



**SENTIERS  
CHELSEA  
TRAILS**

---

**RELIANT NATURE**

**ET VOISINS**

**CONNECTING NATURE**

**AND NEIGHBOURS**

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

March 2019

## Table of contents

1. Introduction.....	1
2. Original Master Plan overview .....	1
3. Achievements of the past five years.....	1
3.1 Re-purposing of the railway corridor.....	1
3.2 Acquiring municipal land for trails .....	1
3.3 Establishing productive synergy between SCT, active citizenry and the Municipality ....	2
3.4 Significant improvements to cyclists’ safety .....	2
4. The Challenges ahead.....	2
4.1 Addressing the urbanization and traffic congestion in Centre-Village.....	2
4.2 Preserving and protecting existing trails north of Centre-Village .....	3
5. Recommended priorities for next five years .....	4
5.1 Completing railway corridor and implementing ATMP south of Centre-Village .....	4
5.2 Protecting trails north of Centre-Village .....	4
6. Further recommendations.....	4
6.1 Establish mechanisms to finance active transport infrastructure in Chelsea.....	4
6.2 Financing strategy.....	5
6.3 Ongoing funding for developing community trails .....	5
6.4 Minor changes to the original ATMP document to reflect current reality .....	5
6.5 Establish Committee to implement the Active Transport Master Plan.....	8
7. Annex A: Recommandations de la municipalité .....	9
7.1. Sentiers polyvalents en site propre — grands axes structurants (AS) .....	9
7.2. Sentiers polyvalents secondaires en site propre (SPS).....	12
7.3. Axes cyclables en marge du réseau routier (Bande cyclable) .....	19
7.4. Réseau routier — chaussée désignée partagée (CDP) .....	22
7.5. Les sentiers communautaires .....	26

## 1. Introduction

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

## 2. Original Master Plan overview

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

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

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

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

## 3. Achievements of the past five years

The ATMP is an essential planning tool and the municipality has acted to implement it on many fronts. The Department of Recreation, Sports, Culture, and Community Life has identified a long list of municipal follow-ups on the Plan’s recommendations since it was adopted. This impressive inventory of accomplishments can be found as an appendix to this report (See Appendix 1).

From among these, SCT would like to highlight the following:

### 3.1 Re-purposing of the railway corridor

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

### 3.2 Acquiring municipal land for trails

The ATMP has become an essential tool to guide the municipality and for the Recreation Committee to secure land for trails during the approval process for sub-divisions. Guided by the ATMP, municipal powers have been used to obtain land for trails in several projects including the

three major ones currently under development along Old Chelsea Road (Hendrick Farm, Chelsea Creek, and Quartier Meredith). Although there could be some improvement in the process for the earlier identification of the active transport stakes in any subdivision request (see recommendation 6.4.3 below), the ATMP has become a strategic tool for the municipality in the informed use of its authority.

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

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

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

### 3.4 Significant improvements to cyclists' safety

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

## 4. The Challenges ahead

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

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

Since the increase in residential subdivision that began in earnest in Chelsea in the 1980s, the pace of development has been somewhat balanced, spread out across the municipality and of low density. The recent opening and or expansion of many new businesses in the Centre-Village (Nordik Spa, Chelsea Pub, Biscotti, Les Saisons, La Cigale, Mamma Teresa, Le Palmier, etc.) and the development of higher density residential neighbourhoods along Old Chelsea Road have changed this dynamic forever and these changes will have a major impact on the community. While the longer-term consequences of these changes are unknown, it is clear that the

demographic growth related to nearly 900 new homes in the Centre-Village (Hendrick farm, Chelsea Creek, Quartier Meredith and Markhauser project) will impact the already problematic congestion of car traffic in the Centre-Village. These developments will also create new demand for active transport infrastructure to link residents in these new developments to other sectors of the community and to their jobs and schools to the south.

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

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

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

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

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

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

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

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

## 5. Recommended priorities for next five years

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

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

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

### 5.2 Protecting trails north of Centre-Village

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

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

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

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

## 6. Further recommendations

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

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

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

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

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

## 6.2 Financing strategy

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

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

## 6.3 Ongoing funding for developing community trails

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

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

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

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

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

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

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

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

Currently when the municipality uses its powers to acquire land for trails, it applies a 5-meter-wide default as the standard width for the trail, with a 10 meter width used as the exception. This works well for flat, uniform properties, but has proven to be problematic

where the topography has features that present obstacles for trail building (wetlands, steep slopes, dangerous terrain, etc.). In such situations, a wider trail allowance is needed to ensure trail construction is feasible. In the past, Chelsea has acquired land not suitable for trail development, and this should be avoided at all costs.

