

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.

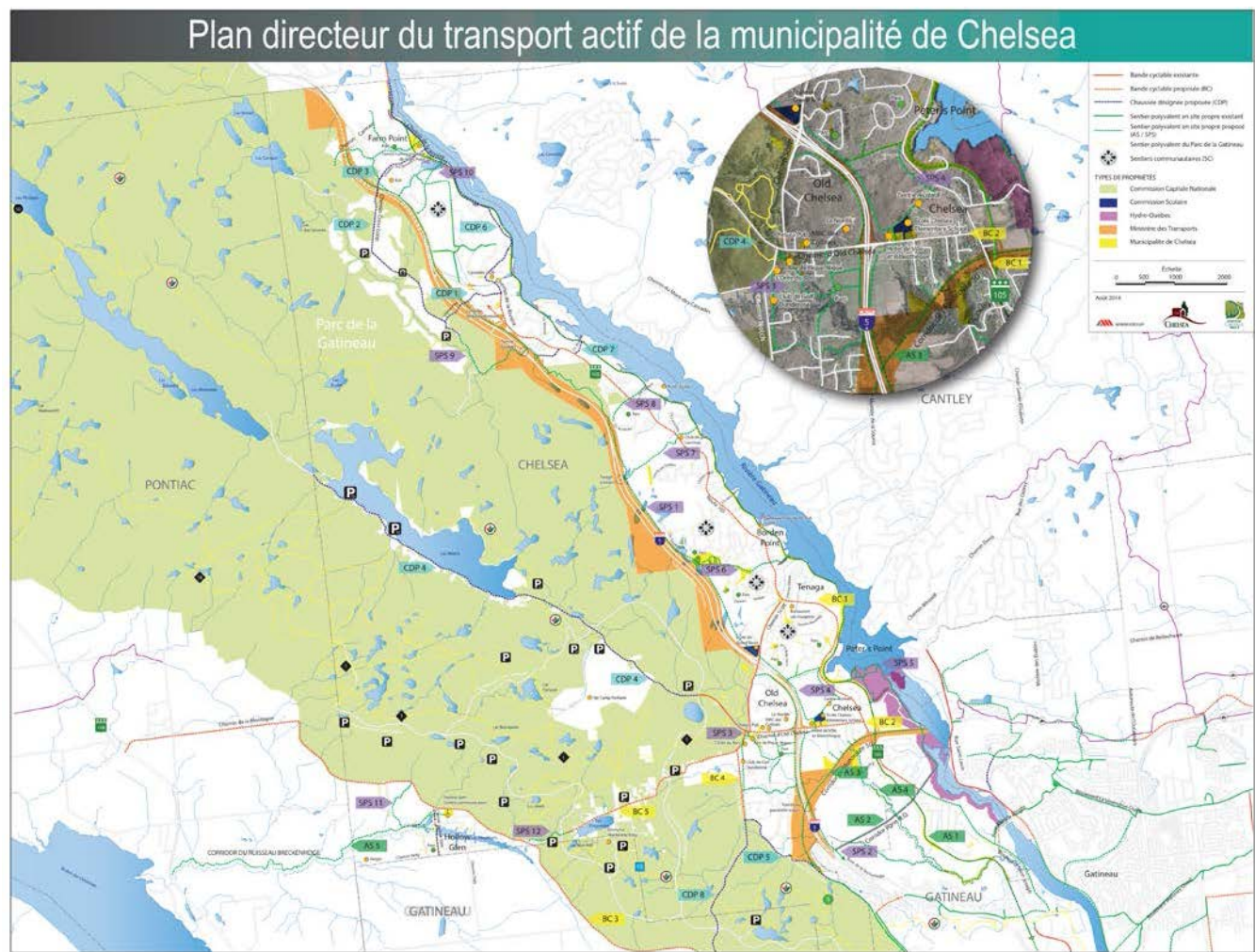
Des rencontres de validation ont été réalisées en novembre et décembre 2020 :

- 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.



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.

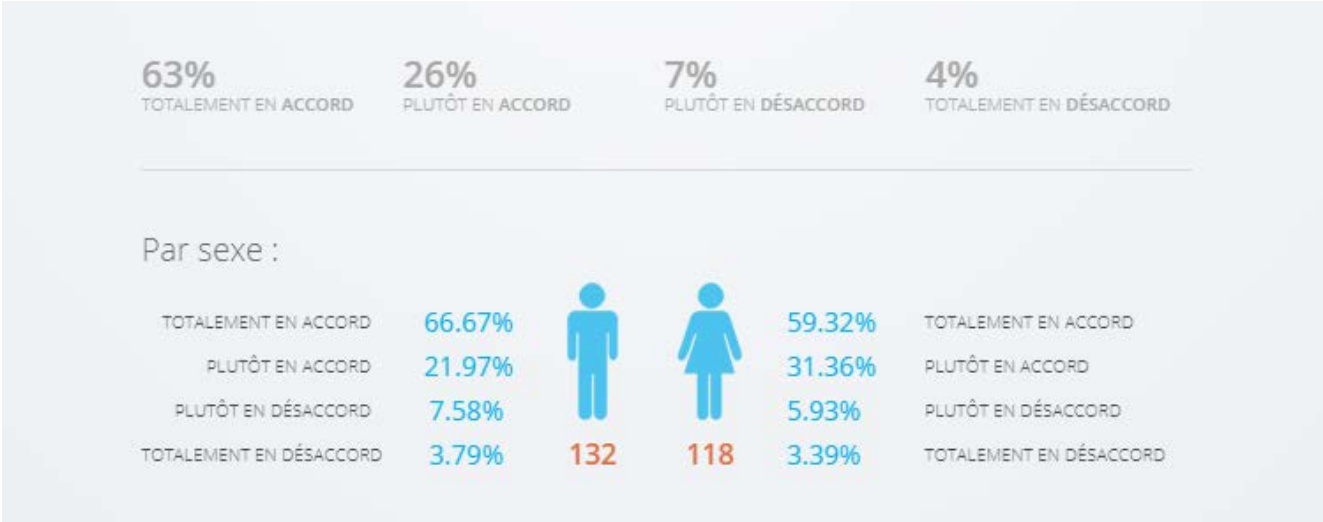
La Municipalité a soumis neuf propositions à la communauté le 20 juillet dernier. La population avait jusqu'au 20 août pour voter sur ces propositions et pour ajouter les siennes, qui s'affichaient ensuite automatiquement sur la plateforme. En tout, 14 participants ont présenté des propositions, qui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

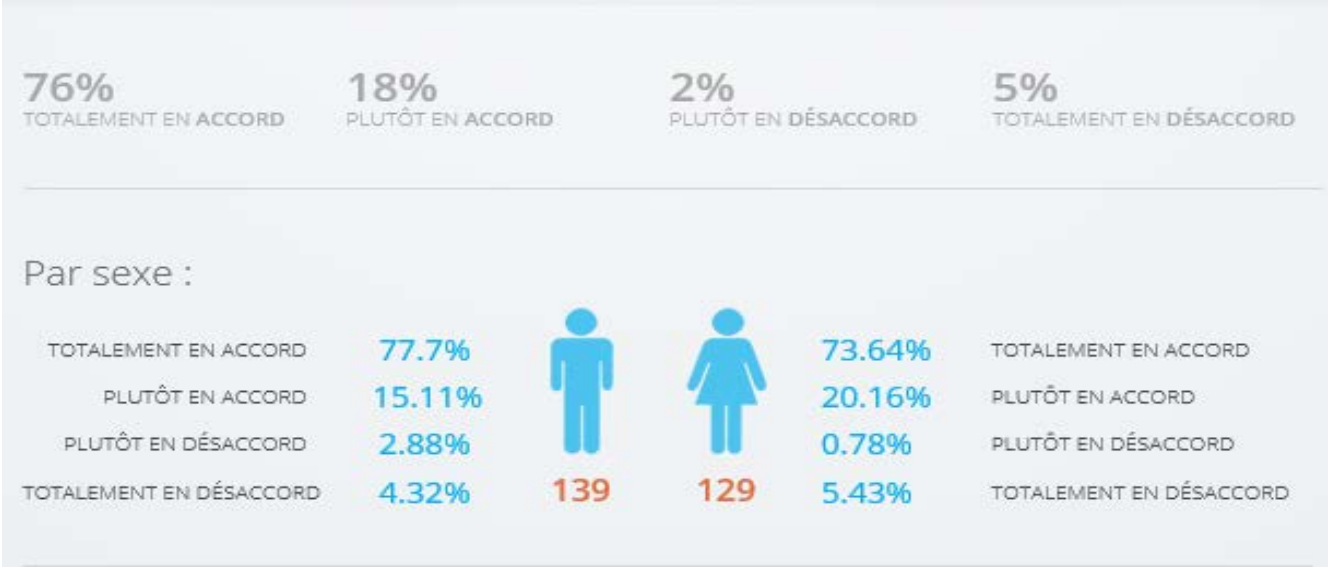
- The priority for new trails & paths should be in those areas of Chelsea that are currently underserved or not at all served by the current network of trails & paths. (*Les nouveaux sentiers et chemins devraient être créés prioritairement dans les zones de Chelsea qui sont actuellement mal desservies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

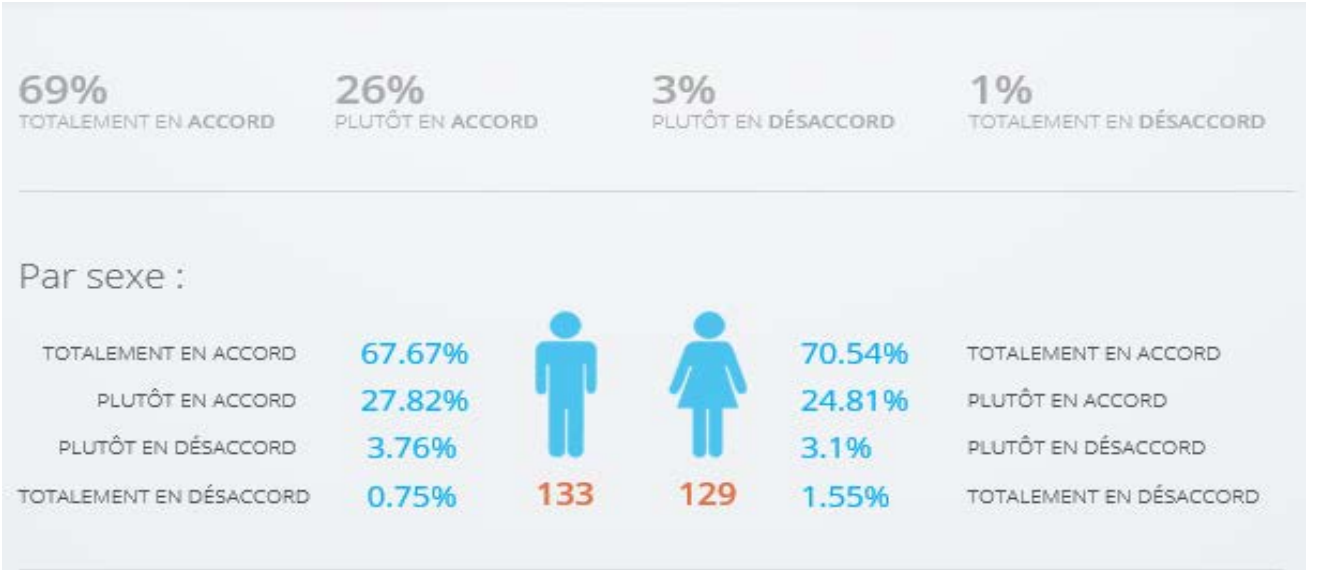
- Wakefield and Hull should be connected to Chelsea all year round with a active use trail
- La ligne de Gazifère qui longe l'autoroute à l'est est l'endroit tout désigné et le plus court en site propre entre le centre-village et une route existante à Hull (le boulevard de la Technologie). *(The Gazifère 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 :

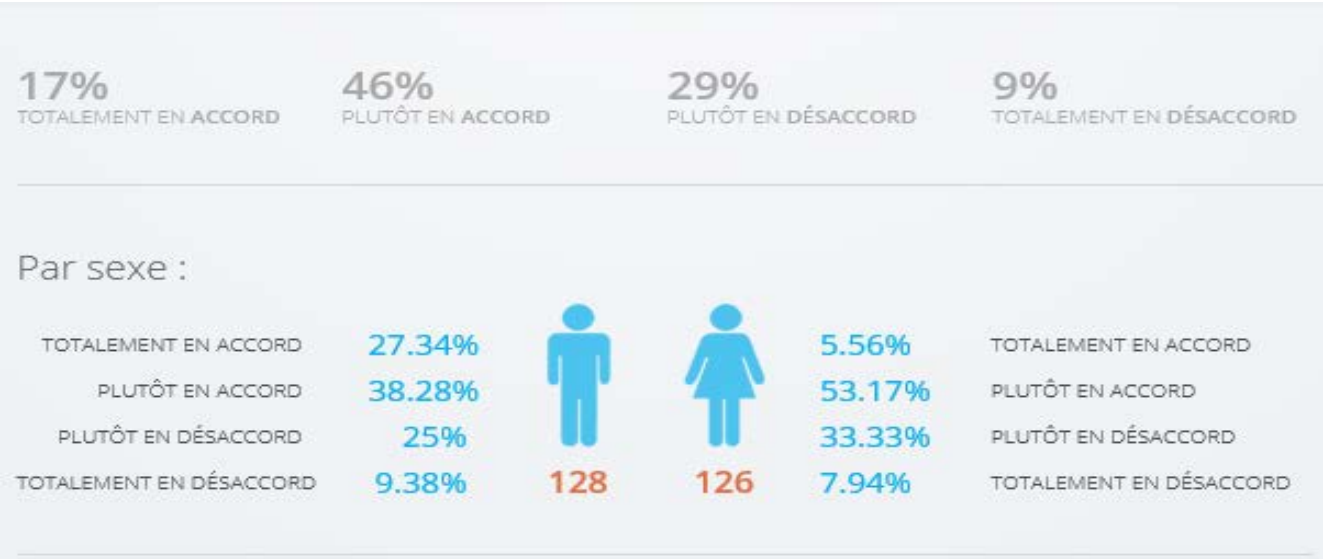
- Il serait fantastique que les sentiers mènent à des endroits stratégiques tels que l'épicerie, la pharmacie, l'école, etc.;
- Chelsea needs to be much more proactive in identifying and formalizing the existing connections between neighborhoods and ensure that all new developments plan them in. (*Chelsea 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 :

