

PLAN D'URBANISME

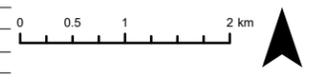
-  RUISSEAU
-  LIMITE MUNICIPALE
-  PÉRIMÈTRE D'URBANISATION
-  MILIEU HUMIDE
-  PARC DE CONSERVATION (AIRE ÉCOLOGIQUE PROTÉGÉE)
-  AIRE DE CONFINEMENT DU CERF DE VIRGINIE
-  AIRE DE RÉPARTITION DE LA RAINETTE FAUX-GRILLON
-  AIRE DE NIDIFICATION DU FAUCON PÈLERIN
-  AIRE DE RÉPARTITION D'ESPÈCES MENACÉES ET VULNÉRABLES
- ZONE DE MOUVEMENT DE MASSE**
-  Faible
-  Hypothétique
-  Moyen
-  Élevé
-  ZONE D'INTERVENTION SPÉCIALE INONDATIONS DE 2017 ET 2019
-  LIMITES DU PARC DE LA GATINEAU

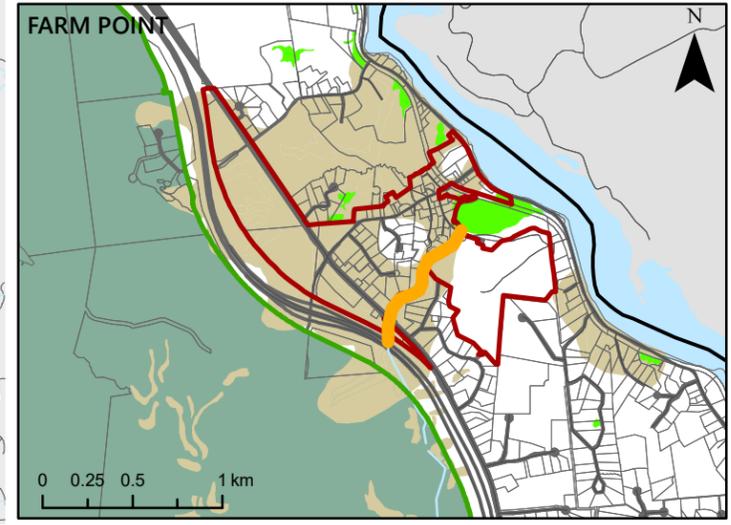
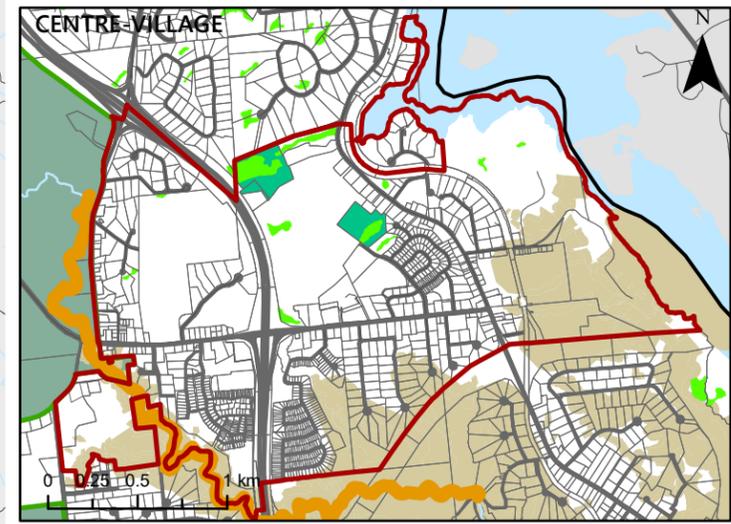
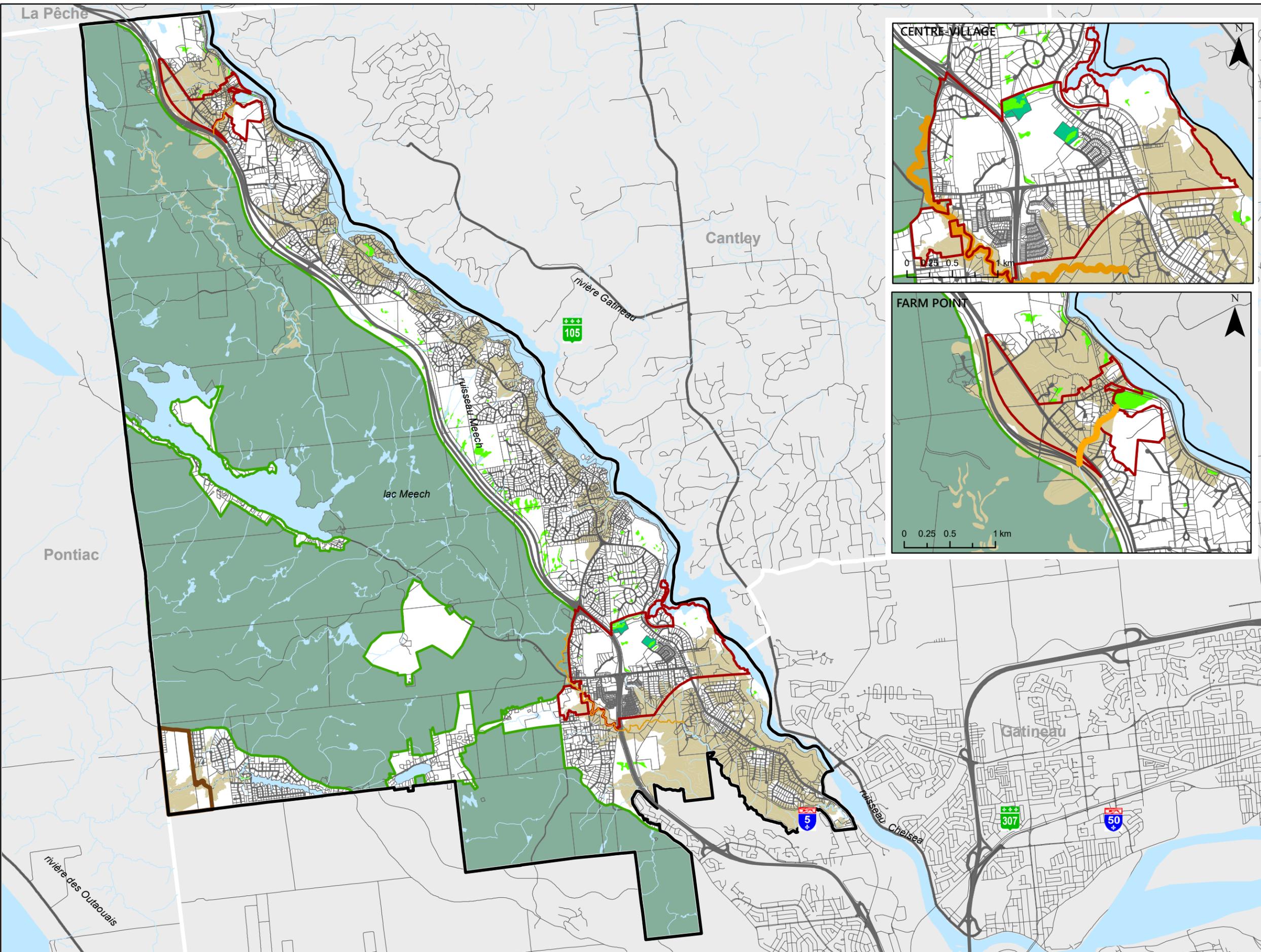
Zones exposées aux glissements de terrain

-  NA1
-  NA1 talus
-  NA2
-  NA2 talus
-  NS2
-  NS2 talus
-  RA1 Base
-  RA1 Sommet
-  RA1-NA2

CONTRAINTES NATURELLES

S. Doré/M.O. Deschamps
 F. Letard
 V. Ross
 P-20-010 9 0J
 Juin 2021



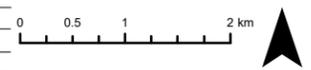


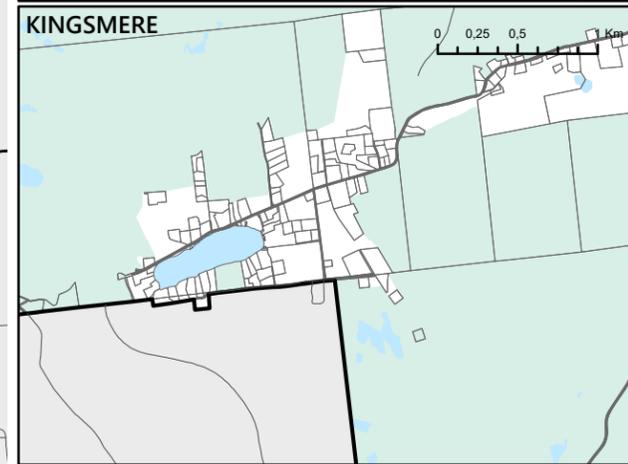
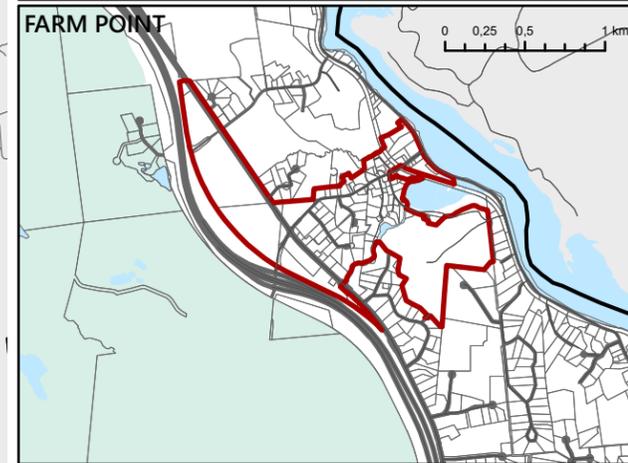
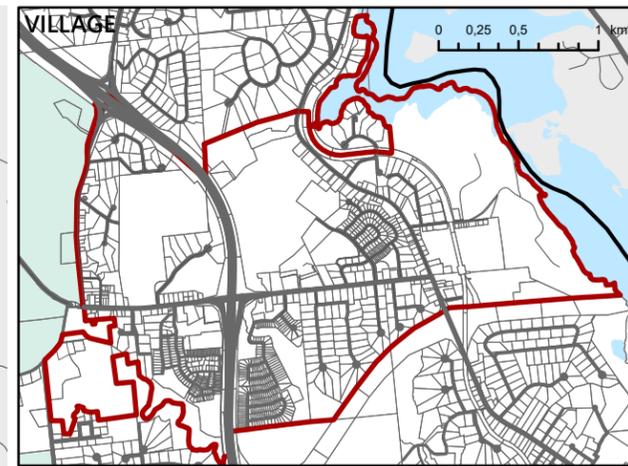
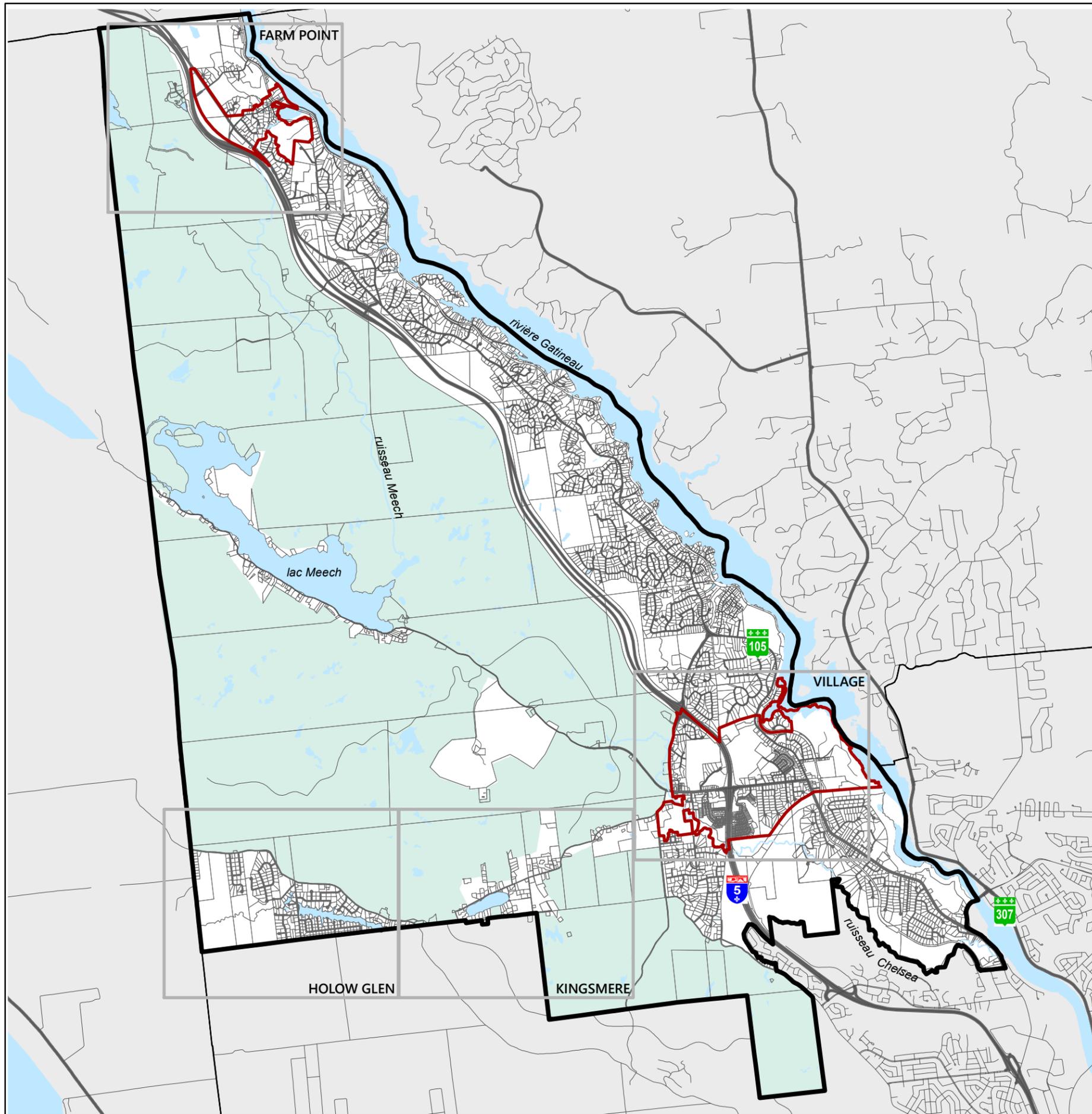
**PLAN
D'URBANISME**

-  LIMITE MUNICIPALE
-  PÉRIMÈTRE D'URBANISATION
-  ZONE DE CONSERVATION ÉCOLOGIQUE PROTÉGÉE
-  ZONE DE CONTRAINTES RELATIVES AUX GLISSEMENTS DE TERRAIN
-  PARC DE LA GATINEAU
-  LIMITES DU PARC DE LA GATINEAU
-  MILIEU HUMIDE
-  ZONE AGRICOLE PERMANENTE
-  CORRIDOR ÉCOLOGIQUE
-  RUISSEAUX

**ENVIRONNEMENT ET
MILIEUX NATURELS**

S. Doré/M.O. Deschamps
 F. Letard
 V. Ross
 P-20-010 2 0J
 Juin 2021



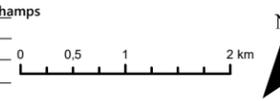


**PLAN
D'URBANISME**

-  LIMITE MUNICIPALE
-  PÉRIMÈTRE D'URBANISATION
-  PARC DE LA GATINEAU

**PLAN DE
LOCALISATION**

S. Doré/M.O. Deschamps
 CONSULTANT
 F. Letard
 CONSULTANT
 V. Ross
 CONSULTANT
 P-20-010.1.0J
 PROJET
 Juin 2021
 DATE



La Pêche

Val-des-Monts

Cantley

Pontiac

Gatineau

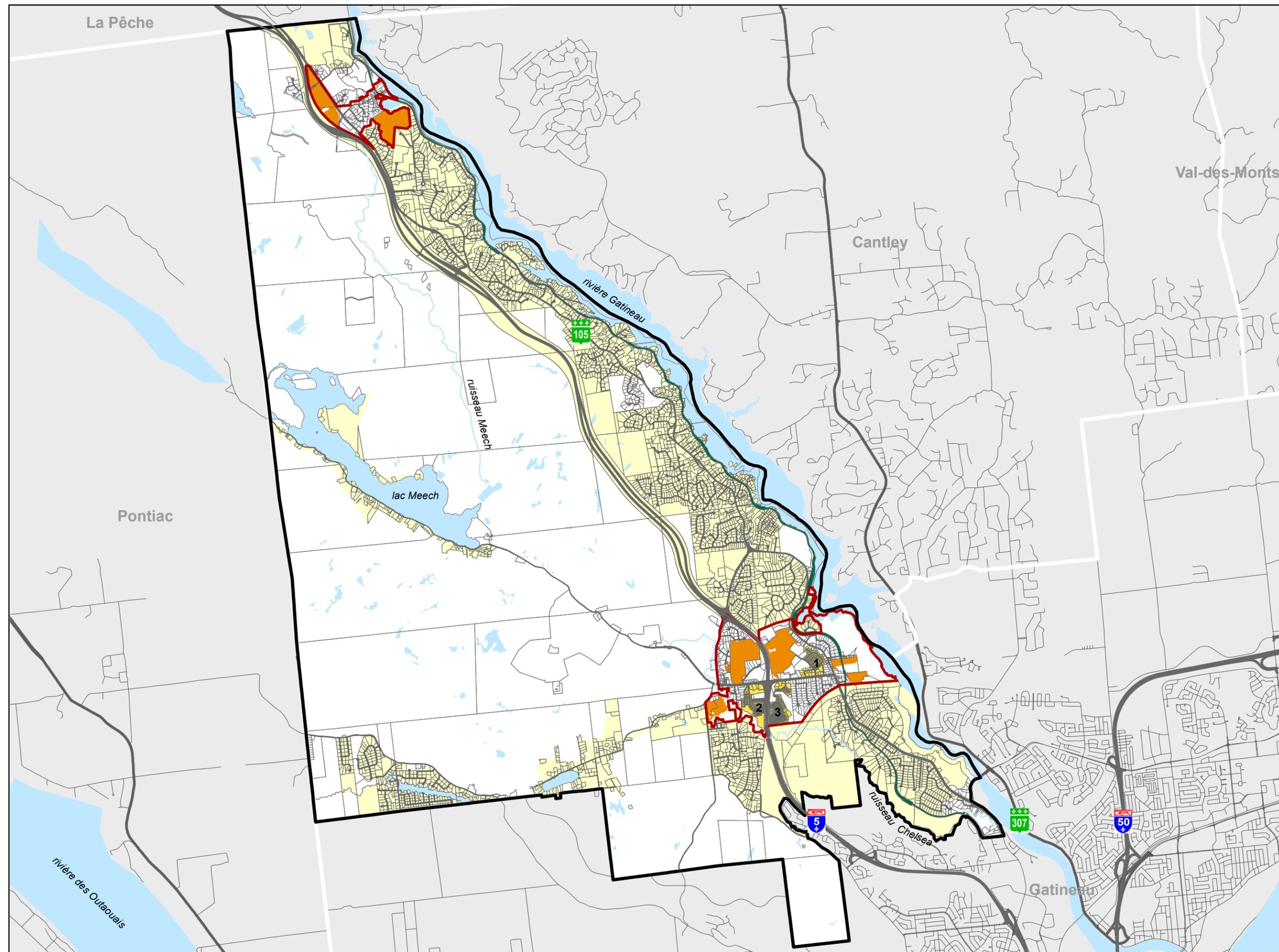
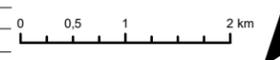


PLAN D'URBANISME

-  LIMITE MUNICIPALE
 -  PÉRIMÈTRE D'URBANISATION
 -  RURAL
 -  SENTIER COMMUNAUTAIRE
 -  SITE À POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT
 -  PROJET IMMOBILIER RÉSIDENTIEL
- 1 QUARTIER MEREDITH
 - 2 FERME HENDRICK
 - 3 RUISSEAU CHELSEA

MILIEUX HABITÉS

S. Doré/M.O. Deschamps
 AUTEUR
 F. Letard
 CONSULTANT
 V. Ross
 DESIGN
 P-20-010 3 0J
 PROJET
 Juin 2021
 DATE



La Pêche

10

Cantley

rivière Gatineau

ruisseau Meech

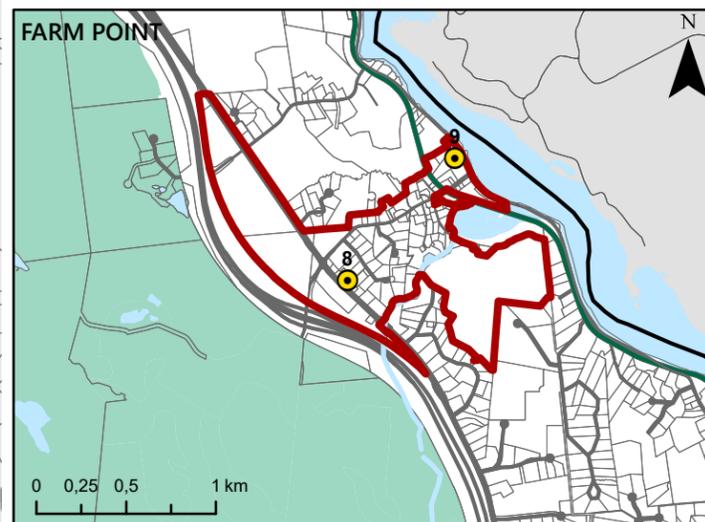
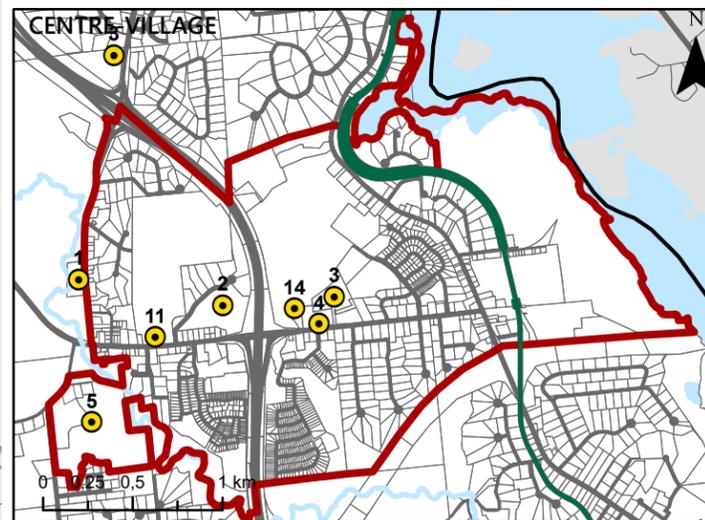
lac Meech

Pontiac

Gatineau

ruisseau Chelsea

rivière des Outaouais



PLAN
D'URBANISME

— LIMITE MUNICIPALE

▭ PÉRIMÈTRE D'URBANISATION

— DESERTE EN AUTOBUS

— SENTIER COMMUNAUTAIRE

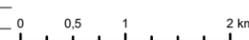
■ PARC DE LA GATINEAU

● GÉNÉRATEUR DE DÉPLACEMENTS

- 1 CENTRE DES VISITEURS DU PARC DE LA GATINEAU
- 2 NORDIK SPA-NATURE
- 3 ÉCOLE PRIMAIRE
- 4 HÔTEL DE VILLE
- 5 CLUB DE GOLF
- 6 LAC MEECH
- 7 GATINEAU RIVER YACHT CLUB
- 8 IGA
- 9 CENTRE COMMUNAUTAIRE FARM POINT
- 10 GREAT CANADIAN BUNGEE ET CARRIÈRE MORRISON
- 11 LA FAB, CENTRE DES ARTS
- 12 CENTRE DE SKI CAMP FORTUNE
- 13 DOMAINE MAKENZIE-KING
- 14 CLUB DE CURLING DES COLLINES
- 15 CENTRE COMMUNAUTAIRE
- 16 HOLLOW GLEN

SERVICES MUNICIPAUX
ET ESPACES PUBLICS

S. Doré/M.O. Deschamps
F. Letard
V. Ross
P-20-010.4.0J
Juin 2021



La Pêche

Val-des-Monts

Cantley

Pontiac

Gatineau

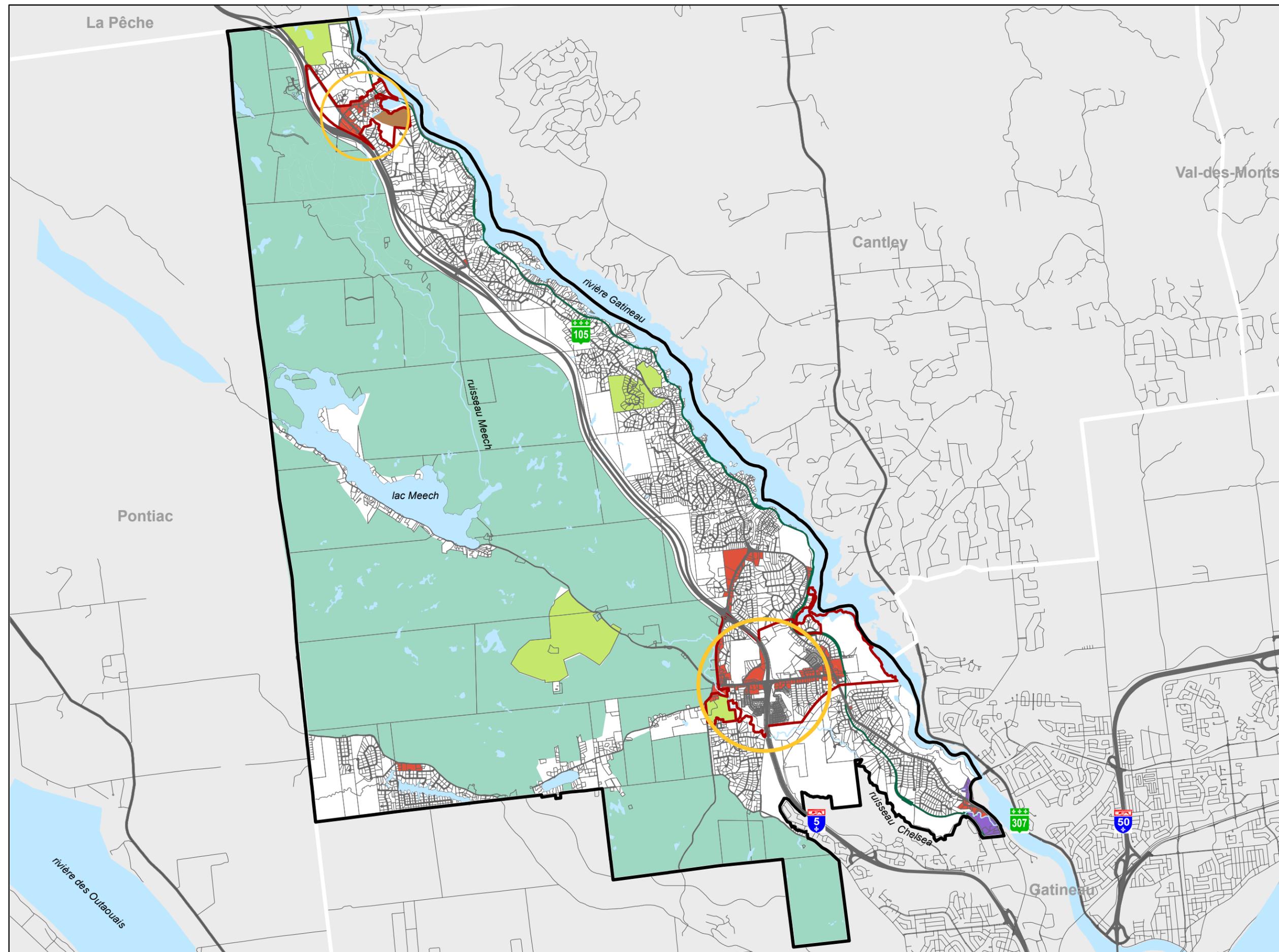
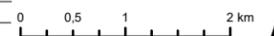


PLAN D'URBANISME

-  LIMITE MUNICIPALE
-  PÉRIMÈTRE D'URBANISATION
-  AUTOROUTE
-  PÔLE COMMERCIAL ET DE SERVICES
-  SECTEUR D'EXTRACTION
-  SECTEUR INDUSTRIEL
-  SECTEUR RÉCRÉOTOURISTIQUE
-  SENTIER COMMUNAUTAIRE
-  PARC DE LA GATINEAU
-  PÔLE VILLAGEOIS / SERVICES RÉGIONAUX
-  PÔLE VILLAGEOIS / SERVICES DE PROXIMITÉ

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

S. Doré/M.O. Deschamps
 PROJETANT
 F. Letard
 CONSULTANT
 V. Ross
 DESIGN
 P-20-010 4 0J
 DATE
 Juin 2021

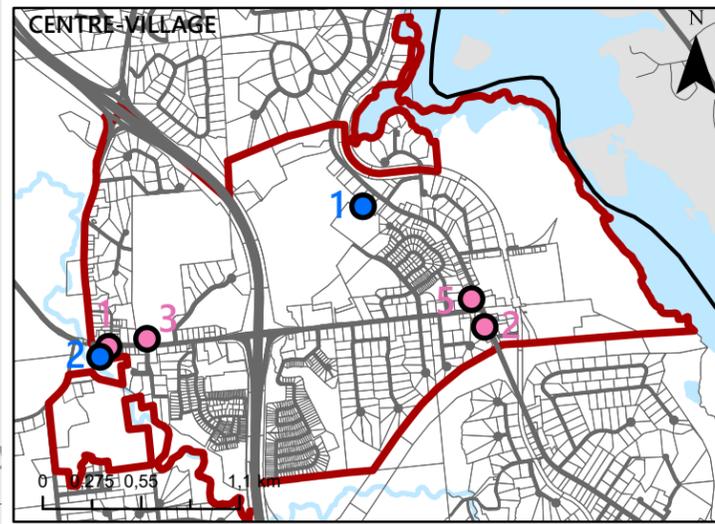


La Pêche

Cantley

Pontiac

Gatineau



**PLAN
D'URBANISME**

— LIMITE MUNICIPALE

▭ PÉRIMÈTRE D'URBANISATION

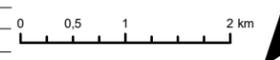
● SITE CULTUREL
RECONNAISSANCE RÉGIONALE
1 MAISON DUNN
2 MAISON PRENTISS
3 ÉGLISE ST. STEPHEN'S
4 PONT DU RUISSEAU MEECH
5 MAISON CHURCH

● SITE CULTUREL
LOI SUR LES BIENS CULTURELS
1 CIMETIÈRE DES PIONNIERS
2 CIMETIÈRE PROTESTANT OLD CHELSEA

● SITE CULTUREL
CLASSEMENT FÉDÉRAL
1 CARBIDE WILSON RUINS
2 LAC MEECH
3 MAISON O'BRIEN
4 SENTIER NO. 50

**CULTURE
ET PATRIMOINE**

S. Doré/M.O. Deschamps
PROJET
F. Letard
CONSEIL
V. Ross
DESIGN
P-20-010.6.0J
PROJET
Juin 2021
DATE



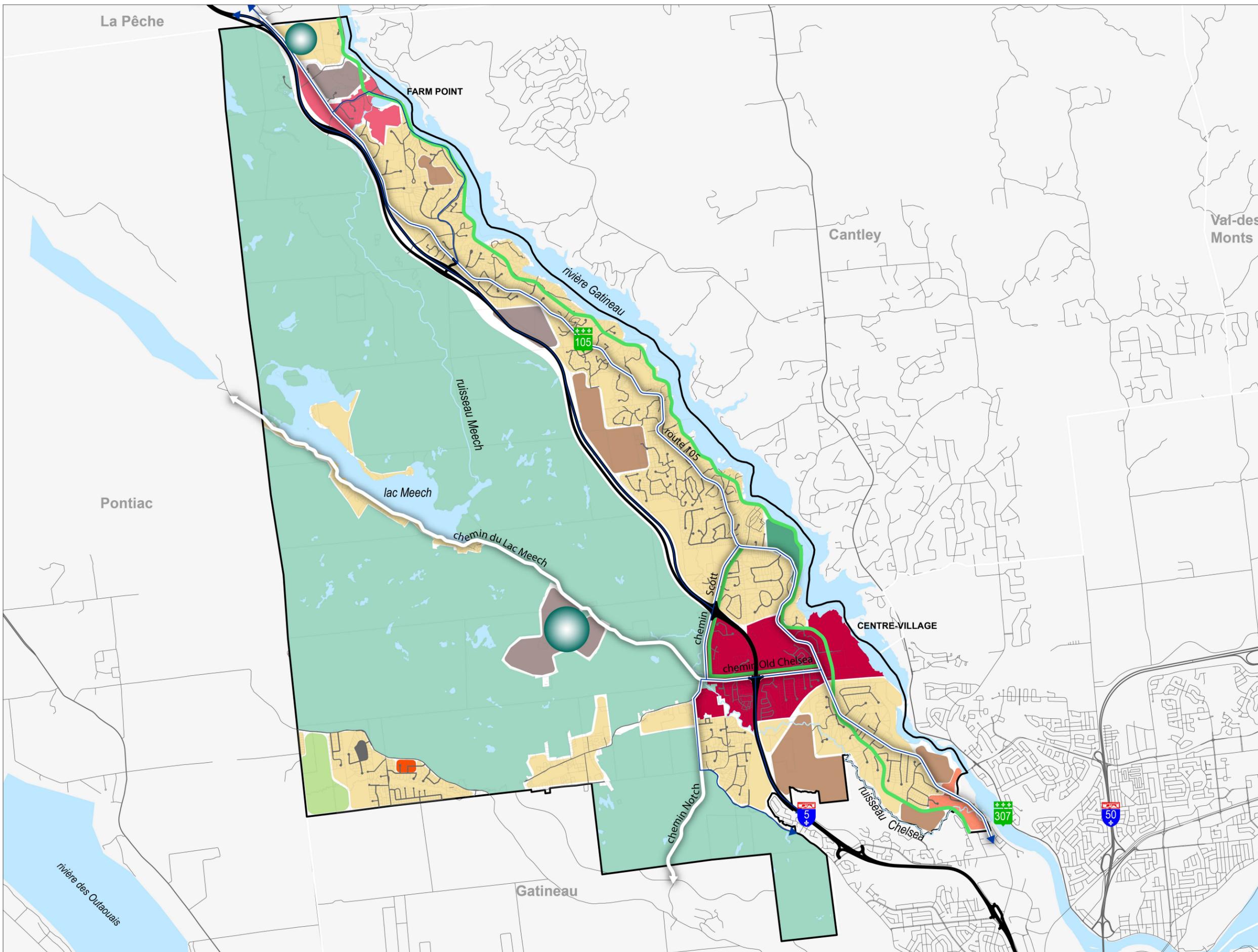


PLAN D'URBANISME

- LIMITE MUNICIPALE
- SECTEUR RURAL ÉTABLI
- SECTEUR RURAL EN TRANSFORMATION
- SECTEUR MULTIFONCTIONNEL DE PROXIMITÉ
- SECTEUR MULTIFONCTIONNEL PARAINDUSTRIEL
- SECTEUR RURAL EN RÉSERVE
- SECTEUR RÉCRÉOTOURISTIQUE À VALORISER
- PARC DE LA GATINEAU
- ZONE AGRICOLE PERMANENTE
- SECTEUR VILLAGEOIS À RAYONNEMENT RÉGIONAL
- SECTEUR VILLAGEOIS À RAYONNEMENT LOCAL
- SECTEUR RÉCRÉOTOURISTIQUE À RAYONNEMENT RÉGIONAL
- SENTIER COMMUNAUTAIRE / PISTE CYCLABLE
- ← RÉSEAU ROUTIER PRINCIPAL
- AXE DE TRANSPORT EN COMMUN

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

S. Doré/M.O. Deschamps
APPREHENSION
F. Letard
CONCEPTION
V. Ross
DESIGN
P-20-110 7 0J
REVISÉ
Juin 2021
DATE



La Pêche

CENTRE-VILLAGE

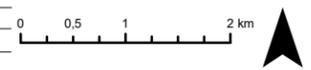
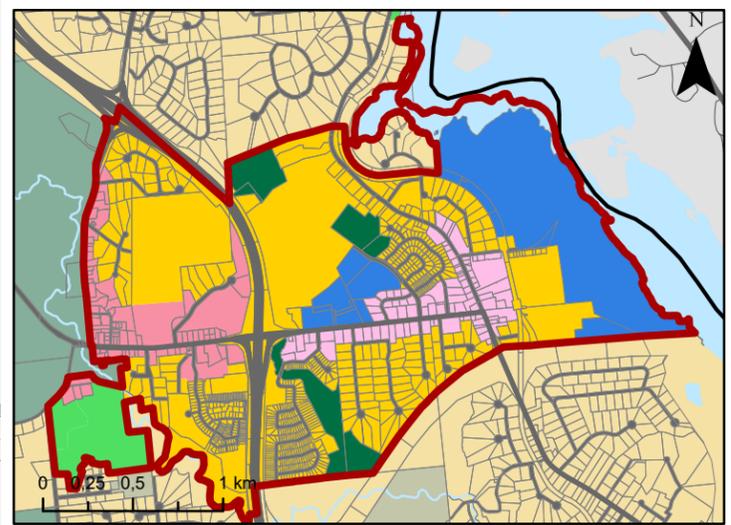
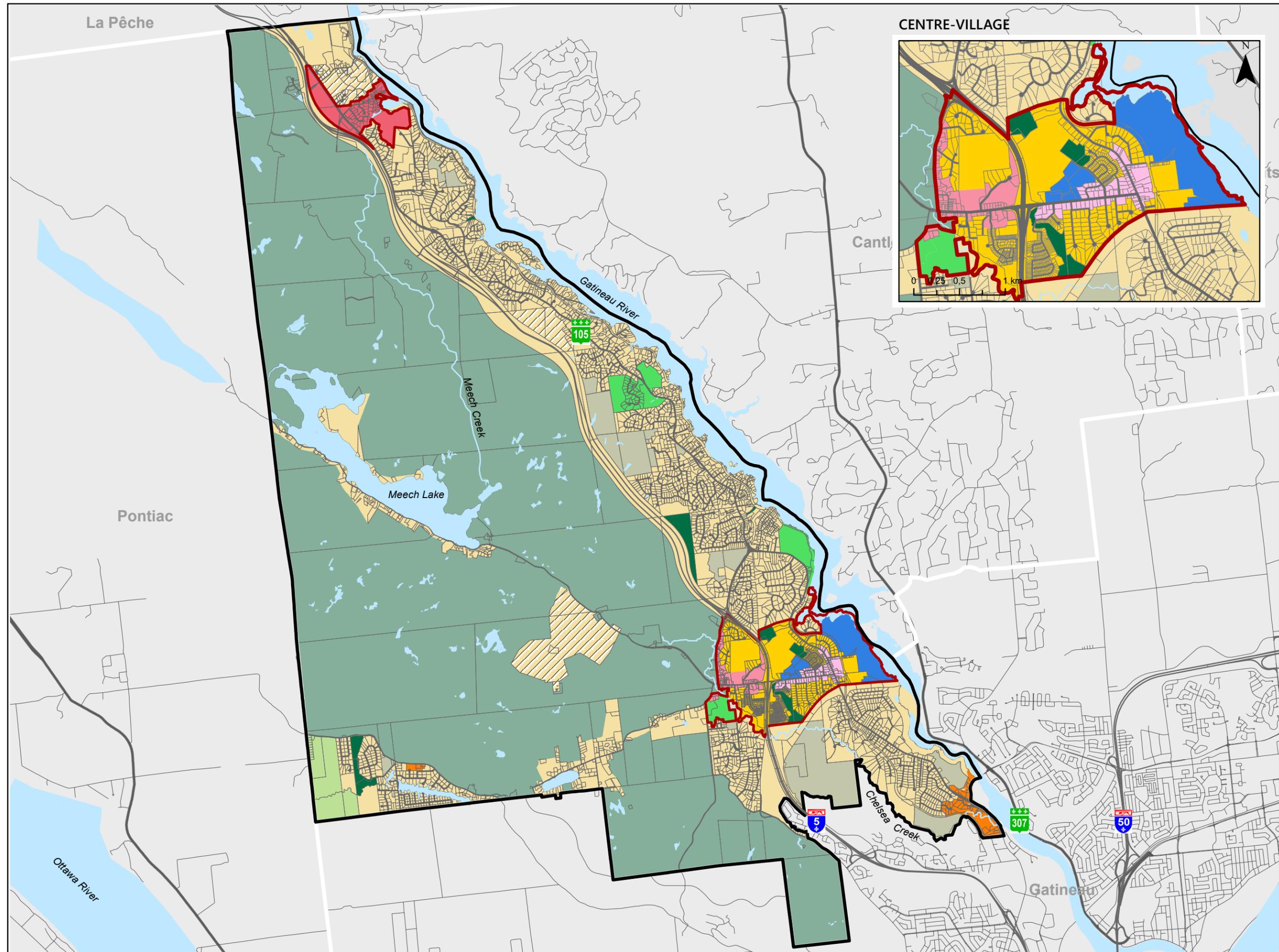


PLAN D'URBANISME

-  LIMITE MUNICIPALE
-  PÉRIMÈTRE D'URBANISATION
-  AGRICOLE VIABLE
-  PARC DE LA GATINEAU
-  RÉCRÉOTOURISTIQUE
-  RURALE
-  RURALE DE CONSOLIDATION
-  RÉSERVE FONCIÈRE
-  MULTIFONCTIONNELLE
-  MIXTE À FARM POINT
-  RÉSIDENTIELLE AU CENTRE-VILLAGE
-  MIXTE 1 CENTRE-VILLAGE
-  MIXTE 2 CENTRE-VILLAGE
-  PUBLIQUE ET INSTITUTIONNELLE CENTRE-VILLAGE
-  PARC DE CONSERVATION

AFFECTATIONS DU SOL

S. Doré/M.O. Deschamps
 F. Letard
 V. Ross
 P-20-010 8 0J
 DÉC 2021

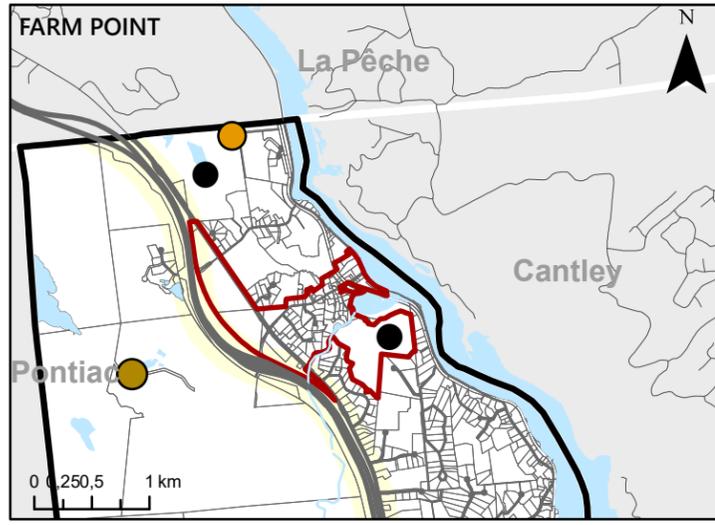
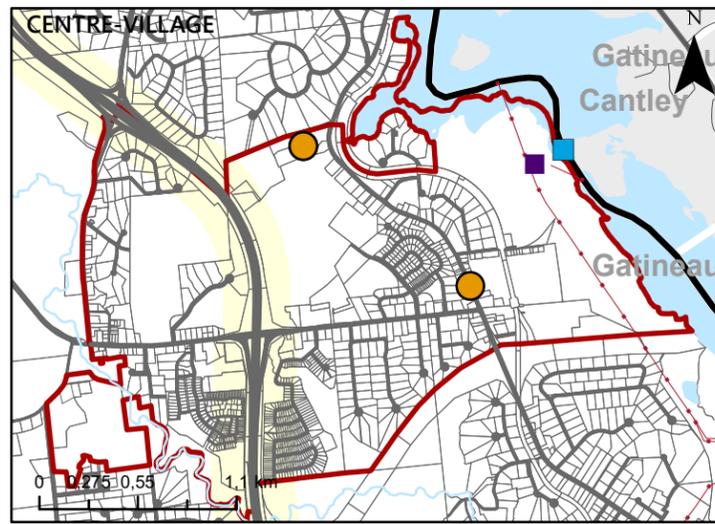


La Pêche

Cantley

Pontiac

Gatineau

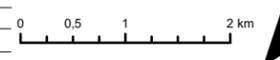


PLAN
D'URBANISME

-  LIMITE MUNICIPALE
-  PÉRIMÈTRE D'URBANISATION
-  SITE D'ÉLIMINATION DE MATIÈRES RÉSIDUELLES INACTIF
-  CARRIÈRE, SABLIERE
-  TERRAIN CONTAMINÉ
-  LIGNE DE TRANSPORT D'ÉNERGIE
-  POSTE HYDRO-QUÉBEC
-  CORRIDOR ROUTIER GÉNÉRANT DES NUISANCES SONORES
-  CIMETIÈRE DE VOITURES FERMÉ
-  BARRAGE

CONTRAINTES
ANTHROPIQUES

S. Doré/M.O. Deschamps
 F. Letard
 V. Ross
 P-20-010 10 01
 Juin 2021





Étude de marché immobilier résidentiel

Municipalité de Chelsea

Septembre 2020

- 1. Mise en contexte et objectif du mandat**
- 2. La zone d'étude**
- 3. Le marché immobilier résidentiel de la municipalité de Chelsea**
- 4. Portrait socioéconomique des ménages**
- 5. La demande projetée de logement**
- 6. Bilan offre – demande**
- 7. Favoriser le logement abordable**
- 8. La densité résidentielle à l'intérieur des périmètres urbains**
- 9. Références**

Annexe



1. MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIF DU MANDAT

Mise en contexte

- La municipalité de Chelsea a récemment procédé à l'installation d'infrastructures d'assainissement au centre-village. Celles-ci permettent désormais la construction de nouvelles typologies de logements qui autrefois n'étaient pas possibles sur des systèmes septiques, par exemple des habitations collectives et des multilogements.
- Le contexte de vieillissement de la population suscite également une demande en résidences pour personnes âgées et en logements qui requièrent peu d'entretien, tels que des appartements et des condominiums.
- Au regard de ces considérations, la municipalité de Chelsea souhaite connaître l'offre actuelle en logement et les opportunités à combler selon la demande.

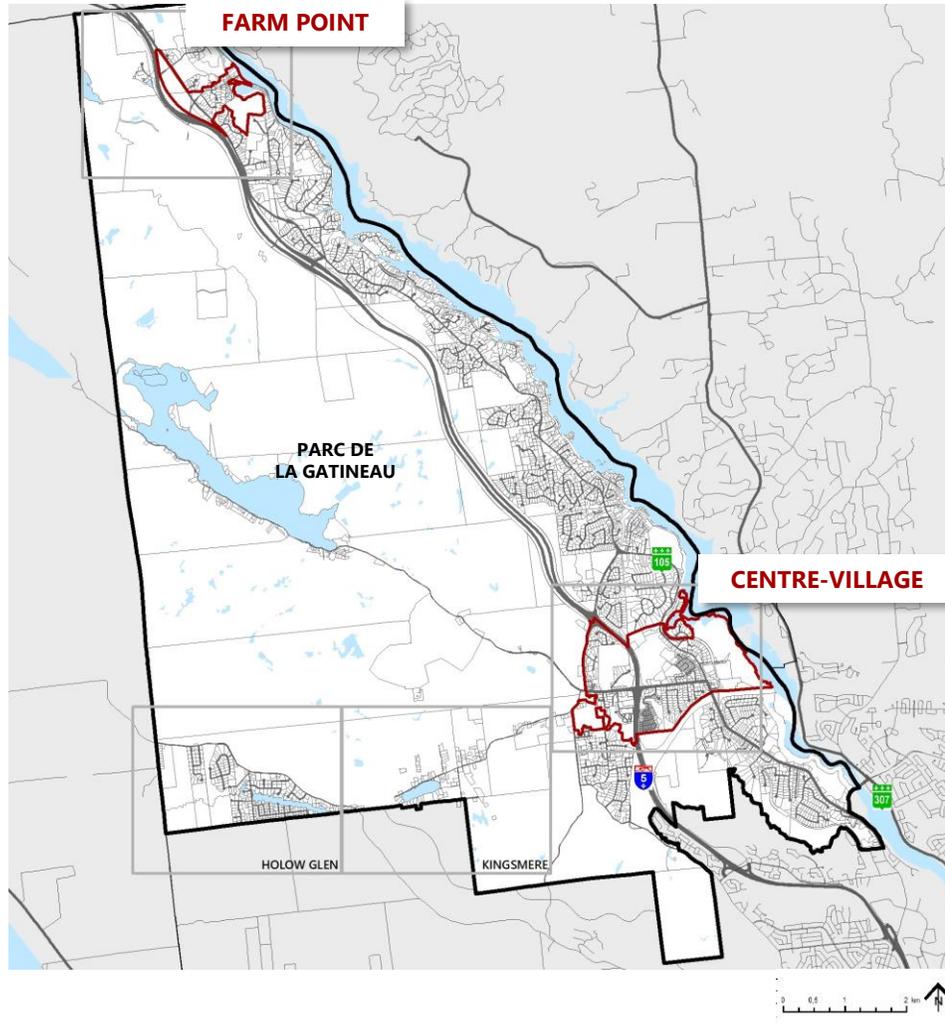
Objectif du mandat

- Le but de cette étude consiste à analyser l'adéquation entre l'offre et la demande de produits résidentiels à venir selon les types de clientèle.
- Sur cette base, il convient de recommander les seuils de densité dans les périmètres urbains pour répondre à la demande projetée et en considérant les nouvelles infrastructures d'assainissement.
- Enfin, cette étude inclut certaines recommandations concernant les stratégies favorisant la construction de logements abordables.

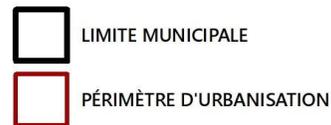


2. LA ZONE D'ÉTUDE

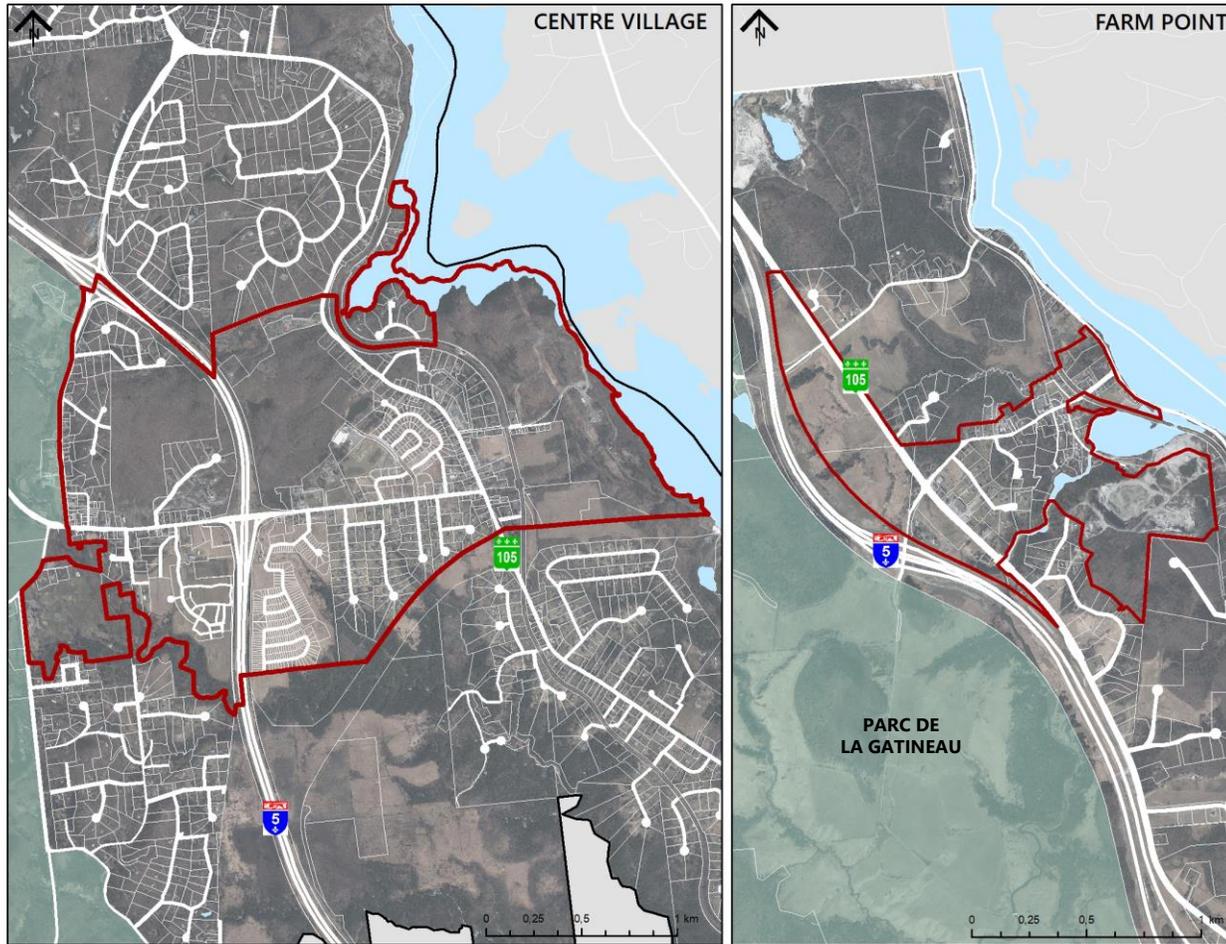
2. LA ZONE D'ÉTUDE



- La municipalité de Chelsea couvre une superficie de 11 377 hectares et est accessible via l'autoroute de la Gatineau (A-5), la route 105 et le chemin Notch.
- Le territoire est bordé à l'est par la rivière Gatineau et par le parc de la Gatineau à l'ouest et compose 17% du territoire de la MRC des Collines-de-l'Outaouais
- La municipalité de Chelsea comprend deux périmètres d'urbanisation : **Centre-village** et **Farm Point**, tel qu'identifié au Schéma d'aménagement révisé de la MRC des Collines-de-l'Outaouais



Source : MRC des Collines-de-l'Outaouais (2019). Schéma d'aménagement et de développement révisé.



Source : MRC des Collines-de-l'Outaouais (2019). Schéma d'aménagement et de développement révisé.

CENTRE-VILLAGE

- Le périmètre couvre une superficie de **4 849 239 m²**
- Ce périmètre reste peu densifié et son développement, de type linéaire, s'effectue principalement dans le **corridor du chemin Old Chelsea**.
- Trois importants **projets de développement résidentiel** sont en cours de réalisation, soit les projets du Ruisseau Chelsea, de la ferme Hendrick et du quartier Meredith.

FARM POINT

- Le périmètre couvre une superficie de **1 700 683 m²**
- **126 résidences**, dont essentiellement des maisons unifamiliales isolées



3. LE MARCHÉ IMMOBILIER RÉSIDENTIEL DE LA MUNICIPALITÉ DE CHELSEA

La présente section dresse un portrait du marché immobilier résidentiel de la municipalité de Chelsea. Pour ce faire, il convient d'analyser l'offre de produits résidentiels actuelle afin de déterminer les types d'habitations offertes et les prix de vente.

Les sous-sections suivantes seront abordées :

- 3.1 Portrait du parc immobilier résidentiel
- 3.2 Émission de permis de construction entre 2016 et 2019
- 3.3 Prix de vente des logements neufs

3. LE MARCHÉ IMMOBILIER RÉSIDENTIEL DE LA MUNICIPALITÉ DE CHELSEA

3.1 PORTRAIT DU PARC IMMOBILIER RÉSIDENTIEL

Parc immobilier résidentiel, 2016

Maison individuelle isolée*	2 510	96%
Appartement dans un immeuble de cinq étages ou plus	0	0%
Maison jumelée	5	0,5%
Maison en rangée	0	0%
Appartement ou plain-pied dans un duplex	50	2%
Appartement dans un immeuble de moins de cinq étages	40	1,5%
Total	2 610	100%

*Afin d'harmoniser les termes employés dans le présent document, le terme initial « Maison individuelle non attenante » a été remplacé par « Maison individuelle isolée »

Part des logements possédés et loués, 2016



Source : Statistiques Canada, Recensement 2016

Constats

- En 2016, le parc immobilier est principalement composé de **maisons individuelles isolées** (96%)
- La grande majorité des logements sont **possédés** (93%)

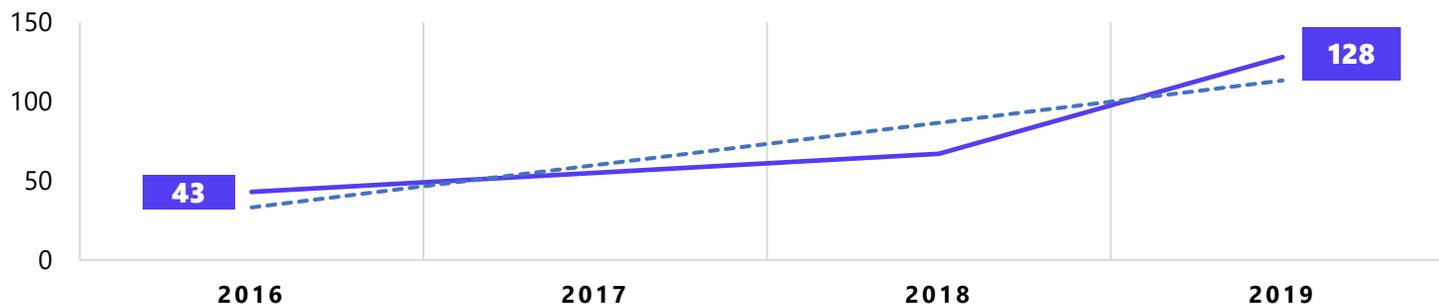
3. LE MARCHÉ IMMOBILIER RÉSIDENTIEL DE LA MUNICIPALITÉ DE CHELSEA

3.2 ÉMISSION DE PERMIS DE CONSTRUCTION ENTRE 2016 ET 2019



Évolution des émissions de permis de construction, 2016 à 2019

	Unifamiliale isolée	Jumelé	En rangée	Appartement (multilogement)	Total
	Permis	Permis	Permis	Permis	
2016	43	-	-	-	43
2017	35	20	-	-	55
2018	33	34	-	-	67
2019	67	56	4	1	128
Total	178	110	4	1	293
Moyenne	45	37	4	1	73
Pondération	61%	37%	1%	1%	100%



Source : Municipalité de Chelsea, 2019

Constats

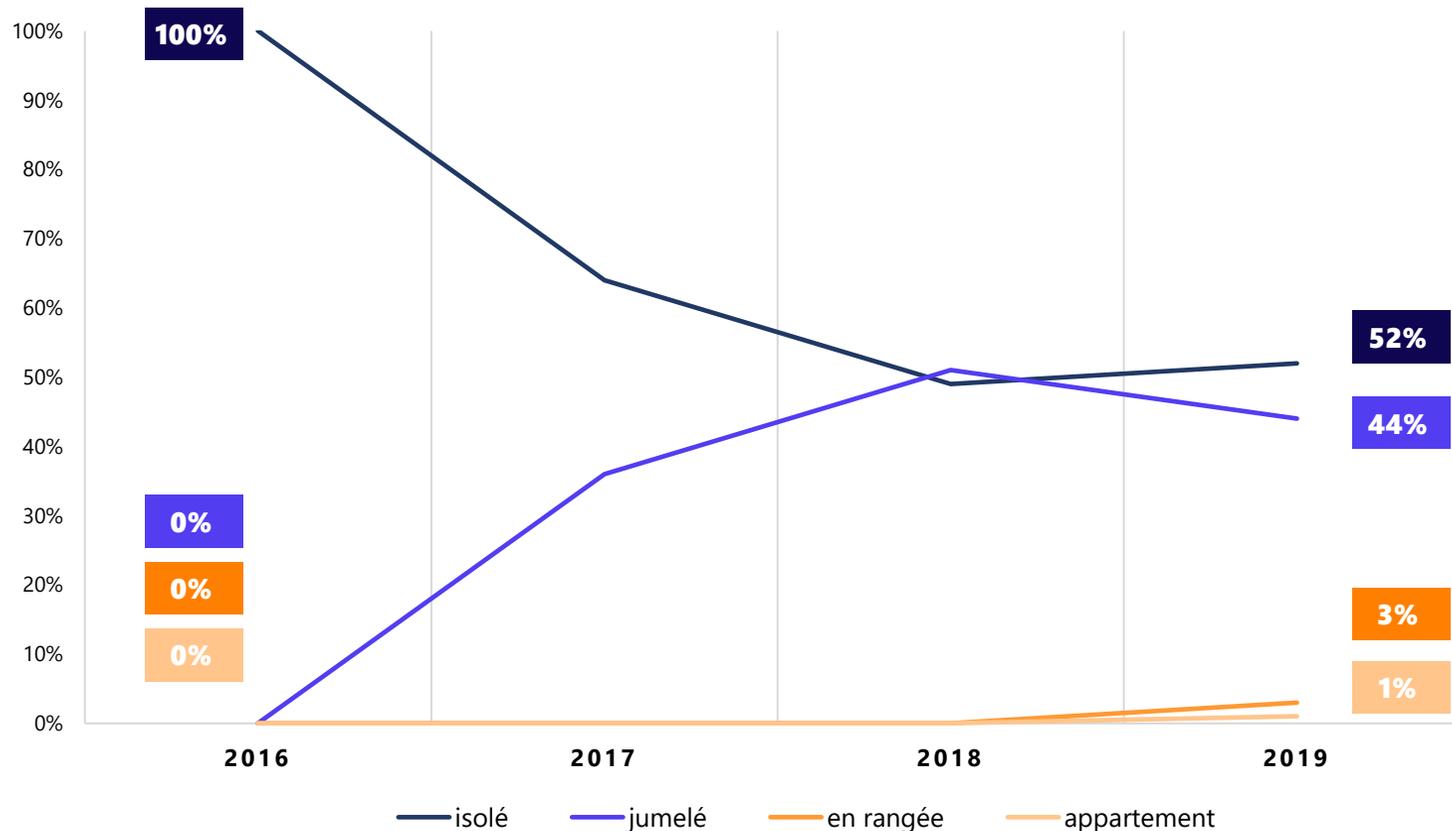
- Au cours des quatre dernières années, la municipalité de Chelsea a délivré en moyenne **73 permis de construction résidentiels**
- Le nombre de permis de construction émis **augmente constamment au cours de cette période**. On constate une croissance particulièrement importante entre **2018 et 2019, le nombre de permis ayant pratiquement doublé**.
- Dans l'ensemble, les permis ont principalement été délivrés pour la construction de **logements unifamiliaux (99 %)**

3. LE MARCHÉ IMMOBILIER RÉSIDENTIEL DE LA MUNICIPALITÉ DE CHELSEA

3.2 ÉMISSION DE PERMIS DE CONSTRUCTION ENTRE 2016 ET 2019



Évolution des parts de marché immobilier résidentiel, 2016 à 2019



Constats

- Entre 2016 et 2019, on observe que les produits résidentiels se sont **diversifiés**, laissant davantage de place à des produits légèrement plus denses (jumelés et en rangée).
- Le logement isolé possède l'essentiel des parts de marchés (99 %) en 2019

Source : Municipalité de Chelsea, 2019

3. LE MARCHÉ IMMOBILIER RÉSIDENTIEL DE LA MUNICIPALITÉ DE CHELSEA

3.2 ÉMISSION DE PERMIS DE CONSTRUCTION ENTRE 2016 ET 2019

Prix moyens propriétaires-absolues écoulées, 2016 à 2019

	ISOLÉ		JUMELÉ	
	Prix moyen	Variation	Prix moyen	Variation
2016	611 965 \$	-	-	-
2017	596 260 \$	- 2,5 %	-	-
2018	612 730 \$	+ 2,7 %	550 611 \$	-
2019	-	-	455 952 \$	- 17,2 %

Constats

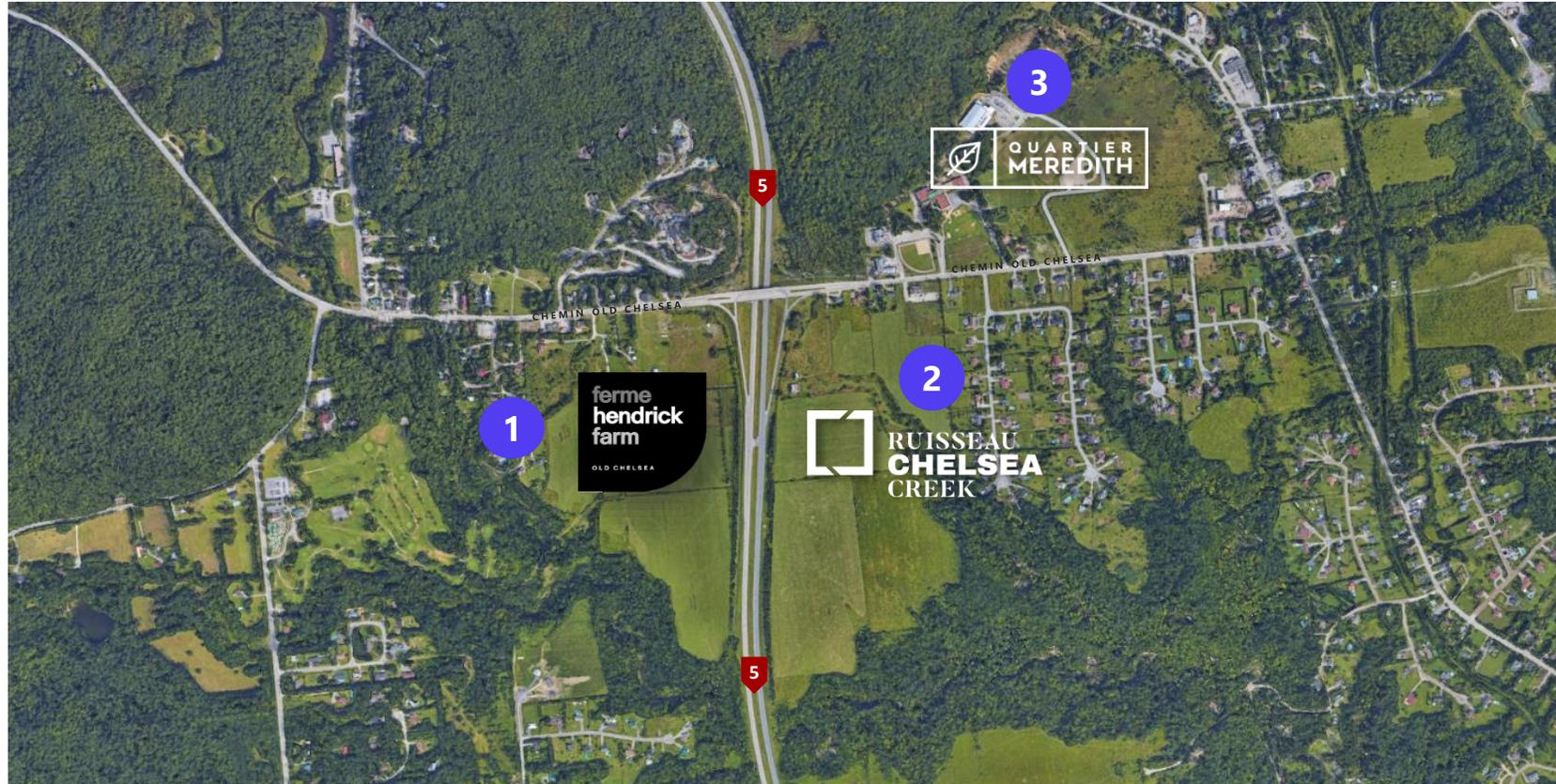
- Le prix de vente des logements **isolés** se situe à plus de 600 000\$
- Le prix de vente des logements **jumelés** se situe à plus de 450 000\$
- Toutefois, les données disponibles de la SCHL sont limitées et permettent difficilement de tirer des conclusions représentatives

Source : Société Canadienne d'hypothèques et de logement (2019). Portail de l'information sur le marché de l'habitation, Municipalité de Chelsea.

