stratégique(s) recommandée(s)	Partenaire(s)	\$\$\$		
<ul style="list-style-type: none"> Aucun commentaire 	<ul style="list-style-type: none"> Chelsea PT SCT 	\$ Interne		
recommandation		A	B	C
<ul style="list-style-type: none"> Installation d'une signalisation, marquage au sol, bollards, mesures d'apaisement de la circulation, etc. 		■		

CDP 2	Chemin Cross Loop			
Action(s) stratégique(s) recommandée(s)	Partenaire(s)	\$\$\$		
<ul style="list-style-type: none"> Aucun commentaire 	<ul style="list-style-type: none"> Chelsea CCN SCT 	\$		
Recommandation		A	B	C
Utilisation de signalisation, marquage au sol, bollards, mesures d'apaisement de la circulation, etc.		■		

CDP 3	Chemin St-Clément			
Action(s) stratégique(s) recommandée(s)	Partenaire(s)	\$\$\$		
<ul style="list-style-type: none"> Aucun commentaire 	<ul style="list-style-type: none"> Chelsea PT Citoyens MTQ 	\$		
Recommandation		A	B	C
Utilisation de signalisation, marquage au sol, bollards, mesures d'apaisement de la circulation, etc.		■	▶	▶

CDP 4		Chemin du Lac Meech (entre P8 et P13)		
Action(s) stratégique(s) recommandée(s)		Partenaire(s)	\$\$\$	
<ul style="list-style-type: none"> Asphalte et bande cyclable a été refait entre le Chemin Scott et le P8 et est beaucoup utilisé. Utilisation de signalisation, marquage au sol, bollards, mesures d'apaisement de la circulation, etc. en vue du partage de la route. 		<ul style="list-style-type: none"> CCN Chelsea 	\$ Interne	
Recommandation		A	B	C
<ul style="list-style-type: none"> Dédié au cyclisme et la marche en tant que chaussée désignée partagée Faire les aménagements recommandés dans les actions stratégiques 		■	▶	▶

CDP 5		Chemin de la Mine		
Action(s) stratégique(s) recommandée(s)		Partenaire(s)	\$\$\$	
<ul style="list-style-type: none"> Ce corridor se connecte directement sur le sentier récréatif cyclable pavé de la ville de Gatineau à la hauteur de la rue du Quartz dans Gatineau. Pourrait être un lien important avec la Ville de Gatineau si le chemin Notch était aménagé avec des bandes cyclables comme proposé dans BC 4. 		<ul style="list-style-type: none"> Chelsea CCN PT 	\$ Interne	
Recommandation		A	B	C
<ul style="list-style-type: none"> Dédié au cyclisme et la marche en tant que chaussée désignée partagée Faire les aménagements recommandés dans les actions stratégiques 		■	▶	▶

CDP 6		Chemin de la rivière		
Action(s) stratégique(s) recommandée(s)		Partenaire(s)	\$\$\$	
<ul style="list-style-type: none"> Doit être priorité budgétaire plutôt que la 105. Utilisation de signalisation, marquage au sol, bollards, etc. 		<ul style="list-style-type: none"> Chelsea SCT PT Citoyens 	\$ Interne	
Recommandation		A	B	C
<ul style="list-style-type: none"> À court terme, il est recommandé d'utiliser le chemin de la rivière à partir de son 		■	▶	▶

<p>intersection avec la route 105, en chaussée désignée.</p> <ul style="list-style-type: none"> Établir une chaussée désignée partagée en un premier temps. Évaluer l'implantation de bandes cyclables ou de portions de sentier en site propre le long de la rivière et en forêt à l'avenir. 			
---	--	--	--

CDP 7				Sentier du chemin Burnett route 105 Mccarthy		
Action(s) stratégique(s) recommandée(s)		Partenaire(s)	\$\$\$			
<ul style="list-style-type: none"> Il est proposé d'utiliser les chemins municipaux en voie partagée dans la mesure où l'option identifiée dans la première phase du plan de transport actif utilise des terrains trop accidentés et traverse plusieurs propriétés privées. 		<ul style="list-style-type: none"> SCT PT 	\$ Interne			
Recommandation			A	B	C	
<ul style="list-style-type: none"> Utilisation de signalisation, marquage au sol, bollards, etc. 			■	▶	▶	

