

PLAN DE TRANSPORT ACTIF

Municipalité de La Pêche



Mise à jour 2017

Table des matières

Table des matières	3
Mot du maire	5
Présentation	6
1. Description de l'ensemble des réseaux piétonniers et cyclables actuels et autres infrastructures favorables à la mobilité active.....	7
1.1 Infrastructures favorables à la mobilité active à Sainte-Cécile-de-Masham	7
1.2 Infrastructures favorables à la mobilité active à Wakefield	7
1.3 Infrastructures favorables à la mobilité active au Lac-des-Loups	9
1.4 Infrastructures favorables à la mobilité active à Lascelles	9
1.5 Infrastructures favorables à la mobilité active intervillages	9
2. Opportunités d'interconnexions régionales	11
2.1 Sentier Transcanadien	11
2.2 Route Verte.....	11
2.3 Véloroute des Draveurs	12
2.4 La Pêche R2T.....	12
2.5 Projet récréotouristique – La Vélo-boucle des Collines	13
3. Interconnexion entre modes de déplacements actifs et collectifs.....	14
4. Plan d'intervention	15
4.1 Réseaux piétonniers et cyclables planifiés	15
4.2 Mobilier urbain	20
4.3 Mesures de planification et d'urbanisme favorables à la mobilité active	22
4.4 Règlementations et les améliorations à apporter aux rues	23
5. Cartographie	25



5.1	Carte 1 – Réseau actuel et projeté à Sainte-Cécile-de-Masham	25
5.2	Carte 2 Réseau actuel et projeté à Wakefield	26
5.3	Carte 3 Réseau actuel et projeté à Lac des Loups.....	27
5.4	Carte 4 – Réseau intervillageois actuel et projeté à La Pêche	28
5.5	Carte 5 – Sentier Transcanadien actuel et projeté à La Pêche	29
5.6	Carte 6 – Route Verte, Véloroute des Draveurs et Sentier Communautaire de Chelsea	30
5.7	Carte 7 – Projet récréotouristique	31



Mot du maire

En 2011, nous vous présentions notre tout nouveau Plan de transport actif. La Municipalité de La Pêche est fière d'avoir été l'une des premières municipalités rurales du Québec à se doter d'un tel outil.

Parce que la qualité de vie des citoyens de La Pêche nous tient à cœur, le plan de transport actif nous a paru être une évidence. Et six années plus tard, nous pouvons affirmer avec certitude que La Pêche a fait le bon choix en l'adoptant.

Nous nous sommes depuis investis dans l'amélioration du réseau cyclable et pédestre sur le territoire de La Pêche. De plus, les premières années de mise en œuvre de cet outil ont grandement encouragé l'adoption et l'évolution d'une culture de la mobilité active au sein de l'administration municipale. Dès lors, ce concept essentiel est aujourd'hui intégré aux étapes préliminaires de la planification de tous projets de développement d'habitations, d'aménagement de rues ou d'infrastructure publique.

Le Plan de transport actif de La Pêche, dans sa version 2017, vise à intégrer des outils permettant de faciliter la transposition des concepts en réalisations concrètes : le projet de halte piétonnière actuellement en développement en constitue un exemple. Le Plan de transport actif témoigne de la volonté de la Municipalité de miser sur des réalisations durables.

Je terminerai en remerciant tous les intervenants qui se sont penchés sur notre Plan de transport actif, que ce soient les groupes de citoyens, les élus ou encore les directions de services concernées.



Robert Bussière,
Maire
Municipalité de La Pêche



Présentation

En 2011, la municipalité de La Pêche a été l'une des premières municipalités rurales du Québec à adopter un plan de transport actif. S'en est suivie une amélioration du réseau cyclable et pédestre sur le territoire de la municipalité à travers divers projets tels que le sentier mixte reliant le Parc Roquebrune au chemin Gendron dans le secteur Wakefield ou encore ceux des chemins Raphaël et Jérôme dans le secteur Sainte-Cécile-de-Masham.

Mais au-delà de ces exemples concrets, la démarche entreprise en 2011 a permis de faire progresser, au sein de l'appareil municipal, une certaine culture de la mobilité active. Aujourd'hui, au moment de la planification ou de l'approbation des projets de développements domiciliaires ou de l'aménagement d'une rue ou d'une infrastructure publique, la mobilité active est considérée dès la conception.

Cette maturité se reflète dans la présente mise à jour du Plan de Transport Actif de la municipalité avec, par exemple, le développement d'un concept de halte piétonnière. Aussi, la version 2017 prend un tournant résolument pratique. La volonté de la municipalité est de se doter d'un outil de travail clair et efficace. Les définitions de concepts et les considérations d'ordres généraux contenus dans la première mouture du Plan de Transport Actif demeurent d'actualité. Les grandes orientations prises en 2011 demeurent et sont ici confirmées. La présente mise à jour vise à mieux les concrétiser autour d'un plan d'action clair et pragmatique. Il s'agit, à proprement parler, d'une mise à jour qui doit être considérée en continuité, tout en l'actualisant d'un point de vue pratique. Plus précisément, il s'agit ici de revoir et d'actualiser les sections suivantes du Plan de 2011 :

- Description de l'ensemble des réseaux piétonniers et cyclables actuels et autres infrastructures favorables à la mobilité active;
- Mesures de planification et d'urbanisme favorables à la mobilité active;
- Description des réseaux piétonniers et cyclables planifiés;
- Identification du mobilier urbain requis pour créer un environnement favorable à la mobilité active
- La réglementation et les améliorations à apporter aux rues pour favoriser et sécuriser les piétons et les cyclistes

Aussi, la présente mise à jour a été l'occasion de consulter et d'écouter les groupes de citoyens qui travaillent de près ou de loin à la mobilité active. Les intervenants clés ont été contactés et ont pu échanger longuement pour partager leur expertise et préoccupations. La réflexion a également mobilisé l'ensemble des élus du conseil municipal ainsi que la majorité des directions de services concernés.



1. Description de l'ensemble des réseaux piétonniers et cyclables actuels et autres infrastructures favorables à la mobilité active

La description de l'infrastructure comprend, bien entendu, le réseau de voies pédestres et cyclables. Mais ces infrastructures incluent également le mobilier urbain qui facilite le transport actif comme les supports à vélos ou encore les aires de repos ou les bancs publics ainsi que la signalisation et autres mesures liées à la sécurité routière (traverses de piéton, d'os d'ânes, etc.).

1.1 Infrastructures favorables à la mobilité active à Sainte-Cécile-de-Masham

Dans le village de Sainte-Cécile de Masham, le réseau comprend un trottoir de 1,2 km le long de la route Principale entre la rue Gosselin et tout près de la rue Labelle, au centre du village. Un autre tronçon de trottoir longe le ch. Passe-Partout sur 220 m. Depuis l'adoption du Plan de transport actif 2011, un sentier mixte de 2 km a été aménagé à même l'emprise de chemins Jérôme, Raphaël et Passe-Partout reliant ainsi le quartier Labelle et la route Principale aux installations du chemin Raphaël (résidence pour personnes âgées, CPE, complexe sportif et salle multifonctionnelle). Le mobilier urbain comprend pour sa part quelques supports à vélos et bancs publics. Au centre du village, toujours le long de la route Principale, l'accotement est pavé sur une largeur de 2.1 m entre le trottoir et la voie de circulation automobile du côté nord de la route. Cet aménagement couvre une distance de 75 m (du bureau de poste situé au 15 Principale Ouest jusqu'au 25 Principale Est). Le côté sud de la voie est également pavé, mais sur une largeur de 1,5 m et moins, et sur une distance plus courte. Bien que permettant une circulation des cyclistes confortable et sécuritaire, cet aménagement ne constitue pas une voie cyclable selon les critères de sécurité et les définitions techniques du MTQ. (Voir section 12, *Définitions Techniques*, « Accotement revêtu », tableau 12.1 du Plan de transport actif 2011.) En dehors du centre du village, les accotements de la route 366 sont revêtus à certains endroits, mais de façon irrégulière. Le sentier transcanadien de même que le sentier n° 53 de la CCN effleurent le périmètre d'urbanisation à l'est du centre du village sans toutefois pénétrer ce dernier. (Voir section 1.5).

