

# PLAN DIRECTEUR VÉLO 2020-30

Rapport synthèse

**MRC du VAL SAINT-FRANÇOIS**

*Novembre 2020*

# 1. DIAGNOSTIC STRATÉGIQUE

## 1.1 PORTRAIT ET DIAGNOSTIC DU RÉSEAU CYCLABLE RÉGIONAL EXISTANT

Un bref portrait du réseau cyclable régional existant est exposé dans cette section. Nous présentons également une estimation budgétaire des coûts d'entretien et de réfection annuels requis pour maintenir et pérenniser ces actifs. Les coûts types utilisés sont basés sur une étude réalisée conjointement avec Vélo Québec et l'Association des réseaux cyclables du Québec en 2007 et actualisés en 2017 pour le ministère des Transports du Québec.

### 1.1.1 *Sentier de l'ardoise*

Le sentier de l'Ardoise (23 km) relie les municipalités de Bonsecours, Lawrenceville, Valcourt et Racine. Ce réseau cyclable est peu connu et peu fréquenté. 13 km sont en site propre et 10 km sont sur route en voie partagée ou sur accotements asphaltés. Certains droits de passage ne sont pas pérennisés. On y retrouve de beaux tronçons et de belles haltes. C'est un réseau à découvrir !

### 1.1.2 *Sentier de la Rive*

Le sentier de la Rive (24,7 km) relie le réseau cyclable de la ville de Sherbrooke jusqu'à Richmond, en passant par Windsor. Près de 9 km sont en propre, 14,5 km en chaussée partagée et 1,5 sur accotement asphalté. Les tronçons bordant la rivière Saint-François sont majestueux. Le sentier de la Rive fait partie de la Route verte et du Grand Sentier.

Toutefois, des problématiques majeures persistent et des actions de mise à niveau doivent être entreprises. La problématique du Chemin de la Rivière (Windsor), aménagement en chaussée désignée de 5 km, est essentiellement reliée à la présence de la circulation de véhicules lourds (huit gravières localisées sur ce tronçon). Également, un tronçon de 900 mètres en site propre en terrain inondable et limitrophe à Sherbrooke doit être mis aux normes afin de répondre aux critères de sécurité et de confort de la Route verte.

### 1.1.3 *Sentier de la Vallée*

Le sentier de la Vallée est exclusivement en site propre sur 11,51 km. Les paysages ruraux sont magnifiques. Le sentier fait le pont entre les MRC du Val Saint-François et des Sources, reliant ainsi la région des Cantons-de-l'Est à celle du Centre-du-Québec. La gare de Richmond revêt un beau potentiel de développement considérant sa localisation et son caractère patrimonial. L'embellissement du stationnement et de la section pique-nique ainsi que l'ajout de services dédiés au vélo, telle borne de réparation pourrait mettre davantage en valeur la gare.

### 1.1.4 Synthèse

Le réseau cyclable régional de la MRC est un actif de grande valeur. Toutefois, des investissements sont nécessaires pour améliorer la qualité du réseau. Le budget annuel requis est estimé à 200 000 \$, alors que le budget actuel est de 130 000 \$. Le déficit d'entretien annuel est donc estimé à 70 000 \$. À cela s'ajoutent des travaux spéciaux et urgents à réaliser sur le chemin de la Rivière et la zone inondable du sentier de la Rive, estimé temporairement à 180 000 \$.

**Tableau 1. Synthèse des coûts annuels d'entretien réseau cyclable régional et déficit d'investissement**

<b>SYNTHÈSE LA CANTONNIÈRE : (ARDOISE, RIVE, VALLÉE)</b>	<b>TOTAL ANNUALISÉ</b>	<b>BUDGET SPÉCIAL</b>
Budget requis pour l'entretien et la réfection du sentier de l'Ardoise	70 000 \$	
Entretien et réfection des sections des sentiers de la Vallée et de la Rive (Route verte)	130 000 \$	180 000 \$
Total budget annuel requis	200 000 \$	
Budget actuel	130 000 \$	
<b>Déficit d'investissement annuel</b>	<b>70 000 \$</b>	

## 2. ENJEUX STRATÉGIQUES

### 2.1 LES ENJEUX

L'analyse du réseau cyclable régional existant, des forces/opportunités et défis nous permet d'identifier les principaux enjeux liés au développement du vélo sur le territoire de la MRC. Ces enjeux sont à la base des choix stratégiques.