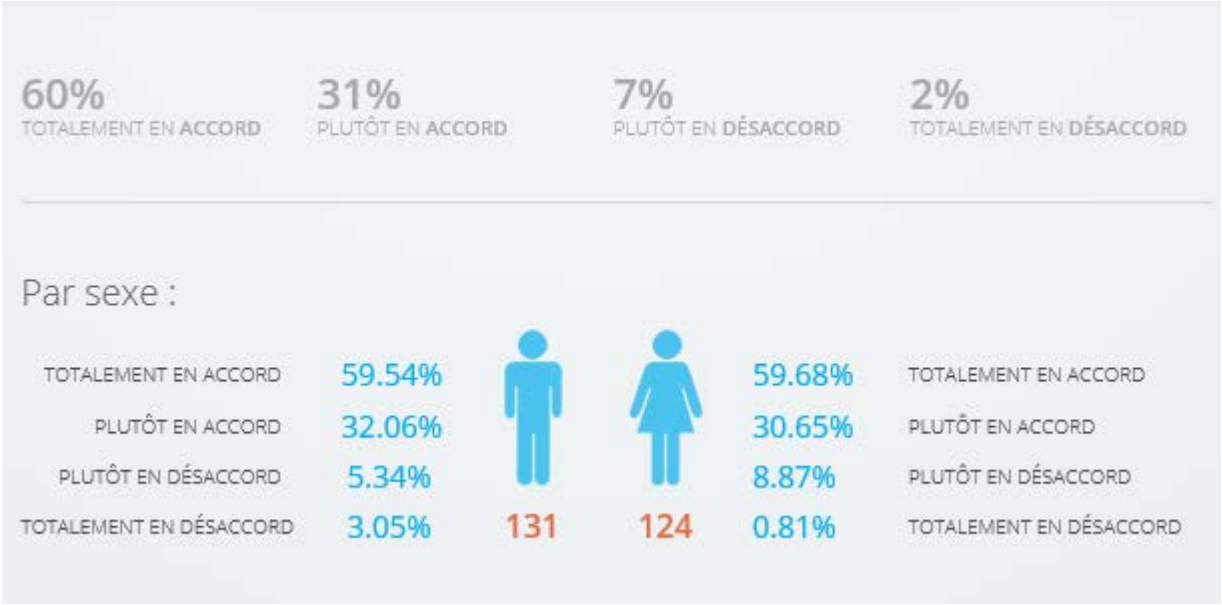
- Intersections are problematic. (*Les intersections sont problématiques*);
- An education plan would also go a long way for motorists and active transport users. (*Un programme de sensibilisation serait également très utile aux automobilistes et aux utilisateurs de transports actifs*);
- Certains points 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 :

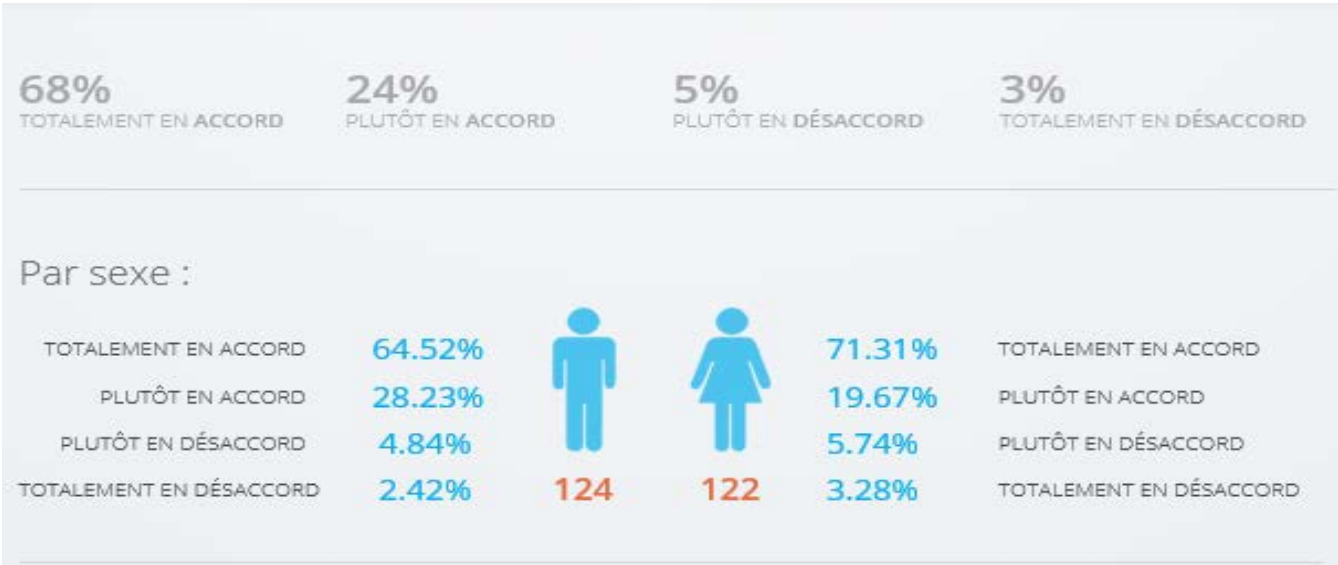
- Totalement d'accord. Prioriser le transport actif au-delà des besoins des automobilistes, etc.;
- Trouver une solution qui répond aux attentes de tous les utilisateurs.

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

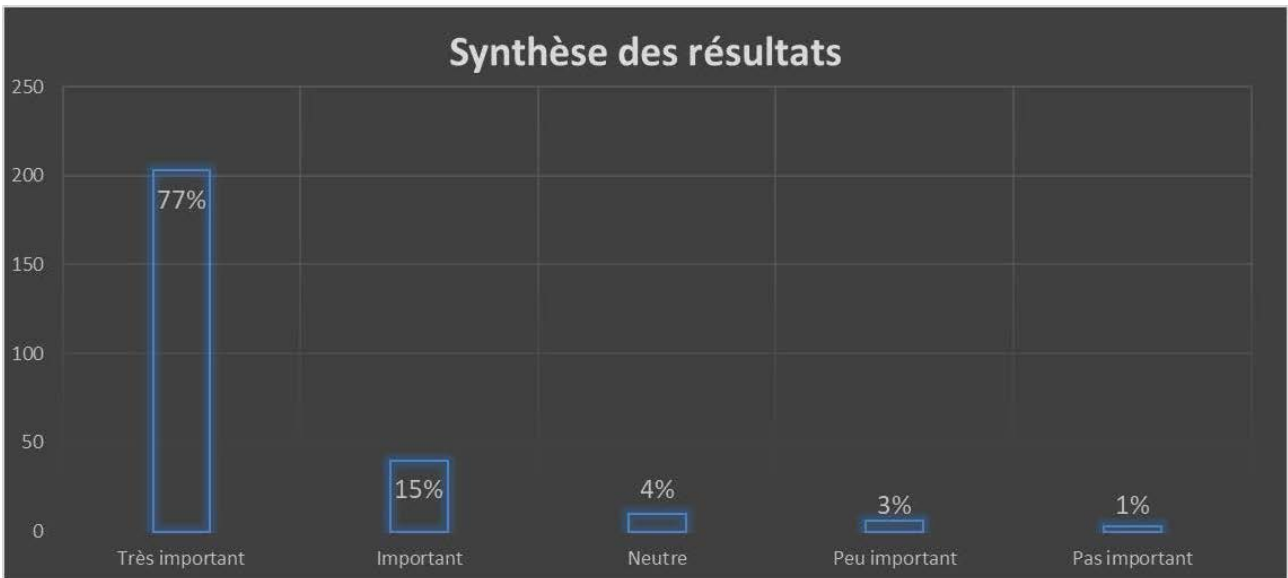
La deuxième partie du processus consultatif fut créée afin que les résidents partagent leurs habitudes en ce qui concerne le transport actif. C'est via la plateforme Survey Monkey, par le biais d'un questionnaire de 20 questions que le service des Loisirs, du sport, de la culture et de la vie communautaire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

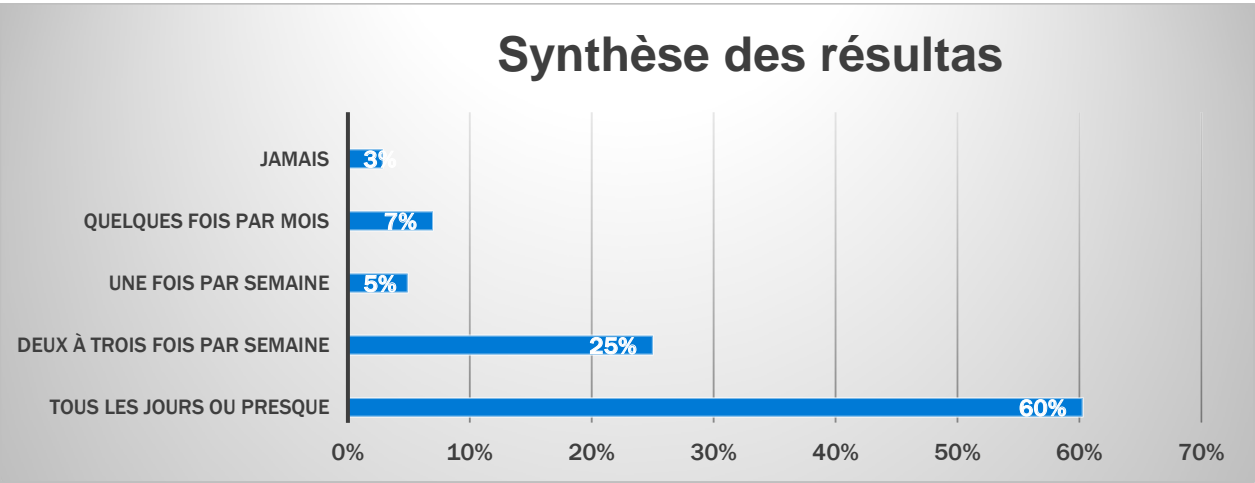
- It is healthy, fun, and environmentally friendly. In addition, we can't always drive – a car is not always available. Sometimes, the only way to make local trips is on foot or by bike. Having safe conditions for this is very important because frequently, these trips are not optional or recreational – 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 :

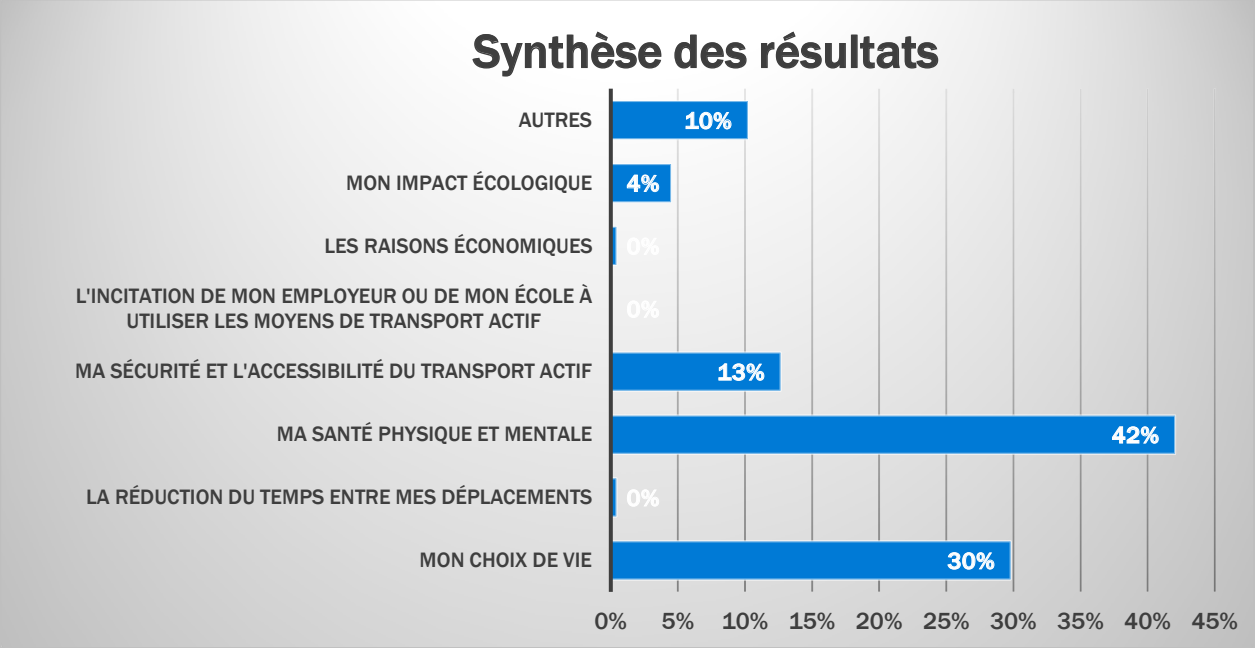
- Active transportation is the most enjoyable and secure way of staying healthy and active. *(Le transport actif est le moyen le plus agréable et le plus sûr de rester en bonne santé et actif);*
- Nevertheless, the trails and sidewalks are not safe in winter because they are not cleared of snow or ice 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 :

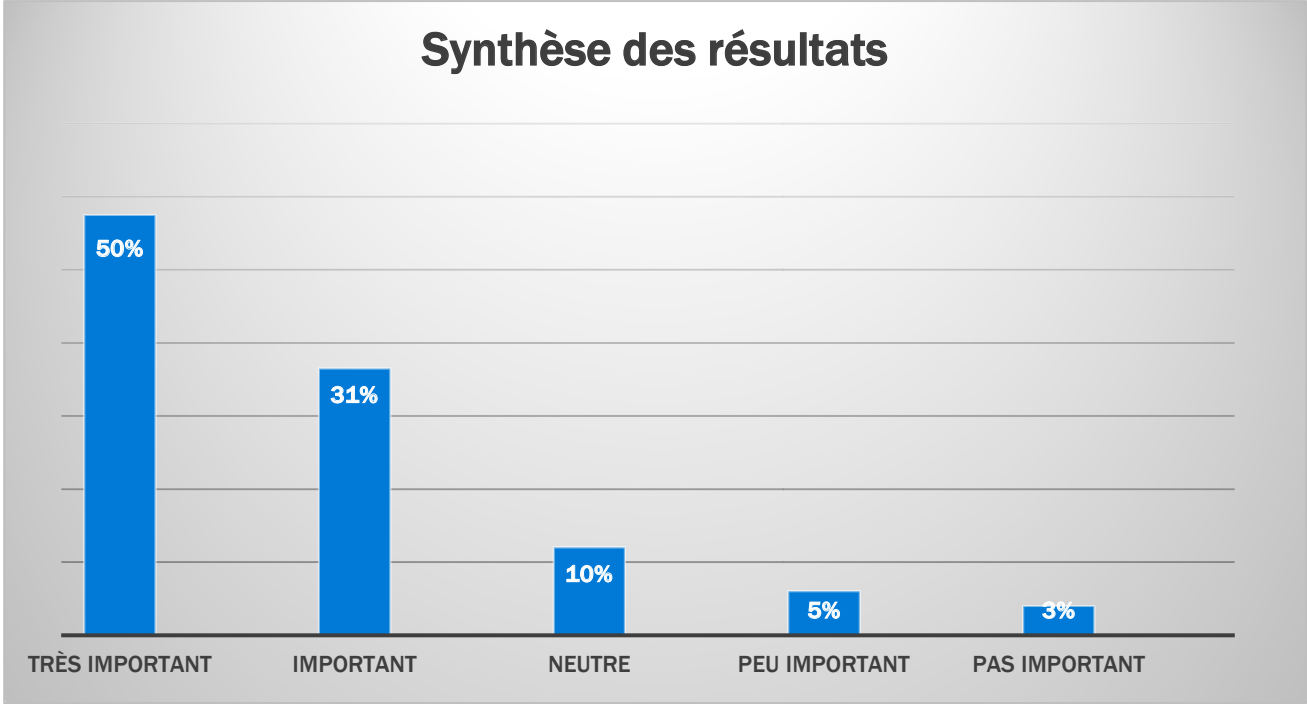
- Physical and mental health reduces environmental footprint and I consider safety before riding my bike at night or in bad weather. (*Pour la santé physique et mentale, réduction de l'empreinte écologique; je tiens aussi compte de la sécurité avant de faire du vélo la nuit ou par mauvais temps*);
- 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.