Les parcs municipaux (Biron, Moulin et Meunier) offrent des aires de repos composés de tables de pique-nique. On retrouve également deux aires de repos sur les terrains de la CSPO, soit au Centre La Pêche et à l'École secondaire des Lacs. Cette dernière, de même que le parc du Moulin et le parc Biron sont dotés de supports à vélo. Au centre du village, sur la route Principale, une zone scolaire s'étend sur 250 m vers l'est à partir du ch. Passe-Partout jusqu'à la hauteur du 7 Principale Est. (Voir carte 1.)

1.2 Infrastructures favorables à la mobilité active à Wakefield

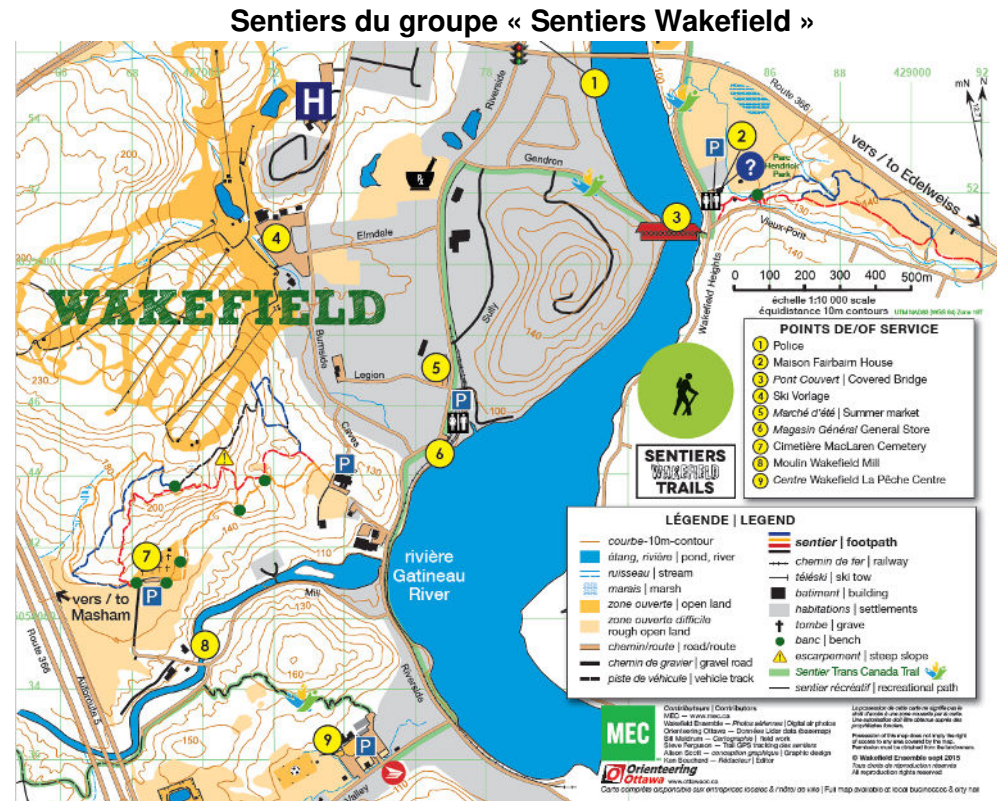
Dans le village de Wakefield, un trottoir de 2 km longe l'artère principale (ch. Riverside) entre la Pharmacie Brunet et le ch. Rockhurst. Le ch. de la Vallée-de-Wakefield est également pourvu d'un trottoir de 240 m partant de l'angle Riverside jusqu'aux installations de Bell Canada. Une troisième section de trottoir de 350 m facilite la circulation piétonne sur le ch. Helmdale entre Riverside et Burnside. Une dernière portion de trottoir d'à peine 45 m est située sur le ch. Mill en partant de Riverside en direction est.



À cela il faut ajouter le sentier Transcanadien qui traverse la municipalité du nord au sud sur une distance d'un peu plus de 20 km en passant par le village de Wakefield. (Voir carte 2 et 4.) À certains endroits, ces deux sentiers sont cependant entrecoupés de sections non aménagées, empruntant la voie ferrée ou des chemins municipaux. Suite à l'adoption du Plan de transport actif 2011, la municipalité a procédé au réaménagement et à l'asphaltage d'un sentier mixte de 650 m reliant ainsi les parcs Hendrick, Roquebrune, la nouvelle école primaire, une résidence pour personne âgée, une pharmacie, un développement résidentiel et un stationnement incitatif pour le transport en commun. le ch. Ces sentiers croisent sur leur chemin les parcs « Hendrick », « Roquebrune », « Gegie » et « De la Paix », ce qui fait qu'ils sont bien pourvus en bancs publics et aires de repos.

Au niveau des aménagements favorisant la sécurité des piétons, le village est relativement bien équipé. Le long de Riverside, on compte cinq traverses piétonnes : une tout juste au sud du ch. de la Vallée-de-Wakefield (entre le Café Molo dans la Maison Earl et le quai d'embarquement au sud du parc de la Paix); une devant la Wakefield United Church (739 ch. de la Vallée-de-Wakefield); une troisième devant la clinique de médecine familiale et le Centre d'hébergement pour Personnes âgées Le Manoir, faisant le lien avec l'extrémité sud du Parc de Geggie; une autre au nord du parc Roquebrune; et une dernière entre la résidence pour personne âgées du ch. Sully et la Pharmacie Brunet. Le ch. Valley est également équipé d'une sixième traverse piétonne à la hauteur du bureau de poste (35 ch. Valley) et de l'entrée du centre communautaire.

Sentiers Wakefield est un groupe de citoyens fortement impliqués et bien structuré qui œuvre à l'aménagement, la promotion et l'entretien d'un réseau de sentiers pédestre dans le secteur Wakefield. Le réseau de Sentiers Wakefield à une vocation essentiellement récréative, mais peut également contribuer à certains déplacements fonctionnels. Ce groupe est fortement impliqué dans le projet de raccordement du Sentier Transcanadien sur l'axe de la route 105 et possède une solide expertise à ce propos.



Aussi, la municipalité de La Pêche participe, en collaboration avec la municipalité de Chelsea, à l'initiative « Vélo Dimanche ». Tous les dimanches, de juin au 5 à septembre, la circulation automobile est limitée à la circulation locale seulement sur le ch. Riverside, à partir de Rockhurst en direction sud vers Chelsea, afin de favoriser la circulation sécuritaire des cyclistes. Cette portion d'un peu plus de 3 km (dans le secteur de La Pêche seulement, 9km au total) offre un environnement fort agréable sur les berges de la rivière Gatineau. Durant ces périodes, un service de patrouille à vélo est assuré par des bénévoles de Vélo-Services inc. (Voir carte 2.)

1.3 Infrastructures favorables à la mobilité active au Lac-des-Loups

L'infrastructure favorable à la mobilité active du Lac-des-Loups se résume à une courte portion de trottoir le long du ch. Pontbriand, du ch. Gauvin jusqu'au dépanneur Beausoleil situé au 292 ch. Pontbriand. S'étendant le long des propriétés situées au 292 et 294 du ch. Pontbriand, le trottoir fait à peine 84 mètres (0,08 km). Le parc Gendron de même que le parc des Loups sont dotés d'aires de repos composés de tables à pique-nique. Le parc des Loups est équipé de supports à vélo. (Voir carte 3.)

1.4 Infrastructures favorables à la mobilité active à Lascelles

Le village de Lascelles est traversé par le sentier Transcanadien via le ch. des Érables tel que nous le verrons à la section suivante. Aussi, il existe un sentier non officiel et non aménagé, mais largement emprunté par les résidents du secteur. Le sentier est situé dans le développement Davidson.

1.5 Infrastructures favorables à la mobilité active intervillages

La circulation entre les villages peut se faire via les routes ou les sentiers aménagés. La circulation via les routes se fait en empruntant les axes de circulations identifiées précédemment, soit les routes 105 et 366 de même que les chemins Cléo-Fournier et des Érables (voir carte 1.2). Aucun aménagement particulier de ces routes ne permet une mobilité active sécuritaire. Les routes 366 et 105 sont des routes provinciales où un fort volume d'automobiles et de camions circulent à haute vitesse. Par endroits, sur la 366, un accotement un peu plus large permet une circulation plus sécuritaire, mais cela constitue une exception. Bien que plus fréquents sur la 105, les accotements n'y rencontrent pas les normes de sécurité du MTQ. (Voir carte 4.)

Parmi les nombreux sentiers de toutes sortes qui sillonnent la municipalité, nous en retiendrons quatre qui présentent un fort potentiel de circulation, et ce, autant pour des motifs récréatifs, touristiques que fonctionnels.