CDP 8				Chemin Notch Du chemin de la Montagne au chemin de la Mine		
Action(s) stratégique(s) recommandée(s)		Partenaire(s)	\$\$\$			
<ul style="list-style-type: none"> Il est proposé d'utiliser ce chemin en voie partagée dans la mesure où l'option identifiée dans la première phase du plan de transport actif utilise des terrains trop accidentés et traverse plusieurs propriétés privées. 		<ul style="list-style-type: none"> Chelsea CCN SCT PT 	\$ Interne			
Recommandation			A	B	C	
<ul style="list-style-type: none"> Retenir un concept en voie partagée jusqu'à ce que le chemin de la Montagne fasse l'objet de bandes cyclables ou d'améliorations substantielles de sécurité pour les cyclistes. Utilisation de signalisation, marquage au sol, bollards, etc. 			■	▶	▶	

4.3.6 Les sentiers communautaires

SC	Général SC – Sentiers communautaires			
Action(s) stratégique(s) recommandée(s)	Partenaire(s)	\$\$\$		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Font partie des prochaines étapes de développement du réseau de sentiers pour le transport actif. ▪ Développer manuel des bonnes pratiques et concepts. ▪ Sont indiqués sur la carte par un symbole. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SCT - Champions de zone de planification ▪ Citoyens volontaires ▪ Chelsea ▪ PT ▪ Autres organismes pouvant être impliqués 	\$		
Recommandation		A	B	C
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Développer le Protocol d'entente proposée dans la section 4.2 ▪ initier les échanges d'information avec l'association 		■	▶	▶



Un sentier communautaire aménagé

4.4 Sources de financement potentielles

La municipalité de Chelsea, par l'outil de taxation, peut investir dans la planification et l'aménagement de sentiers récréatif et de corridors de transport actif. Ce type d'infrastructure peut cependant être dispendieux. La santé faisant partie des priorités de plusieurs organisations gouvernementales, les aménagements favorisant l'exercice font souvent l'objet de programmes d'aide aux municipalités. Le plan directeur du transport actif de Chelsea est ambitieux et sera réalisé sur une longue période de temps. Dans ce contexte, les programmes gouvernementaux ou autres évolueront aussi avec le temps. La municipalité devra donc suivre cette évolution afin de profiter des programmes et autres sources de financement qui apparaîtront au fil des années. À l'heure actuelle, les sources de financement pour les projets proposés dans le présent Plan peuvent se résumer aux catégories qui suivent.

Les gestionnaires de sentiers récréatifs et de réseaux cyclables ont trois types d'activités qui impliquent des dépenses importantes :

- La construction des aménagements
- L'entretien des aménagements
- La promotion du réseau si c'est l'un des objectifs de la municipalité

La construction entraîne des dépenses ponctuelles tandis que l'entretien et la promotion entraînent des dépenses récurrentes. Dans tous les cas, la municipalité peut s'appuyer sur plusieurs sources de financement pour réaliser ces différentes obligations, notamment :

- Les budgets municipaux
- Les revenus autonomes
- Les subventions gouvernementales

4.4.1 Budget municipaux

L'implication financière de la municipalité est essentielle au développement, à l'entretien et à la mise en valeur des réseaux récréatifs et utilitaires. Les budgets de la municipalité doivent prévoir des fonds pour les éléments suivants :

- Investissements en infrastructure, incluant les aménagements de sentiers (négociations avec les propriétaires, défrichage, mitigations environnementales) et les aménagements cyclables (accotements asphaltés, bandes cyclables et chaussées désignées), la signalisation, et les haltes et autres aménagements connexes);
- Entretien du réseau (nettoyage, réparations mineures et remplacement des marquages et de la signalisation);
- Information aux citoyens sur les réseaux (cartographie, brochures, site Web).

Les contributions municipales peuvent être complétées par une ou plusieurs des autres sources de financement.

4.4.2 Revenus autonomes

Ces revenus ont la particularité de ne pas impliquer directement les différents paliers de gouvernement. Ils peuvent être organisés par les différents départements de la municipalité, un organisme à but non lucratif ou par une association citoyenne telle Sentiers Chelsea.