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

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

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

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

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

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

- That the Structural Corridor AS-2 (MTQ land for highway A50 extension) be redefined to extend from the Gatineau River to highway A5;
- That Structural Corridor AS-3 (Hydro Quebec corridor) and Structural Corridor AS-4 (Chelsea creek ravine) be reclassified as secondary trails;
- That the trail linking Old Chelsea Road to the Boulevard de la Technologie in Gatineau on the east side of highway A5 currently identified as a secondary trail be redesignated as Structural Corridor AS-3;
- That the trail linking Old Chelsea Road to Marie-Burger Street in Gatineau on the west side of highway A5 currently identified as part of Structural corridor AS-2 be redesignated as Structural Corridor AS-4;



- That a corridor heading north from Scott Road to Pine Road along the eastern border of highway A5 be designated Structural corridor AS-5;
- That the designation of the Breckenridge brook corridor be changed from Structural Corridor AS-5 to AS-6.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 6.4.7 Priorities for improving paved cycling component

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

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

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

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

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

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

The implementation of the ATMP has been well underway for four years and much has been accomplished in a short time thanks to a close working relationship and coordination between the municipality and SCT. The key to building on the success to date will be the building of new partnerships with other key actors and agents that have a role to play in Chelsea's active transport future.

#### 6.5.1 Active Transport Committee

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

## 7. Annex A: Recommandations de la municipalité

### 7.1. Sentiers polyvalents en site propre — grands axes structurants (AS)

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

Suivis			
<p>Plusieurs études de faisabilité, environnementales, géotechniques et d'impact social ont été faites.</p> <p>Un sentier en site propre est proposé, les rails ont été enlevés. Un nivelage du terrain a été fait pour les vélos et les piétons l'été 2018</p> <p>Une séance de co-design a eu lieu en mars 2018 des recommandations pour l'aménagement ont été proposées dans le rapport.</p> <p>Le conseil municipal a créé un comité du sentier qui travaille actuellement sur l'ensemble du projet.</p> <p>La municipalité a sollicité sur plusieurs subventions, quelques-uns ont été refusés, d'autres sont en attente d'une réponse.</p> <p>Le conseil définira selon le budget les prochaines étapes à suivre selon la recommandation du comité de sentier et du personnel municipal.</p>			

AS 2				Corridor réservé de la A-50 (ouest)		
Approche stratégique recommandée				Partenaire(s)		\$\$\$
<ul style="list-style-type: none"> <li>Il y a eu discussion avec le MTQ il y a 3 ans (Robert Perrin — responsable du transport actif) et on ne s'attend pas à ce que l'A-50 devienne réalité avant longtemps. La traversée de la rivière Gatineau, des ravins importants ainsi que le ruisseau Chelsea représentent des défis pour ce corridor.</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>Chelsea</li> <li>HQ</li> <li>MTQ</li> </ul>		\$\$ Interne
Recommandation(s)				A	B	C
<ul style="list-style-type: none"> <li>Entamer le processus de négociation avec le MTQ à court terme.</li> <li>Corridor à privilégier pour le transport actif dans l'axe nord-sud à l'ouest de la A-5, reliant le centre-village et le réseau de la CCN.</li> <li>Examiner le potentiel de créer une grande boucle en conjonction avec le corridor d'Hydro-Québec (AS 3).</li> </ul>					■	▶
Suivis						
<p>Une demande a été faite à la MTQ, et nous avons déjà une réponse positive avec certaines conditions.</p>						

AS 3	Emprise Hydro-Québec				
Approche stratégique recommandée	Partenaire(s)		\$\$\$		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entamer le processus de négociation avec HQ à moyen terme.</li> <li>▪ Possibilité de créer une boucle avec les corridors de HQ, de l'A-5 et de l'A-50. Elle pourrait mener au village et pourrait être empruntée pour éviter les obstacles naturels.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Chelsea</li> <li>▪ HQ</li> <li>▪ MTQ</li> </ul>		\$\$ Interne		
Recommandation(s)			A	B	C
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entamer le processus de négociation dès que possible</li> <li>▪ Le corridor de l'Autoroute 50 et celui de HQ étant parallèles et rapprochés, examiner le potentiel de créer une grande boucle en conjonction avec le corridor réservé de la A-50 (AS 2).</li> </ul>				■	▶
Suivis					
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dans une rencontre avec HQ dans l'été 2018, HQ nous a confirmé que ce corridor est composé des servitudes. Ce ne sont pas des terrains d'HQ. Il faudrait alors explorer la possibilité d'utiliser ces servitudes (Recherche légale à faire)</li> </ul>					

AS 4	Corridor du ruisseau Chelsea				
Approche stratégique recommandée	Partenaire(s)		\$\$\$		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Corridor qui présente des conditions environnementales sensibles à prendre en considération.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Chelsea</li> <li>▪ MRC</li> <li>▪ CCN</li> <li>▪ SCT</li> </ul>		\$\$ Interne		
Recommandation(s)			A	B	C
Faire une évaluation environnementale avant de procéder à la planification de ce sentier.			■	▶	▶
Suivis					
Rien de fait pour le moment. N'est pas une priorité. Un gros enjeu environnemental et des glissements de terrain. La municipalité appartient quelques petits morceaux de terrains sur des zones de mouvement de masse.					