- **Sentier Transcanadien, tronçon Wakefield/Low :** Ce sentier partage l'emprise des ch. Riverside et de la Rivière sans nécessairement être doté d'accotements revêtus. Il s'agit donc d'une chaussée désignée, quoiqu'elle ne rencontre pas toutes les normes de sécurité du MTQ.

Le sentier suit le lit de la rivière Gatineau sur 30 km, de la municipalité de Chelsea au sud jusqu'à la municipalité de Low au nord. De Chelsea à Wakefield, le sentier emprunte le ch. Riverside sur la rive ouest de la rivière. À la hauteur de Wakefield, le sentier traverse sur la rive ouest via le Pont couvert Gendron pour aller rejoindre le ch. de la Rivière jusqu'au village de Farrellton. Ce tracé



présente l'avantage d'emprunter des voies au débit journalier moyen relativement bas et où la circulation de poids lourds est restreinte, mais comporte tout de même un certain nombre d'obstacles (abordées aux sections 5.2 et 5.4 du Plan de transport actif 2011). Le sentier offre un certain potentiel puisqu'il est situé dans un axe nord-sud traversant l'ensemble de la région de l'Outaouais. Cependant, les plans de développement de la Route Vert privilégient plutôt emprunter l'emprise de la voie ferrée qui longe la route 105 sur la rive ouest de la rivière Gatineau. (Voir carte 5.)

- **Sentier Transcanadien via ch. des Érables :** Ce sentier partage l'emprise des ch. des Érables et de la Beurrerie, de même que l'emprise de la route 366. Il est partiellement doté d'accotements revêtus le long de la route 366, mais ceux-ci ne couvrent pas tout le trajet et ne respectent pas les normes de sécurité du MTQ. Le long des ch. de la Beurrerie et du ch. des Érables, le tracé emprunte une chaussée désignée sans non plus rencontrer les normes du MTQ.

Ce sentier traverse également la municipalité du nord au sud, mais cette fois en empruntant les routes 105 et 366, de même que les ch. de la Vallée-de-Wakefield, de la Beurrerie et des Érables. Sur 25 km, il relie les villages de Wakefield, Sainte-Cécile-de-Masham, Rupert et Lascelles. Ce tracé présente le désavantage d'emprunter des voies à la vitesse de circulation et au débit journalier moyen très élevé et où la circulation de poids lourds est fréquente. Le sentier présente par contre un bon potentiel récréotouristique de par sa proximité avec la porte d'entrée du secteur du Lac-Philippe du Parc de la Gatineau et l'environnement bucolique qu'il offre. En reliant plusieurs villages, le sentier offre également un certain potentiel fonctionnel. (Voir carte 5.)

- **Sentier n° 53** du parc de la Gatineau : Il s'agit d'un sentier en site propre sur gravier. Ce sentier emprunte le ch. Mill et bénéficie d'un aménagement sous le pont de la route 105 qui traverse la rivière La Pêche. Le sentier est fort intéressant puisqu'il est le seul à assurer un lien direct entre les deux principaux villages de la municipalité. En ce sens, à ce sentier récréatif pourrait s'ajouter une dimension fonctionnelle et touristique. En effet, ce dernier couvre plus de 70% d'un éventuel lien cyclable de 9.7 km qui pourrait relier directement le centre du village de Sainte-Cécile-de-Masham et celui de Wakefield. Le sentier est directement accessible à partir du stationnement P17 ou du centre du village de Wakefield, et donne accès à la porte d'entrée du secteur Lac Philippe du parc de la Gatineau où entre annuellement plus de 110 000 touristes et excursionnistes, soit une moyenne de près de 26 000 personnes durant les mois d'été¹. Malheureusement, le sentier se termine à 2.7 km seulement du centre du village de Sainte-Cécile-de-Masham. En plus d'être un lien fonctionnel, ce dernier tronçon permettrait d'attirer bon nombre de touristes et excursionnistes dans les commerces de Sainte-Cécile-de-Masham. (Voir carte 4.)
- **Sentier de la Montée Drouin :** Le sentier est situé en partie en site propre et en partie à même l'emprise de la montée Drouin et de la montée Bélisle. Ces voies présentent un débit journalier moyen bas. En couvrant une partie de la distance entre Lac-des-Loups et Duclos, le sentier pourrait faire partie d'un éventuel lien intervillageois plus développé. 2. (Voir carte 4.)

¹ COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE (2004), *Chiffrier de l'achalandage mensuel par secteur et par activité dans le parc de la Gatineau*, Sodem Recherche et Développement, p. 3.



2. Opportunités d'interconnexions régionales

2.1 Sentier Transcanadien

Avec ses 22 000 km actuels et 23 000 km projetés, le sentier Transcanadien est le plus grand réseau de sentiers récréatifs du monde. Le raccordement de La Pêche à la Véloroute des Draveurs constitue présentement l'opportunité de développement présentant le plus fort potentiel. Des sommes sont disponibles pour l'aménagement et le groupe Sentier Wakefield est très actif dans le dossier. Cette expertise citoyenne peut être mise à contribution pour profiter des opportunités de financement actuelles.

Un des principaux obstacles à la réalisation du tronçon du Sentier Transcanadien sur l'axe de la route 105 réside dans le fait que l'ancienne emprise ferroviaire adjacente à quelques propriétés au nord de la municipalité appartient désormais aux propriétaires de ces dernières. Des négociations sont présentement en cours avec les propriétaires pour trouver une solution qui satisfasse toutes les parties. (Voir carte 5)

2.2 Route Verte

La Route verte est une voie cyclable développée par Vélo Québec et le Ministère des Transports, de la mobilité durable et de l'électrification des transports qui relie les régions du Québec grâce à un réseau national auquel se rattachent différentes boucles régionales. Avec ses 5 000 km, il s'agit du plus grand réseau cyclable de l'Amérique. En 2008, elle recevait de la National Geographic Society le titre de meilleure voie cyclable au monde. Elle est conçue pour assurer un lien cyclable attrayant et sécuritaire grâce à une signalisation adéquate et l'aménagement pistes cyclables en site propre (pour lesquels de nombreux anciens chemins de fer ont été convertis), de bandes cyclables, de routes avec des accotements asphaltés ou dans une moindre mesure de chaussées désignées.

La Route Verte n'est pas présente sur le territoire de La Pêche. En 2010, la municipalité de La Pêche a travaillé avec Vélo Québec et Loisir Sport Outaouais afin que l'axe de la route 105 soit intégré au réseau. Or, à l'époque, une telle annexion au réseau national n'était pas envisagée par le ministère des Transports. En 2015 et 2016, le programme Véloce II soutenait financièrement l'aménagement de boucles régionales et rendait admissible l'axe de la route 105. Le programme Véloce II a depuis été remplacé par le Programme d'aide financière à l'entretien de la Route verte ([cliquez ici](#)) pour la période 2016-2019. Comme son nom l'indique, le soutien financier se limite pour l'instant à l'entretien et ne couvre pas l'aménagement de nouveaux tronçons. Le programme couvre 50% des dépenses admissibles pour l'entretien allant jusqu'à 3 000\$/km dans le cas des pistes cyclables et des sentiers polyvalents. En mars 2016, le gouvernement du Québec faisait une annonce budgétaire à l'effet de laquelle des sommes étaient de nouveau consacrées à l'aménagement de



nouveaux tronçons. Les crédits étant au budget, les acteurs du milieu sont depuis en attente d'un programme et de modalités d'application pour opérationnaliser le tout.

La présence de la Véloroute des Draveurs juste au nord de La Pêche constitue une opportunité de développement d'une boucle régionale à très fort potentiel. Les 72 km déjà aménagés de la Véloroute des Draveurs permettraient d'ajouter un tronçon régional fort intéressant à la condition que la municipalité de La Pêche arrive à arrimer son action avec ses municipalités voisines de Chelsea et Gatineau. Vélo Québec se montre très intéressée à appuyer la région en ce sens si un projet régional cohérent étant proposé. (Voir carte 6)

2.3 Véloroute des Draveurs

La Véloroute des Draveurs est un tronçon du sentier Transcanadien suivant l'axe de la route 105 sur 72 km entre les municipalités de Low et Messine. La surface est en poussière de pierre sur 51 km et les 21 km entre Messines et Gracefield sont asphaltés. L'hiver, la Véloroute devient un sentier de motoneige. La connexion de la Véloroute des Draveurs à la Route Verte plus au sud à Gatineau et au reste du Sentier Transcanadien constitue un fort potentiel de développement et reçoit un accueil favorable à la fois chez Vélo Québec et auprès du Conseil québécois du Sentier Transcanadien. (Voir carte 6.)