Voici les principaux commentaires recueillis :

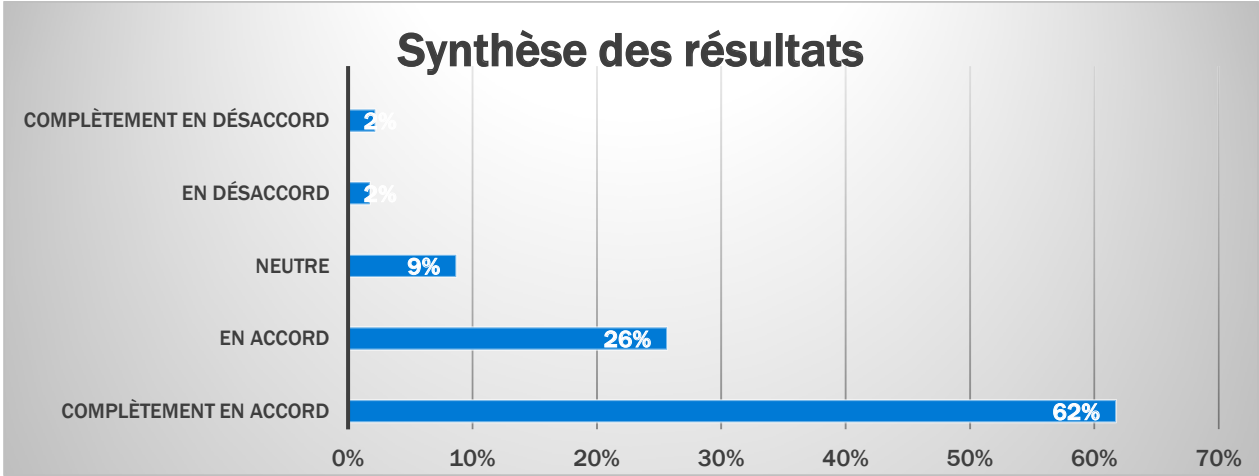
- Better public transit connections to facilitate running partway to work. (*Meilleures dessertes de transport public pour faciliter le trajet entre le domicile et le lieu de travail*);
- It will be very important for Chelsea to provide direct routes and high quality infrastructure in order to make these 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.

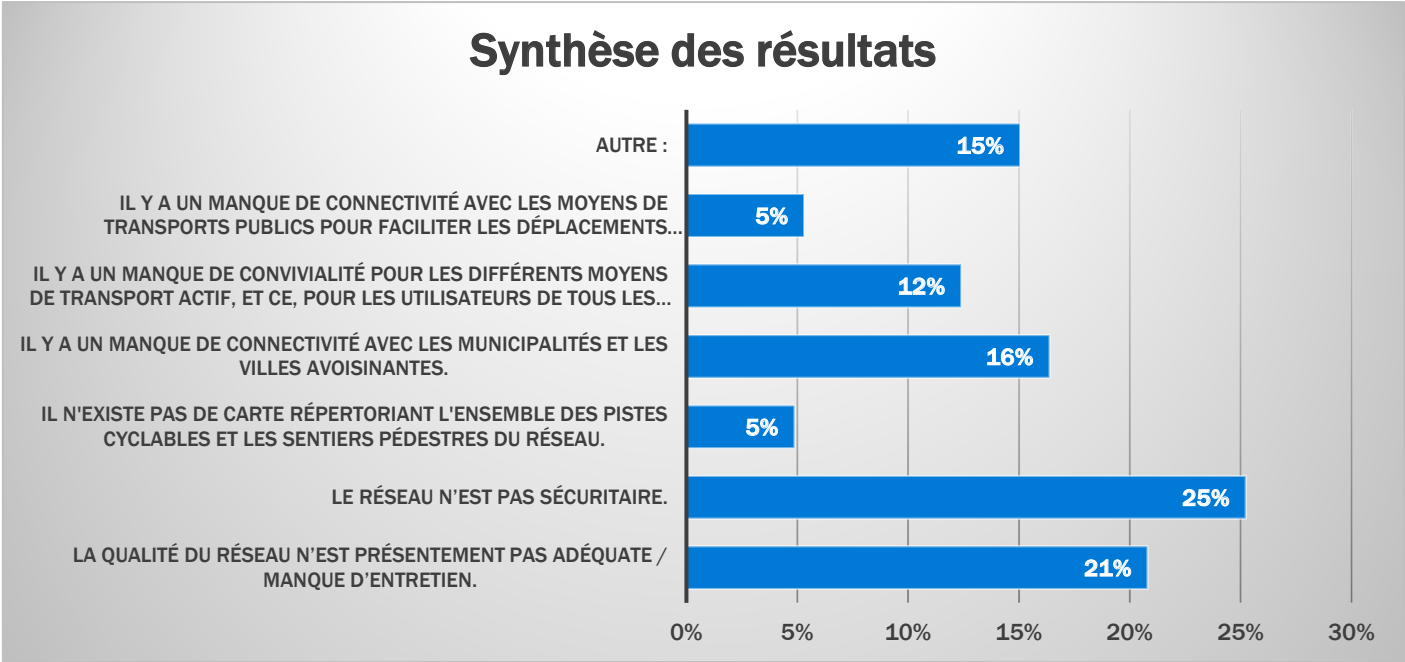
- Les passages piétons doivent être plus nombreux (belle amélioration sur la 105 à hauteur du CLSC, mais il en faudrait d'autres). Les éclairages publics sont en panne ou inexistant sur la 105 entre le Freshmart et le chemin Church. Les zones où marchent les gens qui promènent leur chien devraient être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

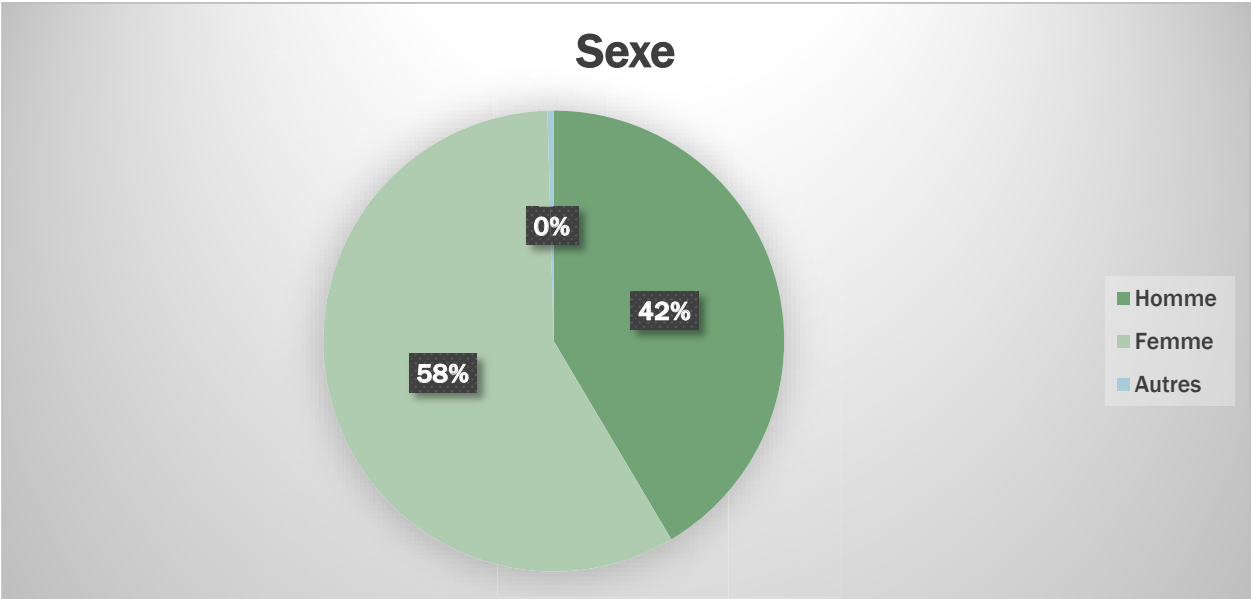
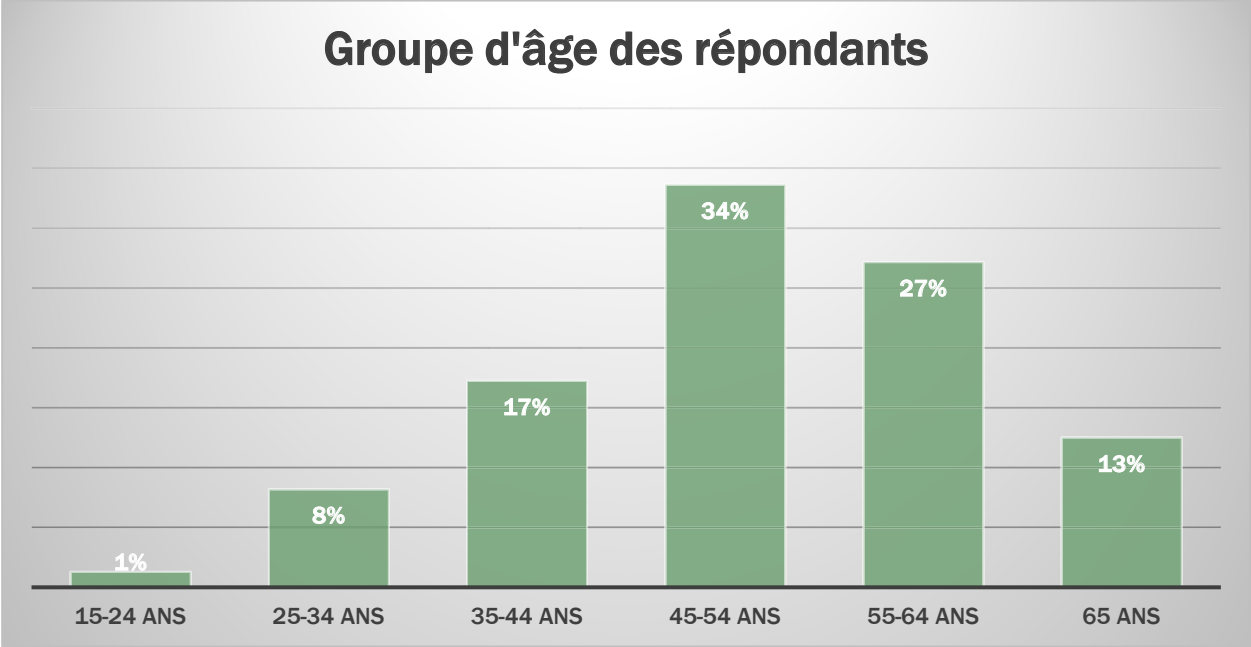
Pistes cyclables mieux entretenues	<p>It's an investment in the health of our community. Very important to keep it as a priority when spending taxpayer money.</p> <p><i>C'est un investissement dans la santé de notre communauté. Il est très important que cela demeure une priorité lorsque l'on dépense 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.

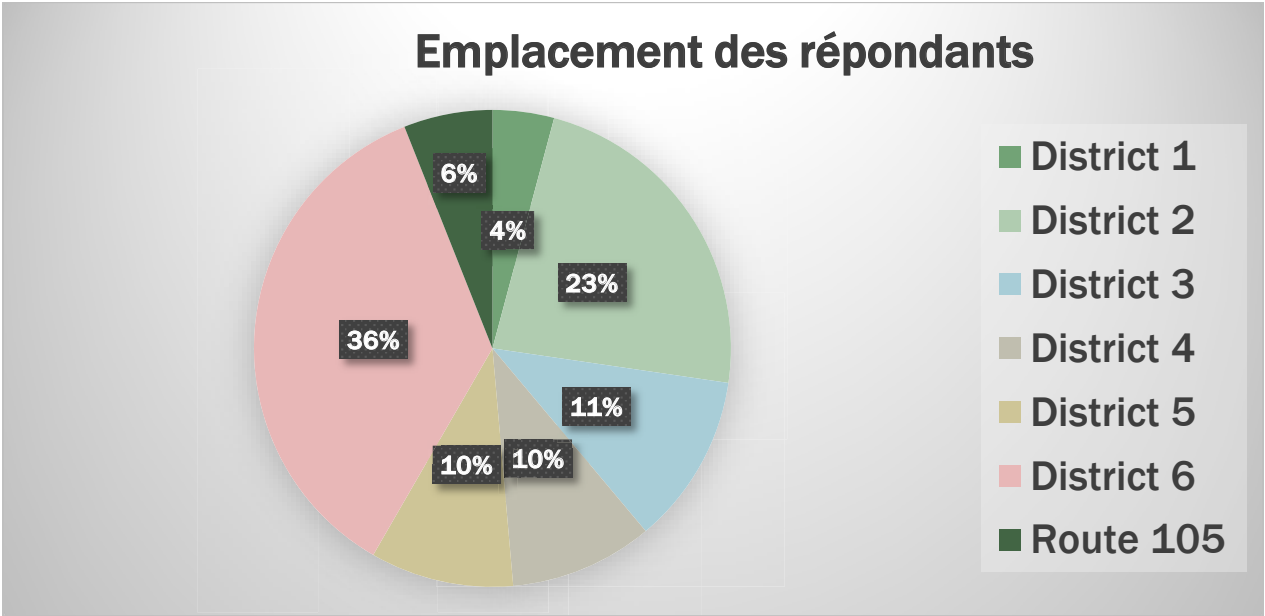
3.1.1 Portrait des répondants

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.



