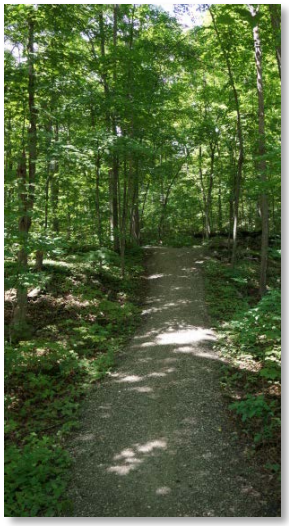
MMM GROUP

Active Transportation Master Plan of the Municipality of Chelsea

Final Report

August 2014



MMM GROUP

Active Transportation Master Plan of the Municipality of Chelsea

Final Report

Project MMM 3413053

August 2014 (revised November 2014)

Signatures

Report prepared by:

August 2014 (revised November 2014)

Patrick G. Déoux, ICU, OUQ, RPP
Project Manager

Élise Gloor, EIT

Meghan MacMillan, Urban Planner

Meredith Lynes, Urban Planner

Lea Carson, Urban Planner

Jennifer Grove, CG Designer

Acknowledgements: We would especially like to thank Mr. Ronald Rojas, Director of the Recreation, Culture and Community Life Department, for his excellent cooperation throughout the study, as well as the partners of the Municipality of Chelsea and the citizens who were involved in the various participatory democracy activities in 2013 and 2014.

Special thanks to all members of *Sentiers Chelsea Trails* who cooperated with the municipality and contributed their expertise and time at each stage of the Plan's execution.

Table of contents

1 Context 1
1.1 Background and objectives of the Master Plan 1
1.3 Territory covered by Master Plan 2
2 Extensive consultation with the community 3
2.1 Winter 2013 workshop 4
2.2 Workshop with community and institutional partners and the public 4
2.3 Detailed results from April 5, 2014 consultation 5
3 Strategic environmental assessment 10
3.1 Methodology used for strategic environmental assessment 10
3.2 Definition of types of corridors and paths 11
3.3 Multi-purpose trails with exclusive right-of-way – Key Routes (KR) 12
3.4 Multi-purpose trails with exclusive right-of-way – Secondary multi-purpose trails (SMT) with exclusive right-of-way 16
3.5 Multi-purpose trails with exclusive right-of-way – Community trails (CT) 23
3.6 Bicycle routes bordering road network – Bicycle lanes 24
3.7 Bicycle routes bordering road network – designated shared roadways (DSR) 28
4 Strategy for the future of Chelsea's Active Transportation Master Plan 33
4.1 A renewed vision 33
4.2 Implementation policies and principles 33
4.3 Recommendations and implementation of recreational trails and cycling corridors 35
4.4 Potential funding sources 53

1 Context

1.1 Background and objectives of the Master Plan

As part of the planning for its active transportation network, the Municipality of Chelsea, during an initial working phase, came up with a preliminary Master Plan for multi-purpose trails (walking, cycling, skiing) and bicycle lanes at the edge of its road network. One of the purposes of the Plan is to promote exercise among the public in general through multi-purpose recreational trails and cycling as a means of safe, active transportation within its territory and between Chelsea and neighbouring municipalities.

More specifically, the current phase of the project involves a consultation process with the public and potential key stakeholders, and the development of a concrete, realistic plan for implementing the master plan. In fact, a number of conditions must be met to ensure that the preliminary Master Plan is carried out. Thus:

The preliminary Master Plan was first prepared in collaboration with managers from the Municipality of Chelsea and *Sentiers Chelsea Trails*. Although the Plan was formally presented to the Council and the municipality's senior committees, it had not first been submitted to the public or the municipality's partners. ***Since the Municipality strongly believes in community involvement in municipal matters, it was a priority of this mandate to consult the public and the municipality's partners to get them involved as well.***

The following objectives were also pursued throughout the process:

- The trails used by residents on a daily basis are, in many cases, in a precarious situation since their use depends on the land owners' goodwill. The precariousness of the network is also heightened by the prospect of new housing development projects on parcels of land that have, so far, been undeveloped. Therefore, the plan aims to ***develop strategies and an action plan for resolving or at least better managing this situation.***
- At first, the preliminary plan was not particularly focused on assessing the environmental impact of the suggested corridors***. Therefore, it was important in the context of this mandate to check the proposed trails that may pose environmental issues by preparing a strategic environmental assessment for each corridor.***
- Lastly, as is often the case in our society, funding for municipal projects is subject to severe budget constraints. ***It was therefore important, when choosing recreational trails and corridors, to identify the municipality's partners for implementation and, to the extent possible, governmental or other sources of funding for carrying out the Plan's various proposals.*** Moreover, the current public interest in active transportation and health, it is important not to exclude the great potential of local volunteers, who are already actively involved in establishing and maintaining trails. In this context, the role of *Sentiers Chelsea Trails* as a preferred partner of the municipality is fundamental.

The Master Plan provides for the harmonious development of the trail network over the long term. There are two components to it:

Component 1: Identifying the key routes of a *Multi-Purpose Trail Network* (walking, cycling, cross-country skiing, snowshoeing) away from the road network. These trails are not paved and are used in all seasons. They are used for recreational as well as functional trips on key north/south and east/west routes. These trails consist of key routes and secondary multi-purpose trails that are supplemented by a network of local trails with a more community-oriented purpose. These community trails are not an integral part of the Master Plan because they will be established in keeping with community needs and the availability of financial, human and physical resources.

Component 2: *Identifying a cycling network connected to the road network*. This involves cycling amenities consisting of bicycle lanes, paved shoulders and designated roadways used by residents for functional or recreational transportation, such as bicycle touring through or ending in Chelsea.

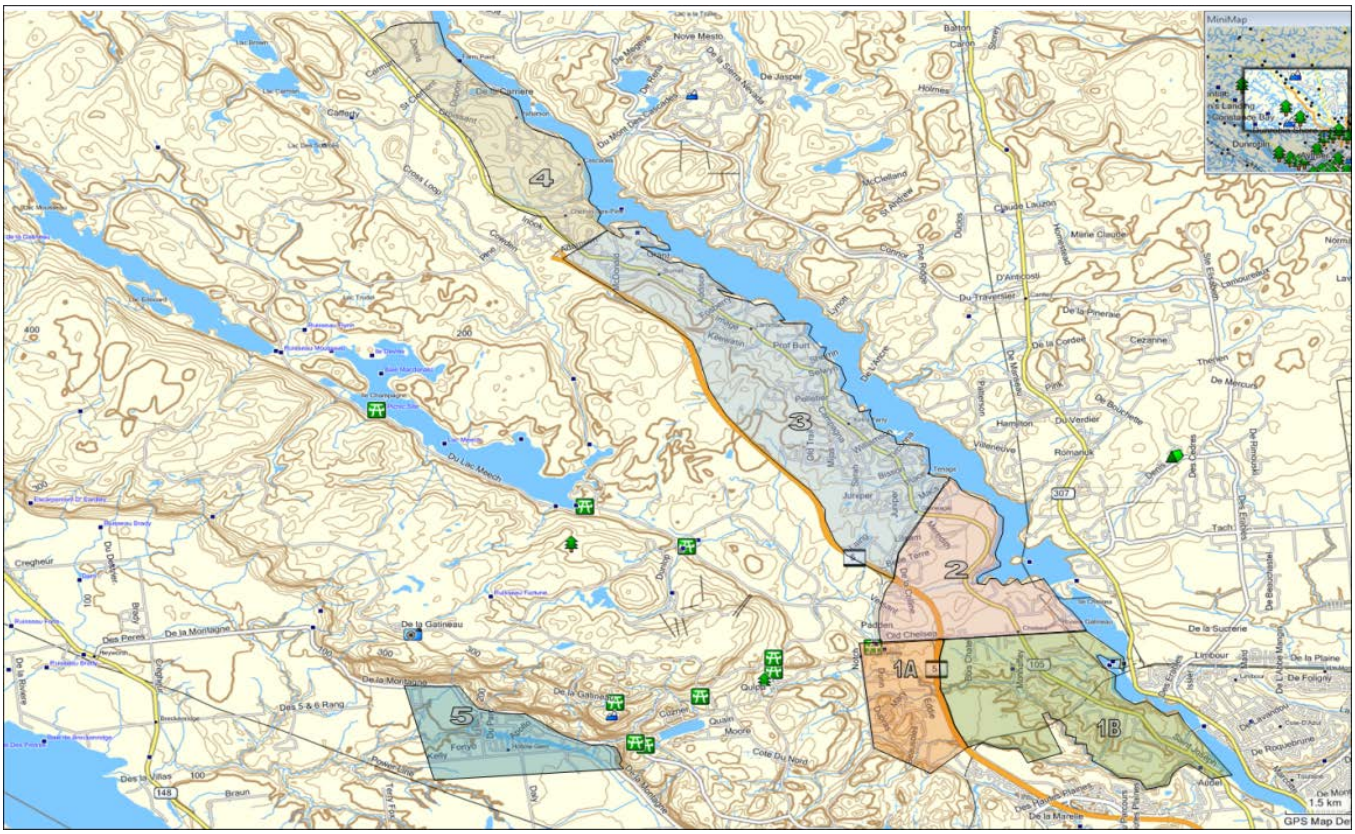
1.2 Guiding principles for planning

A number of initial principles preceded the preparation of the Master Plan.

- The trail network is, above all, devoted to non-motorized travel in order to promote active transportation in all its forms (cycling, walking, cross-country skiing) and for various client bases (ages, physical fitness levels) and in all seasons;
- The Master Plan is the primary instrument used for the short-, mid- and long-term planning of trail corridors on public and private lands targeted by development or subdivision projects;
- Certain sections of the network are specifically designed to accommodate and facilitate functional trips (work, school, etc.) in safe conditions;
- The Master Plan's implementation must factor in the potential environmental impacts of building and using the trails;
- Where possible or necessary, the trails will have to provide strategically located parking spaces or be linked to a public transit system;
- In addition to creating continuous north/south and east/west key routes and interconnecting neighbourhoods and points of interest, the network must include loops of various sizes;
- The layout of trails crossing or bordering on private land must factor in the land owners' concerns and interests. In all cases, formal agreements must be entered into with the owners.
- Chelsea's network must link up with the networks of neighbouring municipalities, the City of Gatineau's network and the Gatineau Park trail system.