AS 5	Corridor du ruisseau Breckenridge			
Approche stratégique recommandée	Partenaire(s)	\$\$\$		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le quartier Hollow Glen est isolé du reste de la municipalité. En plus d’offrir un lien récréatif à ce quartier vers l’extérieur de la municipalité, ce corridor pourrait aussi contribuer au réseau de sentier récréatif de la Ville de Gatineau et les MRC des Collines et de Pontiac. Ceci permettrait un partage des coûts de réalisation par plusieurs entités municipales.</li> <li>▪ Il va falloir une étude technique et environnementale plus poussée pour identifier quel côté implanter le sentier (le tracé exact qui peut à l’occasion traverser le ruisseau)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Chelsea</li> <li>▪ PT</li> <li>▪ MRC</li> <li>▪ SCT</li> <li>▪ Gatineau</li> <li>▪ Municipalité de Pontiac</li> </ul>	\$\$\$		
Recommandation(s)		A	B	C
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entreprendre des discussions avec la Ville de Gatineau et la municipalité de Pontiac afin d’évaluer la faisabilité de ce projet.</li> <li>▪ Faire une évaluation environnementale avant de procéder à la planification de ce sentier.</li> </ul>		■	▶	▶
Suivis				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La municipalité de Pontiac semble être d’accord que ceci est un beau projet, par contre ils ne possèdent pas des terres pour continuer le projet et la plupart de ces terres sont des terres agricoles qui ont des restrictions importantes.</li> <li>▪ Pour le moment des terrains le long du ruisseau cote Chelsea ont été conservés et demandées lors de développements afin de donner continuité à ce projet dans le futur.</li> </ul>				

## 7.2. Sentiers polyvalents secondaires en site propre (SPS)

SPS 1	Emprise de l’autoroute 5 (A-5)			
Approche stratégique recommandée	Partenaire(s)	\$\$\$		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Moins d’importance lui serait accordée si le corridor ferroviaire était mis en valeur.</li> <li>▪ Le MTQ n’entrevoit pas la possibilité d’implanter un corridor le long de cet axe.</li> <li>▪ Du côté ouest, les maisons se trouvent trop proches pour permettre un sentier de ce côté (au lieu, utiliser l’A-50 pour voyager nord-sud).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Chelsea</li> <li>▪ MTQ</li> <li>▪ MRC</li> <li>▪ CCN</li> <li>▪ SCT</li> </ul>	\$\$		
Recommandation(s)		A	B	C

<p>Puisqu'il serait impossible dans la pratique d'implanter un sentier continu dans ce corridor, il faut considérer qu'il offre par ailleurs un potentiel de contournement d'obstacle pour assurer la continuité d'autres sentiers qui suivent un tracé parallèle à l'autoroute. Ne connaissant pas exactement ces endroits, la carte du Plan directeur montre un tracé plus ou moins continu qu'il faudra préciser.</p>		■	▶
<b>Suivis</b>			
<p>Il est pratiquement impossible que la MTQ donne une autorisation pour qu'un corridor de cette magnitude passe sur l'emprise de la 5 seulement. Cependant, il existe une ouverture, lorsque ce sera nécessaire pour faire des contournements, déjà répété à plusieurs reprises dans plusieurs rencontres.</p> <p>Une demande a été faite en fin 2017 pour deux contournements afin de connecter les deux tunnels dans le secteur 3. Ceci est un projet en collaboration avec la CCN, car les tunnels donnent accès au Parc de la Gatineau. L'objectif est de faire une boucle que connecteraient les réseaux de sentiers de la CCN avec la municipalité de Chelsea à travers les tunnels. L'autorisation de 4 propriétaires est nécessaire pour que ce projet aille de l'avance. Tous les 4 propriétaires ont été mis au courant et contactés vers la fin de l'année 2017. Un de propriétaires est la CCN et elle est déjà en accord avec le projet. L'autre c'est la MTQ et deux autres sons de propriétaires privées. Nous étions censés de recevoir une réponse de MTQ cet automne, mais il existe des affaires entre la CCN et le MTQ qui touchent ce projet qui n'ont pas été réglées encore. Donc en attente de développement.</p> <p>Concernant les autres tronçons du SPS 1. Quelques projets qui pourraient faciliter la connexion nord-sud sont en développement. Entre autres le projet Musie avec la MTQ, ou le développement de M. Dube et M. Orange. D'autres lots ne sont pas encore développés alors les options restent disponibles.</p>			