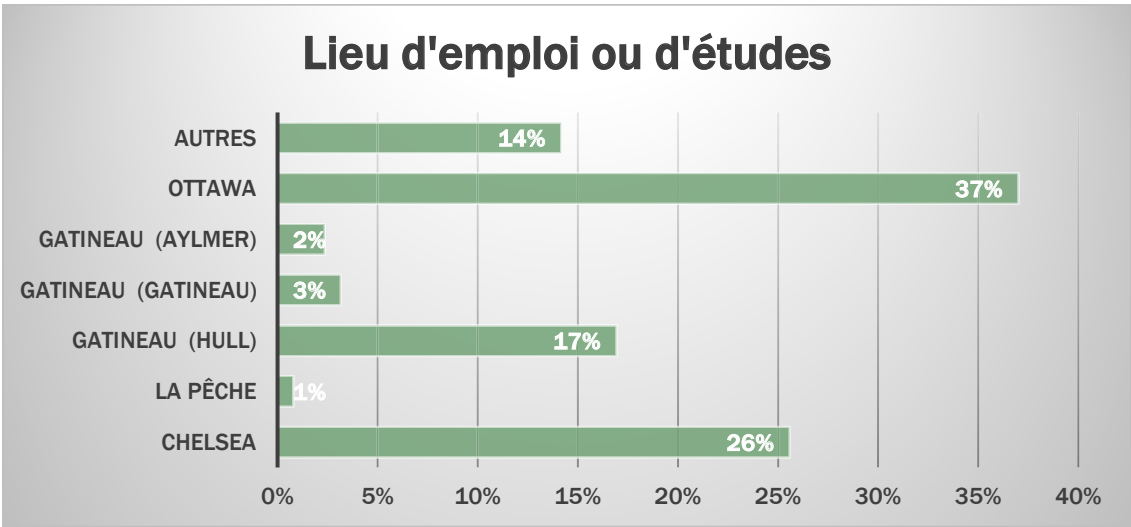
Il est intéressant de voir que les répondants du sondage étaient distribués sur l'ensemble du territoire de Chelsea, même si on note une participation accrue du district 6 (entre Kingsmere et Hollow Glen) avec 36 % des répondants et du district 2 (Centre-village) avec 23 %. Un taux de réponse entre 6 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’EVALUATION	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>	• 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
		• 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>	• 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
		• 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>	• 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
		• 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’EVALUATION	ACTIONS	ÉCHEANCIER	RESSOURCES NECESSAIRES	RESPONSABLES ET PARTENAIRES
Technique Ensemble de procédés employés pour produire une œuvre ou obtenir un résultat déterminé.	• 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
	• 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
	• 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
	• 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
	• 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.	• 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
	• 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
	• 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
	• 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’EVALUATION	ACTIONS	ÉCHEANCIER	RESSOURCES NECESSAIRES	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.	• Planifier à court, moyen et long terme le développement du transport actif.	En continu	😊	Responsable du transport actif , administration municipale
	• 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.	• 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
	• 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
	• Aménager des sentiers cyclables et pédestres sécuritaires reliant Chelsea aux villes/municipalités avoisinantes.	En continu*	\$\$\$	Responsable du transport actif , administration municipale
	• 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.
	• 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’EVALUATION	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, Comite 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

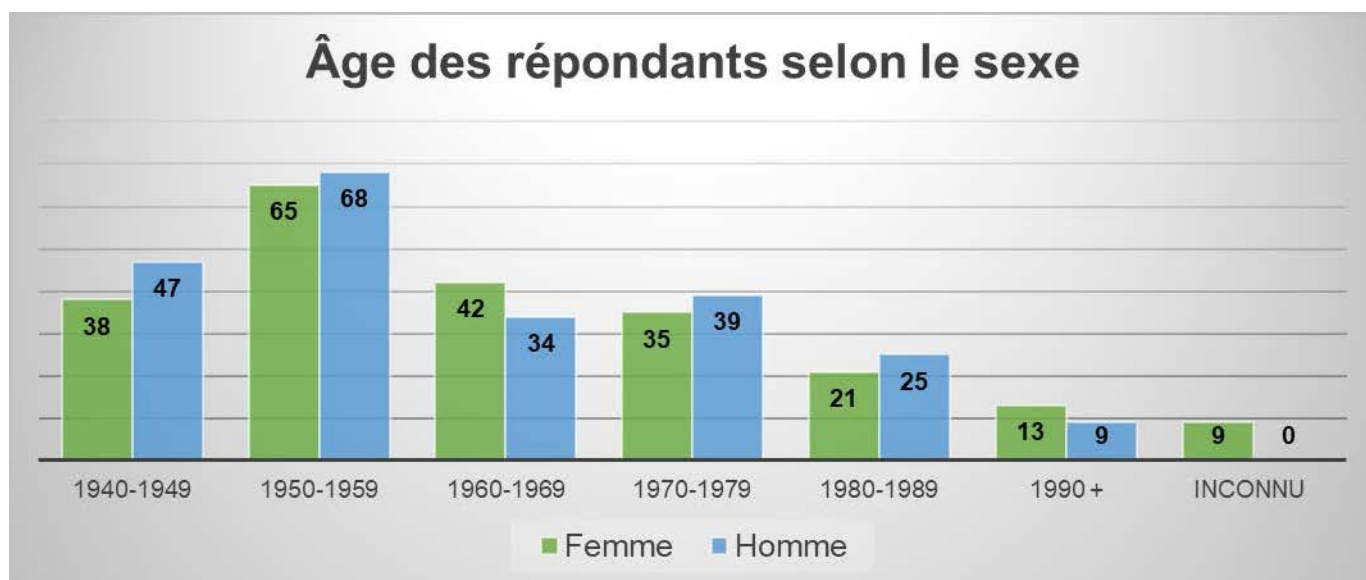
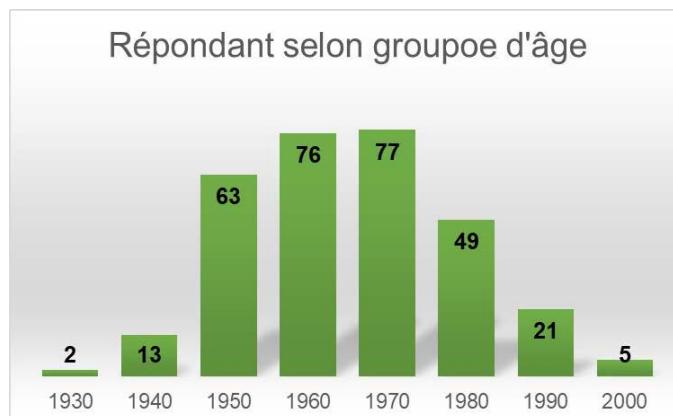
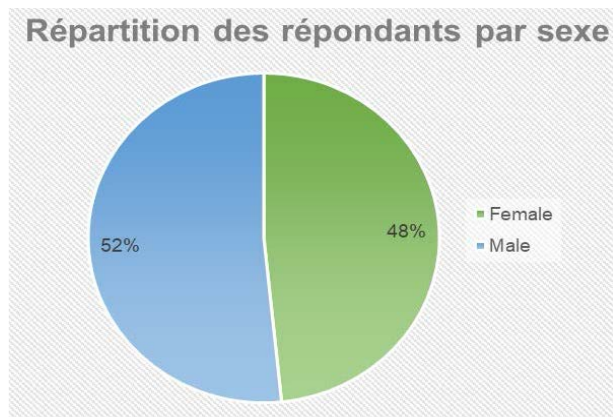
Annexe A

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 :

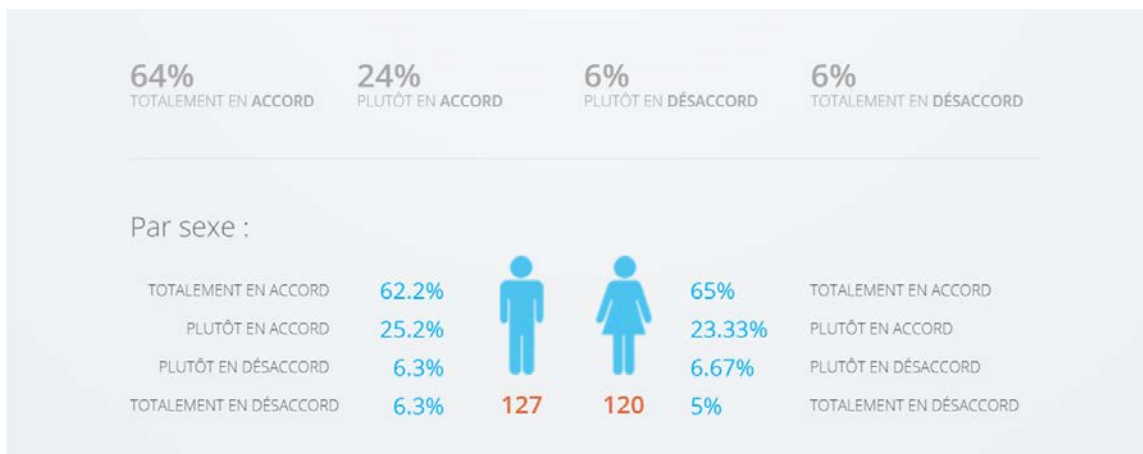
Répondant selon le groupe d'âge



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.

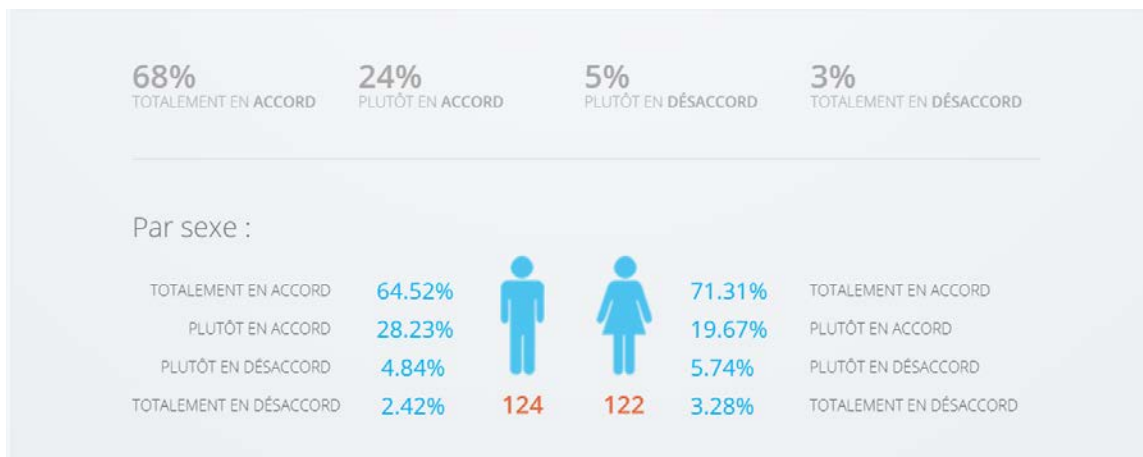


Plus de 247 répondants ont énoncé leur accord ou non sur la proposition d'investissement en transport actif. Selon le tableau plus bas, on peut conclure que 217 des répondants, soit 88%, estiment que la Municipalité doit investir en transport actif.

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.

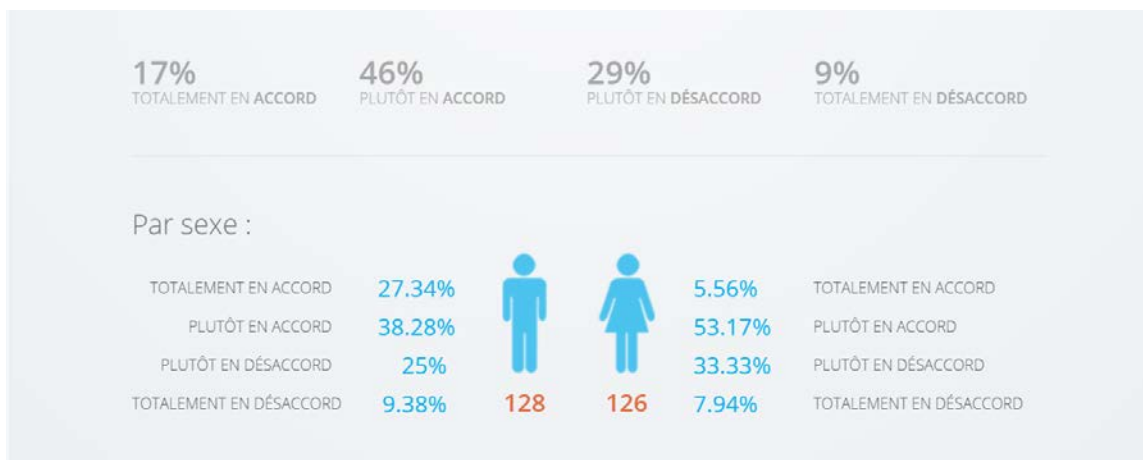


On remarque que c'est plus de 226 soit 92% des répondants qui sont en accord avec la création d'un réseau pensé, planifié à court, moyen long terme pour tous âges / habiletés. En effet, la consultation a su soulever un point des plus importants, l'aspect utilitaire qui est peu vu sur le réseau à Chelsea. 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.

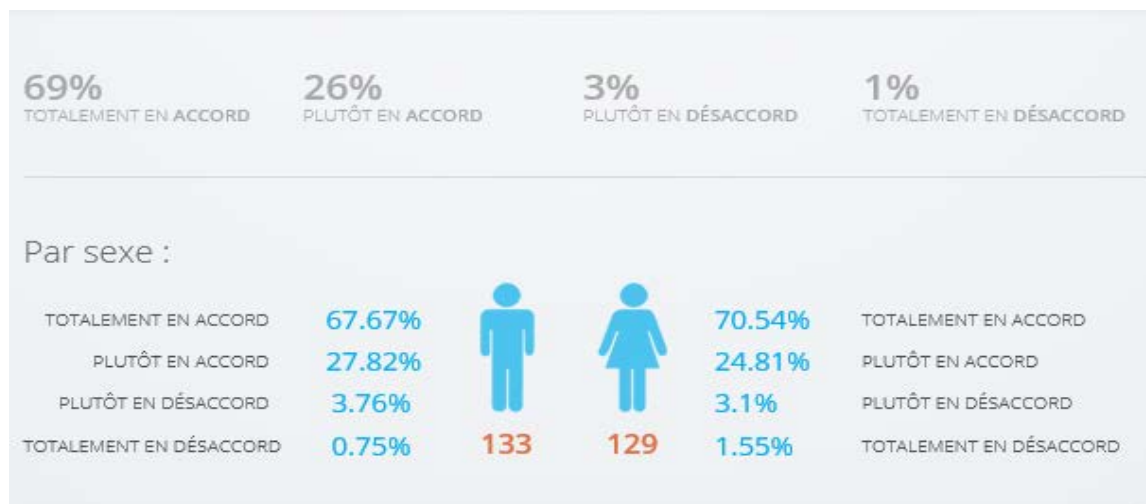


La sécurité sur le réseau actuel est une des considérations importantes des répondants. De ce fait, une identification claire des emplacements problématiques sur le réseau actuel et la mise en place d'un plan englobant tous les aspects du transport actif sont essentiels. En conséquence, il est important 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.

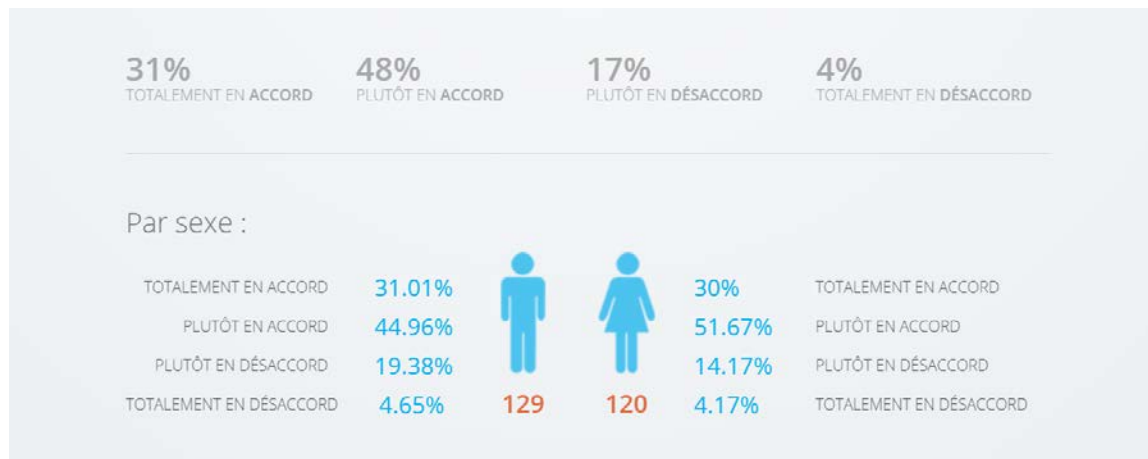


96 % des répondants souhaitent un engagement clair en ce qui a trait à cette proposition ceux-ci indiquent l'importance des liaisons entre les quartiers et les emplacements d'intérêt et entre les différents quartiers. Ces dites liaisons doivent permettre de se rendre d'un point A à B en toute sécurité, 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.