3. LE MARCHÉ IMMOBILIER RÉSIDENTIEL DE LA MUNICIPALITÉ DE CHELSEA

3.3 PRIX DE VENTE DES LOGEMENTS NEUFS

Localisation des principaux projets actuellement en vente dans le périmètre urbain de Centre-village



Source : Google earth, 2019

3. LE MARCHÉ IMMOBILIER RÉSIDENTIEL DE LA MUNICIPALITÉ DE CHELSEA

3.3 PRIX DE VENTE DES LOGEMENTS NEUFS

Analyse des principaux projets actuellement en vente dans le périmètre urbain de Centre-village

1 FERME HENDRICK

Typologie	Nombre d'unité	Superficie moyenne (pi ²)	Prix moyen	\$/pi ²
Appartement	s.o.	872	370 100 \$	494 \$
Jumelé	41	1 200	515 200 \$	429 \$
En rangée	20	1 400	556 700 \$	398 \$
Unifamiliale isolée	68	2 071	815 500 \$	337 \$



Source : Fermehendrick.ca

3. LE MARCHÉ IMMOBILIER RÉSIDENTIEL DE LA MUNICIPALITÉ DE CHELSEA

3.3 PRIX DE VENTE DES LOGEMENTS NEUFS

Analyse des principaux projets actuellement en vente dans le périmètre urbain de Centre-village

2 RUISSEAU CHELSEA CREEK

Typologie	Nombre d'unité	Superficie moyenne (pi ²)	Prix moyen	\$/pi ²
Jumelé	172	1 588	439 900 \$	277 \$
Unifamiliale isolée	69	2 260	656 800 \$	291 \$



Source : ruisseauchelsea.ca

3. LE MARCHÉ IMMOBILIER RÉSIDENTIEL DE LA MUNICIPALITÉ DE CHELSEA

3.3 PRIX DE VENTE DES LOGEMENTS NEUFS

Analyse des principaux projets actuellement en vente dans le périmètre urbain de Centre-village

3 QUARTIER MEREDITH

Typologie	Nombre d'unité	Superficie moyenne (pi ²)	Prix moyen	\$/pi ²
Jumelé	24	1 392	457 400 \$	334 \$
Unifamiliale isolée	95	1 585	667 983 \$	427 \$



Source : quartiermeredith.com

3. LE MARCHÉ IMMOBILIER RÉSIDENTIEL DE LA MUNICIPALITÉ DE CHELSEA

3.3 PRIX DE VENTE DES LOGEMENTS NEUFS

Synthèse des prix de vente selon la typologie résidentielle des principaux projets en vente et comparaison avec le marché de la RMR de Gatineau et l'ensemble du Québec

Typologie	Prix moyens		
	Chelsea <i>(Projets en vente)</i>	RMR de Gatineau <i>(Partie du Québec)</i>	Québec
Appartement	370 100 \$	-	-
Jumelé	470 800 \$	344 578 \$	286 168 \$
En rangée	556 700 \$	-	-
Unifamiliale isolée	713 400 \$	475 887 \$	476 454 \$

Synthèse des constats

- Entre 2016 et 2019, **293 permis de construction** ont été délivrés. Le nombre d'émissions de permis a été en constante évolution depuis 2016.
- Bien que le logement isolé représente le type dominant, le marché résidentiel a connu une diversification à partir de 2016, où plusieurs permis pour la construction de logements jumelés, en rangée et appartements ont été émis.
- Le prix de vente moyen des unités isolées et jumelées actuellement en vente se situe respectivement à 470 000 \$ et 715 000 \$, ce qui indique que le marché est principalement **haut de gamme** par rapport au marché de Gatineau (partie Québec de la RMR) et de l'ensemble du Québec.



4. LE PORTRAIT SOCIOÉCONOMIQUE DES MÉNAGES

La présente section examine le profil socioéconomique des ménages. Ce portrait permettra de dégager les grandes caractéristiques et les tendances générales nécessaires à la compréhension de la demande en matière de logement.

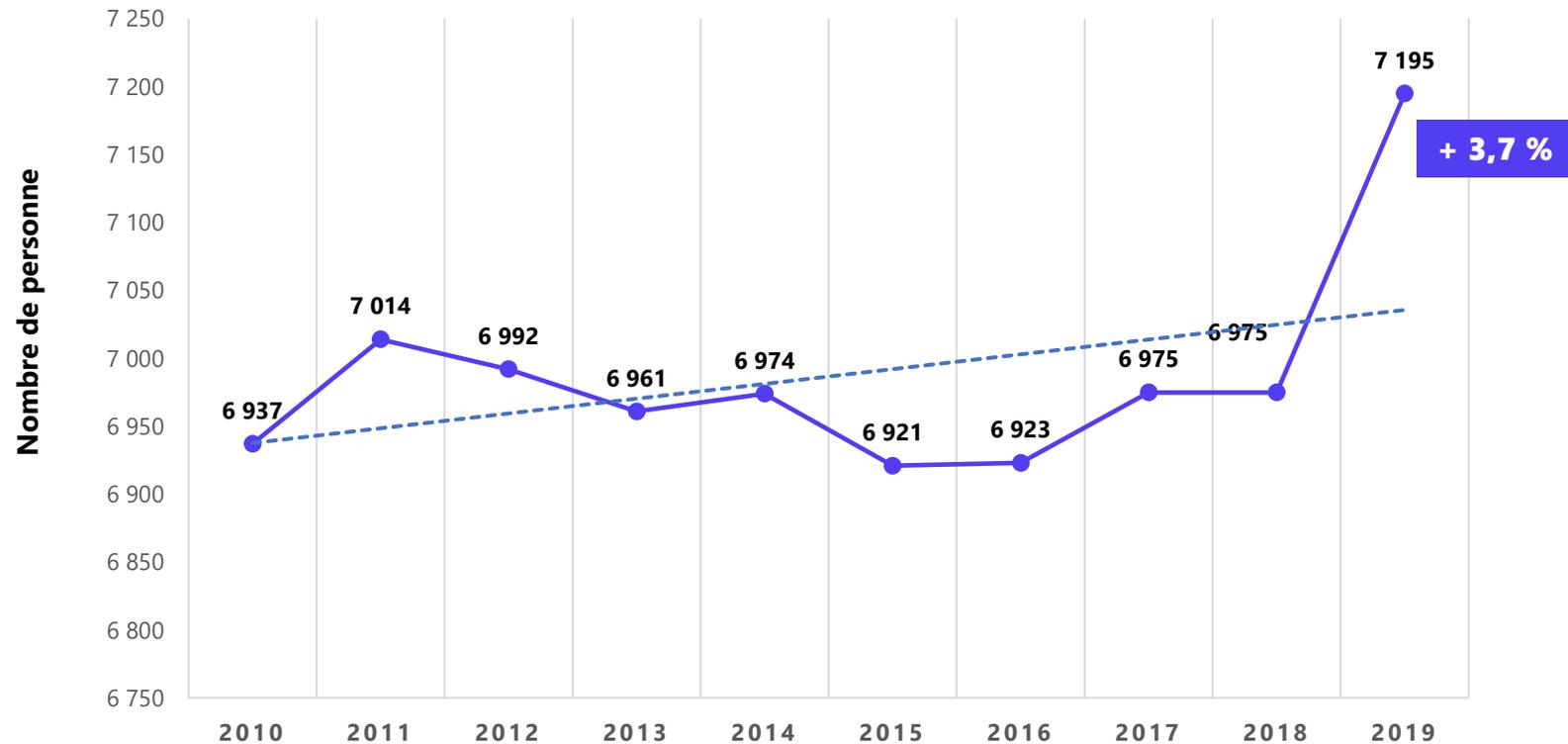
Les sous-sections suivantes seront abordées :

- 4.1 Évolution de la population
- 4.2 Évolution du nombre de ménages privés
- 4.3 Groupes d'âge des ménages privés
- 4.4 Composition des ménages privés

4. LE PORTRAIT SOCIOÉCONOMIQUE DES MÉNAGES

4.1 ÉVOLUTION DE LA POPULATION

Évolution de la population au cours des derniers recensements (2010 à 2019)



Constats

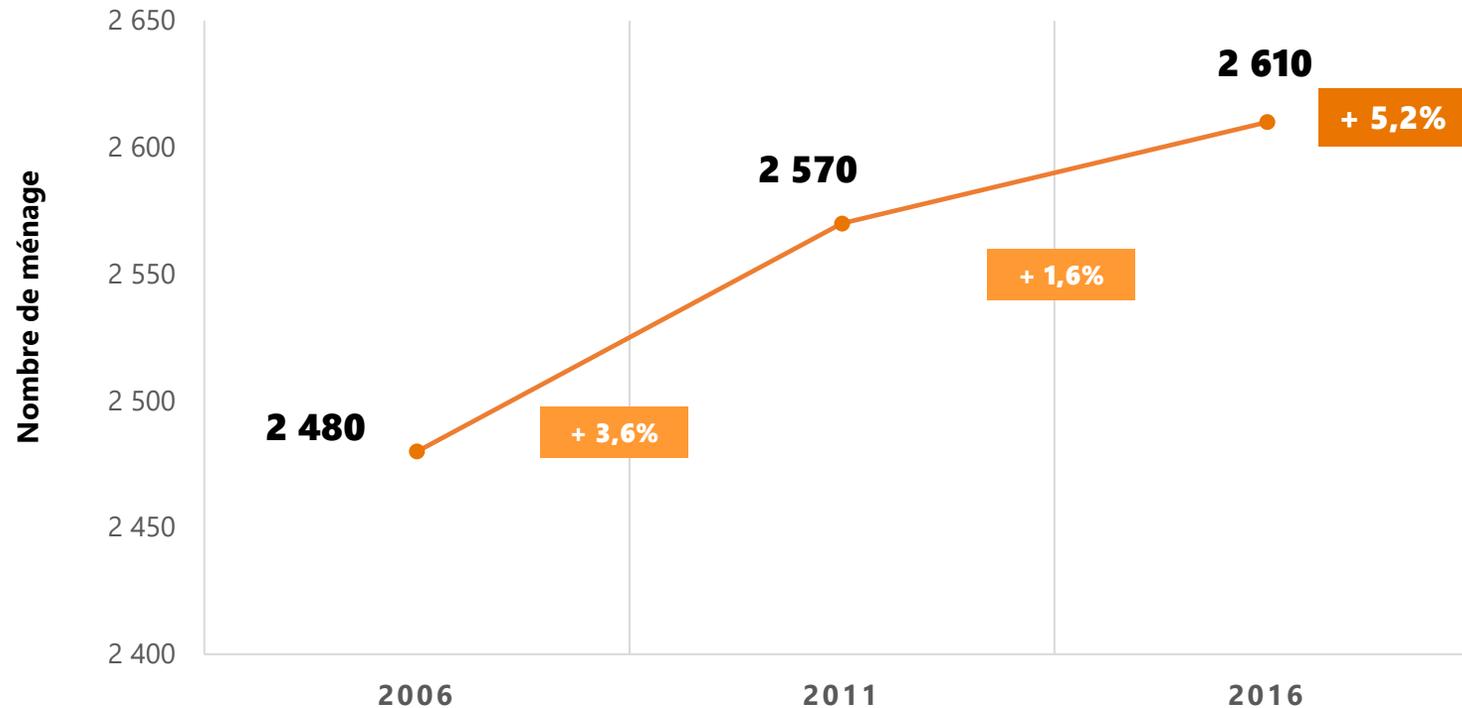
- Entre 2010 et 2019, Chelsea compte **258 habitants** supplémentaires, représentant une croissance globale de + 3,7%
- Entre 2010 et 2019, une moyenne de **28 habitants** s'ajoute annuellement à la population de Chelsea

Source : Institut de la statistique du Québec, Estimations de la population et Statistique Canada, Estimations de la population (février 2020). Adapté par l'Institut de la statistique du Québec.

4. LE PORTRAIT SOCIOÉCONOMIQUE DES MÉNAGES

4.2 ÉVOLUTION DU NOMBRE DE MÉNAGES PRIVÉS

Évolution du nombre de ménages au cours des derniers recensements (2006 à 2016)



Constats

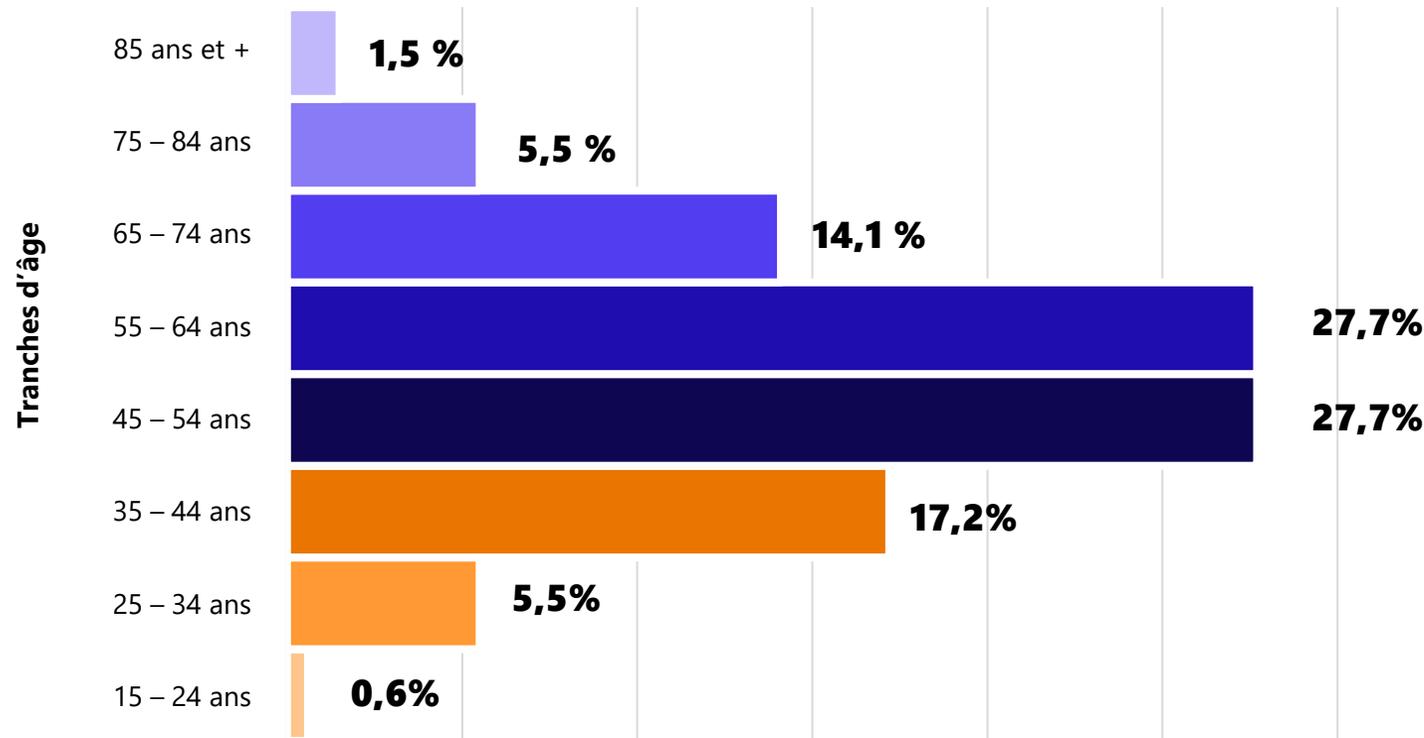
- Entre 2006 et 2011, Chelsea a accueilli **90 nouveaux ménages**, représentant une augmentation de 3,6 %
- Entre 2011 et 2016, le rythme de croissance ralentit à 1,6 %, représentant **40 nouveaux ménages**
- Entre 2006 et 2016, **130 nouveaux ménages** se sont installés sur le territoire de Chelsea, représentant une augmentation globale de 5,2 %

Source : Statistique Canada, Recensement 2016

4. LE PORTRAIT SOCIOÉCONOMIQUE DES MÉNAGES

4.3 GROUPES D'ÂGE DES MÉNAGES PRIVÉS

Nombre de ménages privés selon l'âge du principal soutien du ménage, 2016



Constats

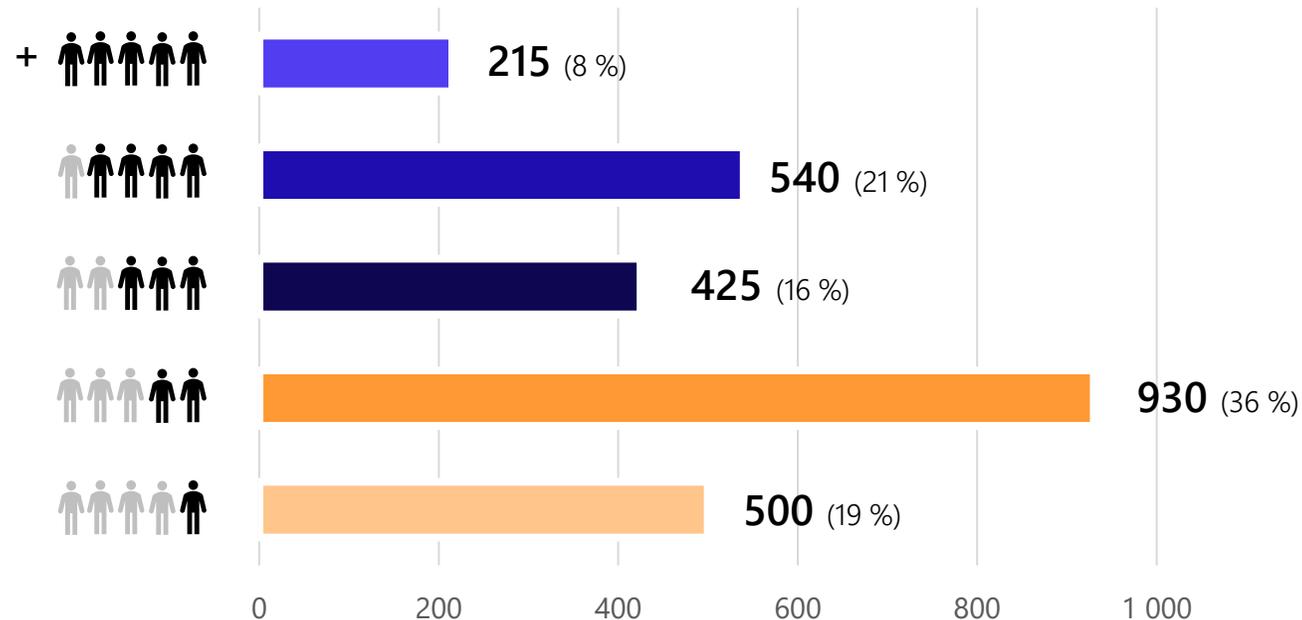
- Plus de la moitié des ménages (55,4 %) sont âgés de **45 à 64 ans**
- On retrouve relativement peu de ménage dans le groupe d'âge des **25 à 34 ans**

Source : Statistique Canada, Recensement 2016

4. LE PORTRAIT SOCIOÉCONOMIQUE DES MÉNAGES

4.4 COMPOSITION DES MÉNAGES

Ménages privés selon la taille du ménage



Constats

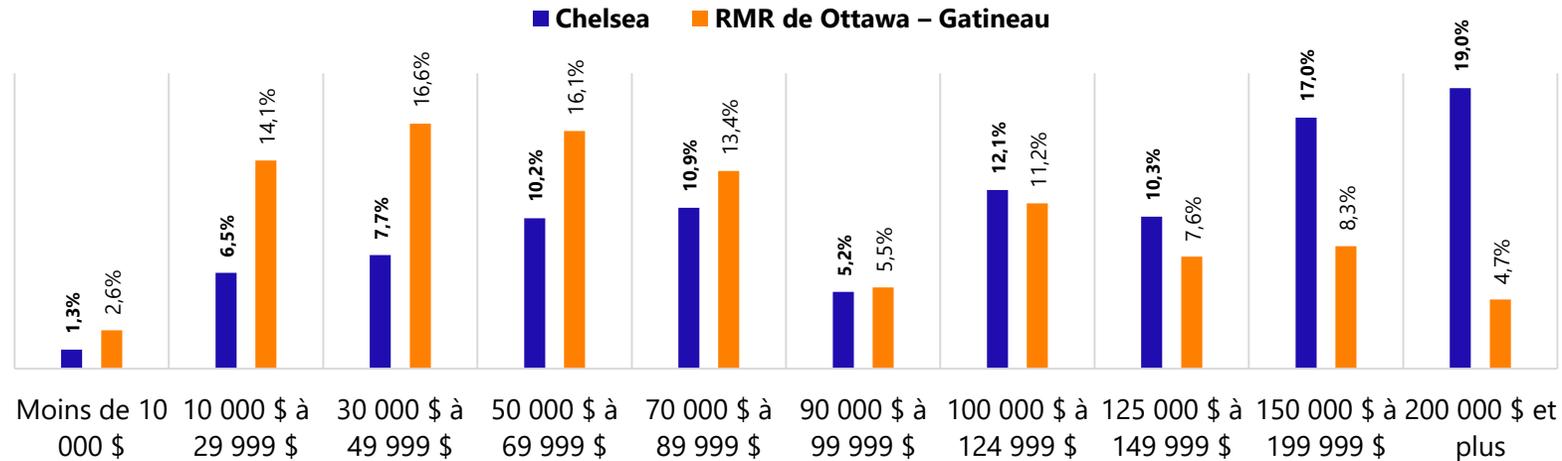
- La taille moyenne des ménages est de **2,6 personnes**
- Les ménages sont principalement composés de **deux personnes (36%)**
- Sur les 2 610 ménages, près d'un ménage sur cinq est composé d'une **seule personne**

Source : Statistiques Canada

4. LE PORTRAIT SOCIOÉCONOMIQUE DES MÉNAGES

4.5 REVENUS DES MÉNAGES

Tranches de revenu total du ménage pour les ménages privés, 2015



Constats

- En 2015, **58,4 %** des ménages possédaient un revenu égal ou supérieur à 100 000 \$, alors que 31,8% de la RMR de Ottawa-Gatineau sont dans cette situation
- Le revenu total moyen des ménages était de **140 604 \$**, soit près de 60% plus élevé que dans la RMR de Ottawa-Gatineau

	Chelsea	RMR de Ottawa-Gatineau*
Revenu total moyen des ménages (\$)	140 604 \$	85 240 \$
Revenu total moyen des ménages comptant une personne (\$)	61 052 \$	44 824 \$
Revenu total moyen des ménages comptant deux personnes ou plus (\$)	159 569 \$	103 077 \$

* Partie du Québec seulement

Source : Statistique Canada, Recensement 2016

Synthèse des constats

- Entre 2006 et 2016, la municipalité de Chelsea a connu une croissance globale de population de **+ 3,7 %**. Elle a notamment enregistré une croissance importante entre 2018 et 2019, représentant **+ 3,2%**.
- Entre 2006 et 2016, le nombre de ménages a connu une croissance de **+ 5,2 %**, soit **130 nouveaux ménages**. Toutefois, le rythme de croissance a ralenti, puisque celui-ci est passé de 3,6% entre 2006 et 2011 à 1,6% entre 2011 et 2016. Ce constat pourrait laisser présager une tendance au ralentissement ou une décroissance des ménages pour les prochaines années.
- En 2015, le revenu moyen des ménages était de **140 604 \$**, soit significativement plus élevé que celui des ménages de la RMR d'Ottawa-Gatineau (85 240 \$).



5. LA DEMANDE PROJETÉE DE LOGEMENT

La présente section tente de caractériser la demande projetée en matière de logement d'ici 2036 selon différents types d'acheteurs. Les profils seront détaillés en fonction des besoins et des critères de sélection.

Les sous-sections suivantes seront abordées :

- 5.1 Projections du nombre de ménages d'ici 2036
- 5.2 Profil-type des clientèles d'acheteurs
- 5.3 Projections des ménages selon le profil-type d'acheteurs

5. LA DEMANDE PROJETÉE DE LOGEMENT

5.1 PROJECTIONS DU NOMBRE DE MÉNAGES D'ICI 2036

Afin d'estimer la demande future en logement, **trois scénarios de projection démographique** peuvent être considérés :

Scénario pessimiste

Ce scénario correspond aux projections du scénario Référence (A) de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) pour les années 2016 à 2036.

Il est à noter que ces projections ne tiennent pas compte des contraintes d'aménagement, ni les diverses perspectives microéconomiques pouvant favoriser ou non la croissance démographique d'une municipalité donnée. (ISQ, 2019)

Scénario optimiste

Le scénario optimiste correspond aux projections du scénario Référence (A) de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) bonifiées du nombre moyen de mises en chantier enregistré annuellement depuis les cinq dernières années.

Ce scénario ne sera toutefois pas retenu pour les fins de la présente analyse.

Scénario réaliste

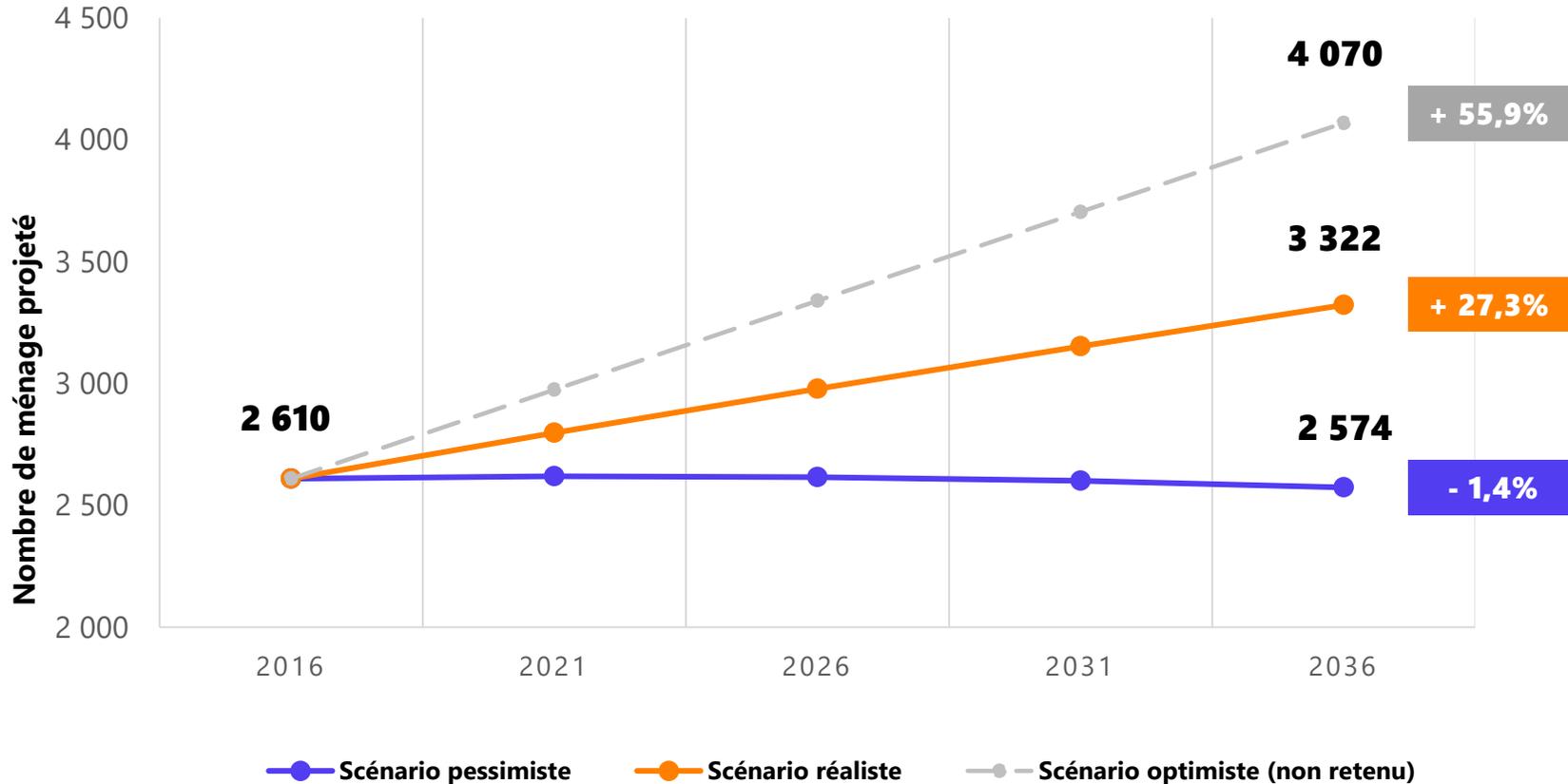
Afin de viser un scénario reflétant la réalité de Chelsea, ce scénario correspond à la moyenne des projections des scénarios pessimiste et optimiste.

En effet, les récents investissements dans l'installation d'infrastructures d'assainissement au centre-village et dans le développement du transport en commun, combinés au facteur d'attractivité du territoire de Chelsea, soit la présence d'un riche patrimoine naturel et culturel participant à la qualité de vie des résidents et la proximité avec la capitale canadienne offrant des opportunités d'emplois de qualité, semblent mieux représentés à travers ce scénario et laissent présager que cette tendance se maintiendra pour les prochaines années.

5. LA DEMANDE PROJÉTÉE DE LOGEMENT

5.1 PROJECTIONS DU NOMBRE DE MÉNAGES D'ICI 2036

Projections du nombre de ménages selon deux scénarios, 2016-2036



Constats

- D'ici 2036, le scénario pessimiste prévoit une décroissance des ménages de **-1,4 %**
- Le scénario réaliste prévoit une croissance de **+ 27,3**, soit une croissance de 28,7% plus élevée que le scénario pessimiste

Source : Institut de la statistique du Québec (ISQ) - Nombre de ménages privés projetés, scénario Référence (A), 2016-2036 – Municipalité de Chelsea (82025)

5. LA DEMANDE PROJETÉE DE LOGEMENT

5.2 PROFIL-TYPE DES CLIENTÈLES D'ACHETEURS

Afin de saisir les différents besoins caractérisant la demande en produit résidentiel, **quatre types de clientèles** sont détaillés. Les besoins et les critères de sélection en matière de logement varient principalement en fonction du revenu, de la composition du ménage et de la localisation à proximité des activités quotidiennes (emploi, services, loisirs, etc.)

Premiers acheteurs	Acheteurs expérimentés	Acheteurs seniors	Aînés
25 à 34 ans	35 à 54 ans	55 à 69 ans	70 ans et +
Ce profil représente les étudiants, jeunes professionnels et travailleurs à la recherche d'une première propriété	Ce profil représente les professionnels et travailleurs à la recherche d'une propriété plus spacieuse. Ce groupe forme souvent un couple avec ou sans enfant et possède un plus grand pouvoir d'achat que les premiers acheteurs	Ce profil représente les professionnels, travailleurs en fin de carrière ou jeunes retraités pouvant connaître une reconfiguration familiale du ménage. Ceux-ci se départissent de la maison familiale au départ des enfants (nid vide)	Ce profil représente les ménages en perte d'autonomie et de mobilité
Critères de sélection <ul style="list-style-type: none">- Produit résidentiel abordable- Proximité de pôles d'emploi et de services- Proximité des transports en commun	Critères de sélection <ul style="list-style-type: none">- Produit résidentiel de plus grande superficie- Proximité des équipements publics (écoles, parcs, terrains sportifs, etc.)	Critères de sélection <ul style="list-style-type: none">- Produit résidentiel plus dense (ex : condo, multilogement locatif, etc.)- Confortable et peu d'entretien	Critères de sélection <ul style="list-style-type: none">- Produit résidentiel plus dense et ne nécessitant pas d'entretien (ex: RPA et condo avec ascenseur, etc.)- Proximité des services et commerces- Proximité des transports en commun

Source : Marketing de l'immobilier, 2018

5. LA DEMANDE PROJÉTÉE DE LOGEMENT

5.3 PROJECTIONS DES MÉNAGES SELON LE PROFIL-TYPE D'ACHETEURS

Projections du nombre de ménages, 2016-2036

scénario pessimiste

Profil	2016		2036		Variation 2016-2036	
	Valeur absolue	poids relatif	Valeur absolue	poids relatif	Valeur absolue	%
Premiers acheteurs (25 à 34 ans)	159	6 %	226	9 %	+ 67	+ 42,1%
Acheteurs expérimentés (35 à 54 ans)	1 195	46 %	766	29 %	- 429	-35,9%
Acheteurs séniors (55 à 69 ans)	951	36 %	761	30 %	- 190	-20,0%
Aînés (70 ans et +)	305	12 %	821	32 %	+ 516	+ 169,2%
Total	2 610	100 %	2 574	100 %	-36	-1,4 %

Constats

- Les **premiers acheteurs** et les **aînés** connaîtront une croissance importante d'ici 2036.
- Les profils d'acheteurs **expérimentés** et **séniors** sont appelés à diminuer d'ici 2036.

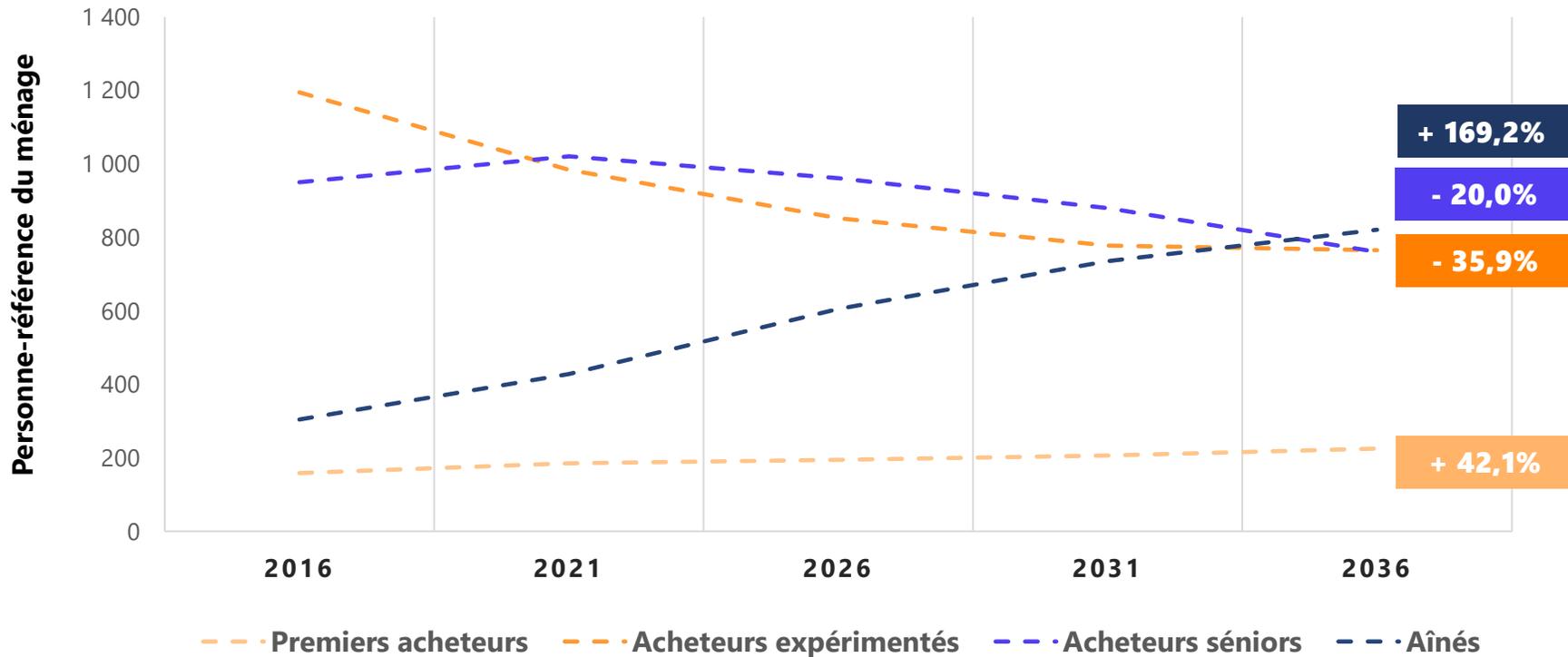
Source : Institut de la statistique du Québec (ISQ) - Nombre de ménages privés projetés selon le groupe d'âge, scénario Référence (A), 2016-2036 – Municipalité de Chelsea (82025)

5. LA DEMANDE PROJÉTÉE DE LOGEMENT

5.3 PROJECTIONS DES MÉNAGES SELON LE PROFIL-TYPE D'ACHETEURS

Projections du nombre de ménages, 2016-2036

scénario pessimiste



Constats

- Les **premiers acheteurs** et les **aînés** connaîtront une croissance importante d'ici 2036.
- Les profils d'acheteurs **expérimentés** et **seniors** sont appelés à diminuer d'ici 2036.

Source : Institut de la statistique du Québec (ISQ) - Nombre de ménages privés projetés selon le groupe d'âge, scénario Référence (A), 2016-2036 – Municipalité de Chelsea (82025)

Synthèse des constats

scénario pessimiste

- Au regard des projections du nombre de ménages d'ici 2036, il est prévu que la municipalité connaisse une **légère croissance** (+ 0,4%) entre 2016 et 2021, pour ensuite subir une **diminution progressive** durant les périodes suivantes.
- D'ici 2036, le poids relatif des profils d'acheteur est appelé à changer. En effet, la proportion passera de **6% à 9%** pour les **premiers acheteurs** et de **12% à 32%** en ce qui concerne **les aînés**.
- Considérant les critères de sélection de ces profils d'acheteurs, l'augmentation de la demande pour des **logements plus denses** et **abordables** devrait être considérée dans l'offre de produits résidentiels sur le territoire de la municipalité de Chelsea.

5. LA DEMANDE PROJÉTÉE DE LOGEMENT

5.3 PROJECTIONS DES MÉNAGES SELON LE PROFIL-TYPE D'ACHETEURS

Projections du nombre de ménages, 2016-2036

scénario réaliste

Profil	2016		2036		Variation 2016-2036	
	Valeur absolue	poids relatif	Valeur absolue	poids relatif	Valeur absolue	%
Premiers acheteurs (25 à 34 ans)	159	6 %	292	9 %	+ 133	83,6 %
Acheteurs expérimentés (35 à 54 ans)	1 195	46 %	989	29 %	- 206	-17,9 %
Acheteurs séniors (55 à 69 ans)	951	36 %	982	30 %	+ 31	+ 3,3 %
Aînés (70 ans et +)	305	12 %	1 060	32 %	+ 755	+ 247,5 %
Total	2 610	100 %	3 322	100 %	+ 712	+ 27,3 %

Constats

- Les **premiers acheteurs** et les **aînés** connaîtront une croissance plus marquée d'ici 2036.
- Les **acheteurs séniors** connaîtront une décroissance moins rapide d'ici 2036.
- Les **acheteurs expérimentés** sont appelés à diminuer d'ici 2036.

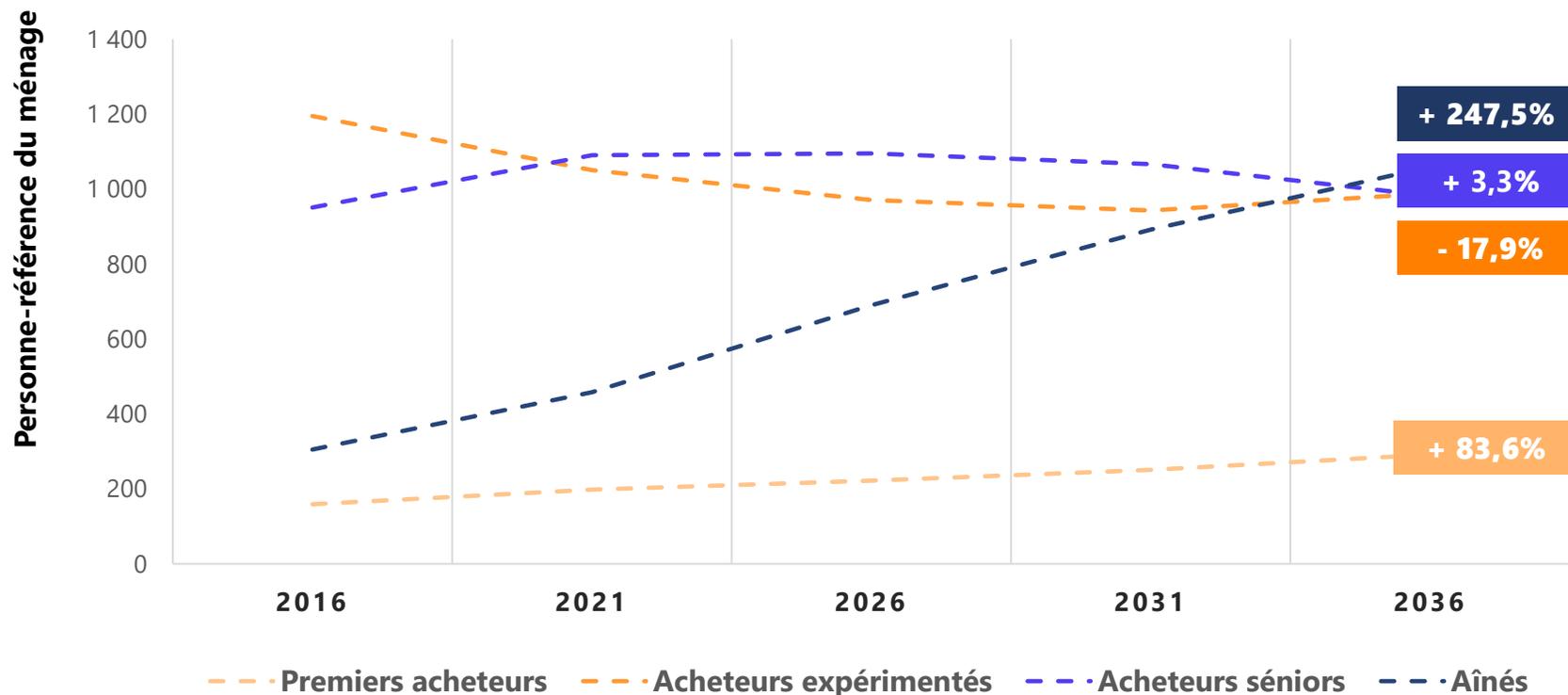
Source : Institut de la statistique du Québec (ISQ) - Nombre de ménages privés projetés selon le groupe d'âge, scénario Référence (A), 2016-2036 – Municipalité de Chelsea (82025)

5. LA DEMANDE PROJÉTÉE DE LOGEMENT

5.3 PROJECTIONS DES MÉNAGES SELON LE PROFIL-TYPE D'ACHETEURS

Projections du nombre de ménages, 2016-2036

scénario réaliste



Constats

- Les **premiers acheteurs** et les **aînés** connaîtront une croissance plus marquée d'ici 2036.
- Les **acheteurs seniors** connaîtront une légère croissance d'ici 2036.
- Seul le profil **d'acheteurs expérimentés** est appelé à diminuer d'ici 2036.

Source : Institut de la statistique du Québec (ISQ) - Nombre de ménages privés projetés selon le groupe d'âge, scénario Référence (A), 2016-2036 – Municipalité de Chelsea (82025)

Synthèse des constats

scénario réaliste

- Au regard des projections du nombre de ménages d'ici 2036, il est prévu que la municipalité connaisse une **croissance constante** (+ 27,3%).
- Le poids relatif des profils d'acheteur est conservé dans ce scénario, c'est-à-dire que la proportion passera de **6% à 9%** pour les **premiers acheteurs** et de **12% à 32%** en ce qui concerne **les aînés**.
- Tout comme le scénario pessimiste, l'augmentation de la demande pour des **logements plus denses** et **abordables** devrait être considérée dans l'offre de produits résidentiels sur le territoire de la municipalité de Chelsea.
- Bien que l'on observe un bilan positif auprès des **acheteurs seniors (+3,3%)**, la courbe indique tout de même un ralentissement pour ce profil d'acheteurs d'ici les prochaines années.

Synthèse des constats

scénario pessimiste

- D'ici 2036, le scénario pessimiste indique une diminution globale des ménages de **- 1,4%**
- Les **acheteurs expérimentés** et **acheteurs seniors** sont appelés à diminuer de respectivement **-20%** et **-35,9%**
- Les **premiers acheteurs** et les **aînés** connaîtront une croissance respective de **+ 42,1%** et **+ 169,2%**

scénario réaliste

- D'ici 2036, le scénario réaliste indique une croissance globale des ménages de **+27,3%**
- Les **acheteurs expérimentés** sont appelés à diminuer de **-17,9 %**, soit moins rapidement qu'au scénario pessimiste
- Les **acheteurs seniors** seront légèrement plus nombreux qu'en 2016 (**+3,3%**), mais suivent tout de même une tendance décroissante
- Les **premiers acheteurs** et les **aînés** connaîtront une croissance plus importante, soit de **+ 83,6%** et **+ 247,5%**, représentant près du double des prévisions du scénario pessimiste



6. LE BILAN OFFRE - DEMANDE

La présente section vise à déterminer si la composition (typologie ou prix de vente) de l'offre résidentielle actuelle est en adéquation avec la demande estimée à partir des projections démographiques pour la période de 2016 à 2036. Plus spécifiquement, l'analyse cible les deux profils d'acheteur pour lesquels il y aura une croissance de la demande, soit les premiers acheteurs (25 à 34 ans) et les aînés (70 ans et plus).

Les sous-sections suivantes seront abordées :

- 6.1 La capacité de payer des premiers acheteurs
- 6.2 Les résidences pour personnes âgées

6. LE BILAN OFFRE – DEMANDE

6.1 CAPACITÉ DE PAYER DES PREMIERS ACHETEURS

- Afin de déterminer si les premiers acheteurs sont en mesure d'acquérir (accès à la propriété) les produits résidentiels neufs offerts sur le marché immobilier de Chelsea, il y a lieu de déterminer la **capacité de payer** de ces ménages.
- La capacité de payer est calculée à partir de **l'indicateur de l'amortissement de la dette**, tel que couramment utilisé par les institutions financières dans le cadre d'analyse d'octroi de prêt hypothécaire.
- Les hypothèses utilisées aux fins du calcul sont les suivantes:
 - Le ratio de l'amortissement de la dette est fixé à **35 %**
 - Le revenu moyen est de **51 000 \$** pour les ménages d'une personne et de **102 000 \$** pour les ménages de deux personnes*
 - Prêt hypothécaire au taux d'intérêt en vigueur et d'une durée de **25 ans**
 - Mise de fonds de **5 %** et paiement de la prime d'assurance prêt hypothécaire de la SCHL
 - Les frais liés à l'occupation sont estimés en fonction du **taux moyen**

**Le revenu moyen provient de l'Enquête relative au revenu des particuliers selon le groupe d'âge, le sexe et la source de revenus, 2018 pour la RMR de Ottawa-Gatineau (partie du Québec seulement) de Statistique Canada. Le revenu moyen annuel est indexé de 2 % par année (2018 à 2020). Pour obtenir le revenu moyen d'un ménage de deux personnes, le revenu par personne a été multiplié par 2. À noter que les données de revenu par groupe d'âge ne sont pas disponibles en produit standard pour le territoire de Chelsea auprès de Statistique Canada. Il y a lieu de présumer que ces revenus sont probablement légèrement inférieurs à la réalité puisque les revenus de la population de Chelsea sont en moyenne plus élevés que ceux de la RMR.*

6. LE BILAN OFFRE – DEMANDE

6.1 CAPACITÉ DE PAYER DES PREMIERS ACHETEURS

MÉNAGE D'UNE PERSONNE

Prix de vente moyen d'une unité	
Prix de vente moyen	190 000 \$
Mise de fond	9 500 \$
Frais d'occupation mensuels	
Montant du prêt hypothécaire	180 500 \$
Prime d'assurance-prêt	7 220 \$
Taxes municipales	113 \$
Taxes scolaires	20 \$
Électricité et chauffage	167 \$
Frais de copropriété	80 \$
Total mensuel	1 476 \$
Total annuel	17 712 \$
Calcul du revenu moyen brut annuel nécessaire	
Ratio d'entêtement	35%
Revenu nécessaire	50 606 \$

MÉNAGES DE 2 PERSONNES

Prix de vente moyen d'une unité	
Prix de vente moyen	415 000 \$
Mise de fond	20 750 \$
Frais d'occupation mensuels	
Montant du prêt hypothécaire	394 250 \$
Prime d'assurance-prêt	15 770 \$
Taxes municipales	247 \$
Taxes scolaires	42 \$
Électricité et chauffage	167 \$
Frais de copropriété	125 \$
Total mensuel	2 975 \$
Total annuel	35 699 \$
Calcul du revenu moyen brut annuel nécessaire	
Ratio d'entêtement	35%
Revenu nécessaire	101 996 \$

Constats

- Selon le nombre de personnes qui compose le ménage, les premiers acheteurs, en moyenne, sont en mesure d'acquérir des propriétés se vendant à un prix situé entre **190 000 \$** et **415 000 \$**
- Les résultats de l'analyse de l'offre de la section 3.3, montrent que le prix moyen de vente est de:
 - Appartement (condo) : 370 100 \$
 - En rangée : 470 800 \$
 - Jumelés : 556 700 \$
 - Unifamiliale : 713 400 \$
- Il y a lieu de constater que les produits résidentiels actuellement en vente sur le marché immobilier **sont difficilement accessibles** aux premiers acheteurs.

6. LE BILAN OFFRE – DEMANDE

6.1 LES ACHETEURS EN PROVENANCE DE L'ONTARIO

- Il a été mentionné par le promoteur d'un projet immobilier situé à Chelsea que certains acheteurs proviennent de l'Ontario et que ceux-ci totaliseraient l'équivalent de **85 unités d'habitations** depuis 2016. Bien que cela soit certainement significatif à l'échelle d'un projet immobilier, ce n'est pas le cas à l'échelle d'une municipalité.
- S'il s'avèrerait que ces acheteurs en provenance de l'Ontario seront suffisamment nombreux dans le futur pour influencer la croissance de la population, les méthodes de projections démographiques sur lesquelles l'étude se base sont en mesure de capter ce phénomène (par l'analyse des migrations interprovinciales à l'échelle de la MRC).
- Du point de vue de l'abordabilité de l'offre résidentielle, les unités d'habitations (haut de gamme) vendues dans ce projet s'adressent à des acheteurs ayant des revenus supérieurs. Ces acheteurs contribuent plutôt à l'augmentation moyenne des prix de vente. Pour ces raisons, nous sommes d'avis qu'il n'est pas pertinent d'y accorder une attention particulière dans le cadre de cette étude.

6. LE BILAN OFFRE – DEMANDE

6.2 RÉSIDENCES POUR PERSONNES ÂGÉES

Besoin en logement en résidence privées pour ainés (RPA)

- Malgré le phénomène du vieillissement de la population observable dans la municipalité de Chelsea, on n’y retrouve **aucun logement en RPA**, à l’exception d’un projet d’une douzaine d’unités de logements subventionnés pour personnes âgées à Farm Point (Corporation d’Habitation de Chelsea).
- Dans son *Rapport sur les résidences pour personnes âgées*, la SCHL indique que **18,4 % (taux d’attraction)** des ménages âgés de plus de 75 ans sont susceptibles de s’installer dans une RPA au Québec.
- En considérant la croissance projetée du nombre de ménages composé de personnes âgées (75 ans et +) selon les scénarios pessimiste et réaliste, il est possible d’estimer la **demande actuelle et future** en matière de RPA selon le taux d’attraction déterminé par la SCHL. Les estimations selon les deux scénarios sont présentées en pages suivantes.
- L’offre doit également considérer la demande des **ainés désirant s’installer dans un produit résidentiel plus dense** et nécessitant moins d’entretien (multilogement, condo, etc.)

Source : Société Canadienne d’hypothèques et de logement – *Rapport sur les résidences pour personnes âgées, Québec, 2019*

6. LE BILAN OFFRE – DEMANDE

6.2 RÉSIDENCES POUR PERSONNES ÂGÉES

Ménages attirés par les résidences pour personnes âgées (RPA), Province du Québec, 2021 à 2036

scénario pessimiste

Période	Nouveaux ménages de 75 ans et +	Ménages attirés par les RPA (18,4%)	Total cumulé
2016	s.o.	34	34
2021	+ 73	13	47
2026	+ 98	18	65
2031	+ 134	25	90
2036	+ 94	17	107
Total	+ 399	73	107

Constats

- D'ici 2036, il est estimé que **107 ménages** de 75 ans et plus seront susceptibles de s'installer dans une RPA, alors que l'offre actuelle est presque nulle.

Source : Société Canadienne d'hypothèques et de logement – Rapport sur les résidences pour personnes âgées, Québec, 2019

6. LE BILAN OFFRE – DEMANDE

6.2 RÉSIDENCES POUR PERSONNES ÂGÉES

Ménages attirés par les résidences pour personnes âgées (RPA), Province du Québec, 2021 à 2036

scénario réaliste

Période	Nouveaux ménages de 75 ans et +	Ménages attirés par les RPA (18,4%)	Total cumulé
2016	s.o.	34	34
2021	+ 88	16	50
2026	+ 127	23	73
2031	+ 186	34	107
2036	+ 154	29	136
Total	+ 557	102	136

Constats

- D'ici 2036, il est estimé que **136 ménages** de 75 ans et plus seront susceptibles de s'installer dans une RPA, alors que l'offre actuelle est presque nulle.

Source : Société Canadienne d'hypothèques et de logement – Rapport sur les résidences pour personnes âgées, Québec, 2019

Synthèse des constats

- En croisant les données socioéconomiques des ménages et les prix de vente moyens des logements, il est possible de constater que l'offre n'est actuellement **pas adaptée** aux clientèles présentant une forte croissance d'ici les prochaines années, soit les **premiers acheteurs et les aînés**.
- L'accès à la propriété (produit résidentiel neuf) n'est actuellement pas possible pour la moyenne des premiers acheteurs.
- Entre 2016 et 2036, **107 ménages** selon le scénario pessimiste et **136 ménages** selon le scénario réaliste seraient potentiellement attirés par une **RPA** sur le territoire de la municipalité. Toutefois, **cette offre est actuellement limitée**.



7. FAVORISER LE LOGEMENT ABORDABLE

7. FAVORISER LE LOGEMENT ABORDABLE

7.1 STRATÉGIES DE LOGEMENTS ABORDABLES

Considérant les besoins des ménages appelés à s'installer sur le territoire, plusieurs stratégies pouvant favoriser l'implantation de logements abordables sur le territoire de la municipalité de Chelsea seront abordées dans cette section. Celles-ci seront déclinées en deux volets, soit:

- Les moyens d'action que la municipalité peut mettre en œuvre au sein de sa réglementation d'urbanisme
- Les stratégies et les outils (programmes) pouvant être déployés en partenariat avec les promoteurs immobiliers (OBNL et promoteurs immobiliers privés) et les agences publiques œuvrant en soutien au développement de logement abordable.

Stratégies touchant les outils de réglementation et de planification

- Dans le contexte de la refonte du plan et des règlements d'urbanisme, la municipalité peut notamment revoir sa réglementation afin d'y **autoriser dans certaines conditions*** les habitations multilogements (plus de 8 logements) et la construction de bâtiments de plus de trois étages, l'ajout de logement additionnel à un bâtiment existant, ainsi qu'adapter les normes d'implantation permettant de favoriser un cadre bâti plus dense.
- Ces modifications permettraient notamment:
 - La réalisation de projets plus abordables, car la densification permet de réaliser des économies d'échelles (services professionnels, coût de construction, etc.) et d'amortir le coût d'acquisition des terrains sur un plus grand nombre d'unités de logement, le tout pouvant se refléter dans le prix de vente
 - La réalisation de projets RPA pour lesquels une densité est nécessaire au modèle d'affaires, notamment en raison de la nécessité d'avoir une masse critique de résidents (répartition des coûts de construction et d'opération, etc.)
 - D'augmenter l'offre de logement du type locatif qui est actuellement très peu présente sur le marché immobilier et ainsi favoriser la rétention d'une partie de la population au détriment des municipalités avoisinantes.
 - De rentabiliser davantage les infrastructures municipales (réseaux d'eau, routes, collecte de déchet, réseaux techniques, etc.).

* Les conditions seront abordées dans le cadre de révision de la réglementation d'urbanisme

7. FAVORISER LE LOGEMENT ABORDABLE

7.1 STRATÉGIES DE LOGEMENTS ABORDABLES

Les différentes stratégies et les outils (programmes) pouvant être déployés en partenariat avec les promoteurs immobiliers (OBNL et promoteurs immobiliers privés) et les agences publiques afin de favoriser le logement abordable* sont les suivants:

💡 STRATÉGIES	
1	Achat et don d'un terrain par la municipalité
2	Crédit de taxes foncières
3	Mesures incitatives: Hausse de la densité de construction en contrepartie de l'intégration de logements abordables à un projet résidentiel
4	Achat de terrain par la ville et revente par appel d'offres
5	Adoption d'un règlement assujettissant toutes nouvelles constructions résidentielles à l'inclusion de logements abordables

🔧 OUTILS	
1	AccèsLogis (ACL) <i>Société d'habitation de Québec (SHQ)</i>
2	Fonds d'innovation pour les logements abordables <i>Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL)</i>
3	Fonds national de co-investissement pour le logement – construction <i>Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL)</i>
4	Initiative financement de la construction de logements locatifs (IFCLL) <i>Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL)</i>
5	Financement initial <i>Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL)</i>

* La municipalité de Chelsea devra définir le logement abordable au sein des ses outils de réglementation et de planification

7. FAVORISER LE LOGEMENT ABORDABLE

7.1 STRATÉGIES DE LOGEMENTS ABORDABLES



STRATÉGIE 1

ACHAT ET DON D'UN TERRAIN PAR LA MUNICIPALITÉ

Description

Acquisition d'un terrain par une municipalité, suivie de la cession à titre gratuit à un organisme promoteur d'un projet d'habitation sociale ou communautaire.

Fonctionnement

À la demande d'un organisme du milieu, une municipalité acquiert un terrain en vue d'en céder la propriété à un organisme promoteur d'un projet d'habitation sociale ou communautaire

Impact financier

- Le coût d'achat du terrain est considéré en tout ou en partie comme une contribution du milieu selon les paramètres du programme AccèsLogis (ACL).
- La contribution financière minimale du milieu (municipalité) : 15 % des coûts de réalisation du projet.

Responsabilités / Partenaires

- Les décisions relatives aux acquisitions et aux cessions de terrains sont prises par le conseil municipal.
- Le succès de l'opération requiert une collaboration soutenue entre le groupe promoteur et la municipalité pour identifier des terrains et compléter les négociations et les transactions.

Potentiels et avantages

- Protéger le parc de terrains disponibles pour le développement de logements abordables.
- Retirer des terrains du marché pour permettre au groupe promoteur de compléter les démarches d'obtention des subventions.
- Intervenir lorsque les offres d'achat d'organismes du milieu sont expirées.
- Investir dans un tel projet contribue au maintien de l'assiette fiscale de la municipalité, en encourageant la construction domiciliaire.

Contraintes et limites

- La vente d'un terrain appartenant à une municipalité doit être à titre onéreux. Toutefois, exceptionnellement, en vertu de la Loi sur les cités et villes (art. 29.4) et du Code municipal (art.14.2), l'aliénation peut être à titre gratuit si elle vise des fins d'habitation à un office municipal d'habitation ou à un OBNL.
- Une incertitude peut exister concernant les délais administratifs et la disponibilité des fonds, considérant les programmations annuelles du programme ACL.
- Les délais administratifs et les difficultés liées au contexte de développement peuvent durer plusieurs années.

Source: CMM, Répertoire des bonnes pratiques, Le rôle des municipalités dans le redéveloppement du logement social et abordable

7. FAVORISER LE LOGEMENT ABORDABLE

7.1 STRATÉGIES DE LOGEMENTS ABORDABLES



STRATÉGIE 2

CRÉDIT DE TAXES FONCIÈRES

Description

Le crédit de taxes foncières, voire le congé de taxes foncières, est accordé aux promoteurs de logements sociaux et communautaires.

Fonctionnement

- Le crédit de taxes équivaut à reporter de quelques années l'imposition de taxes foncières à un promoteur de logements sociaux ou communautaires ou à un promoteur privé, selon les orientations de la municipalité.
- La municipalité doit déterminer le montant du crédit de taxes (par exemple, le pourcentage de rabais octroyé), ainsi que la durée de ce crédit et des autres modalités.
- Dans les projets AccèsLogis, la contribution municipale sous forme de crédit de taxes est actualisée par la SHQ, de façon à déterminer la proportion de contribution du milieu qu'elle représente.

Impact financier

- Le crédit de taxes ne constitue pas un déboursé, mais plutôt un manque à gagner temporaire.
- La municipalité doit y opposer les bénéfices à moyen ou long termes, notamment sur plan des taxes foncières.

Responsabilités / Partenaires

- Les décisions relatives aux crédits de taxes sont prises par le conseil municipal.

Potentiels et avantages

- Cette contribution est comptabilisée comme une contribution du milieu selon les paramètres du programme AccèsLogis.
- Cette mesure améliore l'abordabilité pour les résidents.
- L'octroi d'un crédit de taxes foncières a pour effet de réduire les besoins de capitalisation d'un projet.
- Toutes les municipalités peuvent consentir des crédits de taxes aux promoteurs de projets ACL.
- Il peut être plus facile pour une municipalité de consentir un crédit que d'octroyer de l'aide sous forme monétaire.

Contraintes et limites

- Cette forme de contribution requiert une estimation des bénéfices à moyen ou long termes pour la municipalité, comparativement au manque à gagner résultant des crédits accordés.
- Comme les taxes foncières représentent généralement une portion substantielle des frais d'exploitation, les promoteurs d'un projet doivent anticiper la fin d'un rabais de taxes afin d'éviter une hausse abrupte des loyers ; il est recommandé de créer une réserve.

Source: CMM, Répertoire des bonnes pratiques, Le rôle des municipalités dans le redéveloppement du logement social et abordable

7. FAVORISER LE LOGEMENT ABORDABLE

7.1 STRATÉGIES DE LOGEMENTS ABORDABLES



STRATÉGIE 3

MESURES INCITATIVES : HAUSSE DE LA DENSITÉ DE CONSTRUCTION EN CONTREPARTIE DE L'INTÉGRATION DE LOGEMENTS ABORDABLES À UN PROJET RÉSIDENTIEL

Description

Une stratégie municipale visant à assurer la réalisation de logements abordables dans des projets domiciliaires privés. Comme les modifications de zonage accordées par les municipalités augmentent souvent la valeur du projet, il devient légitime pour la municipalité d'exiger une contrepartie.

Fonctionnement

En vue d'autoriser l'augmentation de la densité de construction, le promoteur privé doit s'engager à bâtir un nombre de logements abordables établi par la municipalité.

Impact financier

- Les projets de logements sociaux et communautaires réalisés au sein des projets d'origine privée sont financés dans le cadre du programme ACL.
- La contribution du milieu exigée en vertu du programme AccèsLogis (*15% des coûts maximaux reconnus admissibles*) ne représente qu'une partie des investissements municipaux dans le montage financier des projets.

Responsabilités / Partenaires

- Les ententes sont conclues de gré à gré avec les promoteurs.
- Les échanges entre promoteurs privés et promoteurs communautaires, lors de la réalisation des projets d'inclusion, suscitent des échanges de points de vue et d'expertises dont bénéficient toutes les parties prenantes.

Source: CMM, Répertoire des bonnes pratiques, Le rôle des municipalités dans le redéveloppement du logement social et abordable

Potentiels et avantages

- Avantages qui débordent sur le développement global de la ville : une meilleure réponse aux besoins en main-d'œuvre des entreprises, une contribution au développement durable en réduisant la distance entre la résidence et le travail, la rétention des jeunes familles et la protection de la mixité sociale.

Contraintes et limites

- Implique plusieurs ressources, notamment humaines et financières. Ce programme implique une charge de travail importante et requiert l'implication d'une équipe de travail.
- L'enjeu de planification afin d'assurer l'adéquation entre la programmation ACL et les ententes conclues relativement aux objectifs d'inclusion.
- L'enjeu de l'optimisation de programmes et de la coordination des services municipaux avec de nombreux partenaires.
- Le fait de ne pas détenir le statut de « ville mandataire » peut constituer, de l'avis de certains partenaires, à un défi supplémentaire à la mise en œuvre d'une stratégie d'inclusion par une municipalité.

7. FAVORISER LE LOGEMENT ABORDABLE

7.1 STRATÉGIES DE LOGEMENTS ABORDABLES



STRATÉGIE 4

ACHAT DE TERRAIN PAR LA VILLE ET REVENTE PAR APPEL D'OFFRES

Description

- Constatant le potentiel d'un terrain en vue d'un redéveloppement immobilier résidentiel, la ville acquiert la propriété pour ensuite la revendre sous conditions à un promoteur privé afin que celui-ci y construise un projet résidentiel intégrant un certain nombre de logements abordables.

Fonctionnement

- Dans le cadre du processus d'appel d'offres pour la vente du terrain et le projet de développement immobilier, la ville intègre des clauses obligeant le promoteur privé à intégrer des logements abordables dans la ou les nouvelles constructions.
- Par exemple, si la ville publie un appel d'offre pour la vente du terrain, elle peut spécifier que 20% des logements construits doivent être abordables.

Impact financier

- Le promoteur privé peut transférer sa responsabilité de construire des logements abordables à un organisme pouvant bénéficier d'une assistance gouvernementale.
- Afin d'assurer la viabilité du projet, il est requis que la portion privée du projet soit suffisamment rentable pour supporter la valeur du terrain attribué aux logements abordables.

Responsabilités / Partenaires

- Par l'entremise d'un contrat gré à gré ou par appel d'offres, la ville peut s'assurer que les closes concernant les logements abordables soient respectées.

Potentiels et avantages

- La ville n'a pas à s'impliquer de façon prolongée dans le processus de développement du projet immobilier puisque les responsabilités sont transférées au promoteur.

Contraintes et limites

- Pour les promoteurs, les risques sont à caractère financier. En effet, si les gains liés à la réalisation du projet ne sont pas suffisants pour ces derniers, il est à prévoir que la plupart d'entre eux ne voudront pas risquer leurs investissements dans un projet non rentable.

Source: CMM, Répertoire des bonnes pratiques, Le rôle des municipalités dans le redéveloppement du logement social et abordable

7. FAVORISER LE LOGEMENT ABORDABLE

7.1 STRATÉGIES DE LOGEMENTS ABORDABLES



STRATÉGIE 5

ADOPTION D'UN RÈGLEMENT ASSUJETTISSANT TOUTES NOUVELLES CONSTRUCTIONS RÉSIDENTIELLES À L'INCLUSION DE LOGEMENTS ABORDABLES

Description

Par adoption de règlements et par conformité des orientations définies dans le plan d'urbanisme, les municipalités peuvent assujettir tout nouveaux développements d'unités résidentielles à une entente, entre le développeur privé et la municipalité, afin d'obliger ce premier à prévoir des unités de logement abordable, social et familial.

Fonctionnement

- Cette entente permet de prévoir soit la construction d'unités de logement abordable, social ou familial, le versement d'une somme d'argent ou la cession d'un immeuble en faveur de la municipalité.
- Toute somme et tout immeuble ainsi obtenus doivent être utilisés, par la municipalité, à des fins de mise en œuvre d'un programme de logements abordables, sociaux ou familiaux.

Impact financier

- Dépendamment de la manière de procéder de la municipalité, soit via l'adoption de critères ou de normes dans des règlements et plans d'urbanisme, ou bien par l'adoption de programmes de subventions, cette stratégie implique pour le promoteur un risque de gains financiers moins élevés en ce qui à trait à son développement immobilier.

Responsabilités / Partenaires

- Le règlement adopté par la municipalité fixe les règles permettant de déterminer le nombre et le type d'unités de logement abordable, social ou familial qui pourront être exigées, le mode de calcul de la somme d'argent qui devra être versée ou les caractéristiques de l'immeuble qui devra être cédé.
- Le développeur privé doit, par la signature d'un contrat, respecter les clauses établies par la municipalité.

Potentiels et avantages

- L'entente peut régir les dimensions et le nombre de pièces des unités de logement abordable, social ou familial visées, leur emplacement dans l'ensemble domiciliaire ou ailleurs sur le territoire de la municipalité et leur conception et construction.
- L'entente permet d'assurer le caractère abordable des logements pour la durée déterminée par la municipalité.

Contraintes et limites

- Les promoteurs immobiliers pourraient se montrer réticents vis-à-vis le règlement pour des raisons de viabilité financières, réduisant ainsi leur intérêt envers un éventuel projet immobilier résidentiel dans la municipalité. Plus précisément, les développeurs immobiliers anticipent qu'une telle réglementation entraîne une hausse des coûts de développement de projet qui doit être résorbée soit par une diminution de leur marge de profit, soit par une augmentation du coût pour les acheteurs/locataires éventuels.

Source: CMM, Répertoire des bonnes pratiques, Le rôle des municipalités dans le redéveloppement du logement social et abordable

7. FAVORISER LE LOGEMENT ABORDABLE

7.2 OUTILS DE FINANCEMENT POUR LES LOGEMENTS ABORDABLES



OUTIL 1

ACCÈSLOGIS (ACL) - SOCIÉTÉ D'HABITATION DU QUÉBEC (SHQ)

Description

Volet 1 du programme - Projets de logements permanents pour les ménages à revenu faible ou modeste (familles, personnes seules, personnes âgées autonomes, personnes handicapées autonomes).