1.3 Territory covered by Master Plan

The Master Plan covers the entire territory of the Municipality of Chelsea. The study areas shown on the map below represent the partitioning used by *Sentiers Chelsea Trails* to manage the various sectors by "champions," who have volunteered and are part of the community organization. These areas are not recognized officially in municipal regulations.



Examples of roads already set up for cyclists

2 Extensive consultation with the community

This section presents the main consultation and participation activities that marked the Master Plan preparation. In addition to the many meetings with *Sentiers Chelsea Trails* and the municipality's other partners, the mandate was the subject of a workshop in January 2013 with the study's main partners and a presentation meeting, a workshop involving members of the public and other partners.

2.1 Winter 2013 workshop

As part of the first phase of the study, an initial workshop was held on January 30, 2013, bringing together various stakeholders. The purpose of that workshop was to validate the preliminary vision of the master plan, establish the main active transportation routes to be prioritized, identify the main limitations (physical, environmental or land use) and highlight the main places of interest to be served.

The information gathered at that workshop served as a foundation for preparing the initial map in the Active Transportation Master Plan.

2.1.1 Vision and guiding principles

At present, *Sentiers Chelsea Trails* has its own vision, one that enabled the organization to carry out many initiatives connected with identifying and implementing a large part of the community network of existing trails in recent years. The organization's vision was therefore a natural starting point for identifying and preparing a municipal vision, associated with the Municipality of Chelsea's Active Transportation Master Plan.

It is in the respective *missions* of each entity that the responsibilities for creating, using and maintaining the trails can be specified. Therefore, during the workshop, participants discussed such things as the content of an initial common vision, which is presented in section 2.3 below.

That vision and the accompanying principles were validated by the public in the second consultation activity on April 5, 2014.

Vision of *Sentiers Chelsea Trails*

"A community organization dedicated to creating and protecting a green network of trails that connects the village core, schools, neighbourhoods, community centres and natural assets such as the Gatineau River and Gatineau Park."

2.2 Workshop with community and institutional partners and the public

During the second phase of the Active Transportation Master Plan's implementation, three main activities were held during the consultation process.

- *Meeting with institutional partners:* The first activity involved one-on-one meetings with the municipality's main institutional partners, namely Hydro Québec, the NCC and the MTQ. Each meeting sought to examine certain aspects of trail development that were relevant to the organization. That information was incorporated into the preliminary strategic assessment that had been prepared in advance.
- *Working meeting with Sentiers Chelsea Trails:* A working meeting was arranged in December 2013 to present the key outcomes from the strategic environmental assessment to *Sentiers Chelsea Trails*. The results of that meeting were incorporated into the strategic environmental assessment document in order to finalize it.
- *Public meeting on April 5, 2014*: The purpose of this consultation – which was a blend of presentation, open house and workshop – was to present the preliminary Active Transportation Master Plan. This consultation was held jointly with the municipality's consultation on parks.

The results of that consultation are described in greater detail in the following paragraphs.

Following a plenary PowerPoint presentation, participants worked in small groups around "kiosks" that had been set up for each study area of the Master Plan. The kiosks were moderated by a member of

our team or a member of *Sentiers Chelsea Trails* so participants could discuss their ideas and offer their opinions on the discussion topics provided in a participant workbook. A plenary discussion was then conducted to share the discussions held at the work tables.

Following the public meeting organized by the municipality, a presentation of the preliminary Master Plan was given to members of the *Sentiers Chelsea Trails* board and members. The comments received during the meeting were incorporated into this Master Plan as much as possible.

2.3 Detailed results from April 5, 2014 consultation

All participants at the consultation were given a *participant workbook* containing a number of questions about the various elements of the Active Transportation Master Plan.

Question: ***Does the vision proposed in the Active Transportation Plan reflect your priorities and ideals*** (vision proposed during the first phase of the project)**?**

A common vision to guide Chelsea's Active Transportation Master Plan?

"Chelsea's Active Transportation Master Plan is one of the preferred municipal instruments for social cohesion and promoting public health. The Plan seeks to create and protect a green municipal active transportation network serving residents and visitors for their non-motorized travels, both recreational and functional. The network connects neighbourhoods, the village core, community and recreational infrastructures, as well as the municipality's natural and heritage assets."

Please check (☑) the most appropriate smiley in one of the boxes below.			
Result	**18**	**2**	**0**

The following main comments were provided.

What the respondents like about the vision:

- Like the aspect of social cohesion and promoting physical activity
- Like the concept of connectivity and encouraging physical activity
- Like the component of public health and active travel to work
- Like the idea of promoting active lifestyle and connection to neighbourhood
- Social cohesion – promoting active transportation and connected neighbourhoods
- Promoting health and linking of neighbourhoods
- Promoting active transportation and linking the neighbourhoods

- Good vision that opens up discussion on a number of issues

What the respondents want:

- A basic principle should be adopted such as roads must systematically be improved with walkers and cyclists in mind when they undergo repairs or other work.
- Protect the green municipal network, accessible to everyone including mobility scooters
- Railway corridor – a number of people are in favour of converting it into a multi-purpose trail
- The trails are reserved for non-motorized travel and aim to link neighbourhoods
- Missing the interaction with property owners
- Vision lacks information as to how it will deal with private property – existing property and change in new ownership
- A number of participants insist that visitors should not be attracted and that the trails must be reserved mainly for residents. Same participant is concerned about the corridors' impact on private properties

Summary of results: Clearly, the initially proposed vision has unanimous approval in reflecting the public's priorities. The public particularly likes the concept of promoting social cohesion and exercise for healthy living. The concept of linking neighbourhoods is also popular. The vision should be revised to add the aspect of respecting private property owners or developing a network that respects land owners' rights and that negotiates passage across their property in a spirit of equity and cooperation.

Question: ***What do you think about the trail hierarchy proposed in the Plan?***

After reading the description and definition of the types of trails, the respondents made the following comments:

In general, most respondents like the classification and hierarchy of the proposed trail types.

- It is important to preserve the cross-country skiing and walking functions
- Develop a culture of respect for nature and riverside property owners – develop a "trail etiquette"
- Plan must be able to specify what is possible and for whom – young people and older people
- The hierarchy is good – the concept of secondary community trails is important
- Develop the key routes as a priority
- Avoid paving the trails
- There needs to be a balanced portfolio of trail types, i.e. a logical, sustainable balance for every trail type
- Missing a trail type for dog walkers
- Remember that community trails are also an opportunity to create connections with public transit

Summary of results: The positive responses show that the trail hierarchy and classification as developed during the first phase of the project are acceptable to the public. Thus, the trail hierarchy remains unchanged, and no new categories have been added.

Question: ***What do you think about bicycle lanes being introduced along the following roads?***

Proposed bicycle lanes				**Comments**
De la Montagne Road	13	5	1	This road is important to the public, especially residents of Hollow Glen, but on the condition that it is safe. A number of people doubt that it's possible unless bicycle lanes are introduced. Solutions need to be found for making De la Montagne Road safe. Very dangerous because of the speeds near the cyclists and also the danger of deer. The NCC should consider a barrier along the road.
Old Chelsea Road and Meech Lake Road	16	3	1	This road is important, especially the part that goes through the village core. A portion has already been created between the village core and the P8 parking lot. In participants' opinion, the last portion as far as P13 should be set up as a shared lane route (see Master Plan about this).
Mine Road and Notch Road	20	3	0	This route is very popular with respondents, especially commuters, because it joins up with the paved multi-purpose trail of the City of Gatineau. Notch Road between De la Montagne Road and Mine Road is considered dangerous.
Highway 105	18	1		Introducing bicycle lanes on the shoulders of Highway 105 is one of the highest priorities, as shown by the number of responses. Ideally, this project should go as far as Wakefield. This project should not be done to the detriment of developing the railway corridor.

Summary of results: While most participants would like to see bicycle lanes introduced on roads that are considered dangerous, they recognize that, in most cases, the technical difficulties and construction costs are major obstacles. Thus, the Master Plan will review the type of development either by making it a long-term project or by proposing a shared-lane road.

Question: ***Which are the most important active transportation trails or corridors to you in the proposed Plan – what would your implementation priorities be?***

- Highway 105 received the most votes. However, respondents pointed out that this route is dangerous for cyclists and walkers. They recommend the following developments:
  - pave the shoulders to create bicycle lanes that comply with standards
  - install traffic-calming measures
  - designate Highway 105 as Chelsea's main street – make it a human-scale road
- If the railway corridor were to be developed, that would avoid the costs of creating other corridors that are more costly to develop.
- More "Park and bike" areas should be established along the trails and road corridors
- Develop trails to Meredith Centre and to Grand Boisé School
- Give priority to trails that don't impact land owners
- Give priority to trails that promote connections between communities
- Give priority to the following corridors: Village core–NE quadrant of A-50 and Old Chelsea Road/Railway/A-5 right-of-way/HQ

Summary of results: All suggestions made by the public in response to this question were incorporated into the Master Plan.

Question: ***In your opinion, what would be the best use of the railway corridor that runs through the municipality?***

The public is very interested in developing the railway corridor. Most of the people responding to this question unconditionally favor the creation of a multi-purpose trail (key route) with exclusive right-of-way. They see this route as a tremendous corridor that can ultimately link the City of Gatineau to Wakefield, passing through Chelsea's territory. It would also be a trail that would connect neighborhoods and communities. However, a number of residents raised certain issues:

- This corridor should be developed in conjunction with Hwy 105 to provide an alternative
- Developing it as a multi-purpose trail would be an asset for the community
- It should not be paved
- One respondent suggested selling the rails to subsidize part of the trail
- Reception equipment should be installed at strategic places along the route
- This trail should be reserved and set up for recreational activities, not for functional trips and active transportation
- The current winter use (walking, snowshoeing, skiing) is excellent and should be maintained, but it is not well known among Chelsea residents
- At present, the train provides no benefits to Chelsea residents
- Quote – "*We are landowners along the rail corridor and 100% in support of turning it into a trail.*"

However, some respondents are not in favour of this development, fearing that such an infrastructure would attract "thousands" of visitors. If the train does not come back, the corridor should be reserved solely for Chelsea residents for walking and winter activities.