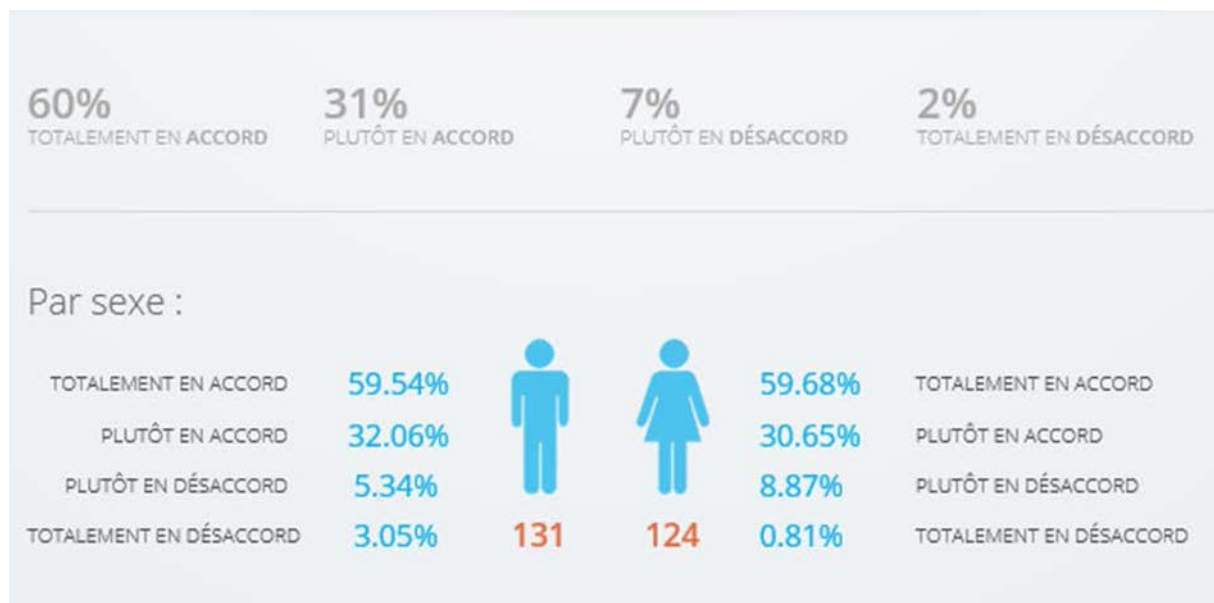


En règle générale, toutes nouvelles routes à Chelsea devraient prévoir une utilisation pour tous les utilisateurs particulièrement axes sur la sécurité.

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.

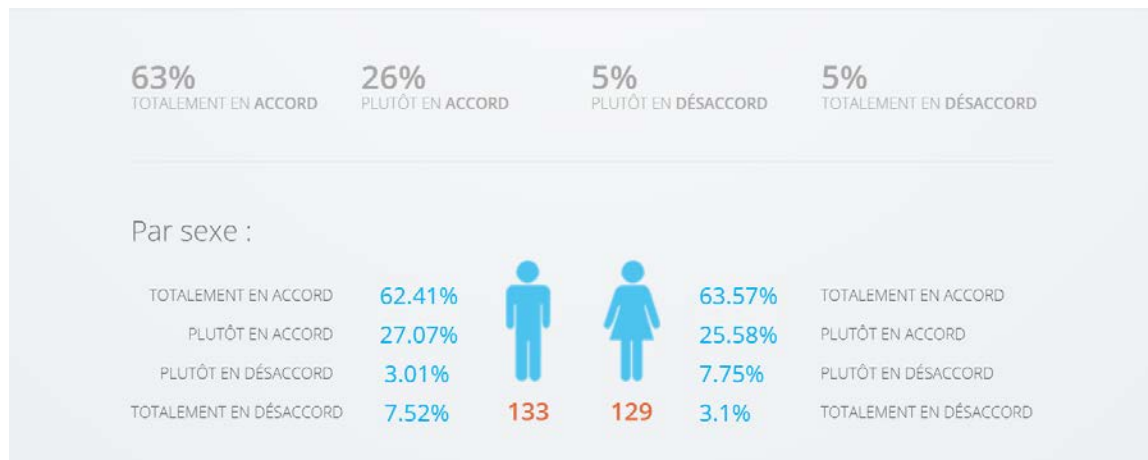


Plus de 91% des répondants sont en accord avec cette proposition qui est dorénavant ajouté à titre de priorité dans le Plan d'action. Des experts dans le domaine du transport actif seront consulté pour mieux orienter la prise de décision et ainsi mieux orienter les futurs projets d'aménagement en transport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



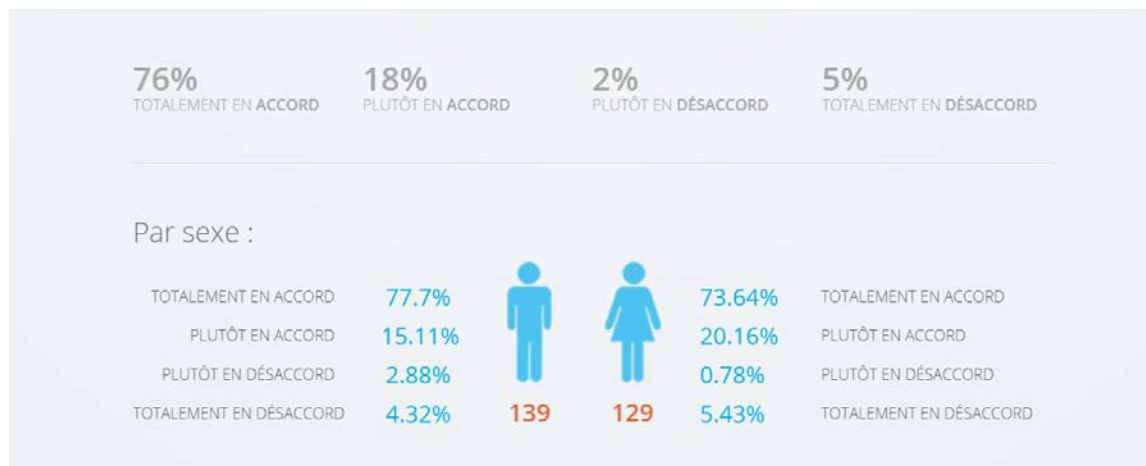
234 répondants, soit 90% indiquent être en accord avec cette proposition. Il est certain que la Municipalité devra trouver le moyen de promouvoir les infrastructures en transport actif et ce, tout en prenant en compte le respect des résidents avoisinant lesdites infrastructures.

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.

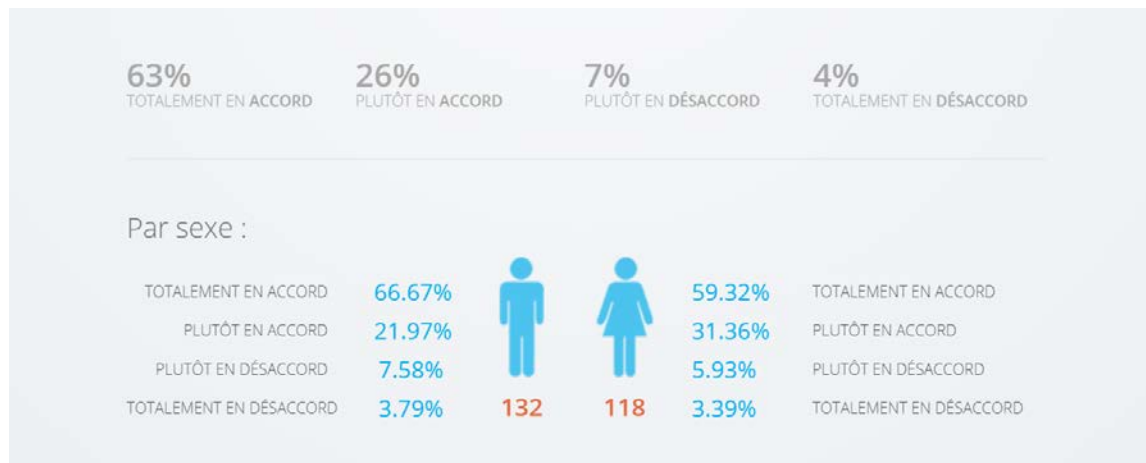


95% des répondants souhaiteraient être en mesure de se déplacer seuls ou leurs familles, vers le travail, l'école et autres de façon directe et sécuritaire. Le sentier communautaire semble être l'infrastructure de choix pour permettre de relier Chelsea à Gatineau et à la municipalité de la Pêche. Les 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.

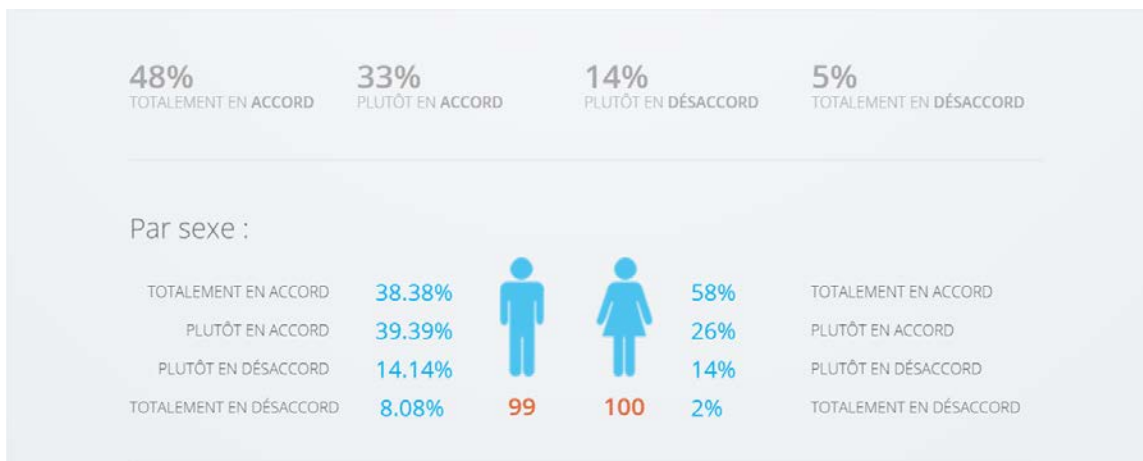


Plus de 89 % des répondants sont en accord avec l'agrandissement du réseau de transport actif. Adopter un principe de base pour systématiquement améliorer les routes et chemins en fonction des marcheurs et cyclistes lorsqu'ils font l'objet de travaux de réfection ou autre. Il est cependant essentiel 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.

Totalement en accord	En accord	En désaccord	Totalement 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.

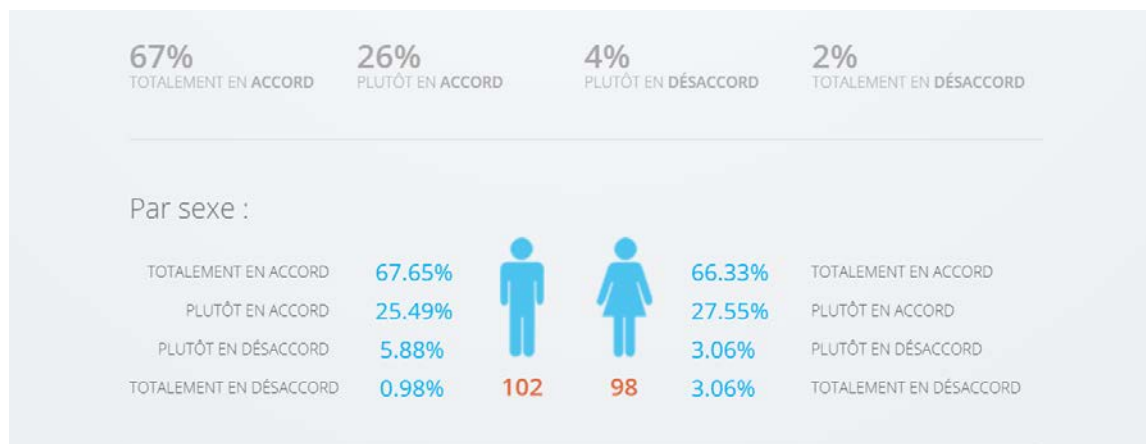


Résultats

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.

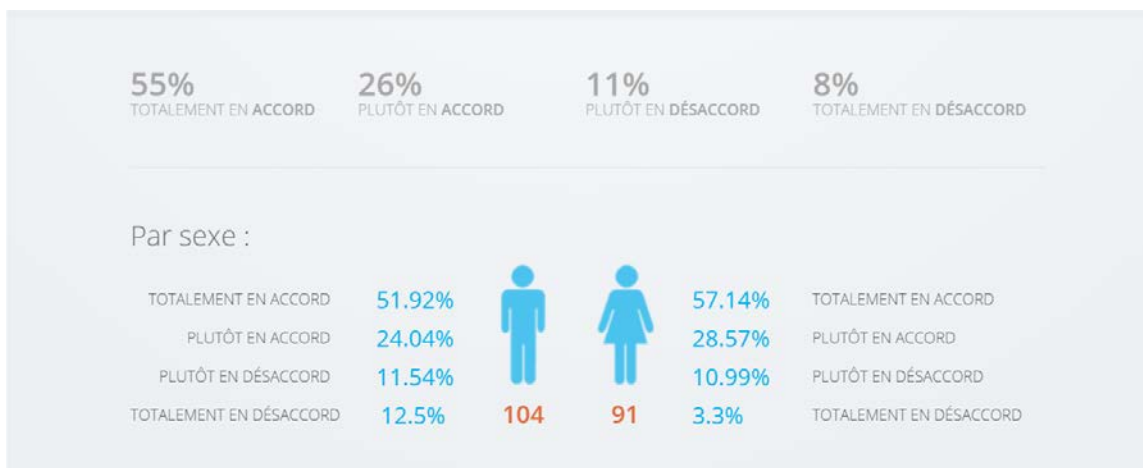


Résultats

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.

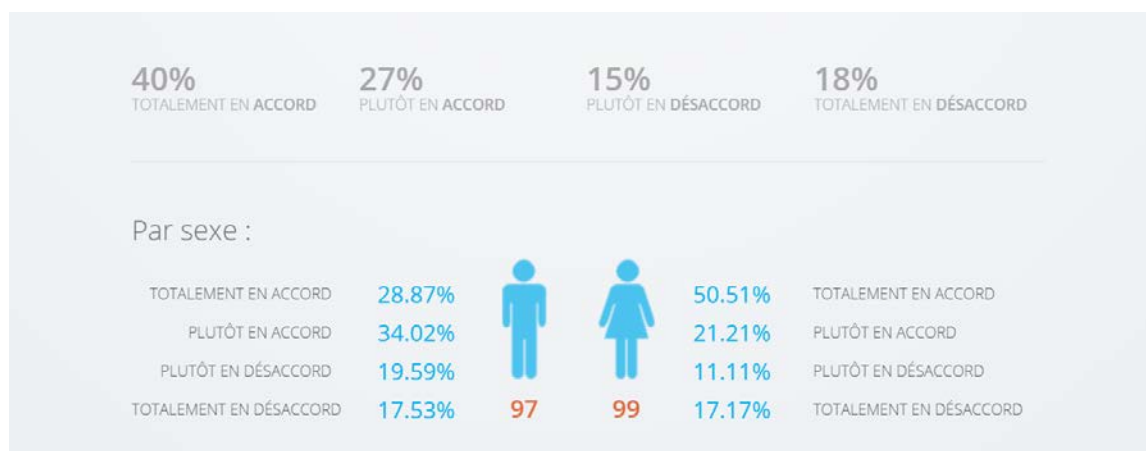


Résultats

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.