Subventions

La mesure dans laquelle l'innovation proposée pourrait transformer le secteur du logement abordable sera le principal facteur pris en considération pour déterminer l'investissement.

Contribution du milieu

Dépendamment de la manière de procéder de la municipalité, soit via l'adoption de critères ou de normes dans des règlements et plans d'urbanisme, ou bien par l'adoption de programmes de subventions, cette stratégie implique pour le promoteur un risque de gains financiers moins élevés en ce qui a trait à son développement immobilier. Ainsi, pour la municipalité, cette stratégie peut décourager certains promoteurs à développer des logements sur le territoire de la municipalité

Conditions

Le financement est offert aux particuliers, aux sociétés et aux organismes admissibles qui veulent construire de nouveaux logements abordables au Canada.

Les demandes de financement doivent répondre à plusieurs critères, dont:

- le nombre de logements abordables à construire (au moins 5 nouveaux logements);
- l'aspect novateur du modèle de financement;
- le maintien de l'abordabilité des logements sur au moins 10 ans;
- la conception écoénergétique;
- les caractéristiques d'accessibilité;
- la démonstration de plans assurant la viabilité et la durabilité des subventions;
- les autres critères.

7. FAVORISER LE LOGEMENT ABORDABLE

7.2 OUTILS DE FINANCEMENT POUR LES LOGEMENTS ABORDABLES

FONDS D'INNOVATION POUR LES LOGEMENTS ABORDABLES – SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENT (SCHL)



OUTIL 2

Description

Le Fonds cherche des idées et des approches originales qui appuieront l'évolution du secteur du logement abordable. Le Fonds vise à réduire la dépendance aux subventions gouvernementales à long terme.

Subventions

La mesure dans laquelle l'innovation proposée pourrait transformer le secteur du logement abordable sera le principal facteur pris en considération pour déterminer l'investissement.

Contribution du milieu

Le montant et le type de financement varieront en fonction des propositions reçues et, dans certains cas, la SCHL pourrait exiger une garantie. La contribution initiale du proposeur varie par projet. Il est possible, selon le projet, que le proposeur n'ait pas à investir de montant initial.

Conditions

Le financement est offert aux particuliers, aux sociétés et aux organismes admissibles qui veulent construire de nouveaux logements abordables au Canada.

Les demandes de financement doivent répondre à plusieurs critères, dont:

- le nombre de logements abordables à construire (au moins 5 nouveaux logements);
- l'aspect novateur du modèle de financement;
- le maintien de l'abordabilité des logements sur au moins 10 ans;
- la conception écoénergétique;
- les caractéristiques d'accessibilité;
- la démonstration de plans assurant la viabilité et la durabilité des subventions;
- les autres critères.

7. FAVORISER LE LOGEMENT ABORDABLE

7.2 OUTILS DE FINANCEMENT POUR LES LOGEMENTS ABORDABLES

FONDS NATIONAL DE CO-INVESTISSEMENT POUR LE LOGEMENT - SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENT (SCHL)



OUTIL 3

Description

Le Fonds offre des prêts à faible coût ou des contributions financières pour soutenir les logements abordables. Il vise à produire des ensembles à revenus, à occupation et à usage mixtes qui sont écoénergétiques et accessibles. Il répond à un large éventail de besoins, des maisons d'hébergement aux logements abordables pour propriétaires-occupants,

Subventions

L'investissement fédéral minimal est de 1 000 000 \$ sous forme de prêt et/ou de contribution pour de nouvelles constructions.

Le montant maximal des prêts:

Coopératives, organismes sans but lucratif, groupes autochtones – jusqu'à 95 % des coûts admissibles (composante résidentielle). • Gouvernements provinciaux et territoriaux, administrations municipales et secteur privé – jusqu'à 75 % des coûts admissibles (composante résidentielle). • Tous les projets comportant une composante non résidentielle pour tous les types d'emprunteurs – jusqu'à 75 % des coûts admissibles liés à la composante non résidentielle.

Les contributions maximales:

Coopératives, organismes sans but lucratif, groupes autochtones – jusqu'à 40 % des coûts admissibles. • Gouvernements provinciaux et territoriaux et administrations municipales – jusqu'à 30 % des coûts admissibles. • Secteur privé – jusqu'à 15 % des coûts admissibles.

Contribution du milieu

L'emprunteur et la caution (le cas échéant) doivent fournir un engagement ou un cautionnement correspondant à 100 % du prêt pendant la construction et jusqu'à la location complète. Après la location complète, lorsque le projet a atteint le revenu locatif prévu au moment de la souscription, le prêt peut devenir sans recours envers l'emprunteur et la caution pour couvrir le déficit résiduaire, après avoir réalisé la sûreté en cas de défaut.

Conditions

Le fonds est ouvert: aux fournisseurs de logements communautaires; aux municipalités; aux provinces et aux territoires; aux gouvernements et organisations autochtones; au secteur privé. Les demandeurs doivent démontrer la pertinence du projet par rapport aux composantes suivantes:

- Les exigences minimales;
- Les partenariats;
- La viabilité financière;
- L'abordabilité;
- L'accessibilité;
- L'efficacité énergétique.

7. FAVORISER LE LOGEMENT ABORDABLE

7.2 OUTILS DE FINANCEMENT POUR LES LOGEMENTS ABORDABLES



OUTIL 4

INITIATIVE FINANCEMENT DE LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS LOCATIFS (IFCLL) – SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENT (SCHL)

Description

Le programme offre des prêts à faible coût pour favoriser la construction de logements locatifs partout au Canada. Elle soutient les ensembles de logements durables dans les régions où des logements locatifs supplémentaires sont nécessaires.

Subventions

Montant minimum de 1 000 000\$. Prêt jusqu'à concurrence de 100 % des coûts pour des espaces résidentiels et d'au plus 75 % pour des espaces non résidentiels (selon la solidité du dossier), notamment pour les ensembles offrant les meilleurs résultats sociaux pour ce qui est de l'abordabilité, de l'accessibilité, de l'efficacité énergétique, du cumul des programmes gouvernementaux et de la proximité du transport en commun.

Conditions

Le projet doit:

- Compter au moins cinq logements locatifs;
- Être visés par un prêt d'au moins 1 million de dollars;
- Répondre à un besoin de logements locatifs;
- Respecter le zonage en vigueur;
- Faire l'objet d'un plan de situation en cours d'étude par la municipalité et d'un permis de construire disponible.

La première avance pour la construction doit être faite au plus tard six mois après la signature de la lettre d'intention; satisfaire aux critères minimaux de viabilité financière et de résultats sociaux décrits plus bas.

Les demandeurs doivent démontrer la pertinence du projet par rapport aux composantes suivantes:

- La viabilité financière;
- L'abordabilité;
- L'accessibilité;
- L'efficacité énergétique.

7. FAVORISER LE LOGEMENT ABORDABLE

7.2 OUTILS DE FINANCEMENT POUR LES LOGEMENTS ABORDABLES



OUTIL 5

FINANCEMENT INITIAL - SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENT (SCHL)

Description

Le programme de Financement initial soutient le logement abordable grâce à des prêts sans intérêt et/ou à des contributions non remboursables. Le volet 1 du programme pour la construction ou la conversion de logement est celui qui est le plus pertinent pour la ville.

Subventions

Au cours de l'évaluation, la SCHL déterminera le montant du financement auquel le projet est admissible. La subvention peut aller jusqu'à un maximum de 350 000\$ (une sûreté pourrait être requise au besoin).

Coopératives, organismes à but non lucratif, groupes autochtones – jusqu'à 40 % du financement total approuvé et un maximum de 150 000 \$ (le montant le moins élevé des deux).

Gouvernements provinciaux et territoriaux et administrations municipales – jusqu'à 30 % du financement total approuvé et un maximum de 150 000 \$ (le montant le moins élevé des deux).

Secteur privé – jusqu'à 15 % du financement total approuvé et un maximum de 75 000 \$ (le montant le moins élevé des deux).

Conditions

Le projet doit:

- Être à vocation principalement résidentielle;
- Comporter au moins 5 logements abordables (ou places);
- Être abordable selon les critères établis par la municipalité, la province ou le territoire, ou selon ce qui est déterminé par la SCHL.

Priorisation des demandes

Toutes les demandes de financement seront évaluées en fonction de la conformité au programme, des résultats escomptés et de l'atteinte des résultats de la Stratégie nationale sur le logement (SNL).

Ensembles admissibles:

- Logements communautaires pour Autochtones;
- Logements communautaires et abordables;
- Logements du marché à usage mixte/locatif abordables;
- Refuges, logements de transition et logements en milieu de soutien;
- Conversion de bâtiments non résidentiels en immeubles collectifs résidentiels abordables;
- Rénovation de logements abordables pour éviter leur abandon ou leur démolition.

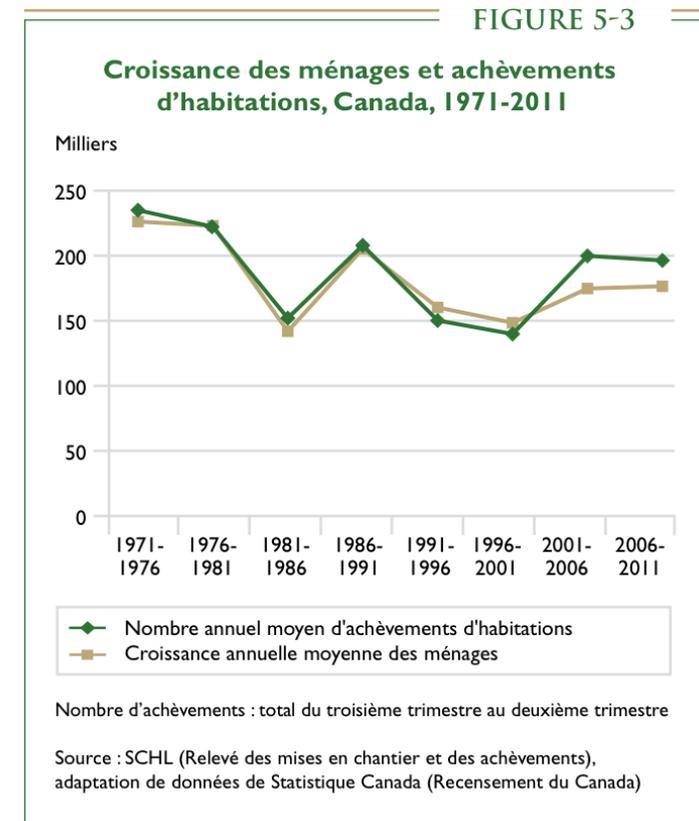
8. LA DENSITÉ RÉSIDENTIELLE À L'INTÉRIEUR DES PÉRIMÈTRES URBAINS

Seuil de densité à déterminer pour les périmètres urbains

- Pour déterminer le seuil de densité requis, il y a lieu de procéder à une analyse du **potentiel de développement** des périmètres urbains et de confronter les résultats à la demande projetée de logement*. Cette méthode permet de déterminer le nombre de logements devant être construits par unité de territoire afin de répondre à la demande.

*La croissance des ménages détermine celle des logements à raison de 1 pour 1

Source: SCHL 2013. (Voir la figure ci-contre)



8. LA DENSITÉ RÉSIDEN­TIELLE À L'INTÉRIEUR DES PÉRIMÈTRES URBAINS

Potentiel de développement des périmètres urbains

- Le tableau ci-dessous présente:
 - Les **superficies disponibles*** pour un développement résidentiel, mais pour lesquelles aucun projet n'est à l'étude ou en planification et la correspondance en nombre de logements. Le taux de densité appliqué est de **10 logements/hectare**, ce qui correspond à la densité moyenne des projets résidentiels actuellement en chantier (dans le périmètre urbain Centre-Village).
 - Le **nombre de logements planifiés** en fonction des différents projets immobiliers actuellement en chantier ou en voie de l'être

Périmètres urbains	Superficie développable (résidentiel)	Nombre de logements développables sur terrains vacants	Nombre de logements planifiés aux sein de projets immobiliers résidentiels	Total de logements
Centre-Village	78,1 ha	781	842	1 623
Farm Point	39,5 ha	395	s.o.	395
Total	117,6 ha	1 176	842	2 018

**L'ensemble des superficies affectées par des contraintes de développement (mouvement de masse identifiées au SADR et milieu humides identifiés au plan d'urbanisme) on été retirés du calcul de superficie développable (voir le plan 1 en annexe). Il est a noter que certaines zones de mouvements de masse pourraient être développées dans certaines conditions. Toutefois, l'évaluation de projet se fera au cas par cas et suite à la réalisation d'une étude géotechnique détaillée.*

8. LA DENSITÉ RÉSIDENIELLE À L'INTÉRIEUR DES PÉRIMÈTRES URBAINS

Bien que la présente section traite de la densité résidentielle à l'intérieur des périmètres urbains, le calcul du potentiel de développement a été reproduit pour le territoire se trouvant à l'extérieur des périmètres d'urbanisation.

- Le tableau ci-dessous présente:
 - Les **superficies disponibles*** pour un développement résidentiel à l'extérieur des périmètres urbains de Centre-Village et Farm-Point.
- À noter que la méthode de calcul des superficies disponibles tient compte des facteurs suivants :
 - 25% de la superficie totale a été retirée afin de ne pas inclure la voirie et les espaces verts.
 - La superficie obtenue a ensuite été divisée par des lot-type de 6 500 m².

	Superficie développable (résidentiel)	Nombre de logements développables sur terrains vacants	Nombre de logements planifiés aux sein de projets immobiliers résidentiels	Total de logements
Hors périmètres urbains	172,8	199	143	342
Total	172,8 ha	199	143	342

**L'ensemble des superficies affectées par des contraintes de développement (mouvement de masse identifiées au SADR et milieu humides identifiés au plan d'urbanisme) ont été retirés du calcul de superficie développable. Il est à noter que certaines zones de mouvements de masse pourraient être développées dans certaines conditions. Toutefois, l'évaluation de projet se fera au cas par cas et suite à la réalisation d'une étude géotechnique détaillée.*

Demande projetée de logement selon le scénario pessimiste

- L'analyse des projections démographiques du scénario pessimiste a démontré que la croissance de nouveaux ménages pour le territoire de la municipalité de Chelsea serait en **décroissance** à partir de 2021. Donc, du point de vue des besoins futurs en logement, il n'est pas nécessaire d'augmenter la densité au-delà de 10 logements à l'hectare.

Demande projetée de logement selon le scénario réaliste

- Selon le scénario réaliste, il y a lieu de croire que dans 20 ans, environ **712 nouveaux logements** pourraient être construits sur le territoire de la municipalité de Chelsea. Selon ce scénario, **il ne serait tout de même pas nécessaire d'augmenter la densité de 10 logements à l'hectare.**



9. RÉFÉRENCES

9. RÉFÉRENCES

1. Communauté métropolitaine de Montréal (2012). Répertoire des bonnes pratiques : Le rôle des municipalités dans le développement du logement social et abordable. 96 pages.
2. Construction Gerik (2019). <https://www.gerik.ca/modeles/unifamiliales/>
3. Construction LaVérendrye (2019). <https://constructionlaverendrye.com/fr/modeles/semi-detaches/>
4. Ferme Hendrick (2019). <https://www.hendrickfarm.ca/>
5. Institut de la statistique du Québec (2019). Nombre de ménages privés projetés selon le groupe d'âge, 2016-2036. <https://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/perspectives/menages/index.html>
6. Larceneux F. & Parent H. (2018). Marketing de l'immobilier. 3^e édition. Dunod. p. 42-45.
7. MRC des Collines-de-l'Outaouais (2019). Schéma d'aménagement et de développement révisé. 430 pages.
8. Quartier Meredith (2019). <https://www.quartiermeredith.com/>
9. Ruisseau Creek Chelsea (2019). <https://ruisseauchelsea.ca/>
10. SCHL (2019). Portail de l'information sur le marché de l'habitation. Chelsea (MÉ). [https://www03.cmhc-schl.gc.ca/hmip-pimh/fr#TableMapChart/2482025/4/Chelsea%20\(M%C3%89\)%20\(Qu%C3%A9bec\)](https://www03.cmhc-schl.gc.ca/hmip-pimh/fr#TableMapChart/2482025/4/Chelsea%20(M%C3%89)%20(Qu%C3%A9bec))
11. SCHL (2019). Rapport sur les résidences pour personnes âgées. Québec. <https://assets.cmhc-schl.gc.ca/sf/project/cmhc/pubsandreports/seniors-housing-report/2019/seniors-housing-report-quebec-65989-2019-a01-fr.pdf?rev=1b0c0191-c537-4ec3-9fef-278fb65d5aa8>
12. SCHL (2013). L'observateur du logement au Canada. 198 pages.
13. Statistique Canada (2019). Profil du recensement, Recensement de 2016. Chelsea, Municipalité (Subdivision de recensement). <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&Geo1=CSD&Code1=2482025&Geo2=PR&Code2=24&Data=Count&SearchText=Chelsea&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=All>
14. Statistique Canada (2019). Profil du recensement, Recensement de 2016. Ottawa - Gatineau (partie du Québec) [Région métropolitaine de recensement]. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&Geo1=CMACA&Code1=24505&Geo2=PR&Code2=35&SearchText=Ottawa%20-%20Gatineau&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=All&TABID=1&type=0>
15. Statistique Canada (2018). Revenu des particuliers selon le groupe d'âge, le sexe et la source de revenu, Canada, provinces et certaines régions métropolitaines de recensement. <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=1110023901>



ANNEXE

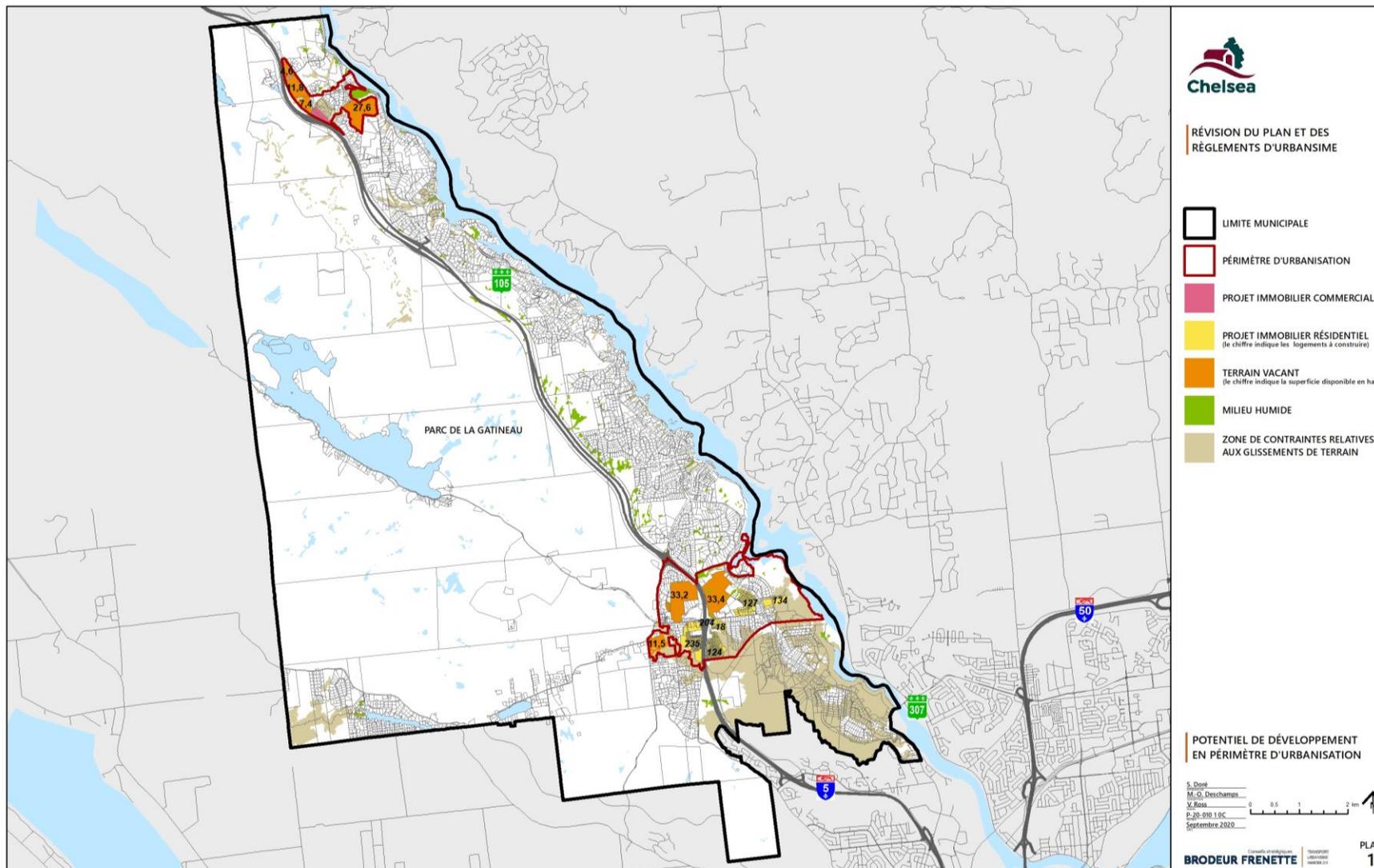


Tableau des bâtiments et lieux historiques dans le secteur central :

	Adresse	Nom du lieu	Date estimée de construction	Source d'identification		
				RPCQ	Rapport Bergeron Gagnon	SHVG
1	461 Route 105	Maison Mcdonald/Prentiss	vers 1850		x	x
2	465 Route 105	Maison Lottie-Prentiss		x	x	x
3	469 Route 105	Henry Burrows Tavern				
4	474 Route 105	Maison Scanlon/Wills	vers 1913			x
5	482 Route 105	Maison Gardner Church	vers 1870		x	x
6	486 Route 105	Maison Horace Church		x	x	x
7	489 Route 105	Maison Selden Church et Grange-étable	vers 1895	x	x	x
8	537	Église Ste. Marie-Magdalene	1957	x		
9	550 Route 105,	Currie/ancien United Church Manse				x
10	554 Route 105	United Church/Nankin/Morrison	vers 1909			x
11	562 Route 105	Anglican rectory	vers 1888	x		x
12	577 Route 105	Maison Kingsbury/O'Neil	vers-1875		x	x
13	587 Route 105	Cimetière des Pionniers	vers 1837	x, Site du patrimoine	x	x
14	11 Old Chelsea	Dewar/O'Meara				x
15	15 Old Chelsea	Brownrigg/McCloskey				x
16	100 Old Chelsea	Une partie de l'hôtel de ville	vers 1920	x		x
17	165 Old Chelsea	Maison Link/Hendrick				x
18	181 Old Chelsea	ancien Hôtel de Ville de Chelsea	vers 1950			x
19	212 Old Chelsea	Presbytère St-Stephen Église St. Stephen Cimetière St. Stephen	vers 1900 vers 1879 vers 1850	x		x
20	232 Old Chelsea	Les Saisons café				x
21	238 Old Chelsea	Dean's Hotel/Chelsea's Pub		x	x	x
22	241 Old Chelsea	Maison Edmond	vers 1910	x	x	x
23	249 Old Chelsea	Cimetière Protestant d'Old Chelsea	vers 1835	x, Site du patrimoine	x	x
24	253 Old Chelsea	Maison Dunn	vers 1900	x	x	x
25	254 Old Chelsea	Former gatehouse from Gilmour's Mill operations				x
26	10 Scott	Hanratty/Reynolds	vers 1890	x	x	x
27	12 Scott	Maison Chamberlin Little				x
28	22 Scott	Maison O'Meara	vers 1880	x	x	x
20	9 Padden Lane	Maison Brigham-Chamberlin	vers 1840			x
30	8 chemin Mill	Église United	vers 1875	x		

Sources :

Bergeron Gagnon Inc., Inventaire du patrimoine bâti de la région de l'Outaouais, rapport d'étape no 4, 13 août 2010;

Répertoire du patrimoine culturel du Québec, ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec, www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca, accéder le 19 avril 2011;

Communications personnelles avec une représentante de la Société historique de la vallée de Gatineau, 8 octobre, 2010.

Secteur central de la municipalité de Chelsea

Programme particulier d'urbanisme et règlements de concordance

0520726

Novembre 2011 / Révision juin 2021

Préparé par AECOM en 2011
Révisé par Brodeur Frenette / CARDO Urbanisme en 2021

Table des matières

1	Introduction.....	1
1.1	Territoire visé par le PPU	1
1.2	Contexte et définition du PPU	2
1.3	Vision élaborée par le Comité citoyen de Vision	3
1.4	Contenu du rapport.....	5
2	Caractérisation du secteur central.....	6
2.1	Occupation du sol	6
2.1.1	Deux vocations distinctes	7
2.1.2	Une offre résidentielle peu diversifiée.....	7
2.1.3	Deux pôles de commerces et services.....	7
2.1.4	Des activités institutionnelles réparties dans le secteur central.....	8
2.1.5	Une grande superficie inoccupée.....	8
2.1.6	Un système d’approvisionnement en eau qui fait défaut.....	9
2.2	Un cadre bâti et un caractère visuel et patrimonial hétérogènes	10
2.3	Des infrastructures de transport principalement axées sur l’automobile	12
2.3.1	Un secteur central bien desservi par les infrastructures routières	12
2.3.2	Bilan des difficultés engendrées par la circulation.....	13
2.3.3	Un stationnement peu rationalisé qui demande à être optimisé	14
2.3.4	Des infrastructures insuffisantes pour les modes actifs	17
2.4	Le milieu naturel	18
2.5	Projets de développement en cours	18
2.5.1	Projet Chelsea Creek	20
2.5.2	Projet Ferme Hendrick.....	20
2.5.3	Projet de la Gare de Chelsea	20
2.5.4	Centre Meredith	21
2.5.5	Auberge le Nordik	21
2.5.6	Agrandissement du Chelsea’s pub et aménagement d’un stationnement Erreur ! Signet non défini.	
2.6	Synthèse des principaux enjeux d’aménagement et de développement.....	22
3	Concept d’aménagement du PPU	23
3.1	Le concept d’aménagement	23
3.2	Orientations, objectifs et moyens de mise en œuvre d’aménagement	24

4	Mise en œuvre.....	30
4.1	Affectations des sols	30
4.2	Études complémentaires	31

Liste des tableaux

Tableau 1	Normes de lotissement applicables issues du projet de révision du schéma d'aménagement de la MRC des Collines-de-l'Outaouais	9
-----------	--	---

Liste des figures

Figure 1	Zone d'application du PPU	1
Figure 2	Représentation de la Vision des citoyens pour le secteur central de Chelsea	4
Figure 3	Occupation actuelle du sol	6
Figure 4	Répartition des grands terrains dans le secteur central	9
Figure 5	Le cadre bâti sur les principaux axes	11
Figure 6	Infrastructures routières dans le secteur central	13
Figure 7	Capacité en stationnement dans le secteur central de Chelsea	15
Figure 8	Les projets de développement	19
Figure 9	Concept d'aménagement du secteur central	23

Révision du PPU dans le cadre de l'exercice de refonte du plan et des règlements d'urbanisme

En 2020, conformément aux dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, la Municipalité de Chelsea a procédé à l'exercice de révision complète de son plan d'urbanisme et de ses règlements d'urbanisme à la suite de l'entrée en vigueur du Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) de la MRC des Collines-de-l'Outaouais (règlement n° 273-19) en date du 6 février 2020.

Cet exercice incluait également la révision du Programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur central de la municipalité de Chelsea (PPU du secteur central). Cette révision a permis d'intégrer les dernières données disponibles et de s'assurer que le contenu de ce dernier demeure en adéquation avec les résultats des ateliers participatifs et le Plan d'urbanisme révisé.

Lorsqu'un complément d'information est jugé nécessaire à la bonne compréhension du contexte actuel d'aménagement de la Municipalité, celui-ci est indiqué dans un encadré à la suite du paragraphe visé.

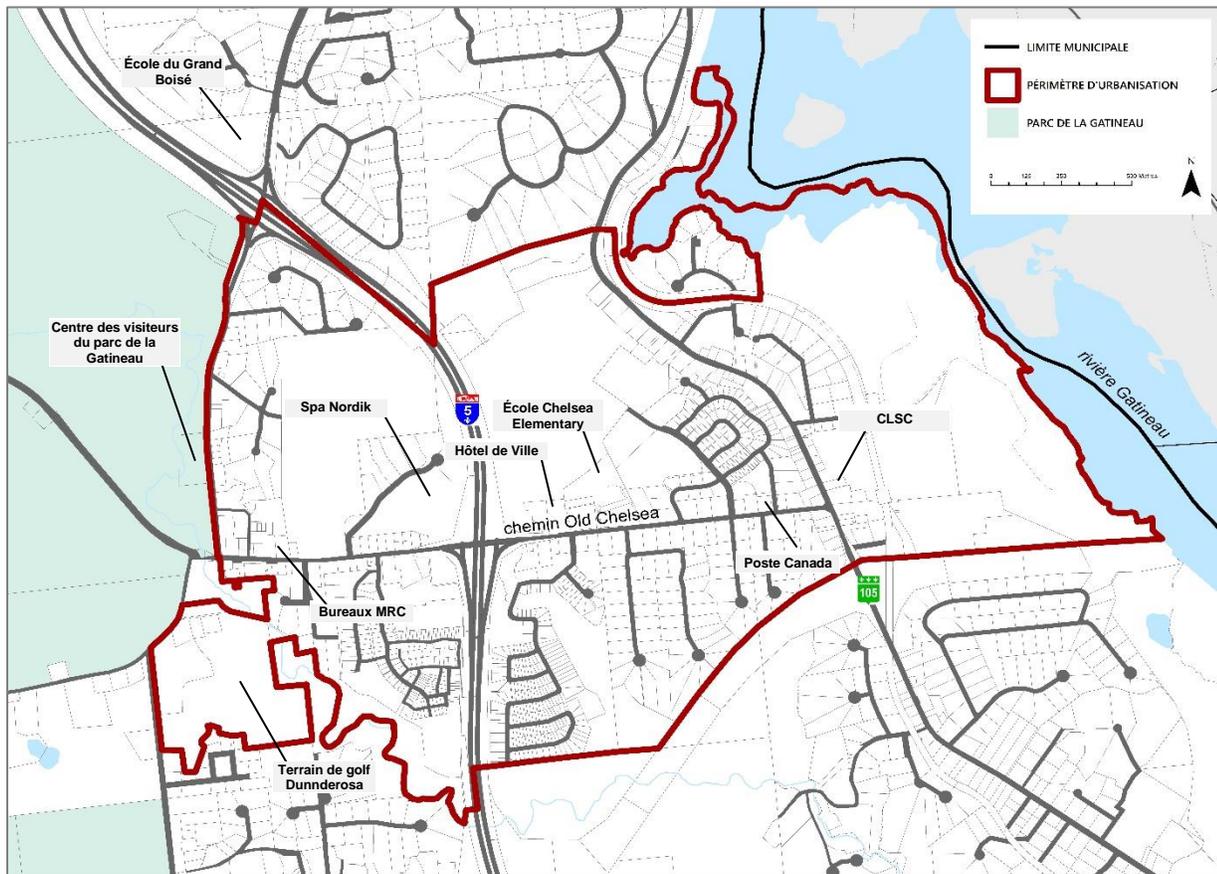
1 Introduction

1.1 Territoire visé par le PPU

Le programme particulier d'urbanisme faisant l'objet de ce rapport est destiné à s'appliquer au périmètre d'urbanisation du Centre Village qui correspond au secteur central et de Chelsea qui couvre une superficie d'environ 485 hectares. Ce secteur est situé dans la partie sud-est de la municipalité, à environ 2 km du périmètre de la ville de Gatineau. Le Centre Village suit les délimitations prescrites au Schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC des Collines de l'Outaouais. La carte de présentation du périmètre d'urbanisation est présentée à la Figure 1 Zone d'application du PPU.

La population du Centre-Village se chiffrait en 2011 à environ 600 personnes, dans une municipalité de 6 703 résidents. Selon le recensement de 2016², la population de la Municipalité est de 6 923 personnes. Le secteur central de Chelsea est composé de deux villages distincts, de part et d'autre de l'autoroute 5, couramment appelés Chelsea, pour le village situé à l'est de l'autoroute 5, et Old Chelsea pour le village situé à l'ouest. Ces deux villages, qui forment le plus grand des trois centres de services dans la municipalité de Chelsea, sont caractérisés par la présence d'une mixité d'usages, dont les usages résidentiels, touristiques et commerciaux, offrant également de nombreux services. De nombreux éléments historiques et patrimoniaux se trouvent également dans le secteur.

Figure 1 Zone d'application du PPU³



² Statistiques Canada, 2016.

³ Pour faciliter la compréhension spatiale de la zone d'étude, celle-ci est divisée en quatre quadrants délimités par le croisement de l'autoroute 5 et du chemin Old Chelsea. L'étude suivante fait ainsi référence aux quadrants nord-ouest, sud-ouest, nord-est et sud-est.

1.2 Contexte et définition du PPU

Le secteur central de Chelsea a fait l'objet de plusieurs exercices de planification depuis 2001, en tenant compte de son attrait touristique et patrimonial, de sa fonction de pôle commercial et de sa proximité au parc de la Gatineau. Si l'attrait du secteur bénéficie à son activité économique, il engendre également certains problèmes, qu'il s'agisse du stationnement ou de la circulation automobile et piétonnière en période de forte affluence. Ainsi, les travaux de planification concertés entrepris depuis plusieurs années visaient à conserver l'image rurale et villageoise de Chelsea et à répondre aux enjeux identifiés dans le secteur.

Au cours de l'année 2009 et au début de l'année 2010, les citoyens de Chelsea ont notamment participé activement à l'élaboration d'un énoncé de vision pour le secteur central de la municipalité, à travers de nombreuses activités. En continuité avec cette démarche, la Municipalité de Chelsea a décidé d'élaborer d'un programme particulier d'urbanisme (PPU), afin de traduire et de mettre en œuvre cette vision, en adéquation avec les principes de développement durable, et d'assurer une meilleure gestion des projets de développement.



Exercices participatifs 2020-2021

En 2020, dans le cadre du processus de refonte du plan et des règlements d'urbanisme, la Municipalité de Chelsea a souhaité renouveler l'expérience de concertation avec la communauté. Plusieurs ateliers participatifs ont permis d'alimenter la réflexion sur la vision du développement durable et d'aménagement à préconiser pour l'ensemble du territoire de la Municipalité (vision stratégique 2041). Ces exercices s'inscrivent dans la continuité du travail de concertation avec la communauté au cours des dernières années et la prise en compte dans la rédaction des règlements, politiques et plans d'action dont s'est dotée la Municipalité.

En janvier et février 2021, plusieurs ateliers participatifs réalisés avec les citoyens, représentants du secteur privé, organismes communautaires et le conseil municipal, ont été l'occasion de raffiner les balises d'aménagement existantes pour ce secteur.

L'ensemble des résultats issus de ces exercices participatifs ont été retranscrits dans le Plan d'urbanisme révisé.

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme permet en effet à toute municipalité ayant un Plan d'urbanisme avec un ou des secteurs délimités d'élaborer un Programme particulier d'urbanisme. Un tel outil permet de préciser les modalités d'aménagement d'un secteur suscitant une attention particulière de la part du conseil municipal. Le PPU comprend notamment l'affectation détaillée du sol à l'intérieur du secteur concerné par le PPU et la densité de son occupation, les règles de zonage et de lotissement proposées ainsi que les caractéristiques des liens de déplacement au sein de la zone visée et vers l'extérieur.

Le PPU diffère du plan d'aménagement d'ensemble (PAE), puisque le PPU est entièrement élaboré par la municipalité, alors que le PAE est proposé par le promoteur intéressé et approuvé par la municipalité sur la base de critères d'évaluation adéquats et appropriés aux différentes zones de PAE.

Le PPU allant devenir une composante du Plan d'urbanisme de Chelsea, il doit se conformer aux grandes orientations de celui-ci, qui prônent notamment le respect du caractère rural, villageois et historique de Chelsea, le développement dans le respect de l'environnement naturel et des principes du développement durable, la consolidation de l'activité commerciale et touristique du secteur central ainsi que l'amélioration du réseau de transport, en particulier du transport en commun et des modes actifs.

Ainsi, l'objectif du PPU faisant l'objet de ce rapport est de répondre aux enjeux exprimés ces dernières années, en particulier dans la vision élaborée récemment, concernant le secteur central de Chelsea.

1.3 Vision élaborée par le Comité citoyen de Vision

La vision établie par les citoyens de Chelsea en 2009-2010 a permis de définir des principes d'aménagement autour de trois thèmes, soit le caractère, les usages et la mobilité. Le texte de la vision peut être consulté sur le site internet de la municipalité⁴.

Les éléments suivants prédominent dans l'énoncé de Vision pour le secteur central :

1. Le développement du périmètre d'urbanisation du Centre Village doit s'effectuer sous forme de **deux villages distincts**, en respectant leur échelle et leur caractère villageois. Concernant le village Old Chelsea, sa localisation à la porte d'entrée du parc de la Gatineau lui confère un caractère récréotouristique qui doit être mis en valeur. Le village de Chelsea, quant à lui, devrait être axé vers les services aux résidents.
2. Une **plus grande diversité de logements** est souhaitée pour les deux villages, en particulier des logements correspondant à des revenus plus variés et aux divers stades de la vie, incluant des logements pour les jeunes familles, les personnes vivant seules et les personnes âgées. Les bâtiments comportant des commerces au rez-de-chaussée et des logements au-dessus sont les bienvenus. La hauteur des bâtiments ne doit toutefois pas dépasser deux à trois étages.
3. Le **développement commercial** doit être concentré sur Old Chelsea et Chemin Scott, à l'ouest de l'autoroute 5, ainsi que dans le village de Chelsea. Il doit s'agir de petits commerces locaux, tout en étant adaptés à la vocation des deux villages.
4. Les alentours des édifices municipaux doivent conserver une **vocation institutionnelle**.
5. Des **lieux de rencontre**, notamment sous forme d'espaces publics, sont fortement souhaités, dans les deux villages. Des aménagements paysagers sont par ailleurs souhaités, notamment le long du chemin Old Chelsea, pour rendre l'espace public plus convivial.
6. Les deux villages sont caractérisés par une **richesse historique et patrimoniale** qui doit être préservée et mise en valeur, en particulier en ce qui concerne les cimetières, les édifices religieux et certains bâtiments historiques situés le long du chemin Old Chelsea et de la route 105. Les nouveaux développements dans les deux villages doivent respecter le caractère patrimonial et villageois existant, sans toutefois exclure la créativité dans la conception et le design. La Figure 2 résume les éléments principaux qui caractérisent la vision qui a été développée par les citoyens.

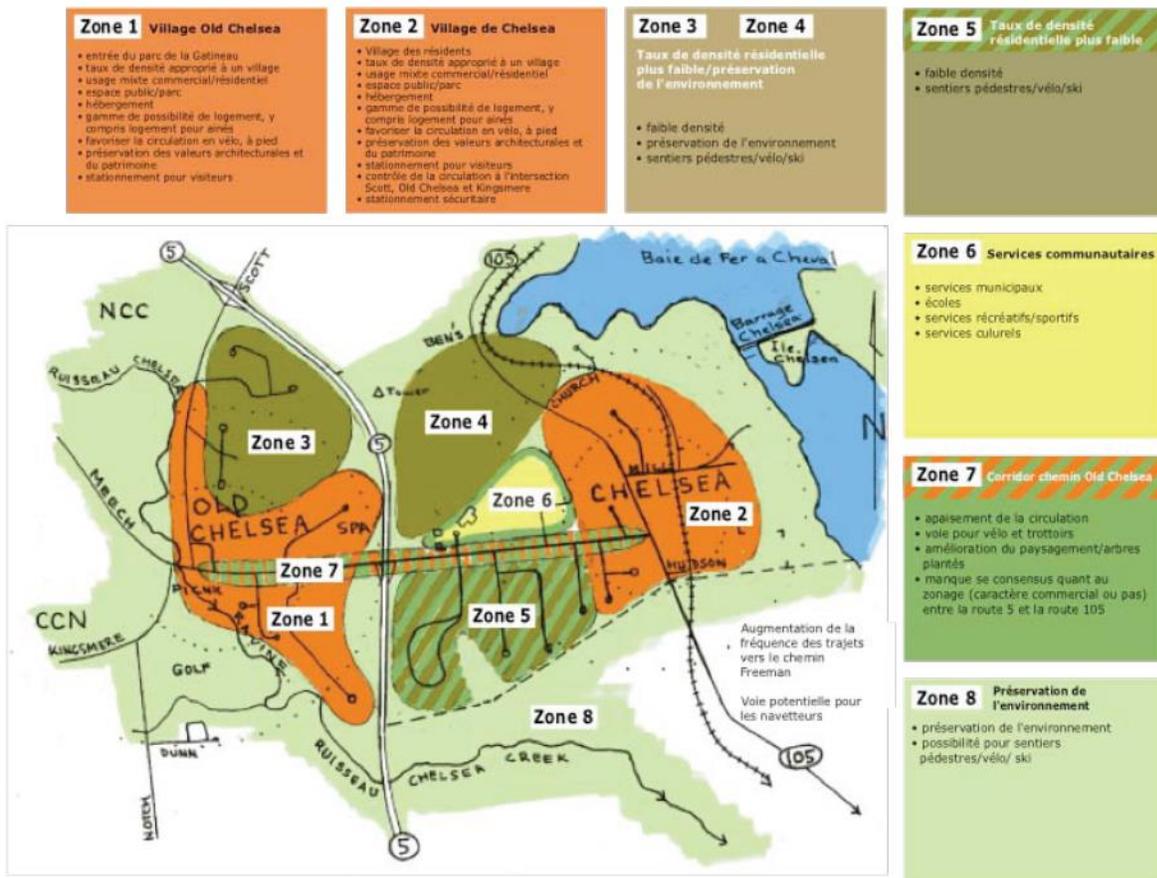
Exercices participatifs 2020-2021

Les exercices participatifs réalisés en 2020-2021 ont permis de confirmer que les préoccupations des résidents de Chelsea demeurent celles déjà identifiées au PPU du secteur central de Chelsea.

La vision stratégique 2041 réaffirme la nécessité de respecter le rôle distinctif des deux villages, favoriser la création de logements plus diversifiés jumelée à un développement commercial à échelle humaine. La vocation institutionnelle demeure essentielle à la qualité de vie des résidents avec la concentration des équipements et services municipaux à proximité du chemin Old Chelsea. Le tout devra intégrer la création de plus d'espaces publics et récréatifs sans oublier la mise en valeur des composantes naturelles, culturelles et patrimoniales du Centre Village.

⁴ Source : Comité Vision Chelsea, Vision Centre-Village, Rapport final, 14 mai 2010. <http://visioncentrevillage.ca/wp-content/uploads/2009/06/rapport-vision-chelsea-final-fra1.pdf>

Figure 2 Représentation de la Vision des citoyens pour le secteur central de Chelsea



7. Le ***milieu naturel*** est l'une des principales richesses de Chelsea et il est très important de le conserver, notamment en préservant les alentours des cours d'eau et la couverture végétale.
8. La place des ***modes actifs*** (marche, vélo, ski de fond, etc.) doit être privilégiée dans tout le secteur central, en particulier grâce à un réseau d'infrastructures sécuritaires. Le transport en commun est également à développer, aussi bien au sein de la zone d'étude que vers Ottawa/Gatineau. Des solutions doivent enfin être apportées aux problèmes en lien avec la circulation véhiculaire (la sécurité routière, la vitesse excessive et le manque de stationnement durant certaines périodes de l'année), en prenant en compte non seulement la circulation de transit, mais aussi la circulation générée par les activités récréotouristiques.

1.4 Contenu du rapport

Les chapitres suivants présentent successivement un diagnostic du secteur central (chapitre 2), le concept d'aménagement ainsi que les orientations d'aménagement qui guident le concept du PPU (chapitre 3), les affectations et les densités d'occupation du sol proposées (chapitre 4) et le plan d'action et les outils de mise en œuvre du PPU (chapitre 5).

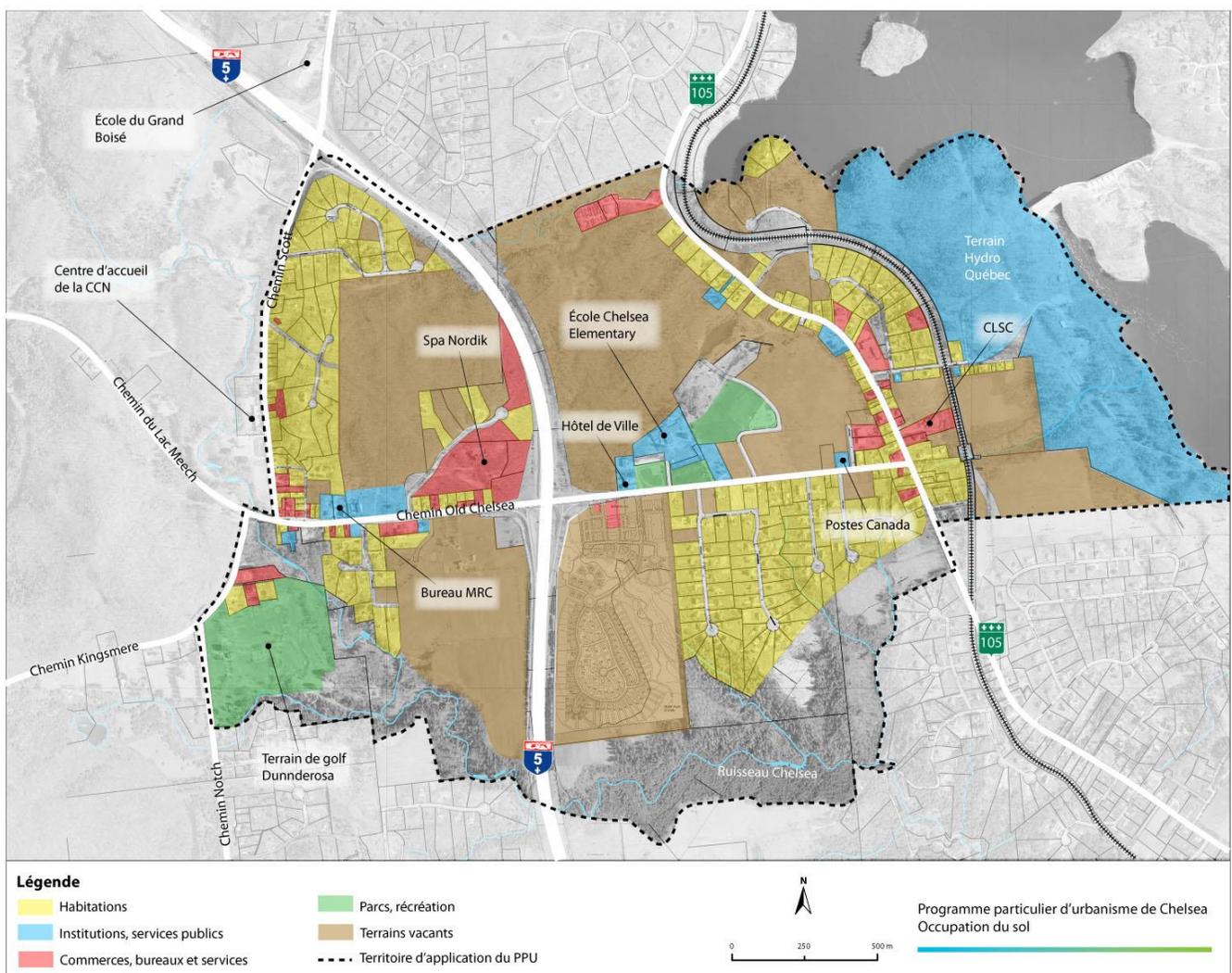
2 Caractérisation du secteur central

Ce chapitre présente les principales caractéristiques du territoire visé par le PPU, en particulier l'occupation du sol, le cadre bâti, les caractéristiques visuelles et les aspects patrimoniaux, les projets de développement en cours dans le secteur central, les caractéristiques en termes de transport et le milieu naturel.

2.1 Occupation du sol

L'occupation du sol décrit les différents usages auxquels sont présentement affectés les divers lots qui composent le secteur central de Chelsea. Les principaux usages que l'on retrouve dans cette zone sont les usages résidentiel, institutionnel, commercial et récréatif. De nombreux terrains sont par ailleurs vacants et ne sont donc pour l'instant occupés par aucun usage. La carte d'occupation du sol est présentée à la Figure 3.

Figure 3 Occupation actuelle du sol



2.1.1 Deux vocations distinctes

Les villages Chelsea et Old Chelsea appartiennent à la même municipalité et présentent de nombreux points communs, notamment leur échelle, parfois qualifiée « d'humaine », puisque les deux entités et les divers points d'intérêt sont séparés par des distances pouvant pour la plupart être parcourues à pied (environ 20 minutes de marche permettent de relier les deux villages). Par ailleurs, les bâtiments sont généralement d'une hauteur de deux étages et sont proches les uns des autres, ce qui confère au tissu bâti un caractère villageois.

Toutefois, en raison de leur situation géographique et de leur histoire, Chelsea et Old Chelsea sont caractérisés par deux vocations distinctes. En effet, le village Old Chelsea a une vocation récréotouristique marquée, principalement en raison de son rôle de porte d'entrée dans le parc de la Gatineau. On y retrouve plusieurs services de restauration, des boutiques artisanales, des galeries d'art et des équipements sportifs et récréatifs, qui attirent de nombreux visiteurs et touristes, en particulier l'automne et l'hiver. Le village Chelsea, plus récent et plus éloigné du Parc, a plutôt une vocation de services destinés aux résidents du secteur.

2.1.2 Une offre résidentielle peu diversifiée

Les logements du secteur central sont pour la plupart de type maison unifamiliale, sur des terrains variant de 0,125 acre (500 m²) à 2 acres (8 000 m²). Les lots les plus petits sont concentrés dans le village Old Chelsea le long du chemin Old Chelsea, du chemin Scott et du chemin Padden, ainsi que dans le village Chelsea le long de la route 105 et à l'extrémité de la rue Mill. Les plus grands terrains se situent au nord du chemin Old Chelsea sur une zone de protection d'aquifère. L'offre résidentielle est peu diversifiée en matière de types de logements disponibles; elle s'adresse principalement aux familles et aux ménages à revenus confortables, proposant très peu de possibilités pour les jeunes ménages, les ménages à revenus modestes, les personnes seules ou les personnes âgées.



2.1.3 Deux pôles de commerces et services

Chacun des deux villages constitue un pôle de commerces et services, dont la vocation est étroitement liée à la vocation principale des villages. Ainsi, Old Chelsea regroupe de nombreux commerces et services destinés aux activités récréotouristiques : six restaurants, cafés et pubs, un glacier, une savonnerie, un magasin de bougies, trois galeries d'art, un B & B, un magasin de plein air, un terrain de golf et mini-golf et un centre de remise en forme. Le Nordik – Spa en nature occupe par ailleurs une grande superficie, au nord-ouest du croisement de l'autoroute 5 et du chemin Old Chelsea. Outre les services de soins corporels, les spas, les bains et les espaces de détente, le complexe dispose d'un pavillon pouvant héberger 12 personnes ou accueillir une réception de près de 50 personnes. Old Chelsea accueille également le centre des visiteurs de la Commission de la capitale nationale, situé sur le chemin Scott à l'entrée du Parc, pour informer les visiteurs des attraits et des activités du parc de la Gatineau. Des informations sur Chelsea et les attraits de la région y sont aussi fournies. Quelques petits commerces de proximité se trouvent enfin dans Old Chelsea, dont un dépanneur et une petite épicerie/boulangerie/station d'essence.

Les commerces et services que l'on retrouve à Chelsea sont quant à eux plutôt destinés aux résidents et principalement localisés sur la route 105 et à l'extrémité est du chemin Old Chelsea. Ceux-ci comprennent une épicerie, une quincaillerie, trois garages automobiles, un commerce de location d'outils, un commerce de restauration de meubles, un bureau de poste, deux restaurants ainsi qu'un centre local de soins communautaires (CLSC), l'école primaire Montessori, une école de musique, un centre de chiropractie et des services financiers et professionnels. Un marché a également lieu la fin de semaine sur les terrains Meredith.

Toutefois, un centre vétérinaire, une pharmacie, un dentiste, un magasin d'articles de sport, un bureau de comptable, un restaurant végétarien et des espaces de bureau sont localisés entre les deux villages près de l'hôtel de ville sur le chemin d'Old Chelsea.

2.1.4 Des activités institutionnelles réparties dans le secteur central

Une grande part des activités institutionnelles de Chelsea est regroupée dans un pôle à vocation institutionnelle, situé entre les deux villages, au nord du chemin Old Chelsea. Cette zone comporte de nombreux services municipaux, dont l'hôtel de ville, la bibliothèque, l'arène et centre sportif, le Centre Meredith et la caserne de pompiers ainsi que plusieurs terrains de sport, l'école primaire Chelsea Elementary et un centre de petite enfance (CPE).

Old Chelsea regroupe également des fonctions institutionnelles, avec la présence d'un centre communautaire comportant plusieurs salles et des bureaux de la municipalité régionale de comté (MRC) des Collines de l'Outaouais, côte à côte sur le chemin Old Chelsea. Il faut aussi noter la présence de l'église catholique Saint-Stephen, qui inclut un presbytère et un cimetière, à côté des bureaux de la MRC sur le chemin Old Chelsea. Un stationnement en face de l'église est utilisé par les pratiquants lors des événements religieux, mais sert aussi de Parc-o-bus de Transcollines les jours ouvrables.

Un établissement religieux est par ailleurs situé dans le village de Chelsea : l'église anglicane Ste-Mary Magdalene.

Certains de ces établissements religieux, construits entre 1897 à 1957, font partie du patrimoine bâti du secteur central.

Il faut enfin souligner la présence de l'école préscolaire et primaire du Grand-Boisée, localisée sur le chemin Scott, juste à l'extérieur du secteur à l'étude.

2.1.5 Une grande superficie inoccupée

Le secteur central comporte de nombreux terrains vacants, dont quatre grands ensembles de terrains non développés ou partiellement développés, répartis dans les quatre quadrants du secteur central, formés par l'autoroute 5 et le chemin Old Chelsea (Figure 4) :

- Le terrain situé dans le quadrant nord-ouest appartient à la paroisse catholique Saint-Stephens et représente environ 30 ha (74 acres). Il est présentement boisé;
- Le terrain vacant situé dans le quadrant sud-ouest appartient à la famille Hendrick et représente environ 44 ha (109 acres). Ce terrain fait l'objet d'un projet de développement résidentiel et commercial;
- Le terrain situé dans le quadrant nord-est appartient au domaine Meredith et occupe une superficie d'environ 68 ha (168 acres). Il comprend une partie boisée au nord et une falaise s'étendant du sud-ouest au nord-est. Deux milieux humides ainsi que de la végétation arbustive basse sont aussi présents sur ce terrain. Ce terrain fait aujourd'hui l'objet d'un projet de développement résidentiel et commercial;
- Le terrain situé dans le quadrant sud-est appartient au Domaine Ruisseau Chelsea et fait actuellement l'objet d'un développement résidentiel et commercial.

Des terrains privés vacants à l'est du village Chelsea sont aussi présents de part et d'autre de la voie ferrée. Les trois lots représentent une superficie d'environ 18 ha (45 acres).

Des organismes publics possèdent enfin des terrains à l'intérieur et en périphérie du secteur central. À l'ouest du secteur d'étude se trouve le parc de la Gatineau, géré par la Commission de la capitale nationale. À l'est du secteur central se trouvent par ailleurs les terrains aux abords de la rivière Gatineau appartenant à Hydro Québec. Enfin, en plus de l'emprise de l'autoroute 5 traversant le secteur central, le MTQ possède une emprise

dans le quadrant sud-est du secteur central. Cette emprise a été conservée dans l'éventualité de la construction d'un lien entre l'autoroute 50 et l'autoroute 5, mais aucun projet routier n'est présentement à l'étude par le MTQ.

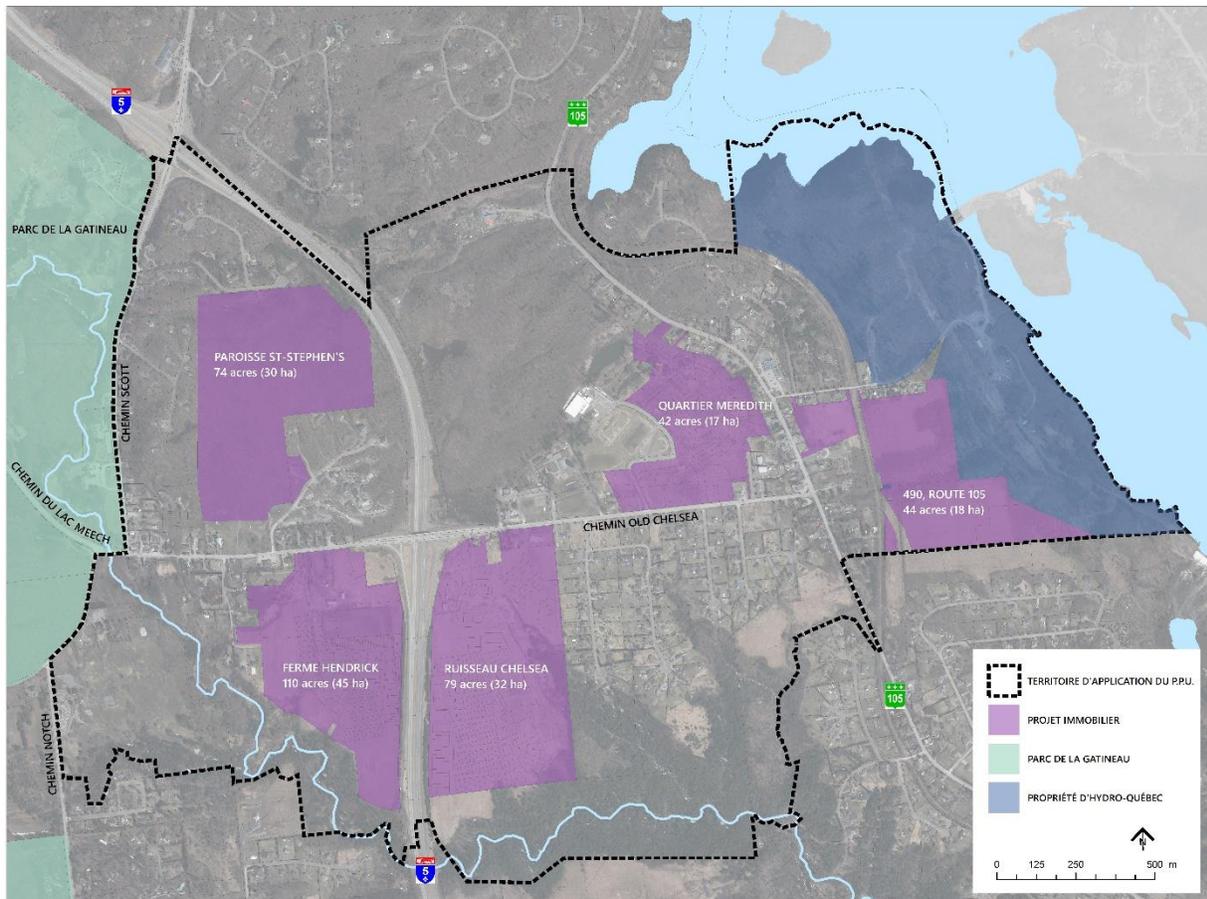


Figure 4 Répartition des grands terrains dans le secteur central

2.1.6 Un système d'approvisionnement en eau qui fait défaut

Comme la plupart des municipalités rurales du Québec, la municipalité de Chelsea ne possède pas de réseau d'aqueducs et d'égouts (mis à part deux systèmes d'égout dans les secteurs Farm Point et Mill), obligeant toute propriété à prévoir l'utilisation d'un puits pour le prélèvement de l'eau souterraine et d'une installation septique autonome pour le traitement des eaux usées.

La présence ou l'absence de services collectifs d'eau est donc un facteur qui contrôle l'intensité du développement réalisable dans le secteur central. La municipalité a identifié des problèmes de contamination de l'eau souterraine dans le village Old Chelsea, aux endroits où les commerces et les résidences bordant le chemin Old Chelsea et la rue Scott sont implantés sur des terrains d'une superficie inférieure à 4 000 m² (1 acre). Une démarche pour évaluer l'implantation d'un système de traitement des eaux usées a donc été enclenchée par la municipalité afin de résoudre ce problème de contamination de l'eau souterraine.

À l'heure où le présent PPU est rédigé, le projet d'implantation d'un système d'approvisionnement en eau potable et d'un système de traitement des eaux usées fait l'objet de référenda.

Mise en place du système d'approvisionnement en eau potable et de traitement des eaux usées

En juillet 2016, la Municipalité de Chelsea a complété les travaux de déploiement du nouveau système d'approvisionnement en eau potable et de traitement des eaux usées, permettant de desservir les secteurs du Centre Village (une partie de la route 105 et le chemin Mill sont desservis par le réseau sanitaire uniquement). L'ajout de ces nouveaux équipements public représente une opportunité de consolider le périmètre d'urbanisation par un renforcement de la densité prescrite dans les zones desservies.

2.2 Un cadre bâti et un caractère visuel et patrimonial hétérogènes

L'analyse du cadre bâti du secteur central révèle différents types de zones bâties, comportant en général des caractéristiques comparables en termes de forme et d'implantation des bâtiments ainsi qu'en termes de taille de lots.



Les bâtiments présentant les gabarits les plus petits et implantés sur les lots les plus petits se trouvent en général aux abords des axes principaux de circulation, à l'intérieur ou à proximité des deux villages. Dans le village Old Chelsea, les bâtiments les plus petits sont situés sur le tronçon du chemin Old Chelsea à l'ouest de l'autoroute 5, sur le chemin Padden et le chemin Scott. Dans le village Chelsea, ce gabarit est observé parmi les bâtiments bordant la route 105 et le chemin Mill ainsi que pour deux bâtiments situés au sud du chemin Old Chelsea à l'intersection avec la route 105.

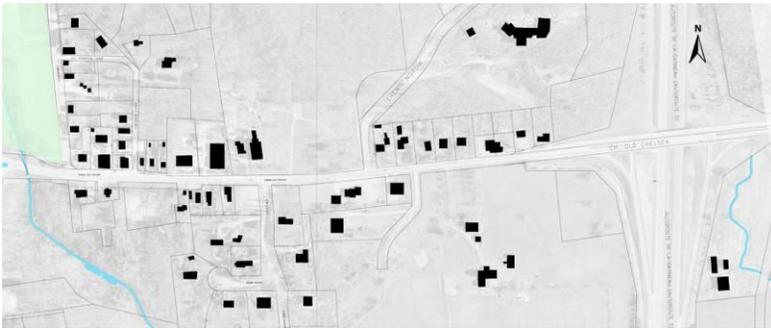
Les bâtiments à l'intérieur des deux villages ont des marges de reculs variables par rapport à la route, certains étant implantés à quelques mètres de la route et d'autres à une distance de 10 à 20 mètres. Ainsi, le cadre bâti dans les deux villages ne constitue pas un écran visuel le long des axes de circulation. Enfin, le paysage des deux villages est ponctué par la présence de grands bâtiments à marges de reculs élevées, tels que le Spa Nordik, l'église St. Stephen's, le CLSC Chelsea, et le Freshmart Chelsea.



En ce qui concerne le développement résidentiel en périphérie des deux villages, le quadrant sud-est du secteur central comporte une zone résidentielle composée de maisons unifamiliales implantées sur des lots d'environ 1 acre (4 000 m²). La portion de territoire comprise entre la route 105 et le sentier communautaire, comportant 17 lots, ainsi qu'une portion de territoire située dans le quadrant sud-ouest au sud du chemin Old Chelsea, présentent également ce type d'implantation au sol.

Finalement, les maisons unifamiliales implantées sur les plus grands terrains (2 acres ou 8 000 m²) sont localisées au nord-ouest du secteur central.

La Figure 5 illustre le cadre bâti sur les axes du chemin Old Chelsea et de la route 105, démontrant ainsi les types variés d'implantation des bâtiments à l'intérieur des deux villages.

Figure 5 Le cadre bâti sur les principaux axes

Le chemin Old Chelsea entre le parc de la Gatineau et l'A5



La route 105 dans la traversée du village Chelsea



Le chemin Old Chelsea entre l'A5 et la route 105

Le secteur central est par ailleurs caractérisé par la présence de nombreux bâtiments à caractère historique, dont les trois institutions religieuses (catholique, anglicane et Unis) et les trois cimetières historiques. Plusieurs autres bâtiments, tels que la Maison Dunn (1900), le Prentiss / MacDonald House (1850) et la Chambre O'Meara (1850), sont les témoins du développement historique du secteur. Ces aspects patrimoniaux ont une grande valeur pour le secteur central.

L'aspect visuel des deux villages, malgré la présence de bâtiments historiques et patrimoniaux, n'est pas très harmonieux. La présence de plusieurs stationnements dans les deux centres, ainsi que des entrées charretières mal définies, nuisent à l'aspect esthétique des deux villages. Dans le village Chelsea, la variation des types de commerces (p.ex. le contraste entre un commerce de type routier comportant des espaces de stationnement sur rue et joutant des immeubles de plus petit volume avec de faibles marges de recul) crée une impression de discontinuité et de déstructuration du domaine public.



2.3 Des infrastructures de transport principalement axées sur l'automobile

Cette section établit un diagnostic rapide des infrastructures de transport dans le secteur central de Chelsea. Une étude de circulation détaillée a par ailleurs été réalisée sur le chemin Old Chelsea pour faire le diagnostic de la situation actuelle en matière de circulation, de stationnement, de sécurité et d'infrastructures pour les modes actifs, ainsi que pour identifier les impacts du développement futur et de la croissance prévue des visiteurs du parc de la Gatineau sur la circulation et le stationnement. Une synthèse de l'étude est présentée dans cette section. Le rapport complet de *l'Étude de circulation, de stationnement et aménagement des intersections et des chaussées principales dans le secteur du centre-village à Chelsea, AECOM, juillet 2011*, est également disponible.

2.3.1 Un secteur central bien desservi par les infrastructures routières

Le secteur central est doté d'une bonne accessibilité routière pour les secteurs avoisinants, grâce aux infrastructures routières qui le traversent. Dans l'axe nord-sud, l'autoroute 5 ainsi que la route provinciale 105 relient le secteur central à la municipalité de La Pêche et au pôle de service Farm Point, au nord de Chelsea, ainsi qu'à la ville de Gatineau au sud.

La route 105 est une route régionale de transit qui passe à travers plusieurs milieux urbanisés, dont le village de Chelsea. À l'intérieur du secteur central, la route 105 comporte une voie par direction d'une largeur d'environ 3,5 m. Les accotements sont asphaltés et ont une largeur d'environ 1,9 m. À l'intérieur du secteur central, la vitesse affichée sur la route est de 50 km/h, alors qu'elle est de 70 km/h à l'extérieur de cette zone. La vitesse pratiquée sur la route 105, quoiqu'elle n'ait pas été relevée dans le cadre de cette étude, est perçue comme étant plus élevée que la vitesse affichée. En effet, le caractère régional et transitoire de la route 105, les fortes marges de reculs de certains bâtiments tels que le CLSC et l'épicerie Freshmart, la présence de terrains vacants ou sous utilisés sur les abords de la route, ainsi que l'absence d'aménagements pour les modes actifs n'incitent pas les conducteurs à ralentir.

