

Plan de déplacements durables du parc de la Gatineau



Plan de déplacements durables du parc de la Gatineau

Août 2015

Ce plan fut approuvé
par le Comité de haute direction de la CCN
le 5 août 2015

L'équipe de réalisation

Le plan des déplacements durables du parc de la Gatineau est le résultat du travail du personnel de la CCN et de la firme AECOM (Gatineau)

Commission de la capitale nationale

Comité de haute direction

Directeur de planification

Stephen Willis
François Lapointe (2013)

Gestionnaire du projet

Hugues Charron

Équipe de travail

Arto Keklikian
Renée Bellehumeur
Michel Viens
François Leduc
Christie Spence
Jocelyne Jacob

Comité directeur

Marie Boulet, Directrice, Parc de la Gatineau
Sandra Pecek, Directrice, Affaires Publiques
Lucie Bureau, Chef, Planification et transports
Pierre Dubé, Chef, Planification et transports (2012)

Équipe de communication

Jocelyne Moncion
Émilie Girard-Ruel
Mario Tremblay
Cédric Pelletier
René Coignaud

Nous remercions tous ceux et celles qui ont participé au processus de planification, aux séances de consultation publiques, aux ateliers et aux réunions.

L'équipe d'AECOM



AECOM

Patrick Déoux, directeur de projet
Nadine Lafond, responsable de projet

Vanessa Skelton, ingénieure
Éric Deneut, biologiste
Chee F. Chan, urbaniste
Cécile Leblanc, urbaniste

Noxon Associates

Geoff Noxon, ingénieur en transport durable

Table des matières

1	Introduction	1
1.1	Mise en contexte	1
1.2	Objectif de l'étude	1
1.3	Structure du rapport	2
2	Cadre stratégique	3
2.1	Orientations stratégiques du parc de la Gatineau	3
2.2	Cadre stratégique	3
2.3	Politiques et objectifs du Plan directeur.....	4
3	Bilan de la situation actuelle	5
3.1	Caractéristiques du parc de la Gatineau.....	5
3.2	Analyse des déplacements.....	6
3.3	Impact environnemental du transport.....	8
3.4	Projections des impacts	9
3.5	Enjeux de mobilité	9
3.5.1	Impacts écologiques.....	10
3.5.2	Expérience de qualité pour tous	10
3.5.3	Gestion des périodes de pointe	11
3.6	Priorisation des enjeux.....	11
4	Mesures de solutions	14
4.1	Mesures retenues.....	14
4.1.1	Mesures de solutions – Impact écologique.....	17
4.1.2	Mesures de solutions – Expérience de qualité pour tous	18
4.1.3	Mesures de solutions – Gestion des périodes de pointe.....	28
4.2	Mesures non retenues	32
4.3	Évaluation des mesures de solutions	34
4.3.1	La conformité.....	34
4.3.2	La performance	35
4.3.3	Le potentiel de réalisation	35
4.3.4	Le coût	35
5	Évaluation environnementale stratégique	37
6	Administration du Plan	41

Liste des tableaux

Tableau 3-1	Enjeux de mobilité du parc de la Gatineau.....	9
Tableau 3-2	Priorité des enjeux de mobilité du parc de la Gatineau.....	13
Tableau 4-1	Mesures de solutions proposées.....	16
Tableau 4-2	Notes explicatives pour les mesures non retenues.....	32
Tableau 5-1	Matrice d'évaluation des impacts sur l'environnement.....	38

Liste des figures

Figure 3-1	Parc de la Gatineau dans la région de la capitale nationale (RCN).....	5
Figure 3-2	Secteurs du parc de la Gatineau.....	6
Figure 3-3	Débits journaliers moyens les fins de semaine d'été 2009.....	8
Figure 4-1	Fermeture actuelle du réseau des promenades.....	23
Figure 4-2	Rue Gamelin, de part et d'autre de la rue des Fées.....	24
Figure 4-3	Mesures visant la création de liens cyclables.....	25

Liste des annexes

Annexe A	Informations supplémentaires concernant la mise en service de navettes dans le parc de la Gatineau
Annexe B	Évaluation des mesures d'interventions
Annexe C	Enjeux et mesures d'interventions

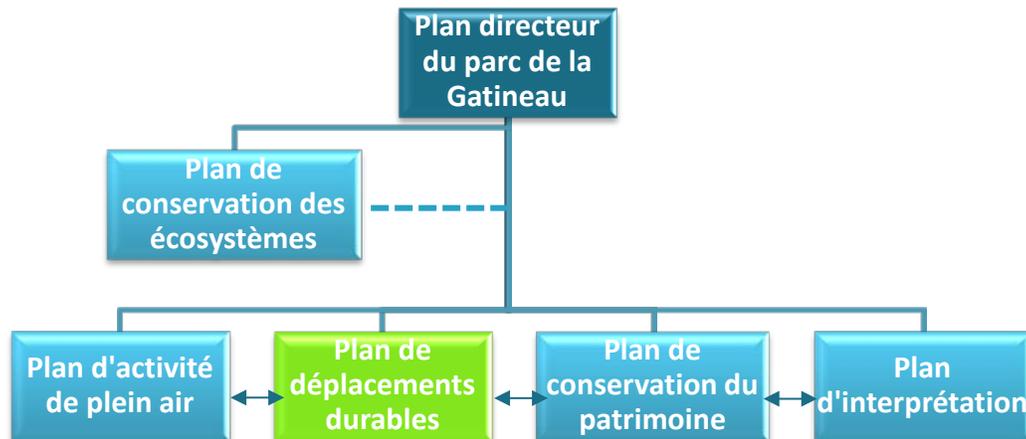
1 Introduction



1.1 Mise en contexte

La Commission de la capitale nationale (CCN), une société d'État créée en 1959, a pour mandat et mission d'édifier la région de la capitale pour qu'elle soit une source de fierté et un facteur d'unité pour la population canadienne. Elle a une responsabilité légale d'aménager les terrains fédéraux de la région de la capitale nationale, dont le parc de la Gatineau.

Dans cette optique, la CCN a élaboré un *Plan directeur du parc de la Gatineau*, dont la dernière édition date de 2005. Cet outil de planification présente, en plus de la vision, les orientations stratégiques ainsi que les objectifs d'aménagement, d'utilisation et de gestion à long terme pour le territoire compris dans les limites du Parc. À l'intérieur de ce plan directeur, des études spécifiques de divers domaines sont recommandées telles que le Plan de déplacements durables. Parallèlement à ce plan, quatre autres plans sont réalisés comme indiqué à la figure qui suit.



1.2 Objectif du Plan

Le Plan de déplacements durables possède un horizon de planification qui couvre les vingt prochaines années et s'intéresse aux déplacements à l'intérieur du parc de la Gatineau, en traitant également l'accès au Parc. L'enjeu principal de ce Plan de déplacements durables consiste à évaluer et réduire l'impact environnemental des déplacements effectués vers et dans le Parc, tout en s'assurant que les usagers puissent continuer à pratiquer leurs activités.

Plan des déplacements durables du parc de la Gatineau

Un rapport présentant le bilan et les principaux enjeux de mobilité (Rapport d'étape 1)¹ a été réalisé au cours de la période 2009-2010, alors que le rapport d'élaboration des mesures d'interventions (Rapport d'étape 2)² a été achevé à l'automne 2012. Une évaluation environnementale stratégique pour les interventions proposées a été soumise au printemps 2013.

Finalement, mentionnons que plusieurs activités de consultation ont eu lieu au cours de ce mandat et qu'un rapport de consultation est également disponible³. Un questionnaire a été mis en ligne sur le site web de la CCN du 23 octobre 2009 au 15 janvier 2010 afin de mettre à profit les connaissances techniques ainsi que l'expérience vécue par le public et divers groupe d'intérêt lors de l'établissement du bilan et des enjeux. Des consultations auprès du public et des groupes d'intérêt ont eu lieu à l'hiver 2012. Les objectifs de ces consultations étaient de valider la pertinence des solutions proposées, d'identifier de nouvelles solutions et de recevoir les commentaires du public.

1.3 Structure du Plan

Le chapitre 2 de ce document énonce la vision et le cadre stratégique de ce Plan de déplacements durables. Le bilan de la situation observée en 2009-2010 en matière de déplacements vers et dans le parc de la Gatineau est présenté au chapitre 3, ce qui a permis d'élaborer les enjeux de mobilité. Les mesures proposées pour répondre aux enjeux de mobilité sont décrites au chapitre 4. Ce rapport se termine avec l'évaluation environnementale stratégique des mesures de solutions.

¹ Plan de déplacements durables du parc de la Gatineau, Rapport d'étape 1 : Connaissance du milieu et bilan, AECOM, décembre 2010.

² Plan de déplacements durables du parc de la Gatineau, Rapport d'étape 2 : Élaboration des mesures d'interventions, AECOM, octobre 2012.

³ Plan de déplacements durables du parc de la Gatineau, Activités de consultations publiques, juin 2012.

2 Cadre stratégique



2.1 Orientations stratégiques du parc de la Gatineau

Le Plan de déplacements durables du parc de la Gatineau se doit d'être cohérent avec les visions et objectifs de la CCN en matière de mobilité et d'environnement. Le **Plan de la capitale du Canada**, par exemple, repose sur des principes de gérance environnementale, de transports intégrés et d'accessibilité. Notons également la **Stratégie environnementale** de la CCN publiée en 2009 qui possède cinq champs d'action principaux, soit la réduction des déchets, l'accroissement de la biodiversité, la prévention de la pollution, l'adoption de pratiques environnementales exemplaires et la lutte aux changements climatiques. Parmi les objectifs de cette stratégie environnementale, mentionnons la promotion des modes de transport alternatifs, écologiques et durables. Cet objectif est cohérent avec le **Plan directeur du parc de la Gatineau**, qui vise à favoriser les déplacements en mode actif à l'intérieur du parc pour tenter de réduire les déplacements motorisés, et ce, plus particulièrement dans les secteurs de conservation, et de concentrer les stationnements dans les aires d'accueil.

Du Plan directeur du parc de la Gatineau découlent plusieurs autres plans plus spécifiques qui sont tous interreliés. Les orientations du Plan de déplacements durables sont élaborées en étroite collaboration avec les orientations du Plan des écosystèmes qui cible les zones à protéger à l'intérieur du Parc, et celles du Plan de services récréatifs qui caractérise le type, l'intensité et la localisation de l'offre actuelle et future en récréation. Le Plan de déplacements durables doit satisfaire la demande de mobilité des usagers vers les activités du Parc tout en respectant les contraintes environnementales.

2.2 Cadre stratégique

Le cadre stratégique du Plan de déplacements durables repose sur des piliers qui définissent une vision. Cette vision s'articule autour de principes directeurs qui comportent chacun un certain nombre d'objectifs.

Le Plan de déplacements durables du parc de la Gatineau repose sur trois piliers principaux, soit la **conservation des écosystèmes** et **l'expérience du déplacement**, tout en s'alliant au principe de **mobilité durable**. C'est dans cet esprit que la vision suivante a été établie :

À l'horizon 2035, l'accès et les déplacements des visiteurs du parc de la Gatineau seront caractérisés par une dépendance à l'automobile réduite et seront assurés par des moyens efficaces qui minimiseront les impacts sur les écosystèmes naturels, tout en permettant de faire vivre aux visiteurs une expérience de qualité.

Cette vision se définit au moyen de trois principes directeurs, soit la **gestion de l'impact écologique**, **l'expérience de qualité pour tous** et la **gestion des périodes d'achalandage**. Chacun de ces principes est décrit dans le tableau qui suit ainsi que les objectifs qui s'y rattachent.

PILERS		
1. Conservation des écosystèmes 2. L'expérience des visiteurs 3. Mobilité durable		
PRINCIPES DIRECTEURS		
1. Gestion de l'impact écologique	2. Expérience de qualité pour tous	3. Gestion des périodes d'achalandage
L'accès au Parc, les déplacements à l'intérieur du Parc ainsi que les infrastructures d'accueil devront minimiser leurs impacts sur les écosystèmes naturels.	L'accès au Parc et les déplacements à l'intérieur du Parc permettront aux différentes clientèles de se rendre aux sites d'activités et ne nuiront pas à l'expérience de qualité recherchée.	L'accès au Parc et les déplacements à l'intérieur du Parc sont maintenus et facilités par l'utilisation adaptée de différents modes de transport selon la variation des périodes et de l'achalandage.
OBJECTIFS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Limiter et réduire lorsque possible la fragmentation des écosystèmes et des habitats ▪ Diminuer l'impact lié à l'entretien des routes ▪ Diminuer le risque de collision avec la faune en péril ▪ Contribuer à la réduction des émissions régionales de GES 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Proposer des modes de déplacements efficaces et adaptés aux activités et à l'équipement requis ▪ Augmenter la sécurité publique sur le réseau des promenades ▪ Favoriser une expérience en milieu naturel en optimisant les déplacements non motorisés ou collectifs dès l'entrée au Parc
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Maintenir l'accès aux sites d'activités sans augmenter les aires de stationnement à l'intérieur du Parc situées à l'extérieur des zones d'accueil ▪ Respecter la capacité des individus et des organisations à financer les initiatives

2.3 Politiques et objectifs du Plan directeur

Les politiques et les objectifs du Plan directeur du parc de la Gatineau, plus particulièrement ceux concernant le réseau routier, s'appliquent également au Plan de déplacements durables. Ces politiques sont décrites à la section 6.2.6 (p. 55) du Plan directeur et sont listées ci-après :

1. **Ne plus fragmenter le Parc** par l'aménagement de routes locales ou régionales servant de transit routier;
2. **Rationaliser le réseau routier existant** dans le Parc par la fermeture d'anciens chemins du secteur du lac la Pêche ainsi que par la fermeture de la rue Gamelin, entre la promenade de la Gatineau et la rue des Fées, en collaboration avec la Ville de Gatineau;
3. **Maintenir les axes régionaux** qui traversent le Parc et qui donnent accès aux communautés : les boulevards Saint-Raymond et des Allumettières ainsi que les chemins Eardley-Masham, Notch, Kingsmere, du Lac-Meech, Cross Loop, Pine, Sincennes, du Lac-la-Pêche et du Camp-Gatineau.

De plus, parmi les objectifs stratégiques du Plan directeur, on recommande de **limiter les aires de stationnement** à l'intérieur du Parc et de plutôt favoriser leur aménagement en périphérie (voir section 5.3.2, objectif 6, p. 23).

L'ensemble de ces politiques et objectifs constitue des prémisses de base dans l'élaboration du Plan de déplacements durables.

Mentionnons également que les mesures déjà en place qui ont des effets bénéfiques sur l'impact du transport sur l'environnement doivent être conservées. C'est le cas de la **fermeture du réseau des promenades l'hiver** qui permet d'éviter l'utilisation de sels de déglçage et de réduire la pollution auditive et atmosphérique des véhicules motorisés.

3 Bilan de la situation actuelle

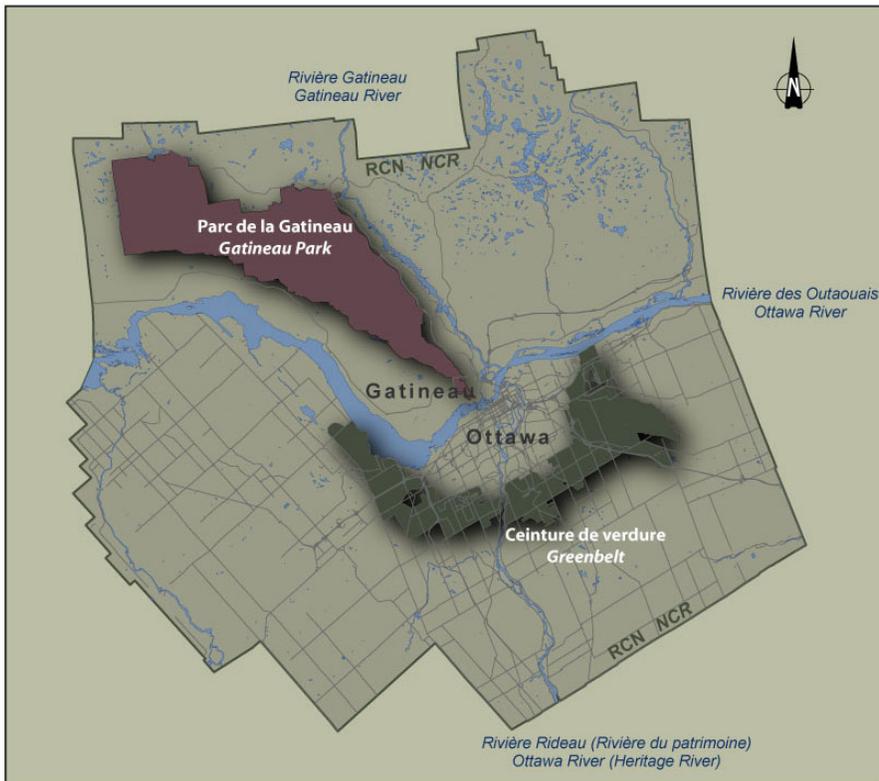


Ce chapitre résume les principales caractéristiques du parc de la Gatineau, les déplacements qui y sont faits à l'intérieur de ses limites et pour y accéder, ainsi que les impacts environnementaux de ces déplacements. Tous les détails sont fournis dans le Rapport d'étape 1. Ce chapitre conclut par l'identification de quinze enjeux de mobilité.

3.1 Caractéristiques du parc de la Gatineau

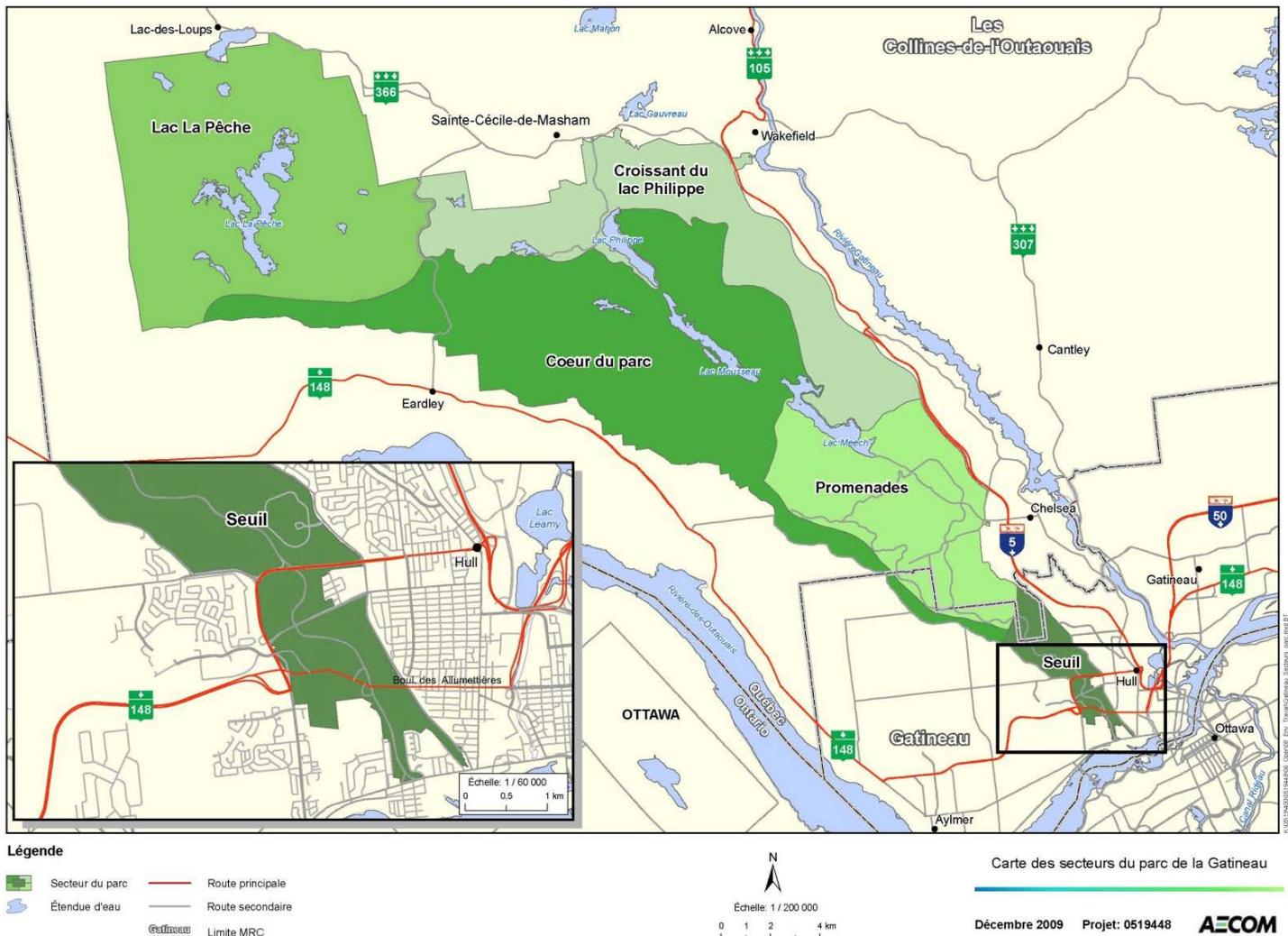
Le parc de la Gatineau est un emblème important au sein de la capitale nationale. Parc voué d'abord à la conservation et ensuite à la récréation, il a la dimension d'un parc provincial ou national (361,1 km²), mais a la particularité de s'insérer dans un milieu urbanisé, particulièrement dans sa portion sud. Sa grande accessibilité le distingue des autres parcs canadiens et sa clientèle est principalement locale. En effet, en 2000, 85 % des 1,7 million de visites provenaient de la région de la capitale nationale. Malgré sa proximité aux centres urbains, environ 85 % des visiteurs se rendent au parc de la Gatineau en automobile.

Figure 3-1 Parc de la Gatineau dans la région de la capitale nationale (RCN)



Le Parc se divise en cinq grands secteurs. Les secteurs des Promenades et du Seuil dans le sud du Parc sont situés en milieu urbanisé et sont les plus fréquentés. En été comme en hiver, pour une balade en voiture ou un entraînement sportif, le réseau des promenades est très fréquenté par tous les types d'usagers. La partie nord-ouest du Parc (secteurs du lac La Pêche et du Cœur), plus éloignée des noyaux urbains, est en majeure partie vouée à la conservation et est beaucoup moins fréquentée. Entre ces deux extrêmes se trouve le secteur du Croissant du lac Philippe, dont la popularité pourrait croître en raison du fort achalandage du secteur des Promenades et de l'accessibilité occasionnée par le prolongement de l'autoroute 5.