2.4 La Pêche R2T

La Pêche R2T (de l'expression anglaise « rail to trail ») est un groupe de résidents de La Pêche qui appuient la conversion de l'ancienne voie ferrée sur l'axe de la route 105 en un sentier communautaire à usage multiple non motorisé. Le sentier aurait servait à la fois aux déplacements récréatifs et fonctionnels. Le groupe avance : « En créant un sentier communautaire à usage multiple, nous ferons en sorte que nos enfants puissent se rendre à l'école en toute sécurité, que nos quartiers soient liés aux nombreux services offerts dans notre municipalité, et que les gens de tous âges se sentent encouragés à sortir et à devenir plus actifs et indépendants. » Pour ce faire, le groupe propose d'enlever les rails et les bois dormants afin de faire place à un lit de poussière de roche depuis la limite de Chelsea jusqu'au parc Roquebrune pour faire la jonction avec le sentier mixte jusqu'au chemin Gendron. De là, le sentier joindrait la Véloroute des Draveurs depuis le pont du chemin Newcommon à Farrelton jusqu'au chemin Promenade du Soleil.

L'initiative s'inspire d'une démarche semblable dans la municipalité voisine de Chelsea. Les travaux de démantèlement de la voie ferrée pour y aménager le nouveau Sentier communautaire de Chelsea ont débuté en août 2017. La démarche de La Pêche étant récente, le projet est présentement en cours d'élaboration et doit être défini davantage. Le projet présente un intérêt manifeste pour la liaison inter villageoise nord-sud dans l'axe de la route 105. Aussi, suivant la volonté de favoriser l'intermodalité des modes de déplacements durables, il faudrait considérer l'impact possible sur le développement du transport collectif. Dans une optique de développement à long terme, la présence d'un rail peut représenter une opportunité de développement du transport collectif.



2.5 Projet récréotouristique – La Vélo-boucle des Collines

Le vélo tourisme est une industrie qui prend de plus en plus de place dans l'économie récréotouristique. La Pêche jouit d'une position stratégique à cet égard. Elle est située à quelques km de la capitale fédérale qui offre un bassin de population important et un afflux touristique très significatif. Le village de Wakefield est lui-même un pôle touristique dont la réputation n'est plus à faire. Ce pôle se situe dans le prolongement naturel du Parc de la Gatineau et du village d'Old Chelsea. Ce dernier bénéficie du projet de conversion du rail en sentier polyvalent sur le territoire de la municipalité de Chelsea. Au sud et à l'ouest de Gatineau et Ottawa se trouvent le Pac-du-Sault-des-Chat et le Cycloparc PPJ dans la municipalité de Pontiac qui se rattachent à la Route Verte sur l'axe de la route 148. La Pêche trouve donc au milieu d'une boucle cyclotouristique potentielle d'importance reliant Ottawa, Gatineau, Old Chelsea, parc de la Gatineau, Wakefield, le Pac-du-Sault-des-Chats et le Cycloparc PPJ. La Pêche est donc, en quelque sorte, le chaînon manquant de ce qui pourrait être un projet récréotouristique d'envergure. Le projet présente l'avantage non négligeable d'emmener l'afflux touristique plus en profondeur dans le territoire de La Pêche contribuant à l'économie des secteurs de Sainte-Cécile-de-Masham et Lac-des-Loups. En plus d'une vocation récréotouristique, et par conséquent économique, certaine, cette boucle pourrait servir de lien fonctionnel d'est en ouest de la municipalité de La Pêche. (Voir carte 7.)



3. Interconnexion entre modes de déplacements actifs et collectifs

En juin 2015, la municipalité de La Pêche se dotait d'un système de transport en commun dans le cadre d'un important redéploiement du service de transport de personnes sur le territoire de la MRC des Collines-de-l'Outaouais. Transcollines offre en effet trois circuits de transport en commun sur le territoire de la municipalité de La Pêche qui au total représentent plus d'une quinzaine de passages quotidiens. Ce réseau permet de relier La Pêche aux territoires voisins de Chelsea et Gatineau et offre une possibilité d'interconnexion jusqu'au centre-ville d'Ottawa via une offre combinée entre Transcollines, la Société de Transport de l'Outaouais et OC Transpo. D'abord concentré dans les périmètres d'urbanisation de Wakefield et Sainte-Cécile-de-Masham, la municipalité prévoit augmenter et étendre le service à d'autres secteurs de son territoire. Un réseau de 12 stationnements incitatifs est offert aux usagers, dont trois à La Pêche, soit le stationnement Sainte-Cécile situé au 5, Principale Ouest, angle du chemin Passe-Partout, secteur Sainte-Cécile-de-Masham, le stationnement Centre Wakefield situé au Centre Communautaire Wakefield-La Pêche, 38 ch. de la Vallée-de-Wakefield, secteur Wakefield et le stationnement de la Locomotive au parc Roquebrune, chemin Riverside, angle du chemin Manse également dans le secteur Wakefield.

Afin de favoriser l'intermodalité entre les déplacements en mode actif et collectif, l'ensemble de la flotte de véhicules de Transcollines est équipée de supports à vélo. La municipalité entend arrimer le développement de son réseau de transport en commun et de ses infrastructures favorables à la mobilité active et travaille étroitement avec Transcollines en ce sens.



4. Plan d'intervention

Court terme : au cours de la prochaine année; Moyen terme : au cours des 2 à 4 années à venir; Long terme : dans un horizon de 5 ans ou plus

4.1 Réseaux piétonniers et cyclables planifiés

	Sainte-Cécile-de-Masham	1-2 ans	2-4 ans	5 ans et +
Trottoirs	1. Prolongement du trottoir longeant la route Principale en direction ouest jusqu'au ch. Labelle.	X		
	2. Prolongement du trottoir longeant la route Principale en direction est jusqu'au ch. de la Beurrerie.		X	
	3. Prolongement du trottoir longeant la route Principale en direction ouest jusqu'au ch. des Amoureux.			X
Sentiers Mixtes (site propre, accotement, ou chaussée désignée)	4. Prolongement de l'accotement revêtu longeant la route Principale en direction est jusqu'au 121 route Principale est (« La Patate à Carlo »).			X
	5. Prolongement de l'accotement revêtu longeant la route Principale en direction ouest jusqu'au ch. Labelle.	X		
	6. Prolongement de l'accotement revêtu longeant la route Principale en direction est jusqu'au ch. de la Beurrerie.		X	
	7. Prolongement de l'accotement revêtu longeant la route Principale en direction ouest jusqu'au ch. des Amoureux.			X
	8. Prolongement de l'accotement revêtu longeant la route Principale en direction est jusqu'au 121 route Principale est (« La Patate à Carlo »).			X
	9. Aménager un sentier mixte dans l'emprise du chemin Jérôme suivant son prolongement jusqu'au chemin des Amoureux.	X		



	Wakefield	1-2 ans	2-4 ans	5 ans et +
Trottoirs	10. Élargissement du trottoir du côté ouest du ch. Riverside.	X		
	11. Prolongement du trottoir côté sud du chemin de la Vallée-de-Wakefield jusqu'à la source.	X		
Sentiers Mixtes (site propre, accotement, ou chaussée désignée)	12. Vaste projet de revitalisation de l'espace riverain de Wakefield comprenant un lien mixte reliant les parcs de la Paix, Geggie et Roquebrune.		X	
	13. Aménagement d'un sentier mixte entre la limite sud de la municipalité (limite de Chelsea) et le chemin Rockhurst sur l'emprise de la voie ferrée ou sur l'accotement du chemin Riverside.		X	
	14. Aménagement d'un sentier mixte du chemin Gendron au chemin McLaren (route 366) via des ententes avec certains propriétaires ou sur l'accotement du chemin Riverside.		X	
	15. Chaussée désignée sur le ch. du Pont Gendron (marquage au sol et signalisation).	X		
	16. Aménagement d'un sentier mixte sur accotement revêtu sur le côté nord du chemin de la Vallée-de-Wakefield entre le chemin Riverside et le rond-point de la jonction de la route 105 via le prolongement de l'accotement revêtu existant et l'amélioration du marquage au sol.	X		
Piste cyclable	17. Aménagement d'un sentier de vélo de montagne entre le sentier n° 53 du parc de la Gatineau et le Mont Vorlage.	Projet d'initiative privée par Sentiers Wakefield.		
Sentier pédestre	18. Sentier pédestre derrière le mont Vorlage entre l'existant et l'éventuel projet domiciliaire entre le chemin Burnside et l'autoroute 5.	Projet d'initiative privée par Sentiers Wakefield.		