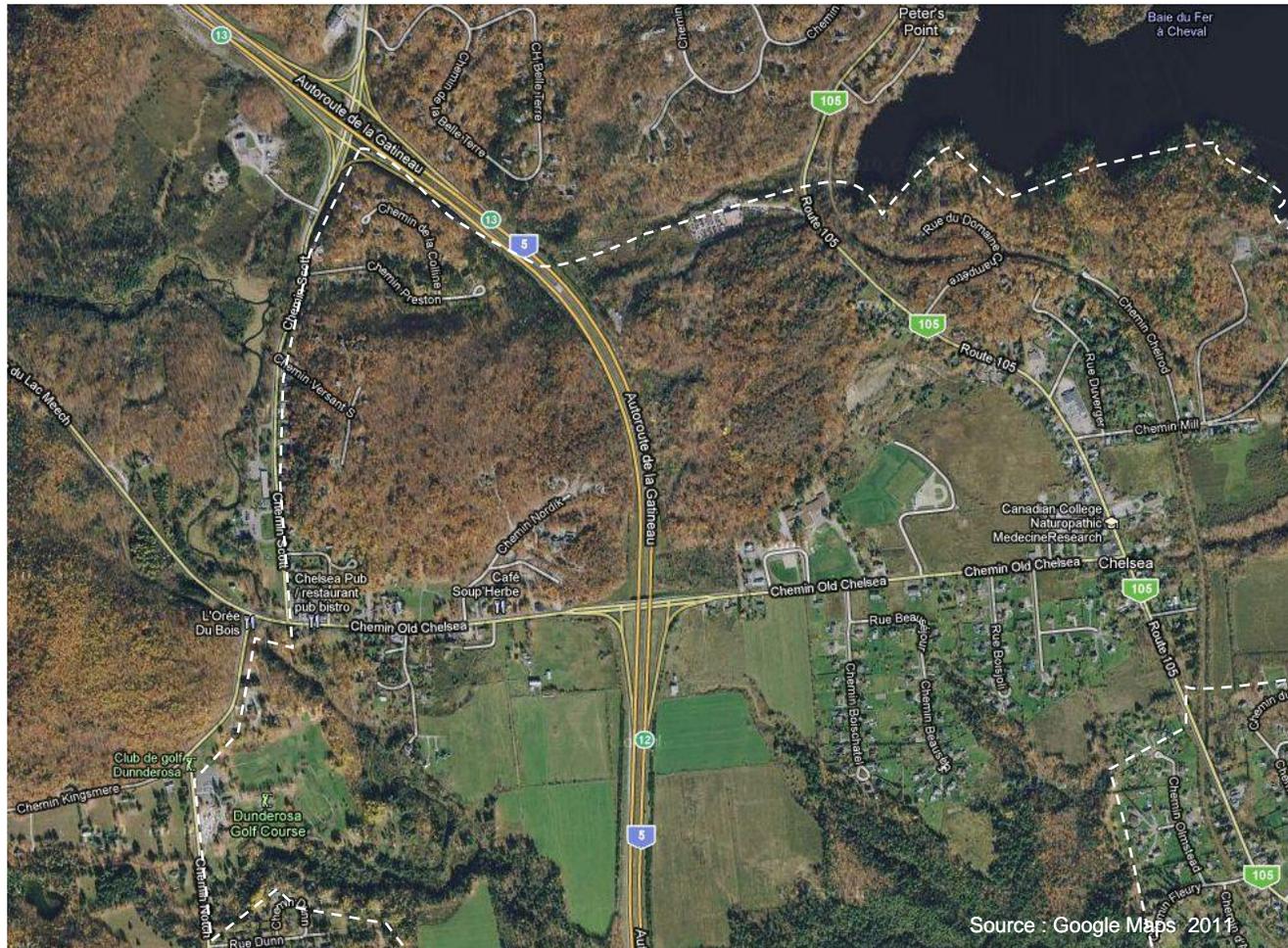
Quant à l'autoroute 5, si elle relie Chelsea de manière efficace à la région environnante, cet axe représente aussi une coupure au sein du secteur à l'étude, qui ne peut être traversée qu'en deux points : à la hauteur du chemin Scott au nord du secteur central, et en empruntant le chemin Old Chelsea au centre du secteur central. L'échangeur de l'autoroute 5 est partiel et dessert seulement les mouvements depuis le sud ou vers le sud.

Les chemins Kingsmere et Notch constituent également des liens entre Chelsea et Gatineau, qui longent l'extrémité est du parc de la Gatineau.

Au sein du secteur central de Chelsea, le chemin Old Chelsea constitue le seul lien est-ouest. En plus de relier les deux villages, cet axe devient le chemin du Lac Meech en son extrémité ouest, permettant l'accès aux sites de loisirs du parc de la Gatineau. Le chemin Old Chelsea comporte une voie par direction d'une largeur d'environ 3,4 m. Les accotements sont asphaltés et ont une largeur d'environ 1,9 m à l'est de l'autoroute 5. À l'ouest de l'autoroute, l'accotement est plus large du côté nord (2,6 m) que du côté sud (1,3 m), car le stationnement est permis à certains endroits du côté nord. La vitesse affichée sur le chemin Old Chelsea est de 50 km/h à l'ouest de l'autoroute 5 et jusqu'à la route 105.

Les intersections à l'intérieur de la zone d'étude, soit les intersections avec la route 105, les bretelles d'accès à l'autoroute 5, le chemin Scott et le chemin de Kingsmere, sont toutes gérées par des arrêts sur les rues secondaires. On retrouve aussi un arrêt à l'intersection d'Old Chelsea et le chemin Scott.

Par ailleurs, comme mentionné précédemment, le MTQ possède une emprise dans le quadrant sud-est du secteur central. Ce corridor, compris entre un ensemble de résidences unifamiliales et le ruisseau Chelsea, a été prévu pour relier l'autoroute 50 et l'autoroute 5. La probabilité du prolongement de l'autoroute 50 dans le corridor au sud du secteur central de Chelsea est inconnue, mais demeure faible dans le futur proche. La Figure 6 montre ces principaux axes de transport.

Figure 6 Infrastructures routières dans le secteur central

2.3.2 Bilan des difficultés engendrées par la circulation

L'analyse des divers éléments de circulation révèle plusieurs enjeux qui sont résumés ci-après :

- On observe de la **congestion** dans le double carrefour du chemin Old Chelsea et les chemins Scott et Kingsmere les fins de semaine de fort achalandage du parc de la Gatineau. Ces périodes comprennent le Coloris automnal (septembre et octobre), les fins de semaine où les conditions sont propices à la pratique de ski (janvier et février) et quelques fins de semaine d'été, dont celle de la fête du Travail. On compte ainsi une douzaine de fins de semaine par année. Toutefois, de manière générale, la situation est peu problématique à l'heure actuelle, comme en témoignent les niveaux de service relevés dans le secteur central. Les futurs développements pourraient en revanche rendre la situation problématique sur le chemin Old Chelsea à l'est de l'autoroute 5, sans la mise en place d'aménagements adéquats. À l'instar de l'implantation d'un carrefour giratoire marquant l'entrée du quartier Ruisseau Chelsea prévu à l'été 2021, d'autres initiatives devraient permettre de fluidifier la circulation;
- La **vitesse** est problématique dans la zone du centre-village dans la direction est seulement. La vitesse est également élevée dans la zone limitée à 50 km/h à l'est de l'autoroute 5, mais l'environnement peu

urbanisé et la proximité de la zone de 70 km/h expliquent ces pratiques. Des mesures d'atténuation de vitesse pourront être mises en place pour régler cette situation, en particulier à l'ouest de l'autoroute 5;

- En matière de **sécurité routière**, on observe un point noir à l'intersection du chemin Old Chelsea et de la sortie de l'autoroute 5. Les mouvements de virage à gauche à partir de la bretelle vers le chemin Old Chelsea Ouest sont les plus problématiques. La distance de visibilité semble être en cause;
- Une **zone de conflit** est observée à l'intersection du chemin Scott et du chemin Old Chelsea, qui est gérée par un arrêt au chemin Scott. Le virage à gauche à partir du chemin Scott est parfois hasardeux, puisque l'automobiliste doit tenir compte des véhicules circulant sur le chemin Old Chelsea, des piétons dont les mouvements ne sont pas canalisés par manque d'infrastructures piétonnes, ainsi que des véhicules entrant et sortant des stationnements à proximité de l'intersection.

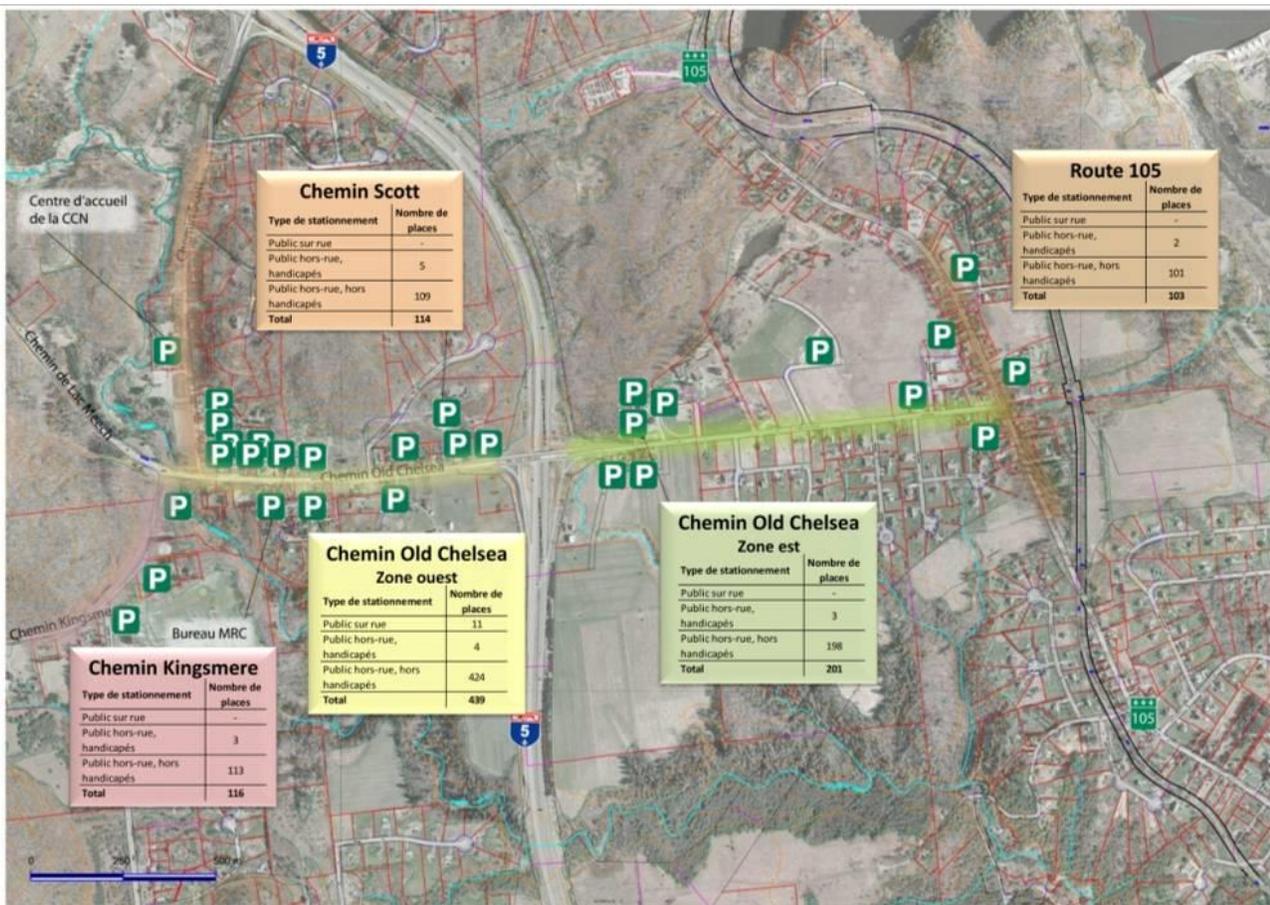
Plusieurs enjeux ont donc été identifiés en termes de circulation dans le secteur central, et des solutions y sont apportées dans *l'Étude de circulation, de stationnement et aménagement des intersections et des chaussées principales dans le secteur du centre-village à Chelsea, AECOM, juillet 2011*.

2.3.3 Un stationnement peu rationalisé qui demande à être optimisé

Les problèmes de stationnement dans le secteur central de Chelsea ont été identifiés lors de visites de terrain, lors des consultations publiques et à travers un atelier de travail avec les commerçants, tenu le 15 mars 2011.

Un inventaire exhaustif du stationnement dans le secteur central a été réalisé; la Figure 7 illustre la capacité en stationnement du secteur à l'étude.

Figure 7 Capacité en stationnement dans le secteur central de Chelsea



Bien que le nombre de places de stationnement soit élevé, des lacunes ont été relevées, en particulier les vendredis soirs et les fins de semaine, octobre étant la période la plus achalandée. Cette situation est notamment causée par une utilisation très restrictive des stationnements, puisque quasiment tous les espaces de stationnement sont attirés à un commerce ou un établissement particulier. Or, les horaires des différents générateurs de déplacement sont très variables et souvent complémentaires. Par exemple, le stationnement de la MRC est vide en fin de semaine, alors que les points d'attraction tels que les restaurants ou le spa manquent de places disponibles.



Des lacunes en matière de signalisation des stationnements, ainsi que des lacunes concernant le réseau piétonnier entre les divers stationnements et les principales attractions semblent par ailleurs être un problème notable. À titre d'exemple, le stationnement du centre des visiteurs du parc de la Gatineau est peu utilisé le soir (le centre ferme à 17 h), notamment parce que le chemin Scott est très peu propice aux déplacements à pied; en effet, il n'y a pas de trottoir reliant le stationnement et les points d'intérêts du chemin Old Chelsea, et l'intersection du chemin Scott et du chemin Old Chelsea apparaît peu sécuritaire pour un piéton. Le chemin Padden est moins fréquenté que le chemin Scott, mais il est en gravier et est peu éclairé. Il en est de même pour les stationnements sur le chemin de Kingsmere qui sont mal reliés au centre de Chelsea.

Tout ceci a pour conséquence d'encourager le stationnement sauvage, sur la rue en dehors des onze emplacements autorisés, sur des terrains privés, ou même sur la bande cyclable du chemin Scott. Une distribution et un partage plus efficace des espaces de stationnement pourraient permettre d'améliorer la situation. De nouvelles aires de stationnement situées à proximité du cœur du village, adéquatement signalisées et desservies par un réseau piétonnier pourraient également être aménagées.

Il y a en revanche peu de problèmes de stationnement dans le village de Chelsea. Les espaces de stationnement des divers points d'intérêt semblent combler les besoins actuels de stationnement dans le secteur. Il faut toutefois souligner que, comme dans le cas d'Old Chelsea, l'absence d'aménagements pour les modes actifs dans le village de Chelsea ne facilite pas les déplacements à pied, ce qui peut inciter les personnes à déplacer leur voiture plusieurs fois pour se rendre aux différents commerces et services.

Les solutions en matière de stationnement sont décrites dans *l'Étude de circulation, de stationnement et aménagement des intersections et des chaussées principales dans le secteur du centre-village à Chelsea, AECOM, juillet 2011*.

Amélioration en matière de transport actif et stationnement

Depuis 2011, la Municipalité de Chelsea s'est efforcée d'améliorer les conditions de circulation des piétons et cyclistes et de stationnement le long des chemins Old Chelsea et Scott. Les travaux entrepris en 2015 ont permis de sécuriser les transports actifs par l'intégration de trottoirs et de pistes cyclables en plus de renforcer l'offre de stationnement sur rue.

En 2018, la Municipalité a révisé sa réglementation relative aux stationnements, en réduisant par exemple ses exigences en cas de stationnement et en permettant désormais à plusieurs commerçants de partager l'usage d'une même aire de stationnement.

Une étude en cours par la firme CIMA+, dont l'étape du diagnostic a été réalisée durant l'automne, l'hiver et l'été 2020, dresse un portrait de l'occupation du stationnement sur rue et hors-rue dans le secteur du centre-village et réévalue la demande en stationnement. Le rapport final, dû à la fin 2021, proposera des solutions novatrices pour optimiser l'utilisation des stationnements.

2.3.4 Des infrastructures insuffisantes pour les modes actifs

De manière générale, il y a peu d'aménagements pour les modes actifs dans le secteur central, qu'il s'agisse de trottoirs ou d'infrastructures pour les cyclistes. Les infrastructures existantes sont répertoriées ci-dessous.

Un trottoir est présent du côté nord du chemin Old Chelsea entre le chemin Padden et la route 105, ainsi que sur le viaduc de l'autoroute 5, des deux côtés. On retrouve par ailleurs des bandes cyclables sur le chemin Kingsmere et le chemin Scott. Sur le chemin Scott et Kingsmere, un marquage et des bollards délimitent par ailleurs l'accotement, qui fait office d'espace de circulation partagée pour les cyclistes et les piétons.

Toutefois, les piétons sont frôlés de près par la circulation, les accotements à ces endroits étant étroits. Les traverses piétonnes sont également peu nombreuses et parfois peu sécuritaires et la

chaussée sur les axes donnant accès au parc de la Gatineau (en particulier le chemin de la Mine et le chemin du Lac Meech) est en très mauvais état, ce qui rend les déplacements à vélo peu sécuritaires et peu agréables.



Ces lacunes en termes de liens piétonniers et cyclables sécuritaires et conviviaux entre les commerces, les centres d'activités et les stationnements dans le secteur central découragent grandement les déplacements des modes actifs. Des solutions devront donc être proposées pour favoriser l'utilisation de modes alternatifs à l'automobile⁵.

Un organisme à but non lucratif, Sentiers Chelsea, travaille d'ailleurs à développer des sentiers récréatifs (piétons et cyclistes) à Chelsea. Pour l'instant, la carte des sentiers existants n'est pas disponible.

Amélioration en matière de transport actif et stationnement

Depuis 2015, les travaux entrepris ont permis une nette amélioration des conditions de déplacement des piétons et cyclistes, notamment sur les chemins d'Old Chelsea et Scott. Ces travaux ont compris la création de larges trottoirs de part et d'autre de la chaussée, l'implantation de pistes cyclables en site propre et la sécurisation des traverses piétonnes, particulièrement à l'intersection du chemin d'Old Chelsea et Scott.

Des travaux sont aussi en cours sur le chemin d'Old Chelsea entre l'autoroute 5 et la route 105, dont l'aménagement d'avancés de trottoirs et des stationnements sur rue. De plus, une étude sera réalisée cette année pour planifier des aménagements similaires sur la route 105 dans le secteur du village. Enfin, la Municipalité travaille à la création de deux sentiers de chaque côté de l'autoroute 5 pour raccorder son réseau de sentiers à la Ville de Gatineau.

⁵ Des solutions sont proposées dans *l'Étude de circulation, de stationnement et aménagement des intersections et des chaussées principales dans le secteur du centre-village à Chelsea, AECOM, juillet 2011*.

2.4 Le milieu naturel

Le secteur central de Chelsea possède de nombreux atouts naturels. Old Chelsea est tout d'abord traversé par de nombreux cours d'eau et comporte l'une des entrées principales du parc de la Gatineau, qui attire de nombreux visiteurs chaque année. La présence de milieux humides près du village Chelsea, actuellement contournés par plusieurs sentiers informels, crée par ailleurs un espace naturel apprécié de la population. De fortes pentes au nord du chemin Old Chelsea, situées sur un axe sud-ouest à nord-est à travers le secteur central, créent également un relief et des paysages intéressants. La partie du secteur central au nord du chemin Old Chelsea possède enfin une couverture boisée dense, très bien conservée malgré la présence de bâtiments. Les terrains situés au sud du chemin Old Chelsea sont en grande partie déboisés, en raison de l'exploitation des fermes dans la partie sud du secteur central. Seuls les terrains situés près des cours d'eau, dont le ruisseau Chelsea, présentent une couverture boisée dense à cet endroit.



La proximité du secteur central au parc de la Gatineau, à la rivière Gatineau, ainsi qu'à plusieurs éléments naturels, accentue le potentiel de mise en valeur des éléments naturels dans le cadre du PPU. Toutefois, ces éléments naturels peuvent aussi constituer des contraintes pour le développement du secteur central; les rives de plusieurs cours d'eau bordant le secteur central présentent en effet des risques de glissement de terrain.

Enfin, la municipalité de Chelsea n'est pas propriétaire de tous ces éléments naturels; en effet, le tronçon du ruisseau Chelsea situé dans le quadrant sud-est du secteur central appartient au ministère des Transports du Québec et le terrain aux abords de la rivière Gatineau à Hydro Québec, ce qui limite grandement les actions de la Municipalité sur ces espaces naturels.

Il est à noter que diverses associations de citoyens travaillent à protéger et mettre en valeur les milieux naturels de Chelsea, y compris l'association ACRE (Action Chelsea pour le respect de l'environnement), les Amis de la rivière Gatineau et les Amis du parc de la Gatineau.

2.5 Projets de développement en cours

Plusieurs projets de développement dans le secteur central de Chelsea sont prévus à l'heure actuelle par divers promoteurs. Ces projets font partie du contexte de planification dans lequel s'insère le PPU et il est donc important d'en analyser les composantes et leur adéquation avec la vision développée par les citoyens. Par ailleurs, ces projets sont susceptibles d'avoir des impacts sur la circulation, la demande de stationnement, ainsi que le caractère et la vocation du secteur central. L'évaluation détaillée de l'impact sur la circulation des projets est présentée dans *l'Étude de circulation, de stationnement et aménagement des intersections et des chaussées principales dans le secteur du centre-village à Chelsea, AECOM, juillet 2011*.

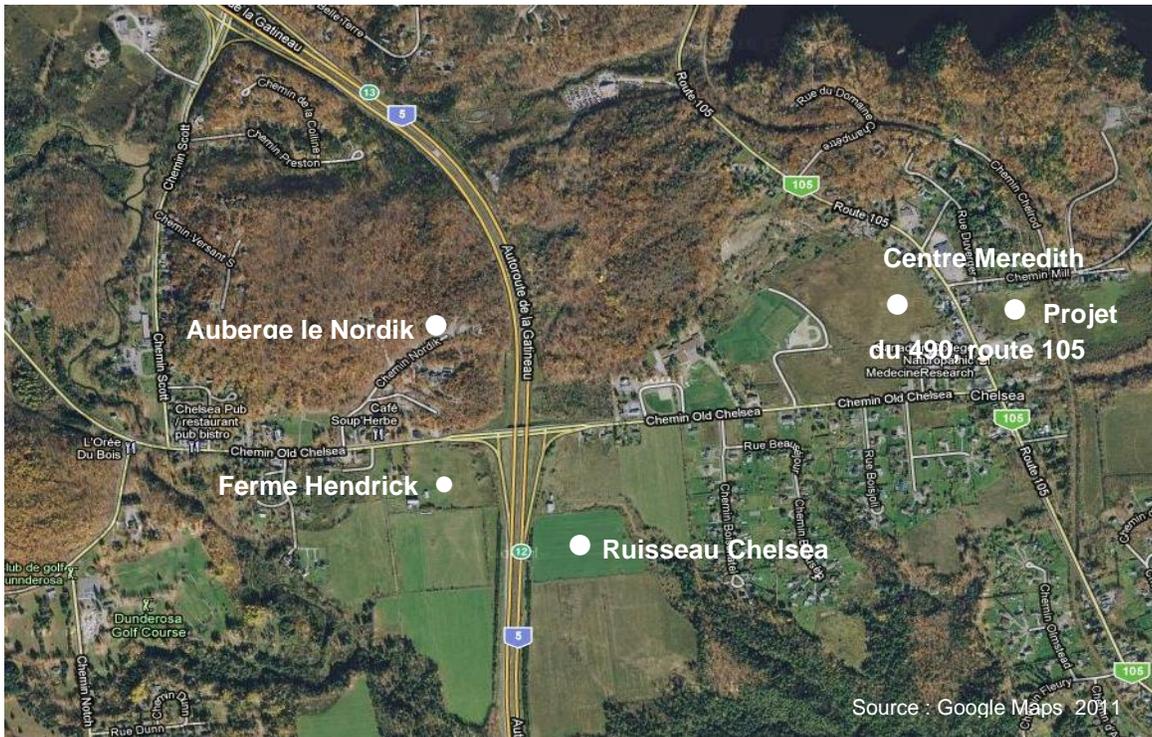
Une brève description et évaluation des projets dans le contexte du PPU est présentée dans la présente section. Il est important de noter que les projets décrits sont à divers états d'avancement.

Évolution des projets depuis 2011

Les différents projets résidentiels présentés ont tous évolués depuis l'entrée en vigueur du PPU du secteur central de Chelsea. Plusieurs ont amorcés des travaux de construction et d'aménagement des espaces publics, ces projets travaillent actuellement à raffiner la programmation des phases subséquentes intégrant un volet mixte, combinant la création de nouveaux logements, de commerces et de services de proximité.

La Figure 8 montre la localisation de ces projets au sein du secteur central.

Figure 8 Les projets de développement

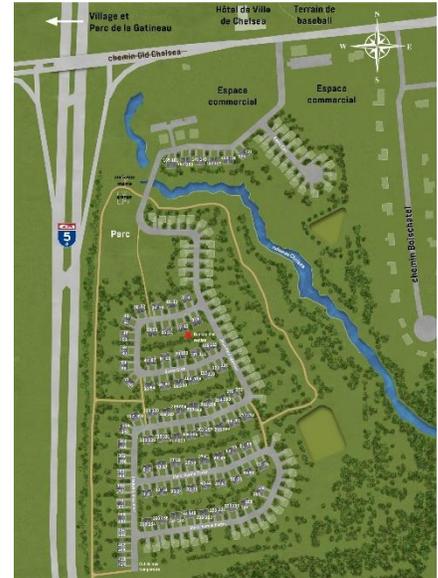


2.5.1 Projet Ruisseau Chelsea

L'implantation du développement s'effectue dans le quadrant sud-est formé par le croisement de l'autoroute 5 et du chemin Old-Chelsea, et occupe une superficie de 33.5 hectares. Le projet est composé de 252 unités d'habitations de différents types, dont des habitations unifamiliales isolées (28 % des unités), des habitations unifamiliales jumelées (65 % des unités), des triplex jumelés (7 % des habitations). Une seconde phase à proximité du chemin d'Old Chelsea est à l'étude.

Le projet inclut également des commerces et services de proximité en bordure du chemin d'Old Chelsea, dont une clinique dentaire et une pharmacie.

Le projet présente des points de concordance avec la vision développée par les citoyens, puisqu'il met l'accent sur la protection de l'environnement, en particulier du ruisseau Chelsea. Par ailleurs, le projet comprend plusieurs liens piétons et cyclables au sein du site et d'un nouveau parc municipal. Toutefois, le projet présente également des défis en matière de circulation : le projet de développement Chelsea Creek amènera en effet de nombreux résidents supplémentaires dans le village. L'accès se fera par le Chemin Old Chelsea, où la circulation est déjà dense durant certaines périodes de l'année.



Un rond-point sera aménagé prochainement sur le chemin d'Old Chelsea à l'entrée du projet.

2.5.2 Projet Ferme Hendrick

Le projet Ferme Hendrick s'applique aux terrains de la Ferme Hendrick, dans le quadrant sud-ouest du secteur central. Il permettra, à terme d'accueillir plus de 400 unités de logements. La hauteur maximale des bâtiments sera de 3 étages. Le projet comprendra une offre résidentielle variée, de densité variable et modérée. Enfin, le projet propose de nombreux espaces verts ainsi que l'implantation de commerces et services de proximité variés sur les lots situés à proximité du chemin Old Chelsea, axés sur l'alimentation, les loisirs et les besoins quotidiens des résidents.

De nombreux éléments concordent avec les souhaits exprimés dans la vision; le projet insiste tout d'abord sur une construction durable, de qualité et de faible densité. La conservation de l'environnement semble également être une préoccupation importante. Par ailleurs, le projet favorise la mixité sociale et des usages ainsi que la circulation cycliste et piétonne sur le site. Le projet pourrait ainsi augmenter la vitalité économique et l'attrait de Chelsea, tout en favorisant plus de continuité entre les deux villages. Toutefois, il projet amènera également de la circulation supplémentaire sur le chemin Old Chelsea.



2.5.3 Projet du 490, route 105

Le projet comprend des bureaux reliés au chemin de fer, la billetterie, un service de restauration, des commerces et des espaces publics. Dans une phase ultérieure, une auberge adjacente à la gare de train est prévue. Par ailleurs, le projet inclut des unités résidentielles en propriété ainsi que des logements locatifs. Le CLSC, déjà présent sur le site, sera étendu et réorienté. Une surface est également prévue pour la fonction commerciale et

inclut un espace destiné à un marché d'artisans ouvert toute l'année. Enfin, le site comprend un espace vert public destiné à accueillir des événements culturels, communautaires ou autres.

Une étude de faisabilité a montré que ce projet pourrait augmenter la vitalité économique et l'attractivité de la municipalité. Il répond également à des demandes fréquemment formulées par les citoyens dans la vision, notamment par la présence d'un espace public d'envergure et d'un marché. Le projet d'hôtel viendrait par ailleurs combler l'absence actuelle de service hôtelier à Chelsea. Enfin, le passage du train à Chelsea apporterait une alternative à l'automobile pour accéder à Chelsea pour les touristes dans un premier temps, et éventuellement pour un usage plus étendu à plus long terme. Le projet est relativement éloigné du village Old Chelsea, qui regroupe les activités récréotouristiques, en raison de la localisation du sentier communautaire. De bons liens piétons et cyclables ou une navette vers Old Chelsea pourraient combler cette lacune.

Le projet amènera également de la circulation supplémentaire sur la route 105 et sur le chemin Old Chelsea.

2.5.4 Quartier Meredith

L'implantation du développement s'effectue sur le terrain entre le chemin d'Old Chelsea et le centre Meredith, et occupe une superficie d'environ 18 hectares. Le projet est composé de 101 unités d'habitations unifamiliales isolées, 36 habitations unifamiliales jumelées et des vingtaines d'unités prévues en multi logements.

Le projet inclut également des commerces et services de proximité qui seront construits en bordure du chemin Old Chelsea, ainsi qu'une piste cyclable parallèle au chemin Cecil et plusieurs sentiers.

Au nord du projet, des espaces naturels ont été cédés à la Municipalité et convertis en zone de conservation."

Évolution du projet depuis 2011

Le projet a fait l'objet de plusieurs modifications depuis l'entrée en vigueur du PPU. En novembre 2020, un nouveau plan d'ensemble a été présenté à la Municipalité. Ce dernier comprend désormais des maisons unifamiliales jumelées, contiguës et des bâtiments mixtes à proximité de la route 105.

2.5.5 Centre Meredith

Le bâtiment comprend un aréna, un gymnase, des salles de sport, un centre communautaire et un marché public à l'extérieur. L'accès se fait par le chemin Cecil.

Le projet amène plusieurs éléments mentionnés dans la vision, tels que l'aréna, le gymnase, les terrains sportifs, un centre communautaire et un marché ainsi qu'une nouvelle piscine municipale qui est également à l'étude. Toutefois, il pourrait engendrer de la circulation supplémentaire sur le chemin Old Chelsea Est. Du stationnement est prévu dans le projet, ce qui permettra d'absorber les flux automobiles sans causer de problèmes de stationnement sauvage.

2.5.6 Auberge le Nordik

Le propriétaire du Spa le Nordik aimerait construire un hôtel d'environ 60 unités, réparties en pavillons de 12 à 15 chambres. Le projet occuperait environ 10 acres (40 000 m²) de terrain (10 acres sont présentement occupés par le Spa le Nordik), en bordure de l'autoroute 5. L'hôtel serait ouvert à tous et non seulement aux clients du Spa. L'implantation d'un restaurant sur le site est également envisagée.



Le projet d'hôtel amènerait certainement de nouveaux visiteurs à Chelsea, et donc de la circulation supplémentaire. L'accès à l'hôtel se ferait par l'actuel Chemin Nordik. Du stationnement serait prévu sur le site, en fonction du nombre d'unités, conformément aux règlements municipaux.

Ce projet concorde bien avec la vision développée par le comité de citoyens. En effet, bien relié à Old Chelsea par des liens cyclables et piétons (et des pistes de ski l'hiver), l'hôtel pourrait participer à augmenter la vitalité économique de Old Chelsea, tout en amenant une clientèle de « tourisme vert », respectueuse de l'environnement. Ce projet viendrait aussi combler l'absence actuelle de service hôtelier à Chelsea.

2.5.7 Nouvel hôtel et microdistillerie

Le projet, situé entre le Pub Chelsea et le Biscotti, prévoit la construction d'un hôtel d'une vingtaine de chambres avec une épicerie fine au rez-de-chaussée et d'une microdistillerie avec comptoir de dégustation

2.6 Synthèse des principaux enjeux d'aménagement et de développement

L'évaluation de la situation actuelle dans divers domaines ainsi que la vision élaborée par le comité citoyen pour le secteur central et les projets de développement ont permis de définir les enjeux de développement suivants :

- Grand nombre de projets de développement résidentiels, récréotouristiques et commerciaux indépendants en cours;
- Manque de diversité dans l'offre résidentielle;
- Manque de services et commerces de proximité orientés vers les résidents, en particulier de services de santé;
- Manque d'intensité et de continuité dans les développements pour encourager le transport collectif et soutenir l'implantation des services et des commerces;
- Manque d'infrastructures pour favoriser et sécuriser les déplacements des modes actifs (marche, vélo, ski);
- Pression du développement récréotouristique et les nuisances que cela peut amener (circulation de transit, congestion, besoins de stationnement);
- Menace de détérioration du caractère architectural, patrimonial et historique du secteur central;
- Menace de détérioration des milieux naturels, humides et boisés;
- Incertitudes quant à la capacité de la nappe phréatique et contamination potentielle de l'eau souterraine si la croissance du développement résidentiel, commercial et institutionnel dans le secteur central n'est pas accompagnée de l'implantation d'un système d'eau potable et d'un réseau de traitement des eaux usées.

Ces enjeux constituent le point de départ à l'élaboration des objectifs et des orientations qui guident le concept d'aménagement et les règlements du PPU, décrits dans les chapitres suivants.

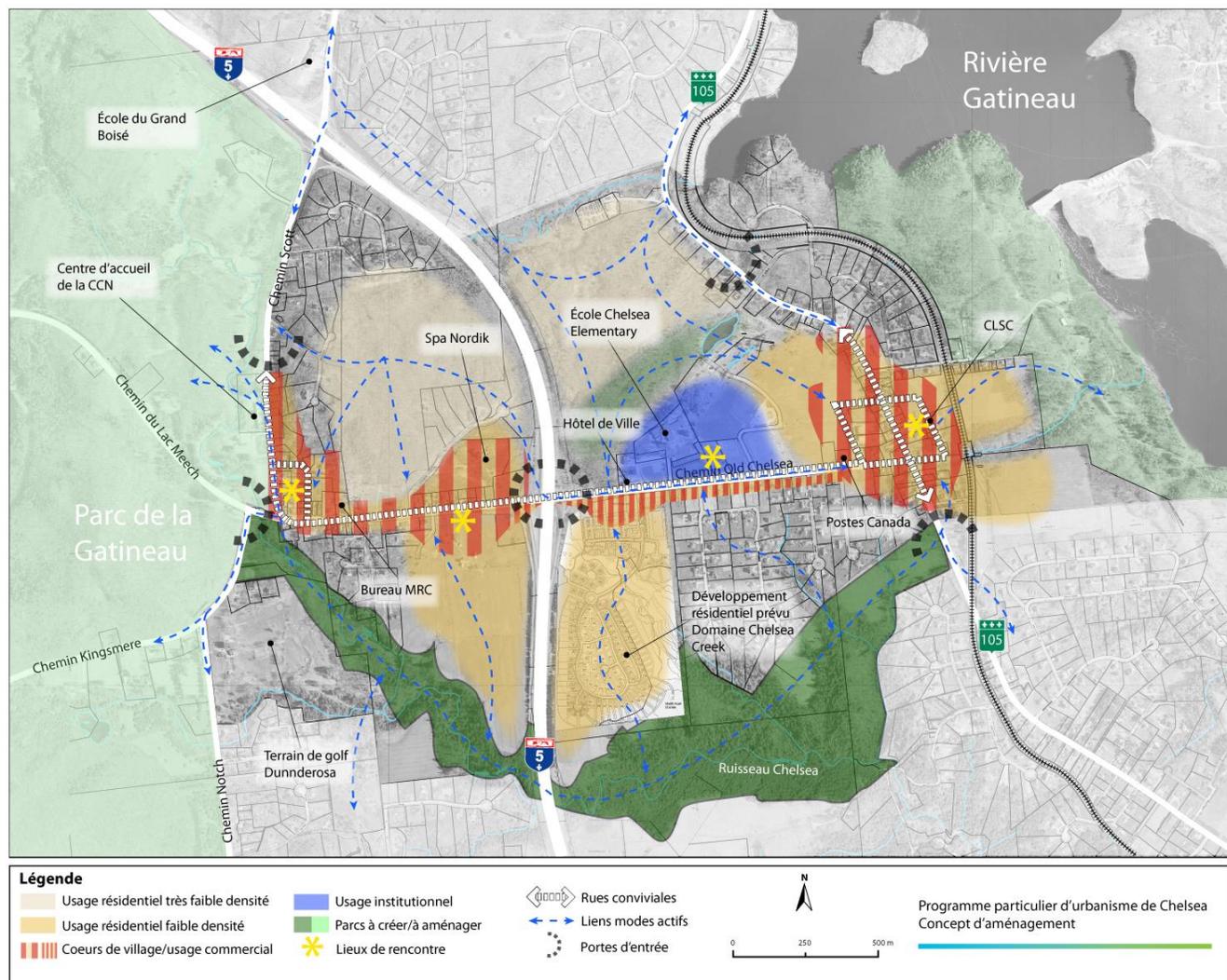
3 Concept d'aménagement du PPU

En tenant compte de la vision élaborée par les citoyens, de la situation actuelle, des espaces disponibles pour le développement et des contraintes naturelles et bâties dans le secteur central, le PPU du secteur central de Chelsea vise à confirmer les vocations des différents secteurs et à proposer un concept d'aménagement pour guider le développement des espaces vacants et améliorer les espaces déjà construits. Le concept inclut également toutes les recommandations d'aménagement en matière de liens, d'espaces naturels et d'espaces publics, qui visent à accroître la qualité de vie des résidents actuels et futurs. Ce concept pourra ensuite être traduit par des règlements qui encadreront les développements futurs et permettront ainsi de concrétiser les aménagements proposés dans ce document.

3.1 Le concept d'aménagement

Le concept d'aménagement présenté à la Figure 9 schématise les orientations et les objectifs d'aménagement du PPU. Le concept d'organisation spatiale identifie les cœurs des villages, les zones résidentielles pouvant être développées, les zones d'implantation de commerces, de services et d'activités institutionnelles recommandées ainsi que les axes structurants de transport et les espaces verts à mettre en valeur. Les orientations et les objectifs d'aménagement sont décrits en détail dans la section suivante.

Figure 9 Concept d'aménagement du secteur central



3.2 Orientations, objectifs et moyens de mise en œuvre d'aménagement

Le concept d'aménagement est guidé par cinq orientations majeures prises en compte dans l'établissement des objectifs et moyens de mise en œuvre du PPU révisé.

Orientation 1 : Favoriser le développement villageois des deux villages en offrant une diversité d'activités commerciales, résidentielles et sociocommunautaires

Le concept d'aménagement repose sur la reconnaissance de deux villages distincts dans le secteur central, le village Old Chelsea et le village de Chelsea. Le PPU cherche à maintenir chacun des deux villages comme principaux pôles d'activités pour les résidents du secteur central et de la municipalité, tout en encadrant le développement des deux pôles de façon à ce que leurs caractéristiques existantes soient respectées. Dans le village Old Chelsea, le PPU vise à maintenir les activités commerciales et récréotouristiques le long du chemin Old Chelsea à l'ouest de l'autoroute 5, sur le chemin Scott et le chemin Padden. Dans le village Chelsea, les commerces et services se trouvent présentement le long de la route 105 et à son intersection avec le chemin Old Chelsea. Le PPU vise à y augmenter le nombre et la diversité des activités commerciales et des services locaux.

Pour ce faire, le PPU vise à permettre des développements à usages mixtes dans les deux villages. Dans le village Chelsea, cette mixité sera exprimée en favorisant la présence de commerces isolés et d'édifices comportant des locaux commerciaux au rez-de-chaussée et des unités de logements à l'étage. Des aménagements intercalaires mixtes pour une utilisation destinée aux piétons seront autorisés dans le but de mieux utiliser les terrains vacants ou sous-utilisés. La partie sud-ouest du domaine Meredith, accessible à partir d'une extension potentielle vers le nord de la rue Douglas ainsi que par une connexion possible de la route 105 à la hauteur de la rue Mill, est également appropriée pour l'ajout d'espaces à usages commerciaux et mixtes. Dans les deux villages, une légère augmentation de la superficie de plancher devra être permise afin de faciliter l'implantation des bâtiments comportant des usages mixtes, ainsi que de favoriser la croissance de l'offre commerciale et de services. Toutefois, le zonage devra être conçu pour éviter l'implantation de grandes surfaces commerciales qui ne cadreraient pas avec le caractère villageois.

Le projet Ferme Hendrick cherche à créer un nouveau développement à usage mixte visant à renforcer la diversité du parc de logements et les utilisations commerciales, y compris celles liées à la production alimentaire locale qui est prévue en lien avec un projet de ferme communautaire sur une partie de son territoire. C'est pourquoi le PPU appuie la réalisation du projet Ferme Hendrick sur cette propriété.

Les nouveaux développements devraient respecter l'échelle des deux villages. Les futurs bâtiments sur la ferme Hendrick adjacents au chemin Old Chelsea, et à l'intérieur du village Chelsea devraient être construits à proximité de la route. Le PPU envisage également de réduire les dimensions minimales des terrains dans les deux villages afin de favoriser une échelle plus villageoise et piétonne. Sur le tronçon du chemin Old Chelsea, entre le projet Chelsea Creek et le Village Chelsea, les bâtiments doivent respecter les gabarits des maisons unifamiliales qui se trouvent déjà sur les lots du côté sud de la rue. Ces paramètres seront complétés par un ensemble de mesures visant à améliorer la sécurité et la convivialité du chemin Old Chelsea pour les piétons et les cyclistes dans une orientation ultérieure.

Les **objectifs et les actions de mise en œuvre** recommandées pour chacun d'entre eux sont présentés ci-dessous :

1.1 Favoriser la mixité commerciale et résidentielle dans les deux villages

1.1.1 Promouvoir la mixité commerciale et résidentielle dans les deux villages

- 1.1.2 Favoriser la mixité des usages résidentiels et commerciaux dans le même bâtiment dans le village de Chelsea

1.2 Respecter l'échelle des deux villages

- 1.2.1 Envisager de réduire les dimensions minimales des terrains le long des rues conviviales
- 1.2.2 Favoriser de faibles marges de recul pour les nouvelles constructions dans les deux villages
- 1.2.3 Augmenter la superficie maximale de plancher des bâtiments à l'intérieur des deux cœurs de village afin de permettre la croissance des services et des commerces, ainsi que la mixité des usages
- 1.2.4 Contrôler la taille maximum des bâtiments à l'intérieur des deux villages afin d'assurer le respect de l'échelle des villages
- 1.2.5 Porter une attention particulière aux façades afin d'encadrer la rue

1.3 Renforcer la vocation récréative et communautaire du secteur central

- 1.3.1 Prévoir l'aménagement d'espaces publics, incluant des parcs et des lieux de rencontre dans chaque village, possiblement dans le cadre de la réalisation des projets de développement Common Ground et de la Gare
- 1.3.2 Favoriser l'implantation d'équipements structurants récréatifs, sportifs ou communautaires dans le pôle institutionnel

1.4 Favoriser les échanges entre les deux cœurs de village

- 1.4.1 Prévoir de la signalétique indiquant les activités dans l'autre village
- 1.4.2 Créer un thème commun aux deux villages (aspect des panneaux et du mobilier urbain, etc.)
- 1.4.3 Étudier la faisabilité de l'implantation d'un service de navette reliant les deux villages

Orientation 2 : Consolider le développement résidentiel dans le secteur central

Le PPU vise à permettre un développement résidentiel dans le secteur central qui soit à la fois plus diversifié que le style prédominant de maison unifamiliale actuel, tout en étant respectueux des bâtiments existants. De manière générale, cela se traduit par une diversité croissante de logements à l'intérieur ou à proximité des deux villages, le long du chemin Old Chelsea (à l'ouest de l'autoroute 5) et le long de la route 105, tout en conservant le style prédominant de maisons unifamiliales dans les zones situées en périphérie des cœurs de village.

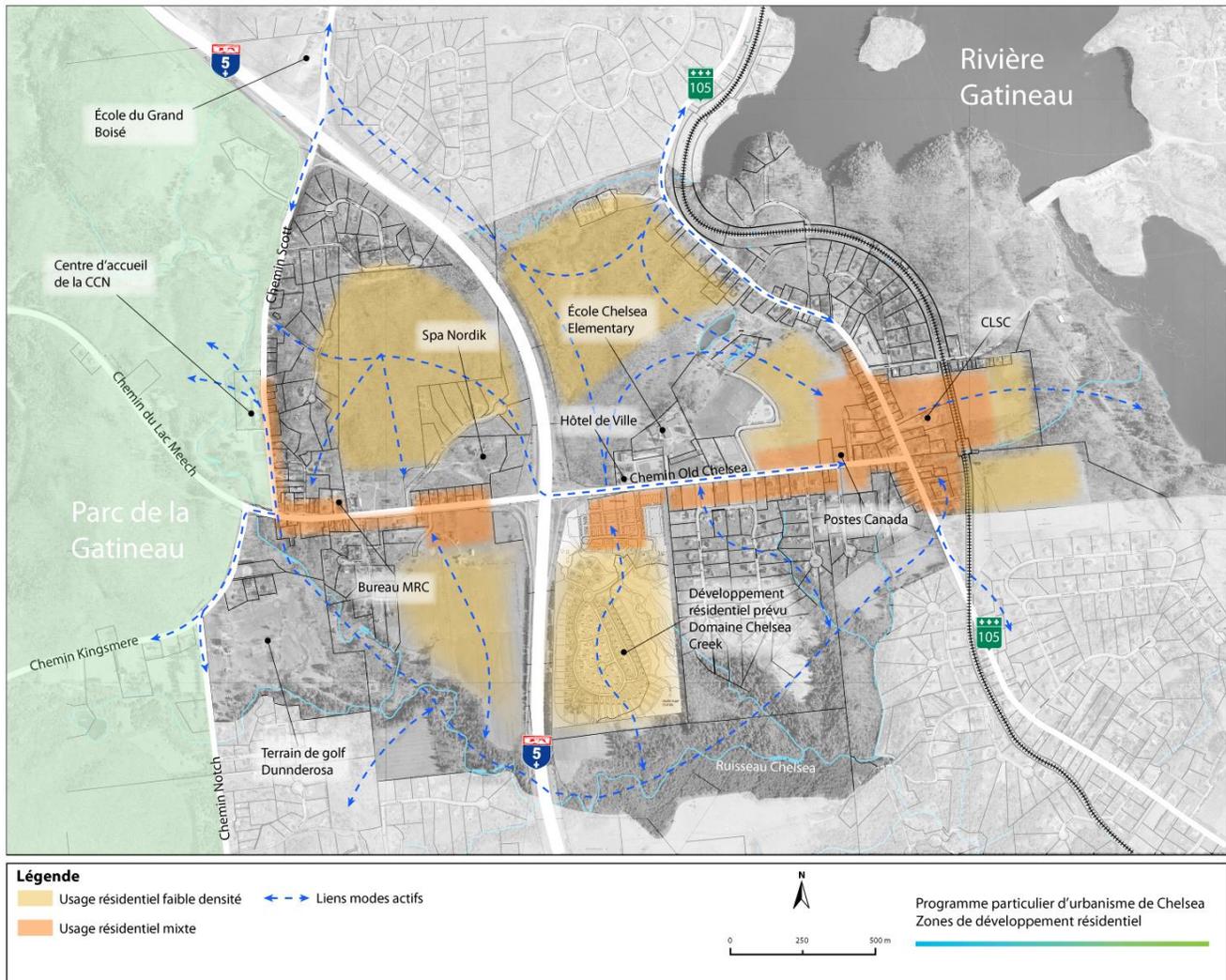
Le concept d'aménagement préconise deux cœurs de village où les logements se trouvent essentiellement dans des bâtiments de deux étages à trois étages, avec une proximité relativement faible par rapport aux bâtiments adjacents. Un mélange d'options de logement, allant des maisons individuelles aux bâtiments de plusieurs unités de logement et aux logements situés dans des édifices partagés avec des commerces, sera autorisé dans ces zones.

Cette diversité dans le type de logement, à l'exclusion des développements commerciaux à utilisation mixte, sera également permise sur les terres adjacentes aux deux cœurs de village. Une plus grande diversité d'habitations dans ces zones permettrait à la fois aux résidents actuels et futurs de vivre à proximité des deux cœurs de village et donc de soutenir et d'avoir accès aux services à une courte distance de marche. Sur ces trois grands terrains, des développements « en grappes » seront encouragés afin, entre autres, de permettre la diversification de l'offre résidentielle et de favoriser la conservation ainsi que la création d'espaces verts naturels ou de parcs. Dans le but de favoriser les plus petits terrains, l'implantation des services de traitement d'eau potable et d'eaux usées serait souhaitable, et par conséquent, le zonage devrait prévoir l'emplacement pour les équipements de traitement des eaux.

Dans les zones situées au nord des deux centres de village, les maisons unifamiliales sur de grands lots prédominent. En outre, les deux grands terrains vacants au nord appartenant à la paroisse catholique et au

domaine Meredith sont situés sur une zone de protection d'aquifère. C'est pourquoi le PPU prévoit l'aménagement de maisons unifamiliales sur les grands lots situés à ces endroits. Cela créera des rues résidentielles plus tranquilles, à l'image des zones limitrophes. Toutefois, tout en maintenant ces qualités, la possibilité de permettre une plus grande variété de logements, tel que l'aménagement de logements accessoires (studio ou logement intergénérationnel) dans ces zones à faible densité doit être maintenu.

Figure 10 Le développement résidentiel dans le secteur central



Orientation 3 : Promouvoir la mobilité durable dans le secteur central, notamment en facilitant les déplacements des modes actifs

Malgré la faible distance qui sépare les extrémités du secteur central, il y a actuellement peu d'infrastructures pour assurer la sécurité et la convivialité des modes de transport actifs. Ainsi, le PPU propose un ensemble de mesures visant à encourager une plus grande utilisation des modes de transport actifs dans tout le secteur central et dans les quartiers résidentiels environnants. Compte tenu de la taille de ces zones, il est possible de promouvoir non seulement les déplacements à but récréatif, mais aussi les déplacements fonctionnels pour se rendre au travail, à l'école, dans les commerces, etc. Des mesures visant à traiter les problèmes de

stationnement dans Old Chelsea et de sécurité aux intersections sont également proposées afin de créer un environnement plus sûr et plus convivial pour tous les modes, y compris les modes de transport actifs.

Le PPU prévoit entre autres la création d'un réseau intégré et accessible de pistes pour les modes actifs à travers le secteur central. Des trottoirs sont recommandés dans les cœurs des deux villages, le long du chemin Old Chelsea et de la rue Scott à Old Chelsea, ainsi que le long de la Route 105 dans le village de Chelsea.

D'autres liens potentiels d'un réseau intégré sont déjà indiqués au concept d'aménagement du secteur central. Il est recommandé qu'un projet de sentiers soit réalisé afin de définir concrètement les parcours et les aménagements nécessaires pour relier les quartiers résidentiels limitrophes et à l'intérieur du secteur central aux deux villages. Sentiers Chelsea travaille présentement sur un tel projet.

L'étude détaillée de circulation sur le chemin Old Chelsea a également identifié des mesures pour améliorer la sécurité des déplacements, notamment aux intersections le long du chemin d'Old Chelsea, ainsi que pour optimiser le stationnement dans le secteur central. Le rapport complet de cette étude, intitulée *Étude de circulation, de stationnement et aménagement des intersections et des chaussées principales dans le secteur du centre-village à Chelsea, AECOM, juillet 2011*, est également disponible.

En ce qui concerne le transport en commun, Transcollines continuera d'offrir un service le matin et le soir pour les navetteurs qui travaillent à Gatineau. Par ailleurs, la CRÉO intègre dans son *Plan d'action régional intégré en transport collectif* (février 2011) un certain nombre d'actions pour favoriser le transport collectif dans les MRC de l'Outaouais. Aucune action concrète ne concerne directement la zone centrale de Chelsea.

En 2019, la Municipalité a adopté un plan d'action sur le réaménagement du centre-village (secteur est). Les plans et devis des aménagements à prévoir sur la route 105 seront préparés cette année.

Les **objectifs et les actions de mise en œuvre** recommandées pour chacun d'entre eux sont présentés ci-dessous :

3.1 Implanter des « rues conviviales »

- 3.1.1 Prévoir le réaménagement du chemin Padden pour les modes actifs et la circulation locale
- 3.1.2 Étudier la possibilité d'implanter des rues conviviales pour les modes actifs dans le village Chelsea, de part et d'autre de la route 105 et reliées à la route 105 et au chemin Old Chelsea
- 3.1.3 Implanter du mobilier urbain et des aménagements paysagers sur les rues conviviales

3.2 Aménager les principaux axes, soit les Chemins Old Chelsea, Scott, Kingsmere et la Route 105, afin d'améliorer la sécurité routière

- 3.2.1 Ajouter des feux de circulation à la sortie de l'autoroute 5 et à l'entrée du projet Chelsea Creek
- 3.2.2 Évaluer l'aménagement d'un carrefour giratoire à l'intersection du chemin Old Chelsea / route 105
- 3.2.3 Ajouter une voie de virage à gauche sur le chemin Old Chelsea, à l'approche du chemin Scott et à l'approche de l'accès au projet Chelsea Creek
- 3.2.4 Ajouter deux nouveaux accès sur le chemin Old Chelsea (Chelsea Creek et Chelsea Village Ouest)
- 3.2.5 Évaluer la possibilité de réaligement du chemin Nordik avec le chemin Chelbrook dans le village Chelsea
- 3.2.6 Prévoir la mise en place de mesures de contrôle de la circulation et d'atténuation de vitesse sur le chemin Old Chelsea
- 3.2.7 Réaliser une étude générale de la route 105, du type entrée de village, afin d'étudier les aménagements qui seraient appropriés pour répondre aux besoins de déplacement et de sécurité actuels et futurs

3.3 Créer un réseau complet et intégré pour les modes actifs

- 3.3.1 Favoriser l'implantation de sentiers pour les modes actifs pour irriguer tout le secteur central et le relier aux secteurs périphériques
- 3.3.2 Prévoir des liens directs pour les modes actifs entre les quartiers résidentiels afin d'éviter l'effet « cul-de-sac »
- 3.3.3 Créer un sentier pour relier l'entrée du parc de la Gatineau au village Old Chelsea et à la rivière
- 3.3.4 Créer un sentier le long du ruisseau Chelsea pour relier l'entrée du parc de la Gatineau au village de Chelsea et au nouveau parc sur le bord de la rivière Gatineau
- 3.3.5 Évaluer la possibilité de créer une passerelle au-dessus de l'autoroute 5 afin d'assurer la continuité du sentier le long du ruisseau Chelsea

3.4 Structurer les espaces de stationnement pour les visiteurs et les résidents

- 3.4.1 Optimiser l'offre de stationnement existante en favorisant la mise en place d'une entente pour le partage des stationnements existants entre les différents propriétaires de stationnement ayant des horaires différents
- 3.4.2 Prévoir l'aménagement de nouveaux stationnements municipaux dans le village Old Chelsea, bien reliés au village
- 3.4.3 Utiliser une bonne signalétique pour informer les conducteurs des stationnements disponibles
- 3.4.4 Prévoir des critères PIIA assurant l'aménagement d'un lien piétonnier sécuritaire et convivial entre les espaces de stationnement et la rue
- 3.4.5 Ajouter des supports à vélo près des commerces et des services dans les deux villages

3.5 Intégrer le concept d'accessibilité universelle dans l'aménagement de la voirie et des accès aux bâtiments publics

- 3.5.1 Développer des lignes directrices pour l'accessibilité universelle afin de guider l'aménagement des commerces, services, et lieux accessibles au public dans les deux villages
- 3.5.2 Faciliter l'accès aux bâtiments publics (rampes, portes automatiques, etc.)
- 3.5.3 Intégrer toutes les normes et les dispositifs existants (descentes de trottoirs, dimensions, rampes, « fils d'Ariane », portes automatiques, etc.) dans les nouveaux aménagements
- 3.5.4 Prévoir des signaux sonores aux traverses avec feux

Orientation 4 : Guider l'avenir du secteur central en respectant les rôles traditionnels des deux villages et les éléments culturels et touristiques existants

Le PPU prévoit la mise en place de mesures pour encourager la valorisation, la préservation et la protection des sites historiques et patrimoniaux au sein du secteur central. Une liste complète des sites à considérer pour l'application de telles mesures se trouve à l'annexe A. Un ensemble de mesures est également proposé afin de s'assurer que les zones à développer respectent le caractère existant dans le secteur, qu'il s'agisse des quartiers résidentiels ou des deux centres de village. Le PPU recommande également l'adoption d'un programme de subvention pour promouvoir la conservation des bâtiments historiques.

Par ailleurs, Chelsea est l'une des portes d'entrée majeures du parc de la Gatineau, après l'entrée Gamelin située à Gatineau. Les nombreuses galeries d'art, boutiques d'artisanat, ainsi que les cafés et les restaurants situés à Old Chelsea sont orientés vers une clientèle de loisirs et de tourisme. Le PPU vise à renforcer les liens entre le parc de la Gatineau et le village Old Chelsea et à reconnaître, promouvoir et renforcer les aspects et le milieu culturels qui caractérisent le village Old Chelsea.

Les **objectifs et les actions de mise en œuvre** recommandées pour chacun d'entre eux sont présentés ci-dessous :

4.1 Protéger le caractère du secteur central

4.1.1 Adopter un programme de subvention pour encourager la préservation des bâtiments historiques et patrimoniaux

4.1.2 Contrôler l'implantation des enseignes sur rue dans les deux villages

4.2 Marquer les entrées principales du secteur central

4.2.1 Intégrer des informations sur le territoire (liste des commerces et des activités, plan du village, etc.) aux points d'entrée

4.2.2 Concevoir un concept d'entrée, incluant la signalisation et l'aménagement paysager, qui soit esthétique et visible pour marquer les entrées de Chelsea

4.3 Renforcer le rôle de porte d'entrée du parc de la Gatineau

4.3.1 Indiquer de manière plus claire l'entrée du Parc et le centre des visiteurs depuis le village Old Chelsea

4.3.2 Indiquer le centre des visiteurs depuis l'autoroute 5 (sortie 13) pour permettre aux visiteurs de passer devant le centre des visiteurs avant d'entrer dans le Parc

4.3.3 Créer des circuits pédestres, en partenariat avec la CCN, incluant à la fois le village Old Chelsea et le parc de la Gatineau

4.4 Favoriser le tourisme culturel

4.4.1 Mettre en place des plaques explicatives et de la signalétique indiquant la présence d'éléments patrimoniaux remarquables et créer des « parcours culturels », incluant tous les points d'intérêt culturels des villages

4.4.2 Créer des espaces pour favoriser l'installation d'artistes et d'artisans supplémentaires dans le village Old Chelsea

Orientation 5 : Préserver et mettre en valeur les éléments naturels du secteur central

Les nombreuses caractéristiques environnementales du secteur central de Chelsea lui confèrent un caractère naturel et paisible. Le PPU vise par ses objectifs et actions de mise en œuvre à mettre en valeur les espaces boisés, les cours d'eau et les milieux naturels à l'intérieur et autour du secteur. Toutefois, en présence du parc de la Gatineau, territoire en grande partie dédié à la conservation, le PPU ne cherche pas à protéger complètement toutes les zones naturelles dans la zone centrale. Le développement serait cependant autorisé d'une manière qui limite les impacts environnementaux, tandis que l'utilisation de zones qui étaient auparavant inaccessibles serait autorisée. Cela inclut la création d'un parc le long du ruisseau Chelsea, tout en gardant à l'esprit qu'il s'agit d'une zone écologiquement fragile à protéger, et au bord de la rivière Gatineau, rendant ainsi les cours d'eau plus accessibles pour les résidents de Chelsea.

Les **objectifs et les actions de mise en œuvre** recommandées pour chacun d'entre eux sont présentés ci-dessous :

5.1 Mettre en valeur les cours d'eau, les milieux humides et les boisés dans le secteur central

5.1.1 Identifier les zones propices à l'aménagement de sentiers, indiqués par une bonne signalétique

5.1.2 Prévoir l'aménagement de belvédères

5.2 Assurer la protection de la couverture végétale et des boisés dans les nouveaux développements

5.2.1 Déterminer le quota d'arbres et de couverture végétale à conserver sur les terrains en développement

5.2.2 Modifier le règlement de zonage afin d'assurer le respect des quotas de conservation des boisés

5.3 Créer un parc public aux abords de la rivière Gatineau

- 5.3.1 Proposer un concept pour le parc aux abords de la rivière Gatineau (vocation, contenu, etc.)
- 5.3.2 Prévoir la signalétique et les liens pour relier le parc aux milieux avoisinants

4 Mise en œuvre

La réalisation du PPU du secteur central nécessite un éventail de mesures effectuées par la Municipalité ainsi que par la coordination entre cette dernière et des propriétaires institutionnels de grands terrains, dont Hydro Québec, la CCN et le MTQ. La modification du cadre réglementaire de gestion de l'occupation du sol sera nécessaire. Afin d'encadrer cet exercice, les affectations du sol et les densités d'occupation visées par le PPU, les règlements d'urbanisme à réviser et les études à réaliser seront présentés dans ce chapitre.

4.1 Affectations des sols

Le PPU propose six (6) affectations des sols couvrant l'intégralité du périmètre d'urbanisation du Centre Village : la définition et la répartition des affectations est décrite au Chapitre 7 - Grandes affectations du sol et activités compatibles, du Plan d'urbanisme révisé.

4.2 Études complémentaires

Certains moyens de mise en œuvre ne peuvent pas en ce moment être pleinement réalisés sans une meilleure précision de la situation actuelle, des travaux de conception approfondis, ou des discussions avec les partenaires publics et les propriétaires des grands terrains. Les études et discussions à entreprendre incluent :

- Élaboration d'une politique résidentielle visant à guider l'offre et le développement résidentiel dans la municipalité;
- Étude générale de la route 105, type « entrée de village » afin d'étudier les aménagements appropriés pour répondre aux besoins de déplacement et de sécurité actuels et futurs;
- Étude de sentiers pour identifier les parcours précis des sentiers et les aménagements appropriés;
- Développement d'une politique de l'accessibilité universelle;
- Étude d'un concept pour les entrées du secteur central;
- Élaboration d'une stratégie d'implantation des parcs structurants (le parc du ruisseau Chelsea, le parc aux abords de la rivière Gatineau, la passerelle au-dessus de l'autoroute 5) incluant les discussions avec Hydro Québec et le MTQ.
- Étude d'élaboration de mesures incitatives à la création et l'entretien d'espaces verts de haute qualité dans les futurs développements.

5 Le Plan d'action

Le plan d'action du PPU de Chelsea, montré au Tableau 2, présente les actions de mise en œuvre ainsi que les coûts de réalisation et les intervenants correspondants. Les informations sont toutefois fournies à titre indicatif et de manière non exhaustive, et sont susceptibles d'évoluer pour s'adapter à l'évolution du contexte. Les intervenants concernés par la réalisation des diverses actions de mise en œuvre incluent les organismes gouvernementaux et paragouvernementaux, les propriétaires de terrains tels que la CCN, le MTQ et les promoteurs privés ou les groupes ayant un intérêt et des compétences dans le domaine pertinent. Les intervenants identifiés dans le plan d'action sont listés dans le 1.

Tableau 1 Intervenants dans la réalisation du PPU

Groupe/organisme	Rôle dans la réalisation du PPU
MRC des Collines de l'Outaouais	<ul style="list-style-type: none"> Gouvernement régional
Municipalité de Chelsea	<ul style="list-style-type: none"> Gouvernement local Propriétaire de terrain
Ministère des Transports du Québec (MTQ)	<ul style="list-style-type: none"> Gouvernement provincial Propriétaire de terrain
Hydro Québec	<ul style="list-style-type: none"> Organisme parapublic provincial Propriétaire de terrain
Commission de la capitale nationale (CCN)	<ul style="list-style-type: none"> Organisme parapublic fédéral Propriétaire de terrain
Promoteurs privés	<ul style="list-style-type: none"> Propriétaires de terrain
Commerçants et entreprises	<ul style="list-style-type: none"> Propriétaires de terrain
Sentiers Chelsea	<ul style="list-style-type: none"> Groupe d'intérêt
Société historique de la Vallée de Gatineau (SHVG)	<ul style="list-style-type: none"> Groupe d'intérêt

Compte tenu de l'étape de planification à laquelle un PPU est élaboré, il est seulement possible de réaliser une estimation sommaire des coûts de réalisation pour les différentes actions de mise en œuvre proposées par le PPU. L'estimation détaillée des coûts de réalisation est en effet assujettie à des conditions et des circonstances qui ne sont pas encore connues à l'heure actuelle, telles que la faisabilité géotechnique de l'aménagement d'un parc près du ruisseau Chelsea, les coûts d'acquisition de terrains, le choix du design, etc. Ainsi, des symboles représentant des dollars sont utilisés pour représenter les différents niveaux de coûts qu'il faudrait envisager pour les différentes actions de mise en œuvre proposées :

\$	< 50 000 \$
\$\$	entre 50 000 \$ et 250 000 \$
\$\$\$	entre 250 000 \$ et 1 M\$
\$\$\$\$	1 M\$ et plus

Par ailleurs, notons que certains coûts sont associés à des études alors que d'autres coûts sont associés à des travaux. Cette distinction est faite par les lettres (É) pour études et (T) pour travaux, localisées à la fin de l'action

proposée. Dans le cas où l'action proposée relève d'une politique ou d'une démarche interne à l'administration, l'action est identifiée (I) pour « interne ».

En ce qui concerne la réalisation des actions de mise en œuvre, l'expérience démontre qu'il est rarement possible de respecter un échéancier de mise en œuvre arbitraire ou même des périodes estimées de réalisation. Chacune des actions de mise en œuvre sera individuellement influencée par les disponibilités budgétaires, le processus d'approbation, le moment de réalisation des études ou activités préalables, etc. C'est pourquoi les actions de mise en œuvre sont présentées sous forme de séquences chronologiques de réalisation à privilégier, au sein de chaque objectif. Ainsi, certaines actions de mise en œuvre sont prioritaires parce qu'elles doivent être réalisées avant que d'autres puissent débuter. Les séquences proposées sont les suivantes :

La séquence 0 fait référence aux recommandations qui peuvent être réalisées sans autres préambules dans le court terme, advenant la disponibilité des budgets et autres ressources;

La séquence 1 fait référence aux recommandations qui nécessitent une plus longue période de préparation, l'obtention de budget ou d'autorisations, ou encore qui dépendent de la réalisation d'activités importantes ou d'études complémentaires spécifiques;

La séquence 2 comprend des activités ou actions dont les étapes de mise en œuvre sont plus complexes ou plus dispendieuses à réaliser, ou encore des actions qui débutent dans une séquence précédente, mais qui se poursuivront vraisemblablement sur une plus longue période.