<b>SPS 2</b>	<b>Lien avec le boulevard de la Technologie dans Gatineau</b>			
<b>Approche stratégique recommandée</b>	<b>Partenaire(s)</b>		<b>\$\$\$</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Il faudrait prolonger le boulevard de la Technologie existant jusque sur le territoire de la municipalité de Chelsea.</li> <li>▪ Ce corridor serait d'autant plus important qu'il pourrait dans une certaine mesure remplacer l'utilisation du corridor ferroviaire pour réaliser ce lien avec la Ville de Gatineau.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Chelsea</li> <li>▪ MTQ</li> <li>▪ MRC</li> <li>▪ Gatineau</li> </ul>		\$\$\$  \$\$	
<b>Recommandation(s)</b>			<b>A</b>	<b>B</b>
			<b>C</b>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>Envisager de développer ce corridor en collaboration avec la ville de Gatineau.</li> </ul>		■	
<b>Suivis</b>			
<p>La ville de Gatineau est au courant du projet et sera prête à analyser la possibilité de faire des aménagements pour connecter ce sentier avec le boulevard de la technologie.</p> <p>Sentier Chelsea est en pour parler avec Gazifere afin d'établir un partenariat et pouvoir investir avec la municipalité sur une étude géotechnique et l'identification des options de tracé du sentier.</p>			

SPS 3	Centre-village de Old Chelsea		
Approche stratégique recommandée	Partenaire(s)	\$\$\$	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Il y a 2 ponceaux (box culverts) au sud du Chemin Old Chelsea : Un ingénieur en hydraulique a mentionné qu'il serait possible d'en fermer un et de l'utiliser en tant que tunnel, ce qui permettrait également d'éliminer la recommandation d'un tunnel au sud au niveau de l'autoroute 50. Cette option est à examiner.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Chelsea</li> <li>MTQ</li> <li>CCN</li> <li>SCT</li> </ul>	\$\$ Interne	
Recommandation(s)	A	B	C
<ul style="list-style-type: none"> <li>Réaliser les recommandations du rapport AECOM – Étude de circulation, de stationnement et aménagement des intersections et des chaussées principales dans le secteur du centre-village à Chelsea (Septembre 2011).</li> </ul>	■	▶	
<b>Suivis</b>			
<p>Trois connexions dans le centre village se sont développées. Une sur la ferme Hendrix connexion avec le chemin Link, l'autre pour connecter le cimetière des pionniers et la troisième qui connecte le stationnement de la CCN avec la ferme Hendrix. Cette dernière en attente de développement car les propriétaires du Golf ne sont pas intéressés à que les personnes traversent leurs terrains. Une demande écrite de la part de la municipalité a été formulée par le passé et elle a été refusée. La CCN est pour le projet. Un conseiller a pris en main les conversations avec le Golf pour trouver de solutions.</p>			



SPS 4	Quadrant nord-est de l'A-5 et du chemin de Old Chelsea							
Approche stratégique recommandée				Partenaire(s)		\$\$\$		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Ces sentiers existent déjà en grande partie, mais doivent être confirmés et entretenus.</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>Chelsea</li> <li>PT</li> <li>SCT</li> </ul>		\$ Interne		
Recommandation(s)						A	B	C
<ul style="list-style-type: none"> <li>Implanter une signalisation adéquate le long des sentiers.</li> <li>Impliquer les membres de l'organisme Sentiers Chelsea pour confirmer et entretenir ces sentiers.</li> </ul>						■	▶	▶
Suivis								
<ul style="list-style-type: none"> <li>Une grande partie de ces sentiers sont actuellement dans un terrain privé. Il faut attendre qu'une entente soit faite ou que les terrains soient transférés à la municipalité pour agir. Cela sera fait lors du projet de subdivision.</li> <li>La partie nord du quadrant est déjà faite.</li> </ul>								

SPS 5	Hydro-Québec (Peter's Point)							
Approche stratégique recommandée				Partenaire(s)		\$\$\$		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Peuvent représenter un défi à cause des lignes d'Hydro-Québec et de la proximité à la centrale hydroélectrique.</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>Chelsea</li> <li>HQ</li> <li>SCT</li> </ul>		\$\$ Interne		
Recommandation(s)						A	B	C
Poursuivre le processus de négociations avec Hydro Québec présentement en cours pour l'utilisation formalisée de ce système de sentiers et l'achat d'un secteur de Peter's Point.						■	▶	
Suivis								
Le terrain a été loué par HQ sur 5 ans jusqu'à 2021 avec possibilité de renouvellement. Un sentier existe déjà sur le terrain et il est utilisé, des panneaux ont été installés à la demande de HQ. Il est aussi prévu de créer un sentier d'interprétation. Celui-ci est en attente qu'un format de panneaux soit identifié pour le sentier communautaire afin de garder une uniformité.								

