



Image d'inspiration

Outil d'aide à la décision

TRACÉ PROJETÉ POUR UNE CONNEXION CYCLABLE
MULTIFONCTIONNELLE DANS LE PARC DE L'ESTÉREL

SOPAIR | POUR LA VILLE DE L'ESTÉREL | 17 SEPTEMBRE 2020

CONTENU

MISE EN CONTEXTE	2
PROJET DE CONNEXION ESTEREL-SAINTE-MARGUERITE-DU-LAC-MASSON-PTDN	
LE CORRIDOR DE L'EST	
PHASE I : LIEN ESTÉREL-SMLM	
PHASE II : PÉRIMÈTRE URBAIN SMLM	
PHASE III : LIEN SMLM-SAINTE-ADÈLE (PTDN)	
PHASE IV : TRACÉ SENTIER POLYVALENT DANS LE PARC DE L'ESTÉREL	
OBJECTIFS DU PROJET PHASES IV	3
ANALYSES PRÉLIMINAIRE DES OPTIONS SOUMISES	4
CARTE A : TRACÉS OPTIONNELS POUR LA CRÉATION D'UN SENTIER POLYVALENT	
CARTE B : OPTION 1	
DESCRIPTION OPTION ₁	
CARTE C : OPTION 2	
DESCRIPTION OPTION 2	
POTENTIELS ET CONTRAINTES OPTION 1	7
POTENTIELS ET CONTRAINTES OPTION 2	8
AMÉNAGEMENT PRIX ESTIMATIONS	10
ENTRETIEN PRIX ESTIMATIONS	10

MISE EN CONTEXTE

Projet de connexion Estérel-Sainte-Marguerite-du-Lac-Masson-P'tit Train du Nord

Dans la foulée de nombreuses démarches entreprises depuis l'adoption sur notre territoire de la première véritable Politique de protection et d'accès aux sentiers non motorisés, la MRC des Pays-d'en-Haut, la SOPAIR et les municipalités constituantes se sont liées afin de pérenniser et développer les sentiers intermunicipaux maintenant enchâssés au SADR comme étant des infrastructures régionales majeures pour l'essor de notre territoire. Ainsi, le « Corridor de l'Est » est identifié comme étant un de ces axes majeurs.

Le Corridor de l'Est

La MRC, la SOPAIR et les municipalités concernées souhaitent donc développer une infrastructure quatre saisons qui permettraient de bonifier l'offre en vélo à proximité du Parc linéaire en offrant un parcours naturel plus sportif que le tracé du parc linéaire. La possibilité d'utiliser les vélos électriques démocratise également le tracé en éliminant les contraintes liées aux dénivelés (pente moyenne de 7%) et permet à une clientèle intermédiaire d'effectuer ce parcours. Les parcours de randonnées (piétons et raquettes) offrirait un produit plus spécifique pour les adeptes de longues randonnées. (Produit plus rare dans les Pays-d'en-Haut). Finalement, pour les skieurs nordiques, une grande portion de ce tracé est d'une importance capitale, car il s'agit de redonner vie à une piste patrimoniale, héritage direct de Jack Rabbit. La connexion sur le Parc linéaire permettrait malgré la différence entre ski tracé et ski nordique de finir le parcours des skieurs qui utiliseraient ce tracé, car le Parc linéaire offre une belle piste pour ski pas de patins qui est compatibles avec le ski nordique.

Étape de projets en cours :

Le tracé total est d'environ 12km construits en 3 phases distinctes en raison des opportunités de projet.