Summary of results: Not knowing what the future of the Wakefield train is, the Master Plan cannot make a decision about the corridor's potential use. However, it is clear that, based on the answers to this question, the recreational trail project would receive considerable support, from both the public and the organizations involved.

Question: ***General comments – are there any other topics that you would like to express an opinion about?***

A number of participants raised a few issues for consideration to contribute to Chelsea's Active Transportation Master Plan.

- Places need to be set up to facilitate access to different trails and corridors. A number of people suggested establishing small parking spaces along the way and connections with buses or other public transit (bike racks)
- It would be good to give priority to existing equipment and infrastructures in order to upgrade them or adapt them to active transportation usage
- A "culture of respect" needs to be developed in establishing the trails
- Tools would need to be developed to require developers to include trails in their residential development projects and protect existing or planned secondary corridors
- A few participants mentioned the lack of planning for dog owners, persons with disabilities and mobility scooters
- More public access to the Gatineau River would be great
- Important to protect the secondary and community corridors in all development projects

A few compliments, too…

- Full support and commend the work done
- Improved safety is welcome
- Consultation is a good idea
- Thank you, great work
- Excellent initiative
- Good work

Summary of results: All feasible suggestions have been incorporated into the Master Plan to the extent possible.

Workshops with partners and the public during the April 5, 2014 meeting

3 Strategic environmental assessment

This section presents the Strategic environmental assessment (SEA), which is a major component of the mandate. The purpose of this activity was to assess the environmental, technical and financial feasibility of building a trail or using a corridor as proposed in the preliminary Master Plan submitted in the first phase of the project. In general, the master plan proposals will be evaluated, in large trail trunks or segments, in terms of their impact on the surroundings, their benefits or the issues they may raise.

3.1 Methodology used for Strategic environmental assessment

The assessment criteria presented in the Appendix were used to evaluate the feasibility of implementing the proposed routes and to take into account the path's ability to:

- Improve the local transportation network by providing a link to the trail network and safe separation from automobiles;
- Allow for assessing the impact on the natural environment in order to prevent negative impacts by locating the trails outside of sensitive natural areas and reducing the number of waterways crossed;
- Provide a safe, useful connection for the local community by planning a separation from automobiles and improving the link with complementary infrastructures and using adjacent land;
- Be technically feasible, preventing impacts on private properties and being compatible with existing public services.

A performance grade of poor, acceptable or good was used to evaluate each criterion. Thus, a performance grade of “poor” indicates that there are many challenges in implementing a multi-purpose trail in the planned location and that implementing such a trail may have negative impacts on certain aspects of the surroundings (e.g. transportation, natural environment, local community, technical or cost). Considerations that limit implementation will be presented in the assessment. A performance grade of “good” indicates that the proposed trail has only a few issues for implementing it and limited negative impacts.

3.2 Definition of types of corridors and trails

Chelsea's Active Transportation Master Plan presents several types of trails primarily for recreational activities and cycling corridors for trips that are more functional.

3.2.1 Multi-purpose trails with exclusive right-of-way

Multi-purpose trails with exclusive right-of-way are separate from automobile traffic. They are usually not paved and are shared for various uses such as bicycling, walking, cross-country skiing and snowshoeing. Ideally, they are at least three metres wide to enable passage in both directions. Chelsea's Active Transportation Master Plan sets out three types of multi-purpose trails with exclusive right-of-way.

Key routes (KR)[1]

The key routes of the Active Transportation Master Plan form the basic framework of the network of multi-purpose trails with exclusive right-of-way. These trails are generally several kilometres long and enable travel in the north/south and east/west directions.

Secondary multi-purpose trails (SMT) with exclusive right-of-way

The secondary trails are used to connect the key routes, serve residential neighbourhoods and provide access to main destinations (schools, parks, access to water, Gatineau Park, etc.). Also, by connecting the north/south key routes, the secondary trails offer the possibility of doing multiple loops of varying lengths. The proposed secondary trails are briefly described below.

Community trails (CT)

Community trails are often referred to as "natural trails" or "wiki trails." They are rather narrow and are usually geared to walking and snowshoeing in the winter. They help connect residents in surrounding neighbourhoods and give them access to the multi-purpose trail network. Since these trails are very local and small in scale, they are not identified in the Master Plan. They, too, will be the subject of negotiations and agreements with landowners.

3.2.2 Bicycle routes bordering road network

Bicycle lanes (BL) and paved shoulders

A bicycle lane is developed in an urban setting, preferably where the posted maximum speed is 50 km/h or less. It is reserved exclusively for use by cyclists and is set off by markings on the ground or by physical structures. Its width varies between 1.5 m and 1.75 m. Where the speed is greater than 50 km/h or when located in a rural setting, like in the Municipality of Chelsea, the development is instead a paved shoulder that is not specifically designated as a bicycle lane and is a minimum of 1.75 m wide.

[1] Note: the acronyms designating the type of trail or corridor will be used throughout the texts and on the Master Plan's map.

Designated shared roadways (DSR)

A designated shared roadway is a street or road officially recognized as a bikeway that cyclists and motorists share. Ideally, automobile traffic is low there, i.e. fewer than 1,000 vehicles/day in a rural setting and fewer than 3,000 vehicles/day in an urban setting. A designated shared roadway is set up along a trajectory that is frequently used by cyclists, and the route is marked.

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

Axe structurant AS 1 – Corridor du chemin de fer Hull – Wakefield	
	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. ▪ ***Zonage :*** Public – appartiens 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
Le sentier est proposé dans un couloir ferroviaire existant qui a déjà été perturbé. Certaines sections de la piste passent par des terrains en pente et le long des berges de la rivière Gatineau, ce qui l'expose à des ravinements causés par des tempêtes violentes. Certains résidents ne sont pas en faveur d'une piste à cet endroit à cause de l'affluence potentielle de visiteurs.	▪ 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	**Synthèse de l'évaluation**
▪ Le sentier est proposé dans un nouveau corridor et impliquerait l'élimination de végétation non perturbée jusqu'à présent (mais aucune zone boisée importante n'est traversée par ce tracé). ▪ Traverserait 4 ruisseaux et le tracé ne peut pas être modifié.	▪ Croiserait la A-5 et la route 105 et nécessiterait des investissements en infrastructure : la route 105 pourrait être traversée avec un passage, mais la A-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. ▪ ***Zonage*** **:** Public – PU-4, RA-5, RA-87, RA-92 ▪ ***Zone(s) d'analyse traversée(s)*** **:** 1 b ▪ ***Partenaires*** **:** MTQ, MRC, HQ

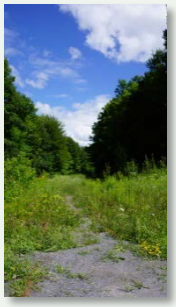
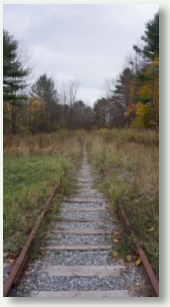
Environnement naturel	Synthèse de l'évaluation
▪ Le sentier est proposé dans un nouveau corridor et impliquerait l'élimination de végétation non perturbée jusqu'à présent (mais aucune zone boisée importante n'est traversée par ce tracé). ▪ Traverserait 4 ruisseaux. Tracé et le tracé ne peut pas être modifié.	▪ Il s'agit de la ligne 1370 à 120 kV ▪ 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	
	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 mouvement de masse et de milieux sensibles, ce qui pourrait contraindre sa réalisation. ▪ ***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.
Environnement naturel	**Synthèse de l'évaluation**
Le sentier est proposé dans un nouveau corridor et impliquerait l'élimination de végétation non perturbée jusqu'à présent (mais aucune zone boisée importante n'est traversée par ce tracé).	▪ 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	
	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.

- ***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
Le sentier est proposé dans un nouveau corridor et impliquerait l'élimination de végétation non perturbée jusqu'à présent (mais aucune zone boisée importante n'est traversée par ce tracé).	▪ 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 *hypothétique* de mouvement de masse, mais également par zones de risque modéré/moyen/élevé.

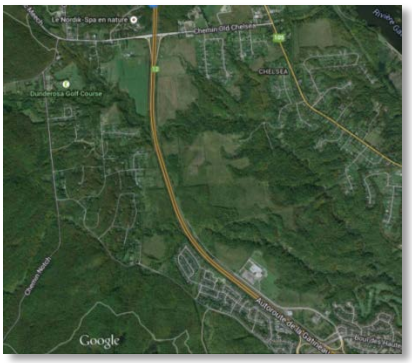
Le corridor du chemin de fer a le potentiel de devenir l'un des axes récréatif important de la municipalité mais aussi à l'échelle régionale

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

SPS 1 – Emprise de l'autoroute 5 (A-5)	
 	▪ 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, ce qui favorise la continuité du déplacement. 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. ▪ 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. ▪ 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.
	▪ ***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**
▪ Une section de l'autoroute 5 passe à travers une zone boisée importante (du Chemin Pine pour environ 1 km vers le sud). ▪ Le couloir est souvent très étroit en raison de façades rocheuses et	▪ Croiserait le corridor proposé de l'Autoroute 50. ▪ Étroit entre escarpements rocheux apiques par endroit (nord 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

autres caractéristiques topographiques. ▪ Croiserait 7 ruisseaux et 5 zones humides.	réalisable à l'intérieur du corridor du MTQ compte tenu, entre autres, des vitesses et volume de circulation.

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



Plusieurs membres de *l'organisme communautaire Sentiers Chelsea* 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.

- ***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
▪ Aucun impact identifié sur le milieu dans ce corridor. ▪ Un ruisseau important à traverser.	▪ 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.

SPS 3 – Centre-village de Old Chelsea

- 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.
- Du côté sud, une boucle permet de relier les quartiers résidentiels au centre-village. Une partie de ces sentiers pourrait être raccordé à l'emprise de la A-50 jusqu'au chemin de la Mine er 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.
- Du côté nord, le sentier se trouve dans l'emprise de l'A-5 et rejoint la bande cyclable existante du chemin Scott.