Les Adhésions à un groupe (Memberships)

Comme c'est déjà le cas à Chelsea avec l'association citoyenne de Sentiers Chelsea, la municipalité peut compter sur de telles associations. Par exemple, les membres de Sentiers Chelsea supportent en partie la réalisation du réseau de sentiers communautaires et s'impliquent dans sa gestion des réseaux dans leur ensemble. Pour faire partie de l'association, les membres payent une cotisation annuelle dont les revenus peuvent être utilisés pour financer l'entretien des sentiers et des petits projets d'amélioration des aménagements. L'argent peut aussi être utilisé pour la conservation du milieu naturel.

Ce genre de programme a l'avantage de mobiliser les citoyens en faveur du réseau de sentiers. Cette appropriation est utile pour appuyer les demandes auprès des élus et recruter des bénévoles. Jusqu'à présent, *Sentiers Chelsea* a très bien réussi cette fonction en identifiant des « champions » dans chacune des « zones » de la municipalité. Cette approche peut impliquer des dépenses pour la municipalité. Les revenus nets générés sont généralement limités, mais la contribution en ressources humaines et matérielles des membres n'est certainement pas à négliger.

Amis des sentiers de Bromont

Un exemple d'un programme de membership est celui des Amis des sentiers de Bromont dans la région québécoise des Cantons de l'Est. La cotisation annuelle est de 20\$ pour un individu et 25\$ pour une famille. Les revenus sont utilisés pour le développement et l'entretien des sentiers et pour la conservation du milieu naturel. Les membres reçoivent des cartes en papier et ont accès à l'ensemble des sentiers de la municipalité, incluant des sentiers sur des terrains privés. Ils reçoivent aussi régulièrement des infolettres et des communiqués de l'association. Les Amis des sentiers de Bromont ont un site Web avec des renseignements pratiques sur les sentiers ainsi que tous les détails sur comment devenir membre de l'association.

Memberships



www.sentiersbromont.org

Les dons

Une pratique courante parmi les associations communautaires du type de *Sentiers Chelsea* est de solliciter des dons d'individus ou d'entreprises. En Ontario, le Waterfront Trail et plusieurs petits

réseaux de sentiers municipaux et régionaux sollicitent activement des dons. Les dons peuvent être ramassés de plusieurs façons, les principales étant les suivantes :

- **Campagnes de collecte de fonds** - Contribution sollicitée par téléphone ou par porte-à-porte, nécessite des bénévoles;
- **Site Internet** - Contribution sollicitée sur le site internet du réseau, peut-être automatisée;
- **Boîtes de dons sur le terrain** - Boîtes de dons près d'entrées aux sentiers, aux haltes, aux sites d'interprétation, etc. Les boîtes doivent être vidées régulièrement.

Depuis l'ouverture officielle de la Véloroute des Bleuets, une activité de financement se tient à chaque année. Appelée « L'Auto-Vélo », elle est la plus importante activité de financement annuelle pour la Véloroute des Bleuets. Au lieu de demander des simples dons, la campagne L'Auto-vélo consiste à vendre 3 000 billets de loterie à 60 \$ chacun. Un tirage a lieu à la fin de la campagne et les participants peuvent remporter l'un des 10 prix. Les prix sont fournis par des commanditaires privés.

Exemple de campagne de levé de fonds de la Véloroute des bleuets



Malheureusement, les dons pour des réseaux pédestres et cyclables ne sont généralement pas éligibles pour des déductions d'impôts à moins que le « gestionnaire du réseau », soit reconnu comme un organisme de bienfaisance par l'agence de revenu du Canada. Par ailleurs, les revenus générés avec les dons sont généralement modestes et ne sont pas prévisibles.

Les commandites

De nombreux réseaux de sentiers sont commandités par des entreprises privées, soit des entreprises locales, de grandes entreprises nationales ou même multinationales. Les types d'entreprises les plus aptes à appuyer un réseau récréatif ou cyclable sont :

- Les succursales locales de banques ou de caisses populaires.
- Les compagnies manufacturières, de construction ou de services implantés dans la région.
- Les boutiques de sport ou de vélo.
- Les hôtels, auberges, campings et autres entreprises d'hébergement.
- Les fabricants de vélo.