SPS 6	Sentier le long du ruisseau entre les secteurs de Tenaga et Borden Pt				
Approche stratégique recommandée		Partenaire(s)	\$\$\$		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Sentier est-ouest important qui pourrait en partie utiliser des terrains appartenant à la municipalité.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Chelsea</li> <li>PT</li> <li>CCN</li> <li>SCT</li> </ul>	Interne		
Recommandation(s)			A	B	C
<ul style="list-style-type: none"> <li>Effectuer les aménagements sécuritaires nécessaires pour traverser la 105.</li> <li>Développer des ententes avec les propriétaires de terrains.</li> </ul>			■	▶	
Suivis					
<p>Pour le moment, il existe un sentier sur le parc Musie qui doit être mis à niveaux en collaboration avec MTQ avec les fonds de compensation du milieu humide. Une connexion entre Musie et du Roch permet d'aller vers le parc Juniper qui a un autre sentier. À partir de là, il faut emprunter des chemins. Aucune autre démarche n'a été entreprise pour ce sentier.</p>					

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

commencer à en parler.			
------------------------	--	--	--

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

<b>SPS 9 Portion au sud du chemin Cross Loop (vers le tunnel existant)</b>			
<b>Approche stratégique recommandée</b>		<b>Partenaire(s)</b>	<b>\$\$\$</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Le chemin menant au stationnement P16 est proposé en chaussée désignée.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Chelsea</li> <li>CCN</li> <li>SCT</li> </ul>	Interne
<b>Recommandation(s)</b>			<b>A B C</b>
Il est suggéré de permettre l'utilisation du sentier jusqu'au tunnel, mais de ne pas inclure la portion du sentier qui va vers l'ouest afin de permettre un circuit fermé. Il est recommandé de négocier une entente avec la CCN à cet effet.			■ ▶ ▶
<b>Suivis</b>			
En discussion avec la CCN, car le sentier est à l'intérieur du parc. Il existe une ouverture d'officialiser ce sentier en parallèle avec le projet entre les deux tunnels.			

<b>SPS 10 Système de sentiers de Farm Point</b>			
<b>Approche stratégique recommandée</b>		<b>Partenaire(s)</b>	<b>\$\$\$</b>

<ul style="list-style-type: none"> <li>Les sentiers dans cette région sont/seraient destinés pour la marche, la raquette, le vélo d'hiver, mais pas pour le ski de fond.</li> <li>En réalité, il n'y a apparemment que 4 propriétés privées — une d'entre elle est à vendre alors il serait possible que la municipalité puisse acheter une partie du sentier.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Chelsea</li> <li>PT</li> <li>SCT</li> <li>Citoyens</li> </ul>	\$ Interne		
<b>Recommandation(s)</b>		<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Il est suggéré de créer un lien nord-sud pour relier le sentier polyvalent en site propre proposé d'est en ouest au Chemin St Clément. Ce lien serait apparemment réalisable, car le terrain est présentement à vendre.</li> </ul>		■	▶	▶
<b>Suivis</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Quelques sentiers locaux se sont développés au sud de ce secteur.</li> <li>En ayant beaucoup de propriétés déjà construites dans le secteur, le lien privilégié c'est le chemin Saint-Clément pour connecter le chemin de la Rivière, la 105 et le chemin Croos Loop. Une demande pour agrandir l'emprise du chemin a été fait au TP, mais dû à la configuration du chemin cela n'est pas possible.</li> <li>Dépendant des autres développements du secteur il y aurait des possibilités de créer un réseau plus intéressant avec le chemin de fer et le parc de Farm Point.</li> <li>D'autres projets de sentier sont en cours. Dunmor-Montainview, Sentiers au nord de St-Clément pour connecter le Chemin Bathes et le nouveau parc. Ainsi que d'autres pour parler avec la propriété plus au nord proche de la carrière Morrison.</li> </ul>				

<b>SPS 11</b>	<b>Système de sentiers Hollow Glen</b>			
<b>Approche stratégique recommandée</b>		<b>Partenaire(s)</b>		<b>\$\$\$</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Ces sentiers servent une fonction communautaire pour le secteur de Hollow Glen.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Chelsea</li> <li>CCN</li> <li>SCT</li> </ul>		Interne
<b>Recommandation(s)</b>		<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser l'aménagement de ces liens au Parc de la Gatineau et de circulation interne de ce secteur résidentiel.</li> </ul>		■	▶	
<b>Suivis</b>				
Des terrains ont été demandés lors de développement dans ce secteur, une piste cyclable a été construite dans un de développements. Aucun autre aménagement n'est prévu pour le moment.				