PHASE I : LIEN ESTÉREL-SMLM

- État : En cours de réalisation (en attente d'une demande au MELCC);
- Fin prévue : 2021

PHASE II : PÉRIMÈTRE URBAIN DE SMLM (PARC DES SENTIERS DU GALAIS AU DOMAINE JOLI-BOIS)

- État : Achat, plans et devis et demande au MELCC en cours pour 2020;
- Construction : 2021;
- Fin prévue : Décembre 2021

PHASE III : LIEN SMLM-SAINTE-ADÈLE (PTDN)

- État : Subvention reçue pour finaliser les achats et la 1ère phase d'aménagement;
- Construction : 2021;
- Étape à venir : Aménagement final sur 7,4 km du tracé acquis;
- Fin prévue :

PHASE IV : TRACÉ SENTIER POLYVALENT DANS LE PARC DE L'ESTÉREL

- État : Étude d'intention en cours;
- Fin prévue :

OBJECTIFS DU PROJET PHASE IV-

Sentier polyvalent dans le parc de l'Estérel:

- Augmenter l'attractivité du Parc en saison estivale ;
- Ouvrir le parc à une clientèle plus large ;
- Augmenter l'accessibilité à un sentier polyvalent à la population locale ;
- Bonifier les infrastructures du parc ;
- Lier par moyen de transport actif le noyau villageois de SMLM et ses principaux sites récréatifs au parc de l'Estérel ;
- À moyen terme, relier le parc de l'Estérel au Parc linéaire le P'tit train du Nord par une piste multifonctionnelle.

Sentier polyvalent description :

Le sentier polyvalent est généralement réservé à la circulation non motorisée et il est assez large pour convenir à différents types d'usagers tels que les cyclistes, les piétons, les patineurs, les personnes à mobilité réduite ou, plus rarement, les cavaliers. L'hiver, il peut être parcouru par les skieurs de fond ou les raquetteurs et à certains endroits, par les motoneigistes ou les motoquadistes. Le sentier polyvalent est situé sur un site qui lui est propre.

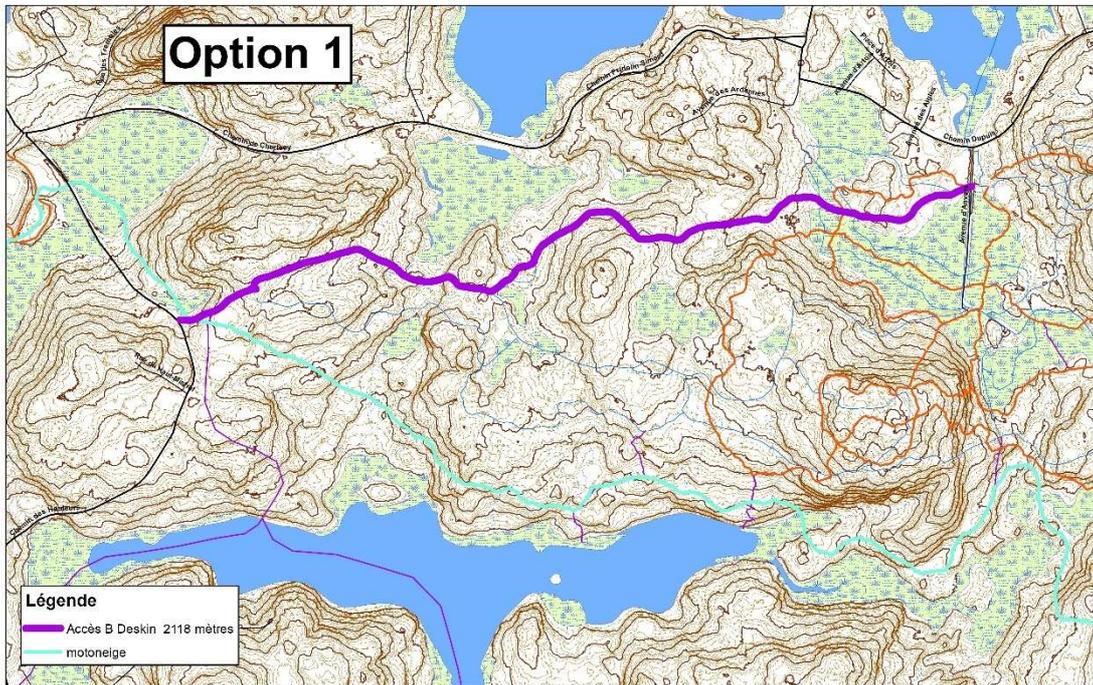
ANALYSE PRÉLIMINAIRE DES OPTIONS SOUMISES