Figure 3-2 Secteurs du parc de la Gatineau



3.2 Analyse des déplacements

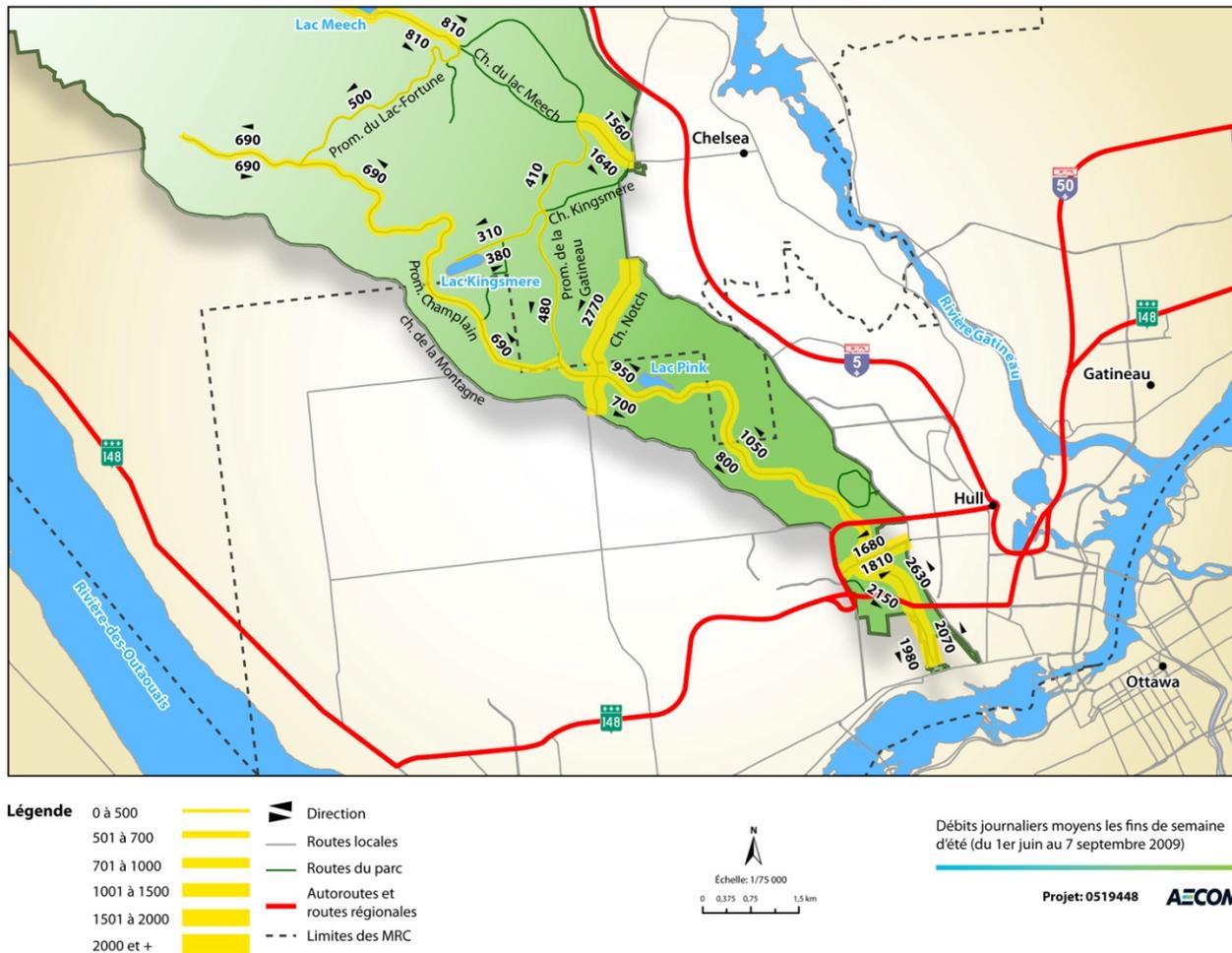
L'analyse des débits dans le parc de la Gatineau permet de constater que mis à part durant la période des couleurs automnales (trois premières fins de semaine d'octobre), il n'y a pas de problèmes majeurs de circulation dans le Parc. C'est la capacité des stationnements qui limite le nombre de véhicules dans le Parc, plutôt que la capacité des infrastructures routières.

L'analyse détaillée des données disponibles a permis de dresser les constats suivants :

- D'après les données disponibles, les débits dans le parc de la Gatineau croissent à un rythme d'environ 2 % à 4 % par année;
- Durant les fins de semaine d'été, les deux itinéraires les plus populaires du Parc semblent être de l'entrée sud (Gamelin) au belvédère Champlain, avec environ 690 véhicules/jour et de l'entrée Chelsea au lac Meech avec environ 810 véhicules/jour. Ces débits sont illustrés à la Figure 3-3;
- Pour l'itinéraire Gamelin-Champlain, les débits sont les plus élevés durant les couleurs automnales. Durant ces trois fins de semaine d'octobre, les débits à l'entrée Sud (Gamelin) sont trois fois plus élevés que durant les fins de semaine estivales;
- À l'entrée Chelsea durant les fins de semaine d'octobre, les débits sont 1,6 fois plus élevés que durant les fins de semaine d'été, mais légèrement inférieurs aux volumes observés les fins de semaine d'hiver;
- L'entrée Chelsea est celle qui est la plus fréquentée sauf durant les couleurs d'automne, où l'entrée Sud (Gamelin) est la plus fréquentée;
- Les débits de transit sur la promenade de la Gatineau au sud de la rue Gamelin et sur la rue Gamelin sont estimés à 400 véhicules à l'heure de pointe du matin et à environ 5 000 véhicules pour l'ensemble des deux directions, durant un jour ouvrable;
- Sur le chemin Notch, la totalité du trafic est de transit, puisque cette route traverse le Parc sans lui donner accès. Ce trafic de transit est estimé à environ 6 000 véhicules par jour, mais peu d'autres alternatives routières s'offrent à ces usagers;
- Le débit journalier moyen sur le chemin Eardley-Masham situé dans une zone de conservation intégrale est relativement faible, avec 320 véhicules par jour;
- Les déplacements à vélo occupent une place très importante sur le réseau des promenades : entre le quart et la moitié des visiteurs sont des cyclistes durant la période de 11 h à 14 h les samedis. Sur le chemin du Lac-Meech, moins de 10 % des visiteurs se déplacent à vélo;
- Le taux d'occupation des véhicules semble avoir diminué au cours des dernières années;
- Les stationnements P10 (Fortune), P3 (Gamelin) et P8 (promenade de la Gatineau et chemin du Lac-Meech) sont les trois stationnements les plus fréquentés en hiver;
- Les données disponibles démontrent que durant les fins de semaine d'été, les stationnements P6 (Mackenzie King), P11 (O'Brien), P13 (Blanchet) et P19 (lac Philippe) sont très achalandés;
- Les visiteurs du Parc sont en grande partie des résidents de la RCN (85 %) et sont plus nombreux en provenance de l'Ontario que du Québec;
- Le réseau des promenades est celui qui attire le plus grand nombre de visiteurs.

En matière d'offre en transport collectif à l'intérieur du Parc, une entreprise touristique offre à l'occasion des tours dans le parc de la Gatineau, mais la proportion des autobus représente moins de 1 % des véhicules motorisés dans le Parc durant les fins de semaine d'été. Les modes actifs (principalement le vélo, mais aussi la marche, le patin à roues alignées et le ski) sont populaires pour se rendre au parc de la Gatineau et pour s'y déplacer à l'intérieur, mais ne s'adressent qu'à une clientèle sportive. Les dénivelés à l'intérieur du Parc font en sorte que les déplacements à vélo ne sont pas possibles pour tous les types d'usagers. Les principaux attraits (lac Pink, domaine Mackenzie King, belvédère Champlain, lac Meech) sont très difficilement accessibles en mode actif pour la majorité des gens. De plus, les activités nécessitant des équipements encombrants ou encore les visites accompagnées de plusieurs jeunes enfants s'avèrent moins adaptées aux déplacements en mode actif.

Figure 3-3 Débits journaliers moyens les fins de semaine d'été 2009



3.3 Impact environnemental du transport

L'analyse de l'impact environnemental du transport dans le parc de la Gatineau a démontré que les infrastructures routières sont une source d'impact aussi importante, sinon plus, que les véhicules qui y circulent. Les routes causent la fragmentation des habitats et facilitent l'accès à des lieux fragiles du Parc. De plus, les routes du Parc requièrent de l'épandage de sels déglaçant en hiver, dont l'accumulation crée des phénomènes de « choc chimique printanier » lors de la fonte des neiges. Heureusement, cet impact est limité par la fermeture de nombreuses routes en hiver dans le Parc et par l'utilisation de sable et de gravier sur les routes appartenant à la municipalité de Chelsea (chemin du Lac-Meech, chemin Kingsmere, chemin Notch). Les impacts liés aux infrastructures ne devraient pas croître de manière significative dans les prochaines années.

L'impact du trafic automobile sur les ressources naturelles du Parc concerne principalement les collisions avec la faune, que l'on observe particulièrement dans la partie nord du Parc. Parmi les impacts de moindre importance, on retrouve la perturbation de l'ambiance sonore du Parc, les émissions de gaz à effet de serre et les fuites d'huile et d'essence. L'impact du trafic sur les ressources naturelles est amenuisé par le fait que les débits de circulation sont généralement faibles dans les zones de conservation intégrale. La circulation est plus intense dans les zones du Seuil et des Promenades, où elle cause plutôt des inconforts auprès des visiteurs. La fermeture du réseau des promenades en hiver limite également l'impact du trafic sur les ressources naturelles du Parc.

Ainsi, la circulation automobile cause surtout des désagréments aux visiteurs du Parc dans la pratique de leurs activités, que ce soit par le bruit ou la cohabitation entre les autos et les vélos. La croissance de la population de la région ainsi que la hausse des déplacements en auto solo dans le Parc viendront intensifier la circulation automobile dans le Parc et les inconvénients qui en découlent.

3.4 Projections des impacts

La croissance de la population de la région d'Ottawa-Gatineau, estimée à environ 1 % par année entre 2006 et 2031, fera croître la demande en déplacements vers et dans le parc de la Gatineau dans les années à venir. Si peu d'offres en mode alternatif sont offertes, les usagers continueront à s'y rendre en automobile. Les problèmes de congestion qui sont vécus de manière ponctuelle actuellement pourraient devenir récurrents. De plus, la saturation du secteur des Promenades fera vraisemblablement croître l'achalandage de manière importante dans les autres secteurs du Parc, qui sont en partie voués à la conservation.

3.5 Enjeux de mobilité

Les enjeux de mobilité pour le parc de la Gatineau ont été élaborés en se basant sur l'analyse de données d'achalandage des routes et des stationnements, des impacts du transport sur l'environnement, des résultats de consultation auprès du public, des experts techniques de la CCN, des partenaires d'organismes publics et municipaux, des orientations stratégiques du parc de la Gatineau et des projections de la demande en déplacement. Ces enjeux ont été regroupés sous les thèmes des trois principes directeurs du Plan de déplacements durables et sont présentés ci-après.

Tableau 3-1 Enjeux de mobilité du parc de la Gatineau

Thème	N°	Enjeu
Impacts écologiques	1	La présence de routes cause de la fragmentation des habitats
	2	Effet néfaste des sels de déglçage
	3	Collision avec la faune en péril
	4	Participation aux émissions régionales de gaz à effet de serre
Expérience de qualité pour tous	5	Manque de service en transport collectif pour se rendre au Parc
	6	Cohabitation auto-vélo sur le réseau des promenades
	7	Certains liens cyclables donnant accès au Parc sont manquants ou moins attrayants
	8	Vitesse excessive sur le réseau des promenades et sur le chemin du Lac-Meech
	9	Vandalisme et bruit causés par la circulation nocturne
	10	Manque d'accès au Parc pour les résidents du côté ouest du Parc
	11	Zones de circulation conflictuelles à l'intersection du boulevard Alexandre-Taché, de la promenade de la Gatineau et de la rue Bégin
Gestion des périodes de pointe	12	Congestion près de l'entrée sud (promenade Gatineau et Gamelin) et saturation des stationnements le long de l'itinéraire Gamelin-belvédère Champlain durant la période automnale
	13	Congestion près du Centre des visiteurs à Chelsea et saturation des stationnements (P3, P8, P9, P10 et Camp Fortune) les fins de semaine d'hiver
	14	Saturation des stationnements au lac Meech (P11, P12 et P13) les fins de semaine d'été
	15	Pression anticipée sur les infrastructures d'accueil des zones plus au nord à la suite du prolongement de l'A-5

3.5.1 Impacts écologiques

La problématique des impacts écologiques concerne tout autant, sinon plus, les infrastructures pour les véhicules motorisés, que la circulation automobile.

Le principal enjeu écologique des routes du Parc est qu'elles causent la fragmentation des habitats **(enjeu n° 1)**. La présence de routes engendre également la problématique des sels de déglacage qui peuvent détériorer la qualité de l'eau, particulièrement à proximité du Lac-des-Fées **(enjeu n° 2)**. La fermeture du réseau des promenades durant l'hiver atténue cet impact.

La circulation automobile cause toutefois des risques de collisions avec la faune en péril. Cet enjeu a été relevé sur le chemin Eardley-Masham où l'utilisation de l'accotement en gravier pour se stationner crée des risques de mortalité de la tortue mouchetée **(enjeu n° 3)**.

Finalement, bien que les volumes de trafic dans le parc de la Gatineau soient très faibles comparativement aux déplacements quotidiens sur le réseau routier de la région de la capitale nationale, ces déplacements motorisés contribuent néanmoins aux émissions de gaz à effet de serre **(enjeu n° 4)**.

3.5.2 Expérience de qualité pour tous

En ce qui concerne l'accessibilité au Parc, peu d'alternatives à l'automobile s'offrent aux usagers pour se rendre au parc de la Gatineau, ce qui explique que 85 % des visites s'effectuent en automobile. La desserte de transport en commun est très limitée et les arrêts ainsi que la fréquence des autobus de la STO ne correspondent pas aux besoins des visiteurs du Parc **(enjeu n° 5)**.

Durant l'été, un des principaux enjeux de la circulation sur le réseau des promenades est le conflit entre les automobilistes et les cyclistes **(enjeu n° 6)**. Bien qu'un grand nombre de visiteurs se rendent au parc de la Gatineau en auto, la part modale des cyclistes n'est pas négligeable. Sur le réseau des promenades, leur proportion varie de 25 % à 50 % entre 11 h et 14 h les samedis d'été. La cohabitation des automobilistes et des cyclistes sur le réseau des promenades est une préoccupation de nombreux cyclistes et d'un certain nombre d'automobilistes. L'absence d'accotement sur le réseau des promenades limite l'espace disponible pour ces deux types d'usagers, créant un sentiment d'insécurité, et leur différentiel de vitesse crée de l'irritation de part et d'autre. Par ailleurs, la vitesse excessive de certains automobilistes dans le Parc contribue à accroître les risques et la gravité des accidents en plus d'amplifier l'impact sonore au détriment de la quiétude des visiteurs **(enjeu n° 8)**.

Le mauvais état de la chaussée du chemin du Lac-Meech et l'absence d'accotement asphalté défavorisent l'utilisation du vélo sur cet axe. D'ailleurs, on y observe une proportion de cyclistes beaucoup plus faible à cet endroit que sur le réseau des promenades. Quant au réseau cyclable municipal, il n'est pas toujours bien connecté aux sentiers récréatifs et aux entrées du Parc, ce qui peut nuire à l'utilisation du vélo comme mode actif pour se rendre au parc de la Gatineau **(enjeu n° 7)**. Mentionnons, entre autres, l'accès par le chemin de la Mine et le lien entre le pont Champlain et l'entrée via le boulevard Alexandre-Taché.

Il a été soulevé que le vandalisme dans les stationnements et les activités nocturnes dans le parc de la Gatineau perturbent certains visiteurs et résidents **(enjeu n° 9)**. Soulignons cependant que selon les relevés de comptage, le trafic nocturne est d'environ dix véhicules à l'heure seulement sur le réseau des promenades.

L'escarpement d'Eardley, un écosystème valorisé, représente une barrière physique à la limite sud-ouest du Parc. Ainsi, les résidents du secteur du Plateau et de la municipalité du Pontiac ont très peu d'accès directs au Parc, ce qui génère la création de sentiers informels et l'utilisation de la voiture pour accéder au Parc via les entrées du Parc **(enjeu n° 10)**. La forte croissance de la population prévue dans ces secteurs fera croître la circulation vers et à travers le Parc.

Finalement, l'intersection du boulevard Alexandre-Taché et l'entrée du Parc vis-à-vis la rue Bégin présente une zone de circulation conflictuelle entre les automobilistes, piétons et cyclistes (**enjeu n° 11**).

3.5.3 Gestion des périodes de pointe

De manière générale, on n'observe pas de problème de capacité routière dans le parc de la Gatineau. Toutefois, pendant les fins de semaine des couleurs d'automne (les trois premières fins de semaine d'octobre), les volumes de trafic sont trois fois plus élevés à l'entrée sud (Gamelin) que durant les fins de semaine estivales. Durant cette période de fort achalandage, on observe de la congestion à proximité de l'accueil Gamelin ainsi qu'à l'entrée Chelsea. Cette forte demande véhiculaire crée également une forte pression sur la demande en stationnement à l'intérieur du Parc. On observe d'ailleurs un problème de saturation des stationnements en bordure de l'itinéraire Gamelin-Champlain durant cette période. Cette difficulté à trouver du stationnement aggrave les problèmes de circulation en plus de causer un désagrément aux visiteurs, qu'ils soient en auto, à vélo ou à pied (**enjeu n° 12**).

C'est ainsi la capacité en stationnement qui limite le nombre de véhicules motorisés dans le parc de la Gatineau, plutôt que la capacité routière. En plus de la période des couleurs d'automne, on dénote une surcharge de certaines aires de stationnement les fins de semaine d'hiver et d'été.

Les fins de semaine d'hiver, ce sont les stationnements de l'accueil Gamelin (P_3) ainsi que ceux localisés à proximité du chemin du Lac-Meech (P_8 et P_{10}) qui sont souvent à ras bord (**enjeu n° 13**). Le chemin du Lac-Meech est d'ailleurs plus achalandé à l'hiver qu'à l'été, car il donne accès à près de la moitié des places de stationnement du parc de la Gatineau en hiver, dont le camp Fortune. Durant les fins de semaine d'été, la saturation des aires de stationnement est observée en bordure du lac Meech (**enjeu n° 14**). Ceci amène les usagers à se stationner en bordure de la route, créant ainsi des problèmes de sécurité routière.

En ce qui concerne les routes des secteurs du **Croissant du lac Philippe et du lac La Pêche**, elles sont plus éloignées des centres urbains et conséquemment moins achalandées. Plusieurs routes ne sont pas pavées et sont peu fréquentées par les cyclistes et ne révèlent pas de problème de cohabitation des modes. Le prolongement de l'autoroute 5 permettra cependant de faciliter l'accès aux secteurs du Croissant du lac Philippe et du lac La Pêche. Cette accessibilité, jumelée à une augmentation de l'offre en activité de plein air dans le secteur du Croissant du lac Philippe, fera vraisemblablement croître la demande dans ce secteur (**enjeu n° 15**).

3.6 Priorisation des enjeux

Afin de prioriser la mise en place des mesures, il est important de savoir en premier lieu quels sont les enjeux dont l'envergure ou le potentiel d'effets bénéfiques sur les milieux ou les usagers sont plus importants, et qu'il est par conséquent nécessaire de traiter en priorité. Ainsi, le tableau qui suit présente les enjeux de mobilité selon quatre catégories de priorité :

- Priorité très élevée (**T.É**);
- Priorité élevée (**É**);
- Priorité moyenne (**M**);
- Priorité faible (**F**).

On constate ainsi que la fragmentation des habitats, le manque de services en transport collectif, la cohabitation auto-vélo et les périodes de fort achalandage à l'automne et à l'hiver sont les enjeux que la CCN considère de priorité **très élevée**. Ainsi, les solutions qui viennent répondre à ces enjeux auront une importance particulière.

Viennent ensuite les enjeux relatifs aux collisions avec la faune en péril, les déficiences des liens cyclables pour accéder au Parc, la vitesse excessive et la saturation des stationnements au lac Meech l'été, qui sont aussi d'une importance notable, soit de priorité **élevée**.

Plan des déplacements durables du parc de la Gatineau

Dans la catégorie de priorité dite **moyenne**, on retrouve l'effet néfaste des sels de déglçage, les émissions de GES, la circulation nocturne et l'accès restreint au Parc du côté sud-ouest.

Finalement, seulement deux enjeux se retrouvent dans le groupe de priorité **faible**, soit la zone conflictuelle à l'intersection du boulevard Alexandre-Taché et la pression anticipée sur les infrastructures d'accueil des zones plus au nord à la suite du prolongement de l'A-5. Dans un premier cas, il s'agit d'une problématique très ponctuelle et dans le second cas, il ne s'agit pas d'une problématique observée, mais bien anticipée; ceci explique leur plus faible poids dans la priorisation des enjeux.

Le tableau qui suit présente les quinze enjeux de mobilité selon leur degré de priorisation. Un mot-clé a été retenu pour chaque enjeu pour y faire référence dans les tableaux de mise en œuvre des mesures.

Tableau 3-2 Priorité des enjeux de mobilité du parc de la Gatineau

Catégorie priorité	Enjeu	Mot-clé
Très élevée	La présence de routes cause la fragmentation des habitats.	Fragmentation
Très élevée	Manque de services en transport collectif pour se rendre au Parc.	Transp. Coll.
Très élevée	Cohabitation auto-vélo sur le réseau des promenades.	Cohabitation
Très élevée	Congestion près de l'entrée sud (promenade de la Gatineau et Gamelin) et saturation des stationnements le long de l'itinéraire Gamelin-belvédère Champlain durant la période automnale.	Automne
Très élevée	Congestion près du Centre des visiteurs à Chelsea et saturation des stationnements (P3, P8, P9, P10 et Camp Fortune) les fins de semaine d'hiver.	Hiver
Élevée	Collision avec la faune en péril.	Faune
Élevée	Certains liens cyclables donnant accès au Parc sont manquants ou moins attrayants.	Cyclable
Élevée	Vitesse excessive sur le réseau des promenades et sur le chemin du Lac-Meech.	Vitesse
Élevée	Saturation des stationnements au lac Meech (P11, P12 et P13) les fins de semaine d'été.	Été
Moyenne	Effet néfaste des sels de déglçage.	Déglçage
Moyenne	Participation aux émissions régionales de gaz à effet de serre.	GES
Moyenne	Vandalisme et bruit causés par la circulation nocturne.	Nocturne
Moyenne	Manque d'accès au Parc pour les résidents du côté ouest du Parc.	Accès ouest
Faible	Zones de circulation conflictuelles à l'intersection du boulevard Alexandre-Taché, de la promenade de la Gatineau et de la rue Bégin.	Taché
Faible	Pression anticipée sur les infrastructures d'accueil des zones plus au nord à la suite du prolongement de l'A-5.	A-5

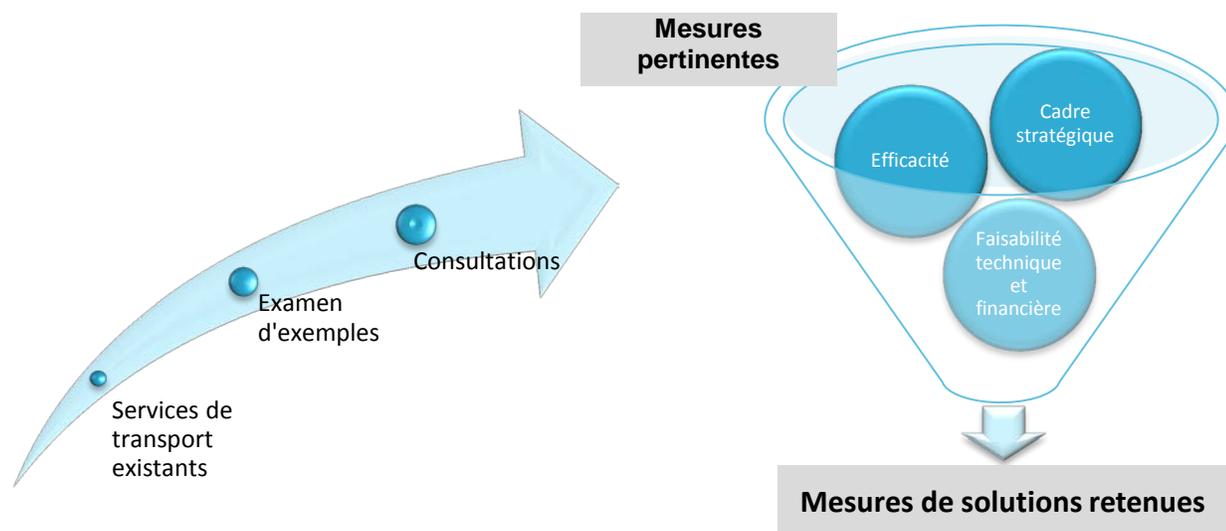
4 Mesures de solutions



L'examen des pratiques dans d'autres parcs, les suggestions et commentaires des consultations publiques et des partenaires ainsi que la considération des services de transport existants ont fourni un ensemble de mesures de solutions. Une première analyse de ces options a permis de retenir les mesures de solutions qui apparaissent pertinentes, réalisables et qui répondent aux enjeux identifiés liés au transport.

