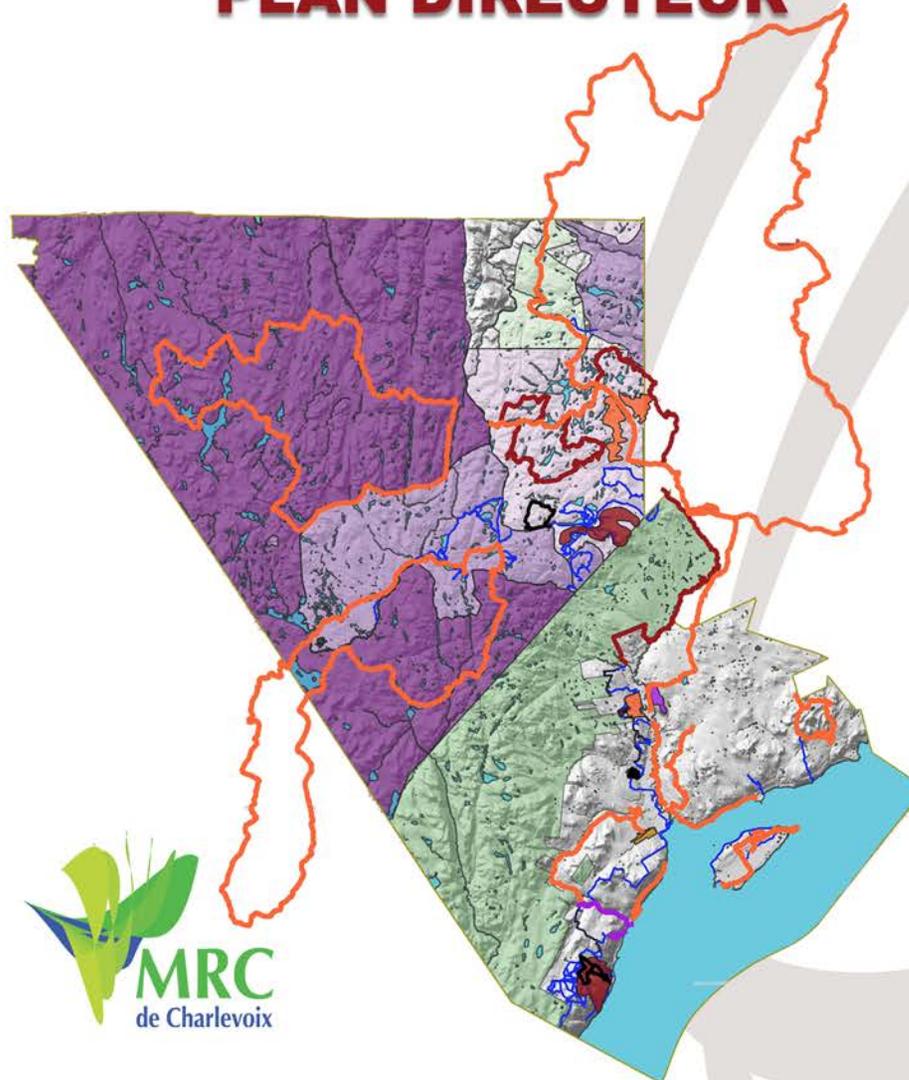


∞∞ **VÉLO** ∞∞
CHARLEVOIX

**DÉVELOPPEMENT D'UN RÉSEAU DE CHEMINS, PISTES ET SENTIERS
POUR LA PRATIQUE DU CYCLISME HORS ROUTE
SUR LE TERRITOIRE DE LA MRC DE CHARLEVOIX**

PLAN DIRECTEUR



DÉCEMBRE 2020

∞ VÉLO ∞ CHARLEVOIX

« Les adeptes du vélo de montagne sont des usagers de sentiers «omnivores» : ils peuvent s'attaquer à des sentiers réguliers ou ardu, à simple ou double trace, à des montées, à des descentes ou à tout ce qu'ils trouveront sur leur route. Cela dit, il est vrai qu'ils ont souvent tendance à migrer vers des sentiers particuliers qui procurent une meilleure expérience. Il serait faux de croire que tous les adeptes du vélo de montagne recherchent un circuit technique ou un exercice cardiovasculaire intense : ils sont quand même une espèce diversifiée. »

« Les cyclistes de montagne adorent les réseaux de sentiers offrant un choix varié d'itinéraires et présentant de multiples facettes. Ils se réjouissent de savoir qu'il n'y a pas deux sentiers pareils. Même sur un petit territoire, chaque sentier a sa propre personnalité. »