Le diagnostic a fait ressortir cinq enjeux stratégiques :

1. La consolidation et la mise en valeur du réseau régional
  - Sentiers de l'Ardoise, de la Rive et de la Vallée
2. L'amélioration de la connectivité du réseau cyclable
  - Connectivité entre les municipalités et les réseaux cyclables actuels et futurs
3. L'accès à du vélo de proximité pour tous
  - Transport actif, vélo parc, sentiers de proximité
4. La structuration d'une activité touristique vélo
  - Circuits, partenaires touristiques et développement économique local
5. Le financement et la gouvernance du réseau cyclable
  - Efficacité et efficience de l'entretien – modèle de gouvernance

# 3. VISION ET ORIENTATIONS

## 3.1 VISION VÉLO 2035

Ainsi, la vision de développement du réseau cyclable dans les 15 prochaines années se définit ainsi :

*FAIRE DU VAL SAINT-FRANÇOIS, UN LIEU RECONNU POUR LA PRATIQUE DU VÉLO SUR TOUT LE TERRITOIRE, TANT POUR LES CITOYENS QUE LES VISITEURS, GRÂCE À SON RÉSEAU CYCLABLE DE QUALITÉ, BIEN CONNECTÉ ET METTANT EN VALEUR LES ATTRAITS CULTURELS ET PAYSAGERS*

## 3.2 ORIENTATIONS ET AXES D'INTERVENTION

La réalisation de cette vision repose sur 9 axes d'intervention prioritaires, présentés au tableau 2 :

Tableau 2. Orientations et axes d'intervention

UN RÉSEAU CYCLABLE RÉGIONAL DE QUALITÉ	
Axe 1	Mettre aux normes le sentier de la Rive
Axe 2	Planifier et réaliser les travaux de mise en valeur des sentiers de la Rive et de la Vallée
Axe 3	Planifier et réaliser les travaux de mise en valeur du sentier de l'Ardoise
UN RÉSEAU CYCLABLE BIEN CONNECTÉ	
Axe 4	Connecter le sentier de l'Ardoise au parc national du Mont-Orford via l'ancienne emprise ferroviaire
Axe 5	Connecter Saint-Denis-de-Brompton au réseau cyclable du parc national du Mont-Orford
Axe 6	Aménager un réseau de voies cyclables sur route permettant de connecter les municipalités au réseau cyclable régional
Axe 7	Favoriser des initiatives municipales en faveur du développement d'une culture vélo
UNE ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE QUI RIME AVEC LE VÉLO	
Axe 8	Solliciter la participation des entreprises en faveur du développement du vélo
Axe 9	Structurer et commercialiser l'offre vélo

## 4. MISE EN ŒUVRE

### 4.1 PLAN D'ACTION TRIENNAL

Les axes d'intervention se déclinent en actions planifiées sur les années 2020 à 2023. Ci-dessous le plan de mise en œuvre 2020-2023.

Tableau 3. Plan d'action triennal axe 1

UN RÉSEAU CYCLABLE RÉGIONAL DE QUALITÉ	Année
<b>Mettre aux normes le sentier de la Rive</b>	
Assurer le suivi aux analyses techniques et recherche de financement pour la mise aux normes du chemin de la Rivière	2020
Rencontrer les propriétaires des gravières pour prise de mesures de mitigation	2021
Réaliser les travaux sur le chemin de la Rivière	2021
Assurer le suivi pour la réalisation des travaux et recherches de financement pour la mise aux normes de la zone inondable	2021
Réaliser les travaux dans la zone inondable	2021

Tableau 4. Plan d'action triennal axe 2

UN RÉSEAU CYCLABLE RÉGIONAL DE QUALITÉ	Année
<b>Planifier et réaliser les travaux de mise en valeur des sentiers de la Rive et de la Vallée</b>	
Donner un mandat à une firme externe pour la réalisation d'un plan directeur d'entretien et d'investissement 2020-30 et assurer le suivi	2021
Coordonner et assurer les travaux d'entretien et de réfection des infrastructures	2021-2022 2023
Rédiger et signer des protocoles d'entente avec les municipalités limitrophes et assurer le suivi	2021
Former un comité technique municipalités – MRC et assurer le suivi	2023
Valider et optimiser si nécessaire le financement municipal (péréquation)	2022

**Tableau 5. Plan d'action triennal axe 3**

<b>UN RÉSEAU CYCLABLE RÉGIONAL DE QUALITÉ</b>	<b>Année</b>
<b>Planifier et réaliser les travaux de mise en valeur du sentier de l'Ardoise</b>	
Donner un mandat à une firme externe pour la réalisation d'un plan directeur d'entretien et d'investissement 2020-30	2020
Assurer la pérennité des droits de passage	2021
Coordonner et assurer les travaux d'entretien et de réfection des infrastructures	2021-2023
Coordonner et assurer la réalisation d'un plan de balisage et de signalisation	2022-2023
Former un comité technique municipalités – MRC et assurer le suivi	2022-2023
Valider et optimiser si nécessaire le financement municipal (péréquation)	2022