Par la suite, une analyse technique a été effectuée pour les mesures dites « pertinentes ». Ces mesures ont été évaluées selon leur conformité aux principes directeurs du cadre stratégique, leur efficacité à répondre à la problématique identifiée, leur faisabilité technique et financière. Ainsi, certaines mesures qui apparaissaient pertinentes n'ont pas été retenues et les raisons de leur rejet sont identifiées à la section 4.2.

Finalement, l'ensemble des mesures retenues qui feront partie du Plan de déplacements durables du parc de la Gatineau est présenté dans la section qui suit.



4.1 Mesures retenues

Un total de 47 mesures ont été retenues pour répondre aux enjeux de mobilité, qui sont listées au Tableau 4-1. Par la suite, les mesures sont présentées en fonction des enjeux de mobilité auxquels elles répondent. Ainsi, les sections qui suivent présentent les enjeux de mobilité regroupés sous les trois principes directeurs : l'impact

Plan des déplacements durables du parc de la Gatineau

écologique, l'expérience de qualité pour tous et la gestion des périodes de pointe. Pour chaque enjeu, les solutions retenues sont décrites. Certaines mesures répondent à plusieurs enjeux et se retrouvent ainsi à plusieurs endroits.

Tableau 4-1 Mesures de solutions proposées

N°	Mesure de solution
1	Évaluer de manière continue la possibilité de fermer les chemins qui ne sont plus nécessaires
2	Fermer et renaturaliser les chemins qui ont perdu leur pertinence
3	Encourager l'utilisation d'abrasifs écologiques dans le Parc
4	Interdire le stationnement sur l'accotement du chemin Eardley-Masham
5	Aménager un stationnement à l'accès du sentier n° 56 le long du chemin Eardley-Masham
6	Collaborer à la mise en place de signalisation et de mesures de protection des espèces en péril entourant l'infrastructure routière
7	Offrir des vélos en location en périphérie du Parc
8	Offrir des vélos au camping du lac Philippe pour les déplacements internes
9	Installer des supports à vélos dans les stationnements desservant le Parc
10	Promouvoir le Relais plein air comme entrée principale en transport en commun
11	Inciter la STO et OC Transpo à identifier les points d'entrée du Parc sur la carte du réseau des sociétés de transport
12	Inciter la STO et OC Transpo à intégrer les points d'entrée aux Plani-Bus et Travel Planner
13	Montrer les arrêts d'autobus sur la carte du Parc
14	Informers les touristes de l'accès du Parc en transport collectif
15	Ajouter de l'information relative au Parc aux arrêts d'autobus qui desservent le Parc
16	Encourager la STO pour mettre en place des abribus aux arrêts desservant le Parc
17	Encourager la STO à améliorer la desserte du Relais plein air la fin de semaine
18	Encourager la STO pour maintenir ou améliorer l'accès au Parc via le boulevard Saint-Raymond
19	Encourager la STO à ajouter des supports à vélos sur les autobus desservant le Parc
20	Faciliter la desserte du Parc par les taxis-bus
21	Suivre le développement du train à vapeur vers Chelsea et Wakefield et voir les possibilités de faire des liens avec le Parc
22	Élaborer une charte du partage de la route
23	Sensibiliser pour contrer la vitesse excessive
24	Accroître les contrôles policiers pour le respect des vitesses maximales
25	Sensibiliser pour favoriser le covoiturage et les modes alternatifs
26	Évaluer les possibilités de pavage stratégique des accotements sur les promenades
27	Examiner la possibilité de fermer davantage la « boucle nord » aux automobilistes
28	Intégrer le parc de la Gatineau comme destination dans le projet de signalisation des sentiers de la CCN et des réseaux municipaux
29	Aménager un lien cyclable et piétonnier vers l'accueil Sud à partir de la promenade du Lac-des-Fées
30	Encourager la Ville de Gatineau pour améliorer la connexion entre le sentier des Voyageurs et les sentiers du parc de la Gatineau
31	Encourager la Ville de Gatineau pour aménager un lien cyclable entre le chemin Pink et la promenade de la Gatineau
32	Encourager la Municipalité de Chelsea pour aménager une bande cyclable le long des chemins d'Old Chelsea et du Lac-Meech
33	Encourager la Municipalité de Chelsea pour aménager une bande cyclable le long du chemin de la Mine et sur le chemin Notch, entre les chemins de la Mine et Kingsmere
34	Collaborer avec les Municipalités pour aménager des bandes cyclables le long du chemin Notch, depuis le chemin de la Montagne, incluant des connexions au réseau des promenades et au sentier n° 15
35	Évaluer les possibilités d'aménager des liens cyclables dans certains corridors écologiques
36	Encourager les Municipalités pour aménager un lien cyclable entre le milieu urbain et le lac Philippe dans une perspective de cyclotourisme
37	Fermer le réseau des promenades la nuit
38	Évaluer l'impact des sentiers non officiels et l'opportunité d'officialiser un sentier à la rue de la Brise
39	Collaborer avec la Ville de Gatineau pour réaménager l'intersection A.-Taché/Bégin/prom. de la Gatineau
40	Promouvoir les secteurs et périodes moins achalandés
41	Fournir l'information sur les places en stationnement disponibles par de l'affichage dynamique aux entrées du Parc

N°	Mesure de solution
42	Mettre en service une navette de l'entrée sud (Gamelin) au belvédère Champlain les fins de semaine de la période automnale (option : départ des centres-villes)
43	Mettre en service une navette du Centre des visiteurs de Chelsea aux P8/P10/Camp Fortune les fins de semaine d'hiver (option : départ des centres-villes)
44	Nouvelles sources de financement en support aux services de navettes
45	Étudier la possibilité de créer un sentier d'hiver longeant la promenade de la Gatineau entre la rue Gamelin et le boul. A.-Taché
46	Créer un sentier d'hiver entre le centre-village de Chelsea et le réseau de sentiers du Parc
47	Suivre l'évolution de l'achalandage du secteur de la Vallée du ruisseau Meech

4.1.1 Mesures de solutions – Impact écologique

Les mesures répondant aux quatre enjeux relatifs à l'impact écologique sont présentées ci-après.

Enjeu – Impact écologique		N°	Mesure de solution
1	La présence de routes cause de la fragmentation des habitats	1	Évaluer de manière continue la possibilité de fermer les chemins qui ne sont plus nécessaires
		2	Fermer et renaturaliser les chemins qui ont perdu leur pertinence

Afin de limiter la fragmentation des habitats, il est important d'évaluer de manière continue s'il est possible de fermer certains chemins ou des tronçons de route qui ne sont plus requis **(1)**. De plus, à la suite de la fermeture d'un chemin, sa renaturalisation **(2)** permettrait d'éliminer les effets néfastes de la fragmentation.

Enjeu – Impact écologique		N°	Mesure de solution
2	Effet néfaste des sels de déglçage	3	Encourager l'utilisation d'abrasifs écologiques dans le Parc

Afin d'atténuer l'effet néfaste des sels de déglçage, l'utilisation d'abrasifs écologiques est recommandée pour les routes du Parc **(3)**. La Municipalité de Chelsea limite l'utilisation de sels de déglçage dans le Parc; cette pratique devrait être conservée. La Ville de Gatineau n'a toutefois pas de politique d'utilisation de sels de déglçage en fonction du lieu.

Enjeu – Impact écologique		N°	Mesure de solution
3	Collision avec la faune en péril	4	Interdire le stationnement sur l'accotement du chemin Eardley-Masham
		5	Aménager un stationnement à l'accès du sentier n° 56 le long du chemin Eardley-Masham
		6	Collaborer à la mise en place de signalisation et de mesures de protection des espèces en péril entourant l'infrastructure routière

L'interdiction de stationner sur l'accotement du chemin Eardley-Masham **(4)** doit être maintenue. L'absence de stationnement à cet endroit pousse les visiteurs à se stationner sur l'accotement, ce qui contribue à la mortalité de la tortue mouchetée. Conjointement, il pourrait être envisagé d'aménager un stationnement le long du chemin Eardley-Masham près du sentier n° 56 **(5)**. L'infrastructure du stationnement existe déjà; ce stationnement avait été fermé pour des raisons de vandalisme. Différentes mesures peuvent être mise en place pour protéger la tortue mouchetée en réduire sa mortalité **(6)**. Ces mesures, faites en collaboration avec le ministère des Transports du Québec, propriétaire de l'emprise, pourront permettre de rendre les accotements impropres à la ponte, de favoriser le passage des tortues sous le chemin Eardley-Masham en installant des traverses appropriées en remplacement de certains ponceaux existants, d'éliminer la fréquentation du chemin par les tortues en installant des clôtures permanentes dans certaines zones (seulement si la recommandation concernant les traverses a été réalisée), d'aménager des sites de ponte en retrait du chemin, ou d'utiliser de la signalisation pour sensibiliser les usagers en période annuelle de ponte des tortues.

Enjeu – Impact écologique		N°	Mesure de solution
4	Contribution aux émissions régionales de gaz à effet de serre	7	Offrir des vélos en location en périphérie du Parc
		8	Offrir des vélos au camping du lac Philippe pour les déplacements internes
		9	Installer des supports à vélos dans les stationnements desservant le Parc
		10-15	Promouvoir les services existants de transport en commun
		16-21	Encourager le développement de nouveaux services de transport en commun vers le Parc
		25	Sensibiliser pour favoriser le covoiturage et les modes alternatifs
		29-36	Encourager l'aménagement de liens pour les modes actifs
		41	Fournir l'information sur les places en stationnement disponibles par de l'affichage dynamique aux entrées du Parc
		42-43	Instaurer un service de navettes
		44	Nouvelles sources de financement en support aux services de navettes

La majorité des mesures présentées dans ce Plan a un impact positif sur les émissions de GES à l'effet qu'elles tentent de favoriser l'utilisation de modes alternatifs à l'automobile. Ainsi, la plupart des mesures répondant à l'enjeu de la contribution aux émissions de GES seront présentées dans les sections qui suivent, puisqu'elles visent en premier lieu à répondre à un autre enjeu. Trois mesures visant l'amélioration des services pour les cyclistes à l'intérieur du Parc sont cependant présentées dans cette section.

Afin de favoriser l'utilisation de modes actifs dans le Parc, des vélos en location (**7**) pourraient être disponibles à des endroits stratégiques en périphérie du Parc. L'entrée Chelsea serait particulièrement intéressante si le chemin du Lac-Meech était équipé d'une bande cyclable (mesure 32). Les sites choisis doivent être situés à proximité des sentiers cyclables. L'accès en transport en commun doit également être considéré dans la détermination des sites. Les pentes longues et abruptes ne sont pas à la portée de tous et en conséquence, l'option du vélo électrique pourrait s'avérer pertinente. Le partenariat avec le secteur privé devrait être examiné.

Il serait également intéressant de mettre des vélos en libre-service dans le secteur du lac Philippe (**8**). Ces vélos permettraient de se déplacer aisément entre le camping et les trois plages du lac Philippe et pourraient réduire de nombreux déplacements courts effectués en auto.

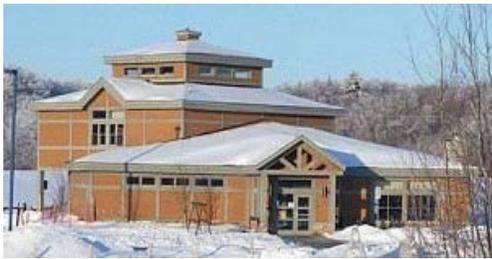
L'installation de supports à vélos dans les stationnements desservant le Parc (**9**) contribuerait également à favoriser les déplacements à vélo.

4.1.2 Mesures de solutions – Expérience de qualité pour tous

Sept enjeux se retrouvent sous le thème de l'expérience de qualité pour tous. Une trentaine de mesures sont présentées pour y répondre.

Enjeu – Expérience de qualité pour tous		N°	Mesure de solution
5	Manque de service en transport collectif pour se rendre au Parc	10	Promouvoir le Relais plein air comme entrée principale en transport en commun
		11	Inciter la STO et OC Transpo à identifier les points d'entrée du Parc sur la carte du réseau des sociétés de transport
		12	Inciter la STO et OC Transpo à intégrer les points d'entrée aux Plani-Bus et Travel Planner
		13	Montrer les arrêts d'autobus sur la carte du Parc
		14	Informers les touristes de l'accès du Parc en transport collectif
		15	Ajouter de l'information relative au Parc aux arrêts d'autobus qui desservent le Parc
		16	Encourager la STO pour mettre en place des abribus aux arrêts desservant le Parc
		17	Encourager la STO à améliorer la desserte du Relais plein air la fin de semaine

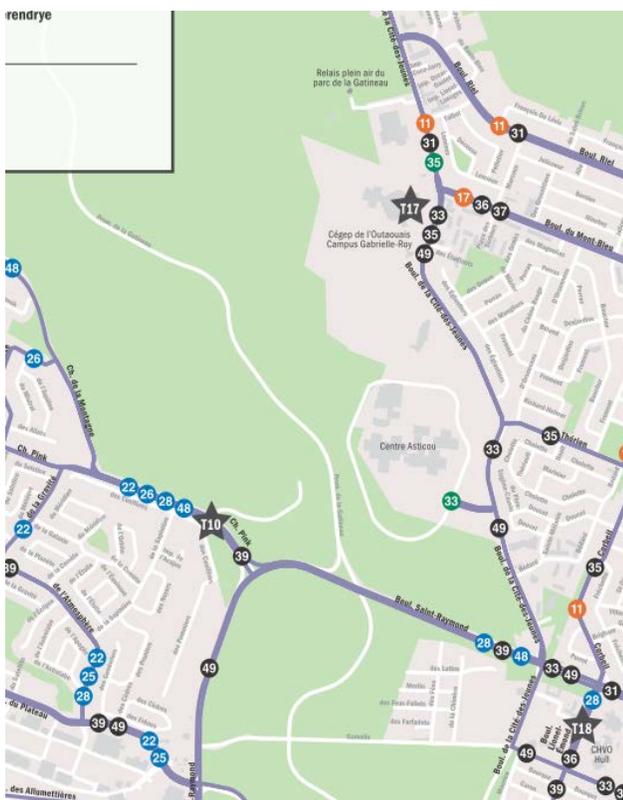
Enjeu – Expérience de qualité pour tous	N°	Mesure de solution
	18	Encourager la STO pour maintenir ou améliorer l'accès au Parc via le boulevard Saint-Raymond
	19	Encourager la STO à ajouter des supports à vélos sur les autobus desservant le Parc
	20	Faciliter la desserte du Parc par taxibus
	21	Suivre le développement du train à vapeur vers Chelsea et Wakefield et voir les possibilités de faire des liens avec le Parc
	42	Mettre en service une navette de l'entrée sud (Gamelin) au belvédère Champlain les fins de semaine de la période automnale (option : départ des centres-villes)
	43	Mettre en service une navette du Centre des visiteurs de Chelsea aux P8/P10/Camp Fortune les fins de semaine d'hiver (option : départ des centres-villes)



Les mesures proposées pour pallier au **manque de service en transport collectif** varient entre l'ajout d'information concernant les services existants, l'amélioration des services existants et l'ajout de nouveaux services. Dans la plupart des cas, ces mesures requièrent la collaboration des partenaires, dont principalement la STO.

Le Relais plein air est déjà desservi par la STO et est à proximité de plusieurs sentiers de marche, de vélo, de ski et de raquette. Pour ces raisons, il apparaît comme un endroit propice pour être l'entrée principale du Parc en transport en commun (10). L'exploration de l'augmentation de l'offre récréative dans le secteur situé entre Alexandre-Taché et Gamelin permettrait d'identifier le boulevard Alexandre-Taché comme une deuxième entrée principale en transport en commun.

Toutefois, comme le Relais plein air dépend d'activités bénévoles, le centre n'est pas toujours ouvert. Si on veut le desservir en transport en commun, on doit s'assurer que des services soient offerts de manière régulière, en toute saison.



L'identification des points d'entrée du parc de la Gatineau sur la carte du réseau de la STO et d'OC Transpo (11) permettrait de faciliter l'accès au parc de la Gatineau au moyen des services de transport collectif existants. Les points d'entrée du Parc pourraient également être intégrés au système de planification des déplacements de la STO et d'OC Transpo, le Plani-Bus et Travel Planner (12). De la même manière, la CCN pourrait indiquer sur les cartes du Parc les arrêts de bus à proximité du Parc (13) et les lignes correspondantes. En plus des lignes de la STO, le service d'autobus offert par Greyhound entre Hull et Wakefield pourrait également y être indiqué.

De l'information pourrait être transmise aux touristes pour l'accès au Parc en transport collectif (14) par l'utilisation d'outils de communication variés. De l'information sur le Parc, incluant des cartes des sentiers, pourrait être ajoutée aux arrêts d'autobus (15) qui donnent accès au Parc. Finalement, l'ajout d'abribus aux arrêts près des accès du Parc (16) procurerait un meilleur confort aux visiteurs du Parc. Certains des abribus pourraient être chauffés. Des abribus « tempérés » sont à l'essai par la STO pour évaluer la rentabilité et le vandalisme.

Plan des déplacements durables du parc de la Gatineau

Les services existants en transport collectif sont décrits au chapitre 4. Certaines améliorations pourraient être apportées pour faciliter l'accès au Parc en transport collectif.

L'augmentation de la fréquence des lignes qui desservent le Relai plein air **(17)** la fin de semaine améliorerait l'accessibilité au Parc. Cette augmentation est par contre dépendante de l'atteinte d'un achalandage minimal et devra être analysée plus en détail par la STO. Pour l'instant, la demande n'est pas suffisante. Il y aurait lieu d'examiner la manière d'intégrer la desserte du cégep, qui est plus fréquente que celle du Relai plein air. À titre d'exemple, mentionnons l'affichage au Relais plein air de l'horaire des lignes desservant le cégep. Cet affichage pourrait être de type statique ou dynamique. L'aménagement de sentiers sécuritaires entre les deux institutions favoriserait aussi l'intégration de la desserte.

La ligne 49 de la STO circule sur le boulevard Saint-Raymond en bordure du Parc. Il n'y a toutefois pas d'arrêt à la jonction du sentier récréatif en direction nord, mais un arrêt seulement en direction sud, à proximité de la caserne de pompiers. L'accès au Parc via le boulevard Saint-Raymond en face de la caserne de pompiers serait un accès particulièrement intéressant pour les cyclistes si les autobus de la STO étaient munis de supports à vélos (mesure n° 9). Une mesure consiste ainsi à encourager la STO pour maintenir ou améliorer l'accès au Parc via le boulevard Saint-Raymond **(18)**.

Il existe aussi un accès au Parc via l'intersection des boulevards Saint-Raymond et de la Cité-des-Jeunes. Peut-être qu'un arrêt pourrait être ajouté à cet endroit pour les lignes 39 et 49.



L'ajout de supports à vélos sur les autobus qui desservent le Parc **(19)** encouragerait certains cyclistes de se rendre au Parc en autobus plutôt qu'en auto. La STO a manifesté son désir d'équiper ses autobus de support à vélos. La mise en service du Rapibus ainsi que la construction d'un deuxième garage permettront vraisemblablement à la STO de s'équiper de supports à vélos. L'assignation d'autobus avec support à vélos sur une ligne particulière (ligne qui dessert le Parc) pourrait toutefois engendrer des coûts d'opération supplémentaires.

L'ajout de ligne régulière d'autobus au Centre des visiteurs de Chelsea ou à l'entrée sud (Gamelin) n'a pas été considéré par la STO jusqu'à maintenant en raison d'un ratio non favorable (revenu/coût). Un service de navettes à partir des deux centres-villes et qui serait mis en service seulement lors des périodes d'achalandage serait possiblement plus approprié.

L'option de la mise en service d'une navette est présentée à la section 4.1.3 (mesures 42 et 43).

Un service de taxis-bus pour les résidents de la MRC des Collines est offert par la corporation de transport collectif dans la MRC des Collines, qui est actuellement en restructuration. De son côté, la CCN pourrait aménager des débarcadères ou des aires d'attente pour ces taxis-bus afin d'encourager cette pratique du covoiturage **(20)**.

Une étude a été complétée concernant la réhabilitation de la gare de Chelsea avec une desserte par le train à vapeur⁴. Dans le cas où ce projet irait de l'avant, l'accessibilité au parc de la Gatineau en transport collectif en serait accrue. La gare de Chelsea se situe toutefois à plus de 2 km de l'entrée du Parc. Une connexion vers le Parc serait ainsi nécessaire; la CCN pourrait alors participer à la mise en place d'un service de rabattement vers le Parc **(21)**.

Les mesures pour réduire les **conflits entre les cyclistes et automobilistes** sont présentées ci-après.

	Enjeu – Expérience de qualité pour tous	N°	Mesure de solution
6	Cohabitation auto-vélo sur le réseau des promenades	22	Élaborer une charte du partage de la route
		23	Sensibiliser pour contrer la vitesse excessive
		24	Accroître les contrôles policiers pour le respect des vitesses maximales
		25	Sensibiliser pour favoriser le covoiturage et les modes alternatifs
		26	Évaluer les possibilités de pavage stratégique des accotements sur les promenades
		27	Examiner la possibilité de fermer davantage la « boucle nord » aux automobilistes

Dans un premier lieu, des mesures visant à informer les usagers du Parc et à les sensibiliser sont proposées. Ces mesures sont relativement faciles à mettre en place et généralement peu coûteuses. De la sensibilisation concernant le partage de la route est déjà en place. Des efforts sont également faits afin d'assurer la gestion des pelotons de vélos qui sont interdits (selon le Code de la sécurité routière du Québec, un maximum de quinze vélos peuvent rouler ensemble et à la file indienne). Un permis spécial est accordé pour certains groupes qui sont escortés par des voitures de sécurité.