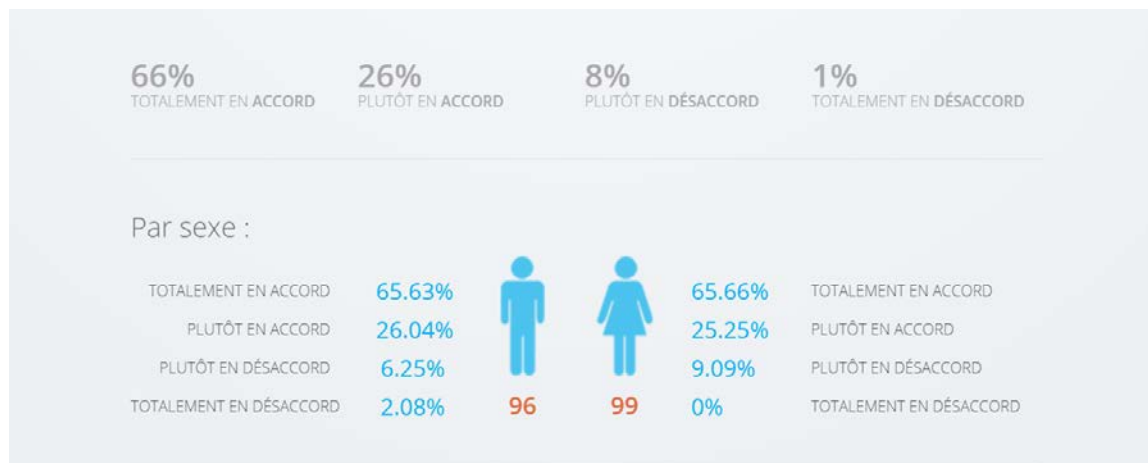


Résultats

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.

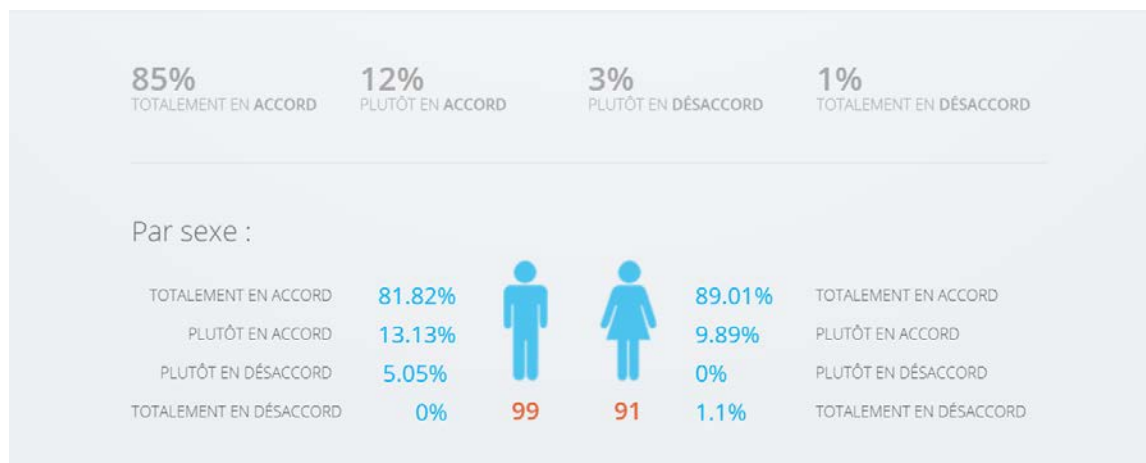


Résultats

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.

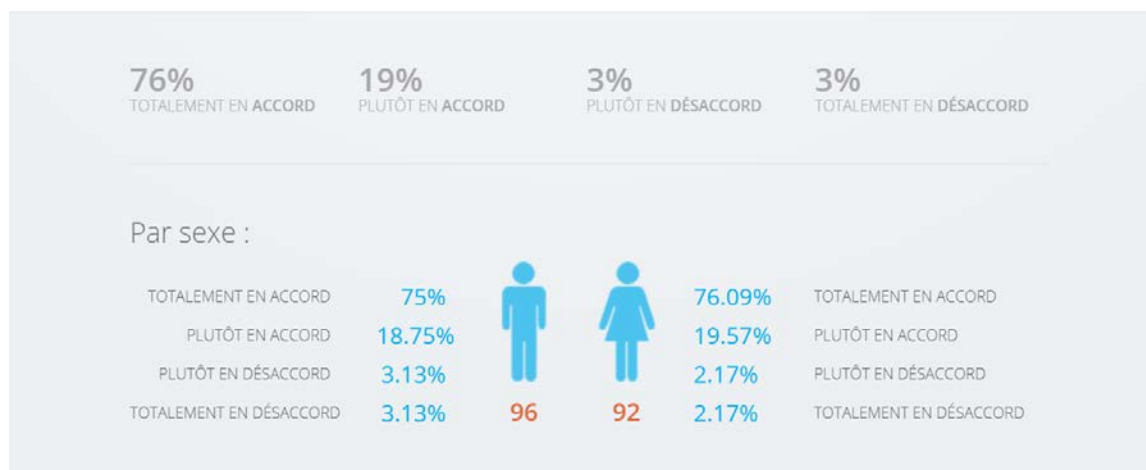


Résultats

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.

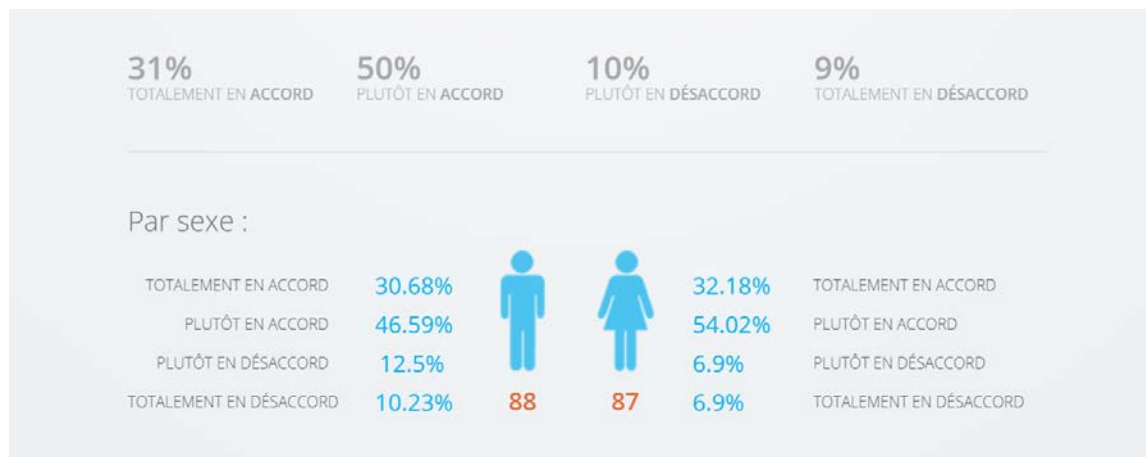


Résultats

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.

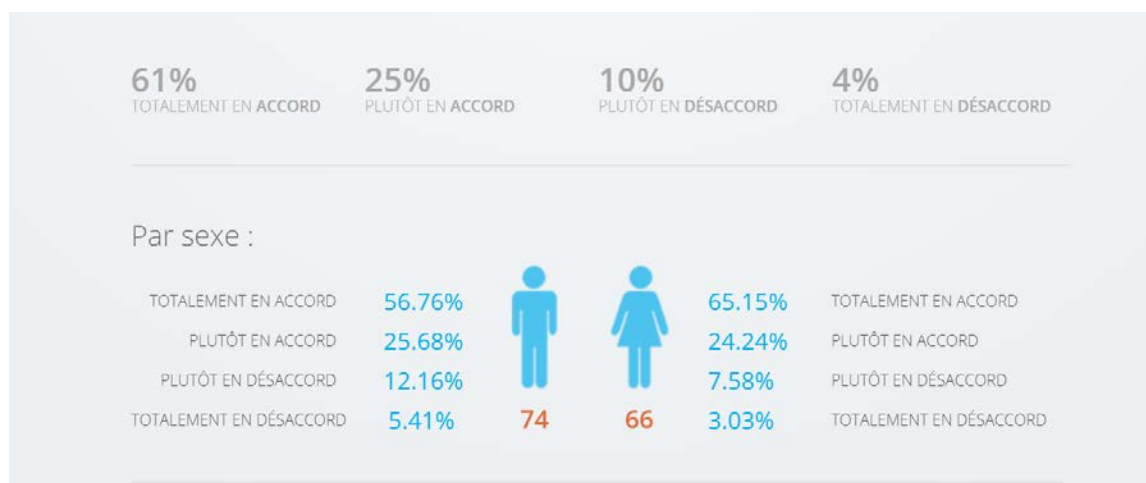


Résultats

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.

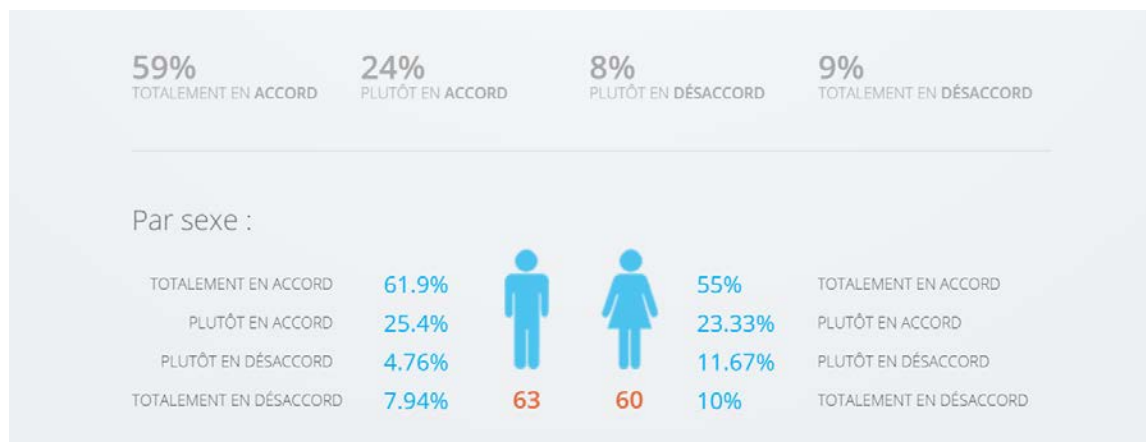


Résultats

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

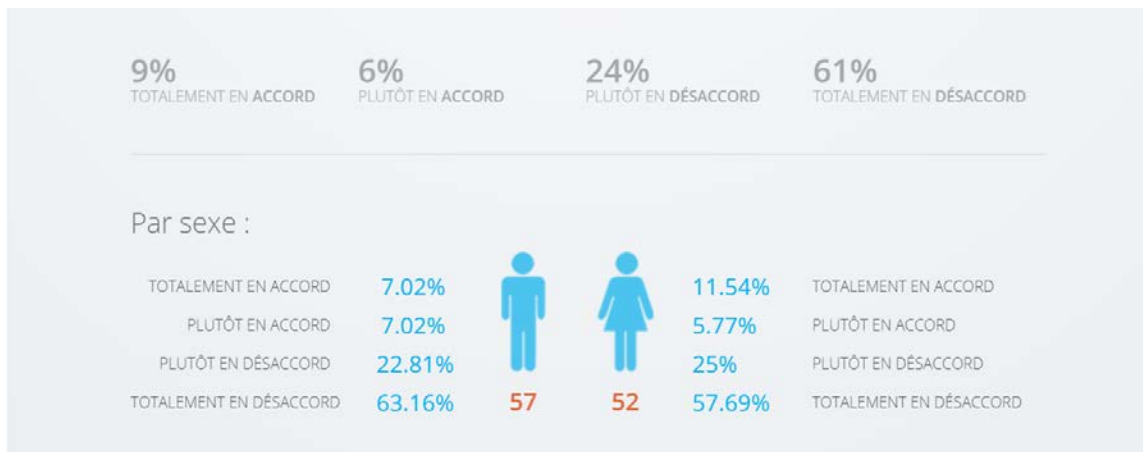


Résultats

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.

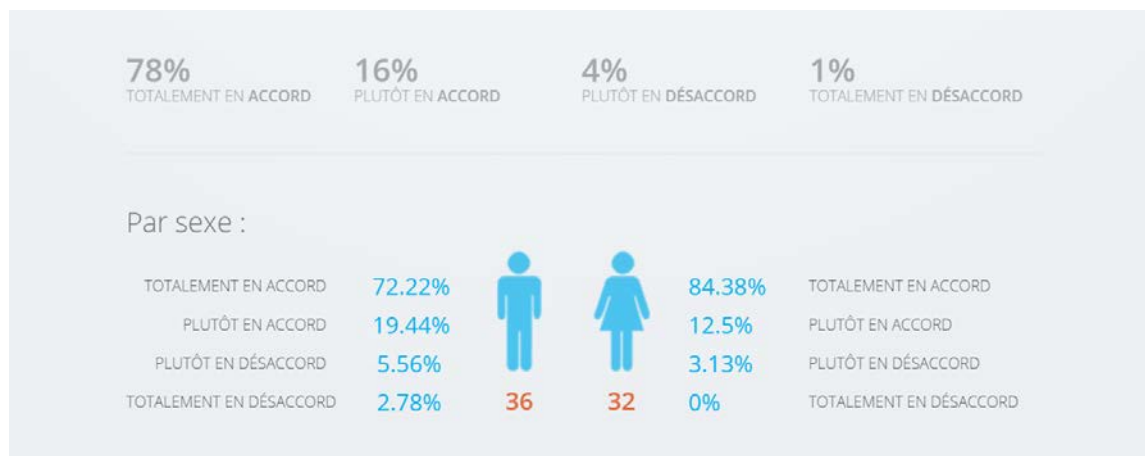


Résultats

Totalement en accord	En accord	En désaccord	Totalement 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.