	▪ ***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**
▪ Le sentier est proposé dans un nouveau corridor et impliquerait l'élimination de végétation non perturbée jusqu'à présent (mais aucune zone boisée importante n'est traversée par ce tracé). ▪ 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 une zone de haut risque.	▪ 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	
	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. ▪ ***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**
La majorité du sentier est proposé dans un nouveau corridor et impliquerait l'élimination de végétation non perturbée jusqu'à présent (mais aucune zone boisée importante n'est traversée par ce tracé).	▪ 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	Synthèse de l'évaluation
▪ La majorité du sentier est proposé à l'intérieur d'un réseau informel sur le terrain d'Hydro-Québec. La végétation serait probablement perturbée afin de réaliser certains liens avec d'autres sentiers, mais aucune zone boisée importante ne serait affectée. ▪ Se trouve dans une zone de mouvement de masse.	▪ 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	Synthèse de l'évaluation

Le sentier est proposé dans un nouveau corridor et impliquerait l'élimination de végétation non perturbée (aucune zone boisée importante traversée)	▪ Doit traverser la 105, peut être achalandée. ▪ Doit traverser 18 propriétés privées. Avantage : se connecterait à des sentiers informels existant.

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	Synthèse de l'évaluation
La majorité du sentier est proposé à l'intérieur d'un réseau informel existant. La végétation serait probablement perturbée.	▪ 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.

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	Synthèse de l'évaluation
La majorité du sentier est proposé à l'intérieur d'un nouveau corridor. La végétation serait probablement perturbée, mais aucune zone boisée importante ne serait affectée.	▪ 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 ▪ Accès à l'eau

	▪ Proximité d'un parc

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

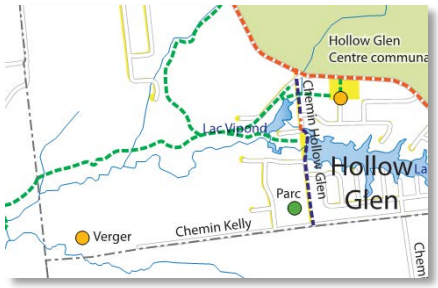
	Cet autre sentier est-ouest pourrait profiter du terrain de la propriété de la CCN pour donner accès aux résidents situés à l'est de la route 105 au sentier longeant l'A-5 et le tunnel donnant accès au parc de la Gatineau. ▪ ***Zonage* :** Parc de la Gatineau (CCN) ▪ ***Zone(s) d'analyse traversée(s)* :** adjacent à la zone 4 ▪ ***Partenaires* :** CCN
Environnement naturel	**Synthèse de l'évaluation**
Ce sentier est localisé à l'intérieur d'un secteur boisé important. Cependant, le sentier est existant et ne nécessiterait aucune perturbation de la végétation.	▪ 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	**Synthèse de l'évaluation**
▪ Ces sentiers sont proposés à l'intérieur de nouveaux corridors. ▪ La végétation serait probablement perturbée, mais aucune zone boisée importante ne serait affectée. ▪ Le secteur possède des zones	▪ 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.

d'extraction qui pourraient être en conflit avec certains tracés. ▪ Traverse 3 ruisseaux et 1 zone humide.	▪ Certains des tracés indiqués comme étant des sentiers polyvalents en site propre existent déjà. ▪ 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

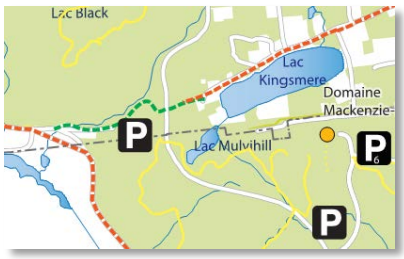


Les sentiers proposés relient le centre communautaire au corridor du ruisseau Breckendridge. De plus, un sentier est proposé dans le futur développement immobilier (ALJA Development).

- ***Zonage* :** CC-99, RA-96, PAE-95
- ***Zone(s) d'analyse traversée(s)* :** 5
- ***Partenaires* :** CCN, Propriétaires de terrains

Environnement naturel	Synthèse de l'évaluation
▪ La majorité du sentier est proposé à l'intérieur d'un nouveau corridor. La végétation serait probablement perturbée, mais aucune zone boisée importante ne serait affectée. ▪ Traverserait 5 ruisseaux.	▪ 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



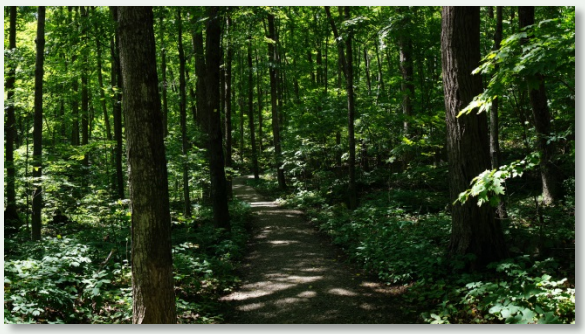
Ce lien est un ancien sentier déjà utilisé dans le passé. C'est le lien le plus efficace entre le quartier Hollow Glen et le centre-village, d'où son importance pour les résidents de ce secteur.

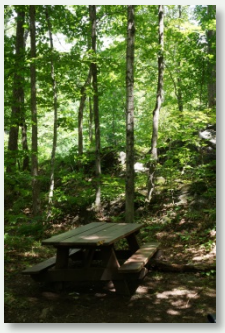
- ***Zonage* :** Parc de la Gatineau
- ***Zone(s) d'analyse traversée(s)* :** 5
- ***Partenaires* :** CCN

Environnement naturel	Synthèse de l'évaluation
Milieu sensible protégé par la CCN	▪ 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	**Synthèse de l'évaluation**
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 environnementale et écologique acceptables.	▪ 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 avoisinants

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

BC1 – Route 105	
	Cet axe nord-sud permet de relier Gatineau à Wakefield en traversant la municipalité de Chelsea. L'aménagement 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. ▪ ***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**
▪ Ce sentier est proposé à l'intérieur d'un corridor existant (accotements parfois pavé ou en gravier). ▪ Alors qu'aucune végétation ne sera affectée, notons que le corridor traverse un secteur forestier d'intérêt à sa jonction avec le 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.	▪ 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. ▪ Il va falloir développer des stratégies pour ralentir la circulation sur ce segment.

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	**Synthèse de l'évaluation**
Ce sentier est proposé à l'intérieur d'un corridor existant (accotements parfois pavé ou en gravier) qui a déjà été perturbé.	▪ 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
▪ Ce sentier est proposé à l'intérieur d'un corridor existant aux accotements très étroits. ▪ 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
Ce sentier est proposé à l'intérieur d'un corridor existant (accotements en gravier) qui a déjà été perturbé et qui, de façon générale, nécessiterait donc	▪ 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

aucune intervention sur le milieu.	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, d'où l'implication de la CCN dans ce secteur.

BC 5 – Chemin Kingsmere	
	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). Un ancien chemin, reliant le chemin de la Montagne au chemin Kingsmere pourrait être aménagé en sentier polyvalent en site propre. (voir SPS 12)
	▪ ***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**
Ce sentier est proposé à l'intérieur d'un corridor existant (accotements en gravier) qui a déjà été perturbé et qui, de façon générale, nécessiterait donc aucune intervention sur le milieu.	▪ 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	
	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. ▪ ***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**
Ce sentier est proposé à l'intérieur d'un corridor existant (accotements en gravier) qui a déjà été perturbé et qui, de façon générale, nécessiterait donc aucune intervention sur le milieu.	▪ 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	
	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. ▪ ***Zonage* :** Parc de la Gatineau ▪ ***Zone(s) d'analyse traversée(s)* :** Proximité de 4 ▪ ***Partenaires* :** CCN
Environnement naturel	**Synthèse de l'évaluation**
Ce sentier est proposé à l'intérieur d'un corridor existant (accotements en gravier) qui a déjà été perturbé.	Sur le territoire du Parc de la Gatineau.

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	**Synthèse de l'évaluation**
Ce sentier est proposé à l'intérieur d'un corridor existant (accotements en gravier) qui a déjà été perturbé et qui, de façon générale, nécessiterait donc aucune intervention sur le milieu.	▪ 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* :** Municipalité serait une partenaire de la CCN
Environnement naturel	**Synthèse de l'évaluation**
Ce sentier est proposé à l'intérieur d'un corridor existant (accotements en gravier) qui a	▪ À l'extérieur des limites de la municipalité ▪ Sur le territoire du Parc de la Gatineau.

déjà été perturbé et qui, de façon générale, nécessiterait donc aucune intervention sur le milieu.	▪ 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

Une bande cyclable est à l'étude 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. 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.

La CCN est un promoteur important dans la réalisation de ce projet.

- ***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	Synthèse de l'évaluation
▪ Ce sentier est proposé à l'intérieur d'un corridor existant (accotements en gravier) qui a déjà été perturbé et qui, de façon générale, nécessiterait donc aucune intervention sur le milieu. ▪ Semble traverser 2 ruisseaux dans les frontières de zone 1a, mais comme il s'agit de bande cyclable proposée, ponts et infrastructures peuvent peut être déjà existants.	▪ 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

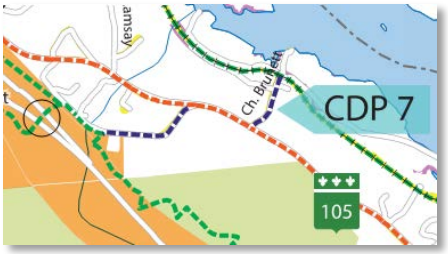
Ce corridor est une prolongation naturelle de la route 105 qui

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	Synthèse de l'évaluation
Ce sentier est proposé à l'intérieur d'un corridor existant qui a déjà été perturbé et qui, de façon générale, nécessiterait donc aucune intervention sur le milieu.	▪ 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	Synthèse de l'évaluation
Ce corridor est proposé à l'intérieur d'un système de rues existantes et qui, de façon générale, nécessiterait donc aucune intervention sur le milieu.	▪ 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 segment du corridor du chemin Notch ne possède pas d'accotements pavés et est très fréquenté par les automobilistes. C'est un corridor qui pourra être considéré dans le long terme lorsque le chemin de la Montagne sera aménagé pour les cyclistes. ▪ ***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**
Ce sentier est proposé à l'intérieur d'un corridor existant (accotements en gravier) qui a déjà été perturbé et qui, de façon générale, nécessiterait donc aucune intervention sur le milieu.	▪ 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 A strategy for the future in Chelsea's Active Transportation Master Plan

The purpose of this chapter is to specify the role and future of the municipal network of recreational trails and the municipal roadside bicycle network. It is part of the long-term planning that addresses, on the one hand, the local population's needs and, on the other, the limitations of all types (human and financial resources) that must be dealt with to ensure continued use and maintenance.