Trottoirs	Lac-des-Loups	1-2 ans	2-4 ans	5 ans et +
		19. Aménagement d'un trottoir le long de la montée Beausoleil du ch. Pontbriand à la montée Chartrand.	X	
Sentiers Mixtes (site propre, accotement, ou chaussée désignée)	20. Aménagement d'un sentier mixte sur accotement revêtu le long de la route 366 de la montée Drouin à jusqu'au chemin Mayer			X
Promenade de bois	21. Construction d'une promenade de bois (« Boardwalk ») qui longe les berges du lac des Loups du chemin Mayer à la 1 ^{re} Avenue			X

Sentiers Mixtes (site propre, accotement, ou chaussée désignée)	Lascalles	1-2 ans	2-4 ans	5 ans et +
		22. Aménagement d'un sentier mixte dans le développement Davidson		X



	Inter villages	1-2 ans	2-4 ans	5 ans et +
Voie intervillageoise de la route 366 sur accotements revêtus	23. Compléter l'élargissement des accotements de la route 366 entre les périmètres d'urbanisation de Sainte-Cécile-de-Masham et Wakefield.			X
	24. Compléter l'élargissement des accotements de la route 366 de la montée Drouin jusqu'au chemin Mayer.			X
	25. Compléter l'élargissement des accotements de la route 366 entre les périmètres d'urbanisation de Sainte-Cécile-de-Masham et Lac-des-Loups.			X
	26. Élargissement des accotements du chemin Cléo-Fournier de 366 la montée Bélisle, et à long terme jusqu'à Sainte-Sophie.			X
	27. Compléter l'élargissement des accotements de la route 366 entre la route 307 et 105.			X
Sentiers Mixtes (site propre ou accotement)	28. Travailler avec Vélo Québec pour faire reconnaître une éventuelle boucle régionale de la Route Verte suivant l'axe de la route 105 rattachant la Véloroute des Drapeurs au réseau national	En continu		
	29. Travailler avec le Sentier Transcanadien et Sentiers Wakefield pour compléter le tronçon du Sentier Transcanadien sur l'axe de la route 105.	En continu		
	30. Collaborer avec la Commission de la capitale nationale (CCN) pour compléter le dernier tronçon de 2,7 kilomètres du sentier n° 53 reliant le stationnement P 17 (Wakefield) et le chemin du lac Philippe (Sainte-Cécile de Masham).		X	
	31. Aménagement d'un sentier mixte en site propre le long du chemin des Érables reliant Lascelles et Rupert		X	
	32. Aménagement d'un sentier mixte en site propre côté nord du chemin Schouldice, du chemin des Érables jusqu'à Maclaren, puis le long de Maclaren jusqu'à la route 105		X	
	33. Sécuriser définitivement le tronçon du Sentier Transcanadien sur l'axe du chemin des Érables en aménageant une piste cyclable en site propre, possiblement en élargissant l'emprise du ch. des Érables, de Sainte-Cécile-de-Masham à Alcove, en passant par Rupert et Lascelles.			X



	34. Sentiers mixtes entre la route entre la route 366 et Cléo-Fournier via l'aménagement de l'emprise municipale sur montée Drouin et signalisation de la montée Drouin et Bélisle.			X
Chaussée désignée	35. Raccorder réseau local de Sainte-Cécile-de-Masham au réseau du parc de la Gatineau et au secteur de Wakefield via le chemins Schnob et du Lac Philipe par de la signalisation et du marquage au sol.	X		
	36. Sécuriser davantage le tronçon du Sentier Transcanadien reliant Sainte-Cécile-de-Masham, Rupert et Lascelles via le ch. des Érables en aménageant une signalisation adéquate indiquant la présence de cyclistes.	X		
	37. Boucle alternative en direction d'Alcove et reliant le sentier Transcanadien à la Route Verte Régionale de la route 105 en poursuivant le sentier sur l'axe du ch. des Érables après Lascelles.			X
Projet récréotouristique	38. Travailler avec divers partenaires pour la réalisation d'un projet récréotouristique vélotourisme d'envergure reliant la Route Verte, le Sentier Transcanadien, le Parc de la Gatineau, Ottawa, Gatineau, Chelsea et les secteurs Wakefield, Sainte-Cécile-de-Masham et Lac-des-Loups de la municipalité de La Pêche.			X



4.2 Mobilier urbain

	Sainte-Cécile-de-Masham	1-2 ans	2-4 ans	5 ans et +
Planification et normes municipales	39. Développer et adopter un concept de <i>Halte Piétonnière</i> et l'inclure dans la réglementation, les normes et les documents-cadres municipaux. Le concept de halte piétonnière devra minimalement comprendre les éléments suivants: un banc, une poubelle, un point d'ombre et un support à vélo. Une halte piétonnière sera aménagée, minimalement, à chaque parc municipal, à chaque stationnement incitatif de transport en commun.		X	
	40. Élaborer et adopter une réglementation prévoyant l'aménagement d'une halte piétonnière pour chaque stationnement de 12 places et plus aux frais du promoteur.		X	
	41. Déterminer une série d'endroits stratégiques où installer des bancs publics et un calendrier pour leur installation.	X		
	42. Définir une norme pour l'installation de bancs publics sur le réseau de sentiers de la municipalité à l'intérieur des noyaux villageois qui devra tendre vers une moyenne d'un banc à tous les 400 m. La norme devra être intégrée à l'étape de la planification des nouveaux réseaux et prévoir les alcôves nécessaires.	X		
	43. Définir une norme pour l'installation de bancs publics sur le réseau de sentiers inter villageois de la municipalité. La norme devra être intégrée à l'étape de la planification des nouveaux réseaux et prévoir les alcôves nécessaires.		X	
	44. Définir une politique et un cadre budgétaire de subvention aux organismes du territoire reconnus par la municipalité désirant se doter de supports à vélo.		X	
	45. Travailler avec Transcollines pour que soit planifiée l'aménagement d'une halte piétonnière près chaque nouveau stationnement incitatif et abribus.	X		
Espaces publics	46. En partenariat avec la CSPO, aménagement d'un espace public (comprenant une halte piétonnière) situé sur le parterre entre l'Hôtel de Ville et le Centre La Pêche.		X	
	47. Inclure l'aménagement d'un espace public (comprenant une halte piétonnière) devant le Complexe Sportif dans le concept d'aménagement du terrain sportif sur Raphaël.		X	
	48. Aménagement d'un espace public (comprenant une halte piétonnière) près de la route Principale près de l'entrée du Lac Philipe entre les ch. du Lac Philipe et Brazeau.	X		



Haltes piétonnières	49. Aménagement d'une halte piétonnière sur le ch. des Érables à la hauteur du cimetière près de Rupert.			X
	50. Aménagement d'une halte piétonnière sur le ch. des Érables à la hauteur de Lascelles, à l'angle du ch. Pritchard.			X
	51. Aménagement d'une halte piétonnière au bord de la rivière Gatineau, adjacent à la Route Verte Régionale planifiée dans l'axe de la route 105, à la hauteur d'Alcove.			X
	52. Aménagement d'une halte piétonnière au bord de la rivière Gatineau, adjacent à la Route Verte Régionale planifiée dans l'axe de la route 105, à la hauteur de Farrellton.		X	
	53. Aménagement d'une halte piétonnière au bord du lac Ramsay sur le ch. d'Eardley.			X
Supports à Vélos	54. Installation de supports à vélos près du stationnement situé entre l'Hôtel de Ville et le Centre La Pêche, près de la bibliothèque municipale (8 places).	X		
	55. Installation de supports à vélos près de chaque stationnement incitatif et abribus de Transcollines.		X	
Bancs publics	56. Procéder à l'installation de bancs publics le long des sentiers municipaux dans le respect de la norme établie à l'action 41.	X		