Tableau 2 Plan d'action

Objectifs	Actions de mise en œuvre	Intervenants	Estimation du coût de réalisation	Séquence de réalisation
Orientation 1 : Favoriser le développement villageois des deux villages en offrant une diversité d'activités commerciales, résidentielles et sociocommunautaires				
1.1 Favoriser la mixité commerciale et résidentielle dans les deux villages	1.1.1 Promouvoir par le zonage, la mixité commerciale et résidentielle dans les deux villages (I)	Municipalité de Chelsea	-	0
	1.1.2		-	
1.2	1.2.1		-	
	1.2.2		-	
	1.2.3		-	
	1.2.4		-	
	1.2.5			
1.3 Renforcer la vocation récréative et communautaire du pôle institutionnel	1.3.1 Prévoir l'aménagement d'espaces publics, incluant des parcs et des lieux de rencontre dans chaque village, possiblement dans le cadre de la réalisation des projets de développement Ferme Hendricks le Quartier Meredith et le projet au 490, route 105.	Municipalité de Chelsea Promoteurs privés	\$\$	1
	1.3.2 Favoriser l'implantation d'équipements structurants récréatifs, sportifs ou communautaires dans le pôle institutionnel (I)	Municipalité de Chelsea	-	0
1.4 Favoriser les échanges entre les deux cœurs de village	1.4.1 Prévoir de la signalétique indiquant les activités dans l'autre village (T)	Municipalité de Chelsea	\$\$	1
	1.4.2 Créer un thème commun aux deux villages (aspect des panneaux et du mobilier urbain, etc.) (É)	Municipalité de Chelsea	\$	1
	1.4.3			
	1.4.4 Étudier la faisabilité de l'implantation d'un service de navette reliant les deux villages (É)	Municipalité de Chelsea MTQ	\$	1
Orientation 2 : Consolider le développement résidentiel dans le secteur central				
2.1 Augmenter et diversifier l'offre résidentielle dans le secteur central en respectant le caractère villageois existant	2.1.1 Développer une politique résidentielle visant à guider le développement résidentiel dans la municipalité, dont le secteur central (É)	MRC des Collines de l'Outaouais Municipalité de Chelsea	\$\$	0
	2.1.2 Encourager les promoteurs des développements résidentiels à diversifier l'offre en termes de types de logements à l'intérieur des deux cœurs de village (É)	Municipalité de Chelsea Promoteurs privés	\$	1
	2.1.3		-	
	2.1.4		-	
	2.1.5		-	
				-

Objectifs	Actions de mise en œuvre	Intervenants	Estimation du coût de réalisation	Séquence de réalisation
	2.1.6		-	
Orientation 3 : Promouvoir la mobilité durable dans le secteur central, notamment en facilitant les déplacements des modes actifs				
3.1 Implanter des « rues conviviales »	3.1.1			
	3.1.2			
	3.1.3 Prévoir le réaménagement du chemin Padden pour les modes actifs et la circulation locale (É) et (T)	Municipalité de Chelsea	\$\$\$	2
	3.1.4 Étudier la possibilité d'implanter des rues conviviales pour les modes actifs dans le village Chelsea, de part et d'autre de la route 105 et reliées à la route 105 et au chemin Old Chelsea (É)	Municipalité de Chelsea MTQ Promoteurs privés	\$\$	1
	3.1.5 Implanter du mobilier urbain et des aménagements paysagers sur les rues conviviales (T)	Municipalité de Chelsea MTQ	\$\$\$	1
3.2 Aménager les principaux axes, soit les Chemins Old Chelsea, Scott, Kingsmere et la Route 105, afin d'améliorer la sécurité routière	3.2.1 Ajouter des feux de circulation à la sortie de l'autoroute 5 et à l'entrée du projet Chelsea Creek (É) et (T)	MTQ Municipalité de Chelsea	\$\$\$	2
	3.2.2 Évaluer l'aménagement d'un carrefour giratoire à l'intersection du chemin Old Chelsea / route 105 (É)	MTQ Municipalité de Chelsea	\$\$	2
	3.2.3 Ajouter une voie de virage à gauche sur le chemin Old Chelsea, à l'approche du chemin Scott et à l'approche de l'accès au projet Chelsea Creek (T)	MTQ Municipalité de Chelsea	\$\$	2
	3.2.4			
	3.2.5 Prévoir la mise en place de mesures de contrôle de la circulation et d'atténuation de vitesse sur le chemin Old Chelsea (É)	MTQ	\$	2
	3.2.6			
	3.2.7 Réaliser une étude générale de la route 105, du type entrée de village, afin d'étudier les aménagements qui seraient appropriés pour répondre aux besoins de déplacement et de sécurité actuels et futurs (É)	MTQ Municipalité de Chelsea	\$	1
3.3 Créer un réseau complet et intégré pour les modes actifs	3.3.1 Favoriser l'implantation de sentiers pour les modes actifs pour irriguer tout le secteur central et le relier aux secteurs périphériques (É)	Municipalité de Chelsea Sentiers Chelsea Hydro Québec CCN Promoteurs privés	\$\$	1
	3.3.2 Prévoir des liens directs pour les modes actifs entre les quartiers résidentiels afin d'éviter l'effet « cul-de-sac »	Municipalité de Chelsea Promoteurs privés Sentiers Chelsea	\$	0
	3.3.3 Créer un sentier pour relier l'entrée du parc de la Gatineau au village Old Chelsea (T)	Municipalité de Chelsea CCN Sentiers Chelsea	\$\$	0

Objectifs	Actions de mise en œuvre	Intervenants	Estimation du coût de réalisation	Séquence de réalisation
	3.3.4 Évaluer la possibilité de réaménager le viaduc au-dessus de l'autoroute 5 afin d'assurer la continuité de la piste cyclable le long u chemin d'Old Chelsea (É)	Municipalité de Chelsea MTQ Sentiers Chelsea	\$	2
3.4 Structurer les espaces de stationnement pour les visiteurs et les résidents	3.4.1 Optimiser l'offre de stationnement existante en favorisant la mise en place d'une entente pour le partage des stationnements existants entre les différents propriétaires de stationnement ayant des horaires différents (I)	Municipalité de Chelsea MRC des Collines de l'Outaouais Commerçants et entreprises CCN	-	0
	3.4.2 Prévoir l'aménagement de nouveaux stationnements municipaux dans le village Old Chelsea, bien reliés au village (T)	Municipalité de Chelsea	\$\$	1
	3.4.3 Utiliser une bonne signalétique pour informer les conducteurs des stationnements disponibles (T)	Municipalité de Chelsea	\$	1
	3.4.4			
	3.4.5 Ajouter des supports à vélo et des bornes de recharges de voitures électriques près des commerces et des services dans les deux villages (T)	Municipalité de Chelsea Commerçants et entreprises	\$\$	0
3.5 Intégrer le concept d'accessibilité universelle dans l'aménagement de la voirie et des accès aux bâtiments publics	3.5.1 Développer des lignes directrices pour l'accessibilité universelle afin de guider l'aménagement des commerces, services et lieux accessibles au public dans les deux villages (É)	MRC des Collines de l'Outaouais Municipalité de Chelsea	\$	0
	3.5.2 Faciliter l'accès aux bâtiments publics (rampes, portes automatiques, etc.) (T)	MRC des Collines de l'Outaouais Municipalité de Chelsea	\$\$\$	1
	3.5.3 Intégrer toutes les normes et les dispositifs existants (descentes de trottoirs, dimensions, rampes, « fils d'Ariane », portes automatiques, etc.) dans les nouveaux aménagements (I)	Municipalité de Chelsea Promoteurs privés Institutions publiques	-	0
	3.5.4 Prévoir des signaux sonores aux traverses avec feux (T)	Municipalité de Chelsea MTQ	\$\$	1
Orientation 4 : Guider l'avenir du secteur central en respectant les rôles traditionnels des deux villages et les éléments culturels et touristiques existants				
4.1 Protéger le caractère du secteur central	4.1.1			
	4.1.2 Adopter un programme de subvention pour encourager la préservation des bâtiments historiques et patrimoniaux (I)	Municipalité de Chelsea	-	0
	4.1.3			
	4.1.4		-	
4.2 Marquer les entrées principales du secteur central	4.2.1			
	4.2.2 Intégrer des informations sur le territoire (liste des commerces et des activités, plan du village, etc.) aux points d'entrée (T)	Municipalité de Chelsea	\$	1

Objectifs	Actions de mise en œuvre	Intervenants	Estimation du coût de réalisation	Séquence de réalisation
	4.2.3 Concevoir un concept d'entrée, incluant la signalisation et l'aménagement paysager, qui soit esthétique et visible pour marquer les entrées de Chelsea (É)	Municipalité de Chelsea MTQ	\$\$	1
4.3 Renforcer le rôle de porte d'entrée du parc de la Gatineau	4.3.1 Indiquer de manière plus claire l'entrée du Parc et le centre des visiteurs depuis le village Old Chelsea (T)	Municipalité de Chelsea CCN	\$\$	1
	4.3.2 Indiquer le centre des visiteurs depuis l'autoroute 5 (sortie 13) pour permettre aux visiteurs de passer devant le centre des visiteurs avant d'entrer dans le Parc (T)	Municipalité de Chelsea MTQ CCN	\$	1
	4.3.3 Créer des circuits pédestres, en partenariat avec la CCN, incluant à la fois le village Old Chelsea et le parc de la Gatineau (T)	Municipalité de Chelsea Sentiers Chelsea CCN	\$\$	1
4.4 Favoriser le tourisme culturel	4.4.1 Mettre en place des plaques explicatives et de la signalétique indiquant la présence d'éléments patrimoniaux remarquables et créer des « parcours culturels », incluant tous les points d'intérêt culturels des villages (É) (T)	Municipalité de Chelsea MTQ	\$\$\$	1
	4.4.2 Créer des espaces pour favoriser l'installation d'artistes et d'artisans supplémentaires dans le village Old Chelsea (É) et (T)	Municipalité de Chelsea	\$\$	1
	4.4.3			
Orientation 5 : Préserver et mettre en valeur les éléments naturels du secteur central				
5.1 Mettre en valeur les cours d'eau, les milieux humides et les boisés dans le secteur central	5.1.1 Identifier les zones propices à l'aménagement de sentiers, indiquées par une bonne signalétique (É) et (T)	Sentiers Chelsea Municipalité de Chelsea	\$\$	1
	5.1.2 Prévoir l'aménagement de belvédères (É) et (T)	Municipalité de Chelsea Sentiers Chelsea	\$\$	1
5.2 Assurer la protection de la couverture végétale et des boisés dans les nouveaux développements	5.2.1 Déterminer le quota d'arbres et de couverture végétale à conserver sur les terrains en développement (É)	Municipalité de Chelsea	\$	0
	5.2.2 Modifier le règlement de zonage afin d'assurer le respect des quotas de conservation des boisés (I)	Municipalité de Chelsea	-	0
5.3 Créer un parc public aux abords de la rivière Gatineau	5.3.1 Proposer un concept pour le parc aux abords de la rivière Gatineau (vocation, contenu, etc.) (É)	Municipalité de Chelsea Hydro Québec	\$\$	1
	5.3.2 Prévoir la signalétique et les liens pour relier le parc aux milieux avoisinants (É) et (T)	Municipalité de Chelsea MTQ Hydro Québec	\$	1

Plan directeur de transport actif de la municipalité de Chelsea

Rapport final

Janvier 2021



Remerciements : Nous tenons à remercier les organisations et membres de la communauté qui ont collaboré avec le Service des loisirs, du sport, de la culture et de la vie communautaire. Plus particulièrement le Conseil municipal, le Comité consultatif des loisirs, du sport, de la culture et de la vie communautaire, Sentiers Chelsea Trails et SAFE Chelsea qui ont offert de leur expertise et de leur temps à chacune des étapes de la mise à jour du plan.

Table des matières

1.	Mise en contexte.....	4
	1.1. Pourquoi avons-nous besoin d'une révision?	5
	1.2. Quels sont les changements depuis 2014?	5
2.	Méthodologie et consultations	6
	2.1. Rencontres avec des groupes d'intérêts	6
	2.2. Consultation sur la plateforme Cocoriko.....	6
	2.3. Consultation sur Survey Monkey	6
	2.4. Présentation des validations et des résultats finaux	7
	2.5. Territoire couvert par le Plan directeur	7
3.	Une consultation exhaustive du milieu.....	8
	3.1. Résultats détaillés de la consultation virtuelle Cocoriko	8
	3.2. Résultats détaillés du sondage Survey Monkey.....	14
	3.1.1 Portrait des répondants.....	19
	3.3. Rencontres avec les groupes du milieu.....	21
4.	Une stratégie pour l'avenir du Plan directeur de transport actif de Chelsea	23
	4.1. Une vision renouvelée.....	23
	4.2. Plan d'action du transport actif 2021-2026	24
	Structuration du Plan d'action	24

1. Mise en contexte

Depuis l'adoption du Plan d'Urbanisme (PU) en 2005, et vu l'intérêt montré par les résidents, le transport actif est devenu une préoccupation majeure pour la municipalité de Chelsea. Le PU présente des principes et actions ayant comme objectif de favoriser le transport actif à Chelsea. Dans sa grande orientation d'aménagement, plus spécifiquement celle énoncée au point 5, on propose notamment l'amélioration du réseau routier afin de favoriser différents modes de déplacements.

Dans un souci d'offrir un milieu qui enrichisse la qualité de vie de la collectivité, la Municipalité de Chelsea souhaite encourager le transport actif, tant récréatif qu'utilitaire. Diminuer l'utilisation des déplacements motorisés en conservant un développement dynamique et équilibré du territoire, tout en rendant la municipalité accessible à tous et en favorisant un meilleur partage de l'espace public, est un grand défi qui s'offre à la communauté.

En 2014, Chelsea a approuvé son premier Plan directeur de transport actif (PDTA), résultat de plusieurs consultations avec le milieu et des partenaires de la communauté. Ce premier exercice s'est avéré important pour le développement du transport actif dans la municipalité, car il a donné naissance à plusieurs projets, entre autres :

1. L'aménagement du sentier communautaire sur l'ancien corridor ferroviaire;
2. L'aménagement d'une piste cyclable le long des chemins Old Chelsea et Scott;
3. L'aménagement d'une piste cyclable le long des chemins de la Mine, Notch et Kingsmere;
4. L'aménagement d'un accotement sur une partie de la route 105;
5. L'aménagement de plusieurs sentiers à même les quartiers, tel que Meredith et Farm Point.

Il faut mentionner que toutes ces nouvelles infrastructures ont pour objectif de motiver les résidents à être plus actifs et à utiliser des moyens de transport autres que la voiture pour se déplacer. Même si Chelsea est déjà considérée comme une municipalité très active, le Plan de transport actif de 2014 a su compléter l'orientation de la communauté.

Le PDTA 2014 a aussi créé des partenariats avec des organismes comme Sentiers Chelsea et a servi à en former d'autres avec des groupes comme SAFE Chelsea.

Il est important de reconnaître l'énorme rôle que le PDTA a joué afin que la Municipalité puisse se faire octroyer des fonds et subventions pour la réalisation des projets de sentiers et pistes cyclables faisant depuis partie du réseau de transport actif. En effet, le PDTA a su démontrer que les projets pour lesquels la Municipalité demandait un appui résultaient d'un exercice planifié en concertation avec la communauté.

La Municipalité, au fil des années et depuis l'adoption du PDTA 2014, s'est engagée dans le dossier du transport actif en réalisant plusieurs projets, mais aussi en prenant des mesures en lien avec le transport actif lors de l'élaboration de plusieurs politiques et plans d'action. Entre autres, le Plan d'action du développement durable, la Politique de la famille et des aînés, la Politique sportive et plus récemment la révision du Plan d'urbanisme municipal. Cela étant dit, une révision du PDTA s'impose. En effet, il importe de continuer dans une voie où le PDTA demeure l'un des outils qui vient appuyer la communauté et combler les besoins des résidents.

Même si nous entamons maintenant un renouvellement de la vision du PDTA 2014 ainsi que ses orientations et que nous y ajoutons un plan d'action, le PDTA de 2014 reste encore un complément important du Plan du 2021 à Chelsea, principalement parce que l'exercice d'évaluation du réseau de transport actif proposé avec le premier plan (sentier, connexions, pistes cyclables, etc.) est encore utile et d'actualité. Il faut continuer à voir les deux documents comme un seul exercice qui évolue dans le temps et dont certains éléments sont encore pertinents. Nonobstant, le nouveau plan d'action qui sera présenté vers la fin de ce document propose des analyses plus détaillées et approfondies pour le réseau de transport actif en faisant appel à des experts dans cette matière.

1.1. Pourquoi avons-nous besoin d'une révision?

Il est important de mettre à jour le PDTA parce que :

- ✓ La Municipalité est en pleine croissance et nous devons mieux structurer le transport actif;
- ✓ Le transport actif à Chelsea a toujours été une cause importante et demeure en évolution constante;
- ✓ La Municipalité est en processus de mise à jour de son Plan d'Urbanisme (PU) qui oriente la croissance et l'aménagement dans l'ensemble du territoire de la municipalité, et le PDTA est un élément important qui doit s'arrimer avec le PU et le schéma d'aménagement révisé de la MRC;
- ✓ Même si le PDTA adopté en 2014 est encore d'actualité, et continue à être une partie intégrale du PDTA 2021, qui doit être mis à jour selon les réalités d'aujourd'hui.

L'objectif principal est de revalider la vision et les orientations du PDTA de 2014 ainsi que de confirmer les actions prioritaires pour les années à venir.

En principe, voici ce qui est inclus dans la mise à jour du PDTA :

- ✓ Évaluation de la vision;
- ✓ Validation de la pertinence des orientations du plan 2014 et ajustements au besoin;
- ✓ Plan d'action énonçant les actions prioritaires.

Cette mise à jour fut aussi l'occasion d'entendre à nouveau les groupes communautaires ayant pour objectif de promouvoir la mobilité et le transport actif dans la communauté et de consulter l'ensemble des résidents qui ont participé aux sondages publiés sur les plateformes Cocoriko et Survey Monkey.

1.2. Quels sont les changements depuis 2014?

Depuis la première édition du PDTA, la municipalité s'affirme maintenant une communauté avec un intérêt axé sur le transport actif. Entre autres, voici quelques éléments qui ont changé et qui ont eu un impact important sur le transport actif à Chelsea :

- ✓ La population est en croissance en raison des nouveaux développements immobiliers en cours et à venir – on estime que plus de 1000 résidences seront construites à Chelsea dans les prochaines années;
- ✓ La MRC des Collines-de-l'Outaouais offre depuis un service de transport en commun (le service d'autobus Transcollines), qui dessert entre autres la municipalité;
- ✓ La municipalité est une communauté active et le transport actif est un outil qui contribue à encourager les saines habitudes de vie de ses résidents;
- ✓ Certains axes importants du transport actif comme le sentier communautaire, les chemins Mill, Notch, Old Chelsea et la route 105 ont été améliorés considérablement pour favoriser l'usage du vélo et de la marche;
- ✓ Le processus de recommandation pour le développement des sentiers et parcs a été amélioré;
- ✓ Le poids du Plan de transport actif à Chelsea envers diverses institutions gouvernementales pour la recherche de subventions ou les autorisations s'est accru;
- ✓ La municipalité a reçu en 2019 la certification bronze du mouvement Vélo sympathique.

2. Méthodologie et consultations

Nous avons entrepris un important processus de consultation afin de mieux saisir et adapter la vision, les orientations et les actions que la Municipalité devrait mettre de l'avant dans la mise à jour du PDTA.

2.1. Rencontres avec des groupes d'intérêts

Dans un premier temps, des rencontres et des discussions ont eu lieu entre les membres du Comité consultatif des loisirs, du sport, de la culture et de la vie communautaire et les conseillers responsables du dossier du transport actif. Les groupes communautaires Sentiers Chelsea Trails et SAFE ont aussi participé aux discussions.

L'objectif de ces rencontres était d'obtenir une première impression sur l'évolution du PDTA 2014 au cours des dernières années et en même temps de vérifier que la vision et les orientations du plan de transport actif répondaient toujours aux besoins de la communauté. Ces rencontres et consultations ont aussi servi à bien planifier les consultations en ligne.

Les premières rencontres ont eu lieu en mai 2020, par le biais d'une plateforme virtuelle afin de respecter les normes d'hygiène mises en place. Les groupes ci-haut mentionnés ont été rencontrés comme suit :

- Sentiers Chelsea le 25 mai;
- SAFE Chelsea le 27 mai;
- les deux conseillers responsables du transport actif le 28 mai;
- les membres du Comité consultatif des loisirs les 28 mai et 2 juin.

Suite à ces rencontres, un exercice de recoupement des points en commun a été effectué par l'équipe des loisirs. Une deuxième rencontre de validation et de confirmation des informations fut planifiée avant d'aller de l'avant avec les consultations publiques sur les plateformes Cocoriko et Survey Monkey.

Les deuxièmes rencontres ont eu lieu en juin 2020 :

- le 17 juin avec SAFE;
- le 18 juin avec Sentiers Chelsea;
- le 19 juin avec le Comité des loisirs.

De plus, lors des deux dernières semaines de juin, tous les membres du Conseil ont été appelés à commenter et à valider par courriel les résultats de cette deuxième étape.

2.2. Consultation sur la plateforme Cocoriko

Cocoriko est une plateforme en ligne qui favorise les échanges constructifs en temps réel et permet d'organiser des consultations sur des enjeux précis, et ce, en toute transparence.

De la mi-août jusqu'à la fin septembre, la plateforme Cocoriko a été disponible pour que les résidents s'expriment sur neuf enjeux principaux proposés par la Municipalité. Les résidents pouvaient aussi faire des propositions d'énoncés supplémentaires sur lesquels les participants pouvaient aussi voter. Au total plus de 300 personnes ont participé à la consultation sur cette plateforme, 18 propositions ont été apportées par le public et nous avons enregistré 4351 votes sur l'ensemble des propositions, ainsi que plusieurs commentaires.

2.3. Consultation sur Survey Monkey

Entre la mi-septembre et la mi-octobre, les résidents de Chelsea ont eu aussi l'occasion de participer à un sondage plus axé sur les habitudes en transport actif, afin de nous permettre de dresser un meilleur portrait du transport actif dans la municipalité.

En tout, 263 personnes se sont prêtées à cet exercice fort intéressant.

Pendant deux mois et demi, en août, septembre et octobre, les résidents de Chelsea ont pu s'exprimer sur les enjeux en matière de transport actif dans la municipalité ainsi que sur leurs habitudes de vie et leur vision pour le futur du transport actif dans leur communauté.

2.4. Présentation des validations et des résultats finaux

Après ces consultations, une analyse des résultats a été réalisée. Ces résultats sont présentés à la section suivante.

Des rencontres supplémentaires ont été aussi organisées pour valider certaines informations et faire des corrections mineures, permettant l'élaboration d'un document final pour la deuxième édition du Plan directeur de transport actif de Chelsea.

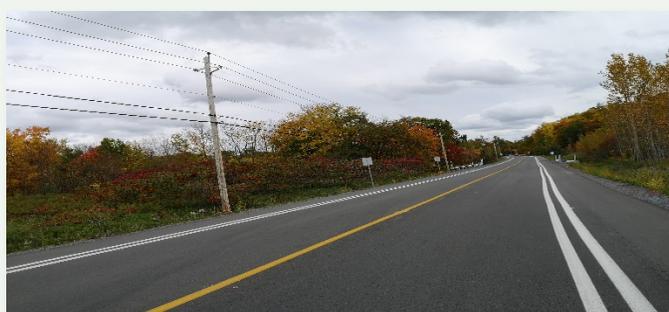
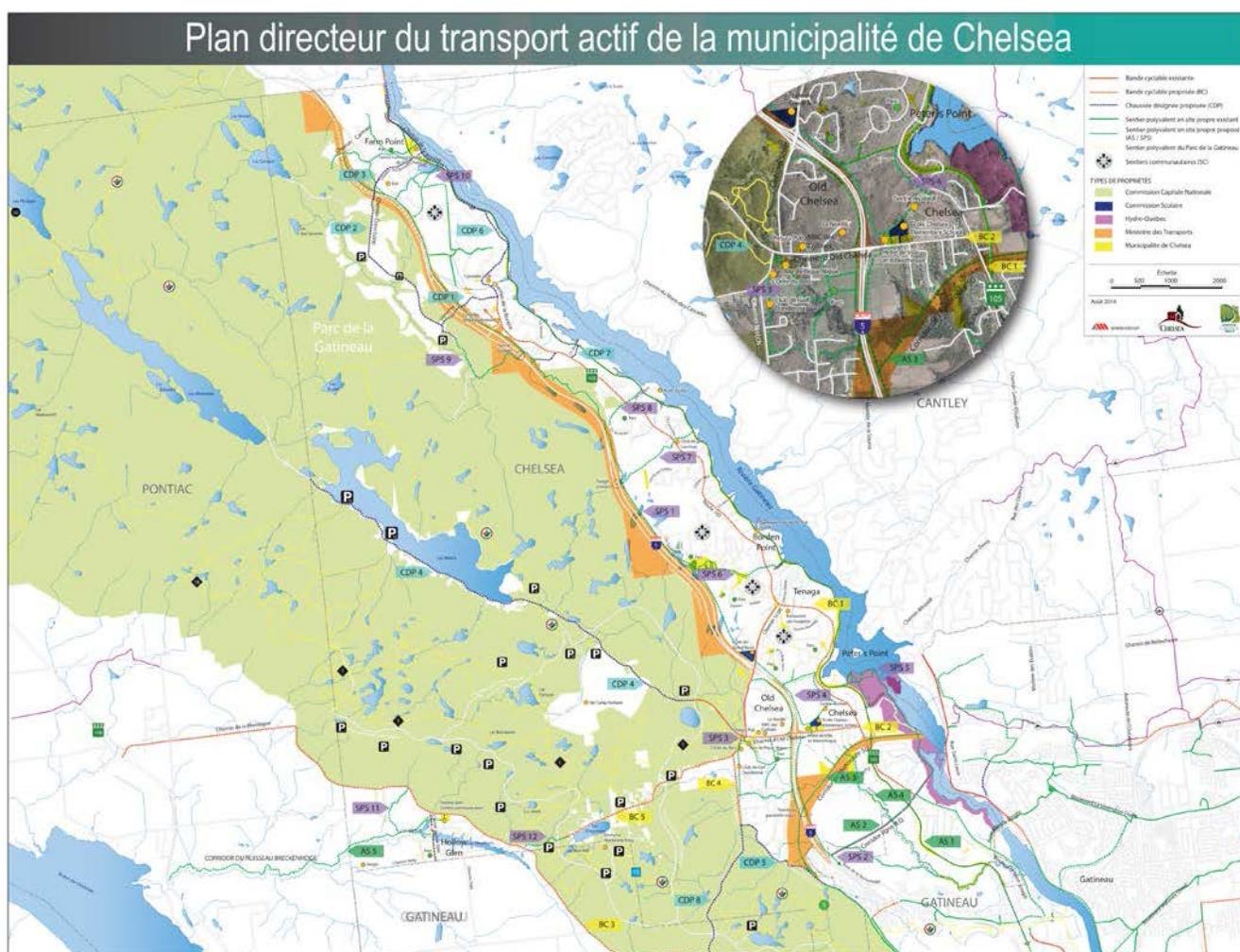
Des rencontres de validation ont été réalisées en novembre et décembre 2020 :

- Le 26 novembre avec le Comité des loisirs;
- Le 1^{er} décembre avec SAFE;
- Le 2 décembre avec Sentiers Chelsea.

Les conseillers responsables de TA ont participé à l'une de ces rencontres.

2.5. Territoire couvert par le Plan directeur

Le Plan directeur couvre la totalité du territoire de la municipalité de Chelsea. Voici la carte présentée lors de la première version du PDTA 2014.



Exemples de voies déjà aménagées pour les cyclistes

3. Une consultation exhaustive du milieu

Cette section est représentative des consultations en ligne et des taux de participation qui ont ponctué les activités de mise à jour du PDTA ainsi que des nombreuses rencontres avec l'association Sentiers Chelsea Trails, SAFE Chelsea, le Comité consultatif des loisirs, du sport, de la culture et de la vie communautaire ainsi que les membres du conseil municipal.

3.1. Résultats détaillés de la consultation virtuelle Cocoriko

Cocoriko, une plateforme virtuelle développée ici même à Chelsea, permet de tenir des consultations publiques en ligne. En plus de donner la chance aux participants de s'exprimer en votant et en laissant un commentaire, elle dévoile en toute transparence les résultats des votes en temps réel.

Il suffit simplement aux participants de voter sur chacune des propositions énoncées et d'indiquer sur une échelle de 1 à 10 à quel point ils y croient et à quel point ils y tiennent. Au fur et à mesure que les votes entrent sur la plateforme, une liste des propositions prioritaires s'affiche automatiquement, en toute transparence.

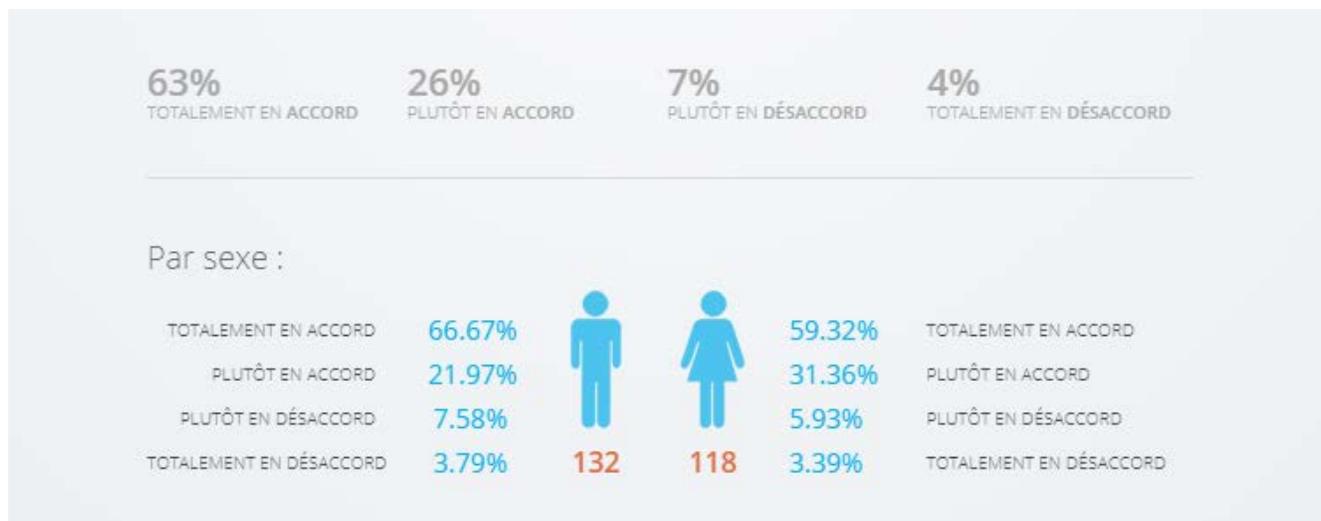
La Municipalité a soumis neuf propositions à la communauté le 20 juillet dernier. La population avait jusqu'au 20 août pour voter sur ces propositions et pour ajouter les siennes, qui s'affichaient ensuite automatiquement sur la plateforme. En tout, 14 participants ont présenté des propositions, qui ont à leur tour pu recevoir des votes.

Voici l'objet des propositions municipales présentées à la communauté :

- La vision du transport actif à Chelsea;
- Le niveau de satisfaction par rapport au réseau de transport actif actuel;
- Les connexions possibles entre les quartiers et les villes avoisinantes;
- Le niveau de sécurité du réseau;
- Le financement municipal du transport actif;
- La cartographie des pistes cyclables et des sentiers pédestres publiques;

Vous trouverez à l'annexe A l'ensemble des propositions de la Municipalité ainsi que celles des participants, incluant les commentaires associés à chacune d'entre elles. De plus, nous vous présentons ci-dessous six propositions, soit les cinq votées prioritaires par les répondants et une sixième sélectionnée par le service des loisirs.

Proposition : Agrandir le réseau – la Municipalité devrait ajouter de nouveaux sentiers et pistes cyclables afin d'élargir l'offre existante.



Voici les principaux commentaires à ce sujet :

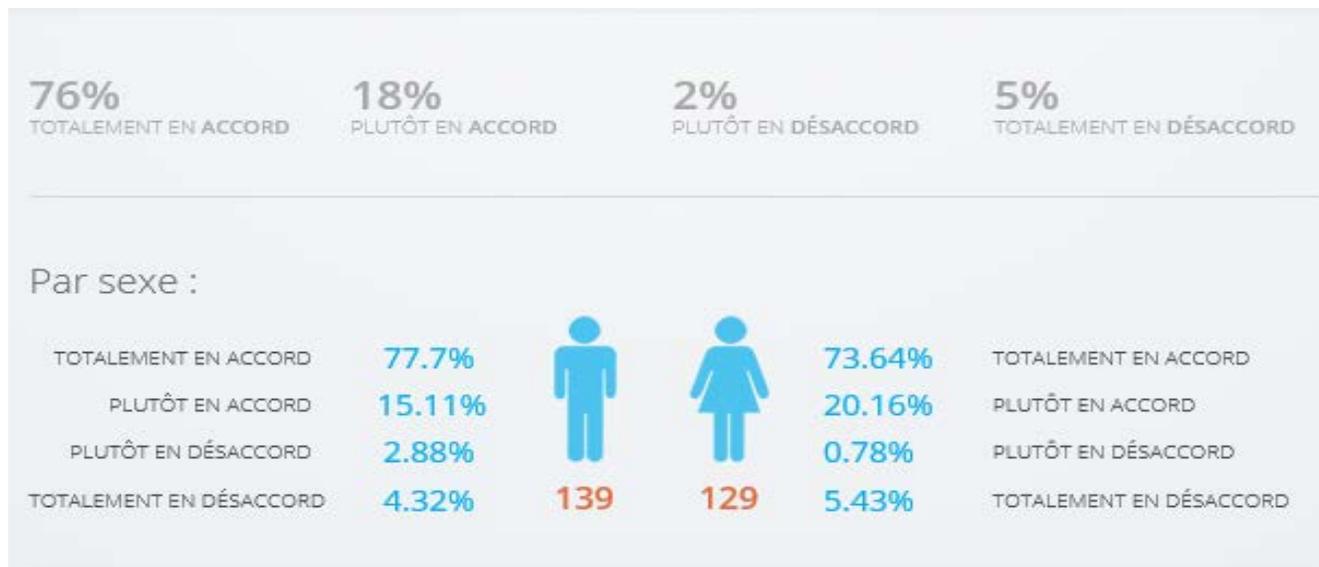
- The priority for new trails & paths should be in those areas of Chelsea that are currently underserved or not at all served by the current network of trails & paths. (*Les nouveaux sentiers et chemins devraient être créés prioritairement dans les zones de Chelsea qui sont actuellement mal desservies ou non desservies par le réseau actuel*);
- The 105 should have a designated bike path. (*La route 105 devrait avoir une piste cyclable désignée*);
- Connecting the different neighborhoods should be the priority. (*Relier les différents quartiers entre eux devrait être une priorité*);

Ce que les répondants souhaiteraient :

- Adopter un principe de base pour systématiquement améliorer les routes et chemins en fonction des marcheurs et cyclistes lorsqu'ils font l'objet de travaux de réfection ou autre.

Synthèse du résultat : C'est plus de 89 % des répondants qui sont en accord avec l'agrandissement du réseau de transport actif. Il est cependant essentiel que l'emplacement des futurs développements soit stratégiquement planifié afin de créer des liens directs et utilitaires. Ces infrastructures devront aussi être sécuritaires et bien entretenues en été comme en hiver. À la suite de ces réponses, nous avons inclus dans le plan d'action les modalités d'entretien et de sécurité des réseaux et le plan de développement du réseau de transport actif à court, moyen et long terme.

Proposition : Connexion aux villes voisines – la Municipalité devrait créer quelques sentiers et pistes cyclables qui se relient à ceux des villes avoisinantes. Ces connexions seraient stratégiquement positionnées selon les besoins et les habitudes des résidents.



Voici les principaux commentaires à ce sujet :

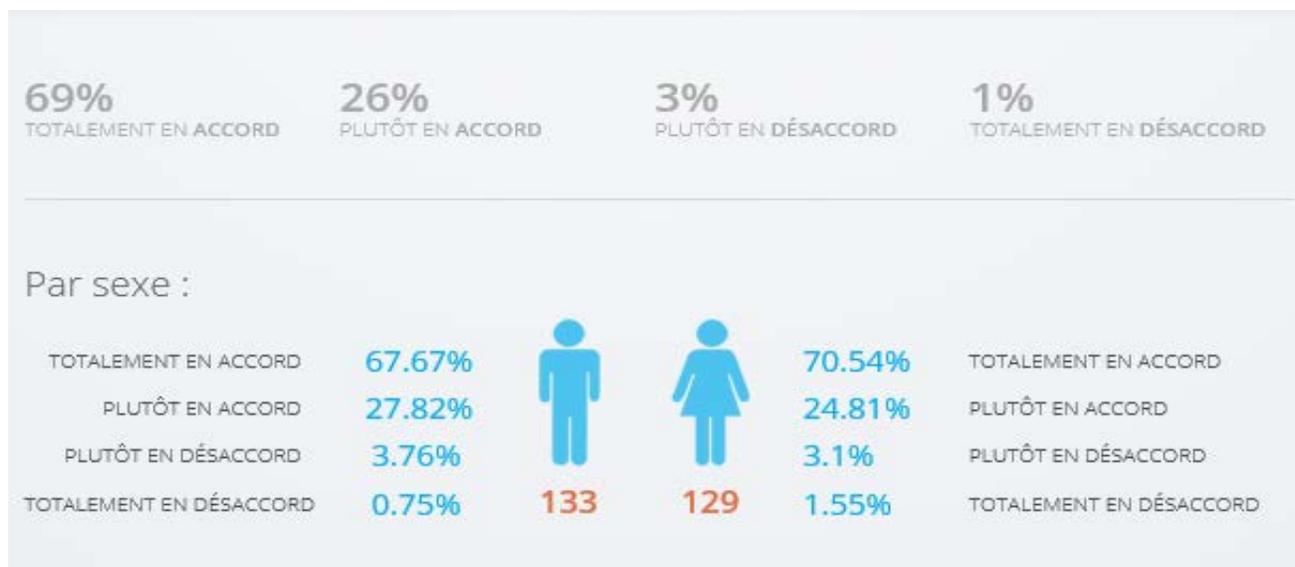
- Wakefield and Hull should be connected to Chelsea all year round with a active use trail
- La ligne de Gazifère qui longe l'autoroute à l'est est l'endroit tout désigné et le plus court en site propre entre le centre-village et une route existante à Hull (le boulevard de la Technologie). *(The Gazifère line, which runs along the highway to the east, is the ideal and shortest exclusive right-of-way between the village center and an existing road in Hull (boulevard de la Technologie)).*

Ce que les répondants souhaiteraient :

- Les répondants souhaiteraient être en mesure de se déplacer, eux-mêmes ou leurs familles, vers le travail, l'école et autres de façon directe et sécuritaire.

Synthèse du résultat : 95 % des répondants (250 votes) sont en accord avec la création de liens avec les villes avoisinantes. Le sentier communautaire semble être l'infrastructure de choix pour permettre de relier Chelsea à Gatineau et à la municipalité de la Pêche. Les répondants ont aussi mentionné l'importance des liaisons entre les différents quartiers de Chelsea, vers des lieux ou institutions d'intérêt. En conséquence, cette proposition a été ajoutée à la vision 2021 du PDTA.

Proposition : Liaisons du réseau – les sentiers et les pistes cyclables devraient relier les quartiers à des points stratégiques de la municipalité comme les infrastructures, les atouts naturels, les sites patrimoniaux, etc.



Voici les principaux commentaires à ce sujet :

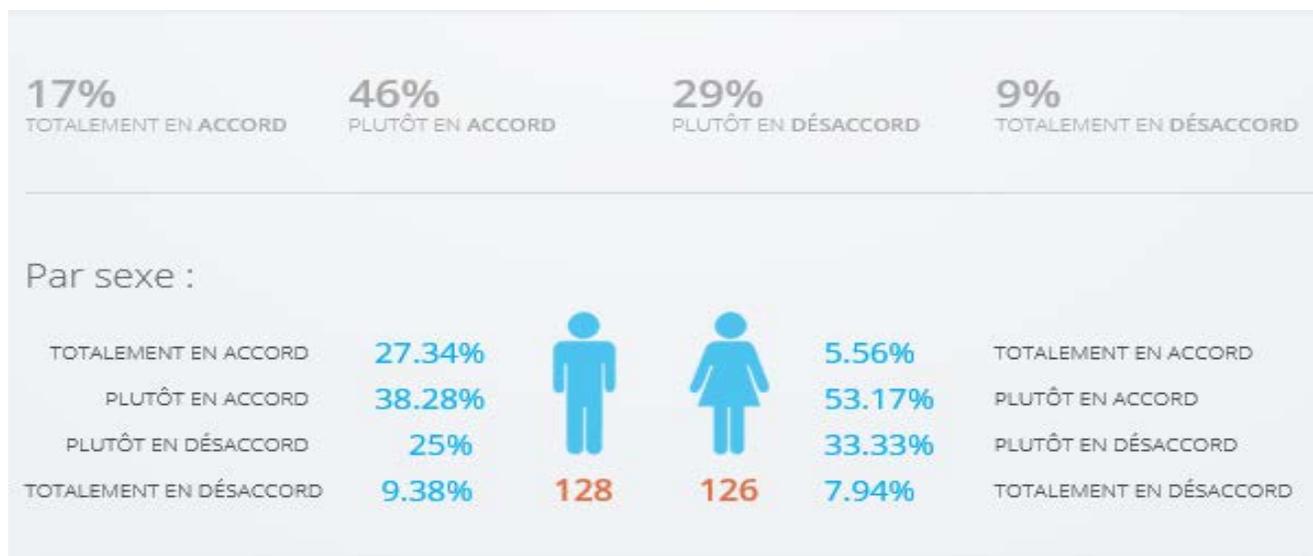
- Il serait fantastique que les sentiers mènent à des endroits stratégiques tels que l'épicerie, la pharmacie, l'école, etc.;
- Chelsea needs to be much more proactive in identifying and formalizing the existing connections between neighborhoods and ensure that all new developments plan them in. (*Chelsea doit être beaucoup plus proactive dans l'identification et la formalisation des liaisons existantes entre les quartiers et doit s'assurer que tous les nouveaux développements de Chelsea les planifient et les intègrent*);
- Each neighborhood needs to be looked at to be connected to the rest of Chelsea. (*Chaque quartier doit être examiné afin d'être relié au reste de Chelsea*).

Ce que les répondants souhaitent :

- Un engagement clair en ce qui a trait aux liaisons entre les quartiers et les points d'intérêt.

Synthèse du résultat : 96 % des répondants indiquent l'importance des liaisons entre les quartiers et les emplacements d'intérêt et entre les différents quartiers. Ces dites liaisons doivent permettre de se rendre d'un point A à B en toute sécurité, par tous les modes et types de transport actif, et ce sur l'ensemble du territoire de Chelsea. Il est donc évident que la création de tels liens est une priorité soulevée dans le plan d'action 2021-2026.

Proposition : Sécurité – les sentiers et les pistes cyclables présentement aménagés sur le territoire sont sécuritaires.



Voici les principaux commentaires à ce sujet :

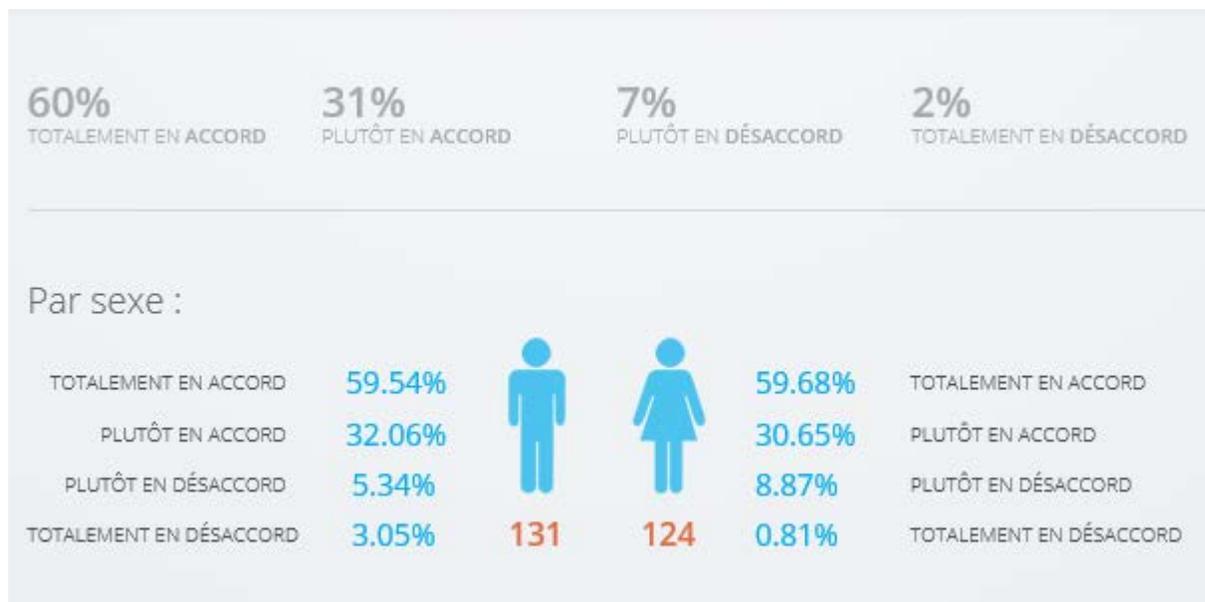
- Intersections are problematic. (*Les intersections sont problématiques*);
- An education plan would also go a long way for motorists and active transport users. (*Un programme de sensibilisation serait également très utile aux automobilistes et aux utilisateurs de transports actifs*);
- Certains points névralgiques du réseau restent à sécuriser;
- Plusieurs endroits sont clairement dangereux, dont le chemin Old Chelsea, l'intersection du chemin Scott et de la bretelle de sortie de l'A-5 Nord qui mène directement à une zone scolaire, le chemin Notch dans sa portion allant du chemin de la Mine au chemin de la Montagne;
- L'entretien du réseau et la signalisation ont également été mentionnés à quelques reprises.

Ce que les répondants souhaitent :

- Une identification claire des emplacements problématiques sur le réseau actuel et la mise en place d'un plan englobant tous les aspects du transport actif.

Synthèse du résultat : La sécurité sur le réseau actuel est l'une des considérations importantes des répondants. Il est important de revoir ce point dans son entièreté. On parle ici des infrastructures, de l'entretien, de la signalisation, de la vitesse, etc. Nous avons donc ajouté au plan d'action l'identification des emplacements dangereux pour ensuite permettre la mise en place d'infrastructures sécuritaires.

Proposition : Piste cyclable – lorsqu'il n'est pas possible de créer une piste cyclable en bordure d'une route, la Municipalité devrait se concentrer sur la sécurisation des accotements, même si cela peut impliquer temporairement de retarder certains projets d'aménagement de nouvelles infrastructures en raison de limites budgétaires.



Voici les principaux commentaires à ce sujet :

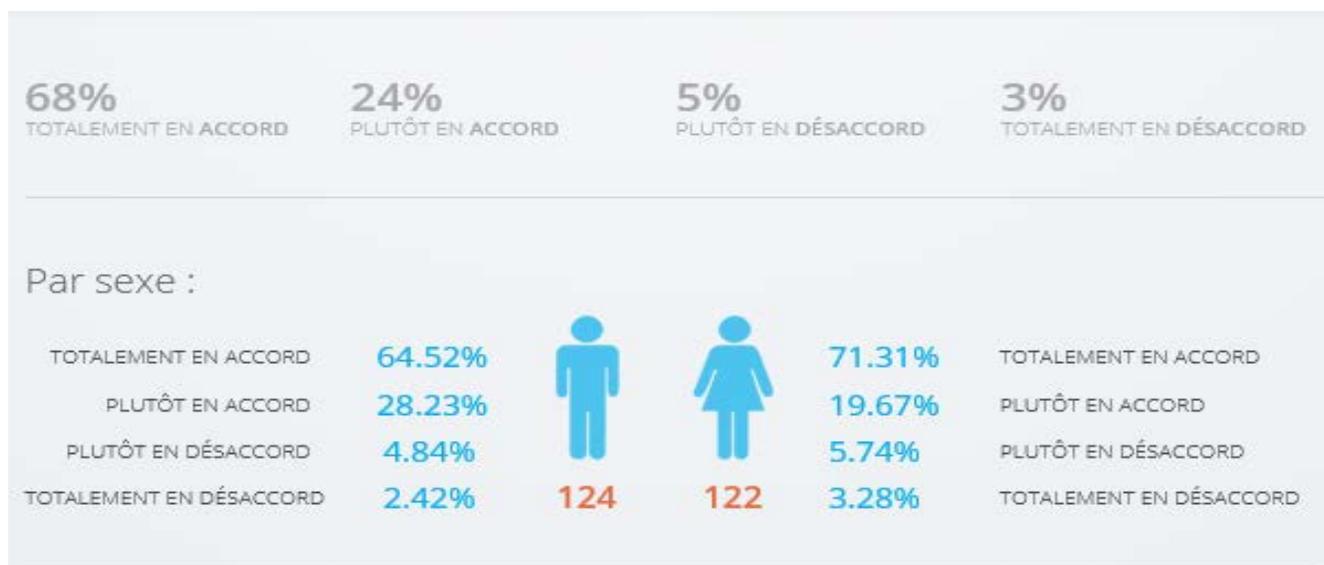
- Totalement d'accord. Prioriser le transport actif au-delà des besoins des automobilistes, etc.;
- Trouver une solution qui répond aux attentes de tous les utilisateurs.

Ce que les répondants souhaitent :

- Un réseau pour tous, innovateur et durable.

Synthèse du résultat : Des pistes sécuritaires sont des éléments clés qui favorisent le transport non motorisé. Nous avons donc précisé dans le plan d'action l'importance d'impliquer des organismes experts tels que Vélo Québec et autres lors des projets d'aménagement.

Proposition : Pistes cyclables et sentiers utilitaires – en plus de pistes cyclables et de sentiers aménagés pour la promenade récréative, il devrait y en avoir d'autres, plus directs et pratiques, qui permettent d'accéder aux commerces et à d'autres lieux importants.



Voici les principaux commentaires à ce sujet :

- To my mind, active transportation is about practical transit from A to B, and not necessarily about fulfilling recreational objectives. (*À mon avis, le transport actif est un moyen de transport pratique permettant de se rendre du point A au point B, et pas nécessairement un loisir*);
- I completely agree that more emphasis should be given to providing safe conditions for practical trips. (*Je suis tout à fait d'accord pour dire qu'il faut mettre davantage l'accent sur la sécurité pour les déplacements utilitaires*);
- Pour le transport actif, il faut s'assurer d'avoir des liens simples et directs;

- This needs to be a priority - develop an utilitarian network, not just recreational. (*Le développement d'un réseau utilitaire, et pas seulement récréatif, doit être une priorité.*)

Ce que les répondants souhaitent :

- Un réseau pensé et planifié à court, moyen long terme pour tous âges / habiletés.

Synthèse du résultat : La consultation a su soulever un point des plus importants, l'aspect utilitaire qui est peu vu sur le réseau à Chelsea. Les répondants désirent des infrastructures stratégiquement positionnées leur permettant de se déplacer d'un point A à un point B, vers des installations d'intérêt. Par le fait même, cette augmentation des déplacements non motorisés permettra à long terme une diminution de l'empreinte écologique et une diminution des GES.

3.2. Résultats détaillés du sondage Survey Monkey

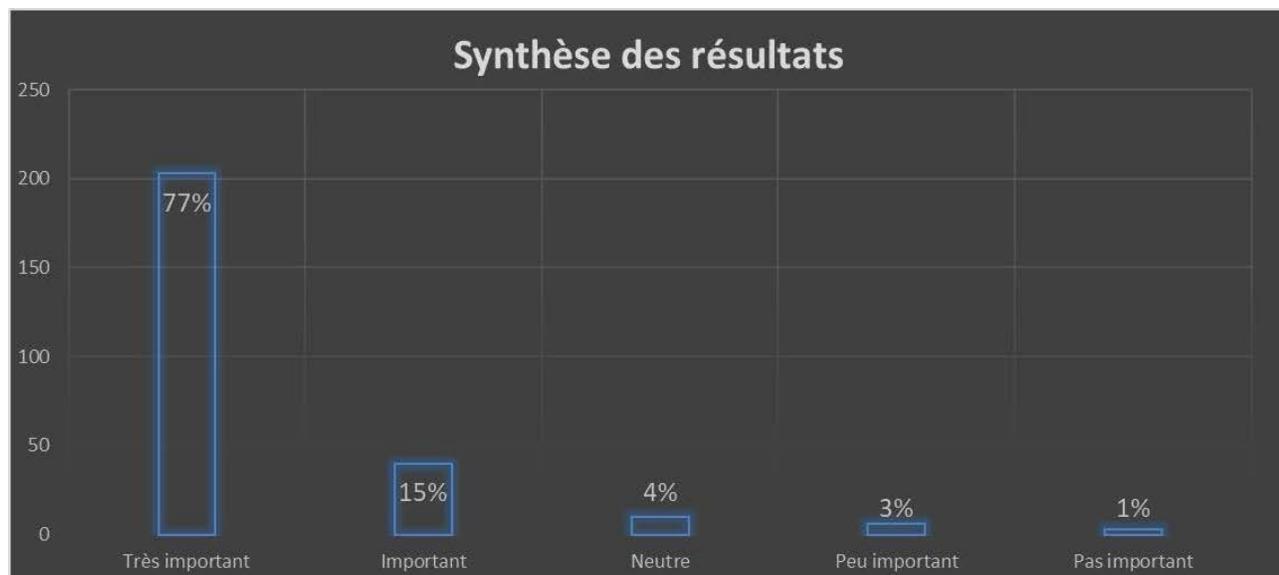
La deuxième partie du processus consultatif fut créée afin que les résidents partagent leurs habitudes en ce qui concerne le transport actif. C'est via la plateforme Survey Monkey, par le biais d'un questionnaire de 20 questions que le service des Loisirs, du sport, de la culture et de la vie communautaire a pu en apprendre davantage sur :

- L'importance qu'accordent les résidents au transport actif;
- La fréquence d'utilisation du réseau actuel;
- Les facteurs qui influencent leur choix en matière de transport actif;
- La satisfaction actuelle des résidents face à plusieurs aspects;
- Les défis et obstacles vécus quotidiennement dans le réseau actuel.

Le questionnaire est demeuré en ligne du 10 septembre au 2 octobre 2020. Un total de 263 résidents nous ont fait part de leurs habitudes de vie en mode de transport actif et de l'importance qu'ils lui accordent.

L'annexe B jointe au présent document comprend l'analyse complète des 20 questions soumises au public. Les six questions priorisées par le Service des loisirs ainsi que leur analyse sont présentées ci-dessous.

Question : Quelle importance accordez-vous au transport actif (marche, course, vélo, ski, raquette, canoë-kayak, etc.) à Chelsea?



Voici les principaux commentaires recueillis :

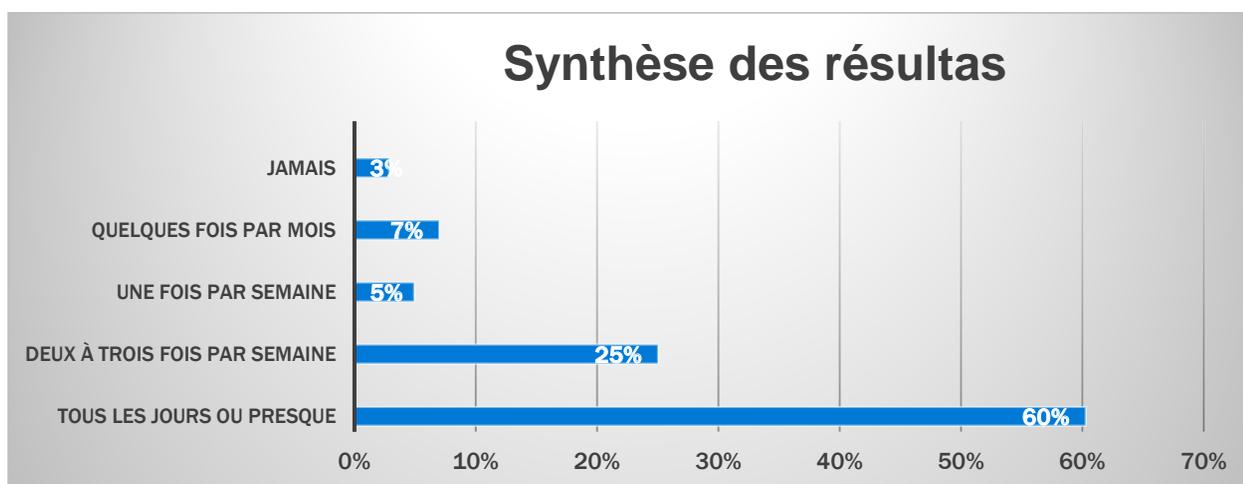
- It is healthy, fun, and environmentally friendly. In addition, we can't always drive – a car is not always available. Sometimes, the only way to make local trips is on foot or by bike. Having safe conditions for this is very important because frequently, these trips are not optional or recreational – we are making them (or would like to make them) because we actually need to get somewhere. *(C'est sain, amusant et respectueux de l'environnement. En outre, une voiture n'est pas toujours disponible. Parfois, la seule façon de parcourir un trajet est à pied ou à vélo. Il est très important de pouvoir le faire dans des conditions sécuritaires, car souvent ces déplacements ne sont pas facultatifs ou récréatifs – nous les faisons ou voudrions les faire parce que nous devons vraiment aller quelque part);*
- Chelsea avec la proximité de la rivière, du parc de la Gatineau et des connexions à Chelsea qui ne nécessitent pas de voiture. Je me rends également au travail en vélo, donc il est essentiel de pouvoir se rendre à Ottawa en utilisant les couloirs sécurisés reliés aux sentiers du parc et de Gatineau.

Ce que les répondants souhaitent :

- Un réseau sécuritaire, tout usage, relié aux villes et quartiers avoisinants.

Synthèse du résultat : De toute évidence, l'importance du transport actif fait presque l'unanimité avec 92 % des votes. La majorité croit qu'il est très important de voir l'implantation d'un réseau de transport actif sécuritaire et connecté. Le transport actif est aussi un facteur clé pour la santé physique et mentale et pour l'environnement. C'est par le biais du transport actif que Chelsea sera en mesure d'augmenter sa part modale de transport non motorisé et ainsi diminuer son empreinte écologique.

Question : À quelle fréquence optez-vous pour un moyen de transport actif (marche, course, vélo, ski, raquette, canoë-kayak, etc.) lors de vos déplacements récréatifs ou utilitaires?



Voici les principaux commentaires recueillis :

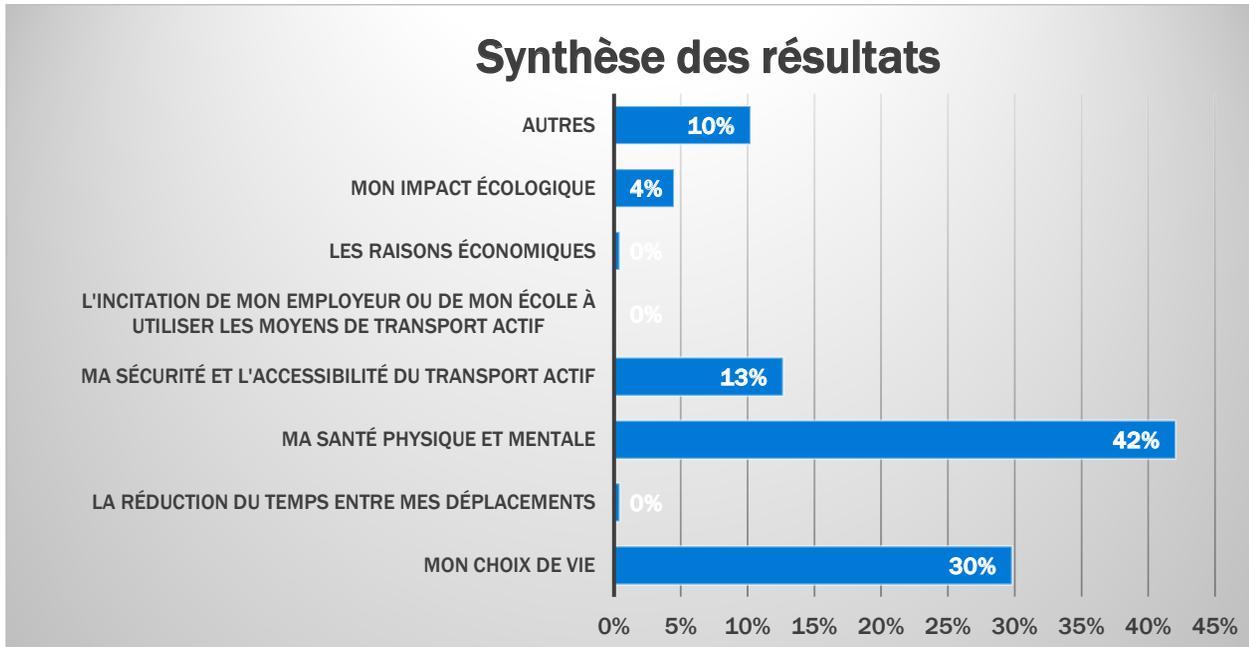
- Active transportation is the most enjoyable and secure way of staying healthy and active. *(Le transport actif est le moyen le plus agréable et le plus sûr de rester en bonne santé et actif);*
- Nevertheless, the trails and sidewalks are not safe in winter because they are not cleared of snow or ice right away. *(Les pistes et les trottoirs ne sont pas sûrs en hiver car ils ne sont pas immédiatement déneigés ou déglacés);*
- Pour le loisir et pour se rendre au travail;
- To be environmentally friendly, to be outdoors and in nature for physical exercise, health and wellness. *(Pour être respectueux de l'environnement, être en plein air et dans la nature; pour l'exercice physique, la santé et le bien-être);*
- Aller au resto, à l'épicerie, à la boulangerie et au marché;
- To cycle to school, daycare and work. *(Pour se rendre à l'école, à la garderie et au travail en vélo);*
- Health, family outings, exercise, social engagement, dog walking, recreation. *(Pour la santé, les sorties en famille, l'exercice physique, l'engagement social, promener les chiens, pour les loisirs);*

Ce que les répondants souhaitent :

- Avoir un réseau accessible à longueur d'année adapté à tous les groupes d'âge, capacités et modes de vie.

Synthèse du résultat : 85 % des répondants utilisent un moyen de transport actif tous les jours, ou deux à trois fois semaine. On voit très bien que les gens sont très actifs, majoritairement pour leur santé générale, mais aussi pour l'environnement, pour amener les enfants à l'école et pour aller au travail. Les répondants utilisant moins fréquemment un mode de transport actif ont indiqué qu'ils aimeraient y avoir davantage recours, mais que le manque de sécurité dans les corridors, le peu de liaisons et le manque d'entretien hivernal font en sorte que leur fréquence d'utilisation est plus faible que désirée.

Question : Quels sont les facteurs qui influencent vos choix en matière de moyen de transport actif?



Voici les principaux commentaires recueillis :

- Physical and mental health reduces environmental footprint and I consider safety before riding my bike at night or in bad weather. (*Pour la santé physique et mentale, réduction de l'empreinte écologique; je tiens aussi compte de la sécurité avant de faire du vélo la nuit ou par mauvais temps*);
- Volonté d'être en santé, de ne pas polluer et de laisser la voiture, mais en fonction du côté pratique et des aspects sécuritaires du déplacement.

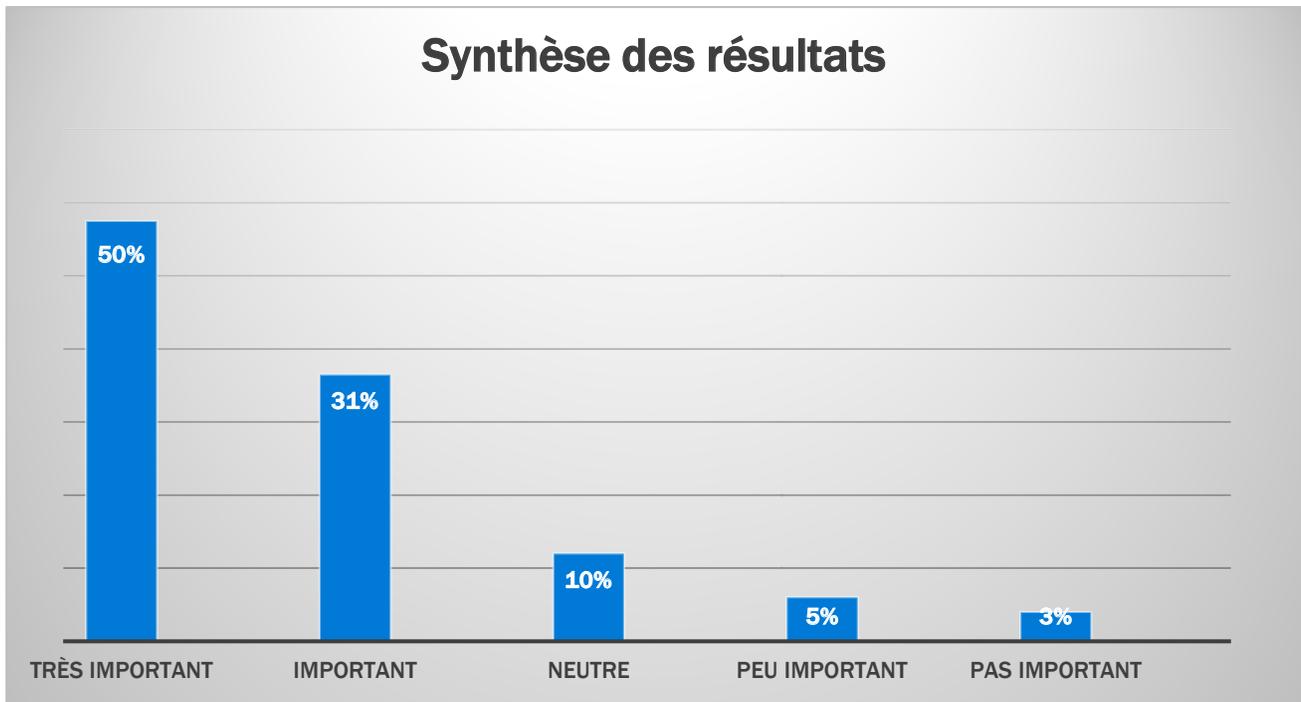
Ce que les répondants souhaitent :

- Il est évident qu'à Chelsea les gens désirent faire du TA un mode de vie, et non simplement un ajout à leur municipalité. Tous les types de TA doivent être considérés, surtout en fonction de la sécurité, et les infrastructures stratégiquement positionnées.

Synthèse du résultat : Au premier rang des facteurs influençant le choix des répondants on trouve la santé physique et mentale qui récolte 42 % des voix, suivie par l'option de faire du transport actif un mode de vie et, en troisième position, la sécurité et l'accessibilité du réseau. Beaucoup de répondants ont indiqué que tous les choix présentés étaient pour eux des facteurs déterminants.

Question : Améliorer les possibilités pour les résidents de se rendre au travail ou à d'autres endroits situés à l'extérieur de Chelsea par un moyen de transport actif.

Synthèse des résultats



Voici les principaux commentaires recueillis :

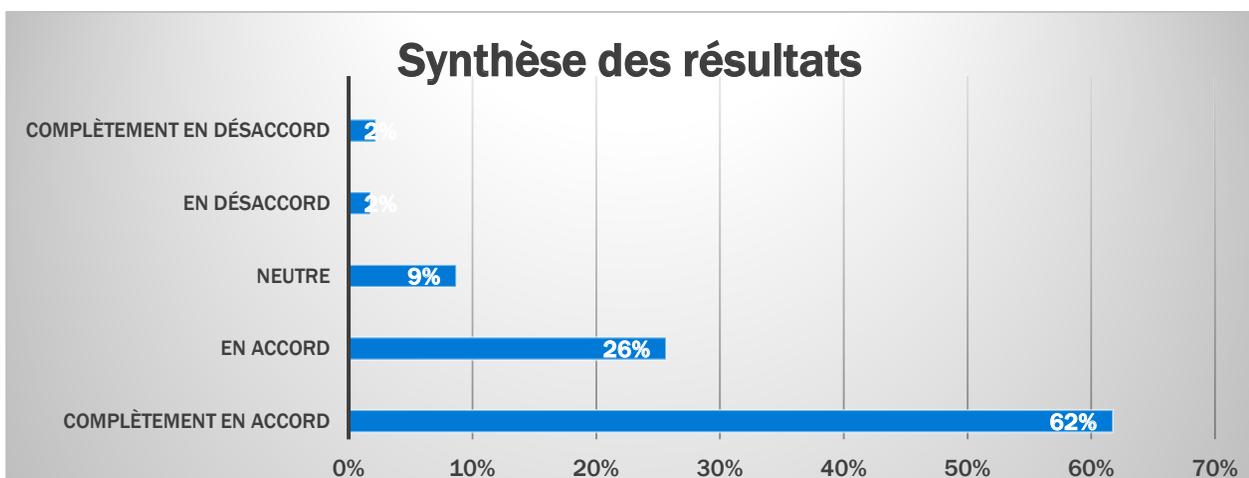
- Better public transit connections to facilitate running partway to work. (*Meilleures dessertes de transport public pour faciliter le trajet entre le domicile et le lieu de travail*);
- It will be very important for Chelsea to provide direct routes and high quality infrastructure in order to make these types of trips appealing for as many people as possible. Active transportation is to be able to get to destinations outside Chelsea without having to rely on a car. (*Il sera très important pour Chelsea de fournir des voies directes et des infrastructures de haute qualité afin de rendre ce type de déplacement attrayant pour le plus grand nombre de personnes possible. Le transport actif doit permettre de se rendre à des destinations en dehors de Chelsea sans devoir recourir à une voiture*);
- Le sentier Gazifère qui reliera le chemin Freeman à Gatineau.

Ce que les répondants souhaitent :

- Avoir des voies d'accès directes et sécuritaires aux différents points d'intérêt.

Synthèse du résultat : De toute évidence cet aspect est très important. En ce sens, la nécessité de relier Chelsea aux villes avoisinantes et de créer des liens avec les écoles et emplacements d'intérêt sont une priorité que nous avons ajoutée au Plan directeur de 2021. Par ailleurs, le lien suivant fut le plus mentionné : chemins de la Montagne, Notch et de la Mine, sentier communautaire et boulevard de la Technologie.

Question : Mise en place d'un réseau plus convivial pour tous les moyens de transport actif, et ce, pour les utilisateurs de tous les âges et de toutes les capacités physiques.



Voici les principaux commentaires recueillis :

- La mise en place d'un réseau pour tous âges et toutes capacités, similaire à ce qui a été décrit par SAFE Chelsea dans ses recommandations officielles. Il s'agit tout d'abord d'identifier les principaux itinéraires reliant les quartiers locaux aux écoles de Chelsea et à ses deux villages en fonction des distances

généralement considérées comme praticables à pied et à vélo ou à des fins pratiques. Deuxièmement, donner la priorité à la mise en place de conditions particulièrement sûres et attrayantes pour la marche et le vélo sur ces itinéraires. Bien que la conception exacte de ces installations puisse varier, il s'agit généralement de ralentir la circulation, d'accroître la sécurité aux carrefours et aux zones de passage et de fournir des installations qui séparent physiquement les usagers des transports actifs de la route grâce à des bordures ou autres barrières dures similaires. Ces installations doivent être conçues de manière à pouvoir être entretenues efficacement pour une utilisation en hiver comme en été.