SPS 12	Lien Hollow Glen avec le chemin Kingsmere				
Approche stratégique recommandée		Partenaire(s)	\$\$\$		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ce lien est très important puisqu'il est le seul corridor potentiel pour relier ce secteur résidentiel de la municipalité au centre-village. Ce sentier serait principalement utilisé par les résidents du secteur</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Chelsea</li> <li>▪ PT</li> <li>▪ CCN</li> <li>▪ SCT</li> </ul>	\$ Interne		
Recommandation(s)			A	B	C
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Faire une analyse environnementale spécifique afin d'effectuer les travaux nécessaires à la protection de ce corridor.</li> <li>▪ Entrer dans un processus de négociation avec la CCN pour permettre ce lien.</li> </ul>			■		
Suivis					
Dans des conversations avec la CCN, il n'est pas possible de rouvrir cet ancien chemin dû aux enjeux de conservation du parc. Alors, cette connexion ne peut pas se faire.					

### 7.3. Axes cyclables en marge du réseau router (Bande cyclable)

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

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dans le cadre de ce Plan, il est suggéré, en l'absence de la disponibilité du corridor ferroviaire, de poursuivre éventuellement l'aménagement des accotements de la route 105 jusqu'à Wakefield.</li> <li>▪ Rentrer en communication avec la MTQ afin de faire le suivi concernant le projet de piste cyclable sur le tronçon de la 105 entre le pont Alonzo et le chemin Old Chelsea.</li> </ul>			
<b>Suivis</b>			
<p>Les accotements dans la portion municipale de la 105 ont été faits</p> <p>Cependant, lorsque la municipalité a rapproché le MTQ pour avoir une connexion entre Old Chelsea et le Pont Alonzo, cela n'a pas eu d'effet chez le ministère. Donc les travaux n'ont pas été faits dans ce tronçon lors de la réfection de la 105 deux ans passés. Alors il faut attendre des nouveaux développements sur le pont Alonzo pour revoir le dossier.</p>			

<b>BC 2</b>	<b>Chemin Old Chelsea (De la route 105 au stationnement P8)</b>				
<b>Approche stratégique recommandée</b>	<b>Partenaire(s)</b>	<b>\$\$\$</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les recommandations qui suivent proviennent Plan de circulation et stationnement du centre-village de Chelsea (AECOM, septembre 2011)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Chelsea</b></li> <li>▪ MTQ</li> <li>▪ PT</li> <li>▪ CCN</li> </ul>	\$\$\$			
<b>Recommandation(s)</b>			<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Une bande cyclable sur rue unidirectionnelle de 1,5 m de largeur est recommandée le long du chemin d'Old Chelsea dans la zone ouest. Du côté sud, où le stationnement sur rue n'est pas permis, la bande cyclable est en bordure du trottoir. Du côté nord, elle se situe entre le stationnement et la voie de circulation. Cette bande cyclable vient se connecter aux bandes cyclables existantes sur le chemin Scott et le chemin de Kingsmere.</li> <li>▪ Dans la zone est, il est plutôt recommandé d'aménager la voie cyclable au niveau du trottoir afin de la séparer de la circulation automobile. L'utilisation récréative de ce lien et la vitesse affichée de 70 km/h justifient ce choix. Il est proposé d'aménager des sentiers multifonctions bidirectionnels de chaque côté du chemin d'Old Chelsea, d'une largeur de 3 m. Le flux piétonnier restreint dans ce secteur permet ce type d'aménagement. Comme il existe peu d'endroits pour traverser le chemin d'Old Chelsea dans la zone est, un sentier bidirectionnel permet une très grande accessibilité. On retrouve ce type d'aménagement le long du chemin de Montréal à Angers comme montré ci-dessous.</li> </ul>			■	▶	
<b>Suivis</b>					
Fait dans le cadre de projet d'aqueduc.					

BC 3	Chemin de la Montagne				
Approche stratégique recommandée	Partenaire(s)	\$\$\$			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Devrait être considéré si le développement de Gatineau se poursuit le long du chemin de la Montagne.</li> <li>▪ La création d'une bande cyclable nécessiterait la contribution de la Ville de Gatineau à un tel projet.</li> <li>▪ Basse priorité due aux coûts importants d'aménagement, mais tout de même une connexion logique et unique dans le plus long terme.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Chelsea</li> <li>▪ PT</li> <li>▪ MRC</li> <li>▪ CCN</li> <li>▪ SCT</li> <li>▪ Gatineau</li> </ul>	\$\$\$			
Recommandation(s)			A	B	C
Garder ce projet pour le long terme en considération des disponibilités budgétaires et des priorités de la ville de Gatineau.					■
Suivis			A	B	C
Lors de la réfection du Chemin de la Montagne, il a été identifié qu'il serait très coûteux de construire un accotement pour les cyclistes. Du côté Gatineau, aucun aménagement pour les cyclistes n'a pas été fait non plus.					