4.3 Mesures de planification et d'urbanisme favorables à la mobilité active²

	Sainte-Cécile-de-Masham	1-2 ans	2-4 ans	5 ans et +
Augmenter la densité d'occupation du sol	57. Adoption d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le périmètre d'urbanisation de Sainte-Cécile-de-Masham et tenir compte du transport actif au cours de son élaboration.	X		
	58. Assurer, via le PPU de Sainte-Cécile-de-Masham, une meilleure occupation du sol et un renforcement du noyau villageois.	En continu.		
	59. Modifier le Règlement de lotissement (règlement n° 03-430) afin de permettre une superficie de lotissement inférieure, notamment pour les zones Ra-304, Ra-305, Ra-306, Ra-307 et Ra-402.		X	
	60. Prévoir un investissement dans les infrastructures d'égout et/ou d'aqueduc pour les développements résidentiels avant leur construction.	En continu		
	61. Développer un guide pour les promoteurs et constructeurs en vue de l'éventuel aménagement d'aqueduc et égouts qui pourrait permettre un refractionnement du lotissement actuel.	X		
Concentration des pôles de destination	62. Dans le cadre de l'élaboration le PPU de Sainte-Cécile-de-Masham, élargir la zone « Centre-village » de Sainte-Cécile-de-Masham en y ajoutant des zones « Publique et communautaire » (Pa), « Commerces et service à desserte locale » (CSL) et « Commerce et services multifonctionnel » (MCS), le tout adjacent aux actuelles zones Pa-301, Pa-302, MCS 301 MCS-302.	X		
Espaces publics	63. Dans le cadre de l'élaboration le PPU de Sainte-Cécile-de-Masham, protéger et mettre en valeur une partie de la zone Pa-302 en y créant une zone de « Protection et mise en valeur » (Cons).	X		
	64. Dans le cadre de l'élaboration le PPU de Sainte-Cécile-de-Masham, protéger et mettre en valeur la zone composée du lot 3iF-7 de la zone Rr-307 (identifié D4-2 sur la carte 3.1 du Plan de transport actif 2011) en la désignant en tant que zone de « Protection et mise en valeur » (Cons).	X		
	65. Aménager un parc public central sur la colline à l'est du Complexe sportif.		X	
	66. Aménager un parc public avec quai et mise en valeur de la rivière, sur les terrains municipaux du chemin des Fondateurs.		X	

² La présente section ne couvre que le secteur de Sainte-Cécile-de-Masham en raison du fait que le Programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le périmètre d'urbanisation de Wakefield comprend une série de mesures de planification et d'urbanisme favorables à la mobilité active.



Parcs d'affaires et industriels	67. Tenir compte des deux virages à 90° du chemin Jérôme dans le concept d'aménagement des aires de jeux (eau et baseball) entre les chemins Jérôme et le Complexe Sportif afin de créer un lien piéton et cycliste plus direct.	X		
--	--	---	--	--

4.4 Règlementations et les améliorations à apporter aux rues

	Projet	1-2 ans	2-4 ans	5 ans et +
Planification et normes municipales	68. Développer un concept «d'entrée de village» annonçant aux automobilistes qu'ils pénètrent dans une zone de forte activité et y inclure une dimension historique.		X	
	69. Développer un plan de reboisement des artères principales des noyaux villageois		X	
Changements aux rues de Sainte-Cécile-de-Masham	70. Aménagement de deux portes entrées de village sur la route Principale, une à l'est et l'autre à l'entrée ouest du centre du village.		X	
	71. Intégrer un accotement praticable à l'éventuel lien est-ouest entre les quartiers résidentiels au nord de la route Principale	En continue		
	72. Renforcement de la zone scolaire et sécurisation accrue du cœur du village par un écran visuel (jardinières, marquage au sol ou autres éléments visuels) rappelant aux automobilistes qu'ils pénètrent dans une zone de très forte activité à proximité de plusieurs commerces, services et écoles.		X	
	73. Aménagement d'une traverse piétonnière (peinte) sur la route Principale à la hauteur de la propriété sise au 3 de la route Principale est.		X	
	74. Aménagement d'une traverse piétonnière (peinte) sur la route Principale à la hauteur de chacun des abribus de Sainte-Cécile-de-Masham.		X	
Changements aux rues de Wakefield	75. Prolonger l'éclairage le long de la route Principale jusqu'au chemin Labelle		X	
	76. Aménagement d'une traverse piétonnière sur le chemin de la Vallée-de-Wakefield à la hauteur de la source	X		
	77. Abaisser la vitesse de circulation permise à 40km/h. sur le chemin Riverside de Rockhurst à Gendron.		X	
	78. Aménagement de dos d'âne sur le ch. Burnside et le ch. Elmdale.		X	
	79. Prolonger l'éclairage le long de Riverside de la rivière La Pêche jusqu'à Gendron.			X

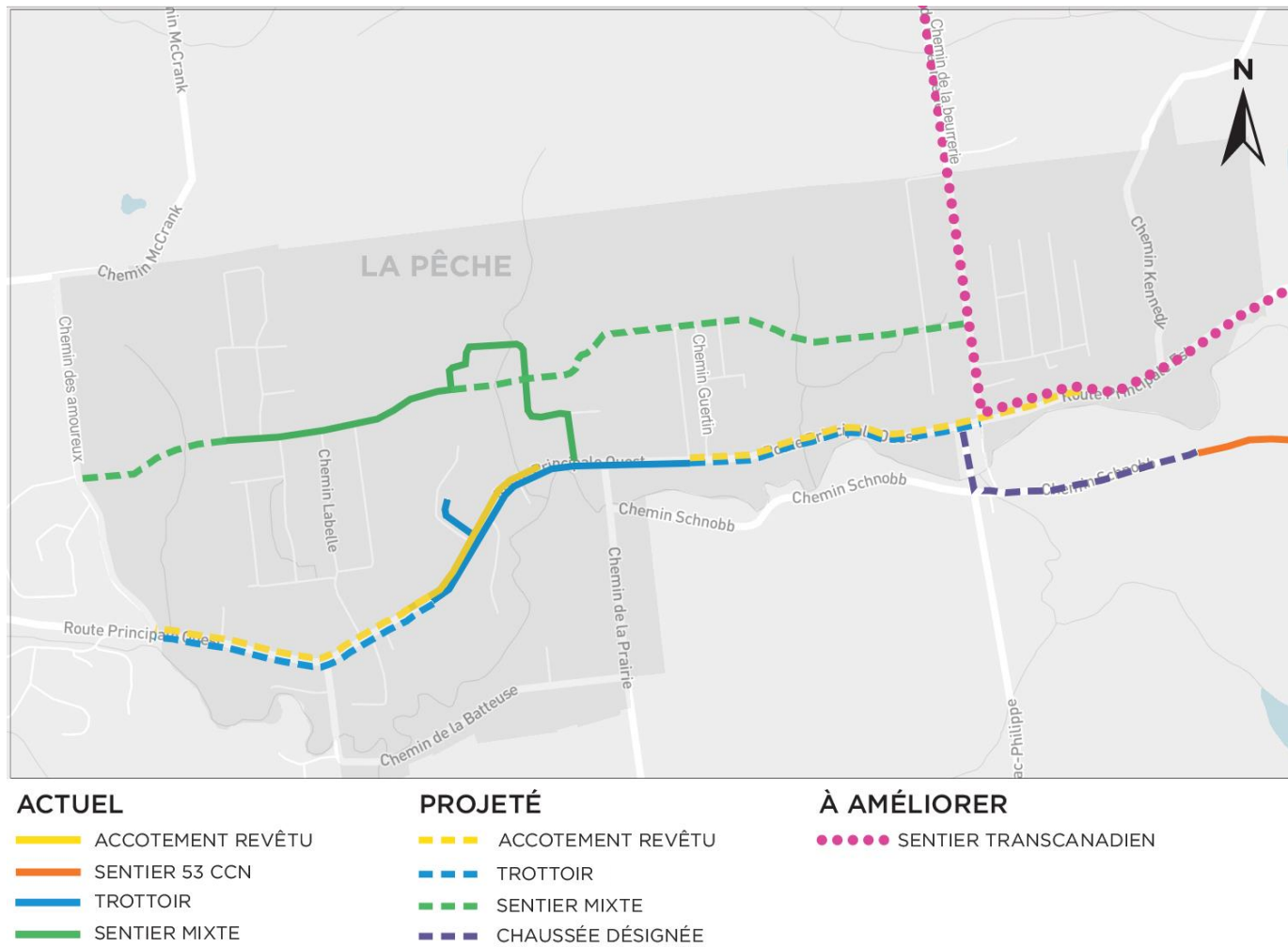


Planification normes municipales	et	80. Développer un concept «d'entrée de village» annonçant aux automobilistes qu'ils pénètrent dans une zone de forte activité. Inclure une dimension historique.		X	
		81. Développer un plan de reboisement des artères principales des noyaux villageois		X	