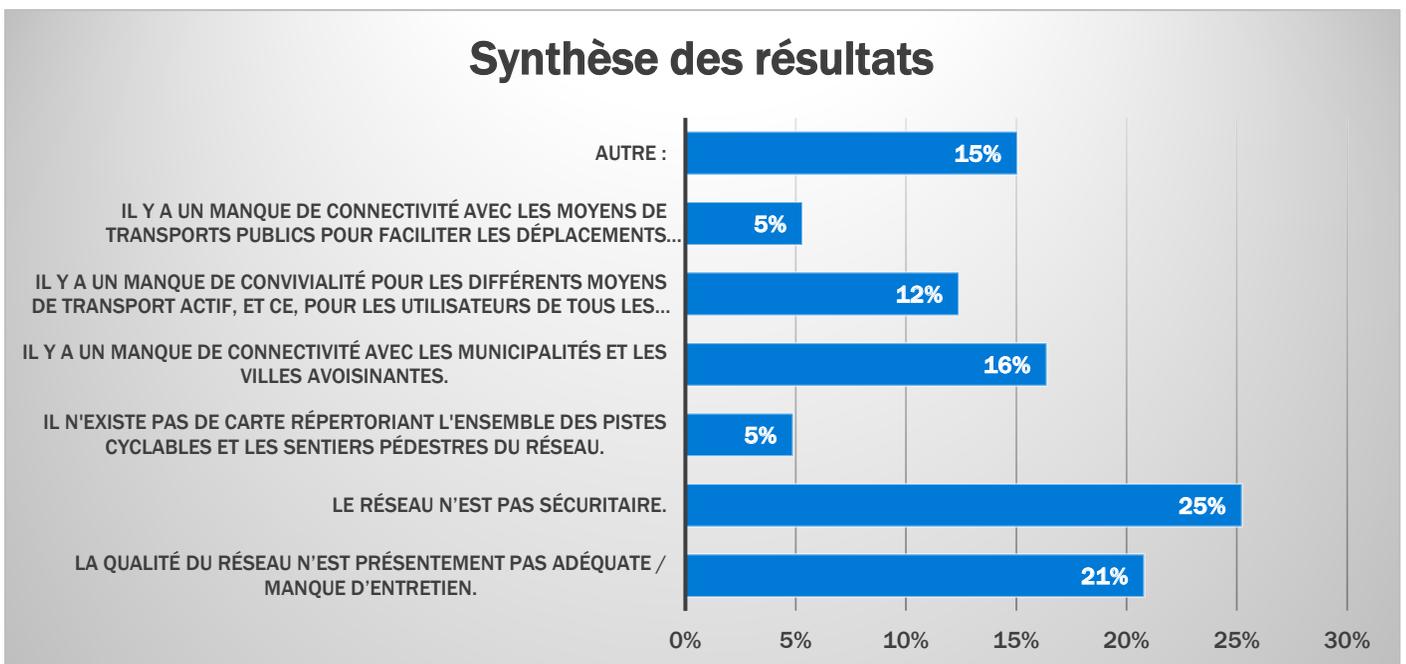
- Les passages piétons doivent être plus nombreux (belle amélioration sur la 105 à hauteur du CLSC, mais il en faudrait d'autres). Les éclairages publics sont en panne ou inexistant sur la 105 entre le Freshmart et le chemin Church. Les zones où marchent les gens qui promènent leur chien devraient être plus équipées.

Ce que les répondants souhaitent :

- La mise en place d'un réseau pour tous âges et toutes capacités.

Synthèse du résultat : Il est évident que la majorité des gens désire des infrastructures polyvalentes. Il est essentiel de mettre en place un réseau adapté à tous. Tous les aspects du transport actif devront être pris en compte.

Question : À quels défis ou obstacles êtes-vous confrontés lors de vos déplacements sur le réseau de transport actif de la municipalité? Est-ce que quelque chose vous empêche de l'utiliser quotidiennement?



Voici les principaux commentaires recueillis :

- Few or no connections between various networks in Chelsea. As above, access to different parts of network (Gatineau River, etc.) (*Peu ou pas de liens entre les différents réseaux à Chelsea. Comme ci-dessus, l'accès aux différentes parties du réseau, par exemple la rivière Gatineau;*
- It's all about safety. (*Tout est une question de sécurité;*)
- L'état des routes incluant les accotements; je ne sens pas qu'il est sécuritaire pour mon enfant.

Ce que les répondants souhaitent :

- Un réseau sécuritaire.

Synthèse du résultat : Tel que mentionné à plusieurs reprises dans les multiples questions de ce sondage, la sécurité, l'entretien et les liaisons constituent les principaux obstacles pour les utilisateurs de Chelsea.

Question : Commentaires généraux – y a-t-il d'autres sujets sur lesquels vous aimeriez exprimer votre opinion?

Plusieurs participants ont laissé quelques éléments de réflexion pour alimenter le Plan directeur du transport actif de Chelsea. Voici les quatre commentaires les plus souvent répertoriés :

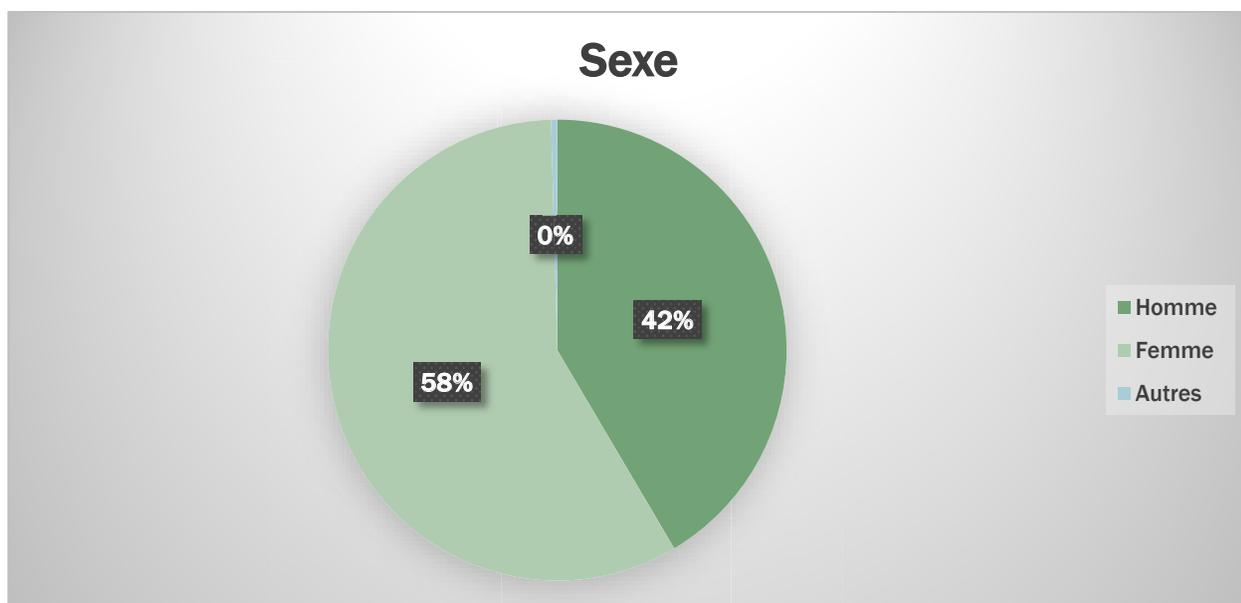
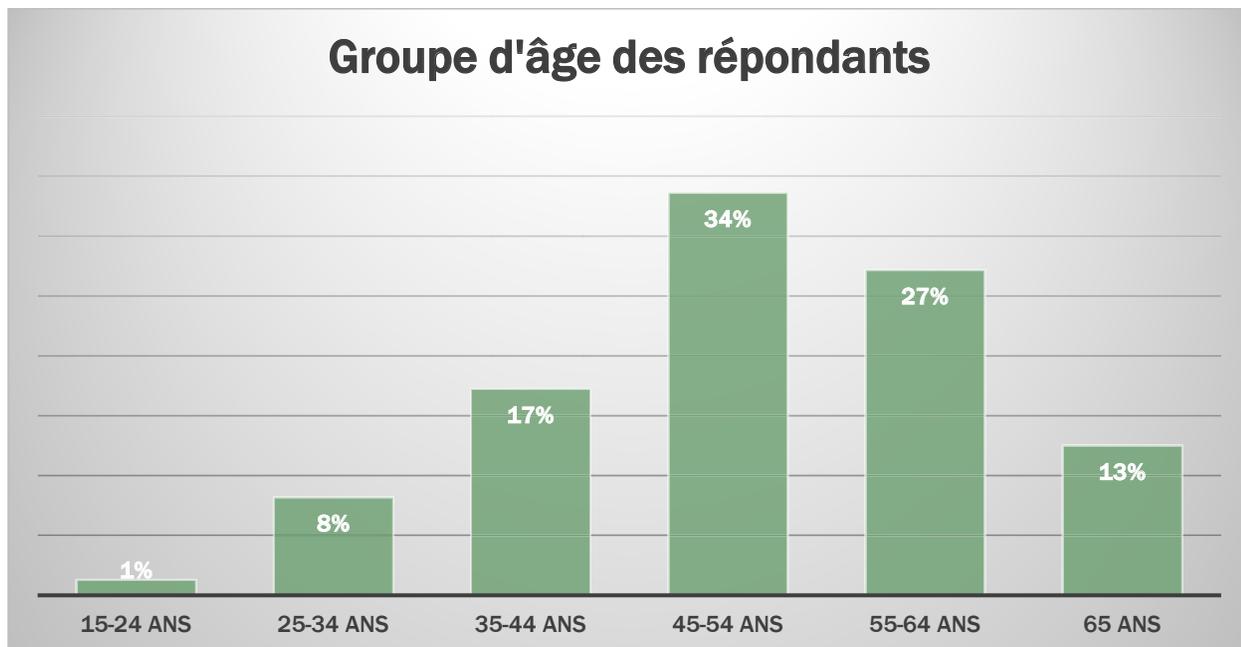
Pistes cyclables mieux entretenues	<p>It's an investment in the health of our community. Very important to keep it as a priority when spending taxpayer money.</p> <p><i>C'est un investissement dans la santé de notre communauté. Il est très important que cela demeure une priorité lorsque l'on dépense l'argent des contribuables.</i></p>
Plus de sentiers qui acceptent les chiens	<p>Active transportation is a vital component of a green and healthy community. Chelsea needs to prioritize it and fund it to the same proportion that it funds road maintenance for cars.</p> <p><i>Le transport actif est une composante essentielle d'une communauté verte et saine. Chelsea doit en faire une priorité et le financer dans la même proportion que l'entretien des routes pour les voitures.</i></p>
Carte du réseau	<p>Current location and identification of crosswalks are very unsafe.</p> <p><i>L'emplacement actuel et l'identification des passages pour piétons sont très dangereux.</i></p>
Plus de sécurité des routes/accotement sécuritaires pour les cyclistes	<p>The benefits of active transportation are well-recognized - health, safety, the environment, social equity, and the economy. Investing in active transportation is a wise investment by the municipality. Given that the degree to which these benefits are realized depends on achieving measurable increases in active transportation rates, the municipality should set firm and ambitious targets in and continually monitor progress so to inform future policy.</p> <p><i>Les avantages du transport actif sont bien connus : santé, sécurité, environnement, équité sociale et économie. Investir dans le transport actif est un investissement judicieux de la part de la Municipalité. Étant donné que la mesure dans laquelle ces avantages se réaliseront dépend de l'augmentation mesurable du taux de transport actif, la Municipalité doit se fixer des objectifs fermes et ambitieux et surveiller les progrès en permanence afin de guider ses politiques futures.</i></p>

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

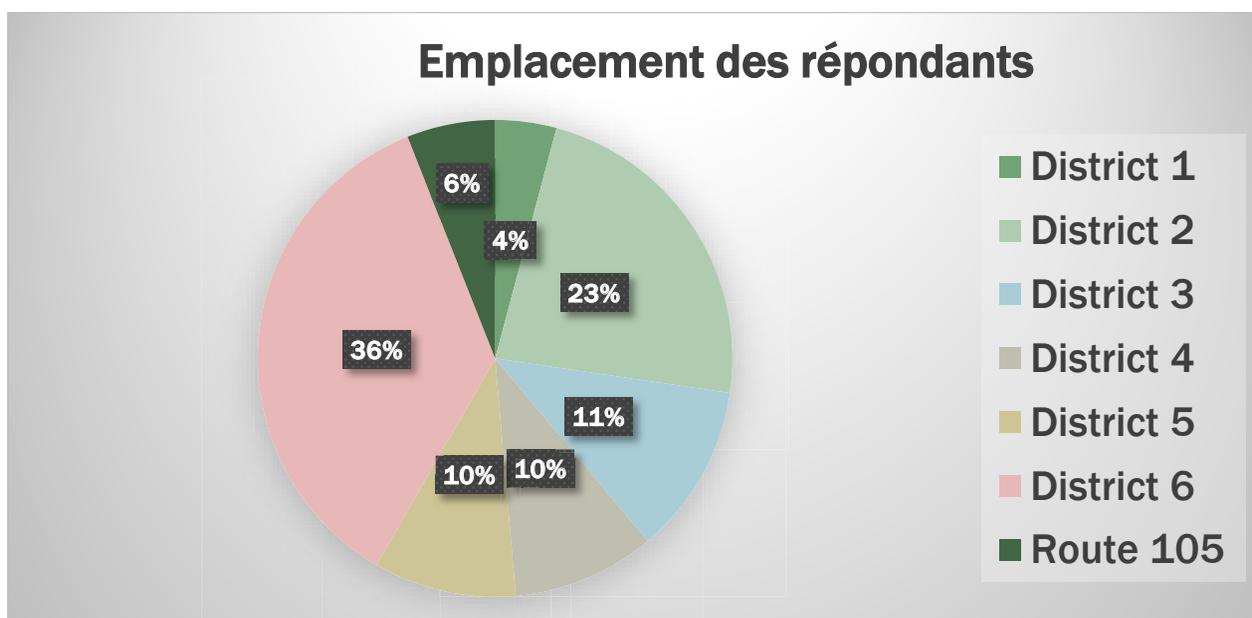
3.1.1 Portrait des répondants

Il nous semble important aussi de dresser un portrait des répondants pour cette deuxième consultation publique.

En tout, 263 personnes ont répondu au questionnaire en ligne sur Survey Monkey. La majorité des répondants avaient entre 35 et 64 ans; 58 % étaient des femmes et 42 % des hommes.



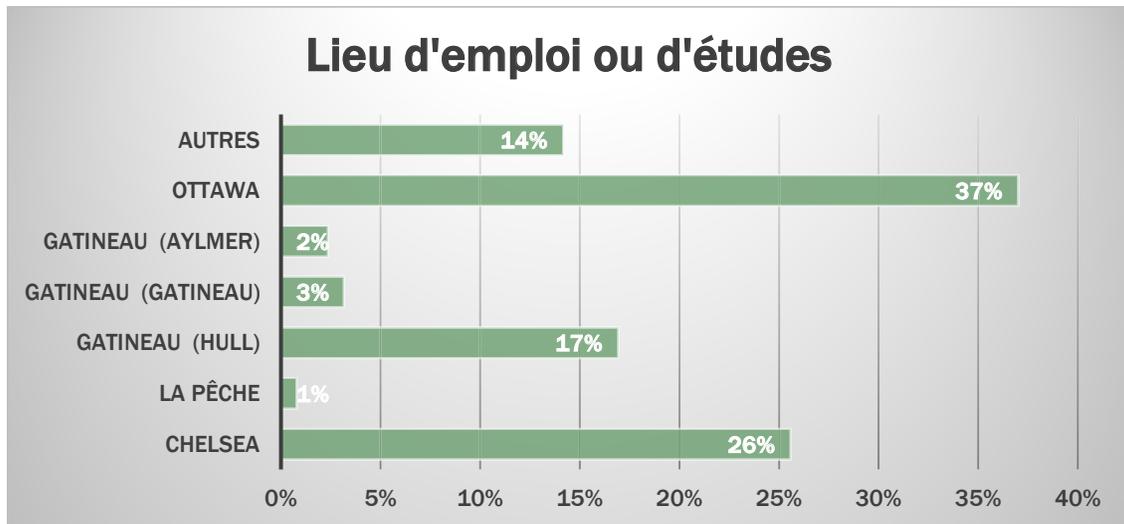
Il est intéressant de voir que les répondants du sondage étaient distribués sur l'ensemble du territoire de Chelsea, même si on note une participation accrue du district 6 (entre Kingsmere et Hollow Glen) avec 36 % des répondants et du district 2 (Centre-village) avec 23 %. Un taux de réponse entre 6 et 11 % a été enregistré dans les autres districts. Une catégorie spéciale « Route 105 » a été créée, car un répondant ayant marqué « 105 » comme emplacement pouvait se trouver dans cinq districts différents.



Un autre aspect intéressant à analyser, mais avec lequel il faut se montrer prudent puisque le sondage a été fait pendant la période de pandémie, correspond au lieu de travail.

En effet, 28 % des répondants ont indiqué qu'ils travaillaient à Chelsea, mais le questionnaire ne permettait pas de préciser s'il s'agissait de télétravail ou pas. Il est donc difficile de savoir si Chelsea est leur lieu de travail habituel ou non.

Sinon, pour les répondants ayant indiqué travailler à l'extérieur de la municipalité, Ottawa était le principal lieu de travail avec 37 %, et Gatineau (Hull) le deuxième avec 17 %.



3.3. Rencontres avec les groupes du milieu

Il va sans dire que le milieu communautaire de Chelsea est riche en expérience au niveau du transport actif. Diverses discussions avec les groupes Sentiers Chelsea Trails et SAFE ainsi qu'avec le Comité consultatif des loisirs, du sport, de la culture et de la vie communautaire de Chelsea ont permis de formuler des recommandations qui permettraient d'améliorer le développement du transport actif dans la municipalité.

À la lumière des discussions lors des rencontres avec les groupes, des enjeux ont également été identifiés. Ces mêmes enjeux ont été soulevés par les résidents qui ont participé aux consultations en ligne par le biais des plateformes Cocoriko et Survey Monkey.

✓ **Plus d'options et une meilleure équité en ce qui concerne les déplacements pour tous**

Peu importe sa condition physique et son âge, chacun doit avoir accès au transport actif. Cela s'avère un défi de taille, mais qui doit être relevé pour que l'ensemble de la population puisse se sentir à l'aise d'utiliser le réseau de transport actif à l'année. La Municipalité doit donc en faire un réseau pour tous âges et tous niveaux d'habileté, en planifiant chaque étape pour s'assurer que tous – enfants, familles, sportifs, aînés, personnes à mobilité réduite – puissent se déplacer sans tracas et de façon sécuritaire.

✓ **Le financement du transport actif**

La municipalité doit investir davantage dans son réseau de TA. Le développement du transport actif requiert un budget qui lui permettra de se doter de personnel attiré et de construire de nouvelles infrastructures répondant aux besoins de la population croissante.

✓ **La planification intégrale du réseau de transport dans la communauté**

Ce volet nécessite de prendre des mesures comme aménager des sentiers pour éventuellement avoir des rues plus vivantes et accueillantes, une réduction de la congestion automobile, considérer le transport en commun Transcollines et promouvoir davantage l'activité physique. Il est impératif que le développement du réseau soit aussi intégré à la planification des services de l'Urbanisme et du développement durable et celui des Travaux publics et infrastructures.

✓ **Les émissions de gaz à effet de serre (GES)**

Une réduction des émissions de GES est souhaitée afin de contribuer à un environnement plus propre et sain.

✓ **Le développement du centre-village**

Les nouveaux développements au centre-village, les commerces, les écoles, le Centre Meredith, l'hôtel de ville, les infrastructures récréatives, les parcs et terrains de soccer, la proximité avec Gatineau, tout cela et bien davantage fait du centre-village un endroit très dynamique. Selon les discussions cela représente un défi, mais en même temps une opportunité pour développer le transport actif. Une analyse approfondie est recommandée afin de mieux comprendre les déplacements et de bien développer cette zone.

✓ **La conservation et la protection des sentiers existants**

Le réseau de sentiers actuel est un atout pour l'amélioration du transport actif et il est essentiel de le préserver et de continuer à le développer. Même si l'aménagement du sentier communautaire sur l'ancienne voie ferrée est en grande partie terminé, la Municipalité doit continuer à travailler pour compléter tout ce qui est nécessaire afin d'assurer son bon fonctionnement et le respect des consignes sur le sentier; elle doit également installer de la signalisation et des équipements pour donner au sentier son statut prioritaire à titre de principale artère de transport actif à Chelsea.

✓ **L'augmentation des liaisons entre les quartiers**

Une des clés du succès d'un réseau de transport actif est sa proximité avec les usagers potentiels. L'existence de liaisons entre les quartiers est un élément important pour encourager le transport actif au sein de la communauté.

Lors des discussions, à la suite de l'identification des enjeux, plusieurs recommandations ont été effectuées et ont été incluses dans le plan d'action proposé. Les voici :

- ✓ Dès le début, identifier les endroits problématiques dans le réseau de transport actif à Chelsea (par exemple l'absence de traverses piétonnières sécuritaires, des vitesses de conduite trop élevées, etc.) et apporter les correctifs requis;
- ✓ Penser à un réseau de transport actif qui vise à améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons au centre-village et partout où il est nécessaire, basé sur les principes d'une politique « Vision zéro » qui cherche à réduire les accidents sur la route;
- ✓ Avoir une approche stratégique pour le financement, qui implique la contribution municipale avec un budget consacré au transport actif, mais aussi des partenariats public-privé, la contribution des nouveaux développements et la mobilisation communautaire entre autres;
- ✓ Créer un poste de coordonnateur du transport actif (ou équivalent) à plein temps au sein de la municipalité. La principale responsabilité du titulaire serait de faciliter la mise en œuvre du plan directeur de transport actif en ce qui a trait à la planification, au financement, et à la mise en œuvre des projets d'infrastructure;
- ✓ Effectuer une planification intégrale du réseau de transport afin de s'assurer que le réseau routier dans sa totalité est conçu pour tous les usagers, et non uniquement pour les automobilistes. Ce concept est connu sous le nom de « politique de rue complète »;
- ✓ Mettre sur pied un Comité de transport actif pour assurer la mise en œuvre du plan d'action proposé pour le Plan directeur du transport actif;
- ✓ Créer des partenariats efficaces avec des instances gouvernementales comme le MTQ et la CCN afin de permettre un meilleur développement du transport actif;
- ✓ Voir au-delà du vélo et de la marche. Même si lorsqu'on parle de transport actif, le vélo et la marche sont habituellement les moyens les plus utilisés, il ne faut pas oublier que la municipalité compte d'autres moyens de transport actif potentiels à développer. Par exemple le ski et la raquette peuvent être envisagés comme moyens de transport sur la rivière Gatineau qui longe la municipalité et exploités pour diversifier la façon dont les résidents de Chelsea effectuent leurs déplacements.

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

Le présent chapitre vise à préciser le rôle et l'avenir du réseau municipal des sentiers en site propre ainsi que du réseau cyclable municipal en marge du réseau routier, tout cela dans le cadre d'une planification à long terme qui répond aux besoins de la population locale et aux contraintes (ressources humaines et financières) avec lesquelles il faut composer.

4.1. Une vision renouvelée

Est-ce que la vision proposée dans le Plan de transport actif 2014 reflète-t-elle toujours vos priorités et vos aspirations?

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

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

La vision mise à jour proposée à la suite des multiples consultations :

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

« La vision du plan directeur de transport actif de Chelsea consiste à créer un réseau polyvalent, inclusif et respectueux de l'environnement qui incitera les résidents à l'utiliser comme alternative à l'automobile pour leurs déplacements utilitaires. Un réseau pratique, convivial et sécuritaire, orienté vers la qualité de vie de tous. Le réseau vise les déplacements utilitaires et récréatifs en reliant les quartiers de la municipalité aux municipalités et villes avoisinantes, aux infrastructures et emplacements d'intérêt commun ainsi qu'aux sites naturels et patrimoniaux. »

Les résidents ont entériné la vision du Plan directeur qui avait été développée lors de la première phase du projet. Cependant, plusieurs commentaires lui reprochaient d'omettre les déplacements utilitaires et la connectivité du réseau. C'est la raison pour laquelle la vision initiale a été révisée pour inclure quelques mots à cet effet.

La vision à long terme pour le transport actif à Chelsea repose sur les éléments suivants :

1. Le plan aura les ressources nécessaires au niveau financier, humain et administratif afin d'assurer la pérennité d'une culture de transport actif à la municipalité de Chelsea.
2. Le plan développera une culture favorable au transport actif en mettant l'accent sur l'éducation, l'encadrement et la promotion.
3. Le plan fera appel à des experts et à des partenaires divers et se dotera d'outils techniques pour la bonne planification du transport à Chelsea afin de prioriser la santé et la qualité de vie des citoyens et des visiteurs en créant un réseau de transport qui soit sécuritaire, convivial, pratique et dynamique.
4. Le plan veillera tout particulièrement à garantir la sécurité de son réseau ainsi qu'à assurer un entretien de qualité.

4.2. Plan d'action du transport actif 2021-2026

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

Structuration du Plan d'action

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

\$	< 50 000 \$
\$\$	50 000 \$ à 100 000 \$
\$\$\$	100 000 \$ et plus

Par ailleurs, notons que plusieurs actions stratégiques sont associées à des activités qui doivent être réalisées à l'interne à même les ressources humaines de la municipalité de Chelsea. Dans ce cas, l'action est identifiée par un ☺. De plus, certaines d'entre elles relèvent de partenaires ou d'autres intervenants qui doivent absorber les coûts de mise en œuvre.

Les **axes d'intervention** précisent un aspect particulier de la mise en œuvre du plan d'action et guident l'identification d'une action spécifique incluant l'échéancier provisoire, les ressources nécessaires ainsi que le nom des responsables et partenaires pour chacune d'elle.

En ce qui concerne les **échéanciers de réalisation** des actions ou interventions recommandées, l'expérience montre qu'il est rarement possible de respecter un échéancier de mise en œuvre précis ou même des périodes estimées de temps de réalisation. Chacune des composantes du Plan de mise en œuvre sera individuellement influencée par les disponibilités budgétaires, le processus d'approbation municipal et régional, la disponibilité des subventions provinciales, le temps de réalisation d'activités complémentaires et ainsi de suite. Pour cette raison, le comité de loisirs aura, en collaboration avec le service des loisirs, la responsabilité de revoir annuellement les échéances selon les ressources disponibles auxdits moments.

Les responsabilités : Les intervenants concernés par la réalisation des diverses actions de mise en œuvre comprennent plusieurs organismes et institutions. Le responsable principal est indiqué en premier lieu en caractères gras et les autres entités sont des partenaires. Prenez note que le responsable du dossier de transport actif inscrit au plan d'action dans cette section peut être désigné selon les besoins, intérêts ou projets, au sein de l'administration municipale.

Les tableaux qui suivent présentent le Plan d'action du transport actif 2021-2026.

😊 = Ressource humaine

\$ = 0 à 50 000 \$

\$\$ = 50 000 à 100 000 \$

\$\$\$ = 100 000 \$ et plus

Plan d'action du Plan directeur du transport actif 2021-2026

AXE 1 – RESSOURCES

AXES D'ÉVALUATION	ACTIONS	ÉCHEANCIER	RESSOURCES NECESSAIRES	RESPONSABLES ET PARTENAIRES
Financier Démarche, processus ou mécanisme permettant l'obtention du financement nécessaire à la réalisation d'un projet.	• Constituer un budget annuel municipal pour le transport actif.	2022-2026*	\$\$\$	Conseil municipal , responsable du transport actif, service des loisirs et travaux publics
	• Envisager une partie des droits de mutation reliés au transport actif.	2023	\$\$\$	Conseil municipal
	• Mettre en place un programme de partenariat de financement public et privé.	2021-2022	😊	Responsable du transport actif , partenaires privés
	• Rechercher et/ou trouver des sources de financement stables et prévisibles. Lorsque possible, profiter des possibilités de subventions.	En continu	😊	Responsable du transport actif , service des loisirs et travaux publics
Humain Démarche ou processus permettant l'obtention de personnes, d'organismes et d'experts dans le domaine nécessaires à la réalisation d'un projet.	• Continuer à enrichir le partenariat avec des organisations et des bénévoles afin qu'ils participent à l'entretien du réseau à différents niveaux.	En continu	\$	Responsable du transport actif , service des loisirs et travaux publics
	• Prévoir un nouveau poste d'expert en transport actif à l'administration municipale.	2022*	\$\$	Conseil municipal
	• Consulter des experts dans le domaine du transport actif pour mieux orienter la prise de décision, lorsque nécessaire.	En continu	😊 \$	Responsable du transport actif , travaux publics
	• Prévoir l'exécution du plan de transport actif au niveau de la main-d'œuvre continue au sein des travaux publics (exécution et entretien).	En continu	😊	Travaux publics , responsables du transport actif, service des loisirs
Administratif Démarches ou procédures administratives facilitant la réalisation d'un projet ou d'une action.	• Mettre en place un arbre décisionnel assurant la transparence de la prise de décision et impliquant l'ensemble du service de la municipalité dans la planification du réseau de transport actif.	2021	😊	Administration municipale , responsable du transport actif
	• Réfléchir à la possibilité de créer des responsabilités et incitatifs pour les développeurs immobiliers.	2021-2023*	😊	Conseil municipal , service de l'urbanisme et développement durable
	• S'assurer que la municipalité est propriétaire des terrains qui composent le réseau de transport actif, pour garantir la pérennité.	En continu		Conseil municipal , service de loisirs, responsable du transport actif

😊 = Ressource humaine

\$ = 0 à 50 000 \$
 \$\$ = 50 000 à 100 000 \$
 \$\$\$ = 100 000 \$ et plus

Plan d'action du Plan directeur du transport actif 2021-2026

AXE 2 – MARKETING

AXE D'EVALUATION	ACTIONS		ÉCHEANCIER	RESSOURCES NECESSAIRES	RESPONSABLES ET PARTENAIRES
Promotion Promouvoir le projet, en faire la publicité et le faire connaître.	<u>Événements</u>	<ul style="list-style-type: none"> Encourager les citoyens à participer au Défi du mois du vélo pendant tout le mois de mai et à continuer de rouler à vélo le reste de l'année. 	En continu	😊	Responsable du transport actif , service des loisirs
		<ul style="list-style-type: none"> Intégrer à nos événements des activités visant à créer une communauté active pour la vie qui met en pratique les principes de saines habitudes de vie. 	En continu	😊	Responsable du transport actif , service des loisirs
	<u>Promotion du transport actif</u>	<ul style="list-style-type: none"> Intensifier les mesures d'encouragement et d'éducation pour que les résidents et les visiteurs soient davantage portés à utiliser le transport actif pour les déplacements à Chelsea : défi vélo-boulot, journée de marche, journée sans auto, diffusion de vidéos promotionnelles. 	En continu*	😊	Responsable du transport actif , service des loisirs et communications
		<ul style="list-style-type: none"> Mettre en ligne une carte du réseau de transport actif (voies cyclables, sentiers polyvalents, sentiers pédestres, lieux de mise à l'eau, etc.) indiquant clairement le réseau disponible. 	2022*	\$	Responsable du transport actif , service des loisirs et communications
	<u>Éducation sur la signalisation</u>	<ul style="list-style-type: none"> Sensibiliser les usagers des sentiers, des corridors et des voies à la sécurité et au respect des consignes et de la signalisation. 	En continu*	😊	Service des communications , responsable du transport actif, service des loisirs
		<ul style="list-style-type: none"> Développer avec l'aide des divers acteurs une signalisation innovatrice pour le réseau (ex. limite de vitesse, présence policière, signalisation vélo/auto...) 	2021-2023	\$ 😊	Responsable du transport actif , service des loisirs, service de police, MTQ, organismes et écoles

😊 = Ressource humaine

\$ = 0 à 50 000 \$
 \$\$ = 50 000 à 100 000 \$
 \$\$\$ = 100 000 \$ et plus

Plan d'action du Plan directeur du transport actif 2021-2026

AXE 3 – OUTILS

AXES D'ÉVALUATION	ACTIONS	ÉCHEANCIER	RESSOURCES NECESSAIRES	RESPONSABLES ET PARTENAIRES
Technique Ensemble de procédés employés pour produire une œuvre ou obtenir un résultat déterminé.	<ul style="list-style-type: none"> Élaborer une boîte à outils destinée à la prise de décision sur les projets de développement de transport actif (ex. : plan d'entretien, guide de sécurité, politique de rue complète, etc.) 	2021-2026*	😊	Service des travaux publics , service de l'urbanisme et service des loisirs
	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en place un code de conduite sur notre réseau de transport actif afin de permettre une inclusion sécuritaire du transport de mobilité durable. 	2021-2022	😊	Responsable du transport actif
	<ul style="list-style-type: none"> Lorsque possible ou nécessaire, prévoir des stationnements incitatifs stratégiquement localisés ou connectés à un mode de transport collectif. 	2023	\$\$	Service de l'urbanisme , service des loisirs et service des travaux publics
	<ul style="list-style-type: none"> Assurer une qualité adéquate de l'ensemble du réseau de transport actif et l'entretenir rigoureusement toute l'année. 	En continu*	😊	Service des travaux publics
	<ul style="list-style-type: none"> Identifier et rectifier des endroits problématiques dans le réseau de transport actif à Chelsea ainsi que faire une révision de la classification des axes, sentiers et corridors de transport actif qui ont été proposés au PDTA en 2014. 	2022-2026*	😊	Responsable transport actif , Vélo Québec
Partenariats Acteurs dans le projet qui les touche de près ou de loin.	<ul style="list-style-type: none"> Créer un comité consultatif pour faire des recommandations au conseil et aux acteurs du projet du transport actif. 	2021*	😊	Conseil municipal , responsable du transport actif
	<ul style="list-style-type: none"> Forger des partenariats forts, efficaces et constructifs avec le secteur privé, les institutions et les organismes communautaires pour améliorer le réseau de transport actif. 	En continu	😊	Conseil municipal , responsable du transport actif
	<ul style="list-style-type: none"> Travailler en collaboration avec les comités consultatifs (Loisirs, TP, Urbanisme, etc.) ainsi que les experts du transport actif lors de la planification des budgets, des programmes et des projets pour améliorer le réseau. 	En continu	😊	Responsable du transport actif
	<ul style="list-style-type: none"> Travailler en partenariat avec Trans collines, pour intégrer le transport collectif lors de diverses réflexions et projets de transport actif à la municipalité de Chelsea 	En continu	😊	Responsable de transport actif , Transcollines

😊 = Ressource humaine

\$ = 0 à 50 000 \$
 \$\$ = 50 000 à 100 000 \$
 \$\$\$ = 100 000 \$ et plus

Plan d'action du Plan directeur du transport actif 2021-2026

AXE 3 – OUTILS (suite)

AXES D'ÉVALUATION	ACTIONS	ÉCHEANCIER	RESSOURCES NÉCESSAIRES	RESPONSABLES ET PARTENAIRES
Suivi Dont les éléments s'enchaînent pour former un tout. Qui se fait d'une manière continue. Permet le contrôle d'un projet sur une période prolongée.	<ul style="list-style-type: none"> Planifier à court, moyen et long terme le développement du transport actif. 	En continu	😊	Responsable du transport actif , administration municipale
	<ul style="list-style-type: none"> Définir des cibles précises et procéder à des évaluations régulières en fonction du pourcentage des déplacements effectués par des moyens actifs et durables, ainsi que de la réduction des collisions routières, des quasi-collisions, des victimes, des dangers perçus, etc. 	2021	😊	Responsable du transport actif , administration municipale, Comité de TA
Accessibilité Donner accès aux usagers, peu importe leur région/secteur, ou leur condition physique.	<ul style="list-style-type: none"> Disposer d'un plan d'urbanisme et de règlements d'urbanisme qui encouragent les usages mixtes et la connectivité. 	2021-2022	😊	Service de l'urbanisme , responsable du transport actif
	<ul style="list-style-type: none"> Aménager des sentiers cyclables et pédestres sécuritaires reliant les secteurs et quartiers de la Municipalité entre eux. 	En continu*	\$\$\$	Responsable du transport actif , administration municipale
	<ul style="list-style-type: none"> Aménager des sentiers cyclables et pédestres sécuritaires reliant Chelsea aux villes/municipalités avoisinantes. 	En continu*	\$\$\$	Responsable du transport actif , administration municipale
	<ul style="list-style-type: none"> Planifier chaque étape de réseau pour tous âges et habiletés, afin que tous – enfants, familles, sportifs, aînés, personnes à mobilité réduite – puissent profiter d'un réseau sans tracas et sécuritaire. 	En continu*	\$\$\$	Responsable du transport actif , AlterGo, Loisir Sport Outaouais, Association du loisir pour personnes handicapées, Vélo Québec, etc.
	<ul style="list-style-type: none"> Explorer d'autres moyens de transport actif permettant de diversifier la manière dont les résidents de Chelsea se déplacent, en utilisant par exemple la rivière ou d'autres atouts naturels. 	En continu	😊	Responsable du transport actif

😊 = Ressource humaine

\$ = 0 à 50 000 \$
 \$\$ = 50 000 à 100 000 \$
 \$\$\$ = 100 000 \$ et plus

Plan d'action du Plan directeur du transport actif 2021-2026

AXE 4 – SÉCURITÉ ET CONFORT				
AXE D'ÉVALUATION	ACTIONS	ÉCHEANCIER	RESSOURCES NECESSAIRES	RESPONSABLES ET PARTENAIRES
Entretien Nettoyage, réparation et réfection du projet.	• Effectuer un nettoyage régulier des sentiers, des corridors et des voies pendant les 4 saisons.	En continu*	😊 \$	Service des travaux publics
	• Réparer les sentiers, les corridors et les voies selon les mêmes normes que le réseau routier.	En continu	\$\$	Service des travaux publics
Mesures de sécurité Diverses mesures à implanter pour pallier les diverses problématiques de sécurité	• Adopter une politique vision zéro qui vise à améliorer la sécurité routière, entre autres en réduisant la vitesse selon les conditions présentes sur le réseau.	2021-2022*	😊	Conseil municipal , responsable du transport actif
	• Proposer une signalisation novatrice suivant les meilleures pratiques d'ici et d'ailleurs.	2021-2022	😊	Responsable du transport actif , administration municipale, Comité de TA
	• Améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons au centre-village et partout où il est nécessaire, basé sur les principes d'une politique vision zéro qui cherche à réduire les accidents sur la route.	En continu*	😊	Responsable du transport actif , administration municipale
	• Se doter d'un guide permettant de définir le type de séparation requise pour protéger les cyclistes adéquatement en fonction de la vitesse et du débit observés.	2021-2022	😊	Responsable du transport actif , Vélo Québec

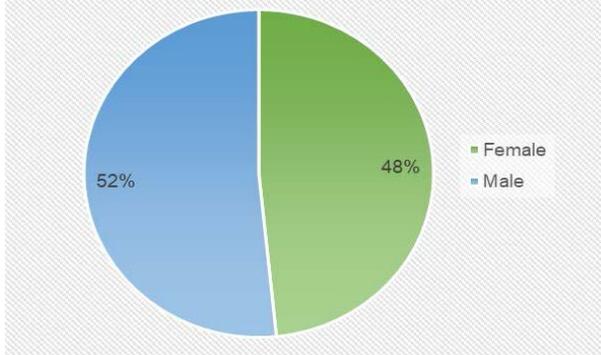
Annexe A
**Consultation virtuelle
Cocoriko**

Statistiques sur les répondants

318 personnes ont participé à la consultation publique via la plateforme virtuelle Cocoriko. Vous trouverez les statistiques selon les sexes et leurs âges dans les tableaux ci-dessous :

Répondant selon le groupe d'âge

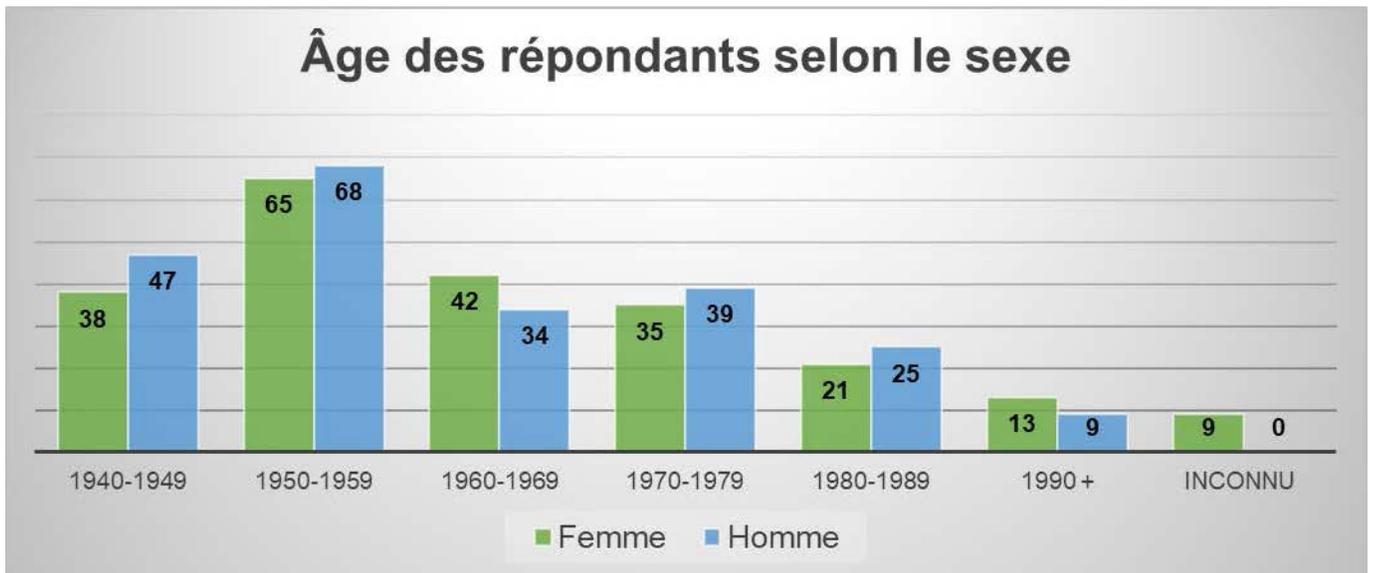
Répartition des répondants par sexe



Répondant selon groupe d'âge



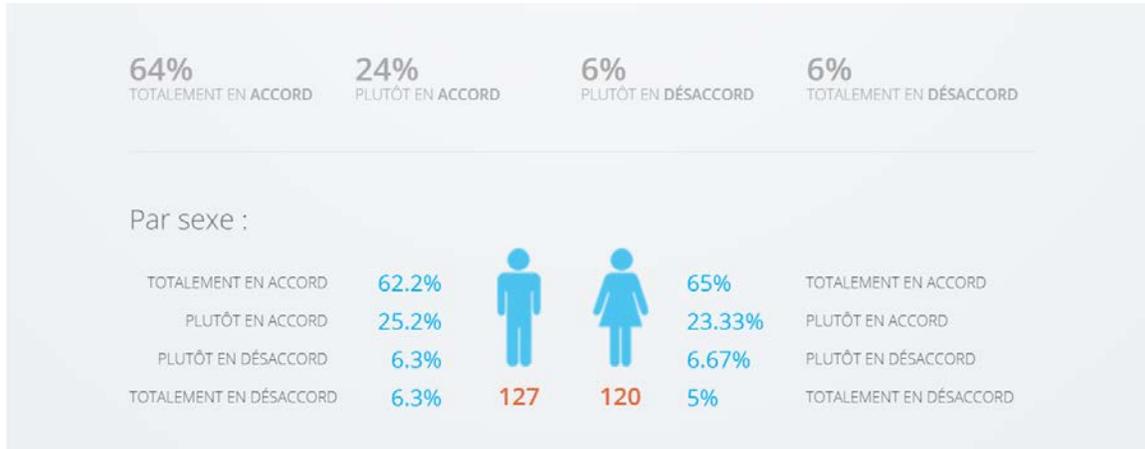
Âge des répondants selon le sexe



Investir en transport actif

Présentement, tout projet d'aménagement pour les sentiers et pistes cyclables dépend principalement sur des sources de financement publiques comme des subventions.

Idéalement, la Municipalité disposerait de son propre budget pour investir dans son réseau de sentiers et améliorer le réseau. Ce budget servirait aussi à développer de nouveaux projets en matière de transport actif.

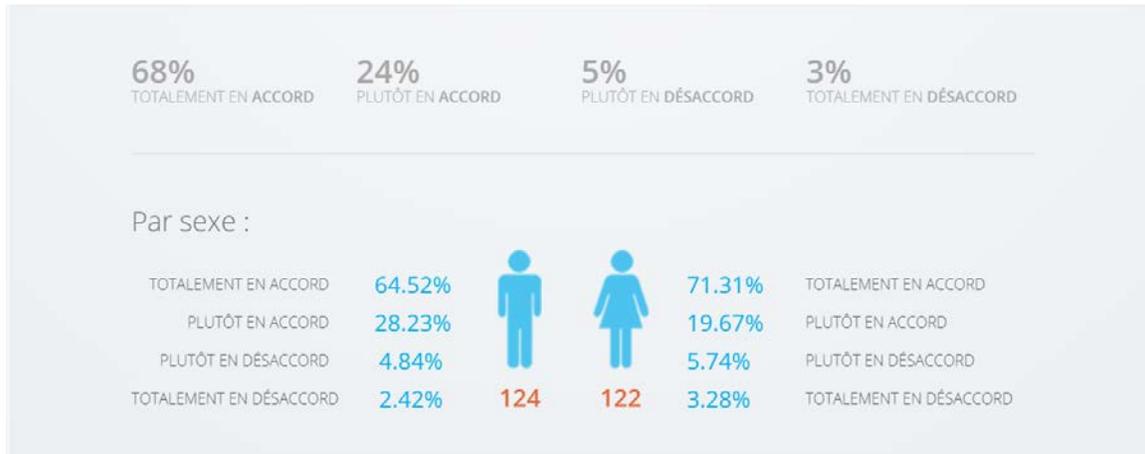


Plus de 247 répondants ont énoncé leur accord ou non sur la proposition d'investissement en transport actif. Selon le tableau plus bas, on peut conclure que 217 des répondants, soit 88%, estiment que la Municipalité doit investir en transport actif.

Totalement en accord	En accord	En désaccord	Totalement en désaccord	Total
157	60	16	14	247

Pistes cyclables et sentiers utilitaires

En plus de pistes cyclables et de sentiers aménagés pour la promenade récréative, il devrait y en avoir d'autres, plus directes et pratiques, qui nous permettent d'accéder aux commerces et à d'autres lieux importants.

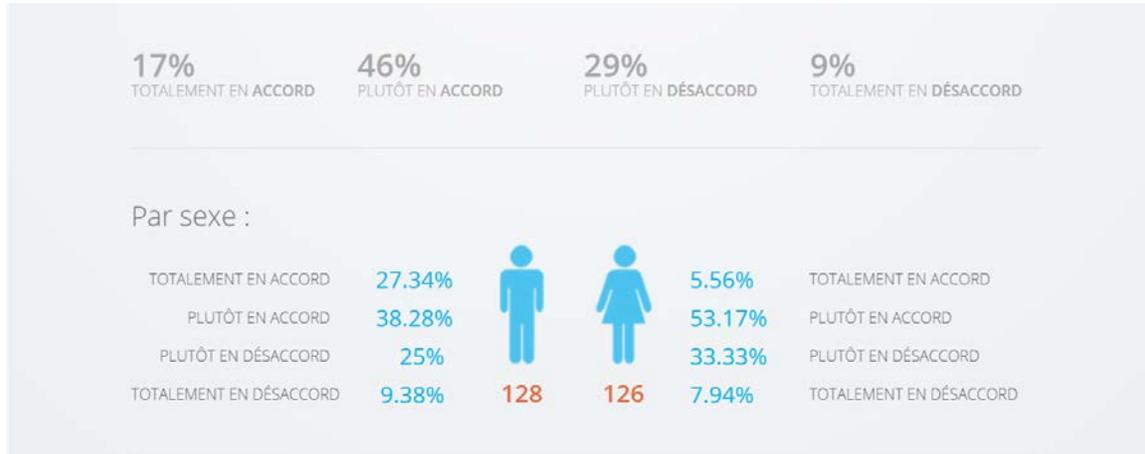


On remarque que c'est plus de 226 soit 92% des répondants qui sont en accord avec la création d'un réseau pensé, planifié à court, moyen long terme pour tous âges / habiletés. En effet, la consultation a su soulever un point des plus importants, l'aspect utilitaire qui est peu vu sur le réseau à Chelsea. Les répondants désirent des infrastructures stratégiquement positionnées leur permettant de se déplacer d'un point A à un point B, vers des installations d'intérêt. Par le fait même, cette augmentation des déplacements non motorisés permettra à long terme une diminution de l'empreinte écologique et une diminution des gaz à effets de serre.

Totalement en accord	En accord	En désaccord	Totalement en désaccord	Total
167	59	13	7	246

Sécurité

Les sentiers et pistes cyclables présentement aménagés sur le territoire sont sécuritaires.

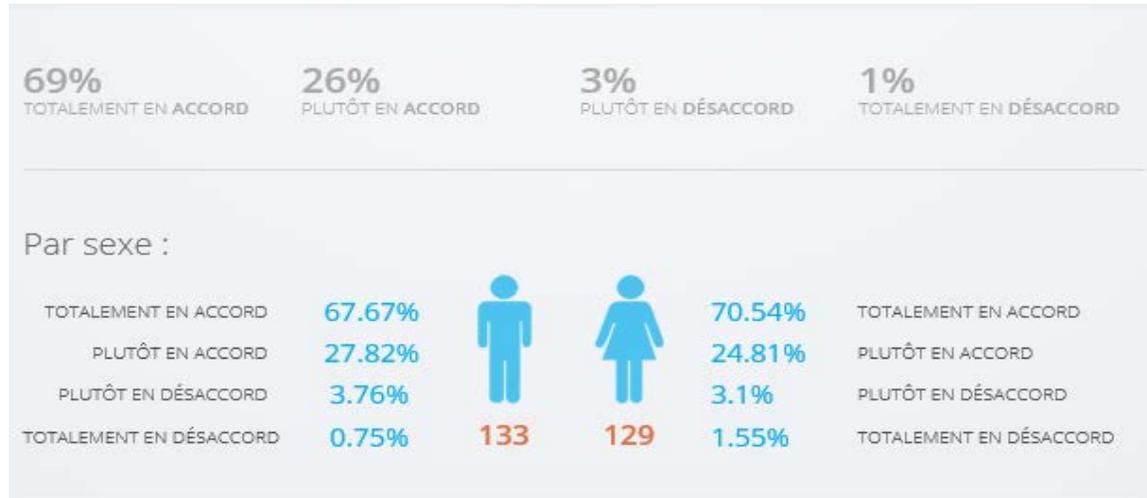


La sécurité sur le réseau actuel est une des considérations importantes des répondants. De ce fait, une identification claire des emplacements problématiques sur le réseau actuel et la mise en place d'un plan englobant tous les aspects du transport actif sont essentiels. En conséquence, il est important de revoir ce point dans son entièreté. On parle ici des infrastructures, de l'entretien, de la signalisation, de la vitesse, etc. Nous avons donc ajouté au plan d'action l'identification des emplacements dangereux pour ensuite permettre la mise en place d'infrastructures sécuritaires.

Totalement en accord	En accord	En désaccord	Totalement en désaccord	Total
42	116	74	22	254

Connexions du réseau

Les sentiers et les pistes cyclables devraient relier les quartiers à des points stratégiques de la Municipalité comme les infrastructures, les atouts naturels, les sites patrimoniaux, etc.

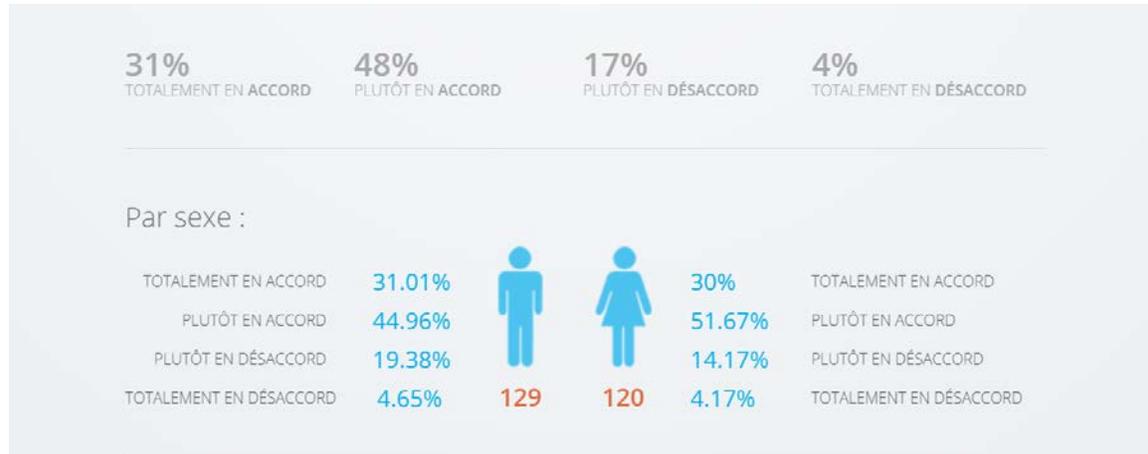


96 % des répondants souhaitent un engagement clair en ce qui a trait à cette proposition ceux-ci indiquent l'importance des liaisons entre les quartiers et les emplacements d'intérêt et entre les différents quartiers. Ces dites liaisons doivent permettre de se rendre d'un point A à B en toute sécurité, par tous les modes et types de transport actif, et ce sur l'ensemble du territoire de Chelsea. Il est donc évident que la création de tels liens est une priorité soulevée dans le Plan d'action 2021-2026.

Totalement en accord	En accord	En désaccord	Totalement en désaccord	Total
181	69	9	3	262

Corridors sur les routes

Plutôt que de construire des nouvelles pistes cyclables et des sentiers, la Municipalité devrait créer des corridors sécurisés sur les routes existantes, permettant ainsi aux cyclistes et piétons de les utiliser.

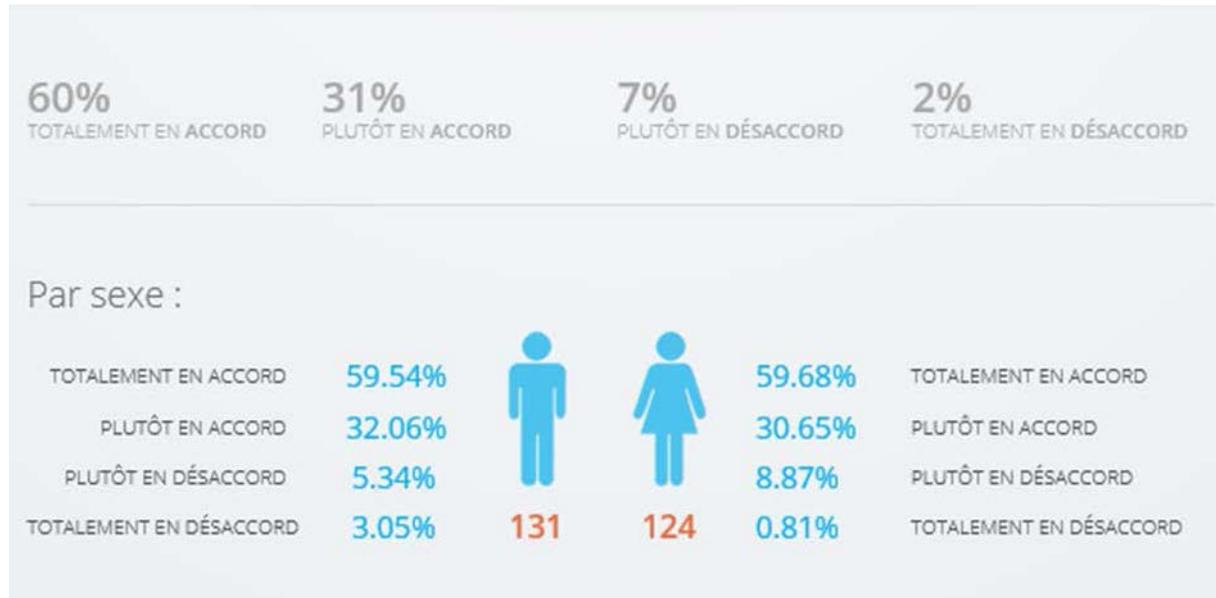


En règle générale, toutes nouvelles routes à Chelsea devraient prévoir une utilisation pour tous les utilisateurs particulièrement axes sur la sécurité.

Totalement en accord	En accord	En désaccord	Totalement en désaccord	Total
76	120	42	11	249

Pistes cyclables

Lorsqu'il n'est pas possible de créer une piste cyclable en bordure d'une route, la Municipalité devrait se concentrer à sécuriser les accotements de celle-ci, même si cela peut impliquer temporairement de retarder certains projets d'aménagement de nouvelles infrastructures en raison de limite budgétaire.

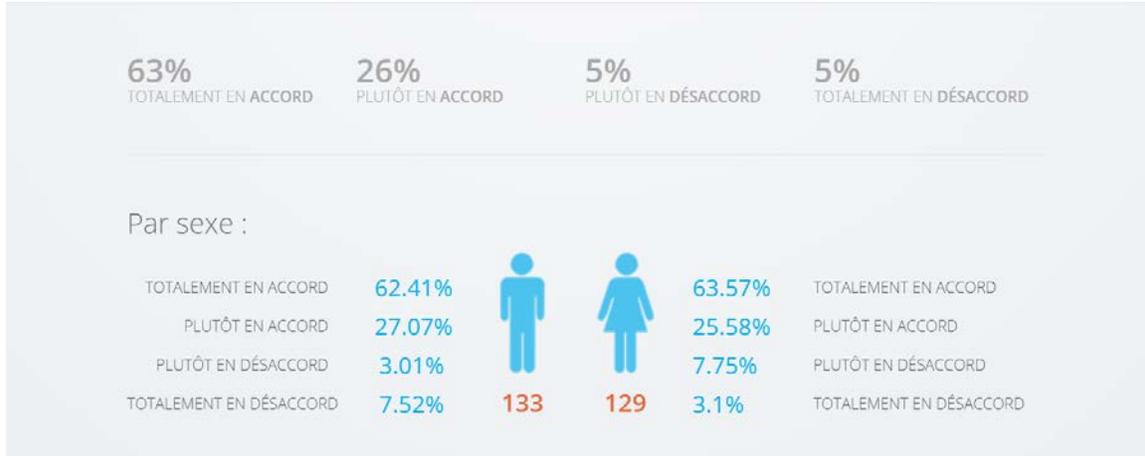


Plus de 91% des répondants sont en accord avec cette proposition qui est dorénavant ajouté à titre de priorité dans le Plan d'action. Des experts dans le domaine du transport actif seront consulté pour mieux orienter la prise de décision et ainsi mieux orienter les futurs projets d'aménagement en transport actif.

Totalement en accord	En accord	En désaccord	Totalement en désaccord	Total
152	80	18	5	255

Carte interactive

La Municipalité devrait ajouter à son site Web une carte virtuelle des pistes cyclables et des sentiers publics de Chelsea.



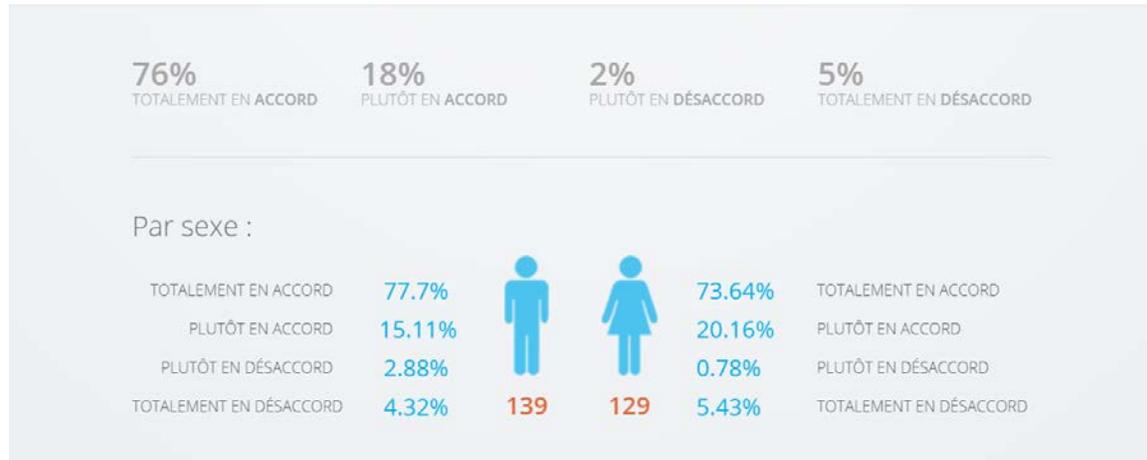
234 répondants, soit 90% indiquent être en accord avec cette proposition. Il est certain que la Municipalité devra trouver le moyen de promouvoir les infrastructures en transport actif et ce, tout en prenant en compte le respect des résidents avoisinant lesdites infrastructures.

Totalement en accord	En accord	En désaccord	Totalement en désaccord	Total
165	69	14	14	262

Liaisons aux villes voisines

La Municipalité devrait créer quelques sentiers et pistes cyclables qui se connectent à ceux des villes voisines.

Ces connexions seraient stratégiquement positionnées selon les besoins et les habitudes des résidents.

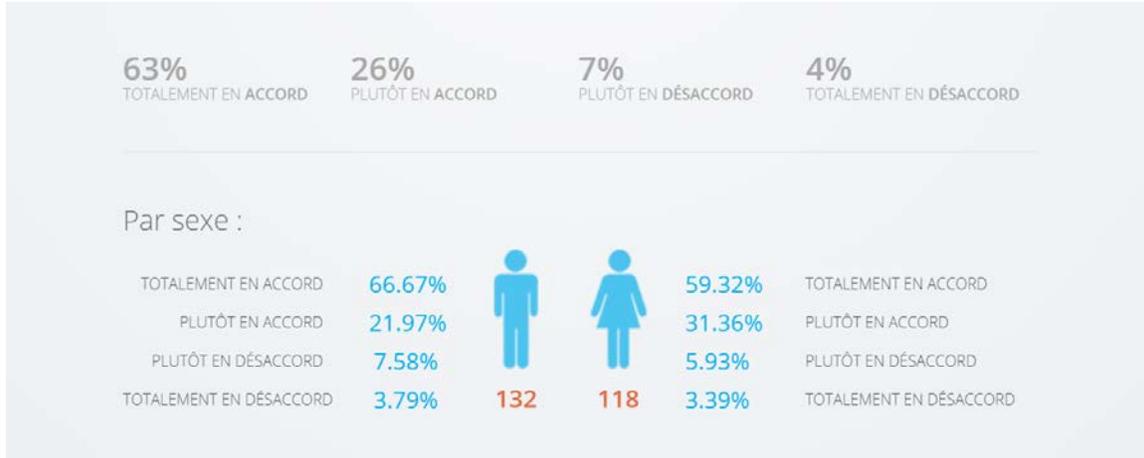


95% des répondants souhaiteraient être en mesure de se déplacer seuls ou leurs familles, vers le travail, l'école et autres de façon directe et sécuritaire. Le sentier communautaire semble être l'infrastructure de choix pour permettre de relier Chelsea à Gatineau et à la municipalité de la Pêche. Les répondants ont aussi mentionné l'importance des liaisons entre les différents quartiers de Chelsea, vers des lieux ou institutions d'intérêt. En conséquence, cette proposition a été ajoutée à la vision 2020 du PDTA.

Totalement en accord	En accord	En désaccord	Totalement en désaccord	Total
203	47	5	13	268

Agrandir le réseau

La Municipalité devrait ajouter de nouveaux sentiers et pistes cyclables afin d'agrandir l'offre déjà existante.

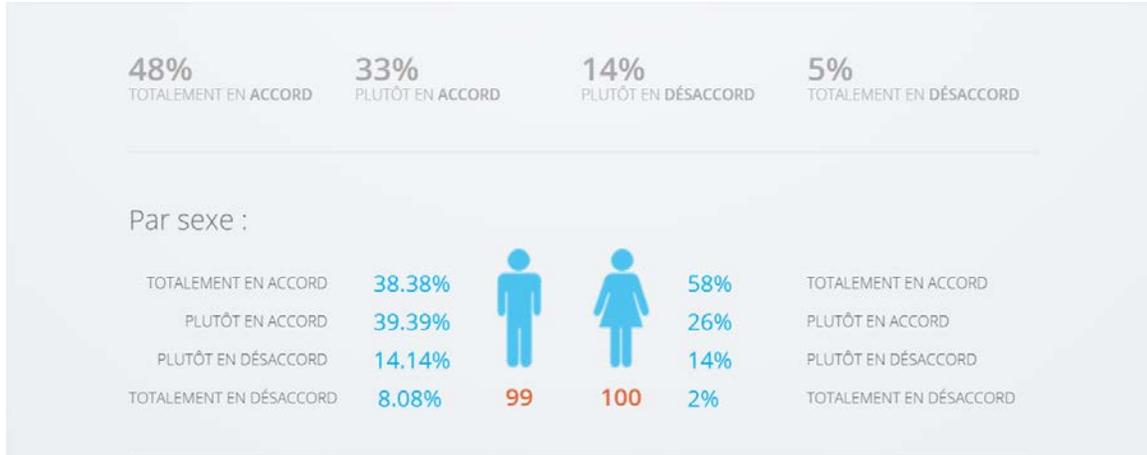


Plus de 89 % des répondants sont en accord avec l'agrandissement du réseau de transport actif. Adopter un principe de base pour systématiquement améliorer les routes et chemins en fonction des marcheurs et cyclistes lorsqu'ils font l'objet de travaux de réfection ou autre. Il est cependant essentiel que l'emplacement des futurs développements soit stratégiquement planifié afin de créer des liens directs et utilitaires. Ces infrastructures devront aussi être sécuritaires et bien entretenues en été comme en hiver. À la suite de ces réponses, ces modalités sont maintenant incluses dans le plan d'action, à la section d'entretien, de sécurité des réseaux et le plan de développement du réseau de transport actif à court, moyen et long terme.

Totallement en accord	En accord	En désaccord	Totallement en désaccord	Total
158	66	17	9	250

Selon nos moyens

La municipalité doit diriger une partie de son budget vers le transport actif sans augmenter les taxes.

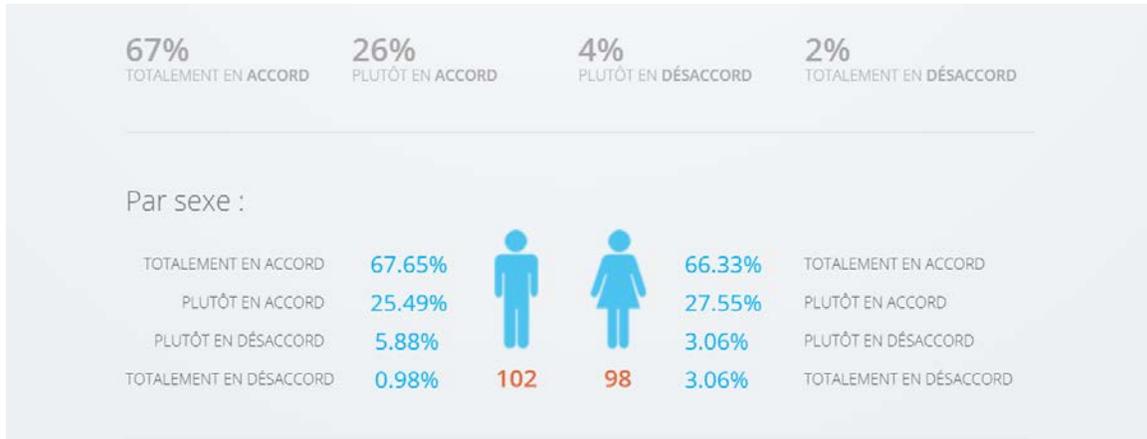


Résultats

Totalement en accord	En accord	En désaccord	Totalement en désaccord	Total
96	66	28	10	200

Balayage des pistes cyclables

La Municipalité doit travailler avec le ministère des transports du Québec pour s'assurer que les sentiers et les routes sont balayés régulièrement pour enlever les débris routiers.