BC 4	Chemin Notch Entre chemin de la Mine et chemin Kingsmere				
Approche stratégique recommandée	Partenaire(s)	\$\$\$			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pourrait être un lien important avec la Ville de Gatineau si le chemin de la Montagne était aménagé pour les cyclistes.</li> <li>▪ Ce segment est important pour un lien avec Gatineau par le chemin de la Mine.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Chelsea</li> <li>▪ PT</li> <li>▪ CCN</li> </ul>	\$\$\$			
Recommandation(s)			A	B	C
À l'heure actuelle, la priorité doit être donnée à des aménagements plus sécuritaires entre le centre-village (intersection Kingsmere) et le chemin de la Mine.				■	▶
Suivis			A	B	C
Actuellement la bande cyclable est construite sur le chemin Notch, des travaux sur la Mine continueront en 2019. Une subvention a été approuvée dans le cadre de ce projet avec le Provincial et le Fédéral.					

BC 5	Chemin Kingsmere				
Approche stratégique recommandée	Partenaire(s)		\$\$\$		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ce corridor est un lien important pour les résidents de Hollow Glen avec le centre-village.</li> <li>▪ Le pavage des accotements pourrait s'avérer difficile et dispendieux.</li> <li>▪ Évaluer l'implantation de bandes cyclables ou de portions de sentier en site propre le long du trajet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Chelsea</li> <li>▪ PT</li> <li>▪ CCN</li> <li>▪ SCT</li> </ul>		\$\$\$ Interne		
Recommandation(s)			A	B	C
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En un premier temps, ce corridor pourrait être aménagé en chaussée partagée.</li> <li>▪ Utilisation de signalisation, marquage au sol, bollards, etc.</li> </ul>				■	▶
Suivis					
Aucune démarche à ce jour, une partie du chemin a été refaite, mais il n'a pas eu une intervention sur les accotements.					

#### 7.4. Réseau routier — chaussée désignée partagée (CDP)

CDP 1	Chemin Pine				
Approche stratégique recommandée	Partenaire(s)		\$\$\$		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Un lien important avec le parc de la Gatineau pour les résidents de ce secteur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Chelsea</li> <li>▪ PT</li> <li>▪ SCT</li> </ul>		\$ Interne		
Recommandation(s)			A	B	C
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Installation d'une signalisation, marquage au sol, bollards, mesures d'apaisement de la circulation, etc.</li> </ul>				■	
Suivis					
Aucune mesure prise à ce moment.					



CDP 2	Chemin Cross Loop					
Approche stratégique recommandée	Partenaire(s)	\$\$\$				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Un corridor exceptionnel pour ce type de sentier (paysage, histoire, faible circulation, etc.).</li> <li>▪ Un lien important avec le parc de la Gatineau pour les résidents de ce secteur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Chelsea</li> <li>▪ CCN</li> <li>▪ SCT</li> </ul>	\$				
Recommandation(s)				A	B	C
Utilisation de signalisation, marquage au sol, bollards, mesures d'apaisement de la circulation, etc.				■		
Suivis						
Ce chemin est à très faible débit de circulation, seulement une résidence reste sur le chemin. Le chemin peut être utilisé avec toute sécurité par les piétons et les cyclistes.						

CDP 3	Chemin St-Clément					
Approche stratégique recommandée	Partenaire(s)	\$\$\$				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Un lien important avec le parc de la Gatineau (CDP 2) pour les résidents de ce secteur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Chelsea</li> <li>▪ PT</li> <li>▪ Citoyens</li> <li>▪ MTQ</li> </ul>	\$				
Recommandation(s)				A	B	C
Utilisation de signalisation, marquage au sol, bollards, mesures d'apaisement de la circulation, etc.				■	▶	▶
Suivis						
<ul style="list-style-type: none"> <li>• En ayant beaucoup de propriétés déjà construites dans le secteur, le lien privilégié c'est le chemin Saint-Clément pour connecter le chemin de la Rivière, la 105 et le chemin Croos Loop. Une demande pour agrandir l'emprise du chemin a été fait au TP, mais dû à la configuration du chemin cela n'est pas possible.</li> </ul>						

CDP 4	Chemin du Lac Meech (entre P8 et P13)			
Approche stratégique recommandée	Partenaire(s)	\$\$\$		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Asphalte et bande cyclable a été refait entre le Chemin Scott et le P8</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ CCN</li> </ul>	\$		

et est beaucoup utilisé.	▪ Chelsea	Interne		
<b>Recommandation(s)</b>		<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dédié au cyclisme et la marche en tant que chaussée désignée partagée jusqu'à la réalisation d'un corridor cyclable en site propre.</li> <li>▪ Implanter de la signalisation, marquage au sol, bollards, mesures d'apaisement de la circulation, etc. en vue du partage de la route.</li> </ul>		■	▶	▶
<b>Suivis</b>				
En 2019 une charge de projet travaillera sur le projet de réfection du lac Meech. Il est prévu dans le PTI de faire entre P8 et P9 en 2020 comme chaussée désignée, après entre P9 est la plage O'Brien, est en étude la possibilité de faire une bande cyclable.				