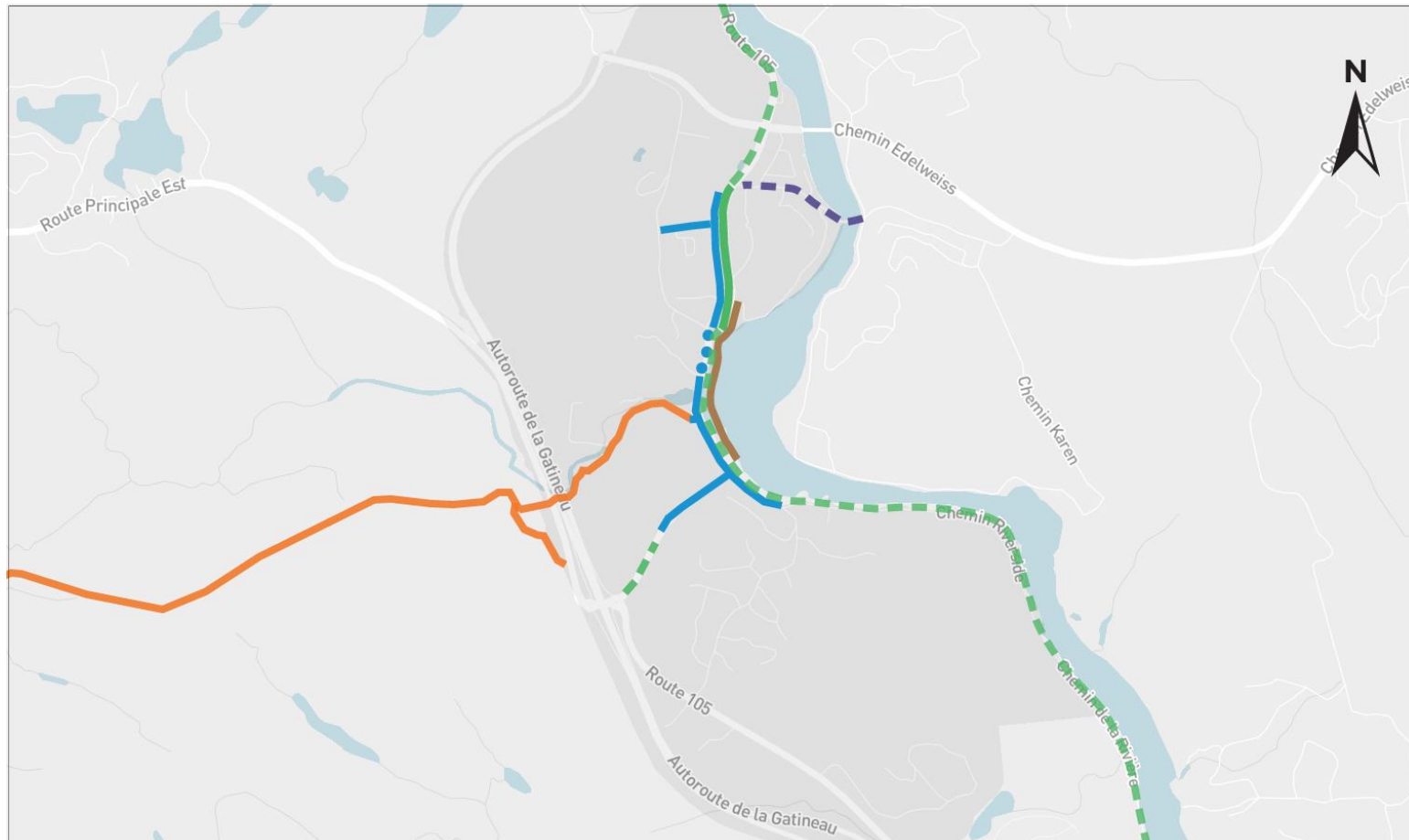


5. Cartographie

5.1 Carte 1 – Réseau actuel et projeté à Sainte-Cécile-de-Masham



5.2 Carte 2 Réseau actuel et projeté à Wakefield



ACTUEL

- SENTIER 53 CCN
- TROTTOIR
- SENTIER MIXTE

- PROMENADE ET RÉAMÉNAGEMENT PARC RIVERAIN

PROJETÉ

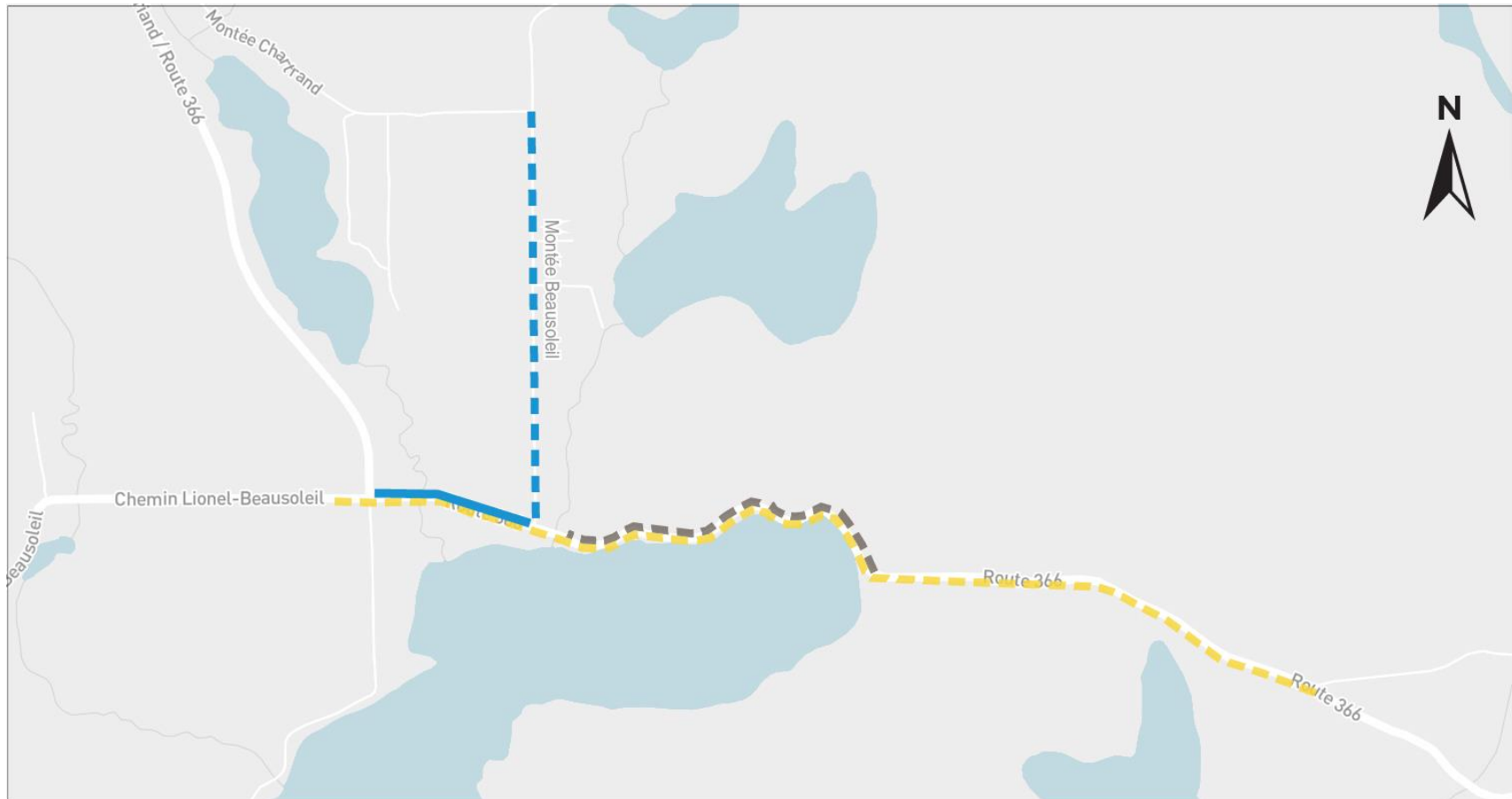
- - - SENTIER MIXTE
- - - CHAUSSÉE DÉSIGNÉE