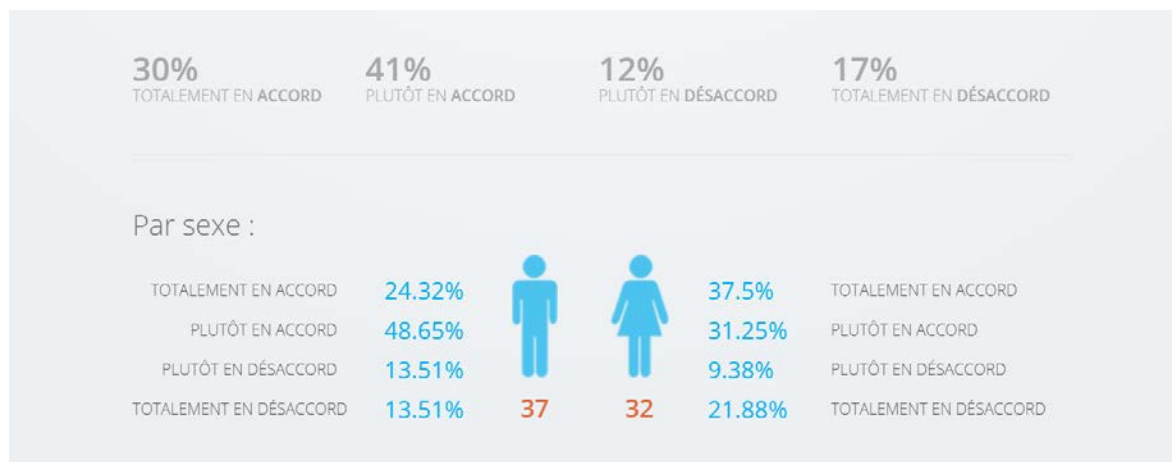


Résutats

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.

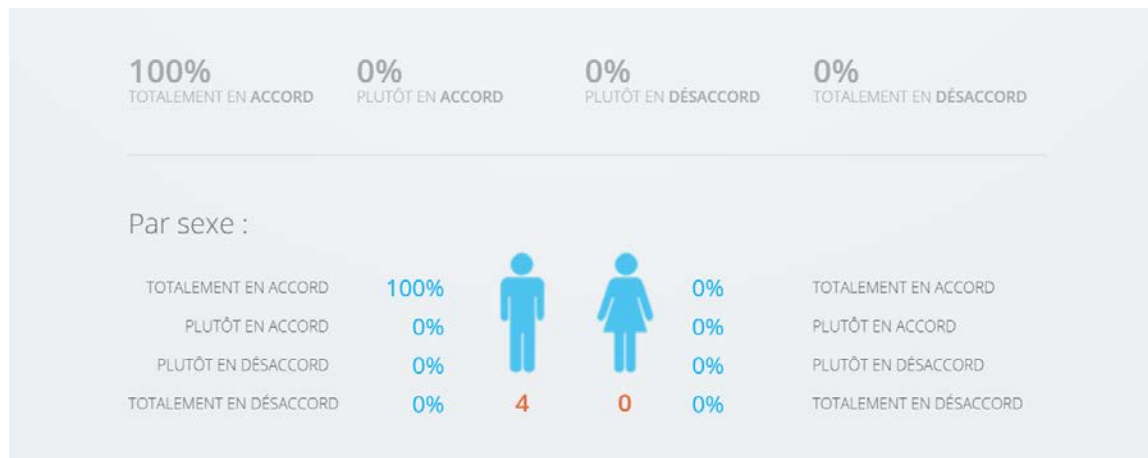


Résultats

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

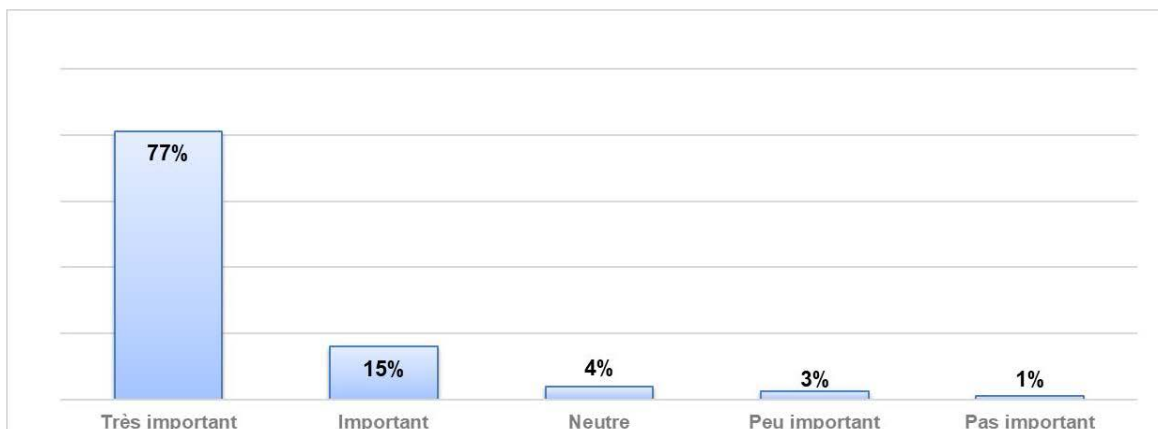
Annexe B

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.)?

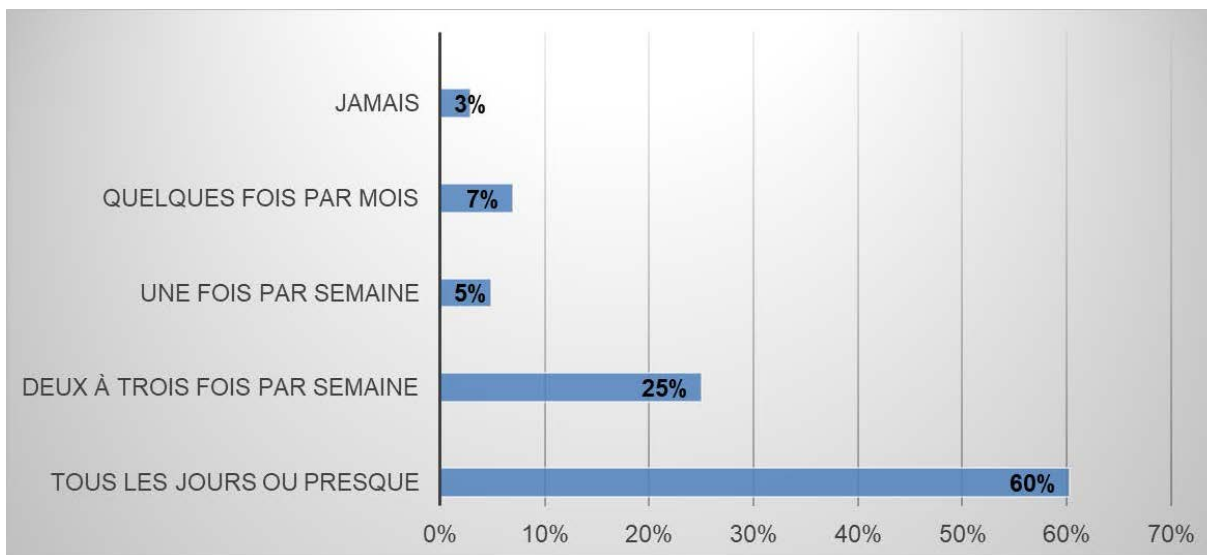
Synthèse des résultats	Oui	Non	Total
	88	179	267



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



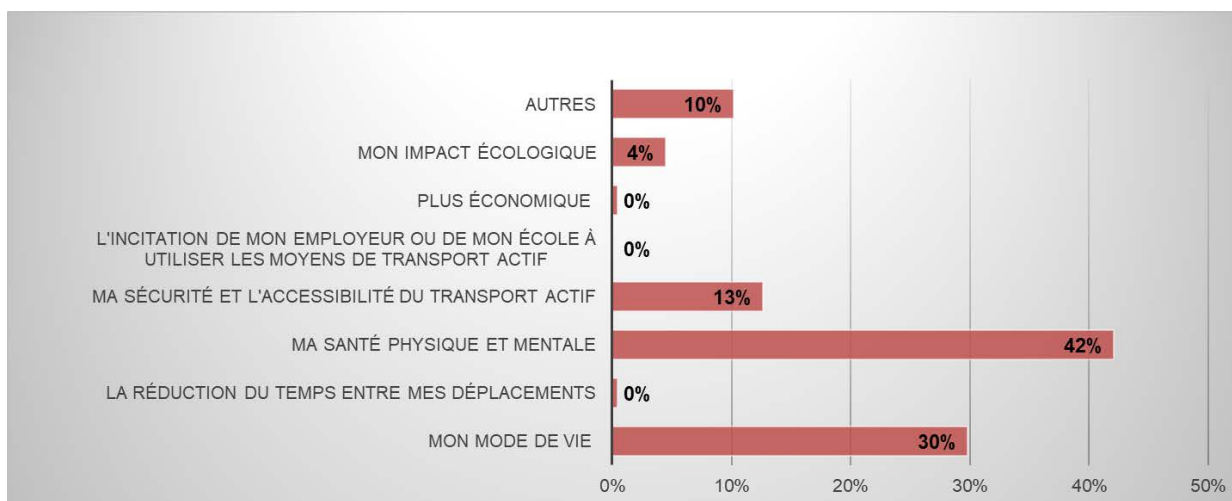
Question 4 : Aimeriez-vous utiliser un moyen de transport actif plus fréquemment ?

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



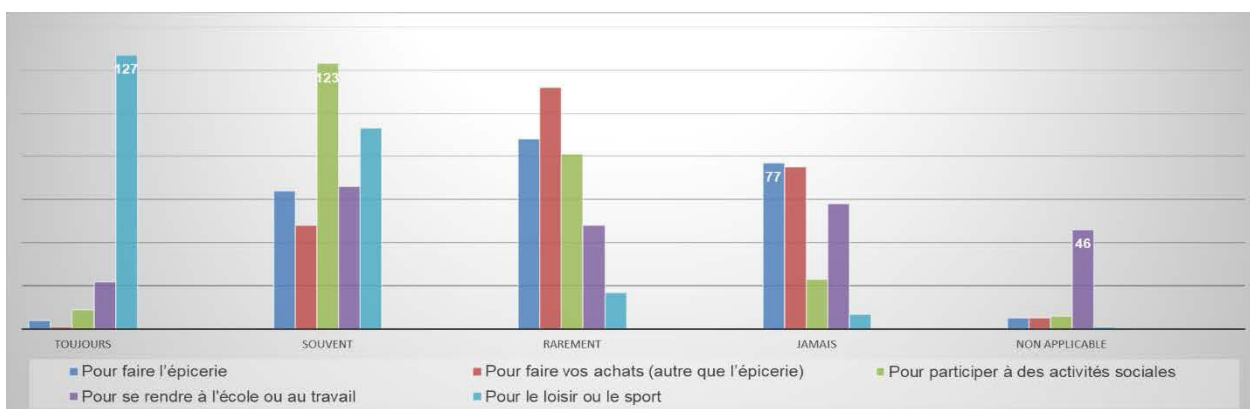
Question 5 : Quels sont les facteurs qui influencent vos choix en matière de moyen de transport actif ?

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 ?

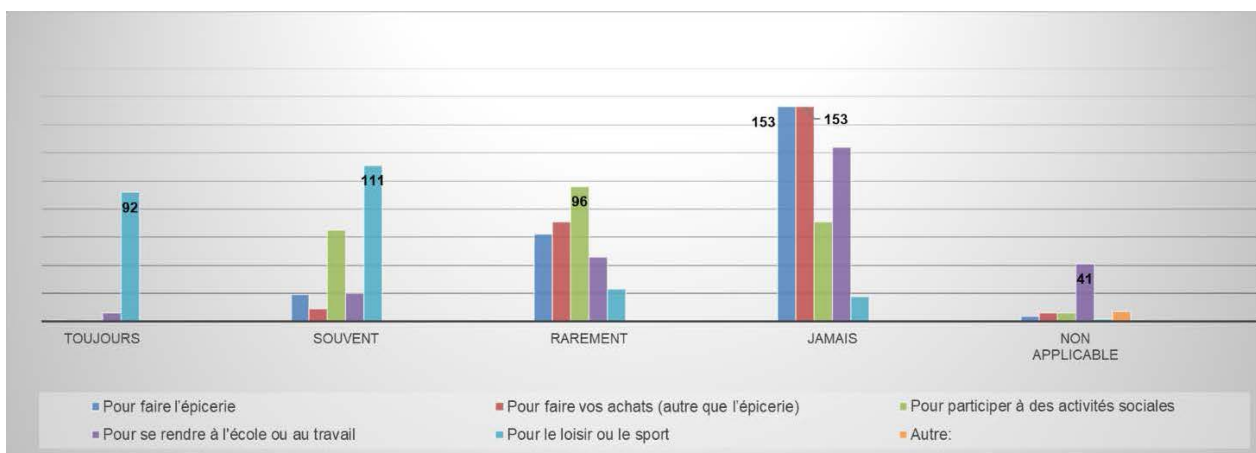
Synthèse des résultats	Toujours	Souvent	Rarement	Jamais	Non applicable
Pour faire l'épicerie	4	64	88	77	5
Pour faire vos achats (autre que l'épicerie)	1	48	112	75	5



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

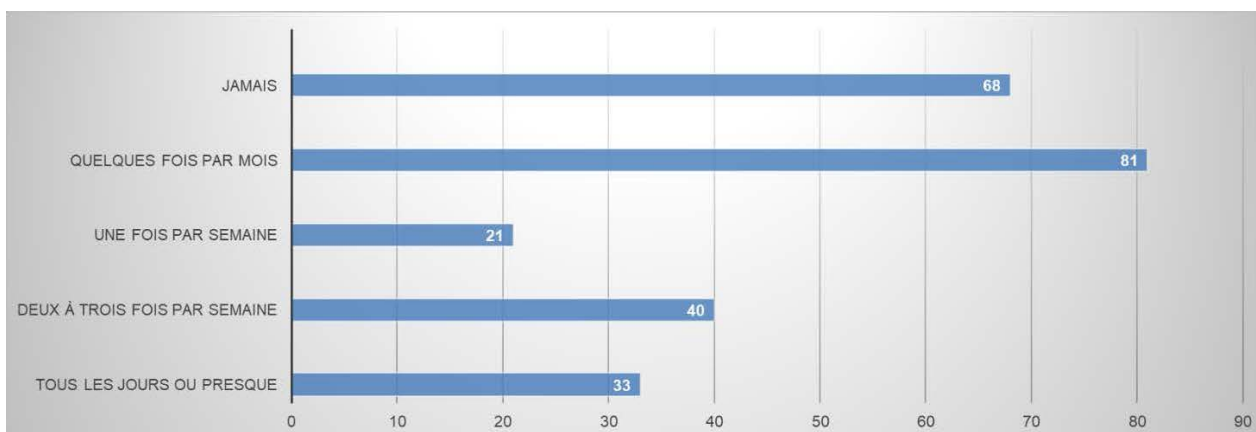
Question 7 : En hiver, lorsque vous vous déplacez pour les raisons suivantes, à quelle fréquence utilisez-vous un moyen de transport actif?