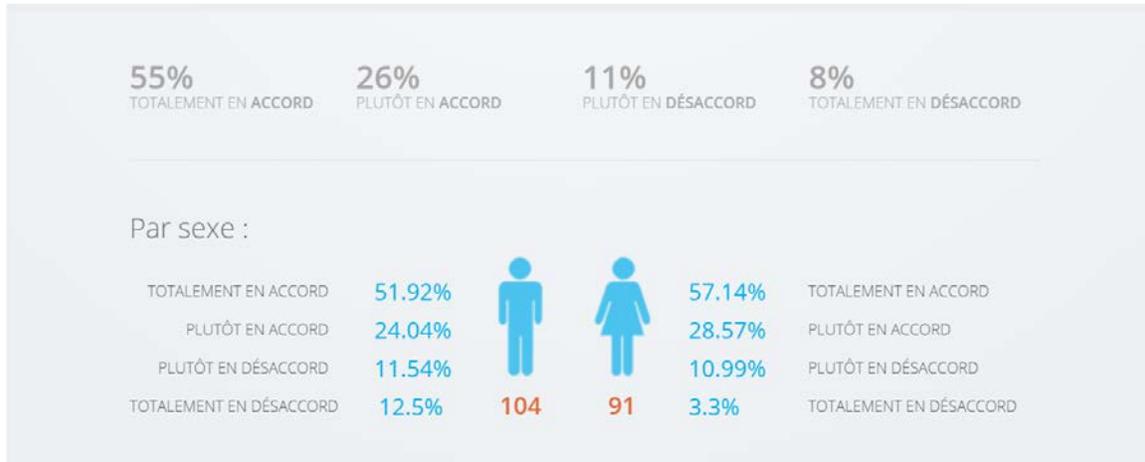


Résultats

Totalement en accord	En accord	En désaccord	Totalement en désaccord	Total
135	53	9	4	201

Réduction de la vitesse

La Municipalité doit faire plus pour réduire la vitesse sur la route, en particulier à proximité des écoles, des centres communautaires et des terrains de jeux pour enfants.

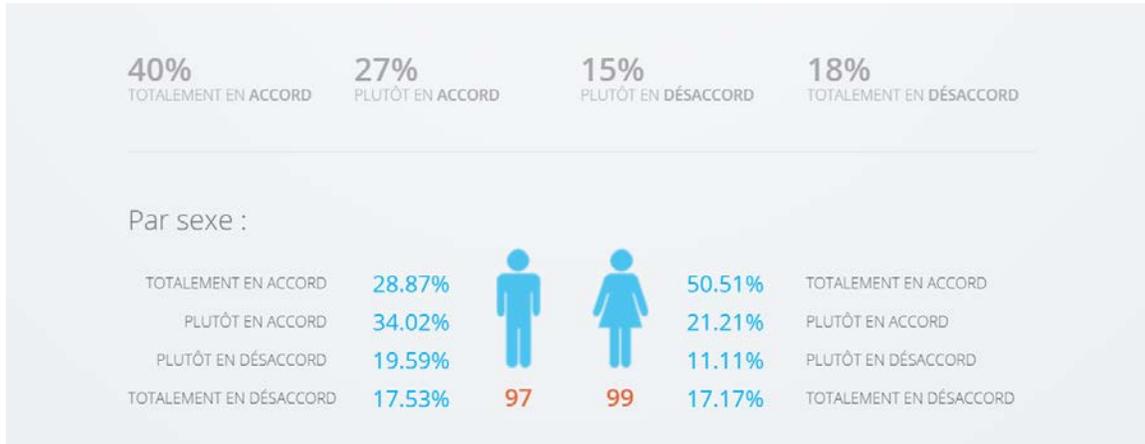


Résultats

Totalement en accord	En accord	En désaccord	Totalement en désaccord	Total
107	51	22	16	196

La ville investie trop dans les pistes cyclables

La Municipalité devrait aussi investir dans les réseaux de sentiers piétonniers.

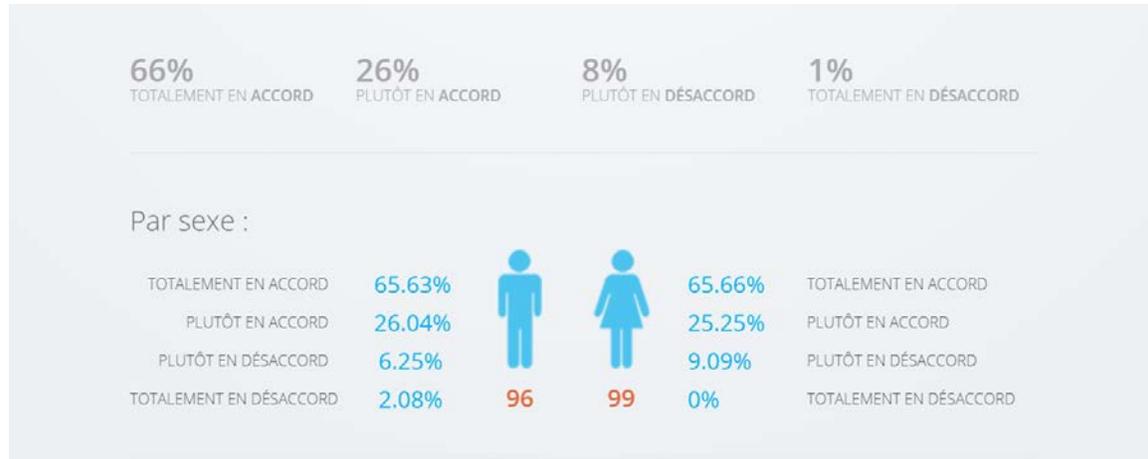


Résultats

Totalement en accord	En accord	En désaccord	Totalement en désaccord	Total
78	54	30	35	197

Entretien des infrastructures

Les trottoirs, les pistes cyclables et les accotements doivent être entretenus selon les mêmes normes que les routes : inspection des débris, nettoyage et déneigement doivent avoir lieu.

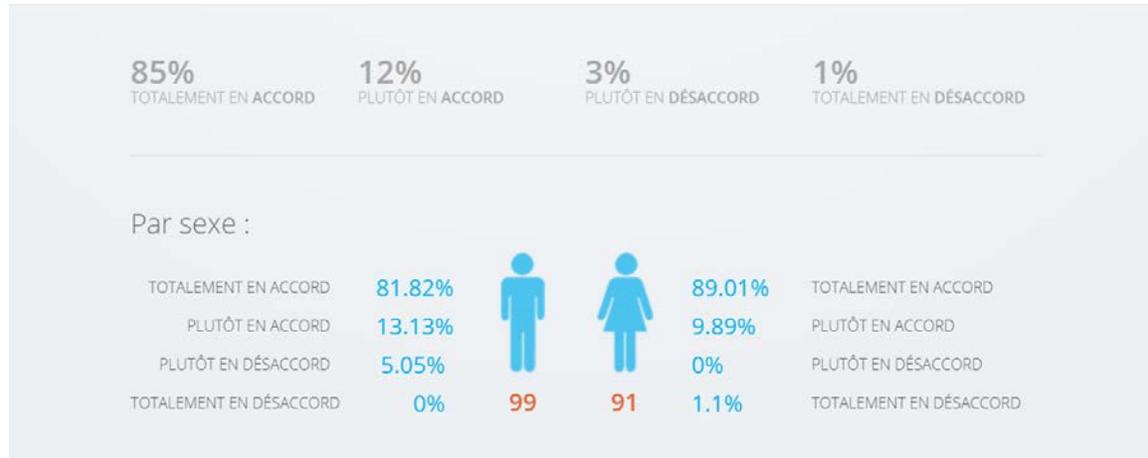


Résultats

Totalement en accord	En accord	En désaccord	Totalement en désaccord	Total
129	50	15	2	196

Examiner la situation dans son ensemble

Les transports actifs ne se limitent pas aux pistes cyclables. Chelsea doit aborder les routes et les projets de développement en tenant compte de tous les usagers : piétons, cyclistes, usagers des transports en commun, jeunes familles, etc.

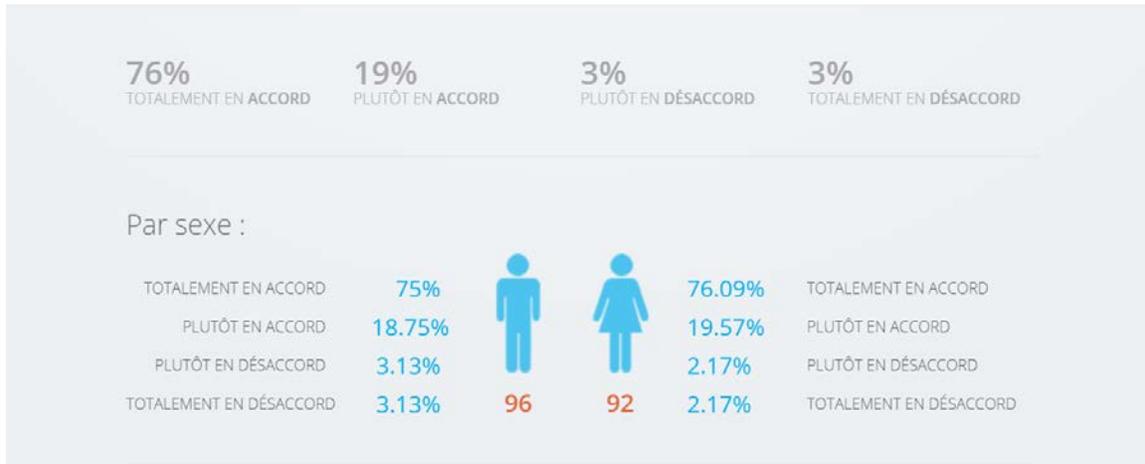


Résultats

Totalement en accord	En accord	En désaccord	Totalement en désaccord	Total
162	22	5	1	190

Préoccupations en matière de sécurité

Bien que la Municipalité a des sections sur ses routes qui sont sécuritaires, elles ne sont pas toujours bien reliées entre elles, ce qui rend difficile d'assurer la sécurité pour les déplacements utilitaires.

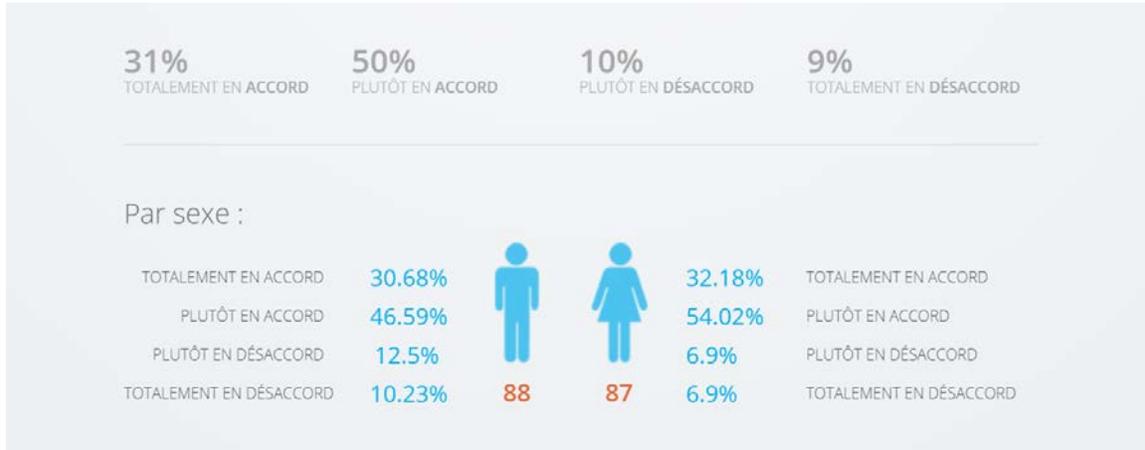


Résultats

Totalement en accord	En accord	En désaccord	Totalement en désaccord	Total
142	36	5	5	188

Trottoirs sur St-Clément

La Municipalité devrait installer des trottoirs sur le chemin St-Clément du secteur Farm Point, pour aider aux déplacements sécuritaires des villageois et usagers de la nouvelle piste du vieux chemin de fer vers le nouveau centre commercial du IGA sur la 105.

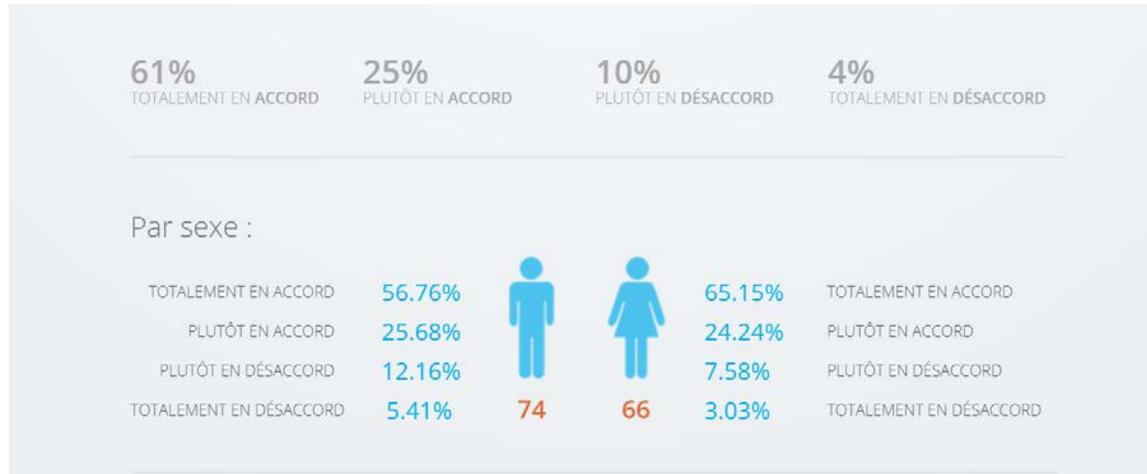


Résultats

Totalement en accord	En accord	En désaccord	Totalement en désaccord	Total
55	88	17	15	175

Signalisation innovante et éducative et mise en vigueur

La Municipalité devrait appliquer les leçons d'autres juridictions (y compris l'Europe) et placer stratégiquement des messages plus innovants pour promouvoir la sécurité (tels que les limites de vitesse, le partage des routes et une culture globale du transport actif), ainsi que travailler en étroite collaboration avec les forces de l'ordre pour en assurer son application.

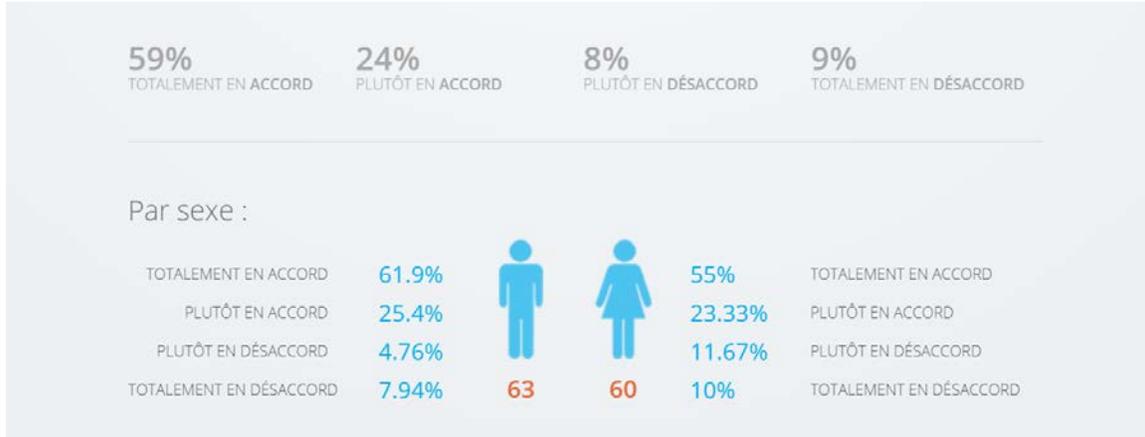


Résultats

Totalement en accord	En accord	En désaccord	Totalement en désaccord	Total
85	35	14	6	140

Nouvelle connexion au réseau

Un chemin pavé ou en poussière de pierre du chemin d'Old Chelsea à la rue de la technologie (Hautes-Plaines) est désespérément nécessaire pour relier Chelsea au réseau de Gatineau/Ottawa

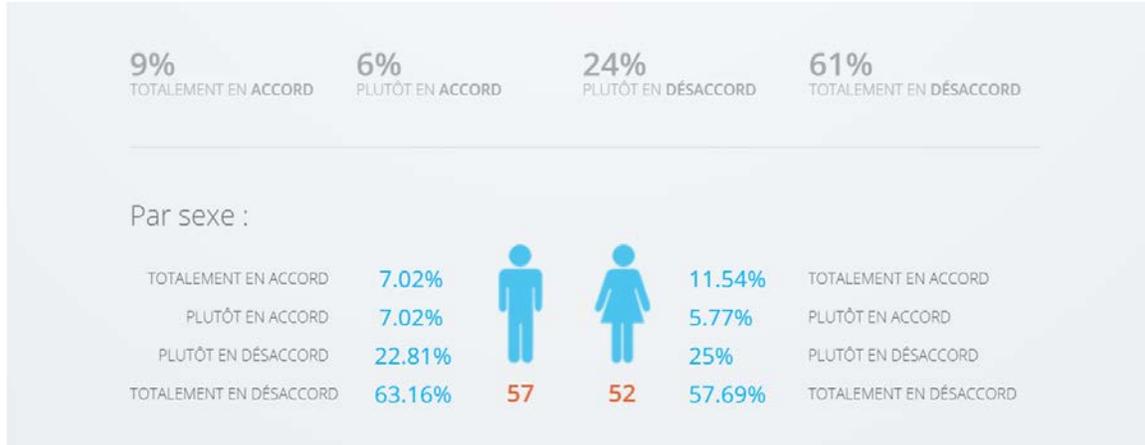


Résultats

Totalement en accord	En accord	En désaccord	Totalement en désaccord	Total
73	30	10	11	124

Sentier communautaire

Le sentier communautaire doit rester tel quel pour limiter le trafic. Il est bien utilisé actuellement. Si on y met de la poussière, les touristes vont affluer.

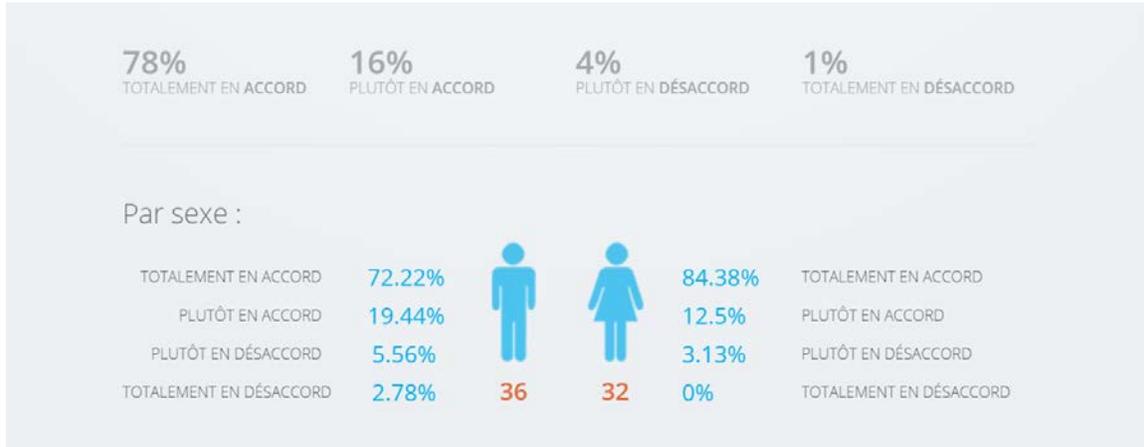


Résultats

Totallement en accord	En accord	En désaccord	Totallement en désaccord	Total
10	7	26	67	110

Implémentation d'intersection protégée pour vélo

Il est très important de protéger les intersections pour garantir la sécurité des usagers à vélo qui ne sont pas nécessairement adeptes de vélos. Par exemple, les intersections 105 / Old Chelsea, Kingsmere / Old Chelsea et l'intersection du chemin Old Chelsea et l'autoroute ne sont pas très sécuritaire pour les cyclistes et les piétons.

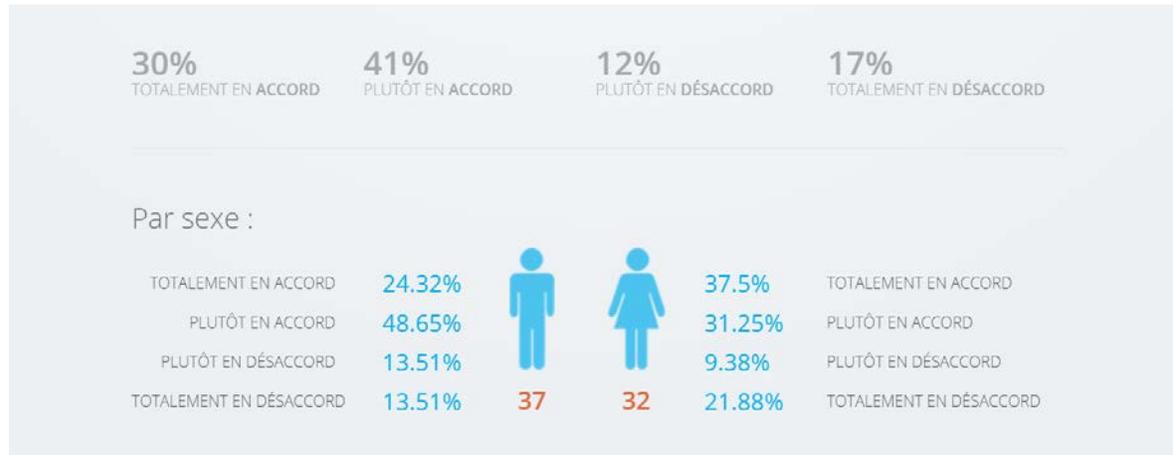


Résultats

Totalement en accord	En accord	En désaccord	Totalement en désaccord	Total
53	11	3	1	68

Déneigement et entretien des pistes cyclables l'hiver

Avec des hivers difficiles et beaucoup de neige, il serait important de commencer le déneigement des pistes cyclables pour permettre aux résidents de faire du vélo l'hiver. Les intersections seraient aussi une partie importante de ce plan, car c'est où se passe la majorité des accidents, avec de la glace noire par exemple.

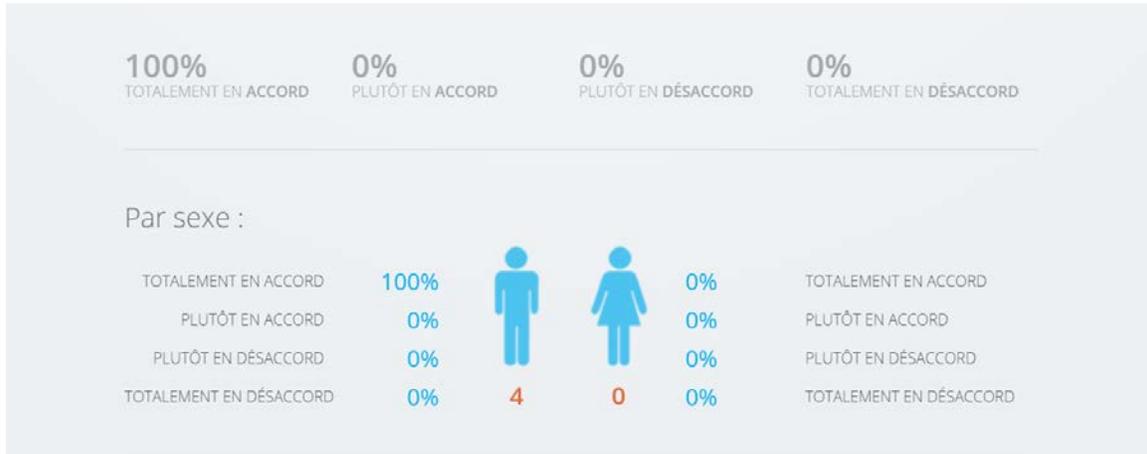


Résultats

Totalement en accord	En accord	En désaccord	Totalement en désaccord	Total
21	28	8	12	69

Voies cyclables protégées

Des études ont démontré que de simples lignes peintes et des flèches (fréquemment utilisées à Ottawa) ne constituent pas une infrastructure cyclable sécuritaire. La Municipalité devrait s'engager à ce que, dans la mesure du possible, des voies cyclables séparées et protégées constituent la norme minimale pour les nouvelles voies cyclables construites dans les zones à forte circulation de véhicules.



Résultats

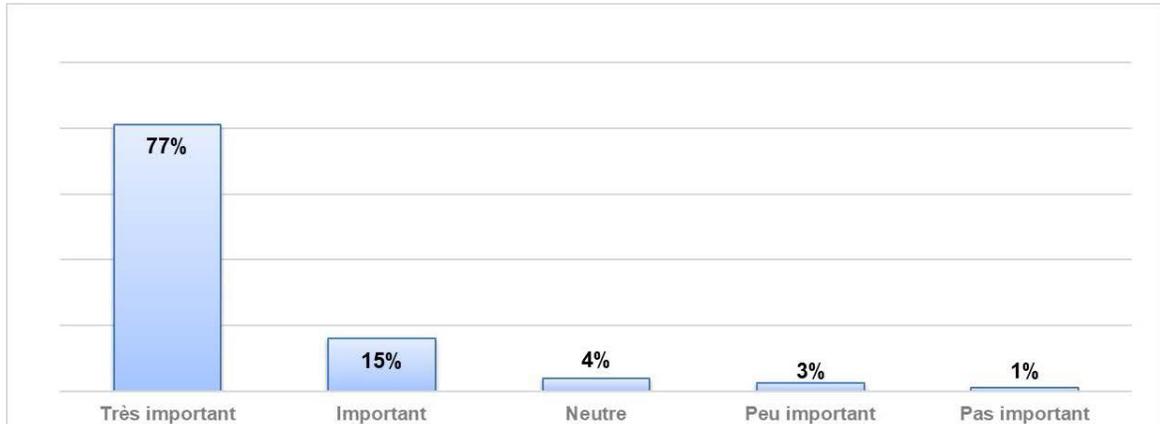
Totalement en accord	En accord	En désaccord	Totalement en désaccord	Total
4	0	0	0	4

Annexe B
**Sondage Survey
Monkey**

Transport Actif

Question 1 : Quelle importance accordez-vous au transport actif (marche, course, vélo, ski, raquette, canoë-kayak, etc.) à Chelsea?

Synthèse des résultats	Très important	Important	Neutre	Peu important	Pas important	Total
	203	40	10	6	3	263



Question 2 : À votre avis, y a-t-il assez d'infrastructures en place pour une utilisation raisonnable du transport actif (marche, course, vélo, ski, raquette, canoë-kayak, etc.)?

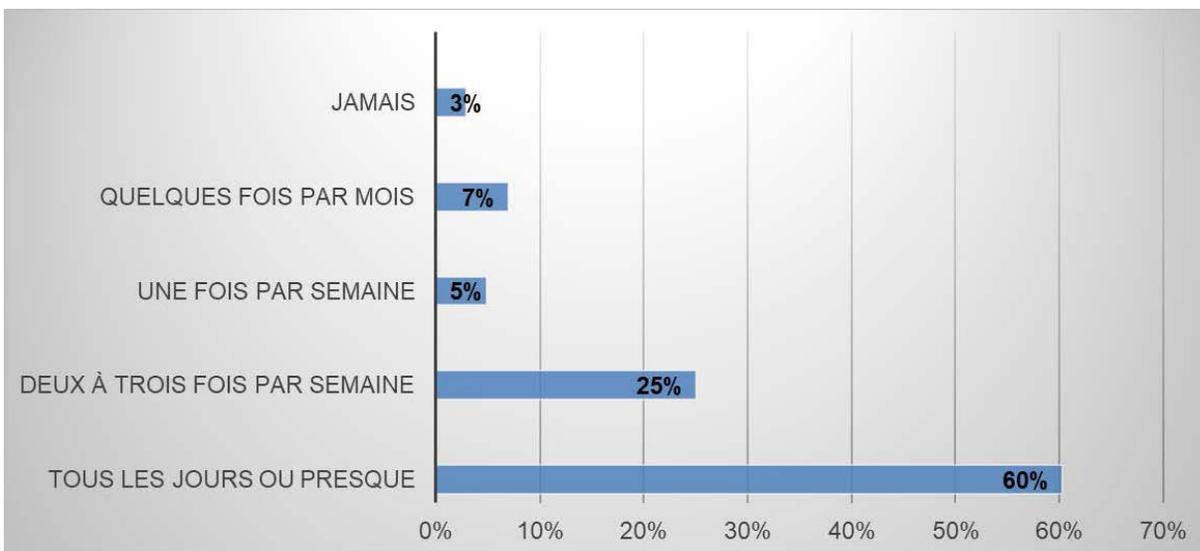
Synthèse des résultats	Oui	Non	Total
	88	179	267



Habitudes de déplacement

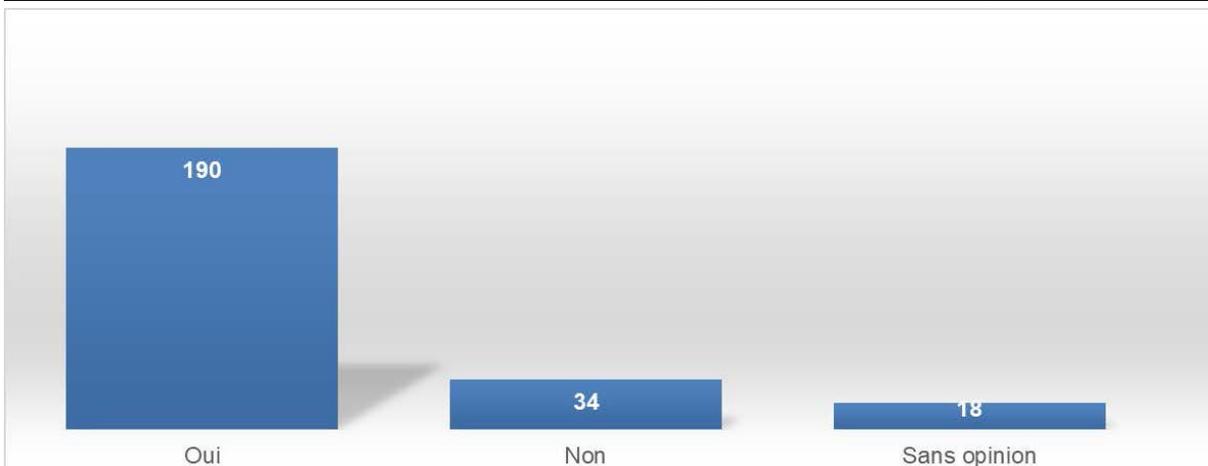
Question 3 : À quelle fréquence optez-vous pour un moyen de transport actif (marche, course, vélo, ski, raquette, canoë-kayak, etc.) lors de vos déplacements récréatifs ou utilitaires ?

Synthèse des résultats	Tous les jours ou presque	Deux à trois fois par semaine	Une fois par semaine	Quelques fois par mois	Jamais	Total
	60%	25%	5%	7%	3%	244



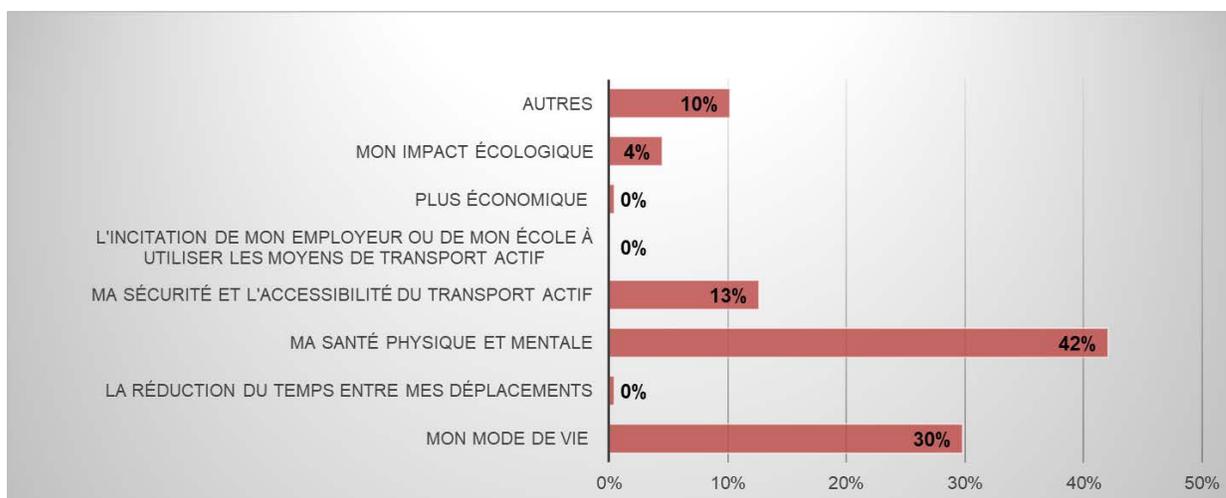
Question 4 : Aimerez-vous utiliser un moyen de transport actif plus fréquemment ?

Synthèse des résultats	Standart	%
Oui	190	79%
Non	34	14%
Sans opinion	18	7%
Total	242	100 %



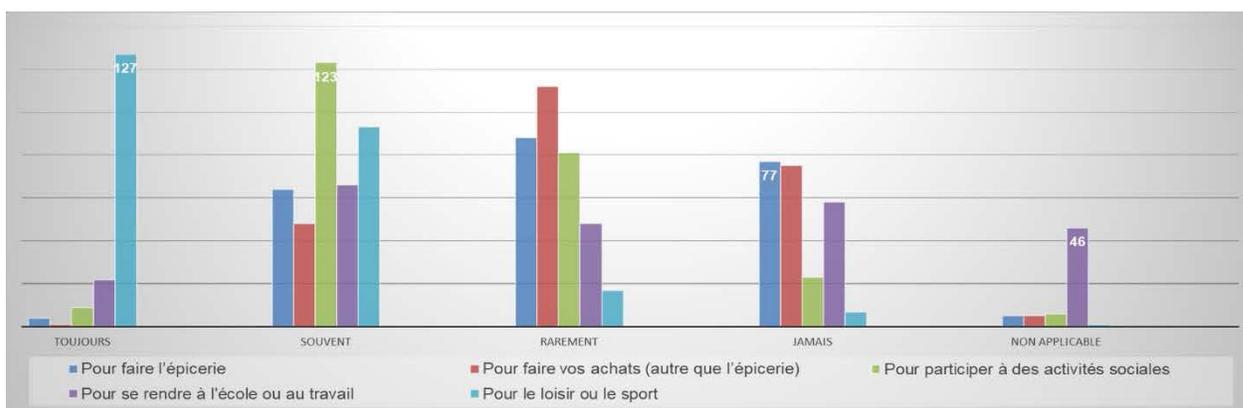
Question 5 : Quels sont les facteurs qui influencent vos choix en matière de moyen de transport actif ?

Synthèse des résultats	Standart	%
Mon mode de vie	73	30%
La réduction du temps entre mes déplacements	1	0%
Ma santé physique et mentale	103	42%
Ma sécurité et l'accessibilité du transport actif	31	13%
L'incitation de mon employeur ou de mon école à utiliser les moyens de transport actif	0	0%
Plus économique	1	0%
Mon impact écologique	11	4%
Autres	25	10%
Total	245	100%



Question 6 : De mai à octobre, lorsque vous vous déplacez pour les raisons suivantes, à quelle fréquence utilisez-vous un moyen de transport actif ?

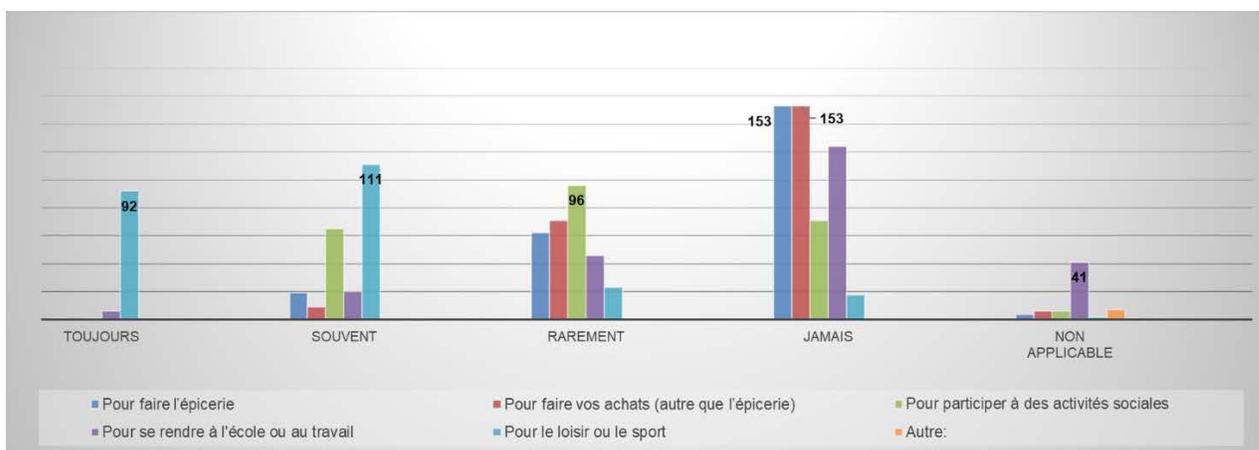
Synthèse des résultats	Toujours	Souvent	Rarement	Jamais	Non applicable
Pour faire l'épicerie	4	64	88	77	5
Pour faire vos achats (autre que l'épicerie)	1	48	112	75	5



Pour participer à des activités sociales	9	123	81	23	6
Pour se rendre à l'école ou au travail	22	66	48	58	46
Pour le loisir ou le sport	127	93	17	7	1

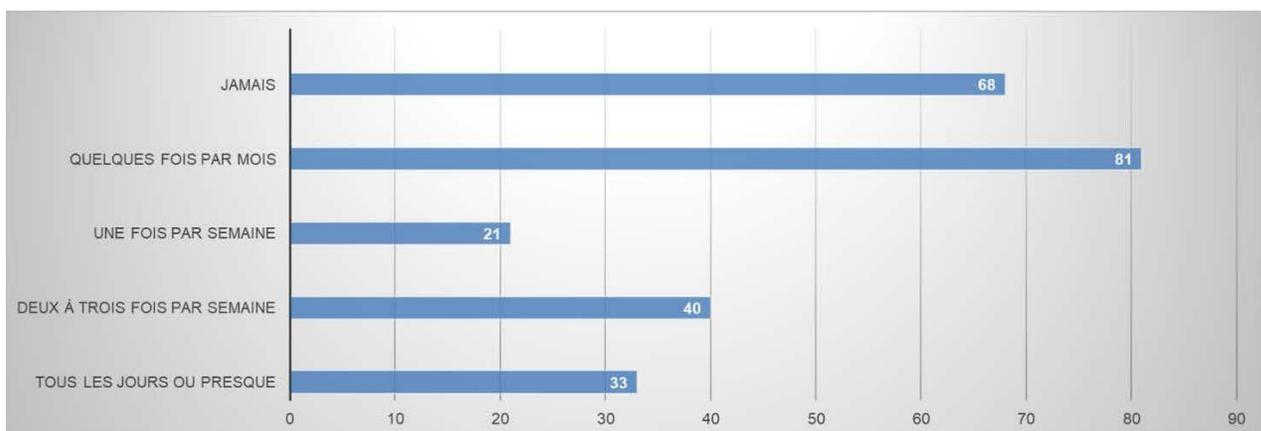
Question 7 : En hiver, lorsque vous vous déplacez pour les raisons suivantes, à quelle fréquence utilisez-vous un moyen de transport actif?

Synthèse de résultats	Toujours	Souvent	Rarement	Jamais	Non applicable
Pour faire l'épicerie	1	19	62	153	4
Pour faire vos achats (autre que l'épicerie)	0	9	71	153	6
Pour participer à des activités sociales	1	65	96	71	6
Pour se rendre à l'école ou au travail	6	20	46	124	41
Pour le loisir ou le sport	92	111	23	18	2
Autre:	0	0	0	0	7



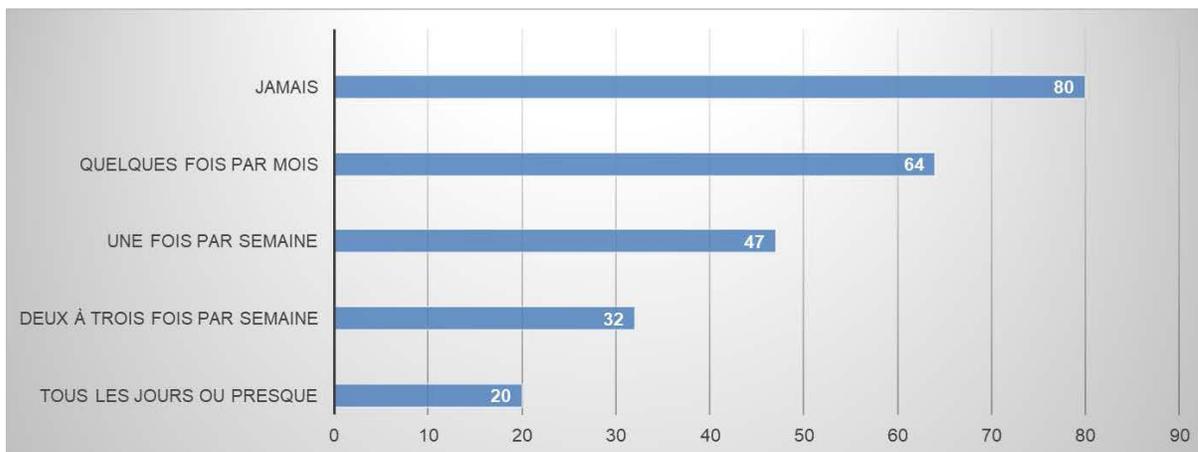
Question 8 : À quelle fréquence utilisez-vous le sentier communautaire (ancien corridor ferroviaire) au printemps, en été et en automne ?

Synthèse des résultats	Tous les jours ou presque	Deux à trois fois par semaine	Une fois par semaine	Quelques fois par mois	Jamais
	33	40	21	81	68



Question 9 : À quelle fréquence utilisez-vous le sentier communautaire (ancien corridor ferroviaire) en hiver ?

Synthèse des résultats	Tous les jours ou presque	Deux à trois fois par semaine	Une fois par semaine	Quelques fois par mois	Jamais	Total
	20	32	47	64	80	243



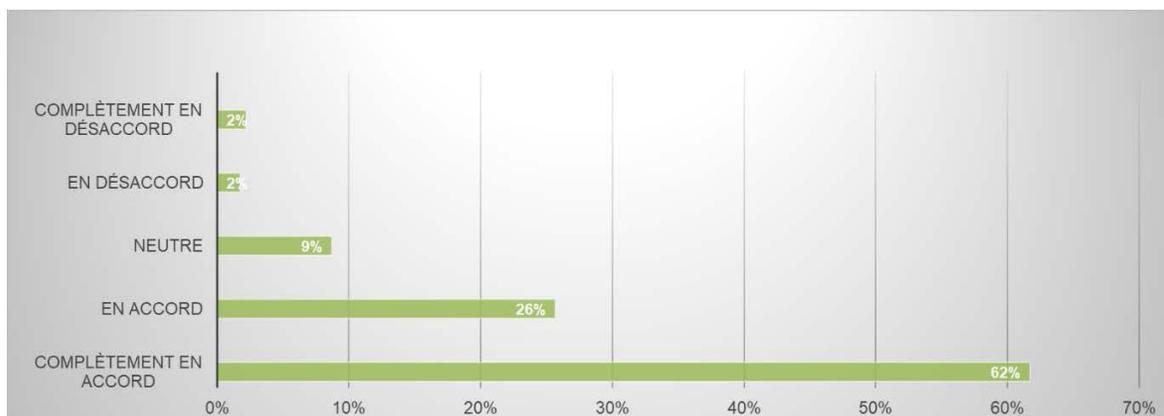
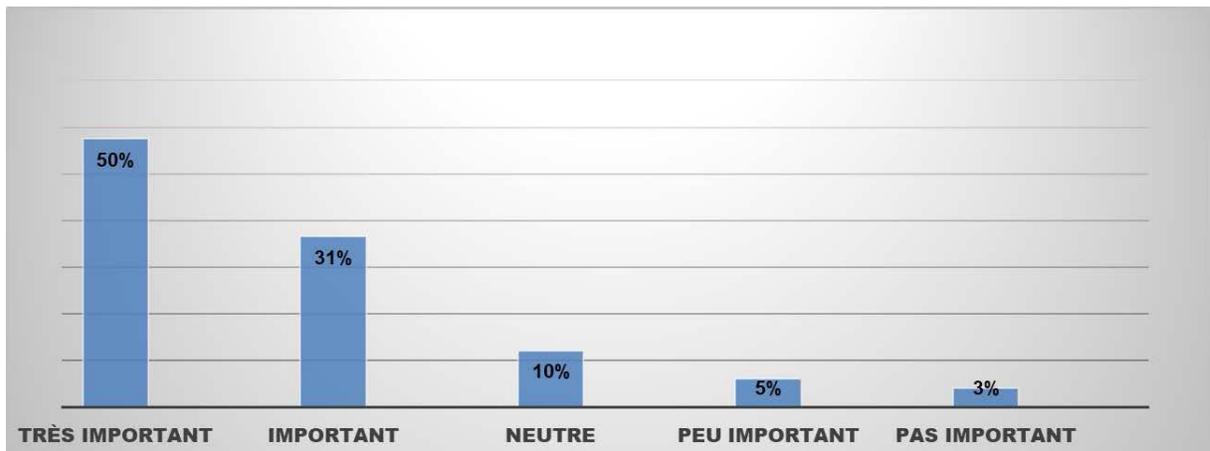
Opinion sur le transport actif

Question 10 : Améliorer les possibilités pour les résidents de se rendre au travail ou à d'autres endroits situés à l'extérieur de Chelsea par le biais d'un moyen de transport actif.

Synthèse des résultats	Très important	Important	Neutre	Peu important	Pas important	Total
	115	73	24	12	8	232

Question 11 : Mise en place d'un réseau plus convivial pour tous les moyens de transport actif et ce, pour les utilisateurs de tous les âges et pour toutes les capacités physiques.

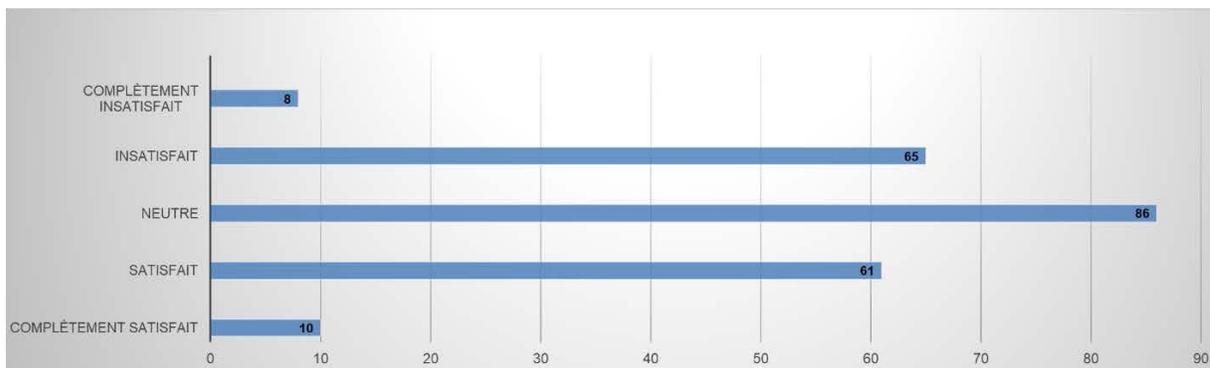
Synthèse des résultats	Complètement en accord	En accord	Neutre	En désaccord	Complètement en désaccord	Total
Standart	142	59	20	4	5	230
%	62%	26%	9%	2%	2%	100



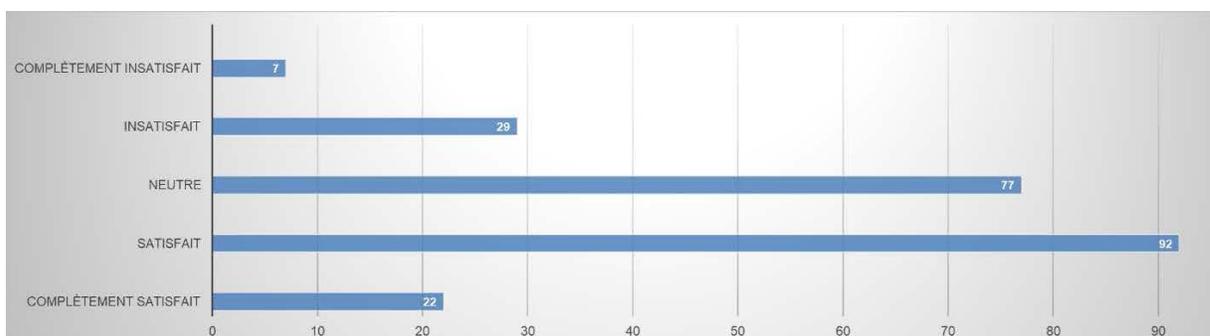
Question 12 : À quels défis ou obstacles êtes-vous confrontés lors de vos déplacements sur le réseau de transport actif de la municipalité? Est-ce que quelque chose vous empêche de l'utiliser quotidiennement ?

Synthèse des résultats	Total
La qualité du réseau n'est présentement pas adéquate / manque d'entretien.	47
Le réseau n'est pas sécuritaire.	57
Il n'existe pas de carte répertoriant l'ensemble des pistes cyclables et les sentiers pédestres du réseau.	11
Il y a un manque de connectivité avec les municipalités et les villes avoisinantes.	37
Il y a un manque de convivialité pour les différents moyens de transport actif, et ce, pour les utilisateurs de tous les âges et les capacités physiques.	28
Il y a un manque de connectivité avec les moyens de transport publics pour faciliter les déplacements quotidiens (manque d'arrêts, de supports pour vélos, lacunes dans les horaires d'autobus, etc.).	12
Autre :	34

Question 13 : Quel est votre niveau de satisfaction face à la signalisation en place sur le réseau de transport actif? (Accotements pavés, pistes cyclables marquées, chaussées partagées sur route, etc.)

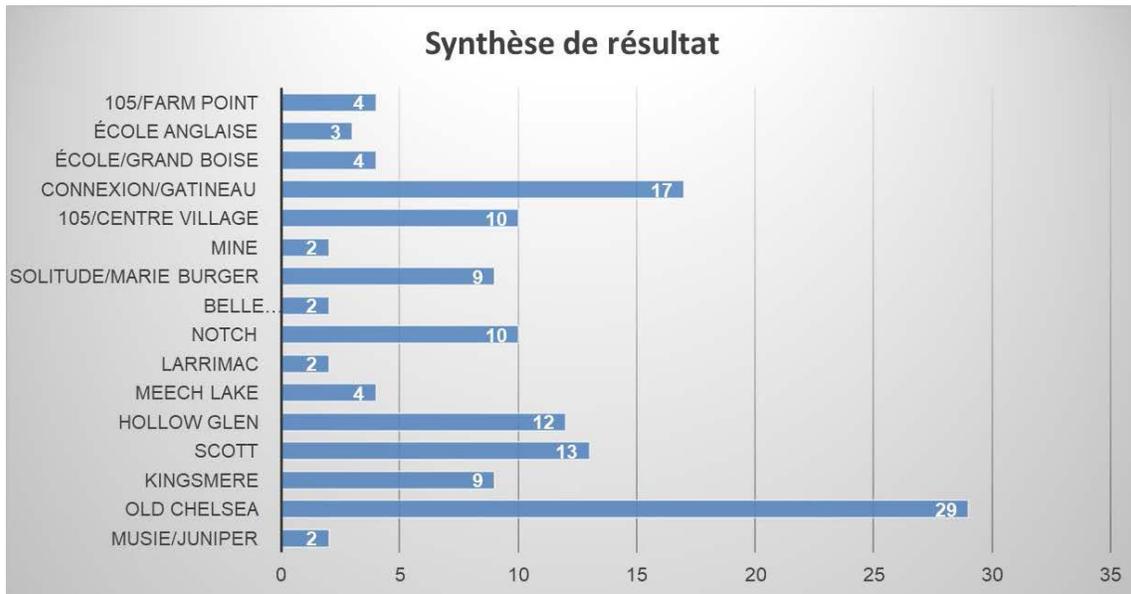


Question 14 : Quel est votre niveau de satisfaction face à la sécurité sur les sentiers de quartier à usages multiples ? (Ces sentiers sont à l'écart de la circulation automobile. Ils sont généralement reliés aux quartiers résidentiels et non asphaltés.)

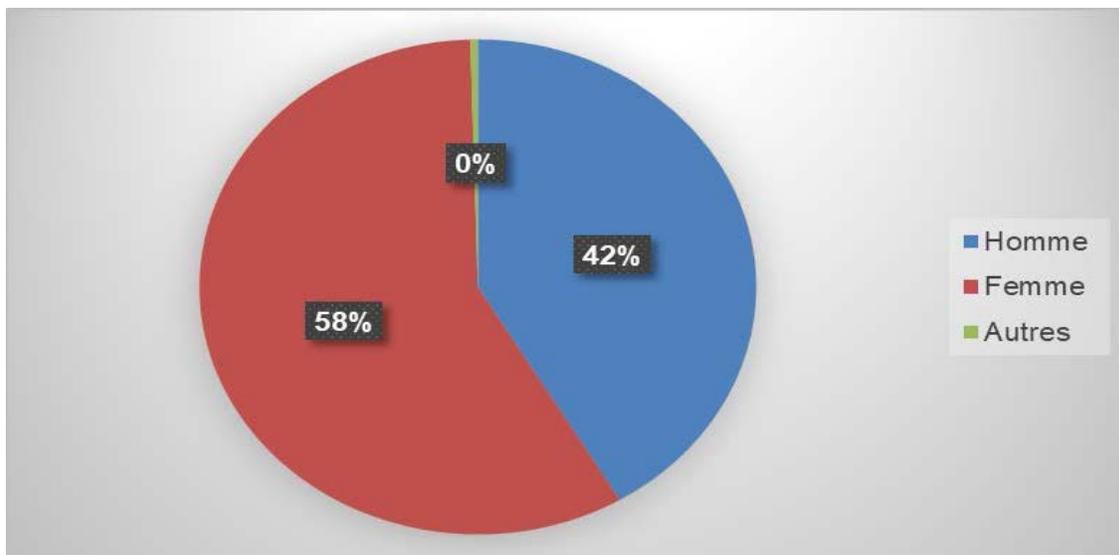


Informations des répondant

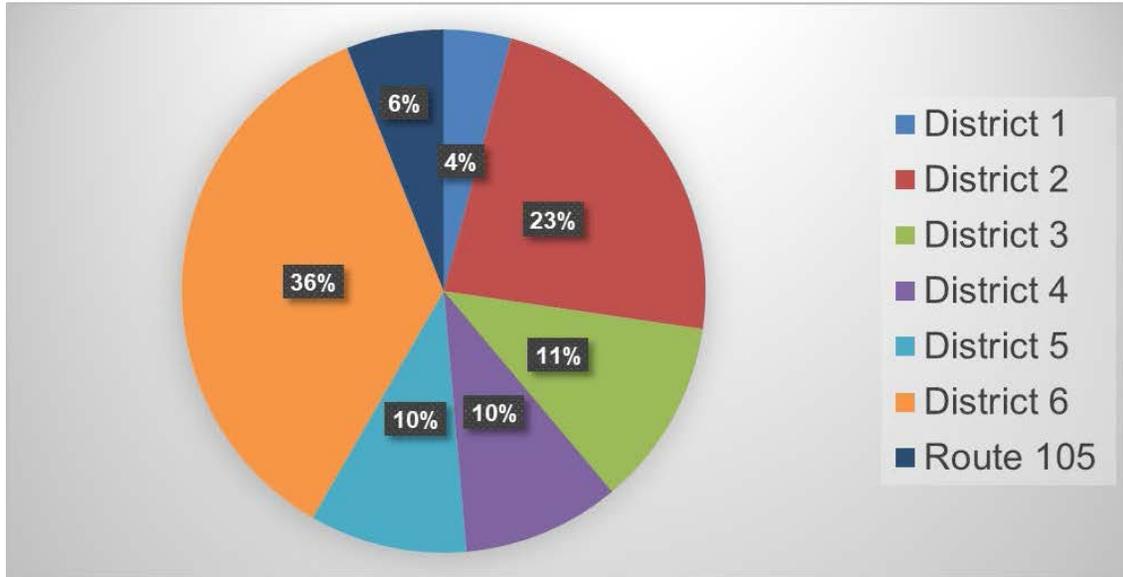
Question 15 : Groupe d'âge



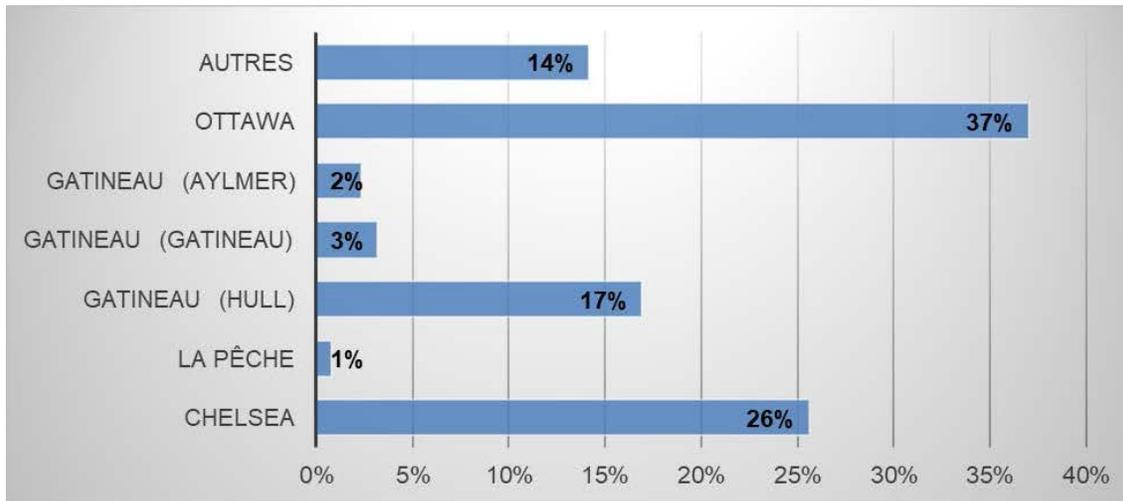
Question 16 : Distribution selon les sexes



Question 18 : Nom de rue / secteur domiciliaire



Question 19 : Lieu d'emploi ou d'études





Bilan offre-demande commerciale

Municipalité de Chelsea

Septembre 2020

1. Mise en contexte et objectifs du mandat
2. La zone d'étude
3. L'offre commerciale de la municipalité de Chelsea
4. La demande commerciale de la municipalité de Chelsea
5. Bilan offre – demande
6. Synthèse des constats
7. Références



1. MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS DU MANDAT

Mise en contexte

- De nouveaux développements immobiliers dans les deux périmètres d'urbanisation, le Centre-village et Farm Point, ont eu lieu au cours des dernières années. Cela est entre autres une conséquence de l'installation d'infrastructures d'assainissement ayant permis le développement de nouveaux lotissements résidentiels et mixtes.
- Plusieurs citoyens de la municipalité de Chelsea ont mentionné leur inconfort par rapport à une surreprésentation de commerces axés sur le tourisme, plutôt que répondant aux besoins des résidentes et résidents.
- À cet égard, la municipalité de Chelsea souhaite obtenir un bilan de l'offre et de la demande commerciales pour identifier des opportunités à combler et mieux orienter son développement.

Objectifs du mandat

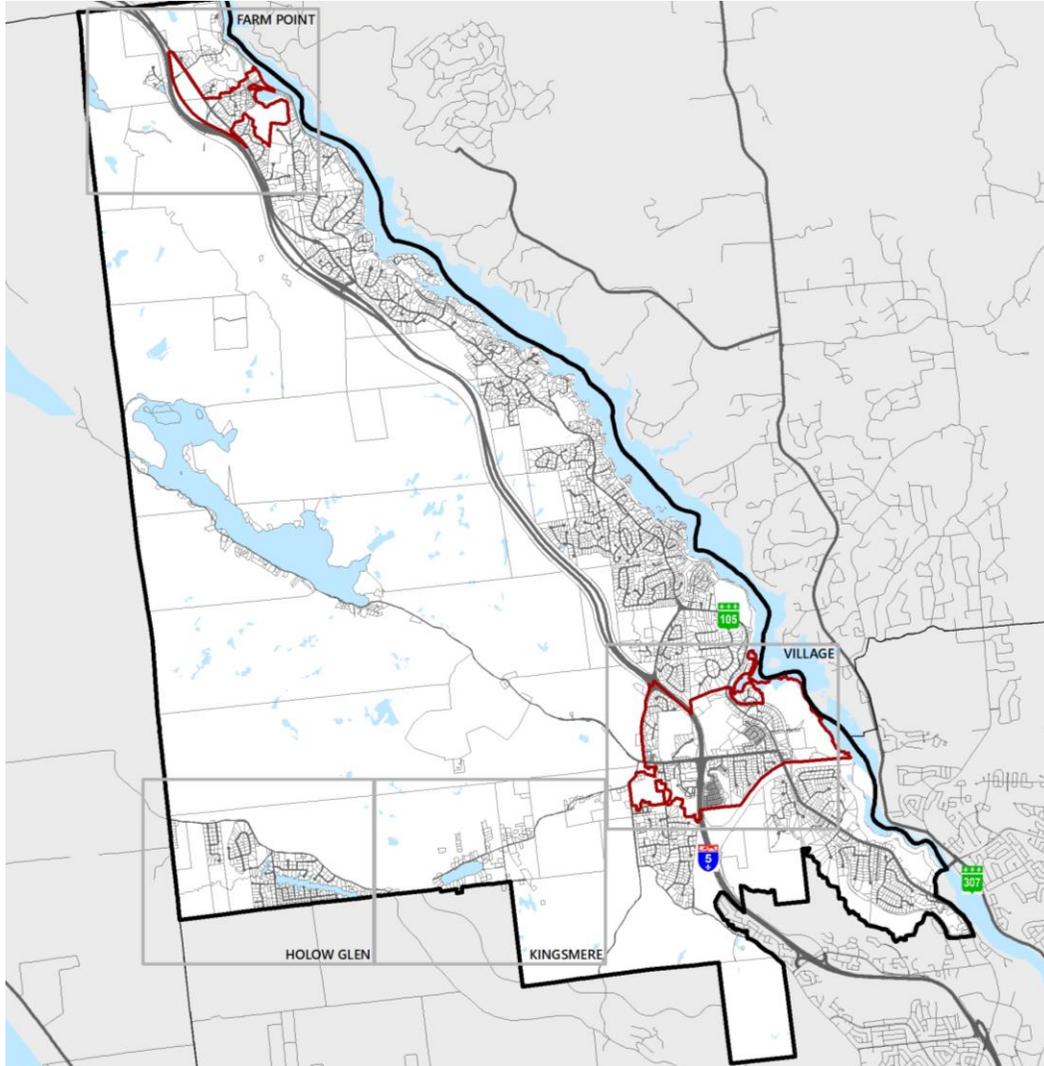
- Ce mandat vise à assurer une **diversité et une proximité des biens et services** sur le territoire de la municipalité de Chelsea de façon à offrir davantage de choix de consommation, à réduire les distances à parcourir, à faciliter le transport actif et à encourager l'achat et les emplois locaux pour maximiser les retombées positives sur l'économie locale.
- Plus spécifiquement, le mandat a pour objectif d'analyser **l'adéquation entre l'offre commerciale et la demande** de façon à identifier les **fuites ou les surplus en termes de superficies commerciales** dans la municipalité de Chelsea.
- Cette analyse permettra d'**identifier les types de commerces à privilégier** sur le territoire de la municipalité pour répondre aux besoins des habitants.



2. LA ZONE D'ÉTUDE

2. LA ZONE D'ÉTUDE

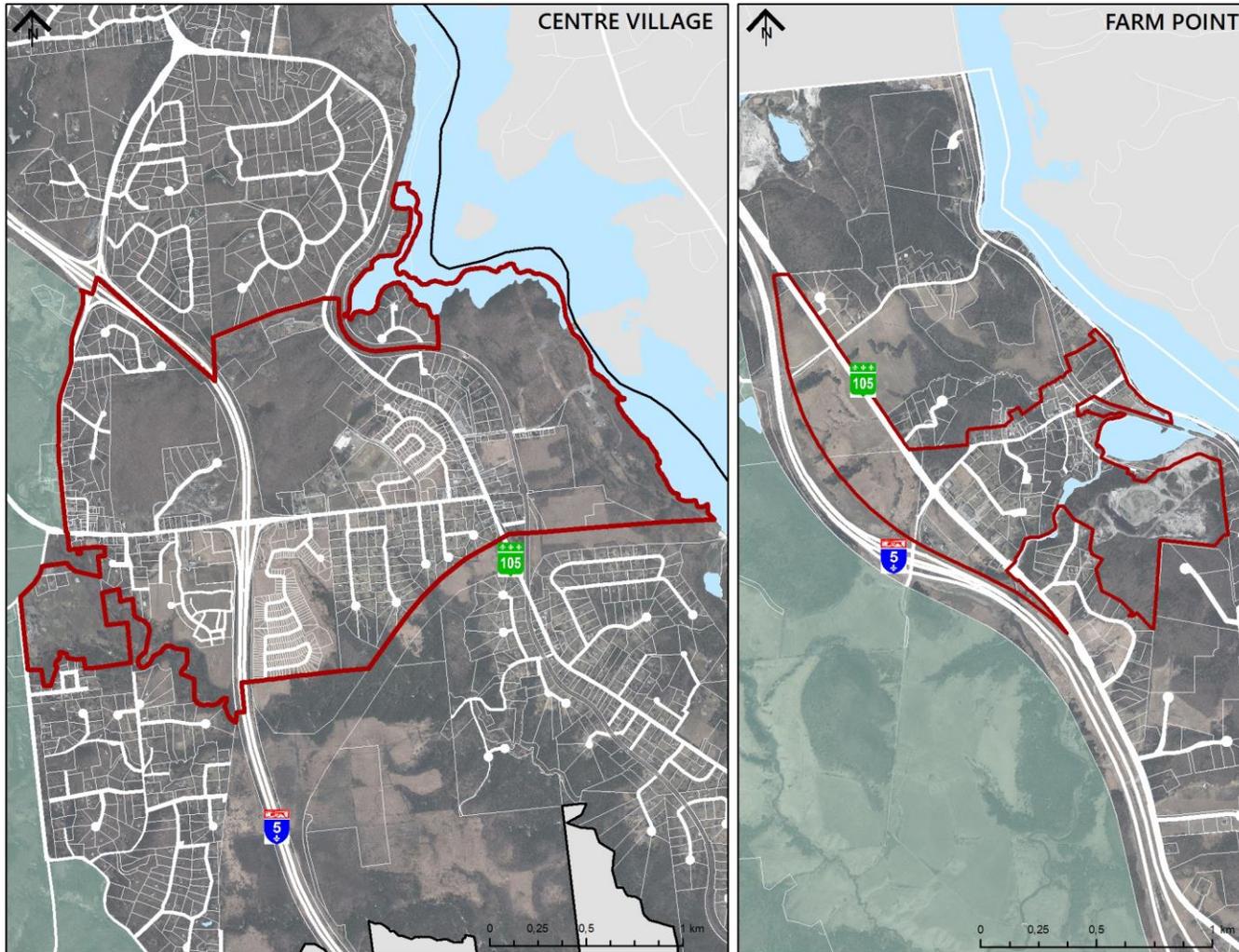
2.1 LA MUNICIPALITÉ DE CHELSEA



- La municipalité de Chelsea couvre une superficie de 11 377 hectares.
- Le territoire est bordé à l'est par la rivière Gatineau et par le parc de la Gatineau à l'ouest, qui compose 17 % du territoire de la MRC des Collines de l'Outaouais.
- La municipalité de Chelsea comprend deux périmètres d'urbanisation : **Centre-village** et **Farm Point**, tel qu'identifié au schéma d'aménagement révisé de la MRC des collines de l'Outaouais.

2. LA ZONE D'ÉTUDE

2.2 LES PÉRIMÈTRES D'URBANISATION



CENTRE-VILLAGE

- Le périmètre couvre une **superficie de 4 849 239 m²**.
- Il s'articule autour du **chemin Old Chelsea** et de l'**A-5**, et jouxte la **rivière Gatineau**.
- L'autoroute de la Gatineau (A-5) relie la ville d'Ottawa et comporte un **débit journalier moyen** annuel qui s'élève entre 11 600 et 14 500 automobiles au nord du chemin Old Chelsea, et à 21 900 automobiles au sud.
- Dans le Centre-village, les commerces se retrouvent en majorité aux abords du chemin Old Chelsea et du chemin Scott, mais également de la route 105.