Afin de favoriser un bon partage de la route, il est proposé de mettre en place une charte ciblant les automobilistes et les cyclistes **(22)**, incluant les éléments suivants :

- Doubler un vélo avec une vitesse réduite (40 km/h);
- Ne pas doubler un cycliste dans une pente descendante et garder une distance;
- Respecter la taille maximale des groupes de cyclistes sans escorte;
- Respecter les limites de vitesse;
- Ne pas klaxonner;
- Interdiction de stationner sur les accotements.



À titre d'exemple, un club cycliste dans la région de Québec fait la promotion du bon comportement routier à vélo, sous le nom « Roulons avec classe ».⁵ La signalisation déjà en place favorisant le partage de la route doit être conservée et sinon renforcée. De plus, il serait opportun de suivre l'évolution de la revue du Code de sécurité routière par le ministère des Transports du Québec qui revoit, entre autres, l'application de certaines dispositions, notamment celle exigeant la circulation en file indienne. Enfin, il serait intéressant de vérifier l'existence et l'application possible de règles limitant le bruit généré par un véhicule. En plus de nuire à la quiétude dans le Parc, l'utilisation du klaxon ou le bruit excessif de certains véhicules sont une source de stress pour les cyclistes. La Ville de Gatineau a un règlement concernant le bruit, mais n'a pas d'interdiction concernant l'utilisation du klaxon⁶. Le règlement général sur les parcs nationaux prévoit des amendes de 100 \$ à 200 \$ en cas de bruit de nature excessive⁷.

Quant à la sensibilisation concernant la vitesse excessive **(23)**, elle doit être renforcée par de la surveillance policière à des périodes données **(24)**. Mentionnons que c'est la GRC qui surveille la circulation sur le réseau des promenades, alors que la police municipale (Ville de Gatineau et MRC des Collines) intervient dans le cas d'actes

⁴ Chelsea Steam Train Feasibility Study, Kehoe Ridley Consultants, Final Report July 2010

⁵ http://www.roulonsavecclasse.cbsf.ca/Roulons_avec_Classe.html

⁶ <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-96-313/page-3.html>

⁷ <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-96-313/page-3.html>

Plan des déplacements durables du parc de la Gatineau

criminel. La surveillance de la circulation sur les chemins municipaux (Notch, Lac-Meech, Kingsmere) est également assurée par la police municipale. Conséquemment, la CCN n'a pas le contrôle sur les activités de surveillance des vitesses à l'intérieur du Parc. Les agents de conservation de la CCN ont seulement le pouvoir d'émettre des contraventions pour le stationnement illégal.

Une entente est à considérer entre la GRC et la police municipale pour que cette dernière surveille la circulation sur le réseau des promenades. Cependant, les corps policiers ont peu de ressources à la base pour en affecter dans le Parc. Pour contrer cette situation, des caméras/photos radars aux secteurs problématiques pourraient être installées et ainsi procéder à une distribution de contraventions automatisée. La Ville de Gatineau a été identifiée à l'hiver 2012 pour contribuer au projet pilote du MTQ. Il sera intéressant de voir l'applicabilité des résultats de cette expérience pour le parc de la Gatineau. Aussi, l'utilisation d'afficheurs de vitesse instantanée a généralement un impact positif sur les vitesses pratiquées.

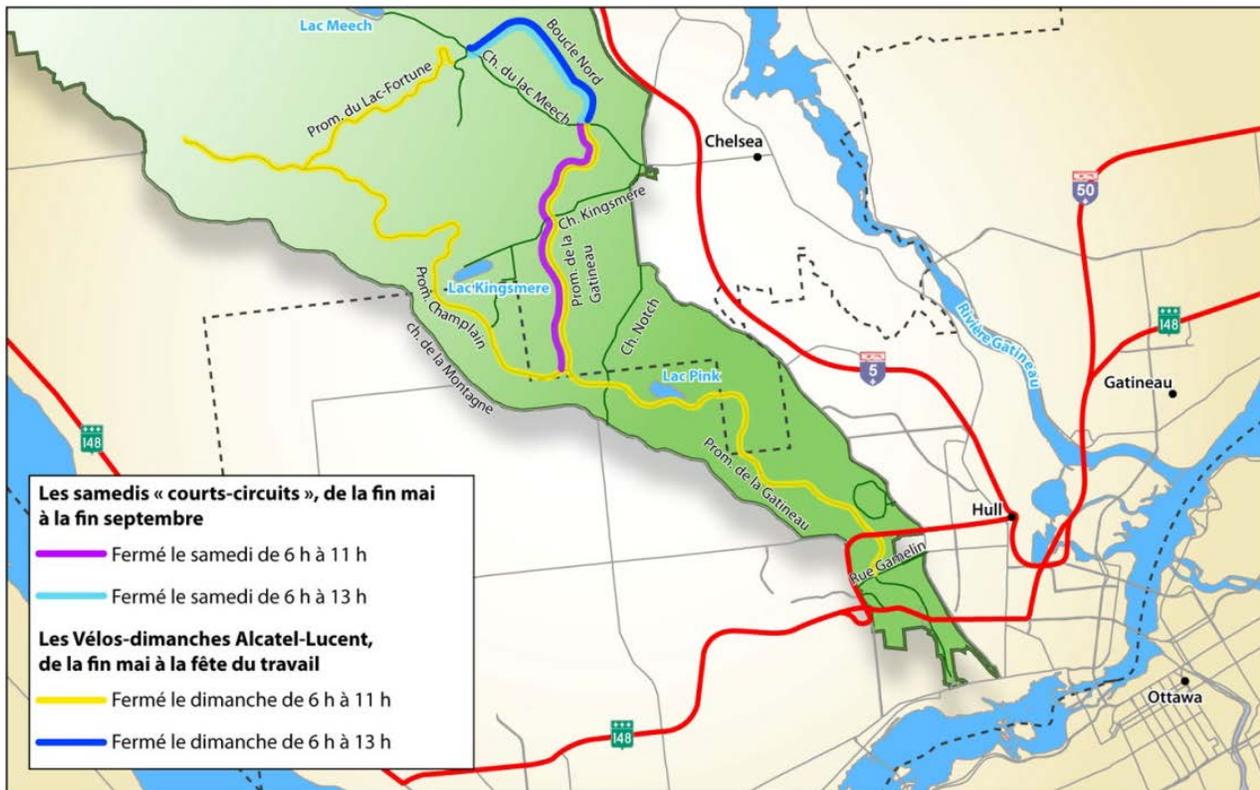
Une campagne de sensibilisation pourrait aussi être mise en place pour favoriser le covoiturage et les déplacements en modes alternatifs **(25)** vers et dans le parc de la Gatineau. Ces campagnes serviraient aussi à faire la promotion des accès du Parc desservis par la STO. Elles pourraient indiquer la réduction des émissions de GES générées par ces comportements. Afin d'encourager le covoiturage, des espaces de stationnement pourraient être réservés aux covoitureurs. Le respect de l'utilisation de ces stationnements est généralement basé sur l'honneur. L'autopartage pourrait également faire partie de cette campagne.

Afin de limiter les conflits entre les cyclistes et les automobilistes, le pavage des accotements à des endroits stratégiques du réseau des promenades pourrait être considéré **(26)**. Une étude détaillée serait requise pour déterminer les endroits où ceci est techniquement réalisable et les endroits où ces élargissements sont souhaitables. Mentionnons qu'une ligne de rive servirait possiblement à démarquer la voie cyclable à la voie de circulation. En marquant ainsi les voies de circulation avec une largeur entre 3 et 3,2 m, on crée un effet visuel qui favorise la réduction de la vitesse des automobilistes. Signalons cependant que tel qu'il est décrit dans le Plan du patrimoine culturel, les promenades sont des paysages culturels. Leur modification devrait être réalisée en fonction de la vision et des objectifs de ce Plan. L'élargissement des promenades aurait un impact sur l'aspect naturel du Parc par l'augmentation de surfaces pavées.

Le réseau des promenades est fermé aux automobilistes sur certaines portions les samedis et dimanches matins d'été, comme montré à la figure qui suit. Une portion réduite de la promenade de la Gatineau est également fermée les mardis et les jeudis soirs, de 18 h à 20 h, de la mi-mai à la fin octobre, par des bénévoles. La fermeture du réseau des promenades aux automobilistes permet aux cyclistes et autres utilisateurs de pratiquer leurs activités en toute quiétude. En contrepartie, il est ainsi important de maintenir un équilibre entre les différents types d'usagers. Selon la CCN, la fermeture du réseau des promenades a pratiquement atteint son ratio maximal acceptable. Chaque fermeture au profit des activités non motorisées implique qu'une partie de l'offre récréative de sentiers et plusieurs sites très populaires (lac Pink, mont King, domaine Mackenzie-King et belvédère Champlain) ne sont plus accessibles aux utilisateurs qui n'ont pas les capacités physiques pour s'y rendre en vélo ou à pied. La CCN considère que le Parc doit être accessible à la plus grande variété d'utilisateurs possible.

À la suite des discussions avec les gestionnaires du parc de la Gatineau, la fermeture de la boucle nord **(27)**, pourrait être évaluée. La boucle nord est formée par la portion de la promenade de la Gatineau située au nord du chemin du Lac-Meech. Cette portion de route a un profil moins accentué que les autres sections du réseau des promenades, ce qui la rend attrayante pour un plus grand nombre d'usagers. On y retrouve un seul stationnement de vingt places qui ne donne accès à aucun sentier. Les périodes supplémentaires de fermeture ne sont pas définies ici, elles pourraient être examinées plus en détail par les gestionnaires du Parc. Bien que sa fermeture génère peu d'impact sur l'accessibilité, elle créerait néanmoins du trafic supplémentaire sur le chemin du Lac-Meech.

Figure 4-1 Fermeture actuelle du réseau des promenades



Dix mesures sont proposées ci-après pour **améliorer les liens cyclables** vers le parc de la Gatineau.

	Enjeu – Expérience de qualité pour tous	N°	Mesure de solution
7	Certains liens cyclables donnant accès au Parc sont manquants ou moins attrayants	28	Intégrer le parc de la Gatineau comme destination dans le projet de signalisation des sentiers de la CCN et des réseaux municipaux
		29	Aménager un lien cyclable et piétonnier vers l'accueil Sud à partir de la promenade du Lac-des-Fées
		30	Encourager la Ville de Gatineau pour améliorer la connexion entre le sentier des Voyageurs et les sentiers du parc de la Gatineau
		31	Encourager la Ville de Gatineau pour aménager un lien cyclable entre le chemin Pink et la promenade de la Gatineau
		32	Encourager la Municipalité de Chelsea pour aménager une bande cyclable le long du chemin d'Old Chelsea et du Lac-Meech
		33	Encourager la Municipalité de Chelsea pour aménager une bande cyclable le long du chemin de la Mine
		34	Encourager les Municipalités pour aménager des bandes cyclables le long du chemin Notch, incluant des connexions au réseau des promenades et au sentier n° 15
		35	Évaluer les possibilités d'aménager des liens cyclables dans certains corridors écologiques
		36	Encourager les Municipalités pour aménager un lien cyclable entre le milieu urbain et le lac Philippe dans une perspective de cyclotourisme

Un comité interagence des sentiers polyvalents, regroupant la Ville de Gatineau, la Ville d'Ottawa et la CCN, se penche entre autres sur l'uniformisation de la signalisation des réseaux cyclables municipaux. Il est donc important d'intégrer le parc de la Gatineau comme destination dans le projet de signalisation des sentiers de la CCN et des réseaux municipaux (28). Cette signalisation intégrée permettrait aux usagers de mieux s'orienter et d'encourager l'accès au Parc en mode actif. Citons en particulier les sentiers cyclables aux alentours du Parc, tels

Plan des déplacements durables du parc de la Gatineau

que les pistes longeant le boulevard des Allumettières, la promenade du Lac-des-Fées et le sentier des Voyageurs. L'orientation vers le Parc pourrait aussi être affichée sur la signalisation du réseau municipal. À l'inverse, la signalisation du Parc pourrait diriger les usagers vers différents lieux dans la ville. Cette signalisation devrait comprendre des repères de distances aux principales intersections et aux sites majeurs vers les destinations principales du Parc.

L'absence de trottoirs sur la rue Gamelin fait en sorte que l'accotement est partagé entre piétons et cyclistes sur la portion entre la rue des Fées et la promenade du Lac-des-Fées. Entre la promenade de la Gatineau et la rue des Fées, il n'y a aucun aménagement pour les piétons et cyclistes le long de la rue Gamelin. Cet axe est grandement utilisé par les cyclistes utilitaires et des aménagements pour les modes actifs devraient être considérés. La fermeture de la rue Gamelin (entre la promenade de la Gatineau et la rue des Fées) et les scénarios d'aménagement de la rue Gamelin entre le boulevard Saint-Raymond et la rue des Fées sont à l'étude au moment de la production de ce rapport. Il va sans dire que la fermeture aux automobilistes d'une portion de la rue Gamelin rendra ce secteur plus convivial pour les modes actifs. L'aménagement d'un lien cyclable continu et sécuritaire le long de la rue Gamelin, entre le boulevard Saint-Raymond et la promenade du Lac-des-Fées, serait souhaité (29).

Figure 4-2 Rue Gamelin, de part et d'autre de la rue des Fées

Rue Gamelin à l'est de la rue des Fées



Rue Gamelin à l'ouest de la rue des Fées

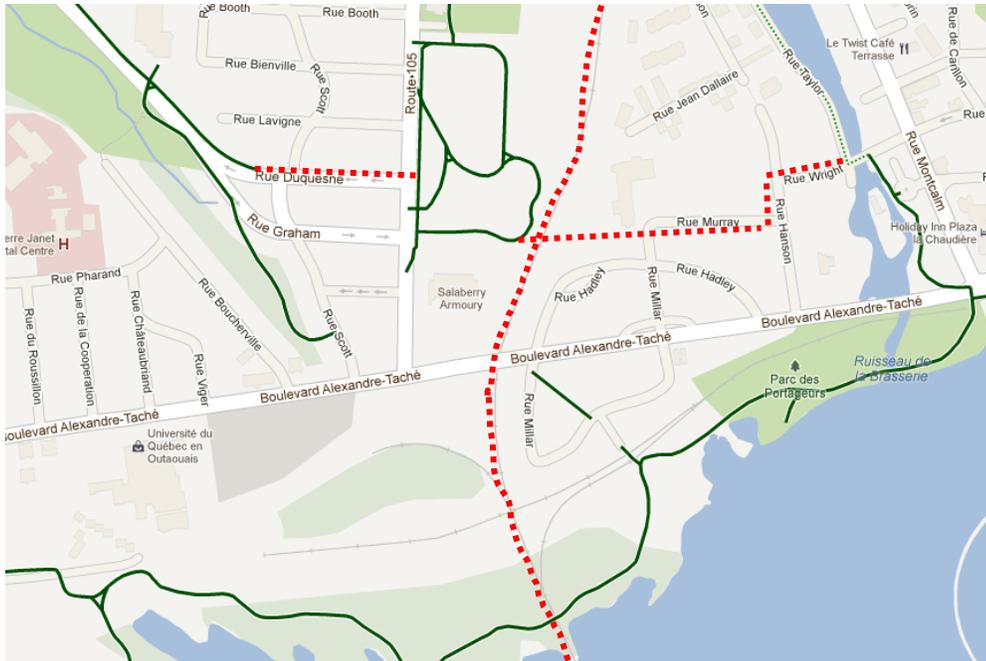


Le réseau cyclable de la Ville de Gatineau et de la CCN est généralement bien développé autour du parc de la Gatineau, mais certains liens sont manquants ou moins attrayants. Les mesures ci-après traitent de la mise en place de voies cyclables ou de sentiers récréatifs partagés afin de faciliter l'accès au parc de la Gatineau en modes actifs. Tous ces liens cyclables sont présentés à la Figure 4-3.

Plan des déplacements durables du parc de la Gatineau

Alexandre-Taché devrait être améliorée par l'aménagement d'une traverse piétonne et cyclable et par le positionnement des boutons presseurs à des endroits facilement accessibles par les utilisateurs des sentiers.

Un second lien cyclable **(30b)** permet d'accroître l'accessibilité à la piste cyclable de la promenade du Lac-des-Fées. Une bande cyclable le long de la rue Duquesne donnerait accès au parc des chars de combat. Par la suite, un sentier polyvalent irait rejoindre la rue Murray, où des bandes cyclables seraient aménagées jusqu'au sentier cyclable existant de la rue Taylor. De plus, ce nouveau lien croiserait la piste multifonctionnelle prévue le long du corridor Rapibus. L'ensemble de ces nouveaux liens permettrait d'accéder au sentier de la promenade du Lac-des-Fées via le sentier des Voyageurs.



Une voie cyclable est prévue dans le Plan directeur du réseau cyclable de la Ville de Gatineau le long du chemin Pink, entre le chemin Vanier et le parc de la Gatineau. Il est proposé d'encourager la Ville de Gatineau pour aménager ce lien cyclable **(31)**.

L'aménagement d'un lien cyclable le long du chemin d'Old Chelsea et le long du chemin du Lac-Meech **(32)** viendrait favoriser les déplacements à vélo sur cet axe. Le mauvais état de la chaussée du chemin du Lac-Meech et l'absence d'accotements pavés n'encouragent pas l'utilisation du vélo dans ce secteur. La proportion de cyclistes y est beaucoup plus faible que sur le réseau des promenades. La mise en place d'infrastructures adéquates ferait en sorte que certains usagers se rendraient au Parc à vélo, plutôt que de se rendre en auto jusqu'aux stationnements le long des promenades pour y faire du vélo. D'autant plus que la topographie peu accentuée de cette route rend le parcours entre Chelsea et le lac Meech accessible à de nombreux utilisateurs. De plus, la mise en place de bandes cyclables le long du chemin du Lac-Meech agirait à titre d'atténuateur de vitesse pour les automobilistes.

De la même manière, l'ajout de bandes cyclables sur le chemin de la Mine **(33)** et sur le chemin Notch entre les chemins de la Mine et Kingsmere viendrait encourager l'utilisation du vélo pour accéder au parc de la Gatineau, en offrant une alternative aux réseaux des promenades dont les dénivelés sont trop ardues pour un grand nombre de personnes. Le mauvais état de la chaussée et l'absence d'accotements pavés rendent ce parcours peu convivial et peu sécuritaire.

Une autre connexion intéressante est l'aménagement d'un sentier récréatif le long du chemin Notch depuis le chemin de la Montagne, incluant des connexions au réseau des promenades et au sentier n° 15 **(34)**.

Des corridors écologiques ont été identifiés qui connectent le Parc avec des espaces naturels. Pour certains de ces corridors écologiques, des sentiers récréatifs pourraient y être aménagés **(35)** si des sentiers sont existants dans le Parc aux endroits de connexion.

Finalement, dans une perspective de cyclotourisme, il serait opportun de collaborer avec les Municipalités de Chelsea et de La Pêche ainsi que le ministère des Transports pour aménager un lien cyclable entre le milieu urbain et le lac Philippe **(36)**. Certaines infrastructures existent déjà entre Chelsea et Wakefield, telles que des bandes cyclables ou des accotements pavés sur le chemin Scott et sur la route 105. De plus, les dimanches d'été entre 9 h et 14 h, le chemin de la Rivière est exclusivement réservé à la circulation locale, à partir de la route 105 jusqu'à Wakefield. Ce trajet devra être complété jusqu'au lac Philippe et publicisé dans les différents guides touristiques ou spécialisés dans le cyclotourisme.

	Enjeu – Expérience de qualité pour tous	N°	Mesure de solution
8	Vitesse excessive sur le réseau des promenades et sur le chemin du Lac-Meech	23	Sensibiliser pour contrer la vitesse excessive
		24	Accroître les contrôles policiers pour le respect des vitesses maximales
		32	Collaborer avec la Municipalité de Chelsea pour aménager une bande cyclable le long du chemin d'Old Chelsea et du Lac-Meech

Afin de contrer la **vitesse excessive** sur le réseau des promenades et sur le chemin du Lac-Meech, les trois mesures proposées concernent de la sensibilisation **(23)**, de la surveillance policière **(24)** et l'ajout de bande cyclable le long du chemin du Lac-Meech **(32)**. Ces mesures ont été décrites à la section précédente.

	Enjeu – Expérience de qualité pour tous	N°	Mesure de solution
9	Vandalisme, sécurité publique et bruits causés par la circulation nocturne	37	Fermer le réseau des promenades la nuit

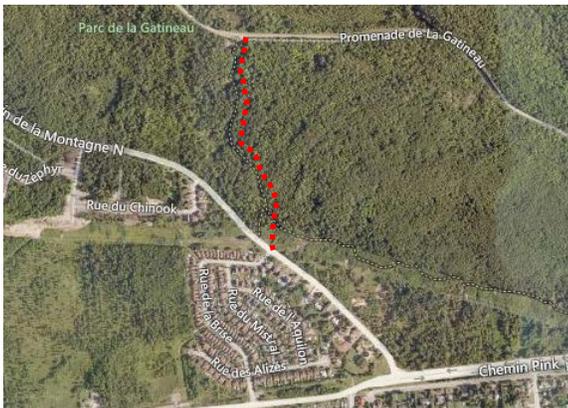
Afin de contrer le vandalisme, d'augmenter la sécurité publique en éliminant la vitesse excessive la nuit et d'assurer la quiétude des riverains la nuit, il est proposé de fermer l'accès au Parc durant la nuit **(37)**. La période exacte doit être examinée. Pour assurer un contrôle efficace, la mesure doit s'appliquer à l'ensemble du réseau de promenades. Les activités légitimes demeureront possibles et le Parc restera accessible à partir d'autres endroits.

	Enjeu – Expérience de qualité pour tous	N°	Mesure de solution
10	Manque d'accès au Parc pour les résidents du côté ouest du Parc	31	Encourager la Ville de Gatineau pour aménager un lien cyclable entre le chemin Pink et la promenade de la Gatineau
		34	Encourager les Municipalités pour aménager des bandes cyclables le long du chemin Notch, incluant des connexions au réseau des promenades et au sentier n° 15
		38	Évaluer l'impact des sentiers non officiels et l'opportunité d'officialiser un sentier à la rue de la Brise

L'escarpement d'Eardley longe le côté sud-ouest du Parc et conséquemment, limite l'accès au Parc de ce côté. L'escarpement d'Eardley est l'écosystème le plus riche du parc de la Gatineau; il est occupé par de nombreuses espèces rares et protégées et a été évalué comme un écosystème hautement valorisé. Ainsi, les trois mesures proposées **pour améliorer l'accès aux résidents du côté ouest du Parc** concernent des accès pour les modes actifs afin de préserver la richesse de cet écosystème.