4.1 Renewed vision

As discussed in section 2.3, the public approved of the Master Plan's vision, which had been developed during the first phase of the project. However, a number of comments referred to the vision's lack of references to landowners' rights and their key role in implementation of the community trails in particular. This is why the initial vision was revised by adding a few words in that regard.

A common vision to guide Chelsea's active transportation master plan?

"Chelsea's Active Transportation Master Plan is one of the preferred municipal instruments for social cohesion and promoting public health. The Plan seeks to create and protect a green municipal active transportation network serving residents and visitors for their non-motorized trips, both recreational and functional. The network interconnects neighbourhoods, the village core, community and recreational infrastructures, as well as the municipality's natural and heritage assets. It is a given that the community trails in particular will be developed in partnership with landowners."

4.2 Implementation policies and principles

The Master Plan's development must be accompanied by implementation principles and policies that help guide implementation of each stage of the Plan. The accompanying policies for Chelsea's Active Transportation Master Plan are as follows:

Receive the support of the "Sentiers Chelsea Trails" organization in the subdivision proposal analysis process: By adopting the Active Transportation Master Plan, the municipality will have a strategic tool in hand to guide the planning of trails on its territory. Since the creation of *Sentiers Chelsea Trails*, the municipality has been able to rely on the expertise of an organization made up of members of the public for detailed analysis of the active transportation issues of the various subdivision projects submitted to it. To date, that expertise has proven valuable for the municipality because it considerably increases municipal capacity for studying the projects submitted to it in detail. As part of the Master Plan's implementation, the municipality intends to keep drawing on that expertise.

Develop new responsibilities for real estate developers in the context of trail building during new subdivision projects: The Active Transportation Master Plan is ambitious, and carrying it out will require significant investments of public funds to develop trails on land that is already municipal property. Since

the municipality's revenue is limited, active transportation will therefore be added to a long list of municipal priorities.

To reduce the municipal burden, the Council should, after adopting the Master Plan, consider trail-building during new subdivision projects to be the developer's responsibility, the same way that roads are. Thus, trails would henceforth be considered transportation infrastructure, which is an integral part of subdivision projects. Building trails in accordance with municipal standards would therefore be the complete responsibility of developers. Since this is the case for roads, once the trail-building is finished, inspected and approved by the municipality, ownership of the trails would be transferred to the municipality.

Revise the method by which real estate developers contribute for parks and playgrounds: At present, the calculation of a developer's monetary contribution when the municipality decides to receive its contribution, or part of it, in cash is not always to the municipality's advantage. Given the increasing demand for infrastructure investments, to which trails will be added, it is important for the municipality to revise how it calculates the cash contribution for parks and playgrounds. Thus, the municipality could examine the approach of other municipalities that, for example, require the contribution of registered lots for resale purposes.

***Approve the planning principles for the following trails*:** The Master Plan was prepared by taking a number of planning principles into account. The following list restates much of that list while also drawing on the priorities derived from the consultation process with the municipality's partners and the public. The following implementation principles are an integral part of the Master Plan:

- The trail network is above all devoted to non-motorized travel in order to promote active transportation in all its forms (cycling, walking, cross-country skiing) and for various client bases (ages, physical fitness levels) and in all seasons. Moreover, certain corridors in the network are specifically designed to accommodate and facilitate functional trips (work, school, etc.) in safe conditions;
- The master plan is the primary instrument used for the short-, mid- and long-term planning of the trail corridors on public and private lands targeted for development or subdivision projects;
- Chelsea's network must link up with the networks of neighbouring municipalities, the City of Gatineau's network and the trail system in Gatineau Park. In addition to creating continuous north/south and east/west key routes and interconnecting neighbourhoods and points of interest, the network must include loops of various sizes;
- The layout of trails crossing or bordering on private land must factor in the landowners' concerns and interests. In all cases, formal agreements must be entered into with the owners.
- Support the transfer of trail ownership to the municipality while absorbing the surveying and notary costs when private owners agree to grant permanent easements allowing trails on their land.
- The Master Plan's implementation must factor in the potential environmental impacts of building and using the trails;
- Where possible or necessary, the trails will have to provide strategically located parking spaces or be connected to a public transit system;
- Trail development will have to follow the planning, design, equipment, maintenance and signage policies of organizations recognized in the field, such as the International Mountain

Bicycling Association and the Appalachian Mountain Club's Guide to Trail Building and Maintenance as well as other recognized sources in these fields.

4.3 Recommendations and implementation of recreational trails and cycling corridors

This section presents the recommended strategic approach and the specific implementation recommendations for each recreational trail and cycling corridor identified in the Active Transportation Master Plan.

4.3.1 Structuring of the Implementation Plan

The tables presented on the following pages consist of a number of topics that specify the different components of the Implementation Plan. These topics are defined as follows:

The recommended strategic approach specifies one or more particular aspects of implementing a recreational trail or cycling corridor, and guides the identification of a specific recommendation.

- The next two columns present the *responsibilities* and the high-level estimate of the *costs* of carrying out the recommendations.
- The lower part of the table presents one or more *specific recommendations* as well as the *sequence* of their implementation.

Responsibilities: The stakeholders in the various implementation actions being carried out consist of a number of organizations and institutions. The one responsible for establishing each strategic action is first shown in bold text. The primary partners in implementing these recommendations are as follows:

- **Chelsea –** the Municipality of Chelsea generally being the authority responsible for initiating and carrying out the projects
- **PLO** – private landowners
- **HQ** – Hydro-Québec
- **MTQ** – Ministère des Transports du Québec
- **RCM** – Collines-de-l'Outaouais RCM
- **NCC** – National Capital Commission
- **SCT** – the Sentiers Chelsea Trails organization
- **Gatineau** – the City of Gatineau
- **Public** – the general public

Estimate of execution or implementation costs: Given the strategic nature of the recommendations, it is only possible to prepare a rough estimate of the costs of carrying out the various strategic actions proposed. A detailed estimate of the execution costs is, in fact, subject to conditions and circumstances that are not known at this time, such as conducting research, an internal study or a study by a consultant, the complexity and spatial extent of an isolated issue, etc. Thus, dollar symbols are used to represent

the different cost levels that should be anticipated for the various strategic actions proposed:

$	< $25,000
$$	$25,000 to $100,000
$$$	$100,000 and up

Also note that a number of strategic actions are associated with activities that must be carried out internally using the Municipality of Chelsea's human resources. Where the proposed action comes under an internal administrative policy or process, the action is identified as **internal**. Also, a number of actions fall to partners or other stakeholders that must absorb the implementation costs.

As for the ***implementation sequences*** of the recommended actions or interventions, experience shows that it is rarely possible to meet a specific implementation deadline or even estimated implementation time periods. Each component of the Implementation Plan will be individually influenced by the availability of budget resources, the municipal and regional approval process, the availability of provincial grants, the implementation time of complementary activities and so on. Therefore, the implementation agenda of the various actions and interventions from the action plan is presented in the form of *sequences* that give the preferred order of each action.

- ***Sequence A*** refers to recommendations that can be carried out without any other prior actions in the short term. These are actions that need to be carried out as a priority over the actions of the subsequent sequences. They are usually activities or interventions that are easily done, not too costly or not involving complex approvals. The actions included in this sequence make it possible to immediately give effect to certain components of the Master Plan.

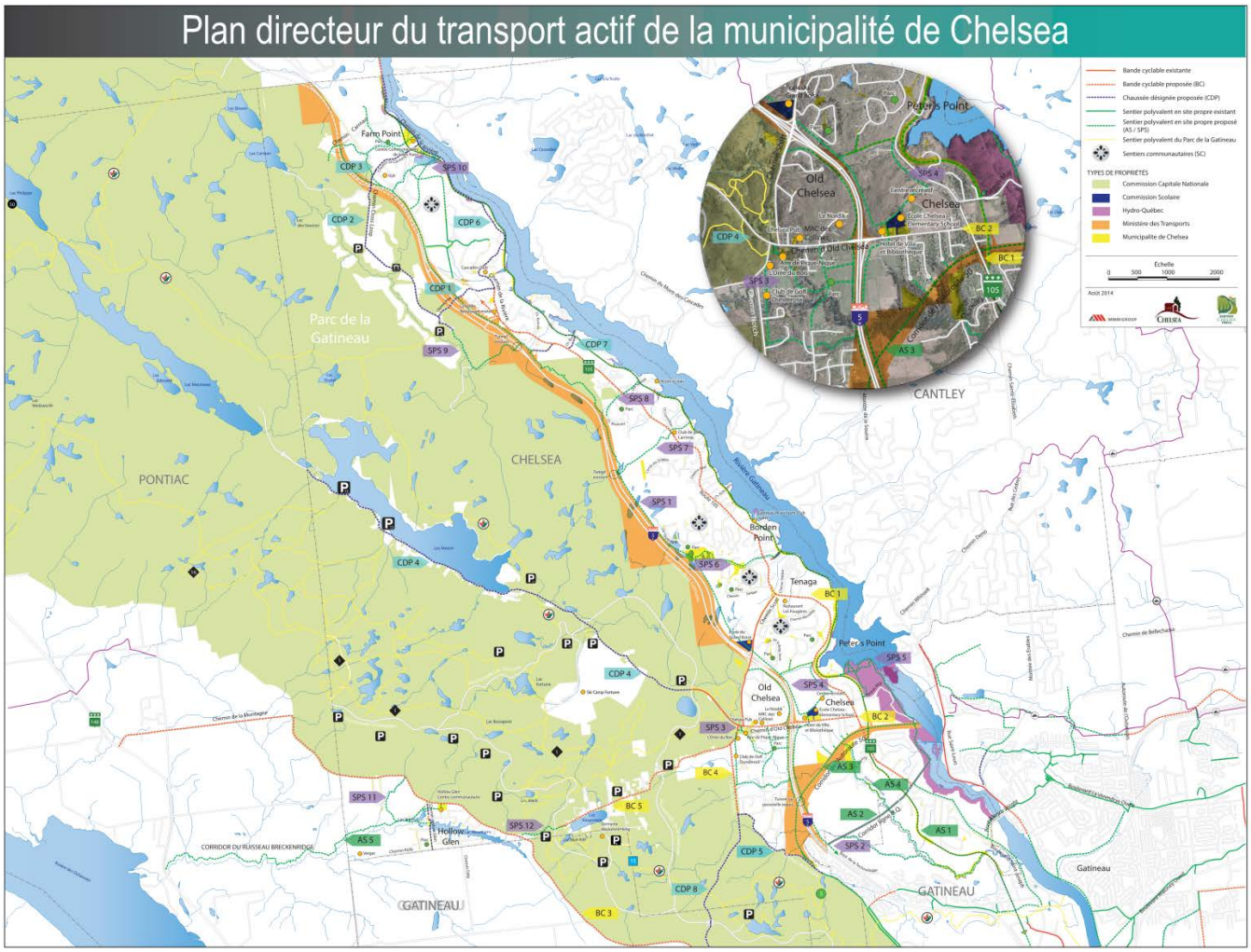
- ***Sequence B*** refers to recommendations that require a longer preparation period, obtaining budgets or authorizations, or that are dependent on the implementation of specific major activities or complementary studies.