Carte A : tracés optionnels pour la création d'un sentier polyvalent



Deux tracés ont été soumis pour une analyse préliminaire d'intention qui permettrait d'évaluer la viabilité des parcours dans le parc. L'option 1 est le tracé illustré sur la carte A en mauve. L'option 2 est celle initialement proposée par les intervenants du milieu représentée par le tracé rouge et vert. Le présent outil d'aide à la décision veut présenter les potentiels et contraintes de chacune des options afin de poursuivre à l'étape subséquente du projet, l'analyse pour plans et devis préliminaires et les demandes de subventions à venir si les décideurs souhaitent aller de l'avant avec la réalisation d'un tronçon cyclable dans le parc d'Estérel. Des fourchettes de prix ont également été inscrits à titre indicatif seulement.

Carte B : OPTION 1 pour la création d'un sentier polyvalent

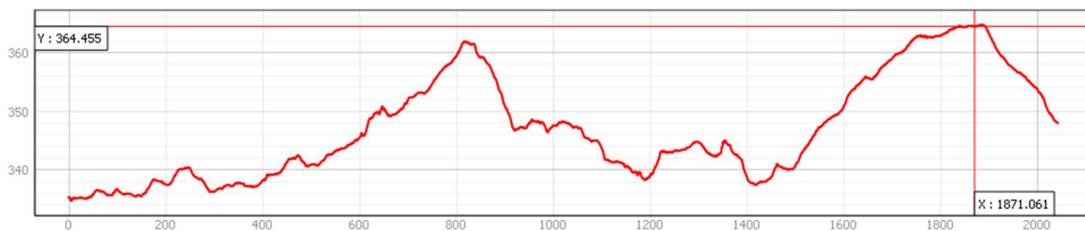


DESCRIPTION :

Longueur : 2 218 mètres

Activités et pistes actuelles : Ski de fond (B.Deskin); Randonnée pédestre (A et A1)

Profil :

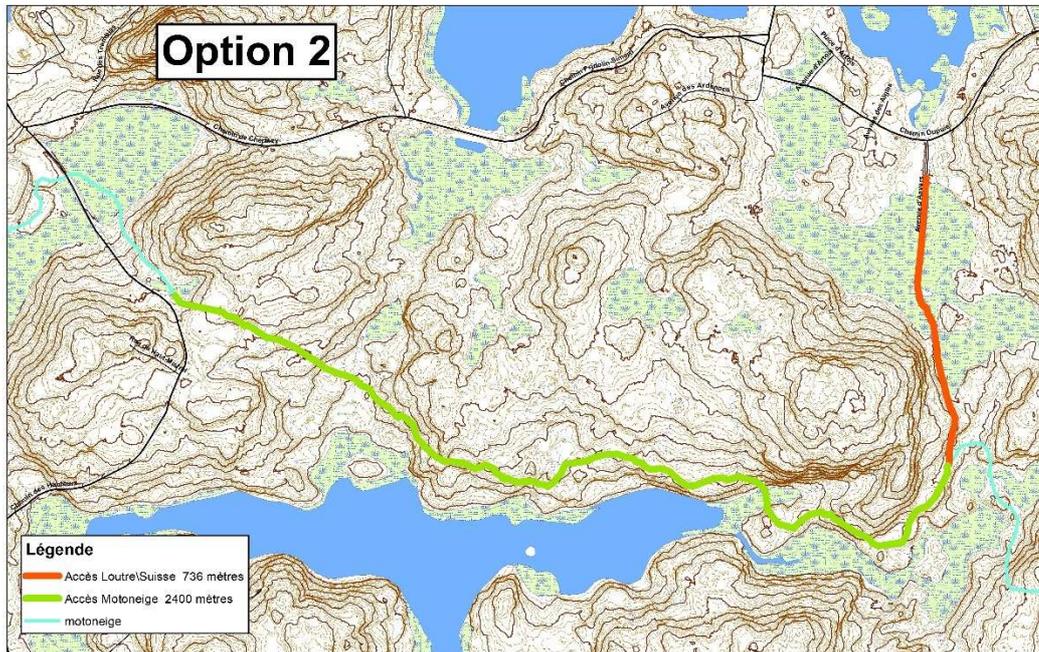


Milieux humides : Aucun

Nature des surfaces : Roc et roches en grande quantité, surface végétalisée en partie