« Les cyclistes de montagne aiment personnaliser leur expérience en reliant des sentiers en une série de boucles ou de tronçons. L'idée que chaque cycliste se fait de l'itinéraire parfait peut varier, mais la plupart veulent des boucles de divers reliefs, difficultés et longueurs, le tout relié à d'autres sentiers et chemins. »

Extraits du « Guide d'aménagement de sentiers de vélo de montagne » produit par l'IMBA et traduit/adapté par l'ADSVMQ et Vélo Québec

VOÏLO

CHARLEVOIX

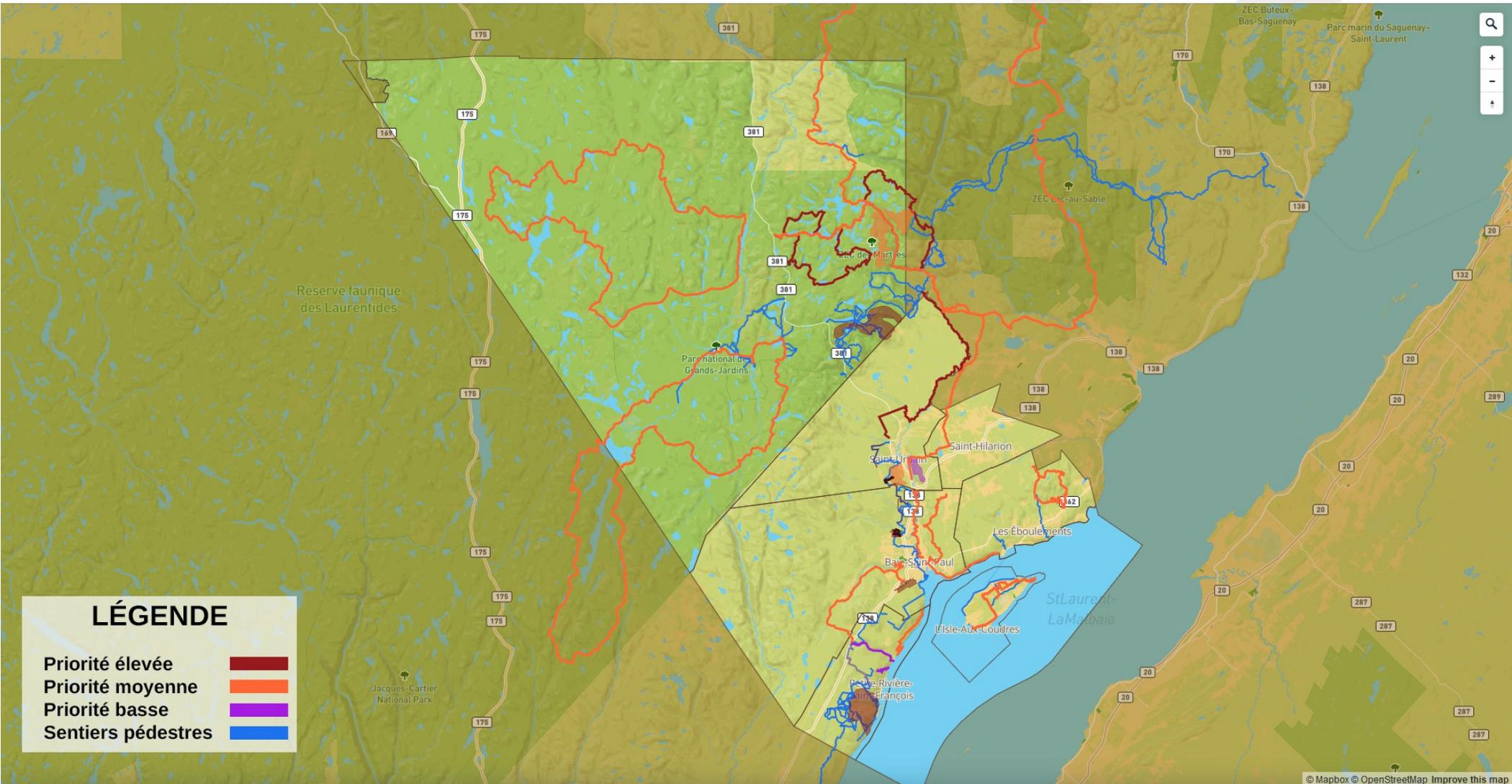


FIGURE 1 – Carte de l'ensemble du réseau envisagé

∞ VÉLO ∞ CHARLEVOIX

RÉALISATION :

- VÉLO CHARLEVOIX

COMITÉ DE TRAVAIL :