- ***Sequence C*** includes activities or actions with implementation stages that are more complex or more costly to carry out, or actions that start in a previous sequence but will likely continue over a longer period.

In the tables below, the symbol ■ shows the implementation ***starting point*** of an activity or action. The symbol ► indicates that the recommended action will potentially continue into the later implementation sequences.

Map of Chelsea's Active Transportation Master Plan

The map that accompanies the Master Plan, an illustration of which is shown below, is contained in the pocket of this document. The Action Plan that follows must be consulted in conjunction with that map.



The following tables present the Master Plan's main implementation themes.

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

AS 1	Corridor du chemin de fer Hull – Wakefield	
Approche stratégique recommandée	Partenaire(s)	$$$
Ce corridor appartient à la municipalité de Chelsea, ce qui veut dire que la municipalité peut décider de son avenir si l'entente avec l'utilisateur actuel est terminée. L'avenir du train à vapeur entre Hull/Chelsea/Wakefield n'est pas connu pour l'instant. Il constitue un des grands attraits touristiques de la région, mais n'est plus en service depuis l'été 2011. Une	▪ **Chelsea** ▪ SCT ▪ Citoyens ▪ MRC ▪ Gatineau	$$$

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. ▪ Il y a 3 options : o 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. o 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. o 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.		

Recommandation(s)	A	B	C
▪ 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 au besoins.		■	►

AS 2	Corridor réservé de la A-50 (ouest)	
Approche stratégique recommandée	Partenaire(s)	$$$
▪ I y a eu discussion avec le MTQ il y a 3 ans (Robert Perrin – responsable du transport actif) et on ne s'attend pas à ce que l'A-50 devienne réalité avant longtemps. La traversé de la rivière Gatineau, des ravins importants ainsi que le ruisseau Chelsea représentent des défis pour ce corridor.	▪ **Chelsea** ▪ HQ ▪ MTQ	$$ Interne

Recommandation(s)	A	B	C
▪ Entamer le processus de négociation avec le MTQ à court terme. ▪ Corridor à privilégier pour le transport actif dans l'axe nord-sud à l'ouest de la A-5, reliant le centre-village et le réseau de la CCN. ▪ Examiner le potentiel de créer une grande boucle en conjonction avec le corridor		■	►

d'Hydro-Québec (AS 3).			

AS 3	Emprise Hydro-Québec	
Approche stratégique recommandée	Partenaire(s)	$$$
▪ Entamer le processus de négociation avec HQ à moyen terme. ▪ Possibilité de créer une boucle avec les corridors de HQ, de l'A-5 et de l'A-50. Elle pourrait mener au village et pourrait être empruntée pour éviter les obstacles naturels.	▪ **Chelsea** ▪ HQ ▪ MTQ	$$ Interne

Recommandation(s)	A	B	C
▪ Entamer le processus de négociation dès que possible ▪ Le corridor de l'Autoroute 50 et celui de HQ étant parallèles et rapprochés, examiner le potentiel de créer une grande boucle en conjonction avec le corridor réservé de la A-50 (AS 2).		■	►

AS 4	Corridor du ruisseau Chelsea	
Approche stratégique recommandée	Partenaire(s)	$$$
▪ Corridor qui présente des conditions environnementales sensibles à prendre en considération.	▪ **Chelsea** ▪ MRC ▪ CCN ▪ SCT	$$ Interne

Recommandation(s)	A	B	C
Faire une évaluation environnementale avant de procéder à la planification de ce sentier.	■	►	►

AS 5	Corridor du ruisseau Breckenridge	
Approche stratégique recommandée	Partenaire(s)	$$$
▪ Le quartier Hollow Glen est isolé du reste de la municipalité. En plus d'offrir un lien récréatif à ce quartier vers l'extérieur de la municipalité, ce corridor pourrait aussi contribuer au réseau de sentier récréatif de la Ville de Gatineau et les MRC des Collines et de Pontiac. Ceci permettrait un partage des coûts de réalisation par plusieurs entités municipales.	▪ **Chelsea** ▪ PT ▪ MRC ▪ SCT ▪ Gatineau ▪ Municipalité	$$$

AS 5	Corridor du ruisseau Breckenridge			
Approche stratégique recommandée		Partenaire(s)	$$$	
▪ 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)		de Pontiac		
Recommandation(s)			**A**	**B**	**C**
▪ Entreprendre des discussions avec la Ville de Gatineau et la municipalité de Pontiac afin d'évaluer la faisabilité de ce projet. ▪ 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)		
Approche stratégique recommandée		Partenaire(s)	$$$
▪ Moins d'importance lui serait accordée si le corridor ferroviaire était mis en valeur. ▪ Le MTQ n'entrevoit pas la possibilité d'implanter un corridor le long de cet axe. ▪ Du côté ouest, les maisons se trouvent trop proches pour permettre un sentier de ce côté (au lieu, utiliser l'A-50 pour voyager nord-sud).		▪ **Chelsea** ▪ MTQ ▪ MRC ▪ CCN ▪ SCT	$$

Recommandation(s)	A	B	C
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.		■	►

SPS 2	Lien avec le boulevard de la Technologie dans Gatineau		
Approche stratégique recommandée		Partenaire(s)	$$$
▪ Il faudrait prolonger le boulevard de la Technologie existant jusque sur le territoire de la municipalité de Chelsea. ▪ Ce corridor serait d'autant plus important qu'il pourrait dans une certaine mesure remplacer l'utilisation du corridor ferroviaire pour réaliser ce lien avec la Ville de Gatineau.		▪ **Chelsea** ▪ MTQ ▪ MRC ▪ Gatineau	$$

Recommandation(s)	A	B	C
▪ Envisager de développé ce corridor en collaboration avec la ville de Gatineau.		■	

SPS 3	Centre-village de Old Chelsea			
Approche stratégique recommandée		Partenaire(s)	$$$	
▪ Il y a 2 ponceaux (box culverts) au sud du Chemin Old Chelsea : Un ingénieur en hydraulique a mentionné qu'il serait possible d'en fermer un et de l'utiliser en tant que tunnel, ce qui permettrait également d'éliminer la recommandation d'un tunnel au sud au niveau de l'autoroute 50. Cette option est à examiner.		▪ **Chelsea** ▪ MTQ ▪ CCN ▪ SCT	$$ Interne	
Recommandation(s)			**A**	**B**	**C**
▪ 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			
Approche stratégique recommandée		Partenaire(s)	$$$	
▪ Ces sentiers existent déjà en grande partie, mais doivent être confirmés et entretenus.		▪ **Chelsea** ▪ PT ▪ SCT	$ Interne	
Recommandation(s)			**A**	**B**	**C**
▪ Implanter une signalisation adéquate le long des sentiers. ▪ Impliquer les membres de l'organisme Sentiers Chelsea pour confirmer et entretenir ces sentiers.			■	►	►

SPS 5	Hydro-Québec (Peter's Point)			
Approche stratégique recommandée		Partenaire(s)	$$$	
▪ Peuvent représenter un défi à cause des lignes d'Hydro-Québec et de la proximité à la centrale hydroélectrique.		▪ **Chelsea** ▪ HQ ▪ SCT	$$ Interne	
Recommandation(s)			**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			
Approche stratégique recommandée		Partenaire(s)	$$$	
▪ Sentier est-ouest important qui pourrait en partie utiliser des terrains appartenant à la municipalité.		▪ **Chelsea** ▪ PT ▪ CCN ▪ SCT	Interne	
Recommandation(s)			**A**	**B**	**C**
▪ 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			
Approche stratégique recommandée		Partenaire(s)	$$$	
▪ 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.		▪ **Chelsea** ▪ PT ▪ SCT	Interne	
Recommandation(s)			**A**	**B**	**C**
▪ 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			
Approche stratégique recommandée		Partenaire(s)	$$$	
▪ Sentier est-ouest important d'un parc appartenant à la municipalité et qui donne un accès à la rivière à proximité.		▪ **Chelsea** ▪ PT ▪ SCT	$ Interne	
Recommandation(s)			**A**	**B**	**C**
▪ 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)			
Approche stratégique recommandée		Partenaire(s)	$$$	
▪ Le chemin menant au stationnement P16 est proposé en chaussée désignée.		▪ **Chelsea** ▪ CCN ▪ SCT	Interne	
Recommandation(s)			**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			
Approche stratégique recommandée		Partenaire(s)	$$$	
▪ 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.		▪ **Chelsea** ▪ PT ▪ SCT ▪ Citoyens	$ Interne	
Recommandation(s)			**A**	**B**	**C**
▪ 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

Approche stratégique recommandée	Partenaire(s)	$$$
▪ Ces sentiers servent une fonction communautaire pour le secteur de Hollow Glen.	▪ **Chelsea** ▪ CCN ▪ SCT	Interne

Recommandation(s)	A	B	C
▪ 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

Approche stratégique recommandée	Partenaire(s)	$$$
▪ 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	▪ **Chelsea** ▪ PT ▪ CCN ▪ SCT	$ Interne