Ouvrage de bois : Aucun

Carte C: OPTION 2 pour la création d'un sentier polyvalent

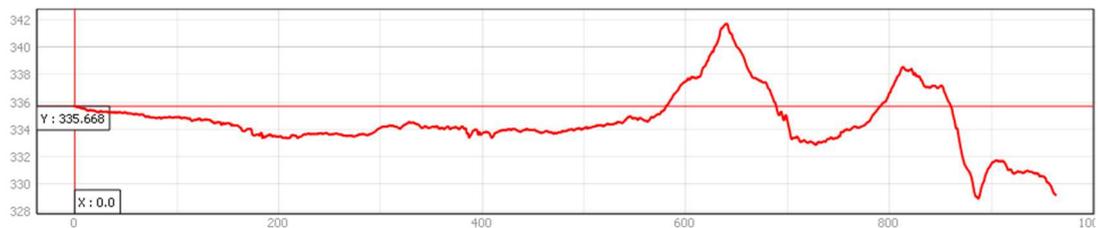


DESCRIPTION :

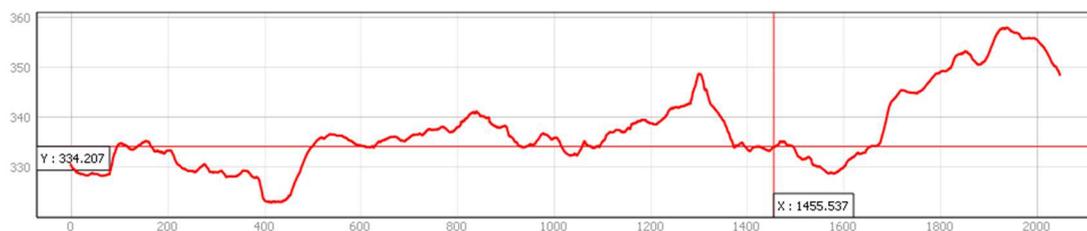
Longueur : 3 136 mètres

Activités et pistes actuelles : Ski de fond (Loutre/Suisse); Motoneige

Profil Loutre/Suisse:



Profil sentier de Motoneige:



Milieux humides : passage sur 550 mètres (zone potentiellement affectée de 15 hectares)

Nature des surfaces : Milieu humide, surface végétalisée en grande partie, présence de roches dans la portion dédiée à la motoneige

Ouvrage de bois : nécessaire

POTENTIELS ET CONTRAINTES :

Option 1 :

Longueur :

- L'option 1 est plus courte de 918 mètres comparativement à l'option 2. En plus, de diminuer les coûts initiaux de projet, le gestionnaire peut prévoir des coûts d'entretien moindre pour l'option 1.
- De plus, selon la clientèle visée, l'option 1 raccourcit le parcours des usagers. Comme le projet constitue un lien cyclable et pédestre vers Sainte-Marguerite-du-Lac-Masson et éventuellement le P'tit Train du Nord, le choix d'un tracé plus court vers un point d'accueil dans le parc pourrait s'avérer plus stratégique.

Activités et pistes :

- L'option 1 est localisée entièrement sur des portions de pistes existantes du parc déjà utilisées pour la randonnée pédestre. La bonification des aménagements sur un futur sentier polyvalent optimiserait les impacts directs sur la qualité et l'attractivité du réseau pédestre du parc.