Récemment, une entreprise locale de la municipalité a contribué à la réalisation de projets développés par *Sentiers Chelsea*. Les commandites peuvent rapporter des montants d'argent assez importants et sont une source de financement potentiel pour les grands investissements en aménagement ainsi que pour l'organisation d'évènements promotionnels comme le Vélo dimanche du chemin de la rivière.

4.4.3 Subventions gouvernementales

Les municipalités et associations à but non lucratif peuvent obtenir des fonds d'une variété de programmes de subventions du Gouvernement du Québec, du Gouvernement du Canada et de certains organismes non gouvernementaux. Plusieurs programmes de subventions sont axés surtout

sur des investissements en infrastructure et sont non renouvelables. Certains autres programmes visent plus les activités promotionnelles et certains parmi eux sont renouvelables.

Les activités d'un réseau cyclable peuvent être admissibles à des programmes de subventions très variés. Les principaux domaines pertinents sont les suivants :

- *Santé* : le sport, l'activité physique et les thèmes connexes
- *Transport* : transport durable, transport actif, réduction de la dépendance sur l'automobile et les thèmes connexes
- *Environnement* : développement durable, réduction des gazes à effet, réduction de la pollution atmosphérique et les thèmes connexes
- *Tourisme* : développement touristique régional, mise en valeur du patrimoine, écotourisme

Les principales sources de fonds aux niveaux provincial et fédéral ainsi que des organismes non gouvernementaux sont décrites ci-dessous.

Gouvernement du Québec

La ressource essentielle au niveau du gouvernement du Québec est « l'Annuaire des subventions du Québec - Subventions, prêts et bourses pour entreprises, organismes à but non lucratif et projets personnels ». Cet Annuaire des subventions au Québec recense plus de 1 800 programmes d'aide financière offerts par le provincial, le fédéral et les fondations.² De nombreux programmes sont développés pour promouvoir la santé, l'activité physique, la réduction des gaz à effet de serre et les initiatives reliées en général au transport actif.

Évidemment, souvent des informations ou opportunités plus pointues peuvent être trouvées au ministère du *Développement durable*, de l'Environnement et des Parcs , au ministère des *Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire* et plus particulièrement au ministère des *Transports du Québec*.

Ministère des Transports du Québec – Programme d'aide Vélos II

Le programme Vélos II a été initié par le gouvernement précédent, mais a été conservé, avec quelques modifications, par le gouvernement présentement au pouvoir.

Ainsi, « l'ensemble des programmes d'aide financière en matière d'infrastructures cyclables administrés par le ministère des Transports, jusqu'au 31 mars 2013, a été remplacé par un nouveau programme harmonisé soutenant les partenaires municipaux dans la mise en place d'infrastructures cyclables et piétonnes ».³ Il est intéressant de constater que le programme s'applique non seulement aux infrastructures relatives au vélo, mais aussi au transport actif en général. Ceci est précisé dans la présentation du programme qui stipule que :

² Référence Web au <http://www.subventionsqc.ca/>

³ Référence Web au http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/programmes_aide/velo

« Le programme Véloce II est un outil d'accompagnement des municipalités pour les aider à prendre un virage marqué dans l'offre d'infrastructures de transport actif au Québec ».

Le nouveau programme comprend quatre volets couvrant les éléments suivants :

- Volet 1 – Développement des transports actifs dans les périmètres urbains
- Volet 2 – Développement de la Route verte et de ses embranchements
- Volet 3 – Conservation des infrastructures de transport actif
- Volet 4 – Entretien de la Route verte

Le programme vise l'intensification de la mise en place d'infrastructures de transport favorisant les déplacements actifs en milieu urbain et d'interconnexion avec la Route verte. On entend par « déplacement actif » la marche, le vélo et tout autre mode de déplacement impliquant l'effort humain, y compris les modes comportant l'assistance d'un moteur électrique qui compense une incapacité ou une limitation physique (bicyclette assistée, fauteuil roulant, quadriporteur et autre équipement d'aide à la mobilité).