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



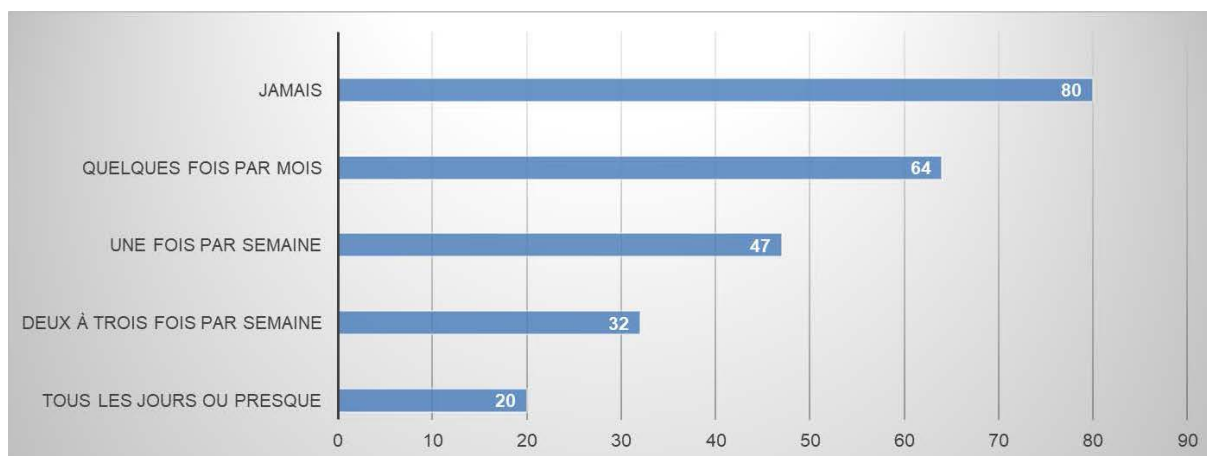
Question 8 : À quelle fréquence utilisez-vous le sentier communautaire (ancien corridor ferroviaire) au printemps, en été et en automne ?

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



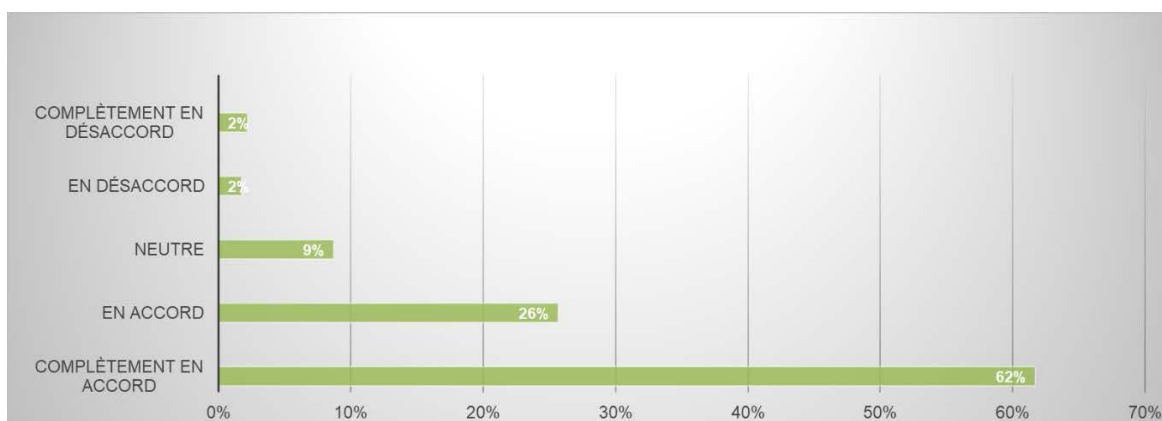
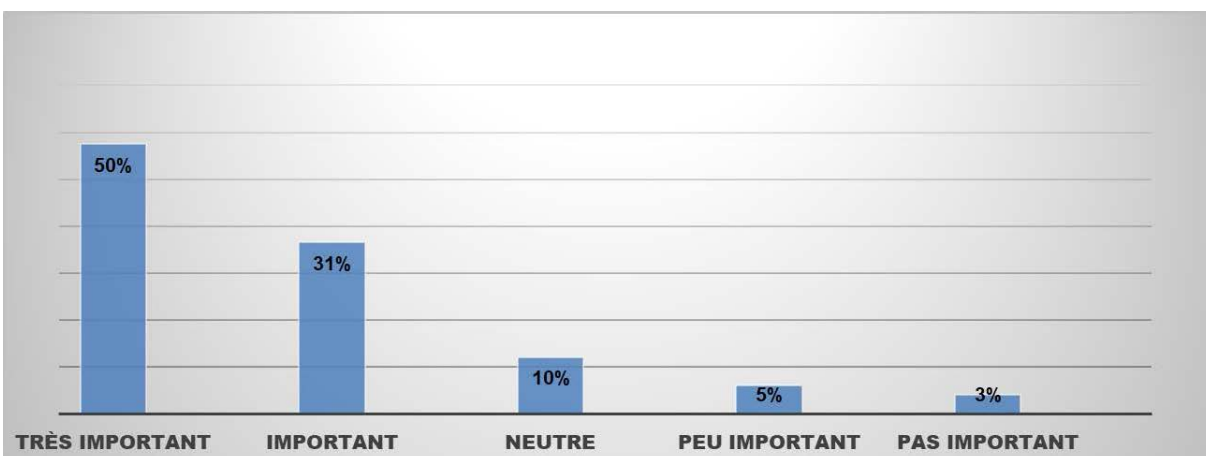
Opinion sur le transport actif

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.

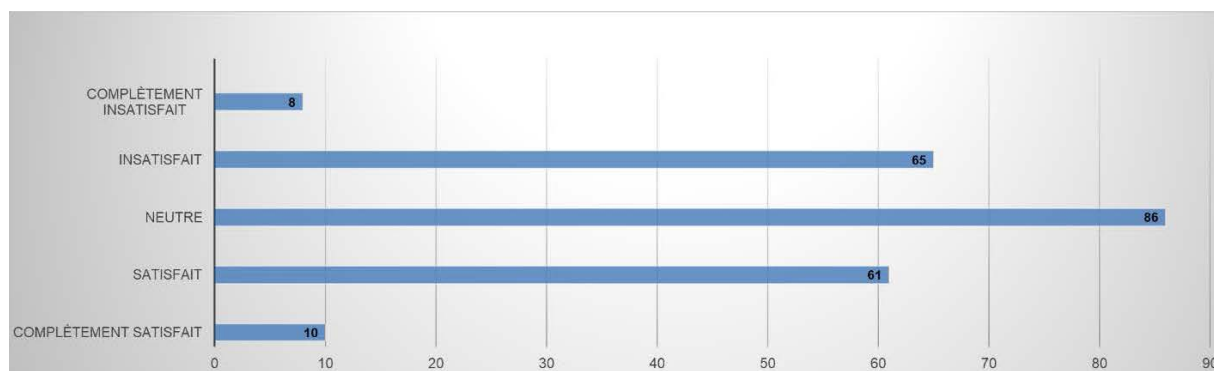
Synthèse des résultats	Complètement en accord	En accord	Neutre	En désaccord	Complètement en désaccord	Total
Standart	142	59	20	4	5	230
%	62%	26%	9%	2%	2%	100



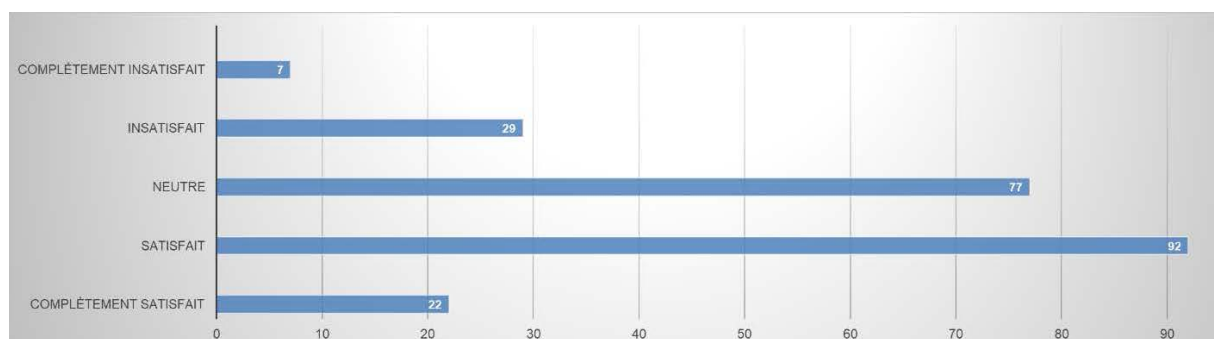
Question 12 : À quels défis ou obstacles êtes-vous confrontés lors de vos déplacements sur le réseau de transport actif de la municipalité? Est-ce que quelque chose vous empêche de l'utiliser quotidiennement ?

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.)

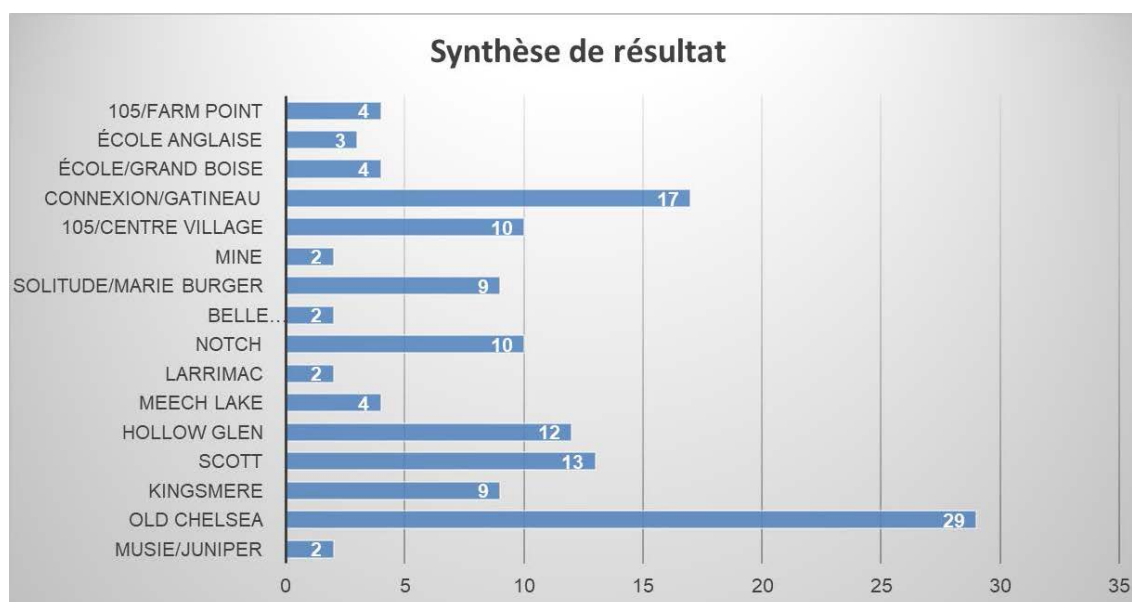


Question 14 : Quel est votre niveau de satisfaction face à la sécurité sur les sentiers de quartier à usages multiples ? (Ces sentiers sont à l'écart de la circulation automobile. Ils sont généralement reliés aux quartiers résidentiels et non asphaltés.)

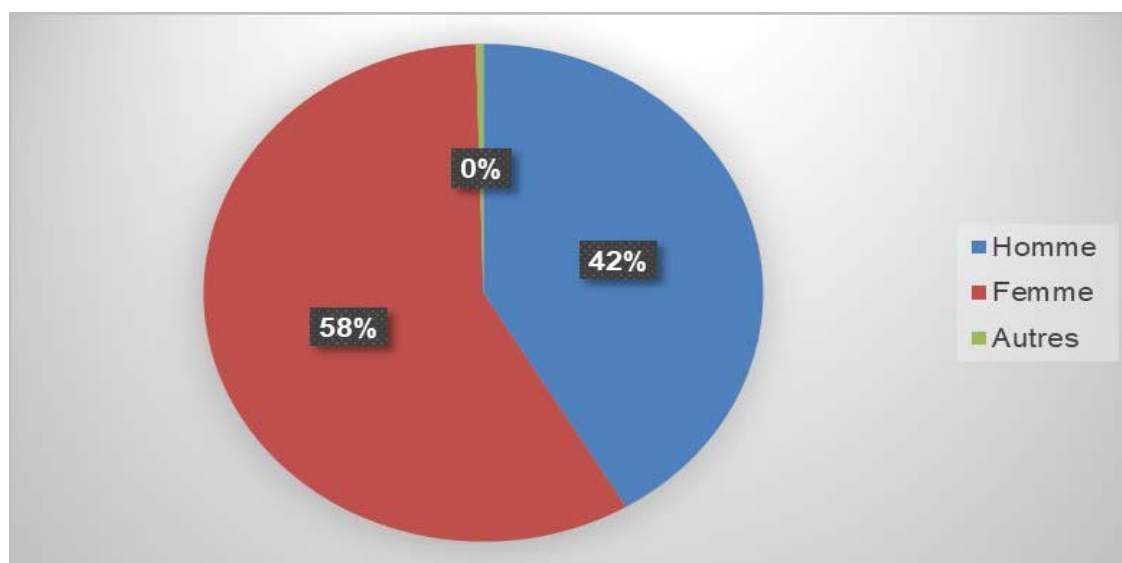


Informations des répondant

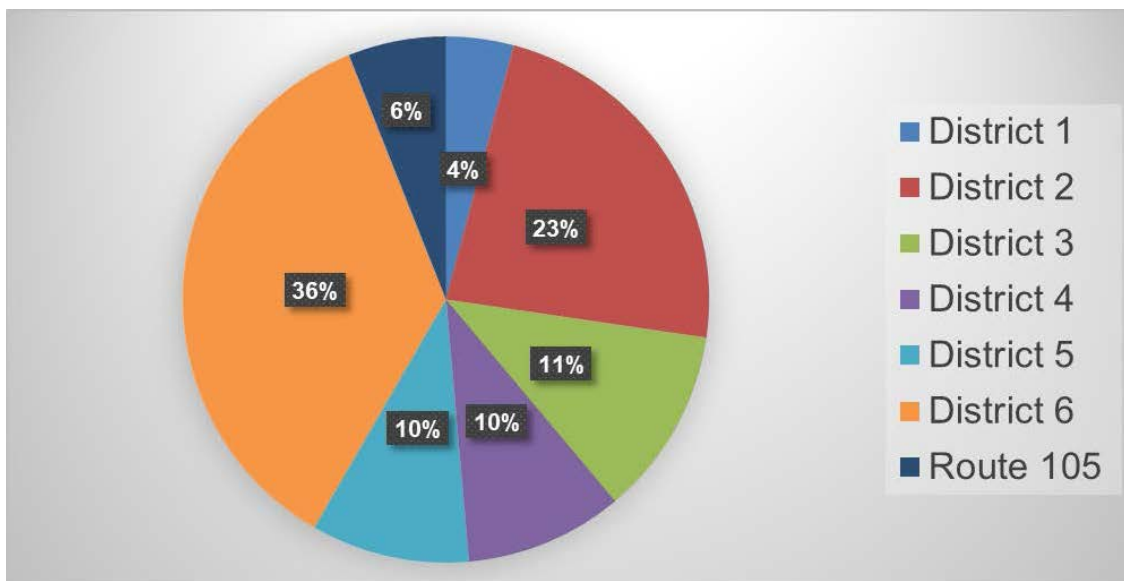
Question 15 : Groupe d'âge



Question 16 : Distribution selon les sexes



Question 18 : Nom de rue / secteur domiciliaire



Question 19 : Lieu d'emploi ou d'études