Profil/dénivelés :

- Pour assurer une meilleure accessibilité au sentier, il est généralement conseillé de ne pas dépasser 7% de pentes. Le profil actuel indique des portions à plus de 8%, mais à première vue, cela n'affecte pas la viabilité du parcours. La clientèle ciblée pour ce genre de parcours est d'emblée active et des interventions spécifiques pourront être réalisées pour aménager des sinuosités et atténuer certains reliefs dans les zones les plus contraignantes. De plus aucune des options, ne réponds actuellement à une pente inférieure à 7%.

Milieus humides :

- L'absence de milieux humides sur le parcours option 1 aura des impacts sur le coût initial du projet et potentiellement sur l'entretien à moyen long terme de l'infrastructure.
- Il est recommandé pour tout projet d'aménagement en milieux humides de préalablement tenter de contourner et éviter d'impacter l'écosystème.

Nature des surfaces :

- La présence de roches de grandes envergure et de roc est à prévoir dans les difficultés potentielles pour l'aménagement d'un sentier polyvalent. Les possibilités quant aux contournements des reliefs imposants peuvent devenir problématiques ou minimalement plus coûteuses.

- Les largeurs actuelles de la piste sont amplement suffisantes pour le passage d'un sentier polyvalent. Les travaux de déboisement et d'élagage seraient de nature spontanée et anecdotique.

Autres particularités :

- Contrairement à l'autre parcours, l'option 1 ne permet pas un accès direct au lac Castor. Les paysages forestiers aux abords de l'option 1 sont cependant attrayants. Si cette option est retenue, des indications pour la mise en valeur du cours d'eau pourront être faites pour les usagers qui voudraient s'y rendre par halte piétonne, car l'attrait des cours d'eau est majeur sur les parcours récréatifs.

Option 2 :

Longueur :

- L'option 2 est de près d'un kilomètre plus long que la précédente. Le prolongement du parcours peut être justifié s'il mène l'utilisateur à un point d'attrait du parc, si les aménagements y sont plus faciles et/ou si l'objectif du projet est également de créer un tronçon dans le parc suffisamment long pour une clientèle locale qui n'utiliserait pas le lien vers Sainte-Marguerite-du-Lac-Masson.
- Comme l'option 2 se trouve sur de nouvelles portions de piste qui ne sont pas encore incluses au réseau de sentiers du parc, l'ensemble des charges relatives au nouvel entretien devra être ajouté aux charges actuelles.

Activités et pistes :

- L'option 2 inclut un passage de 2 400 mètres sur une piste utilisée par les motoneigistes. Ainsi, une gestion d'un tel parcours devra prendre en considération des ententes annuelles avec les gestionnaires des clubs de motoneiges et assurer un suivi plus assidu des signalisations, ouvrages, dommages et autres éléments entre chaque saison hivernale. Le passage de véhicules motorisés peut également augmenter le coût d'entretien annuel du sentier polyvalent. En contrepartie, une entente peut être envisagée pour une répartition équitable des coûts.

Profil/dénivelés :

- À l'instar de l'option 1, ce parcours les dénivelés y sont viables pour la création d'un sentier récréatif ne s'adressant pas à une clientèle débutante ou à mobilité réduite. Assez plat, le parcours est confortable sauf sur de courtes portions où les pentes atteignent plus de 10%. Des interventions pourraient être faites pour atténuer les écarts sur la piste sur ce parcours. Des plans et devis préliminaires en détermineraient la nature exacte.

Milieux humides :

- La présence de milieux humides sur pratiquement toute la portion de piste (Loutre/Suisse) est très problématique. 550 mètres de sentiers y seraient situés en milieux humides. Il s'agit d'un secteur canalisé où des problèmes récurrents de barrages de castors ont été relevés au fil des années. Ainsi, les problématiques de l'aménagement ce secteur sont multiples :
 - L'option 2 nécessiterait un certificat d'autorisation du MELCC;
 - Il est recommandé pour tout projet d'aménagement en milieux humides de préalablement tenter de contourner et éviter d'impacter l'écosystème. (Ceci sera difficilement prouvable)
 - Le calcul des compensations au MELCC est fait sur la superficie affectée par les aménagements et non par rapport à leur surface directe sur le milieu humide. Aussi, le milieu humide qui entoure la portion du parcours 2 est d'une superficie de près de 15 hectares (149 930mètres) selon les cartes géomatiques actuelles. *
*Cela ne signifie pas que la compensation atteindrait cette envergure.
 - Advenant une autorisation émise, les remblais et infrastructures dans ce secteur engendraient réalistement des coûts initiaux plus imposants;
 - À moyen long terme, les problèmes récurrents d'inondation liés à la création de barrage de castor dans la zone canalisée risquent de détériorer plus rapidement l'infrastructure et d'engendrer des coûts d'entretien plus élevés.