Ce programme a pour objectifs :

- de soutenir l'effort municipal en vue d'un transfert modal vers les transports actifs;
- de parachever la Route verte et d'en assurer la pérennité;
- de développer des interconnexions régionales et locales à la Route verte;
- de développer des infrastructures favorisant des déplacements actifs efficaces, sécuritaires et concurrentiels par rapport aux autres modes de transport en milieu urbain;
- d'améliorer les réseaux cyclables existants pour en rehausser l'attractivité et la sécurité;
- de réduire les émissions de gaz à effet de serre causé par les déplacements des personnes.

« Les modalités de ce programme s'appliquent du 24 octobre 2013 au 31 mars 2016. Elles abrogent et remplacent celles des programmes ou une partie de programmes suivants :

- Programme d'aide financière au développement de la Route verte ;
- Programme d'aide financière à l'entretien de la Route verte ;
- Programme Véloce (version de janvier 2012);
- Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile, pour la partie couvrant la mise en place d'infrastructures dans le volet « transport actif ».

Programme d'aide Vélos II

La date limite pour le dépôt des projets des organismes admissibles, qui est généralement le 1^{er} mars de chaque année. Les modalités du programme 2013-2016 peuvent être trouvées à l'adresse suivante :

http://www.mtg.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/ministere/programmes_aide/velo/Programme%20Veloce%20II%20-%20Modalit%20E9s.pdf

Les programmes de Vélo Québec

Vélo Québec agit souvent à titre de mandataire du gouvernement québécois pour promouvoir, entre autres, le transport actif. À ce titre l'organisme a mis sur pied deux programmes visant à encourager la pratique du transport actif au quotidiennes.

- Depuis plusieurs années, l'Opération vélo-boulot de Vélo Québec appuie employés et employeurs qui désirent favoriser les déplacements à vélo vers le travail. En adhérant à ce programme, vous bénéficierez de judicieux conseils et d'un appui pour introduire ou améliorer la pratique du vélo-boulot dans votre vie
- *À pied, à vélo, ville active* est un programme de Vélo Québec visant à favoriser les déplacements actifs et sécuritaires dans les municipalités, notamment à proximité des écoles, afin d'améliorer la santé, l'environnement et le bien-être des citoyens.

4.4.4 Gouvernement du Canada

Fonds de la taxe sur l'essence

Le Fonds de la taxe sur l'essence fédéral fournit aux municipalités canadiennes un financement prévisible et à long terme afin de les aider à bâtir et à revitaliser des infrastructures publiques qui contribuent à protéger l'environnement. Le Fonds soutient les projets municipaux d'infrastructure qui permettent d'assainir l'air et l'eau et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le Fonds peut appuyer notamment des projets d'amélioration des routes locales. De telles améliorations peuvent inclure la construction d'aménagements cyclables sur routes. Ceci peut notamment inclure des chaussées désignées, des bandes cyclables et des accotements asphaltés.⁴

Fonds Chantier Canada

Le Fonds Chantiers Canada de 8,8 milliards de dollars a été créé dans le cadre du plan Chantiers Canada de 2007 afin de financer des projets, de 2007 à 2014. Le Fonds permet de réaliser des investissements dans les infrastructures publiques qui appartiennent aux gouvernements provinciaux et territoriaux, aux administrations municipales et, dans certains cas, au secteur privé et aux organismes à but non lucratif. Tous les projets financés dans le cadre du Fonds Chantiers Canada reposent sur le principe de partage des coûts, avec une contribution fédérale maximale pour un projet est de 50%.

Un des deux volets du programme, le Volet Collectivités, vise des projets de mis en œuvre dans des collectivités comptant moins de 100 000 habitants. Le Fonds tient compte des besoins uniques en infrastructure des petites collectivités du Canada et met l'accent sur des projets qui répondent aux objectifs liés à l'environnement, à l'économie et à la qualité de vie. Le volet Collectivités, d'une valeur de un milliard de dollars à l'origine, a été bonifié dans le cadre du Plan d'action économique du Canada grâce à un complément de 500 millions de dollars.⁵

⁴ Référence Web au <http://www.infrastructure.gc.ca/prog/gtf-fte-fra.html>

⁵ Référence Web au <http://www.infrastructure.gc.ca/prog/bcf-fcc-fra.html>

Fonds d'amélioration de l'infrastructure communautaire

Le Fonds d'amélioration de l'infrastructure communautaire (FAIC) soutient la remise en état et l'amélioration, y compris l'agrandissement, d'infrastructures communautaires existantes. L'aide financière fournie par le FAIC vise à améliorer la qualité d'installations communautaires et à offrir des avantages économiques, notamment un appui à la création d'emplois, dans les collectivités de l'ensemble du Canada. La livraison du programme est assurée par les agences de développement régional (ADR) du Canada.