Comme mentionné précédemment, il est proposé d'encourager la Ville de Gatineau pour aménager un lien cyclable le long du chemin Pink, entre le chemin Vanier à Aylmer et la promenade de la Gatineau **(31)**, ainsi que les Municipalités de Gatineau et Chelsea pour aménager un sentier récréatif le long du chemin Notch, à partir du chemin de la Montagne, qui inclurait une connexion à la promenade de la Gatineau et au sentier n° 15 **(34)**.

Plan des déplacements durables du parc de la Gatineau



De plus, un sentier pédestre non officiel existe reliant la rue de la Brise dans le secteur du Plateau à l'aire des Caryers. L'impact d'officialiser ce sentier sera évalué **(38)**.

Ceci ferait en sorte que trois nouveaux sentiers permettraient d'atteindre la promenade de la Gatineau à partir du côté ouest du Parc.

	Enjeu – Expérience de qualité pour tous	N°	Mesure de solution
11	Zones de circulation conflictuelles à l'intersection du boulevard Alexandre-Taché, de la promenade de la Gatineau et de la rue Bégin	39	Collaborer avec la Ville de Gatineau pour réaménager l'intersection A.-Taché/Bégin/prom. de la Gatineau



Intersection de la promenade de la Gatineau et du boul. Alexandre-Taché

Finalement, ***l'intersection du boulevard Alexandre-Taché et l'entrée du Parc*** vis-à-vis la rue Bégin présente une zone de circulation conflictuelle. Le feu de circulation en place est pour les piétons, mais les automobilistes profitent parfois de ce contrôle pour s'insérer sur le boulevard Alexandre-Taché à partir de la promenade de la Gatineau, ce qui rend la traversée dangereuse pour les piétons. Un projet est déjà en place à la Ville de Gatineau pour réaménager cette intersection **(39)**.

4.1.3 Mesures de solutions – Gestion des périodes de pointe

Huit mesures de solutions sont proposées pour répondre aux quatre enjeux concernant la gestion des périodes de pointe. Les mesures proposées sont similaires, qu'il s'agisse de la période de pointe d'automne, d'hiver ou d'été, comme on peut le constater dans le tableau qui suit.

	Enjeu – Gestion des périodes de pointe	N°	Mesure de solution
12	Congestion près de l'entrée sud (promenade Gatineau et Gamelin) et saturation des stationnements le long de l'itinéraire Gamelin-belvédère Champlain durant la période automnale	25	Sensibiliser pour favoriser le covoiturage et les modes alternatifs
		40	Promouvoir les secteurs et périodes moins achalandés
		41	Fournir l'information sur les places en stationnement disponibles par de l'affichage dynamique aux entrées du Parc
		42	Mettre en service une navette de l'entrée sud (Gamelin) au belvédère Champlain les fins de semaine de la période automnale (option : départ des centres-villes)
		44	Nouvelles sources de financement en support aux services de navettes

	Enjeu – Gestion des périodes de pointe	N°	Mesure de solution
13	Congestion près du Centre des visiteurs à Chelsea et saturation des stationnements (P3, P8, P9, P10 et Camp Fortune) les fins de semaine d'hiver	25	Sensibiliser pour favoriser le covoiturage et les modes alternatifs
		40	Promouvoir les secteurs et périodes moins achalandés
		41	Fournir l'information sur les places en stationnement disponibles par de l'affichage dynamique aux entrées du Parc
		43	Mettre en service une navette du Centre des visiteurs de Chelsea aux P8/P10/Camp Fortune les fins de semaine d'hiver (option : départ des centres-villes)
		44	Nouvelles sources de financement en support aux services de navettes
		45	Étudier la possibilité de créer un sentier d'hiver longeant la promenade de la Gatineau entre la rue Gamelin et le boul. A.-Taché
		46	Créer un sentier d'hiver entre le centre-village de Chelsea et le réseau de sentiers du Parc
14	Saturation des stationnements au lac Meech (P11, P12 et P13) les fins de semaine d'été	25	Sensibiliser pour favoriser le covoiturage et les modes alternatifs
		40	Promouvoir les secteurs et périodes moins achalandés
		41	Fournir l'information sur les places en stationnement disponibles par de l'affichage dynamique aux entrées du Parc

Les mesures de solutions pour gérer les périodes de fort achalandage proposent de gérer la demande, d'instaurer des navettes ou de tarifier les automobilistes.

❖ Sensibilisation, promotion et information

La sensibilisation au covoiturage et à l'utilisation d'autres modes de transport que l'automobile **(25)** pourrait permettre de réduire le nombre de véhicules dans le Parc et la forte pression sur les stationnements.

Une mesure simple pour tenter de réduire la circulation à l'intérieur du Parc lors des périodes de fort achalandage est de mieux informer les visiteurs durant ces périodes. Cette mesure de gestion des périodes d'achalandage **(40)** pourrait consister à faire la promotion d'activités et de sites d'intérêt en périphérie du Parc. Afin d'encourager cette pratique, il serait opportun de baliser davantage ces sentiers et d'indiquer des repères de distances. Un autre exemple consiste à informer les visiteurs des endroits et des périodes de la journée à éviter et à conseiller sur des sites ou des périodes moins achalandés.

Aussi, afin de réduire la saturation du stationnement P3 (à l'entrée sud), l'utilisation du stationnement du centre Asticou pourrait être mieux promue. Actuellement, 40 espaces du centre Asticou sont réservés aux utilisateurs du Parc la fin de semaine. La possibilité d'accroître ce nombre pourrait également être explorée avec le propriétaire. Le stationnement P7, situé le long du chemin Kingsmere, a une capacité de 200 places et présente généralement une réserve de capacité. Il en est de même pour le stationnement P6 du domaine Mackenzie-King avec une capacité de 150 places. Une meilleure promotion de ces stationnements permettrait de réduire la pression sur les aires de stationnement P8 et P10.

Dans le but de réduire les déplacements inutiles à la recherche d'un stationnement dans le Parc ou encore pour éliminer les irritants face à une aire de stationnement remplie, un système de gestion dynamique des stationnements **(41)** pourrait être mis en place. Le nombre de places disponibles dans les principales aires de stationnement du Parc pourrait être affiché aux entrées du Parc et être disponible sur le site Internet du parc de la Gatineau. Cette mesure présente cependant une difficulté opérationnelle dans la gestion de l'occupation des stationnements. Elle pourrait toutefois être combinée à la mesure proposant un système de bornes automatiques pour la tarification des stationnements. Ce dernier pourrait également permettre de gérer la demande pour les stationnements du lac Philippe ou de la Vallée Meech, dont la demande sera probablement accrue par le prolongement de l'autoroute 5.

Concernant la saturation de certains stationnements l'hiver, l'aménagement de sentiers d'hiver à partir de la périphérie du Parc pourrait contribuer à réduire les déplacements en auto. À titre d'exemple, mentionnons la création d'un sentier d'hiver entre le boulevard Alexandre-Taché et la rue Gamelin **(45)**. Le boulevard Alexandre-Taché étant passablement bien desservi par le transport collectif, ce lien accroîtrait les activités accessibles

autrement qu'en voiture. Les aspects de la tarification et des services normalement offerts en début de sentiers devront également être assurés pour permettre l'implantation de ce sentier. Un sentier d'hiver entre le centre-village de Chelsea et le réseau de sentiers (46) permettrait d'accéder à un grand réseau de ski de fond à partir d'un stationnement périphérique. Il pourrait être nécessaire d'assurer l'arrimage des sentiers proposés avec le programme particulier d'urbanisme de la Municipalité de Chelsea. Un sentier reliant le stationnement du Centre des visiteurs au réseau est également envisageable. Cette mesure pourrait toutefois amener davantage de pression sur ce stationnement qui est déjà passablement occupé.

❖ Service de navettes

Afin de réduire le trafic et la demande en stationnement durant les périodes d'achalandage et de favoriser l'utilisation du transport collectif, **un service de navettes (42 et 43)** pourrait être mis en place. À partir des données de circulation et d'achalandage des stationnements, deux destinations apparaissent suffisamment visitées à un temps précis de l'année pour envisager la mise en place de navettes, soit :

- Le réseau des promenades les fins de semaine d'automne (de la fin septembre à la troisième fin de semaine d'octobre);
- Les stationnements P8, P10 et le Camp Fortune les fins de semaine d'hiver (du début janvier à la mi-mars).

Une navette desservant le lac Meech les fins de semaine d'été a été analysée, mais cette option n'a pas été retenue (les raisons sont données à la section 4.2).

Une étude coûts-bénéfices détaillée est requise pour établir les circuits précis, la localisation des arrêts, la fréquence, la tarification, le type d'autobus, le financement, etc. À ce stade-ci, certains éléments à considérer pour la mise en place d'une navette sont présentés à l'annexe A et résumés ci-après.

Selon les expériences passées et étrangères, il a été constaté que pour assurer le succès d'une navette, elle doit s'accompagner de beaucoup de publicité, la fréquence doit être suffisamment élevée et la navette doit être opérée dans des conditions qui lui permettent d'assurer une efficacité et de garder son aspect concurrentiel face aux autres modes de transport.

Lors de la période automnale durant laquelle des difficultés de circulation et d'accès aux stationnements sont observées, il serait nécessaire de fermer le réseau des promenades aux automobilistes, en totalité ou en partie. L'existence de plusieurs stationnements en périphérie du Parc dans le secteur des promenades permettrait aux visiteurs d'accéder à la navette. L'accès au Parc pour les personnes à mobilité réduite durant cette période pourra être nuancé et permettre plus de flexibilité. L'exclusivité de la navette est moins envisageable pour la période d'hiver sur le chemin du Lac-Meech, d'une part en raison des secteurs résidentiels existants, mais aussi puisque la disponibilité de stationnement en périphérie du Parc est plus limitée. La navette d'hiver permettrait principalement de réduire la surcharge des stationnements existants dans le Parc.

Le circuit exact de chacun de ces itinéraires est à déterminer. Le circuit pourrait partir du centre-ville faisant quelques arrêts dans le secteur de Hull avant de se rendre dans le Parc. Le service pourrait également être une combinaison impliquant les services réguliers des sociétés de transport et d'une navette circulant à l'intérieur du Parc. Quelques itinéraires possibles sont présentés à l'annexe A.

Le financement de la navette peut difficilement être comblé que par sa tarification. D'autres mécanismes de financement devront être mis en place, comme la tarification des stationnements, la tarification de l'accès aux automobilistes, la participation de commanditaires, le partenariat avec des entreprises privées, etc. La tarification de la navette doit être développée dans le cadre plus global de la tarification d'accès au Parc et aux activités. Le principe de base voudrait que la structure de la tarification puisse avantager l'utilisation de la navette plutôt que l'automobile.

❖ Nouvelles sources de financement en support aux services de navettes

Les mesures permettant d'aller chercher de nouvelles sources de financement comprennent entre autres celles qui visent à tarifier les automobilistes. Ainsi, elle pourrait prendre l'une des formes suivantes : la tarification des stationnements ou la tarification des automobilistes aux entrées du Parc (44). Un cadre tarifaire pourrait être envisagé à long terme. Plusieurs scénarios de tarification peuvent être envisagés. L'analyse détaillée du fonctionnement de la tarification dépasse cependant le cadre de cette étude. Il est toutefois possible d'indiquer différentes possibilités qui mériteront d'être regardées de plus près.

La tarification des stationnements dans le parc de la Gatineau viendrait décourager l'utilisation de l'auto solo et pourrait rendre l'utilisation des services de navette plus attirante. Actuellement, seulement les stationnements où un service augmenté est offert sont payants (stationnement des lacs Meech, Philippe et La Pêche et du domaine Mackenzie-King). Durant la période estivale (de la fin avril à la fin octobre), près de 1 500 places de stationnement sont offertes gratuitement dans le parc de la Gatineau. Durant la période hivernale, les 1 570 places de stationnement dans le Parc sont toutes gratuites (l'accès aux pistes de ski de fond est payant) de même que les 1 000 places de la station de ski du Camp Fortune.

Les études démontrent que le prix du stationnement a un impact notable sur l'utilisation de l'auto. Dans l'occurrence où aucune alternative viable à l'automobile n'est disponible, cette tarification peut favoriser le covoiturage.

Mentionnons cependant que l'option de tarifier les stationnements lors des périodes de fort achalandage (ou durant toutes les fins de semaine) apparaît comme la meilleure option d'un point de vue de gestion des déplacements. L'application d'une tarification lors de la période la plus achalandée permet de mieux gérer la demande et d'influencer le choix de transport fait par les visiteurs. Ceci peut toutefois poser un problème d'équité pour ceux qui viennent visiter le Parc seulement une fois, lors du Coloris automnal par exemple, par rapport à ceux qui le visitent sur une base régulière, mais en dehors des périodes de pointe. Quant à la tarification du stationnement en fonction du taux d'occupation, elle pourrait avoir un impact positif sur le covoiturage, mais génère des coûts de gestion en plus d'en accroître la complexité.

En ce moment, la CCN n'est pas équipée pour la tarification à tous les stationnements. Le dispositif de tarification devra être étudié. Puisque cette mesure est envisageable à plus long terme, l'évolution de la technologie concernant les horodateurs pourra être mise à profit (bornes de paiement automatique fonctionnant à l'énergie solaire, par exemple). Soulignons que contrairement aux aires de stationnement en milieu urbain, les stationnements du parc de la Gatineau sont localisés en milieu isolé et la surveillance contre le vandalisme est plus ardue. Cette mesure pourrait s'appliquer conjointement à l'implantation d'un service de navettes, par exemple, et le prix du stationnement devra être élaboré en tenant compte des services offerts. La tarification à l'intérieur du Parc pourrait cependant inciter des usagers à se stationner en bordure du Parc sur le réseau municipal. Ces impacts devront être examinés.

Une solution alternative à la tarification du stationnement est la tarification de l'accès au Parc en automobile. Cette tarification ferait en sorte que l'automobiliste qui ne fait que circuler sur le réseau des promenades sans s'arrêter serait également tarifé, contrairement à la mesure précédente où la tarification s'applique dans les stationnements. Cette mesure apparaît toutefois plus difficile à mettre en place à cause du réseau municipal qui sillonne le Parc.

	Enjeu – Gestion des périodes de pointe	N°	Mesure de solution
15	Pression anticipée sur les infrastructures d'accueil des zones plus au nord à la suite du prolongement de l'A-5	20	Faciliter la desserte du parc par taxibus
		25	Sensibiliser pour favoriser le covoiturage
		41	Fournir l'information sur les places en stationnement disponibles par de l'affichage dynamique aux entrées du Parc
		47	Suivre l'évolution de l'achalandage du secteur de la Vallée du ruisseau Meech

Il n'y a pas de problématique actuellement reliée à la circulation et à la demande en stationnement à la **vallée Meech** (P_{15, 16, 17}). Toutefois, le prolongement de l'autoroute 5 et la construction d'un échangeur faciliteront son accès et des solutions sont proposées pour prévenir des problèmes de saturation du stationnement à cet endroit. Ainsi, il est proposé en premier lieu de suivre l'évolution de l'achalandage aux stationnements de la Vallée du ruisseau Meech (**47**) afin d'évaluer si le prolongement de l'A-5 a effectivement un impact majeur sur son attractivité.

D'autres mesures déjà proposées viendront également restreindre la demande en stationnement dans le secteur de la Vallée Meech. La collaboration avec la Corporation de Transport Collectif des Collines pour accommoder les taxis-bus à l'intérieur du parc de la Gatineau pourrait entre autres desservir la Vallée Meech (**20**). La sensibilisation pour le covoiturage (**25**) pourrait participer à diminuer la demande en stationnement. L'affichage dynamique des espaces de stationnement disponibles (**41**) pourrait informer les usagers aux entrées principales du Parc si le stationnement est plein pour éviter la saturation.

4.2 Mesures non retenues

Certaines mesures proposées qui apparaissaient pertinentes de prime abord n'ont pas été retenues pour l'une ou l'autre des raisons suivantes :

- La mesure ne respecte pas l'ensemble des principes directeurs du cadre stratégique.
- Des contraintes techniques majeures rendent la mesure très difficilement réalisable.
- Les coûts engendrés sont disproportionnés par rapport aux bénéfices escomptés.
- La mesure n'est pas efficace pour répondre aux enjeux mobilités identifiés.

Une dizaine de mesures non retenues sont indiquées dans le Tableau 4-2. La raison pour laquelle elle n'a pas été retenue et une note explicative sont présentées.

Tableau 4-2 Notes explicatives pour les mesures non retenues

Mesure de solution non retenue	Raison				Note explicative
	Cadre stratégique	Faisabilité technique	Faisabilité financière	Efficacité	
Navette jusqu'au lac Meech les fins de semaine d'été		x			Le chemin du Lac-Meech est interdit aux véhicules lourds au-delà de P11 et les plages ont atteint leur capacité d'accueil.
Navette jusqu'au lac Philippe les fins de semaine d'été			x	x	La distance importante qui sépare le lac Philippe des centres-villes et l'achalandage relativement faible font en sorte que les coûts d'exploitation seraient beaucoup trop élevés par rapport à la demande. De plus, le secteur du lac Philippe est particulièrement populaire pour les campeurs, ce qui rend le service de navettes moins intéressant pour cette clientèle qui nécessite beaucoup d'équipement.
Réduction de la vitesse maximale à moins de 60 km/h sur le réseau des promenades				x	Modifier la signalisation ne modifie pas les comportements, si cette signalisation n'est pas adaptée au milieu environnant.
Boucle des promenades à sens unique, une voie réservée aux modes actifs	x	x			L'envergure de la signalisation, de la gestion des déplacements aux entrées et sorties de tous les stationnements entraîne des difficultés opérationnelles pour que le fonctionnement soit sécuritaire. La possibilité que les modes actifs circulent dans les deux directions dans la voie qui leur serait réservée augmente les risques de collision entre les usagers. L'obligation de circuler en sens unique augmente le kilométrage parcouru par les automobilistes et donc les GES.

Mesure de solution non retenue	Raison				Note explicative
	Cadre stratégique	Faisabilité technique	Faisabilité financière	Efficacité	
Prolongement des heures de fermeture des promenades aux automobilistes	x	x			Lorsqu'on ferme le Parc aux autos, on privilégie l'activité du vélo de route par rapport aux autres activités normalement accessibles par les promenades. Selon les considérations de la CCN, le ratio de fermeture la fin de semaine est atteint. Il faut maintenir l'accès aux autres activités. Quant à la fermeture les soirs de semaine, elle nécessite de s'assurer que tous les véhicules ont quitté le secteur visé.
Aménagement d'un sentier récréatif parallèle aux promenades		x	x	x	Ce sentier n'enlèverait pas les cyclistes en pelotons qui continueraient de s'entraîner sur le réseau des promenades. La topographie rend l'aménagement de ce sentier difficilement réalisable.
L'aménagement d'un arrêt sur le boulevard Saint-Raymond près de la promenade de la Gatineau		x			Cet arrêt donnerait un accès supplémentaire au Parc en transport collectif, mais représenterait des difficultés à cause de certaines contraintes de sécurité. La vitesse de 70 km/h ferait en sorte que des baies de refuge seraient requises. La traversée de ce boulevard par les piétons pourrait également générer des problèmes de sécurité.
Aménagement de nouveaux stationnements à l'intérieur du Parc	x				La plupart du temps, l'offre en stationnement est suffisante pour accommoder le nombre de visiteurs. Conformément au cadre stratégique, la CCN ne désire pas augmenter le nombre d'espaces de stationnement à l'intérieur du Parc et privilégie plutôt des mesures alternatives pour se rendre aux sites d'activités durant les périodes où les espaces existants ne sont pas suffisants. L'ajout de stationnements pourrait se faire uniquement à la périphérie ou dans les aires d'accueil du Parc, tel qu'il est défini par le Plan directeur.
Aménager un carrefour giratoire à l'intersection des chemins Scott/Kingsmere/Old Chelsea		x			Une étude se penchant sur plusieurs scénarios de réaménagement de cette intersection, dont certains proposant un carrefour giratoire, a été réalisée et concluait que les terrains nécessaires et l'envergure des infrastructures requises en raison de la présence du ruisseau Meech étaient trop importants.
Tarification de l'accès au Parc	x				Le cadre tarifaire doit être revu et devra traiter de façon holistique l'accès au Parc, l'utilisation des stationnements et la pratique des activités afin d'établir une structure tarifaire équitable. La tarification inclura des incitatifs à l'utilisation de modes de transport alternatifs.
Desserte du Centre des visiteurs de Chelsea la fin de semaine par une ligne de la STO			x	x	La STO a déjà confirmé que les ratios justifiant l'ajout d'une ligne régulière ne sont pas atteints et que la période concernée dans l'année pour ce service est très ciblée : la demande ne couvrirait pas la totalité d'une période au cours de laquelle les horaires doivent demeurer inchangés, ce qui réduit d'autant la possibilité d'atteindre les ratios minimums. En fait, il faudrait plutôt commencer par un service de navettes pour susciter l'achalandage, pour ensuite le transformer en un service permanent qui pourrait être intégré au réseau de la STO.
Desserte de l'entrée sud (Gamelin) la fin de semaine par une ligne régulière de la STO			x	x	La STO a déjà confirmé que les ratios ne sont pas atteints et que la période concernée dans l'année pour ce service est très ciblée : la demande ne couvrirait pas la totalité d'une période au cours de laquelle les horaires doivent demeurer inchangés, ce qui réduit d'autant la possibilité d'atteindre les ratios minimums. En fait, il faudrait plutôt commencer par un service de navettes pour susciter l'achalandage, pour ensuite le transformer en un service permanent qui pourrait être intégré au réseau de la STO.

4.3 Évaluation des mesures de solutions

Chaque mesure retenue a été évaluée selon sa conformité aux grands objectifs du Plan de déplacements durables, sa performance à résoudre l'enjeu identifié, son potentiel de réalisation ainsi que son coût de mise en œuvre et d'opération. De plus, pour chacune des mesures, des conditions de succès et des contraintes ont été identifiées. Les critères d'évaluation sont définis ci-après.

4.3.1 La conformité

La conformité évalue la capacité de la mesure à répondre aux principes directeurs du Parc, soit :

- 1) **L'impact écologique** : l'accès au Parc, les déplacements à l'intérieur du Parc ainsi que les infrastructures d'accueil doivent minimiser leurs impacts sur les écosystèmes naturels;
- 2) **L'expérience de qualité pour tous (en période de pointe ou hors pointe)** : l'accès au Parc et les déplacements à l'intérieur du Parc permettront aux différentes clientèles de se rendre aux sites d'activités et ne nuiront pas à l'expérience de qualité recherchée.

Les objectifs des trois principes directeurs ont été regroupés en deux groupes, intégrant ainsi les objectifs relatifs à la gestion des périodes d'achalandage sous d'autres critères. L'objectif concernant le *Maintien de l'accès au site d'activité sans augmenter les aires de stationnement à l'intérieur du Parc* se retrouve sous l'*Expérience de qualité pour tous*, alors que l'objectif concernant le *Respect de la capacité des individus et des organisations à financer les initiatives* est évalué dans le critère de coût.

Ainsi, la performance de chacune des mesures est évaluée à partir des principaux objectifs de chacun de ses principes montrés ci-après.