- ANNABELLE TREMBLAY
- SYLVAIN DESMEULES
- ÉRIC SIMARD
- MICHAËL LAVOIE
- NICOLAS AUBÉ
- VINCENT BAZINET
- PIERRE BOUCHARD

RECHERCHE ET RÉDACTION :

- PIERRE BOUCHARD

CARTOGRAPHIE :

- PIERRE BOUCHARD

MISE EN PAGE ET CONCEPTION GRAPHIQUE :

- PIERRE BOUCHARD

PHOTOGRAPHIES :

- PIERRE BOUCHARD
- DONALD LAVOIE
- ANDY VATHIS
- CHRISTOPH BAYER
- MATTIAS FREDRIKSSON
- COLLIN OWEN
- NICOLAS AUBÉ

COLLABORATION :

- MATHIEU SIMARD
- KARINE HORVATH
- MARTIN SIMARD
- GIILES GAGNON
- FRANCIS TÉTRAULT
- JANICK LEMIEUX

1

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Ce document se veut un outil pour diriger et orienter à moyen terme, soit au cours des 5 à 10 prochaines années, les efforts et travaux touchant le développement ainsi que l'aménagement d'un réseau de chemins, pistes et sentiers pour la pratique du cyclisme hors route* sur le territoire de la MRC de Charlevoix. Conçu et propulsé par **Vélo Charlevoix**, organisme à but non lucratif qui compte sur une solide expertise dans la conception de sentiers de vélo de montagne, dédiés ou partagés, ainsi que sur une connaissance approfondie de la région—que ses membres affectionnent avec une passion qui ne connaît pas de borne!—, ce plan vise la création d'un réseau dendritique et organique qui saura tirer profit de l'amalgame d'attraits unique qui fait la renommée de Charlevoix—notamment ses époustouflants paysages laurentiens qu'ont façonnés un impact météoritique majeur puis une succession d'ères glaciaires, son agriculture de terroir florissante et son hospitalité légendaire—et le mettre en valeur. Il s'agit de faire de la région une destination vélo qui se démarquera tant par la qualité des expériences qu'elle aura à offrir aux adeptes de cyclisme hors route et ce, même l'hiver grâce au fatbike, que par l'originalité de l'architecture de son réseau, son arborescence. En effet, nulle part ailleurs au Québec voire dans le nord-est de notre continent retrouve-t-on un enchevêtrement de voies cyclables hors route aussi interconnecté, harmonieux...c'est que Charlevoix s'y prête à merveille!

Cette vision rejoint d'ailleurs les attentes du gouvernement du Québec concernant l'utilisation des terres de l'État ainsi que la plupart des grandes orientations et objectifs d'aménagement des espaces récréatifs que s'est dotée la MRC de Charlevoix dans son *Schéma d'aménagement et développement***, outil de planification adopté en 2012 et entré en vigueur le 6 mai 2015. Ainsi, en pédalant sur ces chemins, pistes et sentiers, on pourra relier divers centres de vélo de montagne, ces zones de densification de sentiers, et les vastes territoires fauniques de l'arrière-pays, aires naturelles et « sauvages » idéales pour la pratique d'activités de plein air extensives telles le bikepacking, bref

∞ VÉLO ∞ CHARLEVOIX

les pôles du réseau envisagé. C'est dire qu'à parcourir à vélo Charlevoix sur ces tracés de cyclisme hors route, on découvrira d'une manière on ne peut plus charnelle les vertus et splendeurs de ses fameux 3 pays, composantes d'une division d'inspiration poétique qu'on doit à Monseigneur Félix-Antoine Savard¹ : « le fleuve, la terre et la forêt ». On s'en imprégnera, littéralement!

Dans l'élaboration de ce premier plan de développement et aménagement, le comité de travail formé pour cette fin a identifié, caractérisé, considéré et classifié 23 chantiers. Qu'il s'agisse de zones de densification de sentiers, corridors, circuits ou connexions, ils ont tous été regroupés en 3 blocs de priorité : élevée, moyenne et basse. Quelques chantiers de priorité élevée sont en cours depuis l'automne 2018. C'est que des opportunités à saisir, telles la disponibilité momentanée de sources de financement d'importance et l'ouverture de propriétaires ou gestionnaires de territoires ciblés, se sont présentées durant la collecte de données sur le terrain en vue de la rédaction de ce plan directeur. Des fiches descriptives de chacun de ces chantiers, avec une estimation budgétaire de type D, figurent, certes, parmi les éléments constitutifs les plus importants de ce document. Cette évaluation permettra de déterminer l'ordre de grandeur des sommes à investir pour la mise en œuvre du plan et ce, bloc de priorité par bloc de priorité.