Les installations communautaires comme les centres communautaires, les centres culturels, les parcs et les sentiers récréatifs, les installations récréatives, les installations touristiques et d'autres types d'infrastructures communautaires sont admissibles au programme.⁶

4.4.5 Organismes non gouvernementaux

Fédération canadienne des municipalités : Fonds municipal vert

Le gouvernement du Canada a doté la Fédération canadienne des municipalités (FCM) de 550 millions de dollars afin d'établir le Fonds municipal vert. Par l'entremise du Fonds, la FCM aide les municipalités et leurs partenaires à réaliser des projets environnementaux municipaux en leur offrant du financement et des connaissances.

Le programme peut appuyer la planification, les études connexes et la mise en œuvre de projets. Plusieurs projets et études comprenaient des aménagements cyclables ont profité d'un appui du Fonds municipal vert.⁷



⁶ Référence Web au <http://actionplan.gc.ca/fr/initiative/fonds-damelioration-de-linfrastructure>

⁷ Référence Web au <http://www.fcm.ca/accueil/programmes/fonds-municipal-vert.htm>

Annexe A

Critères utilisés pour l'évaluation environnementale stratégique

The following evaluation criteria will be used to assess the feasibility of implementing the proposed trails and to account for the trail’s ability to:

- Enhance the local **transportation** network by providing a *connection to the existing trail network* and a *safe separation from motor vehicles*.
- Allow for appreciation of the **natural environment**, while avoiding negative impacts by *locating the trail outside of areas of natural significance* and *minimizing crossings of watercourses*.
- Provide and **safe** and useful connection for the **local community** by *providing a separation from motor vehicles*, and *enhancing connections to complementary infrastructure and complementary land uses*.
- Be **technically** feasible and *avoid impacts to private property* and be *compatible with existing utilities*.

In addition, a Class “D” **cost estimate** will be prepared for each trail segment.

A performance grade of *poor*, *fair* or *good* will be used to assess each criterion. A performance grade of *poor* indicates that there are many challenges in implementing a multi-use trail in the location proposed and that implementation may result in negative impacts at the at the Factor Area level (ie: transportation, natural environment, local community, technical, or cost). Considerations limiting implementation will be outlined in the assessment, and the importance of the trail in enhancing overall network connectivity will be accounted for in the evaluation. A performance grade of *good* indicates that the proposed trail presents few challenges in its implementation and results in limited negative impacts.

A discussion of future design considerations and permitting requirements will be provided.

FACTOR AREA	CRITERIA	METHOD OF ASSESSMENT
Transportation & Safety	Presence of an end point network connection	Presence of a connection to an Existing / Planned or Proposed Trail (or no connection).
	Separation from motor vehicles	Two steps: a. Review of recommended mitigation for providing safe trail facility for shared-use trails and trails adjacent to roadway. b. Assessment of whether a safe facility can be provided.
Natural Environment	Crossings of watercourses, wetlands, etc.	Identify existing watercourses presenting a natural barrier.
	Crossings of areas of natural significance (per existing mapping)	Identify and quantify (trail length) direct impacts to significant natural areas.
	Proximity to unstable slopes	Identify trail areas that are directly impacted by mapped areas with landslide risk.
Local Community	Connections to complementary infrastructure (public parks, public transit)	Proximity of the trail to public parks, or public transit.
	Connections to complementary land uses (commercial, employment, institutional)	Proximity of the trail to commercial and employment land uses.
Technical	Property requirements	Number and type of non-municipally owned properties impacted.
	Compatibility with existing utilities	Conflicts with existing hydro infrastructure.
	Requirement for above or below-grade crossings	Identify bridges or tunnels required to provide continuous movement along the trail.
Cost	Class “D” cost assessment for the construction of the trail (not including land costs)	Length of trail, special components (ie: bridge, tunnel)