Nature des surfaces :

- Bien que de manière moins significative que sur l'option 1, on retrouve la présence de roches d'envergures et de roc qui pourraient engendrer des coûts supplémentaires lors des aménagements initiaux.
- Les largeurs actuelles de la piste sont suffisantes pour le passage d'un sentier polyvalent. Les travaux de déboisement et d'élagage seraient tout de même à prévoir sur une courte portion.

Autres particularités :

- L'option 2 longe le lac Castor sur près d'un kilomètre, ce qui est un atout habituellement reconnu pour les parcours cyclables et leur attractivité. En contrepartie, il n'y existe actuellement pas de point de vue qui permettrait de contempler et de faire ressentir le point d'eau, ce qui amenuise grandement l'attrait. Des ouvertures visuelles sur le lac pourraient y être aménagées. Le parcours combinerait également le projet de mise en valeur au lac Castor en rendant plus accessible la descente en cours de réalisation.

AMÉNAGEMENT PRIX ESTIMATIONS :

*Note importante le document n'est pas basé sur des analyses précises de plans et devis et les estimés rapportés sont issus des tableaux émis par le Ministère des Transports du Québec et de travaux comparables réalisés dans la région.

Les coûts pour un sentier polyvalent sont estimés à 200 000\$/km par le MTQ et peuvent grimper à 370 000\$/km pour certains comparables dans la région. (Incluant l'administration, mobilisation de chantier et les contingences).

AMÉNAGEMENT :

Option 1 : Fourchette de prix à prévoir : 443 600\$ -820 660\$

*L'option 1 paraît avoir moins de facteurs à risque qui pourraient faire monter le prix au-delà du 200 000\$/km estimé par le Ministère, mais des plans préliminaires plus détaillés seront nécessaires.

Option 2 : Fourchette de prix à prévoir : 627 200\$ -1 160 320\$

*Ces prix n'incluent pas une éventuelle compensation nécessaire pour la dégradation du milieu humide. L'option paraît avoir plus de facteurs à risque qui pourraient faire augmenter le prix vers le 370 000\$/km issus des comparables réalisés dans la région pour des sites en contrainte.

ENTRETIEN PRIX ESTIMATIONS :

Le Ministère des Transports du Québec reconnaît un besoin de 3500\$/km pour l'entretien des pistes cyclables reconnues. Ceci étant, de nombreux gestionnaires affirment cet estimé insuffisant aux besoins. Il est donc plus prudent de prévoir un budget d'entretien de 4000\$/km à 5000\$/km. À cette étape de projet, l'entretien est estimé sur les mêmes paramètres pour les deux options, seulement il est à rappeler que l'entretien pour l'option 2 s'ajoute entièrement au coût d'entretien du réseau actuel, car il n'impacte sur aucune piste actuellement utilisée par le réseau estival. De plus, de la présence récurrente de castors dans la portion Nord rend le tracé de l'option 2 plus à risque en termes de coût d'entretien annuel. Finalement, la longévité des surfaces dans le secteur partagé avec les motoneigistes pourrait faire augmenter le coût d'entretien annuel pour l'option 2. Les fourchettes de prix présentés ci-dessous ne prennent pas ces éléments en considération, car ils sont pour l'heure difficilement chiffrables.

Entretien annuel:

Option 1 : Fourchette de prix à prévoir : 8 870\$ -11 090\$

Option 2 : Fourchette de prix à prévoir : 12 540\$ -15 680\$