Enfin, pour se donner encore plus de moyens pour franchir les différentes étapes nécessaires à la réalisation du réseau envisagé par ce plan, il importe de travailler en concertation avec les autres gestionnaires de sentiers de la région, tout comme ceux des MRC voisines. Pour les mêmes raisons, il faudra rallier les diverses parties prenantes dans le développement de la région pour la pratique du cyclisme hors route et les inviter à participer activement à ce grand projet. Et puisqu'il s'agit d'un nouveau secteur d'activité pour **Vélo Charlevoix** en tant qu'organisme, forger de nouveaux partenariats avec membres de la communauté d'affaires régionale fera l'objet d'une campagne à part entière. Pour ce faire, une refonte de « www.velocharlevoix.com » s'impose...et une multitude d'autres actions! Bonne lecture!

* Voir **Section 5 « CYCLISME HORS ROUTE »**

** Voir **ANNEXE 1 « Sections 3 à 5 du Chapitre 15 Schéma d'aménagement et développement de la MRC de Charlevoix »**

¹Gauthier, S. (2000). Histoire des trois pays de Charlevoix in *Histoire Québec*, 6(1), 33–36.

2

TABLE DES MATIÈRES

1 SOMMAIRE EXÉCUTIF.....	5
2 TABLE DES MATIÈRES.....	7
3 LISTE DES FIGURES.....	11
4 INTRODUCTION.....	14
4.1 VÉLO CHARLEVOIX.....	14
4.1.1 DESCRIPTION.....	14
4.1.2 MISSION.....	14
4.1.3 RÔLES ET ENGAGEMENT.....	14
4.1.4 ORGANIGRAMME.....	15
4.2 MISE EN CONTEXTE.....	16
4.3 ÉTAT DES LIEUX.....	18
5 CYCLISME HORS ROUTE.....	20
5.1 VÉLO DE MONTAGNE.....	20
5.1.1 CROSS-COUNTRY (XC).....	22
5.1.2 ENDURO.....	23
5.1.3 DESCENTE (DH).....	24
5.1.4 FATBIKE.....	25

5.2 BIKEPACKING.....	26
5.3 GRAVEL BIKE.....	27
6 VOIES CYCLABLES HORS ROUTE.....	29
6.1 SENTIERS DÉDIÉS.....	29
6.2 SENTIERS PARTAGÉS.....	31
6.3 PARCOURS RURAUX.....	33
6.4 CIRCUITS DE BIKEPACKING.....	34
6.5 PISTES DE FATBIKE HIVERNAL.....	34
7 ZONES, CORRIDORS ET CHANTIERS.....	36
7.1 PRÉSENTATION GÉNÉRALE.....	36
7.1.1 LISTE DES SENTIERS/SEGMENTS EXISTANTS, ZONES ET CORRIDORS CONSIDÉRÉS POUR LA CRÉATION DE CE PLAN.....	36
7.2 MÉTHODOLOGIE.....	39
7.3 CHANTIERS HAUTE PRIORITÉ.....	40
7.3.1 SENTIERS « MINES DE SAINT-URBAIN ».....	41
7.3.2 SENTIER « HAUTE DU GOUFFRE ».....	44
7.3.3 SENTIERS « DOMAINE DES CIMES ».....	49
7.3.4 AMÉNAGEMENTS « SENTIERS DES POINTES/LES FLORENT/DU GOUFFRE ».....	52
7.3.5 CIRCUITS « BIKEPACKING INTRA-ZEC ».....	54
7.3.6 SENTIERS « SOMMETS INTERGALACTIQUES ».....	56
7.4 CHANTIERS MOYENNE PRIORITÉ.....	59
7.4.1 CIRCUITS « BIKEPACKING RÉSERVE FAUNIQUE DES LAURENTIDES ».....	60
7.4.2 CIRCUITS « BIKEPACKING TRANS-ZEC ».....	63
7.4.3 SENTIERS « FLANCS OUEST MOYENNE DU GOUFFRE ».....	66