<b>CDP 5</b>	<b>Chemin de la Mine</b>			
<b>Approche stratégique recommandée</b>		<b>Partenaire(s)</b>	<b>\$\$\$</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ce corridor se connecte directement sur le sentier récréatif cyclable pavé de la ville de Gatineau à la hauteur de la rue du Quartz dans Gatineau.</li> <li>▪ Pourrait être un lien important avec la Ville de Gatineau si le chemin Notch était aménagé avec des bandes cyclables comme proposé dans BC 4.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Chelsea</li> <li>▪ CCN</li> <li>▪ PT</li> </ul>	\$ Interne	
<b>Recommandation(s)</b>		<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réaliser les recommandations de l'étude en cours qui vise à implanter une bande cyclable ou un sentier en site propre le long de cet axe.</li> <li>▪ À court terme, dédié ce segment au cyclisme et la marche en tant que chaussée désignée partagée.</li> </ul>		■	▶	▶
<b>Suivis</b>				
Prévu pour 2019, projet en partenariat avec la CCN. Des subventions (Petites collectivités) ont été approuvées pour le projet.				

<b>CDP 6</b>	<b>Chemin de la rivière</b>			
<b>Approche stratégique recommandée</b>		<b>Partenaire(s)</b>	<b>\$\$\$</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Doit être priorité budgétaire plutôt que la 105.</li> <li>▪ Utilisation de signalisation, marquage au sol, bollards, etc.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Chelsea</li> <li>▪ SCT</li> <li>▪ PT</li> </ul>	\$ Interne	

	▪ Citoyens			
Recommandation(s)		A	B	C
<ul style="list-style-type: none"> <li>À court terme, il est recommandé d'utiliser le chemin de la rivière à partir de son intersection avec la route 105, en chaussée désignée.</li> <li>Établir une chaussée désignée partagée en un premier temps.</li> <li>Évaluer l'implantation de bandes cyclables ou de portions de sentier en site propre le long de la rivière et en forêt à l'avenir.</li> </ul>		■	▶	▶
Suivis				
Projet mis dans le PTI pour refaire le chemin, études et plans et devis 2019, réalisation de travaux 2021. Une décision sur avoir au pas des accotements pour les cyclistes sera prise selon le cout du projet. Projet complexe étant donné que le chemin longe la rivière. Sinon sera en chaussée partagée.				

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

CDP 8	Chemin Notch Du chemin de la Montagne au chemin de la Mine			
Approche stratégique recommandée	Partenaire(s)	\$\$\$		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Il est proposé d'utiliser ce chemin en voie partagée dans la mesure où l'option identifiée dans la première phase du plan de transport actif utilise des terrains trop accidentés et traverse plusieurs propriétés privées.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Chelsea</li> <li>CCN</li> <li>SCT</li> <li>PT</li> </ul>	\$ Interne		
Recommandation(s)		A	B	C

<ul style="list-style-type: none"> <li>Retenir un concept en voie partagée jusqu'à ce que le chemin de la Montagne fasse l'objet de bandes cyclables ou d'améliorations substantielles de sécurité pour les cyclistes.</li> <li>Utilisation de signalisation, marquage au sol, bollards, etc.</li> <li>Évaluer la possibilité de faire un lien cyclable à la hauteur du viaduc avec la Promenade de la Gatineau.</li> </ul>	■	▶	▶
<b>Suivis</b>			
Aucune démarche à ce jour.			

### 7.5. Les sentiers communautaires

<b>SC</b>	<b>Général SC – Sentiers communautaires</b>				
<b>Approche stratégique recommandée</b>	<b>Partenaire(s)</b>	<b>\$\$\$</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Font partie des prochaines étapes de développement du réseau de sentiers pour le transport actif.</li> <li>Développer manuel des bonnes pratiques et concepts.</li> <li>Ces sentiers sont indiqués sur la carte par un symbole.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>SCT - Champions de zone de planification</b></li> <li>Citoyens volontaires</li> <li>Chelsea</li> <li>PT</li> </ul>	\$			
<b>Recommandation(s)</b>			<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Développer le Protocol d'entente proposée dans la section 4.2</li> <li>initier les échanges d'information avec l'organisme</li> </ul>			■	▶	▶
<b>Suivis</b>					
<p>Au moins deux secteurs se sont développés à présent. Secteur au sud de Farm Point et secteur de Chelsea Parc. Ces travaux sont faits par des bénévoles de SCT, la municipalité fournit les matériels ainsi que la signalisation et s'en occupe de toute la partie administrative si des CA du ministère de l'Environnement sont nécessaires. Des ententes avec des propriétaires privés ont été signées pour permettre créer des connexions.</p>					