Recommandation(s)	A	B	C
▪ 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 router (Bande cyclable)

BC 1	Route 105		
Approche stratégique recommandée		Partenaire(s)	$$$
▪ En l'absence d'un sentier en site propre, tel celui du corridor ferroviaire, la route 105 offre le meilleurs, et pour l'instant le plus intéressant, corridor nord-sud récréatif pour cyclistes. ▪ Il existe déjà plusieurs sections qui sont suffisamment larges pour accommoder une bande cyclable et qui sont déjà pavées. ▪ Plusieurs secteurs de la route pourraient être améliorés avec des investissements acceptables pour ce type de projet. ▪ Avec l'ouverture de la prolongation de l'A-5 vers Wakefield, il devrait y avoir moins de circulation sur la route 105 permettant un environnement plus sécuritaire pour le cyclisme.		▪ **Chelsea** ▪ MTQ ▪ MRC ▪ SCT	$$$ Interne

Recommandation(s)	A	B	C
▪ 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. ▪ Développer des mesures de ralentissement de la circulation (Traffic Calming) sur le tronçon de la 105 qui appartient à la municipalité, entre le chemin Old Chelsea et Tulip Valley. ▪ 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. ▪ Rentrer en communication avec la MTQ afin de faire le suivi concernant le projet de piste cyclable sur le tronçon de la 105 entre le pont Alonzo et le chemin Old Chelsea.	■	►	

BC 2	Chemin Old Chelsea (De la route 105 au stationnement P8)		
Approche stratégique recommandée		Partenaire(s)	$$$
▪ Les recommandations qui suivent proviennent Plan de circulation et stationnement du centre-village de Chelsea (AECOM, septembre 20011)		▪ **Chelsea** ▪ MTQ ▪ PT ▪ CCN	$$$

Recommandation(s)	A	B	C
▪ 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.	■	►	

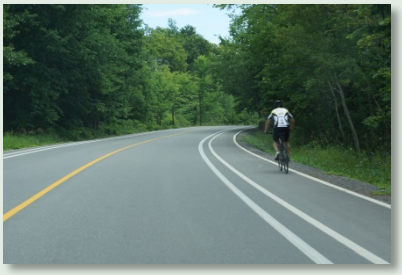
Du côté nord, elle se situe entre le stationnement et la voie de circulation. Cette bande cyclable vient se connecter aux bandes cyclables existantes sur le chemin Scott et le chemin de Kingsmere. ▪ Dans la zone est, il est plutôt recommandé d'aménager la voie cyclable au niveau du trottoir afin de la 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			
Approche stratégique recommandée		Partenaire(s)	$$$	
▪ Devrait être considéré si le développement de Gatineau se poursuit le long du chemin de la Montagne. ▪ La création d'une bande cyclable nécessiterait la contribution de la Ville de Gatineau à un tel projet. ▪ Basse priorité due aux coûts importants d'aménagement, mais tout de même une connexion logique et unique dans le plus long terme.		▪ **Chelsea** ▪ PT ▪ MRC ▪ CCN ▪ SCT ▪ Gatineau	$$$	
Recommandation(s)			**A**	**B**	**C**
Garder ce projet pour le long terme en considération des disponibilités budgétaires et des priorités de la ville de Gatineau.					■

BC 4	Chemin Notch Entre chemin de la Mine et chemin Kingsmere			
Approche stratégique recommandée		Partenaire(s)	$$$	
▪ Pourrait être un lien important avec la Ville de Gatineau si le chemin de la Montagne était aménagé pour les cyclistes. ▪ Ce segment est important pour un lien avec Gatineau par le chemin de la Mine.		▪ **Chelsea** ▪ PT ▪ CCN	$$$	
Recommandation(s)			**A**	**B**	**C**
▪ 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.				■	►

BC 5	Chemin Kingsmere			
Approche stratégique recommandée		Partenaire(s)	$$$	
▪ Ce corridor est un lien important pour les résidents de Hollow Glen avec le centre-village. ▪ Le pavage des accotements pourrait s'avérer difficile et dispendieux. ▪ Évaluer l'implantation de bandes cyclables ou de portions de sentier en site propre le long du trajet.		▪ **Chelsea** ▪ PT ▪ CCN ▪ SCT	$$$ Interne	
Recommandation(s)			**A**	**B**	**C**
▪ 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			
Approche stratégique recommandée		Partenaire(s)	$$$	
▪ Un lien important avec le parc de la Gatineau pour les résidents de ce secteur.		▪ **Chelsea** ▪ PT ▪ SCT	$ Interne	
Recommandation(s)			**A**	**B**	**C**
▪ Installation d'une signalisation, marquage au sol, bollards, mesures d'apaisement de la circulation, etc.			■		

CDP 2	Chemin Cross Loop			
Approche stratégique recommandée		Partenaire(s)	$$$	
▪ Un corridor exceptionnel pour ce type de sentier (paysage, histoire, faible circulation, etc.). ▪ Un lien important avec le parc de la Gatineau pour les résidents de ce secteur.		▪ **Chelsea** ▪ CCN ▪ SCT	$	
Recommandation(s)			**A**	**B**	**C**
Utilisation de signalisation, marquage au sol, bollards, mesures d'apaisement de la circulation, etc.			■		

CDP 3	Chemin St-Clément			
Approche stratégique recommandée		Partenaire(s)	$$$	
▪ Un lien important avec le parc de la Gatineau (CDP 2) pour les résidents de ce secteur.		▪ Chelsea ▪ PT ▪ Citoyens ▪ MTQ	$	
Recommandation(s)			**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)			
Approche stratégique recommandée		Partenaire(s)	$$$	
▪ Asphalte et bande cyclable a été refait entre le Chemin Scott et le P8 et est beaucoup utilisé.		▪ **CCN** ▪ Chelsea	$ Interne	
Recommandation(s)			**A**	**B**	**C**
▪ Dédié au cyclisme et la marche en tant que chaussée désignée partagée jusqu'à la réalisation d'un corridor cyclable en site propre. ▪ Implanter de la signalisation, marquage au sol, bollards, mesures d'apaisement de la circulation, etc. en vue du partage de la route.			■	►	►

CDP 5	Chemin de la Mine			
Approche stratégique recommandée		Partenaire(s)	$$$	
▪ 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.		▪ **Chelsea** ▪ **CCN** ▪ PT	$ Interne	
Recommandation(s)			**A**	**B**	**C**
▪ Réaliser les recommandations de l'étude en cours qui vise à implanter une bande cyclable ou un sentier en site propre le long de cet axe. ▪ À court terme, dédié ce segment au cyclisme et la marche en tant que chaussée désignée partagée.			■	►	►

CDP 6	Chemin de la rivière			
Approche stratégique recommandée		Partenaire(s)	$$$	
▪ Doit être priorité budgétaire plutôt que la 105. ▪ Utilisation de signalisation, marquage au sol, bollards, etc.		▪ **Chelsea** ▪ SCT ▪ PT ▪ Citoyens	$ Interne	
Recommandation(s)			**A**	**B**	**C**
▪ À court terme, il est recommandé d'utiliser le chemin de la rivière à partir de son			■	►	►

intersection avec la route 105, en chaussée désignée. ▪ 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		
Approche stratégique recommandée	Partenaire(s)	$$$	
▪ 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.	▪ SCT ▪ PT	$ Interne	
Recommandation(s)		**A**	**B**	**C**
▪ Utilisation de signalisation, marquage au sol, bollards, etc.		■	►	►

CDP 8	Chemin Notch Du chemin de la Montagne au chemin de la Mine		
Approche stratégique recommandée	Partenaire(s)	$$$	
▪ 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.	▪ **Chelsea** ▪ CCN ▪ SCT ▪ PT	$ Interne	
Recommandation(s)		**A**	**B**	**C**
▪ 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. ▪ Évaluer la possibilité de faire un lien cyclable à la hauteur du viaduc avec la Promenade de la Gatineau.		■	►	►

4.3.6 Les sentiers communautaires

SC	Général SC – Sentiers communautaires			
Approche stratégique recommandée		Partenaire(s)	$$$	
▪ Font partie des prochaines étapes de développement du réseau de sentiers pour le transport actif. ▪ Développer manuel des bonnes pratiques et concepts. ▪ Ces sentiers sont indiqués sur la carte par un symbole.		▪ **SCT – Champions de zone de planification** ▪ Citoyens volontaires ▪ Chelsea ▪ PT	$	
Recommandation(s)			**A**	**B**	**C**
▪ Développer le Protocol d'entente proposée dans la section 4.2 ▪ initier les échanges d'information avec l'organisme			■	►	►

Un sentier communautaire aménagé

4.4 Potential funding sources

The Municipality of Chelsea, through the taxation tool, can invest in the planning and development of recreational trails and active transportation corridors. However, this type of infrastructure can be costly. With health being among the priorities of a number of government organizations, facilities promoting exercise are often the subject of municipality assistance programs. Chelsea's active transportation master plan is ambitious and will be carried out over a long time period. In this context, governmental or other programs will also evolve over time. Therefore, the municipality will have to monitor such evolution in order to benefit from programs and other funding sources that will arise over the years. At present, the funding sources for the projects proposed in this Plan can be summarized in the following categories.[2]

Managers of recreational trails and cycling networks have three types of activities that involve major outlays:

- Building the facilities
- Maintaining the facilities
- Promoting the network, if that is one of the municipality's objectives

Building incurs one-time expenses, whereas maintenance and promotion bring about recurring expenses. In all cases, the municipality can draw on a number of funding sources for fulfilling these different obligations, such as:

- Municipal budgets
- Own-source revenues
- Government grants

4.4.1 Municipal budgets

The municipality's financial involvement is essential for the development, maintenance and promotion of recreational and functional networks. The municipality's budgets must commit funds for the following aspects:

- Investments in infrastructure, including trail developments (negotiations with owners, clearing, environmental mitigation measures) and cycling developments (paved shoulders, bicycle lanes and designated roadways), signage, and rest areas and other related facilities);
- Network maintenance (cleaning, minor repairs and replacing markers and signs);
- Information for the public about the networks (maps, brochures, website).

[2] **Source:** Part of the information given in this subsection comes from information provided by Vélo-Québec as part of a study by MMM Group: Strategic Plan for the Prescott and Russell Regional Recreational Trail (2014).