Principe directeur	Principaux objectifs
Gestion de l'impact écologique	Limite la fragmentation des écosystèmes/habitats
	Diminue les impacts liés à l'entretien des routes
	Diminue le risque de collision avec la faune en péril
	Contribue à la réduction des émissions de GES
Expérience de qualité pour tous	Maintien l'accès aux activités (périodes de pointe/hors pointe)
	Augmente la sécurité des usagers sur le réseau des promenades
	Favorise une expérience en milieu naturel en optimisant les déplacements non motorisés ou collectifs dans le Parc

Chacune des mesures a été évaluée en fonction des sept objectifs présentés ci-dessus. Une note a été attribuée selon l'impact de la mesure, à savoir si l'impact est positif, neutre ou négatif. La notation attribuée est la suivante :

Impact	Positif fort	Positif faible	Neutre	Négatif
Note	2	1	0	-1

L'évaluation de l'impact est par rapport à la situation existante. Ainsi, une mesure qui vise à conserver un état actuel se voit attribuer une note nulle. Une mesure qui vise à améliorer la situation existante a une note positive et lorsqu'elle fait régresser la situation existante, la note est négative. Une note moyenne a été calculée; chacun des objectifs a le même poids dans le calcul de la note globale.

4.3.2 La performance

La performance évalue la capacité de la mesure à résoudre les problématiques identifiées. Ce critère tente de prévoir le succès de la mesure à solutionner les problématiques, changer les comportements et protéger les ressources. Une note entre 0 et 3 est attribuée. Les mesures qui ont obtenu une note de 0 n'ont pas été retenues et font partie des mesures décrites au chapitre 6. Une note de 1 signifie que la mesure proposée permettra de changer un peu les comportements et résoudra partiellement les problèmes identifiés. C'est le cas des mesures visant de la sensibilisation, par exemple. Une note de 2 suppose que la mesure vient offrir des options intéressantes pour répondre à la problématique ou encore incitera fortement l'utilisateur à changer son comportement. Finalement, une note de 3 a été allouée lorsque la mesure, en plus de répondre de manière très satisfaisante à la problématique identifiée, a un impact positif sur d'autres aspects (valeur ajoutée). À titre d'exemple, l'aménagement de bandes cyclables le long des chemins d'Old Chelsea et du Lac-Meech, permettra d'améliorer l'accès aux cyclistes, mais contribuera aussi à réduire la vitesse pratiquée sur le chemin du Lac-Meech et fera réduire le trafic à l'intérieur du Parc, et ainsi réduire les émissions de GES.

Performance	Très faible ou nulle	Faible à moyenne	Élevée	Élevée et valeur ajoutée
Note	0	1	2	3

4.3.3 Le potentiel de réalisation

L'évaluation du potentiel de réalisation est réalisée à partir de l'analyse des **contraintes principales et des conditions de succès**. Ce critère évalue quelles sont les chances que cette mesure se réalise pleinement en se basant sur les difficultés de mise en œuvre, les difficultés opérationnelles et l'opinion du public. Une note entre 0 et 2 est allouée. Une note nulle signifie que les contraintes sont si importantes que les chances de réalisation sont faibles ou nulles. Ces mesures n'ont pas été retenues et sont décrites au chapitre précédent. Une note de 1 suppose que certaines contraintes existent et que le potentiel de réalisation est incertain, alors qu'une note de 2 indique qu'il y a peu de contraintes à la réalisation de la mesure et que le potentiel de réalisation est élevé.

Potentiel de réalisation	Faible ou nul	Moyen	Élevé
Note	0	1	2

4.3.4 Le coût

Le coût est évalué pour la mise en œuvre de la mesure ainsi que pour les coûts opérationnels sur une période de 10 ans afin de permettre la comparaison entre les mesures. On y distingue les coûts réels de la réalisation de la mesure à ceux qui relèvent de la CCN.

À ce stade-ci de l'analyse, un ordre de grandeur du coût est évalué, qui est représenté par les symboles suivants :

- \$: moins de 100 000 \$;
- \$\$: entre 100 000 \$ et 1 000 000 \$;
- \$\$\$: plus de 1 000 000 \$.

Le rapport d'étape 2* préparé par le consultant présente les 47 mesures d'interventions et les résultats de leur évaluation. Un sommaire de ces résultats est disponible en annexe de ce document.

* *Plan de déplacements durables du parc de la Gatineau, Rapport d'étape 2 : Élaboration des mesures d'interventions, AECOM, octobre 2012.*

5 Évaluation environnementale stratégique



L'ÉES fut réalisé en conformité avec la « Directive du cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes » mise à jour en 2010. Elle tient compte de la portée et de la nature des effets environnementaux probables, de la nécessité de mesures d'atténuation pour réduire ou éliminer les effets négatifs, ainsi que de l'importance probable de tout effet négatif sur l'environnement, tout en prenant en compte les mesures d'atténuation. Les facteurs environnementaux ont été entièrement intégrés dans l'analyse de chacune des options élaborées lors de la recherche de solutions du Plan de déplacements durables du parc de la Gatineau et les mesures analysées pour lesquelles les impacts étaient trop importants ont été rejetées. Les 47 mesures retenues sont celles ayant le plus d'impacts positifs et le moins ou les moins grands impacts négatifs sur le milieu. Des mesures d'atténuation et de suivi sont aussi données pour les impacts résiduels.

Le Tableau 5-1 présente les mesures et les différents impacts appréhendés sur le milieu (pas nécessairement situés dans le parc de la Gatineau).

Plan des déplacements durables du parc de la Gatineau

Tableau 5-1 Matrice d'évaluation des impacts sur l'environnement

ÉLÉMENTS DU PLAN D'ACTION		COMPOSANTES DU MILIEU											CIBLES ET OBJECTIFS INHÉRENTS À LA CCN (non couverts par composantes)				
		Composantes biologiques						Composantes physiques			Compos. humaines		(M)	(N)	(O)	(P)	
		(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)	(k)					(l)
N°	Mesure d'intervention																
1	Évaluer de manière continue la possibilité de fermer les chemins qui ne sont plus nécessaires	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲			▲		▲		
2	Fermer et renaturaliser les chemins qui ont perdu leur pertinence	●	●	●	●	●	●	▲	●	●	□	□		□			
3	Encourager l'utilisation d'abrasifs écologiques dans le Parc	▲	▲	▲	▲	▲	▲		▲	▲				▲	●		
4	Interdire le stationnement sur l'accotement du chemin Eardley-Masham	●		●			●			●				●	▲		
5	Aménager un stationnement à l'accès du sentier n° 56 le long du chemin Eardley-Masham ¹									□	▲	▲					
6	Collaborer à la mise en place de signalisation et de mesures de protection des espèces en péril entourant l'infrastructure routière	●		●				●			▲	●		●			
7	Offrir des vélos en location en périphérie du Parc	▲	▲	▲			▲	▲			●		▲				
8	Offrir des vélos au camping du lac Philippe pour les déplacements internes	▲	▲	▲			▲	▲			●		▲				
9	Installer des supports à vélos dans les stationnements desservant le Parc	▲	▲	▲			▲	▲			●		▲		▲		
10	Promouvoir le Relais plein air comme entrée principale en transport en commun	▲	▲	▲			▲	▲			▲		▲		▲		
11	Inciter la STO et OC Transpo à identifier les points d'entrée du Parc sur la carte du réseau des sociétés de transport	▲	▲	▲			▲	▲					▲		▲		
12	Inciter la STO et OC Transpo à intégrer les points d'entrée aux Plani-Bus et Travel Planner	▲	▲	▲			▲	▲			▲		▲		▲		
13	Montrer les arrêts d'autobus sur la carte du Parc	▲	▲	▲			▲	▲			▲		▲				□
14	Informers les touristes de l'accès du Parc en transport collectif	▲	▲	▲			▲	▲			▲		▲				
15	Ajouter de l'information relative au Parc aux arrêts d'autobus qui desservent le Parc	▲	▲	▲			▲	▲				▲	▲				
16	Encourager la STO pour mettre en place des abribus aux arrêts desservant le Parc	▲	▲	▲			▲	▲				▲	▲		▲		
17	Encourager la STO à améliorer la desserte du Relais plein air la fin de semaine	▲	▲	▲			▲	▲			▲		▲		▲		
18	Encourager la STO pour maintenir ou améliorer l'accès au Parc via le boulevard Saint-Raymond	▲	▲	▲			▲	▲			▲		▲		▲		

Plan des déplacements durables du parc de la Gatineau

ÉLÉMENTS DU PLAN D'ACTION		COMPOSANTES DU MILIEU											CIBLES ET OBJECTIFS INHÉRENTS À LA CCN (non couverts par composantes)				
		Composantes biologiques						Composantes physiques			Compos. humaines		(M)	(N)	(O)	(P)	
		(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)	(k)					(l)
N°	Mesure d'intervention																
19	Encourager la STO à ajouter des supports à vélos sur les autobus desservant le Parc	▲	▲	▲			▲		▲			●		▲		▲	
20	Faciliter la desserte du Parc par les taxis-bus	▲	▲	▲			▲		▲			▲		▲		▲	
21	Suivre le développement du train à vapeur vers Chelsea et Wakefield et voir les possibilités de faire des liens avec le Parc								▲			▲		▲			
22	Élaborer une charte du partage de la route											▲				▲	
23	Sensibiliser pour contrer la vitesse excessive	▲	▲	▲		▲	▲					▲					
24	Accroître les contrôles policiers pour le respect des vitesses maximales	▲	▲	▲		▲	▲					▲					
25	Sensibiliser pour favoriser le covoiturage et les modes alternatifs	▲	▲	▲		▲	▲		▲			▲		▲		▲	
26	Évaluer les possibilités de pavage stratégique des accotements sur les promenades	□	□	□			□				□	▲	▼	▲	▲	▼	
27	Examiner la possibilité de fermer davantage la « boucle nord » aux automobilistes	▲	▲	▲		▲	▲					▲		▲		▲	
28	Intégrer le parc de la Gatineau comme destination dans le projet de signalisation des sentiers	▲	▲	▲		▲			▲			▲		▲		▲	
29	Aménager un lien cyclable et piétonnier vers l'accueil Sud à partir de la promenade du Lac-des-Fées	▲	▲	▲		▲			▲			▲		▲			
30	Encourager la Ville de Gatineau pour améliorer la connexion entre le sentier des Voyageurs et les sentiers du Parc	▲	▲	▲		▲			▲			▲		▲			
31	Encourager la Ville de Gatineau pour aménager un lien cyclable entre le chemin Pink et la promenade de la Gatineau	▲	▲	▲		▲	□		▲			▲	▼	▲			
32	Encourager la Municipalité de Chelsea pour aménager une bande cyclable le long des chemins d'Old Chelsea et du Lac-Meech	▲	▲	▲		▲			▲		□	▲	▼	▲			
33	Encourager la Municipalité de Chelsea pour aménager une bande cyclable le long du chemin de la Mine et sur le chemin Notch, entre les chemins de la Mine et Kingsmere	▲	▲	▲		▲	□		▲		□	▲	▼	▲			
34	Encourager les Municipalités pour aménager des bandes cyclables le long du chemin Notch, depuis le chemin de la Montagne, incluant des connexions au réseau des promenades et au sentier no 15						□		▲		□	▲		▲			
35	Évaluer les possibilités d'aménager des liens cyclables dans certains corridors écologiques	□	□	□		□	□	□	▲		□	▲	▼	▲			

Plan des déplacements durables du parc de la Gatineau

ÉLÉMENTS DU PLAN D'ACTION		COMPOSANTES DU MILIEU											CIBLES ET OBJECTIFS INHÉRENTS À LA CCN (non couverts par composantes)				
		Composantes biologiques						Composantes physiques			Compos. humaines		(M)	(N)	(O)	(P)	
		(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)	(k)					(l)
36	Encourager les Municipalités pour aménager un lien cyclable entre le milieu urbain et le lac Philippe	▲	▲	▲		▲			▲			▲		▲			
37	Fermer le réseau des promenades la nuit	▲	▲	▲		▲			▲					▲		▲	
38	Évaluer l'impact des sentiers non officiels et l'opportunité d'officialiser un sentier à la rue de la Brise							◻	▲			▲		▲	◻	▲	
39	Collaborer avec la Ville de Gatineau pour réaménager l'intersection A.-Taché/Bégin/prom. de la Gatineau								▲			▲		▲			
40	Promouvoir les secteurs et périodes moins achalandés												▲				
41	Fournir l'information sur les places en stationnement disponibles par de l'affichage dynamique aux entrées du Parc								▲				▲	▲		▲	
42	Mettre en service une navette de l'entrée sud (Gamelin) au belvédère Champlain les fins de semaine de la période automnale	▲	▲	▲					▲			▲		▲		▲	
43	Mettre en service une navette du Centre des visiteurs de Chelsea aux P8/P10/Camp Fortune les fins de semaine d'hiver	▲	▲	▲					▲			▲		▲		▲	
44	Nouvelles sources de financement en support aux services de navettes								▲			▲		▲		▲	
45	Étudier la possibilité de créer un sentier d'hiver longeant la promenade de la Gatineau entre la rue Gamelin et le boul. A.-Taché								▲			▲		▲		▲	
46	Créer un sentier d'hiver entre le centre-village de Chelsea et le réseau de sentiers du Parc								▲			▲		▲		▲	
47	Suivre l'évolution de l'achalandage du secteur de la Vallée du ruisseau Meech											▲					

1. L'infrastructure du stationnement existe déjà; c'est pourquoi il n'y a pas d'impact négatif sur le milieu biologique.

● Potentiel d'effet positif	(a) Herpétofaune et milieux humides	(g) Flore en péril et habitats associés	(M) Changements climatiques
◻ Potentiel d'effet négatif	(b) Mammifères	(h) Qualité de l'air	(N) Ressources biologiques et biodiversité
▲ Potentiel d'effet cumulatif positif	(c) Faune en péril et habitats associés	(i) Qualité des eaux de surfaces	(O) Écologisation des opérations
▼ Potentiel d'effet cumulatif négatif	(d) Faune ichthyenne et habitats	(j) Qualité des sols	(P) Réduction des déchets
	(e) Faune avienne	(k) Activités récréotouristiques	
	(f) Flore	(l) Patrimoine	

6 Administration du Plan

La concrétisation de ce plan se fera par l'entremise d'un Plan de mise en œuvre qui sera développé par la Direction de l'intendance de la capitale qui assure la gestion des terrains de la CCN. Le plan de mise en œuvre tentera de prioriser la réalisation des mesures en fonction de la priorisation des enjeux identifiés par le présent plan, et ce tout en considérant les opportunités de partenariat.

La mise en œuvre du Plan des déplacements durables du parc de la Gatineau devra inclure, lorsque requis, l'examen des demandes et des propositions touchant l'aménagement des terrains fédéraux. Cet examen est fait dans le cadre du processus d'approbation fédérale d'utilisation du sol, de transaction immobilière et de design, en vertu de l'article 12 de la Loi sur la capitale nationale. L'examen de ces demandes et de ces propositions vise à évaluer leurs impacts sur l'utilisation du sol et le design afin de s'assurer de leur conformité avec les objectifs et les énoncés de politique du Plan directeur du parc de la Gatineau.

Le besoin d'une révision ou d'une mise à jour générale du Plan sera évalué au moins à tous les cinq ans après l'achèvement du Plan ou une révision ultérieure de celui-ci. Si cette évaluation établit le besoin d'une révision ou d'une mise à jour générale, celle-ci sera entreprise en temps utile. Quoi qu'il en soit, une révision ou une mise à jour générale du Plan dans les dix ans qui suivent l'achèvement du Plan ou une révision de celui-ci sera entreprise.

Annexe A
Informations supplémentaires
concernant la mise en service de
navettes dans le parc de la Gatineau

1 Mise en service de navettes dans le parc de la Gatineau

1.1 Expériences passées

Un service de navettes sur le réseau des promenades a été mis en place pendant quelques années au début des années 80. Ce service était offert la fin de semaine, durant quatre semaines entre la fin septembre et la mi-octobre, de 9 h 30 à 17 h. La fréquence de base était aux 30 minutes le samedi et aux 15 minutes le dimanche, mais s'ajustait à la demande en période de pointe. La tarification était la suivante :

- 0 – 5 ans : gratuit;
- 6 – 15 ans : 1,00 \$;
- 16 – 64 ans : 2,00 \$;
- 65 ans et plus : gratuit;
- Famille : 4,00 \$.

La CCN louait les autobus et les chauffeurs de la STO et d'OC Transpo. Le départ du circuit s'effectuait sur la rue Wellington à Ottawa, au coin de la rue Elgin. Il y avait deux arrêts dans le secteur de Hull : au centre-ville (Place du Centre ou Maison du citoyen) et à la Place Cartier sur le boulevard Saint-Joseph. À partir de la Place Cartier, l'autobus empruntait la rue Gamelin pour accéder à la promenade de la Gatineau. À l'intérieur du Parc, la navette reliait l'accueil Gamelin au belvédère Champlain via la promenade de la Gatineau et la promenade Champlain, incluant neuf arrêts. Le retour se faisait sur le même itinéraire. Le tronçon de la promenade de la Gatineau, entre la rue Gamelin et la promenade Champlain, était fermé à la circulation automobile entre 12 h et 18 h.

Les agents de conservation et des agents de la GRC assuraient la surveillance du stationnement illégal aux belvédères et contrôlaient la circulation à l'intersection des promenades Gatineau et Champlain. La période de pointe était entre 11 h et 16 h 30. Le service était apprécié par la population et l'achalandage de la navette en 1984 était d'environ 5 000 personnes par jour.

La CCN a étudié la possibilité de ramener le service de navettes durant le Coloris automnal en 2003. Le projet n'est pas allé de l'avant pour des raisons financières.

1.2 Éléments à considérer pour l'implantation d'une navette

Divers éléments sont à considérer pour implanter un service de navettes, lesquels sont présentés ci-après.

1.2.1 Demande

Le Tableau A-1 présente les débits observés en 2009 entrant dans le Parc (en nombre de véhicules par jour) pour ainsi comparer l'achalandage des différents itinéraires proposés.

On remarque que c'est à l'entrée Gamelin les fins de semaine d'automne que les débits sont les plus élevés avec une moyenne de 2 500 véhicules par jour. Le maximum observé est le lundi de l'Action de grâce avec 4 700 véhicules. L'entrée Chelsea présente des valeurs légèrement plus faibles avec une moyenne de 2 300 véhicules par jour les fins de semaine d'automne. Les débits sont également importants les fins de semaine d'hiver sur le chemin du Lac-Meech avec une moyenne de 2 500 véhicules par jour.

Tableau A-1 Débit aux périodes d'achalandage

Localisation	Période de l'année (fin de semaine)	Débit observé en 2009 (véhicules/jour/direction)	
		Moyen	Maximum
Entrée Gamelin	De la fête du Travail à l'Action de grâce	2 500	4 700
Entrée Chelsea	De la fête du Travail à l'Action de grâce	2 300	3 200
Ch. du Lac Meech	Du début janvier à la mi-mars	2 500	3 500

1.2.2 Circuit

Le circuit exact de chacun de ces itinéraires est à déterminer. Préférentiellement, le circuit partirait d'Ottawa, ferait quelques arrêts dans le secteur de Hull avant de se rendre dans le Parc, tout comme la navette qui fut mise en service dans les années 80. Le circuit peut être réalisé au moyen de deux navettes : une qui effectue l'itinéraire entre les centres-villes et l'entrée du Parc et une seconde qui fait le trajet à l'intérieur du Parc. De cette manière, la fréquence peut être plus élevée à l'intérieur du Parc et permet ainsi un meilleur service à ceux qui désirent se rendre à l'entrée du Parc avec leur propre véhicule. Une autre option consiste à rattacher le service de la navette du Parc aux services existants ou bonifiés de la STO. À titre d'exemple, mentionnons le cégep, le Relais plein air et le centre Asticou qui sont déjà desservis par la STO. En contrepartie, les correspondances en autobus ont une incidence négative sur l'achalandage.

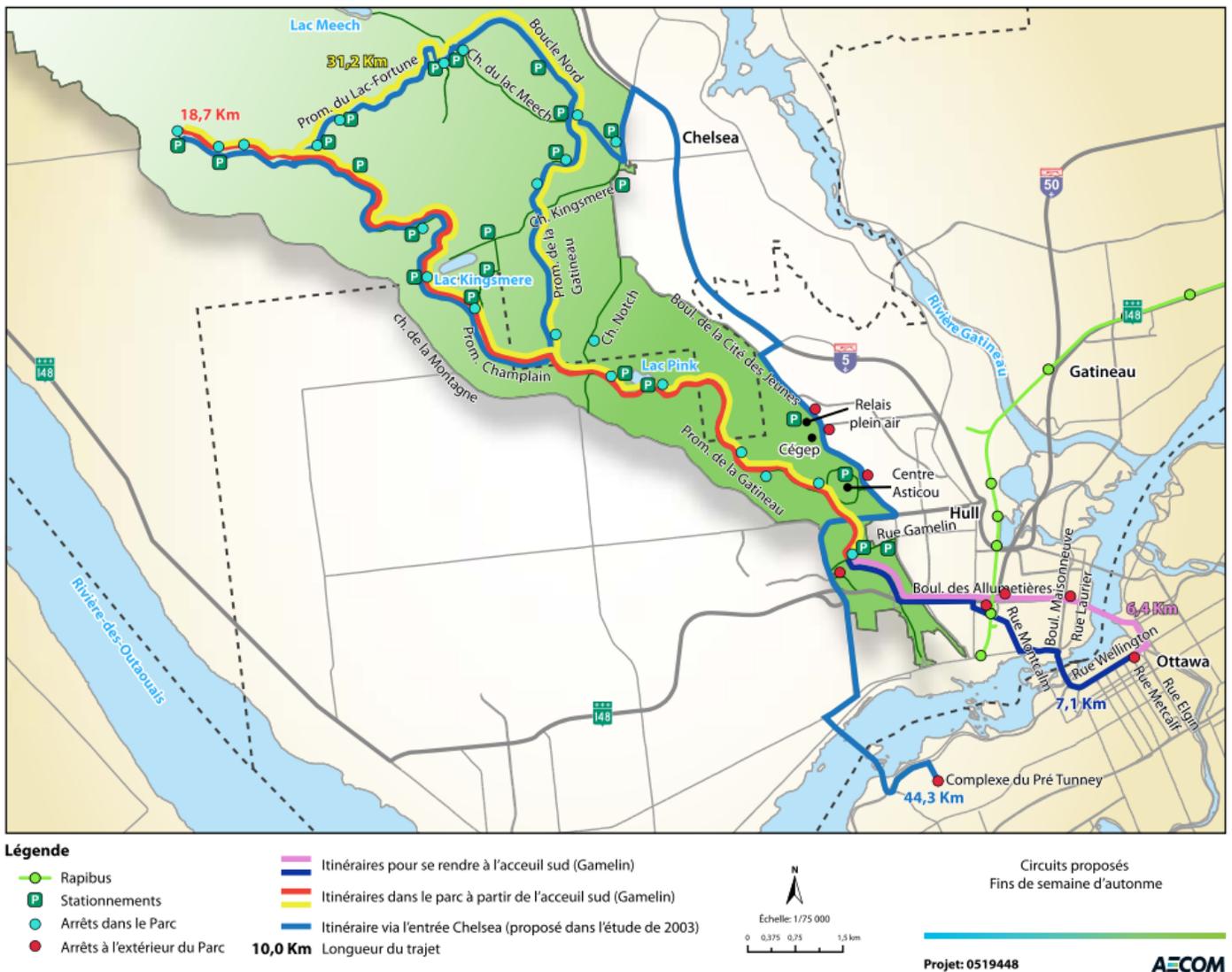
Le départ à Ottawa pourrait s'effectuer au centre-ville ou encore à Tunney's Pasture. Le site de Tunney's Pasture se situe à proximité du pont Champlain, à un endroit où le stationnement est abondant la fin de semaine (nombreux édifices fédéraux). De plus, ce site est bien desservi par le transport en commun (station du Transitway) et le sera encore plus avec une station du futur train léger. Le circuit proposé devra autant que possible avoir des connexions au réseau de transport en commun à Ottawa et à Gatineau. Quelques itinéraires possibles sont illustrés dans les cartes qui suivent.