FARM POINT

- Le périmètre couvre une **superficie de 1 700 683 m²**.
- Il s'articule autour de la **route 105**, dans le nord de Chelsea, en rive de la **rivière Gatineau**.
- Dans le périmètre d'urbanisation de Farm Point, les commerces se retrouvent en majorité aux abords de la route 105.



3. L'OFFRE COMMERCIALE DE LA MUNICIPALITÉ DE CHELSEA

- La présente section dresse un portrait de l'offre commerciale de la municipalité de Chelsea afin d'évaluer son adéquation à une composition commerciale jugée idéale.
- **Les sous-sections suivantes seront abordées :**
 - 3.1 Répartition de l'offre commerciale
 - 3.2 Distribution spatiale de l'offre commerciale
 - 3.3 Présence de services publics et d'institutions
 - 3.4 Inoccupation des locaux commerciaux
 - 3.5 Méthodologie d'analyse des ventes théoriques
 - 3.6 La valeur de l'offre commerciale

3. L'OFFRE COMMERCIALE DE LA MUNICIPALITÉ DE CHELSEA

3.1 RÉPARTITION DE L'OFFRE COMMERCIALE



ACHATS COURANTS

Achats fréquents faits avec un minimum d'efforts et situés à courte distance : épicerie, pharmacie, bureau de poste, banque...



ACHATS SEMI-COURANTS

Achats fréquents, mais moins impulsifs; ils favorisent la visite des commerces similaires afin d'en comparer l'offre et les prix : quincaillerie, vêtements, tissus, coiffure, cordonnier, fleuriste...



ACHATS RÉFLÉCHIS

Achats peu fréquents et qui nécessitent souvent un investissement d'argent plus important, plus coûteux; il y a comparaison de la marchandise, de sa qualité, du prix, du style; la distance à parcourir importe moins : bijoux, accessoires automobiles, professionnels, matériel informatique et électronique...



RESTAURATION ET DIVERTISSEMENT

La consommation sur place crée de l'achalandage sur la rue; elle nécessite du stationnement de longue durée: bistro, salle de spectacle, hôtel...

Typologies commerciales

Source de la typologie : Rues principales, La composition commerciale idéale, Fiche conseil n° 12

Note au lecteur : Les usages suivants n'ont pas été inclus dans l'analyse commerciale : clubs privés, activités industrielles et de construction, espaces de bureaux, entreposage et stationnement.

3. L'OFFRE COMMERCIALE DE LA MUNICIPALITÉ DE CHELSEA

3.1 RÉPARTITION DE L'OFFRE COMMERCIALE

Répartition de l'offre commerciale selon les typologies – Ensemble du territoire

Typologies	Offre	Répartition (%)	Répartition idéale (%)
Achats courants	11	11	10 à 15
Commerce	10	91	66
Service	1	9	34
Achats semi-courants	16	16	29 à 34
Commerce	6	38	65
Service	10	63	35
Achats réfléchis	32	32	33 à 42
Commerce	14	44	35
Service	18	56	65
Restauration et divertissement	41	41	16 à 21
Divertissement	11	27	
Hébergement	9	23	
Restauration	21	51	
Somme	100	100	100

Constats

- La proportion de commerces d'achats courants est considérée comme étant idéale.
- L'offre commerciale inclut peu de commerces d'achats semi-courants (quincaillerie, fleuriste, coiffeur, etc.). La proportion est de 16 % alors que, selon une répartition idéale, elle devrait s'élever entre 29 et 34 %.
- L'offre commerciale inclut presque suffisamment des commerces d'achats réfléchis. La proportion est de 32 % alors que, selon une répartition idéale, elle devrait s'élever entre 33 et 42 %.
- Près de la moitié des commerces de Chelsea offrent de la restauration ou du divertissement (41 %). Cette proportion devrait se situer entre 16 et 21 %.

Source de la répartition idéale : Rues principales, La composition commerciale idéale, Fiche-conseil n° 12

Source des données : Municipalité de Chelsea

3. L'OFFRE COMMERCIALE DE LA MUNICIPALITÉ DE CHELSEA

3.1 RÉPARTITION DE L'OFFRE COMMERCIALE

Répartition de l'offre commerciale selon les typologies – Centre-village

Typologies	Offre	Répartition (%)	Répartition idéale (%)
Achats courants	5	8	10 à 15
Commerce	5	100	66
Service	0	0	34
Achats semi-courants	10	16	29 à 34
Commerce	4	40	65
Service	6	60	35
Achats réfléchis	19	31	33 à 42
Commerce	6	32	35
Service	13	68	65
Restauration et divertissement	27	44	16 à 21
Divertissement	6	22	
Hébergement	4	15	
Restauration	17	63	
Somme	62	100	100

Constats

- L'offre en commerces et les services courants sont presque suffisants dans le Centre-village (8 % au lieu d'entre 10 et 15 %).
- L'offre en commerces et services d'achats semi-courants est limitée dans le Centre-village puisqu'elle atteint environ la moitié de la proportion idéale (16 % au lieu de 29 à 34 %).
- Les commerces d'achats réfléchis sont presque suffisants (31 % au lieu d'entre 33 et 42 %).
- La restauration et le divertissement représentent près de la moitié de l'offre commerciale (44 %), ce qui correspond à presque le double d'une proportion idéale. *À noter: cela ne doit pas être interprété comme un trop grand nombre de commerces de restauration et de divertissement, mais plutôt comme un manque d'autres types de commerces.*

Source de la répartition idéale : Rues principales, La composition commerciale idéale, Fiche-conseil n° 12

Source des données : Municipalité de Chelsea

3. L'OFFRE COMMERCIALE DE LA MUNICIPALITÉ DE CHELSEA

3.1 RÉPARTITION DE L'OFFRE COMMERCIALE

Répartition de l'offre commerciale selon les typologies – Farm Point

Typologies	Offre	Répartition (%)	Répartition idéale (%)
Achats courants	3	38	10 à 15
Commerce	3	100	66
Service	0	0	34
Achats semi-courants	1	13	29 à 34
Commerce	0	0	65
Service	1	100	35
Achats réfléchis	4	50	33 à 42
Commerce	1	25	35
Service	3	74	65
Restauration et divertissement	0	0	16 à 21
Divertissement	0	0	
Hébergement	0	0	
Restauration	0	0	
Somme	8	100	100

Constats

- L'offre commerciale est largement limitée dans Farm Point puisqu'on y retrouve seulement l'épicerie IGA, une succursale SAQ, une succursale Shell/Bonisoir, un bureau de courtier immobilier, un garage offrant la réparation d'automobiles, un bureau d'architecture, un bureau de comptable et un service d'ébénisterie.
- Contrairement au Centre-village, le secteur Farm Point ne regroupe aucun commerce de restauration et de divertissement.

Source de la répartition idéale : Rues principales, La composition commerciale idéale, Fiche-conseil n° 12

Source des données : Municipalité de Chelsea

3. L'OFFRE COMMERCIALE DE LA MUNICIPALITÉ DE CHELSEA

3.1 RÉPARTITION DE L'OFFRE COMMERCIALE

Répartition de l'offre commerciale selon les catégories – Ensemble du territoire

Catégories	Offre	Répartition (%)	Répartition idéale (%)
Service	29	29	34 à 44
Commerce	30	30	40 à 46
Restauration et divertissement	41	41	16 à 21
Somme	100	100	100

Constats

- La proportion de services est pratiquement suffisante pour atteindre celle considérée idéale (29 % au lieu de 34 à 44 %).
- La proportion de commerces est insuffisante (30 % au lieu de 40 à 46 %).
- Même pour une municipalité ayant une vocation touristique, la proportion de commerces liés à la restauration et au divertissement est considérée comme excessive pour maintenir un dynamisme commercial.

En effet, selon l'Étude sur la composition commerciale des artères traditionnelles menée par Rues principales (2004), « il n'y a pas de différence significative en ce qui a trait à la diversité commerciale entre une artère touristique et une artère dynamique non-touristique. »

Même si une offre commerciale se veut touristique, elle a avantage, pour demeurer attractive, à offrir une diversité de types de commerces et à ne pas seulement offrir du divertissement, de la restauration et de l'hébergement. Cela permet de préserver une offre qui répond aux différents besoins des résidentes et résidents, mais aussi des touristes.

Source de la répartition idéale : Rues principales, La composition commerciale idéale, Fiche-conseil n° 12

Source des données : Municipalité de Chelsea

3. L'OFFRE COMMERCIALE DE LA MUNICIPALITÉ DE CHELSEA

3.1 RÉPARTITION DE L'OFFRE COMMERCIALE



Répartition de l'offre commerciale selon les catégories – Centre-village

Catégories	Offre	Répartition (%)	Répartition idéale (%)
Service	19	31	34 à 44
Commerce	15	25	40 à 46
Restauration et divertissement	27	44	16 à 21
Somme	61	100	100

Constats

- Les services et commerces sont en nombre insuffisant selon la répartition idéale.
- Une large partie de l'offre est constituée de commerces liés à la restauration et au divertissement.

Source de la répartition idéale : Rues principales, La composition commerciale idéale, Fiche-conseil n° 12

Source des données : Municipalité de Chelsea

3. L'OFFRE COMMERCIALE DE LA MUNICIPALITÉ DE CHELSEA

3.1 RÉPARTITION DE L'OFFRE COMMERCIALE

Répartition de l'offre commerciale selon les catégories – Farm Point

Catégories	Offre	Répartition (%)	Répartition idéale (%)
Service	4	50	34 à 44
Commerce	4	50	40 à 46
Restauration et divertissement	0	0	16 à 21
Somme	7	100	100

Constat

- L'offre commerciale est très limitée dans le secteur de Farm Point, tant au niveau des services, des commerces que de la restauration et du divertissement.
- L'offre commerciale de ces trois catégories aurait avantage à être augmentée pour répondre aux différents besoins des résidentes et résidents.

Source de la répartition idéale : Rues principales, La composition commerciale idéale, Fiche-conseil n° 12

Source des données : Municipalité de Chelsea

3. L'OFFRE COMMERCIALE DE LA MUNICIPALITÉ DE CHELSEA

3.1 RÉPARTITION DE L'OFFRE COMMERCIALE

Les soins de santé offerts



- Physio Sport Chelsea
- Centre dentaire Chelsea
- Maison chiropratique Petits et Grands
- Clinique vétérinaire de la Gatineau
- CLSC de Chelsea

Constats

- L'offre en soins de santé est relativement limitée sur le territoire de la municipalité. Plusieurs types de soins ne sont ainsi pas offerts, par exemple: clinique podiatrique, d'optométrie, etc.
- Cela peut expliquer en partie la faible proportion de services.

Source des données : Municipalité de Chelsea

3. L'OFFRE COMMERCIALE DE LA MUNICIPALITÉ DE CHELSEA

3.2 DISTRIBUTION SPATIALE DE L'OFFRE COMMERCIALE

Répartition de l'offre commerciale selon la localisation

Catégories	Offre	Répartition de l'offre (%)	Superficie (m ²)	Répartition de la superficie (%)
Centre-village	61	61	18 715	59
Farm Point	8	8	4 514	14
Autre	31	31	8 387	27
Somme	100	100	31 615,9	100

Constats

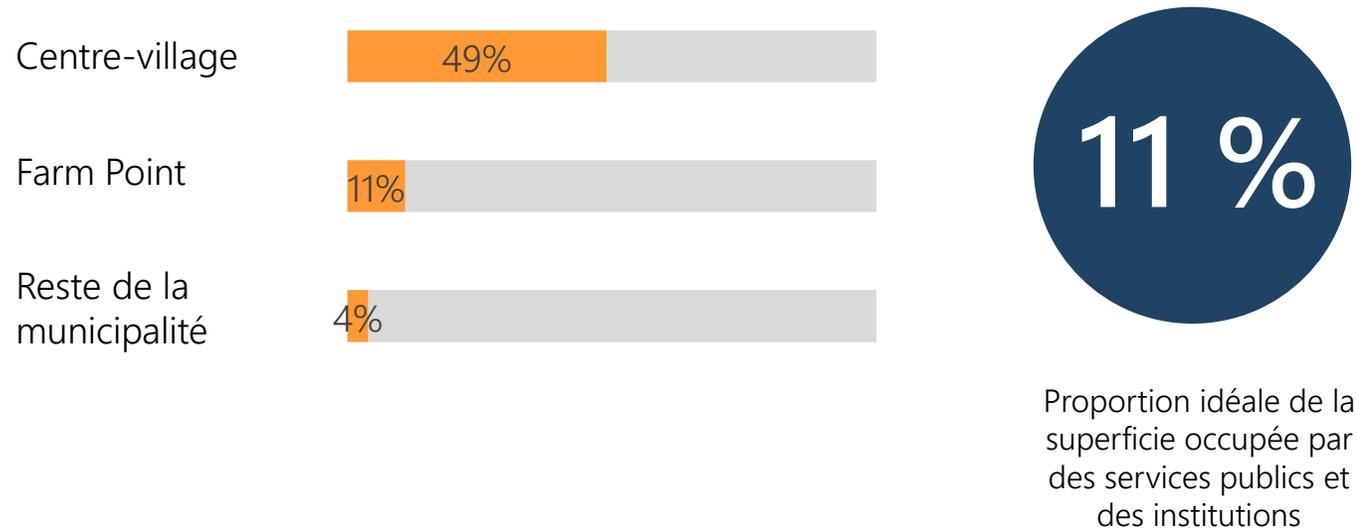
- La majorité de l'offre commerciale se trouve au Centre-village, soit plus de trois commerces sur cinq.
- 31 % de l'offre est néanmoins dispersée à l'extérieur des périmètres d'urbanisation.
- La majorité des commerces, se trouvant à l'extérieur des périmètres d'urbanisation, se situent au nord du Centre-village, sur le bord de la R-105, ou à l'entrée sud de la municipalité, sur les chemins Alonzo-Wright et Côte-d'un-Mille.
- Ceux-ci sont principalement liés à la restauration et à l'hébergement touristique.

Source des données : Municipalité de Chelsea

3. L'OFFRE COMMERCIALE DE LA MUNICIPALITÉ DE CHELSEA

3.3 PRÉSENCE DE SERVICES PUBLICS ET D'INSTITUTIONS

Proportion de la superficie occupée par des services publics et des institutions



Source des données : Municipalité de Chelsea

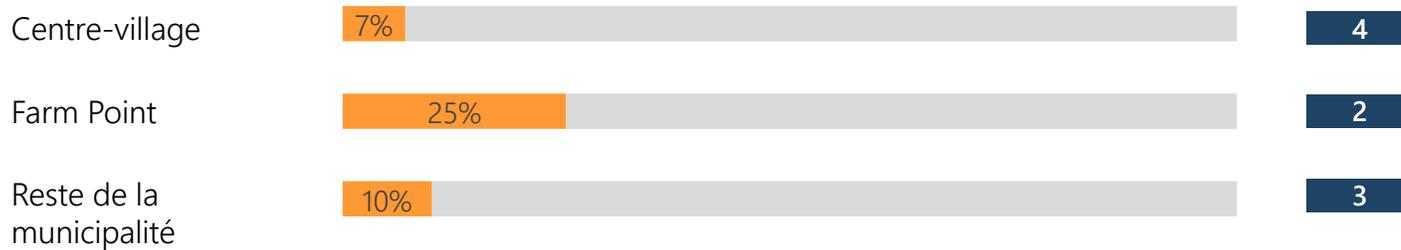
Constats

- La présence de services publics, d'institutions et de bureaux (hôtel de ville, écoles, hôpital, bureaux, bureau de poste, musée) joue une importance considérable dans la vitalité commerciale en raison de l'achalandage engendré.
- La majorité des services publics et des institutions se retrouvent au Centre-village. Leur superficie est pratiquement équivalente à celle des espaces commerciaux.
- Le périmètre d'urbanisation de Farm Point est relativement déjà bien desservi en matière de services publics et d'institutions. Une augmentation de l'offre commerciale devrait cependant induire une augmentation de ces services pour assurer un achalandage suffisant.

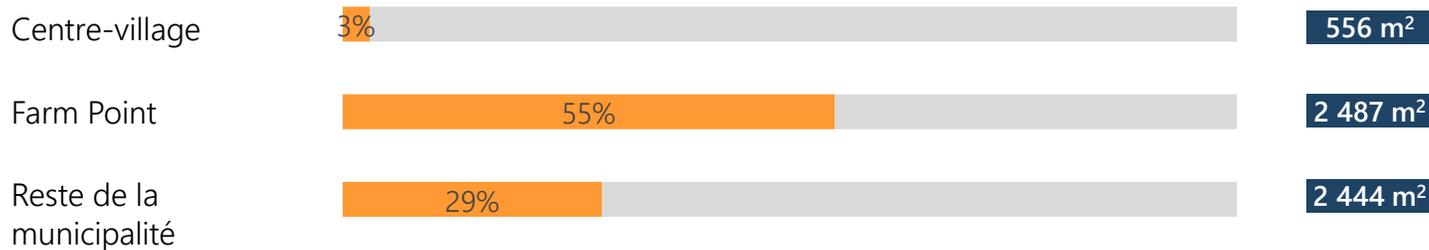
3. L'OFFRE COMMERCIALE DE LA MUNICIPALITÉ DE CHELSEA

3.4 INOCCUPATION DES LOCAUX COMMERCIAUX

Quantité de locaux vacants



Superficie de locaux vacants



Constats

- Une grande partie de la superficie de locaux commerciaux vacants se localise dans le périmètre d'urbanisation de Farm Point. Cela s'explique par le déménagement de l'épicerie IGA dans un nouvel espace.
- Le Centre-village présente un taux d'inoccupation (7 %) qui est à peine plus élevé que le taux considéré normal.
- Au total, ce sont près de 5 500 m² de locaux commerciaux qui sont vacants sur le territoire de la municipalité.

¹ Un taux d'inoccupation considéré normal se situe entre 3 et 5 %.

Source : Demarcom. (2019). Rapport de recherche. Revue des pratiques, à l'international, de la problématique des locaux vacants sur les artères commerciales.

Source des données : Municipalité de Chelsea

3. L'OFFRE COMMERCIALE DE LA MUNICIPALITÉ DE CHELSEA

3.5 MÉTHODOLOGIE D'ANALYSE DES VENTES THÉORIQUES



Les ventes théoriques

- Les **rendements théoriques** (\$/m²) font référence aux moyennes de ventes par mètre carré des différents types de commerces. En multipliant ceux-ci par les superficies des commerces de la municipalité de Chelsea, il est possible d'estimer la valeur des ventes théoriques annuelles (\$) ayant lieu dans la municipalité.
- Les données des rendements théoriques proviennent de **l'Enquête annuelle sur le commerce au détail** réalisée en 2012 par Statistiques Canada et ont été actualisées en 2019 en fonction de l'indice des prix à la consommation (IPC), disponibles jusqu'en 2019.
- Certaines données ne sont néanmoins pas **disponibles**, notamment celles correspondant aux services et aux biens liés aux automobiles, à l'entreposage, aux activités industrielles et aux services professionnels. Elles ont donc été exclues de l'étude.

3. L'OFFRE COMMERCIALE DE LA MUNICIPALITÉ DE CHELSEA

3.6 LA VALEUR DE L'OFFRE COMMERCIALE AU DÉTAIL

Ventes théoriques des commerces de la municipalité

Type de commerce	Superficie (m2)	Rendement théorique (\$/m ²)	Ventes théoriques annuelles (\$)
Magasin d'alimentation	5 080	8 183	41 568 651
Magasin de matériaux de construction et de matériel et fournitures de jardinage	1 524	2 991	4 556 565
Magasin de meubles et d'accessoires de maison	916	2 767	2 534 196
Magasins de vêtements et d'accessoires vestimentaires	100	3 768	376 756
Lieux de commerces de produits de santé et de services de soins personnels	5 758	10 537	60 679 467
Magasin d'articles de sport, d'articles de passe-temps, d'articles de musique et de livres	681	3 720	2 532 772
Magasin de bière, de vin et de spiritueux	932	16 217	15 109 279
Somme			127 357 687

Constats

- La valeur de l'offre commerciale pour les commerces et services au détail peut être estimée à 127 357 687 \$ en 2019.
- L'offre actuelle correspond à une faible valeur de ventes dans des magasins de vêtements et d'accessoires vestimentaires, mais à une grande valeur dans des magasins d'alimentation et d'alcool et dans des lieux de commerces de produits de santé et de services de soins personnels.
- À lui seul, le Nordik Spa-Nature représente environ 90 % de l'offre en lieux de commerces de produits de santé et de services de soins personnels.

Source des données : Municipalité de Chelsea et Statistique Canada. (2012). Commerce de détail – estimations financières. Enquête annuelle sur le commerce au détail

Synthèse des constats

- L'offre commerciale du Centre-village est principalement **orientée vers la restauration et le divertissement**, ce qui peut s'expliquer par la proximité du parc de la Gatineau et d'autres attraits touristiques et par la **présence de nombreux touristes** qui en découle. Cela ne signifie toutefois pas qu'il y a un trop grand nombre de ce type de commerces, mais qu'un plus grand nombre de **commerces et services d'achats semi-courants et réfléchis** (soins de santé, magasin de vêtements, magasin de matériel informatique, etc.) devrait s'implanter à Chelsea afin de balancer cette offre.
- La majorité de l'offre commerciale et des services publics sont situés au **Centre-village**.
- Plus du tiers de l'offre commerciale se retrouve à l'extérieur des périmètres d'urbanisation, ce qui entraîne un **étalement de l'offre commerciale**.
- Une grande part de la superficie d'espaces commerciaux **situés à Farm Point est vacante** (55 %) tandis que le Centre-village connaît un taux d'occupation normal.
- La trame commerciale inclut très peu de commerces liés à l'achat de **vêtements ou d'accessoires vestimentaires**, mais une part importante de commerces liés à **l'alimentation et aux services de soins personnels**, notamment en raison de la présence du Nordik Spa-Nature qui constitue le plus grand spa en Amérique du Nord.



4. LA DEMANDE COMMERCIALE DE LA MUNICIPALITÉ DE CHELSEA

4. LA DEMANDE COMMERCIALE DE LA MUNICIPALITÉ DE CHELSEA



- La présente section comprend une analyse de la demande commerciale dans la municipalité de Chelsea
- **Les sous-sections suivantes seront abordées :**
 - 4.1 Méthodologie d'analyse des dépenses théoriques
 - 4.2 Niveau de dépense théorique de la population
 - 4.3 Effet sur la demande de la présence de villégiateurs

Note au lecteur : La demande touristique dans la municipalité de Chelsea et les dépenses des ménages de Chelsea qui concernent des achats d'ordre touristique ne pouvant être réorientés à l'intérieur de la municipalité n'ont pu être évaluées en raison de la non-disponibilité des données.

4. LA DEMANDE COMMERCIALE DE LA MUNICIPALITÉ DE CHELSEA

4.1 MÉTHODOLOGIE D'ANALYSE DES DÉPENSES THÉORIQUES



Le niveau de dépense théorique

- Le **niveau de dépense théorique** correspond aux moyennes des dépenses des ménages selon la dernière enquête sur les dépenses des ménages réalisée en 2017 par Statistiques Canada. Les données ont été actualisées en 2019 en fonction de l'indice des prix à la consommation (IPC).
- Les données correspondant aux dépenses liées aux communications, à l'aide-domestique, à la garde d'enfants, aux services de déménagement, d'entreposage et de livraison, au transport public, aux primes pour les régimes privés de soins, à l'éducation, à la location, à la réparation, aux produits de tabac, aux jeux de hasard, aux services professionnels et aux services funéraires n'ont pas été inclus dans l'analyse en raison de la **non-disponibilité** de certaines données.
- Les données des dépenses par ménage s'appliquent pour le **territoire de la RMR Ottawa-Gatineau**. Elles ont été multipliées par le nombre de ménages projeté en 2019 dans la municipalité de Chelsea pour obtenir le niveau de dépense théorique global de la population. Certaines dépenses par ménage proviennent néanmoins des estimations à l'échelle de la province en raison de la non-disponibilité à l'échelle de la RMR.

4. LA DEMANDE COMMERCIALE DE LA MUNICIPALITÉ DE CHELSEA

4.2 NIVEAU DE DÉPENSE THÉORIQUE DE LA POPULATION

Dépenses théoriques des ménages dans la municipalité de Chelsea

Types de biens et services	Dépenses par ménage (\$) en 2019	Demande (\$) en 2019
Magasin d'alimentation	6 085	15 917 933
Restaurant	3 620	9 469 073
Magasin de matériaux de construction et de matériel et fournitures de jardinage	536	1 403 163
Magasin de meubles et d'accessoires de maison	2 910	7 612 624
Magasins de vêtements et d'accessoires vestimentaires	3 810	9 968 029
Marchand de véhicules automobiles et de leurs pièces	5 478	14 329 932
Réparation et entretien de véhicules	1 234	3 228 729
Station-service	2 395	6 264 156
Stationnement (excluant les frais inclus dans le loyer ou liés à des contraventions)	473	1 236 815
Soins de santé et vétérinaire	1 414	3 698 774
Lieux de commerces de produits de santé et de service de soins personnels	2 098	5 489 312
Magasin d'articles de sport, d'articles de passe-temps, d'articles de musique et de livre	1 627	4 255 131
Services de loisirs	2 514	6 576 241
Magasin de bière, de vin et de spiritueux	474	1 240 957

Source des données: Statistique Canada. (2020, juin). Enquête sur les dépenses des ménages en 2017. Ottawa-Gatineau, RMR.

4. LA DEMANDE COMMERCIALE DE LA MUNICIPALITÉ DE CHELSEA

4.3 EFFET SUR LA DEMANDE DE LA PRÉSENCE DE VILLÉGIATEURS

Proportion de villégiateurs au sein de la population



Constats

- En 2016, le nombre de ménages de villégiateurs (c'est à dire de propriétaires de chalets ou de maisons secondaires) peut être estimé à 205.
- Il est donc possible de présumer que l'effet sur la demande commerciale est marginal ou très limité.
- Cependant, cela laisse envisager qu'une augmentation de la demande pourrait être engendrée dans le cas d'une augmentation de l'offre.

Source des données : MRC des Collines-de-l'Outaouais (2019). Schéma d'aménagement et de développement révisé. [PDF].

Synthèse des constats

- La présence de **villégiateurs et de touristes de même que la venue de nouveaux résidents** permettent d'envisager une hausse de la demande commerciale par rapport à celle évaluée. L'absence de données ne permet pas de tirer des conclusions, mais l'effet est probablement marginal.
- Les plus grandes dépenses se font dans les **magasins d'alimentation** et chez les marchands de véhicules automobiles.
- Si l'offre commerciale est insuffisante pour répondre à cette demande, les habitants se tourneront vers des commerces situés en dehors de la municipalité.



5. LE BILAN OFFRE - DEMANDE

- La présente section comprend une analyse du bilan de l'offre et de la demande dans la municipalité de Chelsea
- **Les sous-sections suivantes seront abordées :**
 - 5.1 Méthodologie d'analyse de l'adéquation commerciale
 - 5.2 Adéquation commerciale

5. LE BILAN OFFRE – DEMANDE

5.1 MÉTHODOLOGIE D'ANALYSE DE L'ADÉQUATION COMMERCIALE

L'adéquation commerciale

- **L'indice de saturation** de l'offre constitue le rapport entre l'offre commerciale et la demande théorique. Autrement dit, il s'agit du taux de réponse à la demande de la part des commerces et services se trouvant dans la municipalité. Le nombre "1" correspond à une adéquation parfaite.
- **L'adéquation commerciale** constitue la valeur monétaire correspondant à la différence entre l'offre et la demande. Un montant négatif représente une offre insuffisante tandis qu'un montant positif représente une offre excédentaire qui constitue un **pôle d'attraction** dans la mesure où le bassin de clients dépasse les limites de la municipalité.
- **Les fuites commerciales** représentent la superficie associée au manque à gagner en matière d'offre commerciale calculée à partir du rendement théorique. Un nombre négatif représente un surplus dans la superficie liée à un type de commerce tandis qu'un nombre positif représente le manque en superficie à ajouter à l'offre existante.

5. LE BILAN OFFRE – DEMANDE

5.2 ADÉQUATION COMMERCIALE

Adéquation commerciale entre la demande et l'offre commerciale

Type de biens	Indice de saturation en 2019	Adéquation commerciale (\$)	Fuites commerciales (m ²)
Magasin d'alimentation	2,61	25 650 718	-3 135
Magasin de matériaux de construction et de matériel et fournitures de jardinage	3,25	3 153 402	-1 054
Magasin de meubles et d'accessoires de maison	0,33	-5 078 428	1 835
Magasins de vêtements et d'accessoires vestimentaires	0,04	-9 591 273	2 546
Lieux de commerces de produits de santé et de service de soins personnels	11,05	55 190 154	-5 238
Magasin d'articles de sport, d'articles de passe-temps, d'articles de musique et de livre	0,60	-1 722 359	463
Magasin de bières, de vins et de spiritueux	12,18	13 868 322	-855
Somme		81 470 537	-5 438

Source des données : Municipalité de Chelsea; Statistique Canada. (2020, juin). Enquête sur les dépenses des ménages en 2017. Ottawa-Gatineau, RMR.; Statistique Canada. (2012). Commerce de détail – estimations financières. Enquête annuelle sur le commerce au détail

Constats

- L'offre actuelle est insuffisante pour répondre à la demande des résidentes et résidents de la municipalité de Chelsea en termes, particulièrement, **de vêtements et accessoires, d'ameublements et d'équipements ménagers, et d'articles de sport, de passe-temps, de musique et de livres.**
- La municipalité enregistre néanmoins en 2019 un excédent de l'offre commerciale par rapport à la demande s'élevant à 81 470 537 \$, ce qui représente 5 438 m².
- Les magasins **d'alimentation et d'alcool, ceux de matériaux de construction et de matériel et fournitures de jardinage, et les lieux de commerces de produits de santé et de services de soins personnels sont des pôles d'attraction.** Cela peut s'expliquer par une desserte qui couvre également les résidents et villégiateurs établis plus au nord dans la Vallée-de-la-Gatineau.

Synthèse des constats

- Une forte **inadéquation** existe entre les dépenses des consommateurs en biens et l'offre commerciale dans la municipalité de Chelsea.
- Les magasins d'alimentation et d'alcool, ceux de matériaux de construction et de matériel et fournitures de jardinage, et les lieux de commerces de produits de santé et de services de soins personnels constituent des **pôles d'attraction** en raison de l'offre qui surpasse la demande.
- Des **fuites commerciales** existent toutefois pour les magasins de meubles et d'accessoires de maison, les magasins de vêtements et d'accessoires vestimentaires et les magasins d'articles de sport, de passe-temps, de musiques et de livres.
- Le **faible bassin de consommateurs** peut expliquer en partie ces fuites commerciales qui concernent généralement des commerces de grande superficie.
- Un **potentiel de récupération de ces fuites** est néanmoins présent en raison de l'achalandage touristique, de la présence de villégiateurs et de l'arrivée prochaine de nouveaux ménages.
- Les rendements théoriques des **marchands de véhicules automobiles** n'étant pas disponibles, il n'est pas possible d'émettre une conclusion précise sur l'étendue de la différence entre l'offre et la demande. Cependant, considérant qu'il s'agit d'une des principales dépenses des ménages et que l'offre est inexistante dans la municipalité, une fuite commerciale existe.



6. SYNTHÈSE DES CONSTATS

- L'analyse de l'offre commerciale de la municipalité de Chelsea permet de constater une **surreprésentation** des commerces liés à la restauration et au divertissement par rapport à une répartition théorique idéale dans le Centre-village. Toutefois, cela ne signifie pas qu'il faut réduire le nombre de ce type de commerces, mais qu'il est plutôt nécessaire d'attirer davantage de **commerces et services d'achats semi-courants et réfléchis** à Chelsea et particulièrement dans le Centre-Village.
- Considérant la faible vacance des locaux dans le périmètre d'urbanisation du Centre-village combinée à la forte présence de commerces de restauration et de divertissement et à la nécessité d'attirer des commerces d'achats semi-courants et réfléchis, il y a lieu de **maintenir, voire d'augmenter les zones commerciales et/ou mixte** de part et d'autre du chemin Old Chelsea. Ceci pourra contribuer à attirer de nouveaux commerces de ce type.
- En ce qui concerne les zones commerciales du périmètre d'urbanisation de Farm Point, les constats de l'étude tendent à démontrer que l'offre actuelle en termes de superficie de plancher ne justifie pas un ajout dans le secteur. Des efforts devraient plutôt être déployés afin d'**encourager l'implantation de nouveaux commerces dans les espaces vacants** de sorte à consolider la superficie commerciale actuelle.
- Un **étalement de l'offre** sur le territoire s'observe puisque 31 % des locaux commerciaux se trouvent à l'extérieur des périmètres d'urbanisation. Seulement 8 % des locaux se trouvent dans le secteur Farm Point.

- Si plusieurs centres commerciaux d'importance se retrouvent à Gatineau et que le village de Wakefield présente une importante offre commerciale à vocation touristique, la municipalité de Chelsea comporte **des pôles d'attraction** pour les magasins d'alimentation et d'alcool, ceux de matériaux de construction et de matériel et fournitures de jardinage, et les lieux de commerces de produits de santé et de services de soins personnels.
- Des **fuites commerciales** existent au niveau des magasins de meubles et d'accessoires de maison, des magasins de vêtements et d'accessoires vestimentaires et des magasins d'articles de sport, de passe-temps, de musiques et de livres. De nombreux **locaux et terrains vacants** se retrouvent toutefois actuellement sur le territoire, particulièrement dans le périmètre d'urbanisation de Farm Point.
- La concentration des **services et établissements publics** à proximité des commerces pourrait favoriser un achalandage accru, notamment dans le périmètre d'urbanisation de Farm Point.



7. RÉFÉRENCES

7. RÉFÉRENCES

1. *Gouvernement du Québec. Ministère des Transports. (2019). Débit de circulation. Données Québec. [Carte interactive].*
2. *Institut de la statistique du Québec. (2019). Nombre total de ménages privés projetés, 2016-2036. [Tableau].*
3. *MRC des Collines-de-l'Outaouais (2019). Schéma d'aménagement et de développement révisé. [PDF].*
4. *Municipalité de Chelsea. (2020). Commerces-2. [Tableau].*
5. *Rues principales. (s.d). La composition commerciale idéale, Fiche-conseil n° 12. [PDF].*
6. *Rues principales. (2004). Étude sur la composition commerciale des artères traditionnelles. [PDF].*
7. *Statistique Canada. (2020, juin). Enquête sur les dépenses des ménages en 2017. Ottawa-Gatineau, RMR. [Tableau].*
8. *Statistique Canada. Profil du recensement, Recensement de 2016. Chelsea, Municipalité [Subdivision de recensement], Québec [Province]. [Tableau].*
9. *Statistique Canada. (2012). Commerce de détail – estimations financières. Enquête annuelle sur le commerce au détail. [Tableau].*

Méthodologie de répartition des dépenses

Type de dépenses	Répartition à travers les types de commerces
Aliments achetés au magasin	Magasin d'alimentation (100%)
Aliments achetés au restaurant	Restaurant (100%)
Hébergement hors du foyer	Hébergement hors du foyer (100%)
Nourriture pour animaux domestiques	Magasin d'alimentation (75%) et Soins de santé et vétérinaire (25%)
Achats d'animaux domestiques et accessoires	Soins de santé et vétérinaire (100%)
Soins vétérinaires et autres services animaliers	Soins de santé et vétérinaire (100%)
Produits et équipement de nettoyage	Magasin d'alimentation (50%) et Magasin de produits de santé et de soins personnels (50%)
Articles en papier, en plastique et en aluminium	Magasin d'alimentation (50%) et Magasin de produits de santé et de soins personnels (50%)
Fournitures de jardinage et autres services	Magasin de matériaux de construction et de matériel et fournitures de jardinage (100%)
Autres accessoires pour la maison	Magasin de meubles et d'accessoires de maison (100%)
Ameublement et équipement ménagers	Magasin de meubles et d'accessoires de maison (100%)
Vêtements et accessoires	Magasin de vêtements (100%)
Achat d'automobiles, fourgonnettes et camions	Marchand de véhicules (100%)
Accessoires pour automobiles, fourgonnettes et camions	Marchand de véhicules (100%)
Réparations et entretien de véhicules	Réparation et entretien de véhicules (100%)

Source des données : Statistique Canada. (2020, juin). Enquête sur les dépenses des ménages en 2017. Ottawa-Gatineau, RMR

Méthodologie de répartition des dépenses

Type de dépenses	Répartition à travers les types de commerces
Essence et autres carburants (tous les véhicules et les outils)	Station-service (100%)
Stationnement (excluant les frais de stationnement inclus dans le loyer et les contraventions routières et de stationnement)	Stationnement (100%)
Médicaments et produits pharmaceutiques avec ordonnance	Magasin de produits de santé et de soins personnels (100%)
Médicaments, produits pharmaceutiques, articles et équipement pour soins de santé sans ordonnance	Magasin de produits de santé et de soins personnels (100%)
Services de soins de santé	Soins de santé et vétérinaire (100%)
Articles et services pour soins des yeux	Soins de santé et vétérinaire (100%)
Soins dentaires	Soins de santé et vétérinaire (100%)
Soins personnels	Soins de santé et vétérinaire (100%)
Matériel de loisirs et services connexes	Magasin de produits de santé et de soins personnels (100%)
Matériel et services de divertissement au foyer	Magasin d'articles de sport, d'articles de passe-temps, d'articles de musique et de livre (100%)
Services de loisirs	Services de loisirs (100%)
Achat de véhicules récréatifs	Magasin d'articles de sport, d'articles de passe-temps, d'articles de musique et de livre (100%)
Matériel de lecture et autres imprimés	Magasin d'articles de sport, d'articles de passe-temps, d'articles de musique et de livre (100%)
Boissons alcoolisées	Magasin de bière, de vin et de spiritueux (50%) et Magasin d'alimentation (50%)

Somme

S.v.p. nommer la carte l'annexe E et lui donner le titre de « PLAN DU RÉSEAU DE TRANSPORT ROUTIER ET DE TRANSPORT ACTIF »

Légende de ce document:

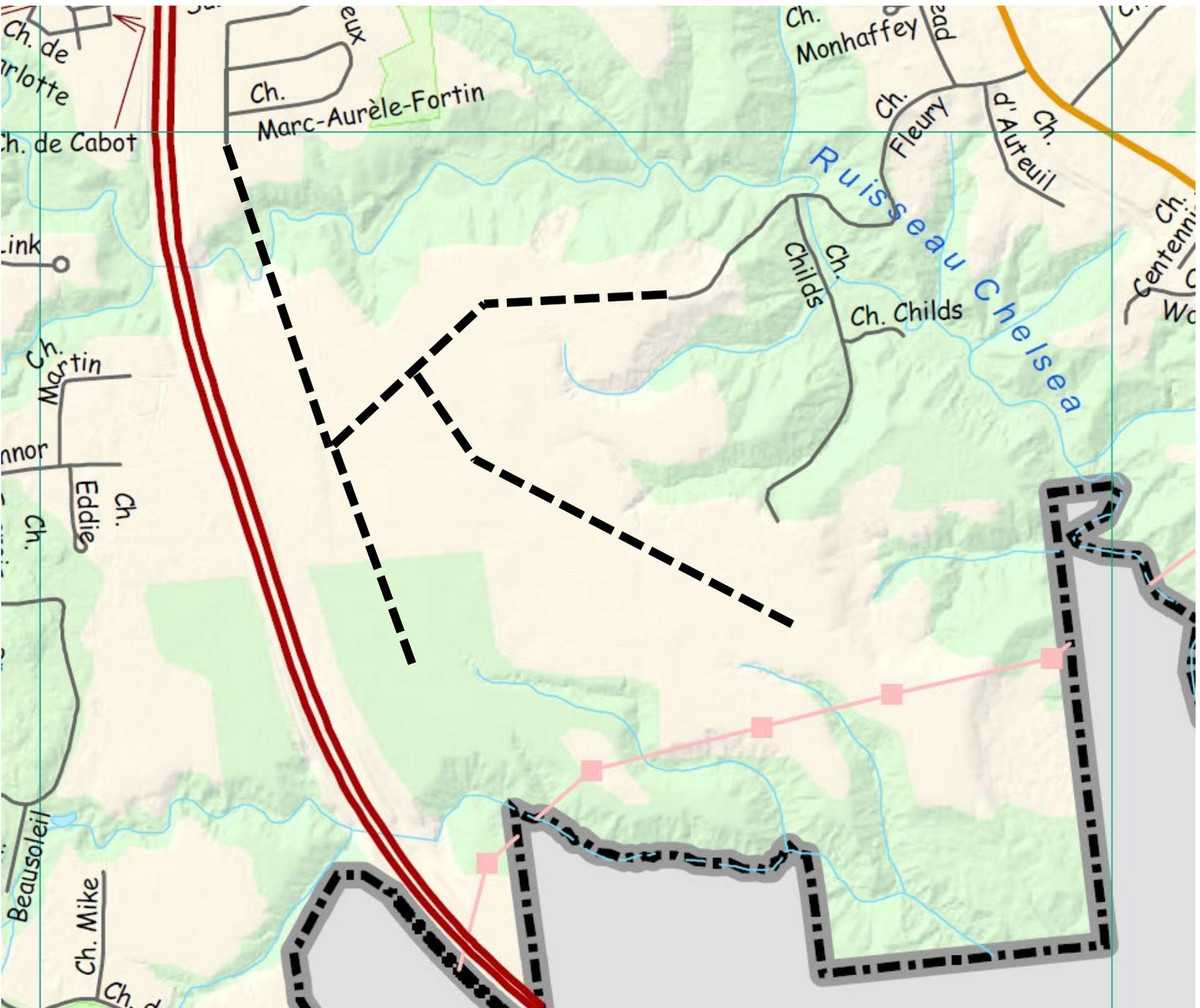
- ... AUTOROUTE
- ...CHEMIN ARTÉRIEL
- ...CHEMIN COLLECTEUR PRINCIPAL
- ...CHEMIN COLLECTEUR DE QUARTIER
- ...CHEMIN PROJETÉ **local**
- ...AUTOROUTE PROJETÉE

Mais dans la nouvelle carte, je t'invite à sélectionner des couleurs qui s'agencent bien selon toi.

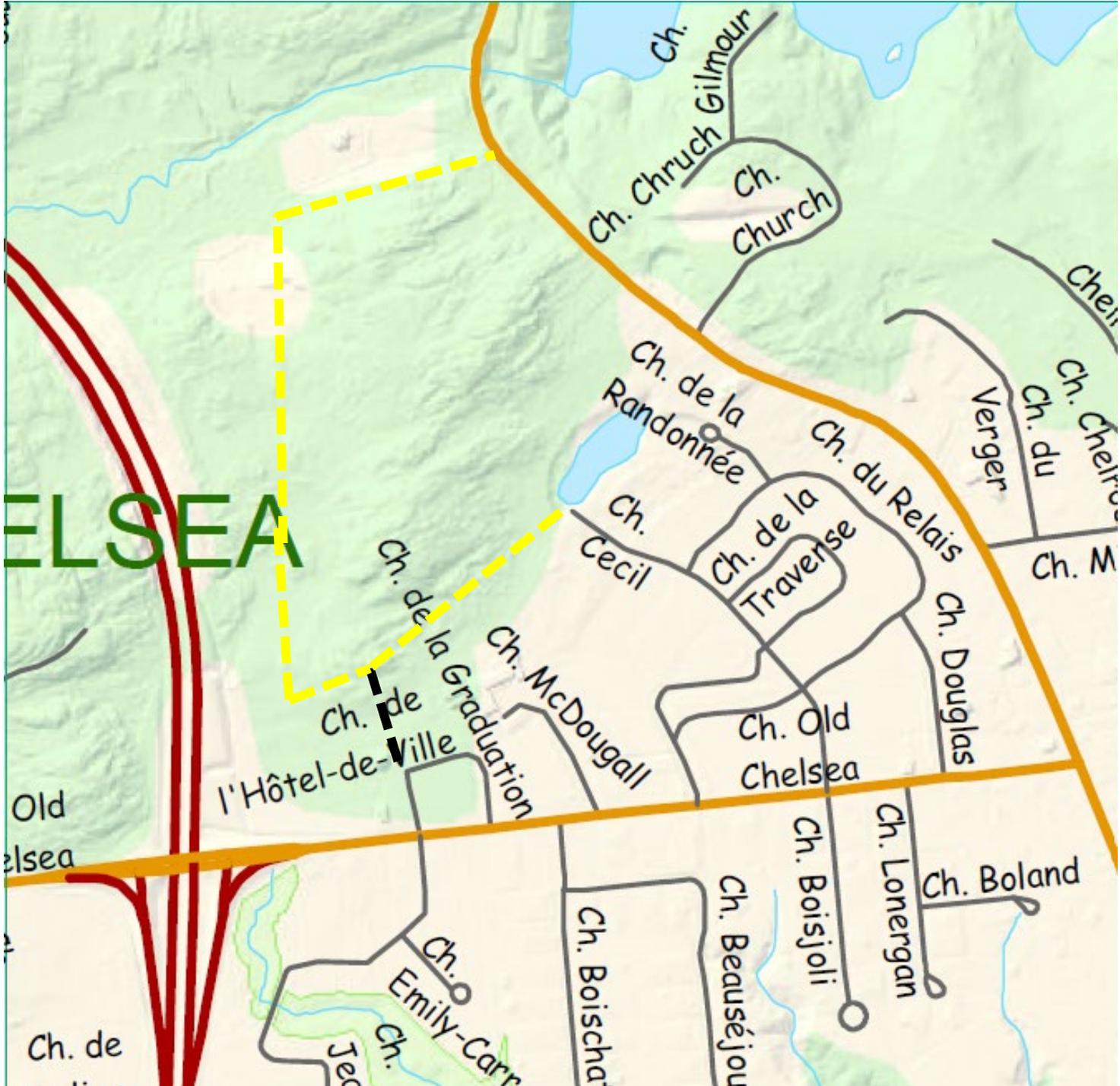
H7



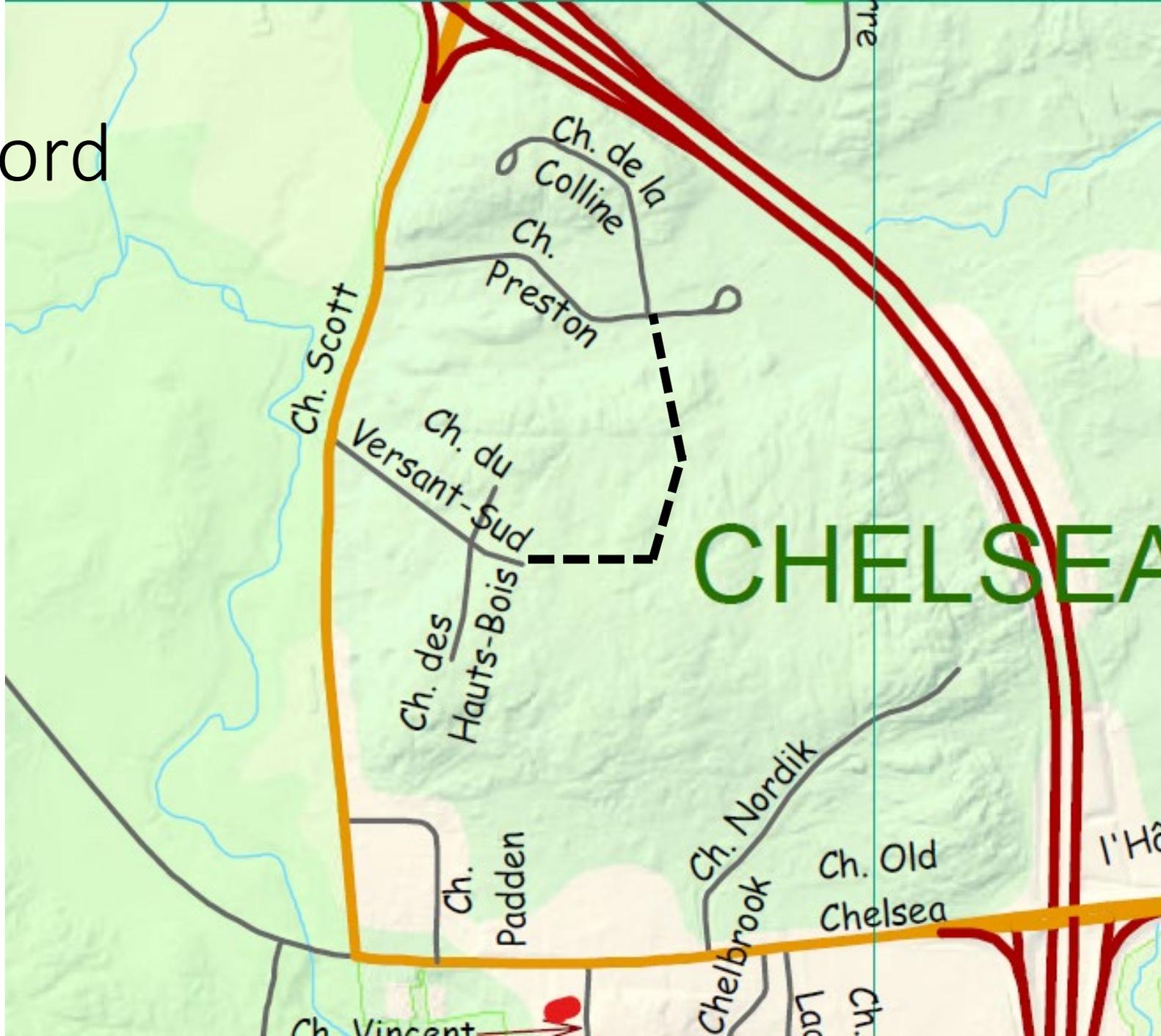
H6



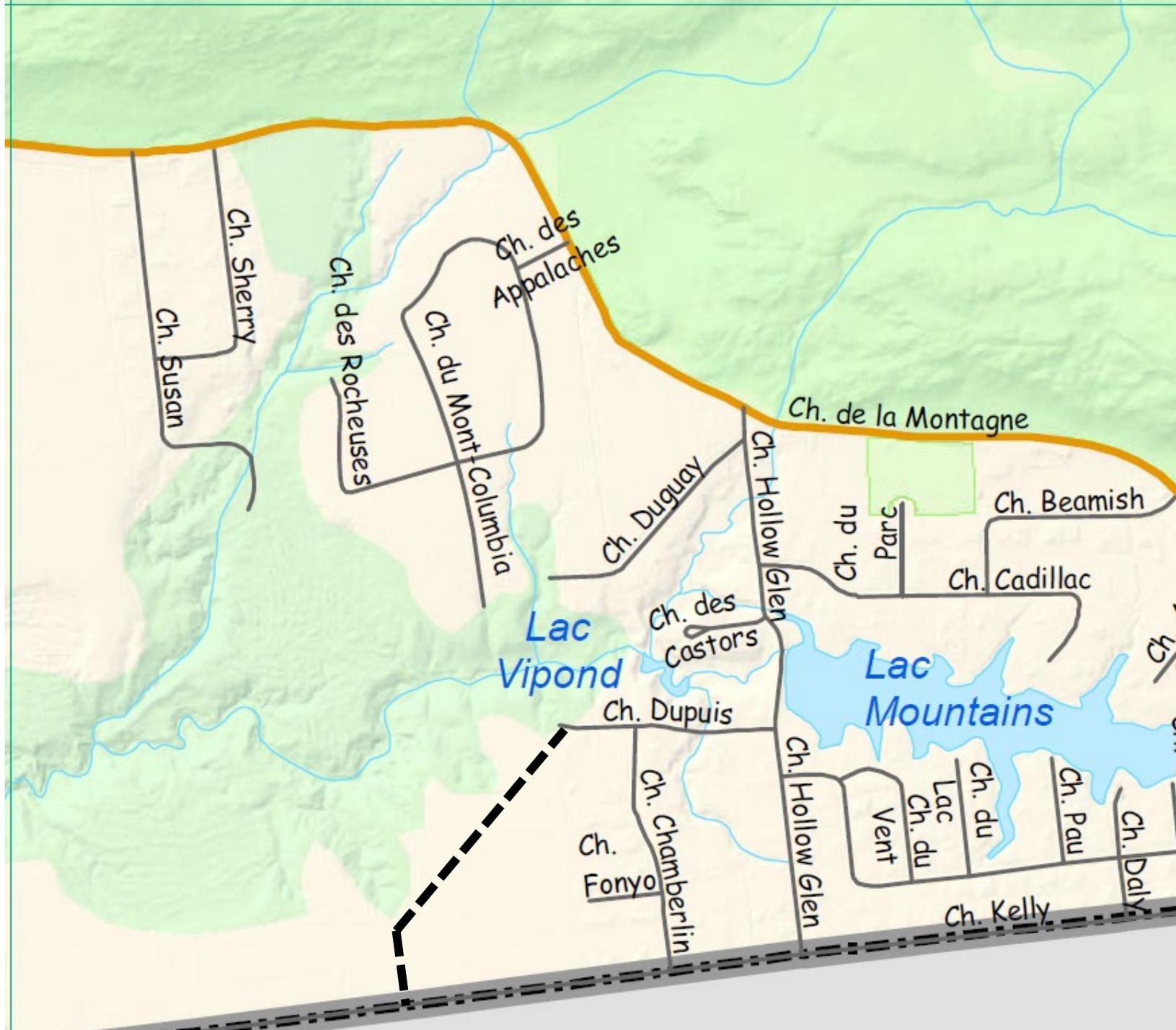
G6



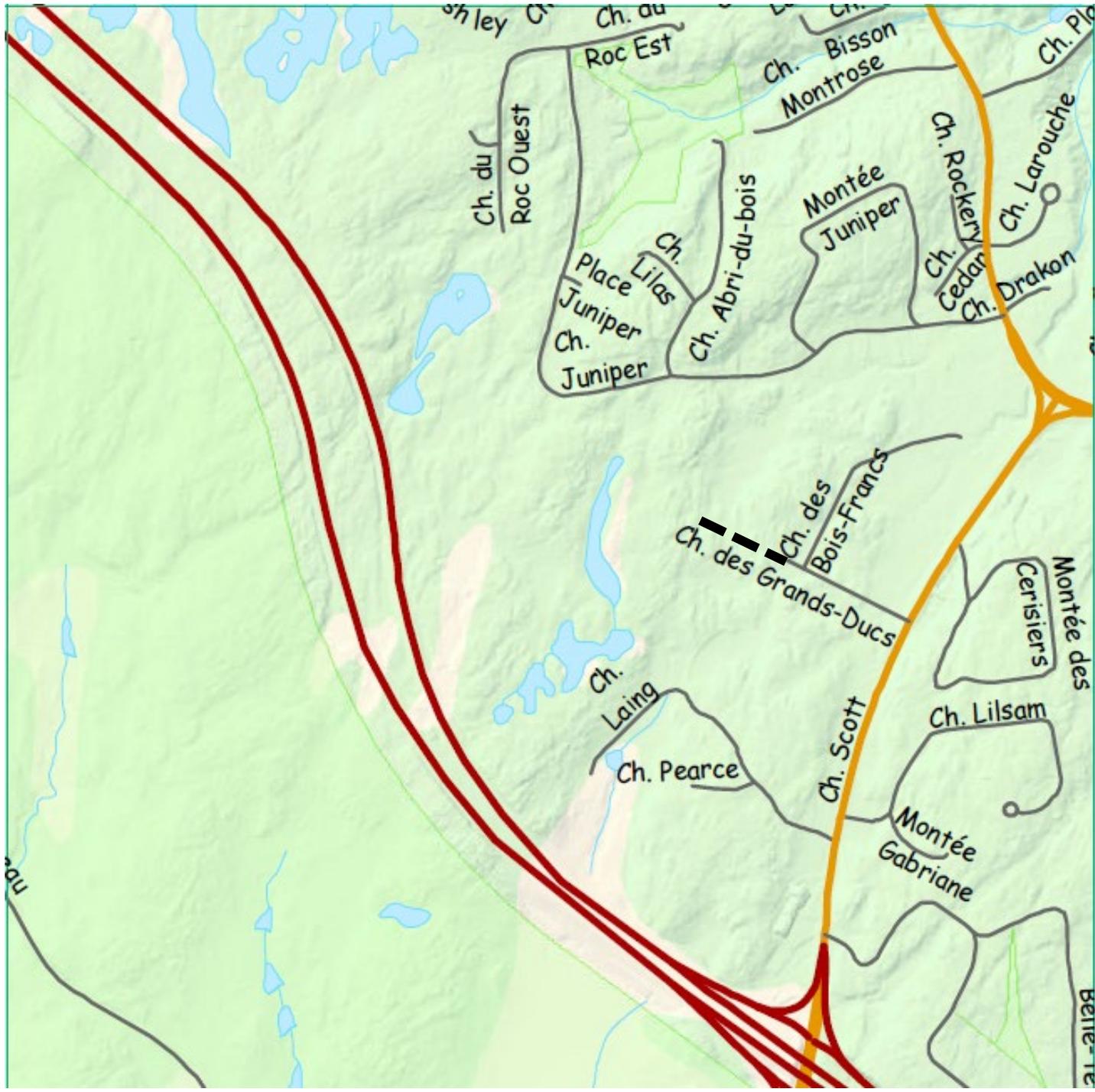
G5- nord



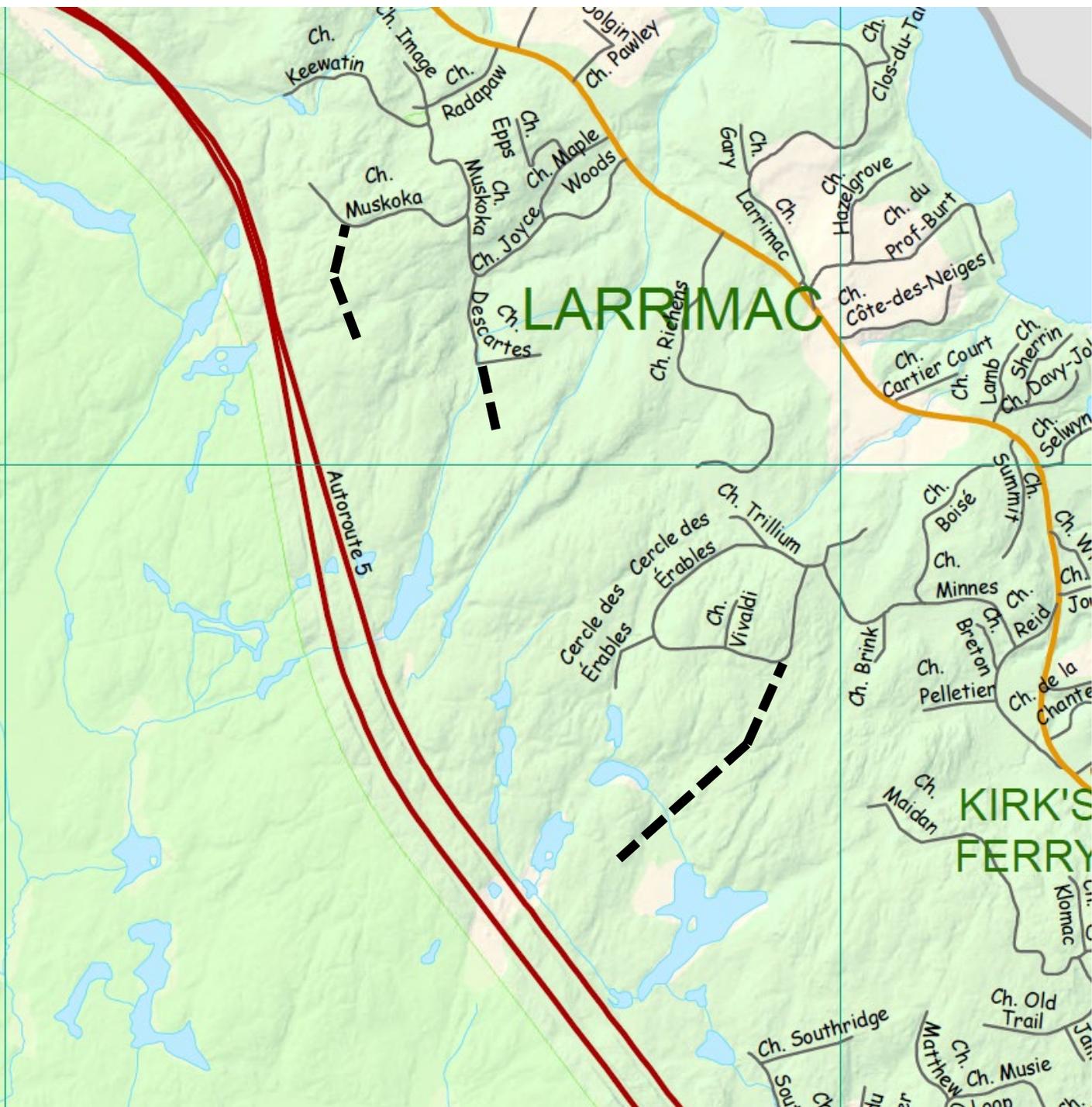
H2



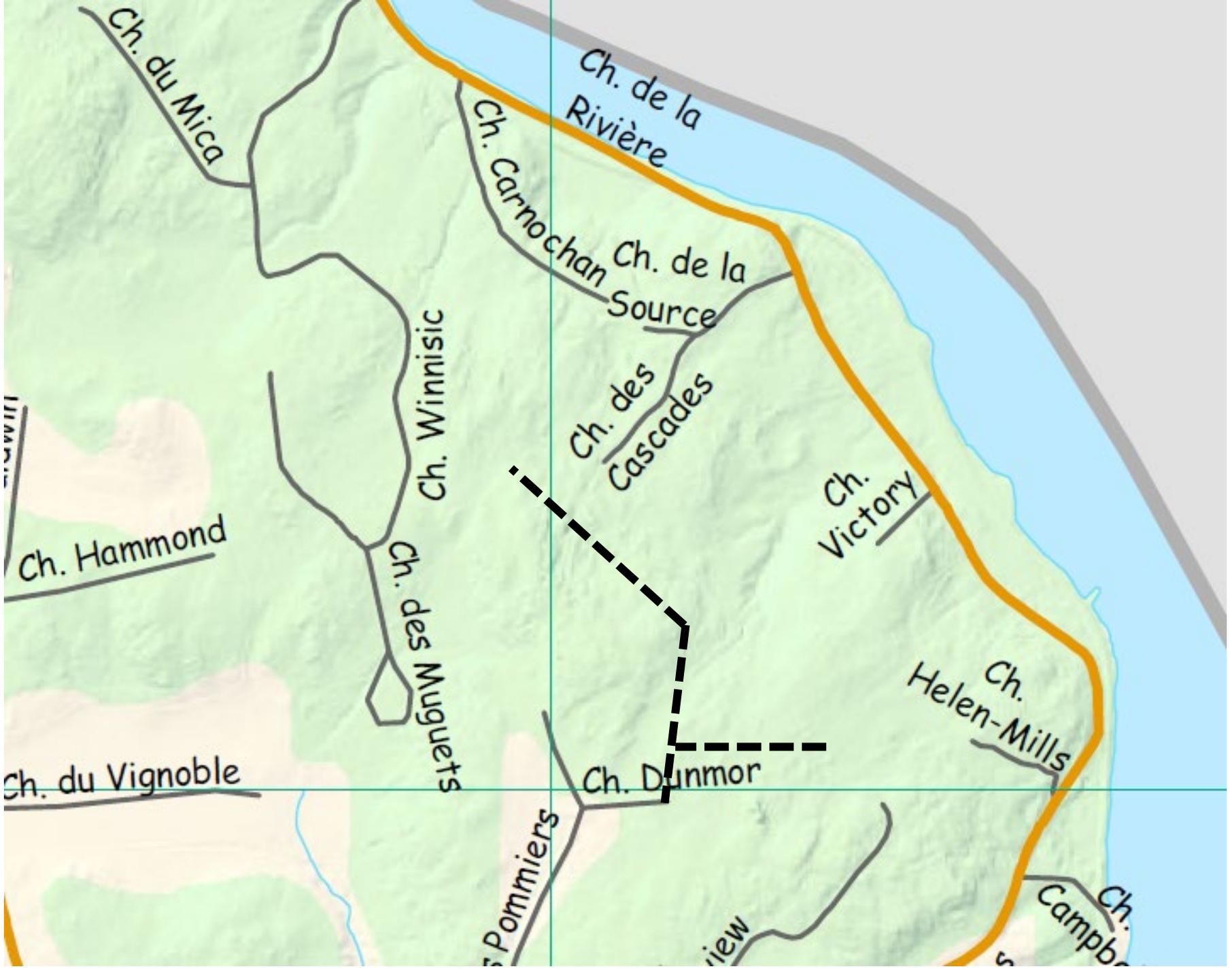
F5



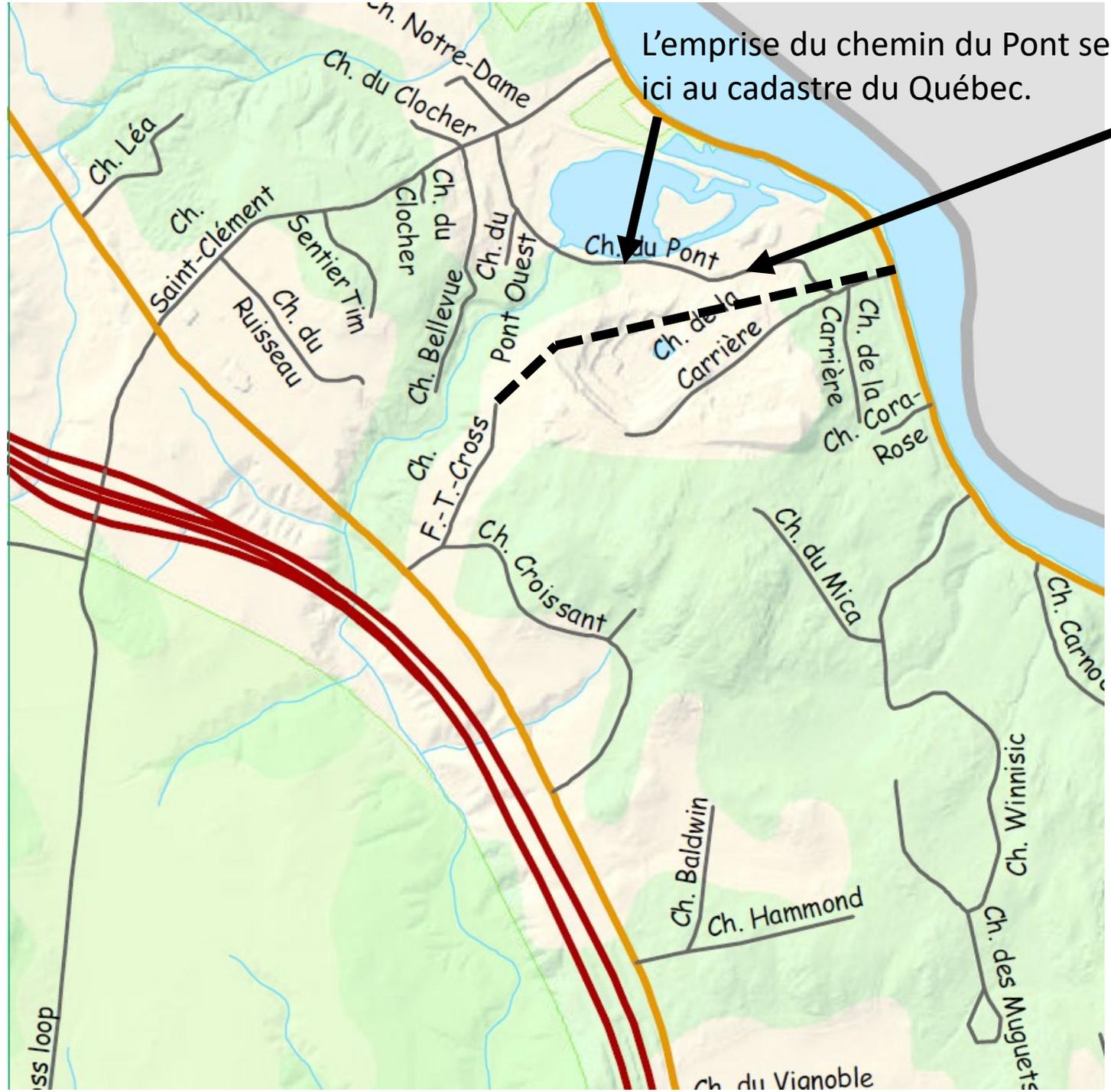
D3-E3



B3



B2



L'emprise du chemin du Pont se termine environ ici au cadastre du Québec.

Ce prolongement du chemin du Pont est-il un droit de passage enregistré?

A2-B2



FARM POINT