À AMÉLIORER

- TROTTOIR



5.3 Carte 3 Réseau actuel et projeté à Lac des Loups

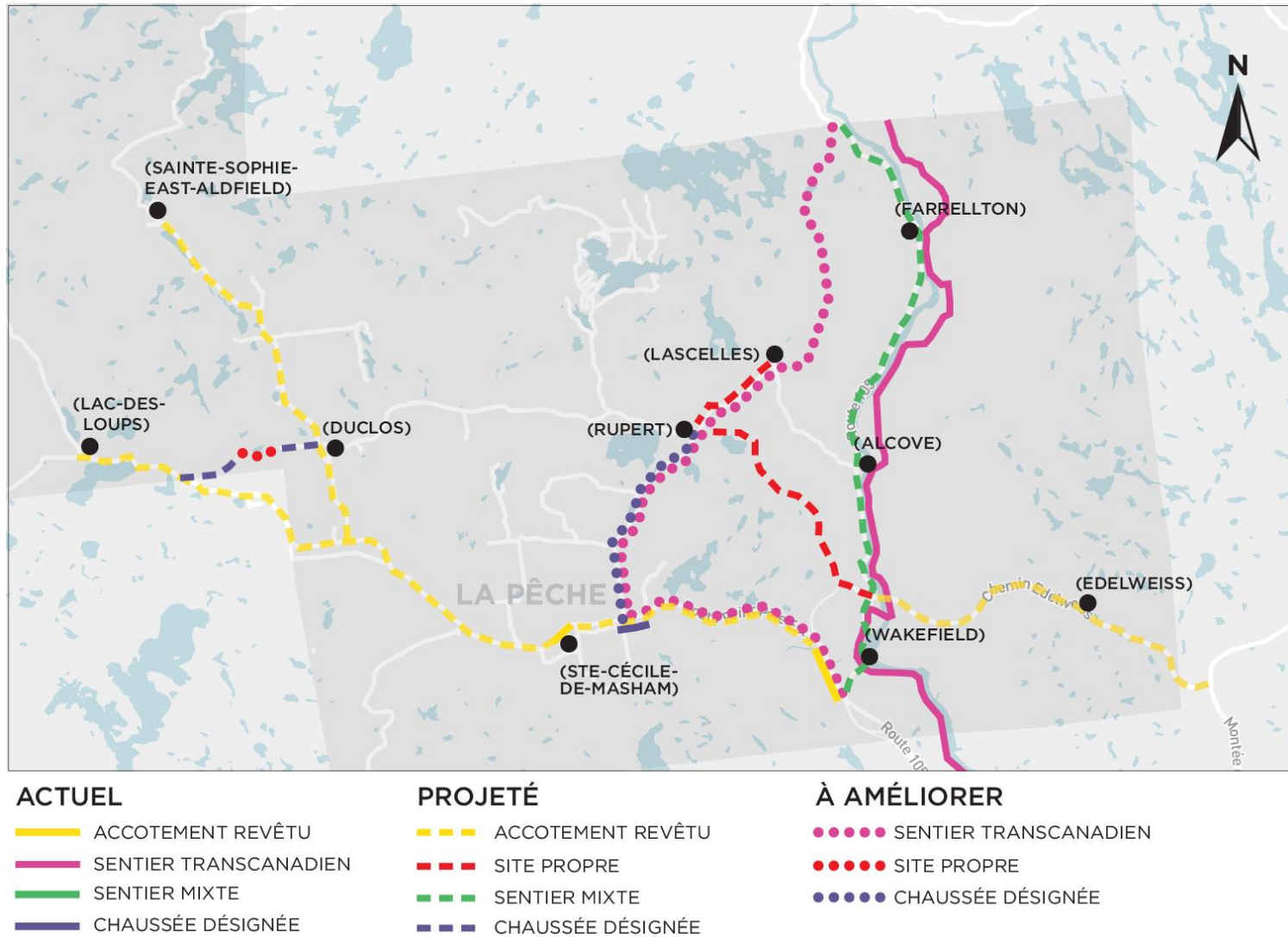


ACTUEL
— TROTTOIR

PROJETÉ
- - - ACCOTEMENT REVÊTU
- - - TROTTOIR
- - - PROMENADE DE BOIS



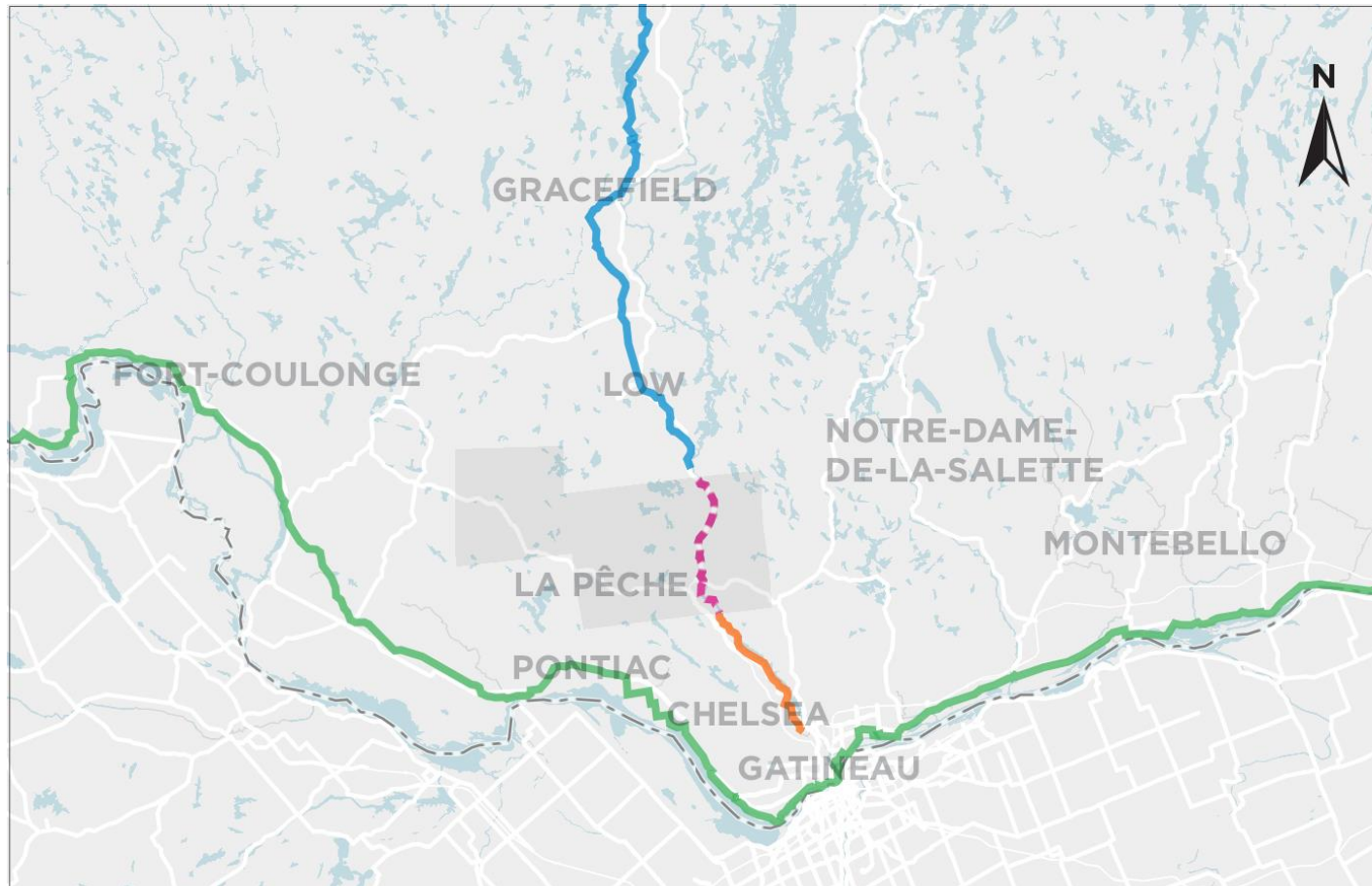
5.4 Carte 4 – Réseau intervillageois actuel et projeté à La Pêche



5.5 Carte 5 – Sentier Transcanadien actuel et projeté à La Pêche



5.6 Carte 6 – Route Verte, Véloroute des Draveurs et Sentier Communautaire de Chelsea



ACTUEL

- VÉLOROUTE DES DRAVEURS
- ROUTE VERTE
- SENTIER COMMUNAUTAIRE

PROJETÉ

- - - TRONÇON LA PÊCHE



5.7 Carte 7 – Projet récréotouristique