En ce qui a trait aux circuits du réseau des promenades les fins de semaine d'automne, deux types de circuits sont présentés, soit via l'accueil Gamelin ou via l'entrée de Chelsea. Dans le cas des circuits via l'accueil Gamelin, la fermeture éventuelle de la rue Gamelin, entre la rue des Fées et la promenade de la Gatineau, fera en sorte qu'il ne sera pas possible d'utiliser cette rue, comme c'était le cas de la navette des années 80. Les circuits proposés sont plutôt via le boulevard des Allumettières. Un des circuits a un arrêt à la station Montcalm du Rapibus. À partir de l'accueil Gamelin, deux options sont présentées : soit la navette fait l'aller-retour jusqu'au belvédère Champlain (cas de la navette des années 80), ou encore la navette fait en plus la boucle complète du réseau des promenades. Dans le premier cas, la distance est plus courte et représente donc des coûts moindres. Dans le cas de la boucle complète, la navette circule à des endroits moins visités du Parc, mais offre la possibilité aux randonneurs de débarquer à un point A et de rembarquer au point B, pour ainsi faire une randonnée linéaire, plutôt que de revenir sur leurs pas.

De plus, un itinéraire similaire à celui proposé dans l'étude réalisée par la CCN en 2003⁸ est proposé. Il relie Tunney's Pasture à Ottawa à l'entrée du Parc à Chelsea, via le boulevard Saint-Raymond, le boulevard de la Cité-des-Jeunes et l'autoroute 5. La navette fait ensuite la boucle du réseau des promenades, en faisant un arrêt au belvédère Champlain, mais ne dessert pas le lac Pink, un des grands attraits du Parc.

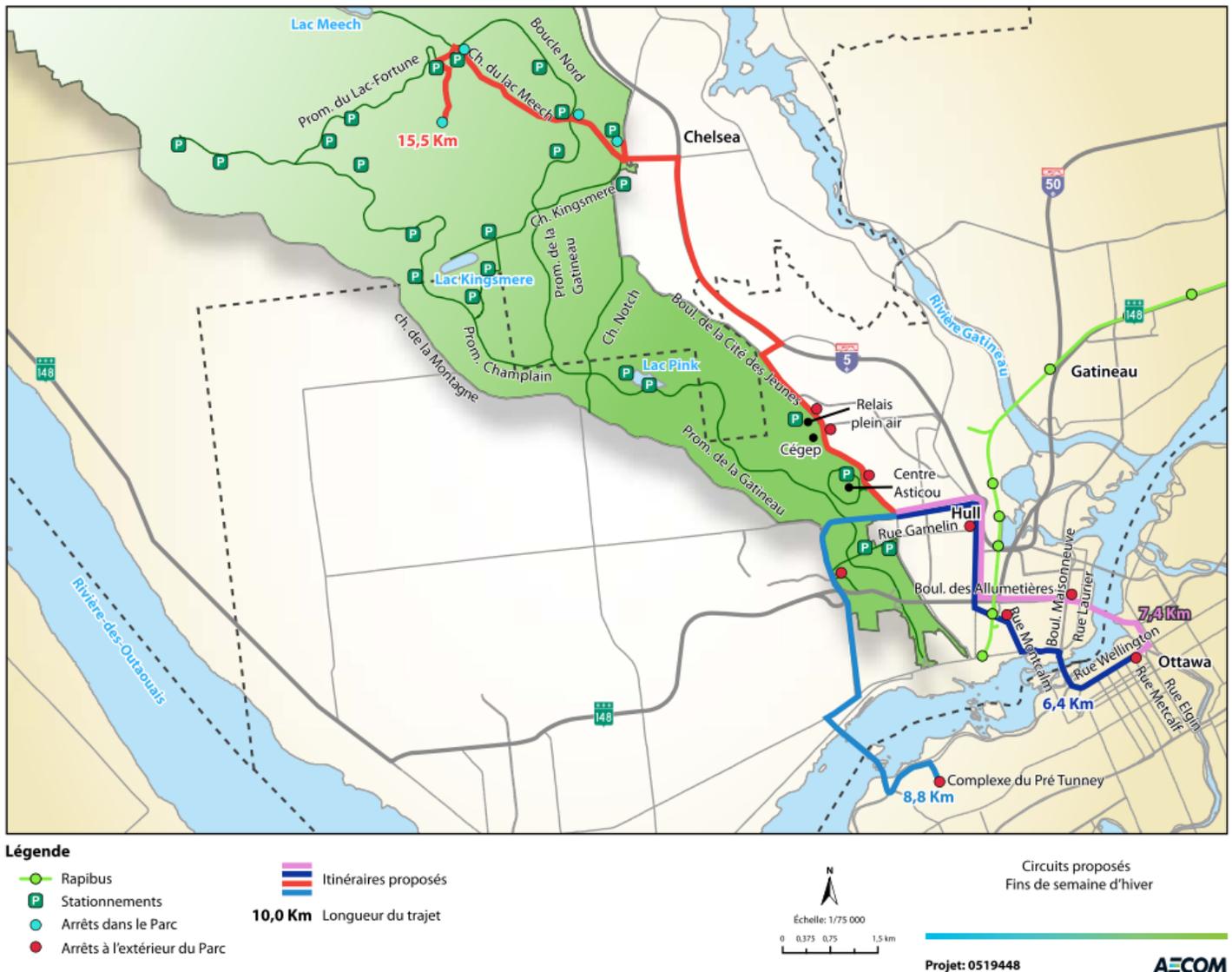
⁸ Plan d'action en vue d'établir un système de navettes pendant les fins de semaine du Coloris automnal 2003 dans le parc de la Gatineau, CCN, août 2003.

Figure A-1 Circuits proposés les fins de semaine d'automne



Dans le cas des fins des semaines d'hiver, le réseau des promenades est fermé à la circulation automobile et devient des sentiers de ski de fond. L'entrée au Parc se ferait par l'entrée Chelsea pour desservir les stationnements P8, P10 et le Camp Fortune. Les itinéraires proposés longent le boulevard de la Cité-des-Jeunes, pour ainsi donner accès au centre Asticou, au cégep et au Relais plein air, sites à partir desquels les sentiers sont accessibles. Pour accéder au boulevard de la Cité-des-Jeunes, trois itinéraires sont proposés : (i) via le pont Alexandra, les boulevards des Allumettières, Saint-Joseph et Saint-Raymond; (ii) via le pont du Portage, la rue Montcalm, les boulevards Saint-Joseph et Saint-Raymond; et (iii) via le pont Champlain et le boulevard Saint-Raymond. Dans les deux premiers cas, un arrêt à la Place Cartier est proposé.

Figure A-2 Circuits proposés les fins de semaine d’hiver



1.2.3 Période

Des périodes approximatives pour la mise en service de la navette sont proposées au Tableau A-2. Ces périodes devront être analysées plus en détail. Pour l’instant, les navettes sont proposées les samedis, dimanches et jours fériés. Les heures exactes du service sont à définir, qui pourront varier selon les saisons.

Tableau A-2 Destination et périodes de service des navettes

Destination	Période de l’année	Dates approximatives
Réseau des promenades	Fins de semaine d’automne	De la fin septembre à la 3 ^e fin de semaine d’octobre
Centre des visiteurs, P8, P10 et Camp Fortune	Fins de semaine d’hiver	Du début janvier à la mi-mars

1.2.4 Fréquence et localisation des arrêts

Des arrêts potentiels sont montrés sur les cartes précédentes. Ils sont dans des aires où du stationnement est disponible en milieu urbain et aux principaux sites d'intérêt dans le Parc. En milieu urbain, il est recommandé d'utiliser des stationnements existants qui sont peu utilisés les fins de semaine (édifices gouvernementaux, institutions scolaires, Parc-o-bus). Il pourrait être examiné d'agrandir le stationnement du Centre des visiteurs qui se trouve sur le circuit de la navette.

Les aires de stationnement aux principaux points d'embarquement des services des navettes devront offrir des espaces réservés aux personnes handicapées.

La connexion du circuit avec des stations du réseau majeur de transport en commun à Hull et Ottawa (Rapibus, Transitway, train léger) est recommandée. Pour le service de navettes l'hiver, il serait opportun d'offrir des arrêts à des endroits chauffés. L'ajout d'abris chauffés ou tempérés aux stationnements P8 et P10 pourrait être examiné.

À l'intérieur du Parc, la navette s'arrête aux belvédères, aux sentiers et aux sites patrimoniaux. La possibilité pour les visiteurs de débarquer à un point, de faire un trajet à pied, à vélo ou à ski et de reprendre la navette à la fin du trajet est favorable.

Afin de rendre le service attrayant, une fréquence élevée est requise. Ceci est particulièrement important l'hiver, où l'attente de la navette doit être minimale par temps froid.

1.2.5 Type d'autobus

La mise en service de navettes à l'intérieur du Parc doit prendre en compte la nature de la route sur le plan de la qualité de la surface, la structure, la largeur et le rayon de virage. Par exemple, la circulation de gros autobus pourrait être problématique dans certaines pentes abruptes du Parc et des espaces pour les manœuvres devraient être prévus dans les stationnements où les autobus s'arrêtent.

Il serait préférable que la navette soit équipée pour transporter des équipements tels que skis, vélos, glacières, poussettes, etc. Une option qui pourrait être envisagée l'automne est le service d'une remorque pour les vélos. De plus, les autobus devraient être adaptés pour les personnes en fauteuil roulant.

Les technologies des moteurs hybrides diesels-électriques ou entièrement électriques se sont grandement développées au cours des dernières années. Pour renforcer l'image d'un parc de conservation, le choix de véhicules moins polluants serait recommandable.

Dans le cas où deux services de navettes distincts seraient offerts pour se rendre au Parc et à l'intérieur du Parc, la dimension et la technologie des autobus à l'intérieur du Parc pourraient différer de ceux à l'extérieur du Parc.

1.2.6 Publicité

Le service de navettes doit s'accompagner d'une bonne campagne de publicité. Les guides touristiques devraient en faire mention.

1.2.7 Exclusivité

L'exclusivité du service de la navette sur le réseau des promenades assurerait une utilisation optimale. L'interdiction aux autres véhicules requiert cependant une gestion supplémentaire. Certains détails doivent être étudiés, par exemple si la période de fermeture aux automobilistes est la même que celle où la navette est en service. Dans le passé, la navette débutait à 9 h 30, mais l'exclusivité débutait à 12 h. Aussi, la possibilité d'autoriser le passage de voitures avec vignette pour handicapés doit être examinée.

Plan des déplacements durables du parc de la Gatineau

Toutefois, dans le cas de service de navettes sur le chemin du Lac-Meech l'hiver, l'interdiction aux automobilistes n'apparaît pas une option viable; ceci devra être analysé plus en détail. L'obligation de prendre une navette avec des équipements de ski, l'attente de la navette par temps froid, la fermeture de l'accès en automobile au Camp Fortune et la gestion du trafic local sur ce chemin municipal apparaissent des contraintes difficiles à répondre.

1.2.8 Financement

Le financement de la navette peut difficilement être comblé que par sa tarification. D'autres mécanismes de financement devront être mis en place. La tarification des stationnements ou de l'accès aux automobilistes serait une option.

Dans le cas où le service n'est pas exclusif, l'accès aux automobilistes ou aux stationnements devrait être payant. La navette payante ne peut pas être en compétition avec un accès gratuit en auto. Le coût pour l'automobile lors du service de navettes devrait être relativement plus élevé que le coût de l'utilisateur de la navette.

Des commanditaires pourraient également participer au financement de la navette. C'est le cas, entre autres, du parc national d'Acadie dans le Maine, où L.L. Bean, une entreprise d'équipements et de vêtements de plein air, a participé au financement de la navette « Island Explorer »⁹.

Ce service pourrait également être réalisé en partenariat avec des entreprises privées offrant des visites en autobus. Dans le cas de la navette d'hiver, une entente avec l'opérateur touristique pourrait permettre que le billet de la navette donne accès aux sentiers de ski.

⁹ Depuis 2002, L.L. Bean a contribué à plus de 3,25 M\$ à l'organisme « Friends of Acadia » pour protéger et conserver le parc au moyen de recherche scientifique, de programme d'éducation jeunesse et au financement de la navette Island Explorer.

Annexe B
Évaluation des mesures
d'interventions

Tableau B-1 Évaluation des mesures d'intervention

N°	Description des mesures	Activités complémentaires	Contrainte principale ou condition de succès	Enjeu principal rejoint (enjeu secondaire)	Priorité de l'enjeu principal (réf. section 3.6)	Conformité	Performance	Potentiel de réalisation	Responsabilité
1	Évaluer de manière continue la possibilité de fermer les chemins qui ne sont plus nécessaires	Réalisation de manière continue	<ul style="list-style-type: none"> S'assurer que la fermeture de ces routes ne prive pas l'accès à certaines activités présentes ou futures 	Fragmentation	T.É.	2	2	2	CCN Municipalité
2	Fermer et renaturaliser les chemins qui ont perdu leur pertinence	En fonction de la mesure 1	<ul style="list-style-type: none"> Nécessite l'évaluation continue de leur rôle 	Fragmentation (Faune, Déglçage)	T.É.	2	2	2	CCN Ville ou Municipalité
3	Encourager l'utilisation d'abrasifs écologiques dans le Parc		<ul style="list-style-type: none"> Nécessite la participation des Municipalités La sécurité des usagers doit être assurée par le maintien des routes 	Déglçage	M	0	1	1	V. Gatineau M. Chelsea
4	Interdire le stationnement sur l'accotement du chemin Eardley-Masham	Mesure 5	<ul style="list-style-type: none"> Requiert une hausse de la surveillance 	Faune	É	1	1	1	CCN MTQ
5	Aménager un stationnement à l'accès du sentier n° 56 le long du chemin Eardley-Masham	Mesure 4	<ul style="list-style-type: none"> Requiert de la surveillance contre le vandalisme L'interdiction du stationnement (mesure n° 4) encouragera l'utilisation du stationnement 	Faune	É	1	2	2	CCN
6	Collaborer à la mise en place de signalisation et de mesures de protection des espèces en péril entourant l'infrastructure routière		<ul style="list-style-type: none"> Requiert la participation du MTQ en ce qui concerne la signalisation le long du chemin Eardley-Masham 	Faune	É	1	2	1	CCN MTQ

Plan des déplacements durables du parc de la Gatineau

N°	Description des mesures	Activités complémentaires	Contrainte principale ou condition de succès	Enjeu principal rejoint (enjeu secondaire)	Priorité de l'enjeu principal (réf. section 3.6)	Conformité	Performance	Potentiel de réalisation	Responsabilité
7	Offrir des vélos en location en périphérie du Parc	Étude de marché	<ul style="list-style-type: none"> Les sites choisis doivent être à proximité de sentiers de vélo et si possible près de services en transport collectif Nécessite un réseau routier ou cyclable en bon état depuis les points de location Pourrait être réalisé en partenariat avec le secteur privé Vu la topographie du Parc, la location de vélos électriques pourrait être considérée 	GES	M	1	1	1	SP CCN
8	Offrir des vélos au camping du lac Philippe pour les déplacements internes		<ul style="list-style-type: none"> Génère des coûts opérationnels et de surveillance Doit être payant, mais peu dispendieux et facile d'utilisation 	GES	M	1	1	2	CCN
9	Installer des supports à vélos dans les stationnements desservant le Parc	Prioriser les sites les plus achalandés par les cyclistes	<ul style="list-style-type: none"> Vu la topographie du Parc, certains stationnements à vélo à l'intérieur du Parc risquent d'être peu utilisés 	GES	M	1	1	2	CCN V. Gatineau
10	Promouvoir le Relais plein air comme entrée principale en transport en commun	Assurer une meilleure fiabilité des services offerts au Relais plein air Réaliser conjointement avec les mesures 14, 15, 16 et 17	<ul style="list-style-type: none"> Requiert une meilleure fiabilité des services offerts au Relais plein air qui repose sur le travail de bénévoles Profiterait d'un lien officiel depuis le cégep 	TRANSP. COLL. (GES)	T.É.	1	2	2	CCN S.Priv.
11	Inciter la STO et OC Transpo à identifier les points d'entrée du Parc sur la carte du réseau des sociétés de transport	Réalisation conjointe à la mesure 12	<ul style="list-style-type: none"> Requiert la collaboration de la STO et d'OC Transpo La carte est mise à jour une fois par année durant l'été pour être publiée à la fin août 	TRANSP. COLL. (GES)	T.É.	1	1	2	STO OCT
12	Inciter la STO et OC Transpo à intégrer les points d'entrée aux Plani-Bus et Travel Planner	Réalisation conjointe à la mesure 11	<ul style="list-style-type: none"> Requiert la collaboration de la STO et d'OC Transpo Le site peut être mis à jour régulièrement; les entrées au Parc peuvent être ajoutées à tout moment de l'année 	TRANSP. COLL. (GES)	T.É.	1	1	2	STO OCT

Plan des déplacements durables du parc de la Gatineau

N°	Description des mesures	Activités complémentaires	Contrainte principale ou condition de succès	Enjeu principal rejoint (enjeu secondaire)	Priorité de l'enjeu principal (réf. section 3.6)	Conformité	Performance	Potentiel de réalisation	Responsabilité
13	Montrer les arrêts d'autobus sur la carte du Parc	Complète les mesures 11 et 12	<ul style="list-style-type: none"> Nécessite la mise à jour des cartes du Parc en fonction des modifications des services de transport 	TRANSP. COLL. (GES)	T.É.	1	1	2	CCN STO
14	Informers les touristes de l'accès du Parc en transport collectif	Informers les agences touristiques	<ul style="list-style-type: none"> Nécessite la participation des agences touristiques 	TRANSP. COLL. (GES)	T.É.	1	1	2	CCN Agence Tourisme
15	Ajouter de l'information relative au Parc aux arrêts d'autobus qui desservent le Parc	S'assurer qu'il y a des indications claires entre l'arrêt d'autobus et les sentiers du Parc	<ul style="list-style-type: none"> Risque de vandalisme 	TRANSP. COLL. (GES)	T.É.	1	1	2	CCN STO
16	Encourager la STO pour mettre en place des abribus aux arrêts desservant le Parc	Valider avec la STO si l'arrêt du Relais plein air respecte les critères de localisation d'abribus Réaliser conjointement avec les mesures 10 et 17	<ul style="list-style-type: none"> Il existe des critères de localisation des abribus par rapport à l'achalandage. Si la CCN désirait un abribus à un endroit spécifique, les coûts pourraient être partagés Des abribus « tempérés » sont à l'essai au POB des Allumettières. Il s'agit d'un projet pilote pour évaluer la rentabilité et le vandalisme Cette mesure devient plus intéressante si elle est combinée à une augmentation de l'offre en transport collectif (mesure 17) 	TRANSP. COLL. (GES)	T.É.	0	1 ^(*)	2	STO CCN

Plan des déplacements durables du parc de la Gatineau

N°	Description des mesures	Activités complémentaires	Contrainte principale ou condition de succès	Enjeu principal rejoint (enjeu secondaire)	Priorité de l'enjeu principal (réf. section 3.6)	Conformité	Performance	Potentiel de réalisation	Responsabilité
17	Encourager la STO à améliorer la desserte du Relais plein air la fin de semaine	Réaliser conjointement avec les mesures 10 et 16	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Il est difficile d'augmenter la fréquence la fin de semaine, lorsqu'elle n'est pas justifiée par la demande. ▪ La fréquence doit être la même tout le trimestre, il n'est pas possible de l'augmenter les fins de semaine de février seulement, par exemple. ▪ Pourrait être combiné à la desserte du cégep, puisqu'il est relativement bien desservi, même la fin de semaine ▪ Requiert une meilleure fiabilité des services offerts au Relais plein air qui repose sur le travail de bénévoles ▪ L'ajout d'un refuge à une distance raisonnable du Relais plein air augmenterait son attrait 	TRANSP. COLL. (GES)	T.É.	1	2	1	STO
18	Encourager la STO pour maintenir ou améliorer l'accès au Parc via le boulevard Saint-Raymond	Réaliser conjointement à la mesure 19	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'ajout d'un arrêt sur le boulevard Saint-Raymond près de la caserne de pompiers (direction nord) serait particulièrement intéressant avec la réalisation de la mesure 19 	TRANSP. COLL. (GES)	T.É.	1	1 ^(*)	2	STO
19	Encourager la STO à ajouter des supports à vélos sur les autobus desservant le Parc	Réaliser conjointement à la mesure 18	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La STO envisage au cours des prochaines années d'équiper certains de ses autobus avec des supports à vélos ▪ L'assignation d'autobus avec supports à vélos sur une ligne particulière (ligne qui dessert le Parc) peut toutefois engendrer des coûts d'opération supplémentaires ▪ Les arrêts d'autobus desservis doivent donner un accès facile au réseau cyclable 	TRANSP. COLL. (GES)	T.É.	1	1	1	STO

Plan des déplacements durables du parc de la Gatineau

N°	Description des mesures	Activités complémentaires	Contrainte principale ou condition de succès	Enjeu principal rejoint (enjeu secondaire)	Priorité de l'enjeu principal (réf. section 3.6)	Conformité	Performance	Potentiel de réalisation	Responsabilité
20	Faciliter la desserte du parc par les taxis-bus	Mise en place d'une structure mixte de transport des personnes Évaluer les besoins avec les responsables de la MRC	<ul style="list-style-type: none"> Des débarcadères ou des aires d'attente pour ces taxis-bus pourraient être aménagés 	TRANSP. COLL. (GES A-5)	T.É.	1	2	2	CCN MRC
21	Suivre le développement du train à vapeur vers Chelsea et Wakefield et voir les possibilités de faire des liens avec le Parc	N'apparaît pas comme un projet viable pour l'instant	<ul style="list-style-type: none"> Les probabilités de réalisation sont en fonction des investissements dans ce projet et de la remise en service du train La gare de Chelsea est à plus de 2 km de l'entrée du Parc; un service de rabattement serait également nécessaire 	TRANSP. COLL. (GES)		1	1	0	CCN
22	Élaborer une charte du partage de la route	Consulter les groupes de cyclistes et d'activités de plein air En faire une bonne divulgation	<ul style="list-style-type: none"> Les messages doivent donner des indications claires Nécessite la volonté des divers utilisateurs (automobilistes et cyclistes) Sera efficace s'il bénéficie d'une bonne visibilité 	Cohabitation	T.É.	1	1	2	CCN
23	Sensibiliser pour contrer la vitesse excessive	Mesure 24	<ul style="list-style-type: none"> Doit être renforcé par de la surveillance policière Des panneaux indicateurs de vitesse réelle pourraient être utilisés 	Vitesse (Cohabitation)	É	0	1	2	CCN
24	Accroître les contrôles policiers pour le respect des vitesses maximales	Mesure 23	<ul style="list-style-type: none"> Puisque la CCN n'a pas le contrôle sur les activités de surveillance à l'intérieur du Parc, elle dépend de la participation des corps policiers (GRC, MRC des Collines) Ressources restreintes des corps policiers peuvent amoindrir l'efficacité de cette mesure Pourrait être combiné à un système de photo-radar 	Vitesse (Cohabitation)	É	1	2	1	GRC MRC