4.4.2 Own-source revenues

These revenues are unique in that they do not directly involve the different levels of government. They can be arranged by the different departments of the municipality, a non-profit organization or by an organization made up of members of the public, such as Sentiers Chelsea Trails.

Memberships in a group

As is already the case in Chelsea with the Sentiers Chelsea Trails organization, the municipality can rely on similar organizations or associations. For example, the members of Sentiers Chelsea Trails partly support the implementation of the network of community trails and are involved in managing the networks as a whole. To be part of this organization, members pay an annual fee, and the revenue can be used for funding trail maintenance and small enhancement projects for the facilities. The money can also be put toward conservation of the natural environment.

This type of program has the advantage of rallying the public in favour of the trail network. This appropriation is helpful for supporting requests to elected representatives and recruiting volunteers. To date, *Sentiers Chelsea Trails* has been very successful in this capacity by identifying "champions" in each of the municipality's "zones." This approach can involve expenses for the municipality. The net revenue generated is usually limited, but the members' contribution in human and physical resources is definitely not to be overlooked.

Friends of the Bromont trails

An example of a group membership program is the one called *Les Amis des sentiers de Bromont* [friends of the Bromont trails] in the Eastern Townships region of Quebec. The annual fee is $20 for an individual and $25 for a family. The revenue is used for trail development and maintenance and for conservation of the natural environment. Members receive paper maps and have access to all of the municipality's trails, including trails on private land. They also regularly receive newsletters and releases from the association. *Les Amis des sentiers de Bromont* has a website with useful information about the trails, plus all the details about how to become a member of the association.

Group Memberships

Donations

A common practice among community associations is to solicit donations from individuals or companies. In Ontario, the Waterfront Trail and a number of small municipal and regional trail networks actively seek out donations. Donations can be collected in several ways, with the main ones being as follows:

- **Fundraising campaigns –** Contributions requested by phone or door-to-door, requires volunteers;
- **Website –** Contributions requested on the network's website, can be automated;

- **On-site donation boxes –** Donation boxes near trail entrances, at rest stops, at interpretation sites, etc. The boxes must be emptied regularly.

Example of a fundraising campaign by the Véloroute des bleuets

Since the official opening of the *Véloroute des Bleuets*, a fundraising activity has been held every year. It is called "L'Auto-Vélo" and is the largest annual fundraising activity for the *Véloroute des Bleuets*. Instead of simply asking for donations, the *L'Auto-Vélo* campaign involves selling 3,000 lottery tickets at $60 each. A draw takes place at the end of the campaign, and participants can win one of 10 prizes. The prizes are supplied by private sponsors.

Unfortunately, donations for pedestrian and bicycle networks are not usually eligible for tax deductions unless the "network manager" is recognized as a charity by the Canada Revenue Agency. Also, the revenue generated through donations is usually modest and unpredictable.

Sponsorships

Many trail networks are sponsored by private companies, either local businesses, large national companies or even multinational ones. The types of businesses most likely to support a recreational or cycling network are:

- local branches of banks or *caisses populaires*
- manufacturing, construction or service companies established in the region
- sporting goods or cycling stores
- hotels, inns, campgrounds and other accommodation businesses
- bicycle manufacturers

Recently, a local business in the municipality contributed to the implementation of projects created by *Sentiers Chelsea Trails*. Sponsorships can bring in considerable amounts of money and are a potential source of funding for large development investments and for organizing promotional events like Sunday Bike Days on the river road.

4.4.3 Government grants

Municipalities and non-profit associations can obtain funding through a variety of grant programs by the Government of Quebec, the Government of Canada and certain non-governmental organizations. A number of grant programs focus on infrastructure investments and are non-renewable. Other programs target promotional activities and some of them are renewable.

The activities of a cycling network may be eligible for a wide variety of grant programs. The primary relevant areas are the following:

- *Health:* sports, physical activity and related themes
- *Transportation:* sustainable transportation, active transportation, reducing dependency on automobiles and related themes

- *Environment:* sustainable development, reducing greenhouse gases, reducing air pollution and related themes
- *Tourism:* regional tourism development, promoting heritage, ecotourism

The main sources of funding at the provincial and federal levels as well as non-governmental organizations are described below.

Government of Quebec

The essential resource in the Government of Quebec is the "*Annuaire des subventions du Québec – Subventions, prêts et bourses pour entreprises, organismes à but non lucratif et projets personnels.*" This *Annuaire des subventions au Québec* identifies over 1,800 financial assistance programs offered provincially, federally and by foundations.[3] Many programs are developed to promote health, physical activity, greenhouse gas reduction and initiatives pertaining to active transportation in general.

Obviously, more specific information or opportunities can often be found at the Ministry of Sustainable Development, Environment and Parks, the Ministry of Municipal Affairs, Regions and Land Occupancy and especially the Ministry of Transportation of Quebec.

Ministry of Transportation of Quebec – Programme d'aide Vélos II

The *Vélos II* program was introduced by the previous government, but has been continued, with a few changes, by the current government.

Thus, [translation] "all the financial assistance programs for cycling and pedestrian infrastructures administered by the Ministry of Transportation until March 31, 2013, were replaced with a new harmonized program supporting municipal partners in establishing cycling and pedestrian infrastructures."[4] It is interesting to note that the program applies not only to cycling-related infrastructures, but also to active transportation in general. This is specified in the program's introduction, which states that:

[translation] "*The* Véloce II *program is a support tool for the municipalities to help them make a major change in the offering of active transportation infrastructures in Quebec.*"

The new program has four components covering the following aspects:

Component 1 – Development of active transportation in urban perimeters
Component 2 – Development of the Green Route and its branches
Component 3 – Conservation of active transportation infrastructures
Component 4 – Maintenance of the Green Route

The program focuses on increasing the establishment of transportation infrastructures that promote active travel in urban settings and interconnection with the Green Route. The expression "active travel" means walking, cycling and any other method of travel that involves human effort, including methods incorporating assistance from an electric motor that offsets a physical disability or limitation (power-assisted bicycle, wheelchair, mobility scooter and other mobility aid equipment).

[3] Web reference at http://www.subventionsqc.ca/

[4] Web reference at http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/programmes_aide/velo

The objectives of this program are:

- to support the municipal effort to transition from modal to active transportation;
- to finalize the Green Route and ensure its longevity;
- to develop regional and local interconnections to the Green Route;
- to develop infrastructures promoting effective and safe active travel that is competitive with other modes of urban transportation;
- to upgrade existing cycling networks to increase their appeal and safety;
- to reduce greenhouse gas emissions caused by people's movements.

The terms of this program apply from October 24, 2013 to March 31, 2016. They supersede and replace those of the following programs or parts of them:

- *Programme d'aide financière au développement de la Route verte*;
- *Programme d'aide financière à l'entretien de la Route verte*;
- *Programme Véloce* (January 2012 version);
- *Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile*, for the part covering the establishment of infrastructures in the "active transportation" component.

Programme d'aide Vélos II

The deadline for eligible organizations to submit projects is usually March 1st of every year. The terms of the 2013–2016 program can be found at the following address:

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

Vélo Québec programs

Vélo Québec often acts as an agent of the Quebec government to promote active transportation, among other things. As such, the organization established two programs encouraging people to engage in active transportation every day.

- For several years, Vélo Québec's *Operation Bike-to-Work* has been supporting employees and employers that want to promote biking to work. By joining this program, you receive sound advice and support for introducing or enhancing the bike-to-work practice in your life.

- *On the Move in the Community* is a Vélo Québec program seeking to promote active, safe travel in municipalities, especially near schools, in order to improve health, the environment and public well-being.

4.4.4 Government of Canada

Gas Tax Fund

The federal Gas Tax Fund provides Canadian municipalities with predictable, long-term funding to help them build and revitalize public infrastructures that contribute to protecting the environment. The fund supports municipal infrastructure projects that help clean the air and water and reduce greenhouse gas emissions. The Fund can support such things as local road improvement projects. Improvements of this type can include building cycling facilities on roads. This may include designated roadways, bicycle lanes and paved shoulders.[5]

Building Canada Fund

The $8.8-billion Building Canada Fund was established under the 2007 Building Canada plan to fund projects from 2007 to 2014. The Fund works by making investments in public infrastructures owned by provincial, territorial and municipal governments and, in certain cases, private sector and non-profit organizations. All projects funded through the Building Canada Fund are cost-shared, with the maximum federal contribution to any single project being 50%.

One of the program's two components, the Communities Component, targets projects in communities with populations of less than 100,000. The Fund recognizes the unique infrastructure needs of Canada's smaller communities and focuses on projects that meet environmental, economic and quality-of-life objectives. Originally a $1-billion fund, Canada's Economic Action Plan expanded the Communities Component fund with a top-up of $500 million.[6]

Community Infrastructure Improvement Fund

The Community Infrastructure Improvement Fund (CIIF) supports the rehabilitation and improvement, including expansion, of existing community infrastructure facilities. Funding assistance provided by the CIIF is intended to improve the quality of community facilities and provide economic benefits, including support for job creation, in communities across Canada. The program is delivered by regional development agencies across Canada.

Community facilities such as community centres, cultural centres, parks and recreational trails, recreational facilities, tourism facilities, and other types of community infrastructure are eligible.[7]

---

[5] Web reference at *http://www.infrastructure.gc.ca/plan/gtf-fte-eng.html*

[6] Web reference at *http://www.infrastructure.gc.ca/prog/bcf-fcc-eng.html*

[7] Web reference at *http://actionplan.gc.ca/en/initiative/community-infrastructure-improvement-fund*

4.4.5 Non-governmental organizations

Federation of Canadian Municipalities: Green Municipal Fund

The Government of Canada endowed the Federation of Canadian Municipalities (FCM) with $550 million to establish the Green Municipal Fund. Through the Fund, the FCM helps municipalities and their partners carry out municipal environmental projects by providing them with funding and knowledge.

The program can support project planning, related studies and implementation. A number of projects and studies that included cycling facilities have received support from the Green Municipal Fund.[8]

[8] Web reference at http://www.fcm.ca/home/programs/green-municipal-fund.htm

Annexe A

Critères utilisés pour l'évaluation environnementale stratégique