**Tableau 6. Plan d'action triennal axe 4**

<b>UN RÉSEAU CYCLABLE BIEN CONNECTÉ</b>	<b>Année</b>
<b>Connecter le sentier de l'Ardoise et Kingsbury au PNMO via l'ancienne emprise ferroviaire</b>	
Mettre sur pied un comité de travail PNMO – MRC – municipalité et coordination du comité de travail	2021
Réaliser les études nécessaires : analyse des droits de passage, rencontres avec les usagers actuels (VHR et équestre)	2021-2022
Superviser la réalisation d'une étude de faisabilité technique et financière	2023

**Tableau 7. Plan d'action triennal axe 5**

<b>UN RÉSEAU CYCLABLE BIEN CONNECTÉ</b>	<b>Année</b>
<b>Connecter Saint-Denis-de-Brompton au réseau du PNMO</b>	
Mettre sur pied un comité de travail PNMO – MRC – municipalité et coordination du comité de travail (même comité que l'axe 4)	2021
Accompagner la municipalité de Saint-Denis-de-Brompton dans les démarches subséquentes	2022-2023

Tableau 8. Plan d'action triennal axe 6

UN RÉSEAU CYCLABLE BIEN CONNECTÉ	Année
<b>Aménager un réseau de voies cyclables sur route permettant de connecter les municipalités au réseau cyclable régional</b>	
Former deux comités de travail avec les municipalités concernées pour identifier les potentiels et colliger les données (DJME, dénivelés, etc.) Comité secteur Est, comité secteur Ouest	2021-2022 2023
Assurer un suivi avec le MTQ	2021-2022 2023
Accompagner les municipalités dans les démarches subséquentes	2023

Tableau 9. Plan d'action triennal axe 7

UN RÉSEAU CYCLABLE BIEN CONNECTÉ	Année
<b>Favoriser des initiatives municipales en faveur du développement d'une culture vélo</b>	QUAND
Assurer une veille stratégique sur les programmes de financement via le Conseil, Sport, Loisir de l'Estrie, Tourisme Cantons-de-l'Est, le Conseil régional en Environnement et l'Association des réseaux cyclables du Québec	2021-2022 2023
Accompagner les municipalités à développer le transport actif avec des mesures incitatives	2023

Tableau 10. Plan d'action triennal axe 8

UNE ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE QUI ROULE AVEC LE VÉLO	Année
<b>Favoriser les maillages avec les entreprises</b>	
Inciter les hébergements à intégrer la bannière Bienvenue cycliste	2023
Développer un concept de commerces « amis vélo » pour favoriser l'achat local	2023

Tableau 11. Plan d'action triennal axe 9

UNE ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE QUI ROULE AVEC LE VÉLO	Année
<b>Structurer et commercialiser l'offre vélo</b>	QUAND
Collaborer à la campagne vélo de Tourisme Cantons-de-l'Est	En continu
Publier une carte des expériences vélos	2022
Développer de nouvelles expériences vélos (circuit)	2022



# 5. SOMMAIRE

La volonté politique de consolider et poursuivre le développement du réseau cyclable régional est confirmée et campée dans le plan directeur vélo du Val Saint-François 2020-30.

Les premières actions structurantes seraient de consolider le réseau actuel et améliorer la qualité des infrastructures. Ces actions sont de :

- Réaliser des travaux de mise à niveau du sentier de la Rive entre Sherbrooke et Windsor afin de répondre aux normes qualité Route verte ;
- D'investir davantage dans la coordination, l'entretien et la réfection du réseau cyclable régional.

D'autres actions sont envisagées pour accroître la connectivité du réseau. Ces actions sont :

- D'analyser la faisabilité d'aménager l'ancienne emprise ferroviaire entre Racine et Windsor;
- D'analyser la faisabilité d'aménager des voies cyclables afin de connecter l'ensemble des municipalités de la MRC au réseau cyclable régional.

De plus, la MRC, gestionnaire du réseau cyclable régional, accompagnerait les municipalités afin de favoriser des initiatives en transport actif ou toute autre forme de pratique du vélo de proximité. L'organisme à but non lucratif *Développement Val Saint-François* jouera un rôle accru dans la structuration de l'offre vélo et la promotion du réseau cyclable régional.

Les sommes requises annuellement pour maintenir un réseau cyclable régional de qualité devront être augmentées, respectivement dans les heures allouées à la coordination et dans l'investissement en entretien et réfection des infrastructures. De plus, des investissements ponctuels seront nécessaires pour la mise aux normes du tronçon du chemin de la Rive.

Considérant la venue du parc national sur le territoire et ses projets cyclables, la popularité du vélo, son attractivité, son impact sur la santé et la mobilité durable, sans compter les nombreux programmes de soutien, le moment pour réaliser ce plan directeur est idéal.