Plan des déplacements durables du parc de la Gatineau

N°	Description des mesures	Activités complémentaires	Contrainte principale ou condition de succès	Enjeu principal rejoint (enjeu secondaire)	Priorité de l'enjeu principal (réf. section 3.6)	Conformité	Performance	Potentiel de réalisation	Responsabilité
25	Sensibiliser pour favoriser le covoiturage et les modes alternatifs		<ul style="list-style-type: none"> La saturation et la tarification des stationnements favorisent le covoiturage Sera plus efficace si le Parc est bien desservi par le transport en commun et par un bon réseau cyclable 	Automne-Hiver-Été (GES, A-5 Cohabitation)	T.É.	1	1	2	CCN
26	Évaluer les possibilités de pavage stratégique des accotements sur les promenades	Effectuer une étude pour évaluer les sites où ces élargissements seraient appropriés pour la sécurité et où ils seraient techniquement réalisables	<ul style="list-style-type: none"> Devrait s'accompagner du marquage des lignes de rive pour bien délimiter les zones réservées au vélo Le marquage des voies de circulation devrait restreindre la largeur des voies à moins de 3,2 m pour limiter la vitesse Pourrait être en contradiction avec le Plan du patrimoine culturel L'ajout de surfaces pavées doit se faire sans affecter l'aspect naturel du Parc 	Cohabitation	T.É.	1	2	1	CCN
27	Examiner la possibilité de fermer davantage la « boucle nord » aux automobilistes	Évaluer l'impact sur les conditions de circulation du chemin du Lac-Meech	<ul style="list-style-type: none"> Génère du trafic supplémentaire sur le chemin du Lac-Meech Limite l'accès à un stationnement, mais à aucun sentier L'impact est limité pour les automobilistes, puisque cette route est moins panoramique que les autres sections du réseau des promenades Sa topographie relativement douce rend la boucle nord attrayante pour un grand nombre d'utilisateurs en mode actif 	Cohabitation (GES)	T.É.	1	2	2	CCN M. Chelsea
28	Intégrer le parc de la Gatineau comme destination dans le projet de signalisation des sentiers de la CCN et des réseaux municipaux	Participer aux rencontres du Comité interagence de sentiers polyvalents	<ul style="list-style-type: none"> Cette question peut être traitée par le comité interagence de sentiers polyvalents (Ville de Gatineau, Ville d'Ottawa et la CCN) 	Cyclable	É	1	1	2	CCN Municipalité

Plan des déplacements durables du parc de la Gatineau

N°	Description des mesures	Activités complémentaires	Contrainte principale ou condition de succès	Enjeu principal rejoint (enjeu secondaire)	Priorité de l'enjeu principal (réf. section 3.6)	Conformité	Performance	Potentiel de réalisation	Responsabilité
29	Aménager un lien cyclable et piétonnier vers l'accueil Sud à partir de la promenade du Lac-des-Fées		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sa configuration dépend de la fermeture de la rue Gamelin dans la partie ouest ▪ Doit être direct (contrairement au sentier récréatif au sud de la rue Gamelin) et doit permettre la cohabitation des piétons et cyclistes (contrairement à la bande cyclable dans la partie est) 	Cyclable (GES)	É	1	1	2	CCN V. Gatineau
30	Encourager la Ville de Gatineau pour améliorer la connexion entre le sentier des Voyageurs et les sentiers du parc de la Gatineau		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fait partie du Plan directeur du réseau cyclable de la Ville de Gatineau 	Cyclable (GES)	É	1	2	2	V. Gatineau CCN
31	Encourager la Ville de Gatineau pour aménager un lien cyclable entre le chemin Pink et la promenade de la Gatineau	Étude du tracé dans la partie du Parc	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fait partie du Plan directeur du réseau cyclable de la Ville de Gatineau 	Cyclable (GES, Accès ouest)	É	2	2	2	V. Gatineau CCN
32	Encourager la Municipalité de Chelsea pour aménager une bande cyclable le long du chemin d'Old Chelsea et du Lac-Meech	Étude de faisabilité	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'ajout d'un lien cyclable sur le chemin d'Old Chelsea est actuellement à l'étude par la Municipalité de Chelsea et le MTQ ▪ Sur le chemin du Lac-Meech, l'emprise doit être suffisante 	Cyclable Vitesse (GES Cohabitation)	É	2	3	2	M. Chelsea MTQ CCN
33	Encourager la Municipalité de Chelsea pour aménager une bande cyclable le long du chemin de la Mine et sur le chemin Notch entre les chemins de la Mine et Kingsmere	Étude de faisabilité Coordonner avec le Plan directeur de transport actif	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'emprise doit être suffisante ▪ Représente des coûts importants pour la Municipalité de Chelsea 	Cyclable (GES)	É	2	2	1	M. Chelsea SC CCN

Plan des déplacements durables du parc de la Gatineau

N°	Description des mesures	Activités complémentaires	Contrainte principale ou condition de succès	Enjeu principal rejoint (enjeu secondaire)	Priorité de l'enjeu principal (réf. section 3.6)	Conformité	Performance	Potentiel de réalisation	Responsabilité
34	Encourager les Municipalités pour aménager des bandes cyclables le long du chemin Notch, depuis le chemin de la Montagne, incluant des connexions au réseau des promenades et au sentier no 15	Étude de faisabilité Coordonner avec le Plan directeur de transport actif	<ul style="list-style-type: none"> La topographie peut rendre ce trajet difficile à vélo Ce chemin est sur le territoire de deux municipalités Il pourrait y avoir des impacts écologiques négatifs (coupe d'arbres, ajout de pavage) 	Cyclable (GES, Accès ouest)	É	2	2	1	V. Gatineau M. Chelsea S. Chelsea CCN
35	Évaluer les possibilités d'aménager des liens cyclables dans certains corridors écologiques	Étude de faisabilité Convenir des opportunités avec les Municipalités	<ul style="list-style-type: none"> Plusieurs terrains impliqués sont de propriété privée 	Cyclable (GES)	É	1	1	1	CCN Municipalités
36	Encourager les Municipalités et le MTQ pour aménager un lien cyclable entre le milieu urbain et le lac Philippe dans une perspective de cyclotourisme	Étude de faisabilité	<ul style="list-style-type: none"> Le tracé exact n'est pas défini pour l'instant 	Cyclable (GES)	É	1	1	1	CCN S. Chelsea M. Chelsea M. La Pêche MTQ VQ V. Gatineau
37	Fermer le réseau des promenades la nuit	Étude bénéfices-coûts	<ul style="list-style-type: none"> Le coût de la gestion de la fermeture doit être inférieur aux bénéfices Implication quotidienne du personnel Restreint l'accessibilité pour les activités nocturnes (ex. : observation d'étoiles) La période exacte doit être déterminée 	Nocturne (Faune, GES, Vitesse)	M	1	2	1	CCN
38	Évaluer l'impact des sentiers non officiels et l'opportunité d'officialiser un sentier à la rue de la Brise	Étude de faisabilité	<ul style="list-style-type: none"> Le sentier doit se connecter au réseau des promenades Le sentier existe déjà dans le réseau de sentiers d'hiver 	Accès ouest	M	1	1	2	CCN V. Gatineau
39	Collaborer avec la Ville de Gatineau pour réaménager l'intersection A.-Taché/Bégin/prom. de la Gatineau		<ul style="list-style-type: none"> Un réaménagement à l'intersection de la rue Bégin est à l'étude par la Ville de Gatineau 	Taché	F	1	2	2	V. Gatineau CCN

Plan des déplacements durables du parc de la Gatineau

N°	Description des mesures	Activités complémentaires	Contrainte principale ou condition de succès	Enjeu principal rejoint (enjeu secondaire)	Priorité de l'enjeu principal (réf. section 3.6)	Conformité	Performance	Potentiel de réalisation	Responsabilité
40	Promouvoir les secteurs et périodes moins achalandés	Évaluer l'offre et la demande pour donner des messages cohérents – Améliorer la signalisation des sentiers en périphérie du Parc	<ul style="list-style-type: none"> Nécessite une bonne connaissance des périodes et des sites de fort achalandage pour donner un message cohérent Serait plus efficace avec l'amélioration de la signalisation des sentiers en périphérie du Parc 	Automne-Hiver-Été	T.É.	0	1	2	CCN
41	Fournir l'information sur les places en stationnement disponibles par de l'affichage dynamique aux entrées du Parc	Étude bénéfices-coûts	<ul style="list-style-type: none"> Les stationnements doivent être aménagés pour ségréguer les entrées et les sorties Serait nécessaire seulement durant quelques périodes de l'année L'information doit être précise L'accès à l'information par Internet augmenterait l'utilisation 	Automne- Hiver-Été <i>(GES)</i>	T.É.	1	1	1	CCN
42	Mettre en service une navette de l'entrée sud (Gamelin) au Belvédère Champlain les fins de semaine de la période automnale (option : départ des centres-villes)	Étude coûts-bénéfices détaillée pour déterminer de manière précise l'itinéraire, la fréquence, la tarification, etc.	<ul style="list-style-type: none"> L'exclusivité du service du transport collectif favoriserait son utilisation Si le service n'est pas exclusif, l'accès aux automobilistes ou les stationnements devraient être tarifés pour rendre le service compétitif Le service doit s'accompagner de beaucoup de publicité La fréquence doit être suffisamment élevée pour répondre à la demande et pour rendre le service attrayant Certains services pourraient être équipés de remorques pour vélos La tarification du service peut être insuffisante pour financer le service La tarification des stationnements ou des automobilistes pourrait participer au financement Des commanditaires ou du partenariat avec des opérateurs touristiques pourraient contribuer au financement 	Automne <i>(GES, TRANSP. COLL.)</i>	T.É.	2	3	1	CCN STO OC Transpo V. Gatineau

Plan des déplacements durables du parc de la Gatineau

N°	Description des mesures	Activités complémentaires	Contrainte principale ou condition de succès	Enjeu principal rejoint (enjeu secondaire)	Priorité de l'enjeu principal (réf. section 3.6)	Conformité	Performance	Potentiel de réalisation	Responsabilité
43	Mettre en service une navette du Centre des visiteurs de Chelsea aux P8/P10/Camp Fortune les fins de semaine d'hiver (option : départ des centres-villes)	Étude coûts-bénéfices détaillée pour déterminer de manière précise l'itinéraire, la fréquence, la tarification, etc.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'accès au Camp Fortune et aux résidences ainsi que le climat hivernal font en sorte que le service ne peut pas être exclusif ▪ Il pose des difficultés opérationnelles, dont le transport de l'équipement et l'attente par temps froid ▪ La fréquence doit être suffisamment élevée pour répondre à la demande et pour rendre le service attrayant ▪ La tarification du service ne sera pas suffisante à financer le service ▪ La tarification des stationnements ou des automobilistes pourrait participer au financement ▪ Des commanditaires ou du partenariat avec des opérateurs touristiques pourraient contribuer au financement ▪ Une entente avec l'opérateur touristique pourrait permettre que la passe de ski soit gratuite avec le billet de la navette ▪ Le Camp Fortune vit des surcharges de stationnement et pourrait avoir un intérêt 	Hiver (GES, TRANSP. COLL.)	T.É.	2	2	1	CCN STO OC Transpo V. Gatineau M. Chelsea S.Priv.

Plan des déplacements durables du parc de la Gatineau

N°	Description des mesures	Activités complémentaires	Contrainte principale ou condition de succès	Enjeu principal rejoint (enjeu secondaire)	Priorité de l'enjeu principal (réf. section 3.6)	Conformité	Performance	Potentiel de réalisation	Responsabilité
44	Nouvelles sources de financement en support aux services de navettes	Étude coûts-bénéfices détaillée	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Risque d'entraîner une controverse publique ▪ Les coûts opérationnels doivent être couverts par la tarification ▪ Nécessite une surveillance des stationnements ▪ L'utilisation des nouvelles technologies réduit les coûts de gestion (ex. : bornes solaires) ▪ La tarification doit être raisonnable ▪ La tarification doit être intégrée au cadre tarifaire s'appliquant à l'accès aux activités ▪ Les revenus devraient être utilisés pour d'autres services du Parc ▪ Peut encombrer les stationnements gratuits municipaux en périphérie du Parc 	Automne-Hiver (GES)	T.É.	1	2	1	CCN
45	Étudier la possibilité de créer un sentier d'hiver longeant la promenade de la Gatineau entre la rue Gamelin et le boul. A.-Taché	Étude de faisabilité	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Au nord des Allumettières, le sentier existant longe la promenade qui est déneigée. Des débris pourraient être projetés sur le sentier ▪ Génère des coûts d'entretien ▪ Des services adéquats doivent être offerts au départ du sentier 	Hiver	T.É.	1	1	1	CCN
46	Créer un sentier d'hiver entre le centre-village de Chelsea et le réseau de sentiers du Parc	Coordonner avec le Plan directeur de transport actif	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La Municipalité de Chelsea est intéressée à améliorer les liens entre le village et le réseau de sentiers du Parc ▪ Un sentier reliant le stationnement du Centre des visiteurs au réseau pourrait être envisagé. Ceci amènerait toutefois davantage de pression sur ce stationnement qui est déjà passablement occupé 	Hiver	T.É.	1	1	2	CCN M. Chelsea S. Chelsea

Plan des déplacements durables du parc de la Gatineau

N°	Description des mesures	Activités complémentaires	Contrainte principale ou condition de succès	Enjeu principal rejoint (enjeu secondaire)	Priorité de l'enjeu principal (réf. section 3.6)	Conformité	Performance	Potentiel de réalisation	Responsabilité
47	Suivre l'évolution de l'achalandage au stationnement dans la Vallée Meech		<ul style="list-style-type: none"> L'observation de l'occupation du stationnement devra être réalisée de manière régulière 	A-5 (GES)	F	0	2	2	CCN

Annexe C
Enjeux et mesures
d'interventions

Tableau C-1 Impacts écologiques – Enjeux et mesures de solution

N°	Enjeu	N°	Solution
1	La présence de routes cause de la fragmentation d'habitats	1	Évaluer de manière continue la possibilité de fermer les chemins qui ne sont plus nécessaires
		2	Fermer et renaturaliser les chemins qui ont perdu leur pertinence
2	Effet néfaste des sels de déglacage	3	Encourager l'utilisation d'abrasifs écologiques dans le Parc
3	Collision avec la faune en péril	4	Interdire le stationnement sur l'accotement du chemin Eardley-Masham
		5	Aménager un stationnement à l'accès du sentier n° 56 le long du chemin Eardley-Masham
		6	Collaborer à la mise en place de signalisation et de mesures de protection des espèces en péril entourant l'infrastructure routière
4	Participation aux émissions régionales de gaz à effet de serre	7	Offrir des vélos en location en périphérie du Parc
		8	Offrir des vélos au camping du lac Philippe pour les déplacements internes
		9	Installer des supports à vélos dans les stationnements desservant le Parc
		10-15	Promouvoir les services existants de transport en commun
		16-21	Encourager le développement de nouveaux services de transport en commun vers le Parc
		25	Sensibiliser pour favoriser le covoiturage et les modes alternatifs
		29-36	Encourager l'aménagement de liens pour les modes actifs
		41	Fournir l'information sur les places en stationnement disponibles par de l'affichage dynamique aux entrées du Parc
		42-43	Instaurer un service de navettes
44	Nouvelles sources de financement en support aux services de navettes		

Tableau C-2 Expérience de qualité pour tous – Enjeux et mesures de solution

N°	Enjeu	N°	Solution
5	Manque de services en transport collectif pour se rendre au Parc	10	Promouvoir le Relais plein air comme entrée principale en transport en commun
		11	Inciter la STO et OC Transpo à identifier les points d'entrée du Parc sur la carte du réseau des sociétés de transport
		12	Inciter la STO et OC Transpo à intégrer les points d'entrée aux Plani-Bus et Travel Planner
		13	Montrer les arrêts d'autobus sur la carte du Parc
		14	Informers les touristes de l'accès du Parc en transport collectif
		15	Ajouter de l'information relative au Parc aux arrêts d'autobus qui desservent le Parc
		16	Encourager la STO pour mettre en place des abribus aux arrêts desservant le Parc
		17	Encourager la STO à améliorer la desserte du Relais plein air la fin de semaine
		18	Encourager la STO pour maintenir ou améliorer l'accès au Parc via le boulevard Saint-Raymond
		19	Encourager la STO à ajouter des supports à vélos sur les autobus desservant le Parc
		20	Faciliter la desserte du Parc par les taxis-bus
		21	Suivre le développement du train à vapeur vers Chelsea et Wakefield et voir les possibilités de faire des liens avec le Parc
6	Cohabitation auto-vélo sur le réseau des promenades	42	Mettre en service une navette de l'entrée sud (Gamelin) au belvédère Champlain les fins de semaine de la période automnale (option : départ des centres-villes)
		43	Mettre en service une navette du Centre des visiteurs de Chelsea aux P8/P10/Camp Fortune les fins de semaine d'hiver (option : départ des centres-villes)
		22	Élaborer une charte du partage de la route
		23	Sensibiliser pour contrer la vitesse excessive
		24	Accroître les contrôles policiers pour le respect des vitesses maximales
		25	Sensibiliser pour favoriser le covoiturage et les modes alternatifs
26	Évaluer les possibilités de pavage stratégique des accotements sur les promenades		
27	Examiner la possibilité de fermer davantage la « boucle nord » aux automobilistes		

Plan des déplacements durables du parc de la Gatineau

N°	Enjeu	N°	Solution
7	Certains liens cyclables donnant accès au Parc sont manquants ou moins attrayants	28	Intégrer le parc de la Gatineau comme destination dans le projet de signalisation des sentiers de la CCN et des réseaux municipaux
		29	Aménager un lien cyclable et piétonnier vers l'accueil Sud à partir de la promenade du Lac-des-Fées
		30	Encourager la Ville de Gatineau pour améliorer la connexion entre le sentier des Voyageurs et les sentiers du parc de la Gatineau
		31	Encourager la Ville de Gatineau pour aménager un lien cyclable entre le chemin Pink et la promenade de la Gatineau
		32	Encourager la Municipalité de Chelsea pour aménager une bande cyclable le long du chemin d'Old Chelsea et du Lac-Meech
		33	Encourager la Municipalité de Chelsea pour aménager une bande cyclable le long du chemin de la Mine et sur le chemin Notch entre les chemins de la Mine et Kingsmere
		34	Encourager les Municipalités pour aménager des bandes cyclables le long du chemin Notch depuis le chemin de la Montagne, incluant des connexions au réseau des promenades et au sentier n° 15
		35	Évaluer les possibilités d'aménager des liens cyclables dans certains corridors écologiques
		36	Encourager les Municipalités pour aménager un lien cyclable entre le milieu urbain et le lac Philippe dans une perspective de cyclotourisme
8	Vitesse excessive sur le réseau des promenades et sur le chemin du Lac-Meech	23	Sensibiliser pour contrer la vitesse excessive
		24	Accroître les contrôles policiers pour le respect des vitesses maximales
		32	Collaborer avec la Municipalité de Chelsea pour aménager une bande cyclable le long du chemin d'Old Chelsea et du Lac-Meech
9	Vandalisme et bruits causés par la circulation nocturne	37	Fermer le réseau des promenades la nuit
10	Manque d'accès au Parc pour les résidents du côté ouest du Parc	31	Encourager la Ville de Gatineau pour aménager un lien cyclable entre le chemin Pink et la promenade de la Gatineau
		34	Encourager les Municipalités pour aménager des bandes cyclables le long du chemin Notch depuis le chemin de la Montagne, incluant des connexions au réseau des promenades et au sentier n° 15
		38	Évaluer l'impact des sentiers non officiels et l'opportunité d'officialiser un sentier à la rue de la Brise
11	Zones de circulation conflictuelles à l'intersection du boulevard Alexandre-Taché, de la promenade de la Gatineau et de la rue Bégin	39	Collaborer avec la Ville de Gatineau pour réaménager l'intersection A.-Taché/Bégin/prom. de la Gatineau

Tableau C-3 Gestion des périodes de pointe – Enjeux et mesures de solution

N°	Enjeu	N°	Solution
12	Congestion près de l'entrée sud (promenade Gatineau et Gamelin) et saturation des stationnements le long de l'itinéraire Gamelin-belvédère Champlain durant la période automnale	25	Sensibiliser pour favoriser le covoiturage et les modes alternatifs
		40	Promouvoir les secteurs et périodes moins achalandés
		41	Fournir l'information sur les places en stationnement disponibles par de l'affichage dynamique aux entrées du Parc
		42	Mettre en service une navette de l'entrée sud (Gamelin) au belvédère Champlain les fins de semaine de la période automnale (option : départ des centres-villes)
		44	Nouvelles sources de financement en support aux services de navettes
13	Congestion près du Centre des visiteurs à Chelsea et saturation des stationnements (P3, P8, P9, P10 et Camp Fortune) les fins de semaine d'hiver	25	Sensibiliser pour favoriser le covoiturage et les modes alternatifs
		40	Promouvoir les secteurs et périodes moins achalandés
		41	Fournir l'information sur les places en stationnement disponibles par de l'affichage dynamique aux entrées du Parc
		43	Mettre en service une navette du Centre des visiteurs de Chelsea aux P8/P10/Camp Fortune les fins de semaine d'hiver (option : départ des centres-villes)
		44	Nouvelles sources de financement en support aux services de navettes
		45	Étudier la possibilité de créer un sentier d'hiver longeant la promenade de la Gatineau entre la rue Gamelin et le boul. A.-Taché
		46	Créer un sentier d'hiver entre le centre-village de Chelsea et le réseau de sentiers du Parc
14	Saturation des stationnements au lac Meech (P11, P12 et P13) les fins de semaine d'été	25	Sensibiliser pour favoriser le covoiturage et les modes alternatifs
		40	Promouvoir les secteurs et périodes moins achalandés
		41	Fournir l'information sur les places en stationnement disponibles par de l'affichage dynamique aux entrées du Parc
15	Pression anticipée sur les infrastructures d'accueil des zones plus au nord à la suite du prolongement de l'A-5	20	Faciliter la desserte du Parc par les taxis-bus
		25	Sensibiliser pour favoriser le covoiturage
		41	Fournir l'information sur les places en stationnement disponibles par de l'affichage dynamique aux entrées du Parc
		47	Suivre l'évolution de l'achalandage du secteur de la Vallée du ruisseau Meech