∞ VÉLO ∞ CHARLEVOIX

7.4.4 PARCOURS RURAUX « SAINT-HILARION LES ÉBOULEMENTS ».....	68
7.4.5 PARCOURS RURAL « ISLE-AUX-COUDRES ».....	70
7.4.6 SENTIER « VALLÉE DU BRAS SAINT-PLACIDE ».....	72
7.4.7 ZONES « XC/ENDURO PLATEAUX ORIENTAL ET OCCIDENTAL SOURCES DU GOUFFRE ».....	74
7.4.8 SENTIER « FLANC EST BASSE DU GOUFFRE ».....	78
7.4.9 SENTIER « CABARET/LES TOURELLES/LA POINTUE/LES PRAIRIES ».....	80
7.4.10 SENTIER « DE LA RIVE 3.0 ».....	82
7.4.11 SENTIER « DES SAVEURS ».....	86
7.4.12 AMÉNAGEMENTS « SENTIERS LOUISE-GASNIER/GABRIELLE-ROY OUEST ».....	88
7.4.13 SENTIER « BASSE DU GOUFFRE ».....	90
7.5 CHANTIERS BASSE PRIORITÉ.....	92
7.5.1 SENTIERS « FLANCS EST MOYENNE DU GOUFFRE ».....	93
7.5.2 SENTIER « CORRIDOR RIVIÈRE DU SAULT ».....	95
7.5.3 SENTIER « FLANCS DE PETITE-RIVIÈRE-SAINT-FRANÇOIS ».....	98
7.6 CONSIDÉRATIONS D'ORDRE FINANCIER.....	100
7.6.1 TABLEAUX DES COÛTS ESTIMÉS DES CHANTIERS PAR BLOCS DE PRIORITÉ.....	100
7.6.2 RÉPARTITION DES COÛTS ESTIMÉS PAR BLOC DE PRIORITÉ.....	102
8 CONCERTATION.....	103
8.1 RÉSEAUX NATIONAUX, GESTIONNAIRES ET AUTRES CONCEPTEURS DE SENTIERS.....	103
8.1.1 ORGANISMES NATIONAUX DE LOISIR.....	104
8.1.2 RÉSEAUX NATIONAUX.....	104
8.1.3 GESTIONNAIRES DE SENTIERS.....	104
8.1.4 CONCEPTEURS DE SENTIERS.....	105

8.2 PARTIES PRENANTES.....	105
8.3 PARTENAIRES.....	107
8.3.1 RECRUTEMENT.....	107
9 CONCLUSION.....	108
ANNEXE I – SECTIONS 3 À 5 DU CHAPITRE 15 « SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DE LA MRC DE CHARLEVOIX ».....	110
ANNEXE II – RÉSEAU CYCLABLE AMÉNAGÉ ET PROJETÉ SUR LE TERRITOIRE DE LA MRC DE CHARLEVOIX.....	113
ANNEXE III – AMÉNAGEMENTS GRAND SENTIER 1 – POINTES/FLORENT.....	115
ANNEXE IV – LIENS INTERNET D'INTÉRÊT.....	120
ANNEXE V – NOTES BIBLIOGRAPHIQUES.....	122

3

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 – CARTE DE L'ENSEMBLE DU RÉSEAU ENVISAGÉ.....	3
FIGURE 2 – CARTE GÉNÉRALE CHANTIERS HAUTE PRIORITÉ.....	40
FIGURE 3 – CARTE PROJET SENTIERS « MINES DE SAINT-URBAIN ».....	42
FIGURE 4 – CARTE PROJET SENTIER « HAUTE DU GOUFFRE ».....	45
FIGURE 5 – CARTE PROJET « SENTIER HAUTE DU GOUFFRE » PHASE 1.....	46
FIGURE 6 – CARTE PROJET « SENTIER HAUTE DU GOUFFRE » PHASE 2.....	47
FIGURE 7 – CARTE PROJET SENTIERS « DOMAINE DES CIMES ».....	50
FIGURE 8 – CARTE PROJET AMÉNAGEMENTS « SENTIERS DES POINTES/LES FLORENT/DU GOUFFRE ».....	53
FIGURE 9 – CARTE PROJET CIRCUITS « BIKEPACKING INTRA-ZEC ».....	55
FIGURE 10 – CARTE PROJET SENTIERS « SOMMETS INTERGALACTIQUES ».....	57
FIGURE 11 – CARTE GÉNÉRALE CHANTIERS MOYENNE PRIORITÉ.....	59
FIGURE 12 – CARTE PROJET CIRCUITS « BIKEPACKING RÉSERVE FAUNIQUE DES LAURENTIDES ».....	61
FIGURE 13 – CARTE PROJET CIRCUITS « BIKEPACKING TRANS-ZEC ».....	64
FIGURE 14 – CARTE PROJET SENTIERS « FLANCS OUEST MOYENNE DU GOUFFRE ».....	67

FIGURE 15 – CARTE PROJET PARCOURS RURAUX « SAINT-HILARION LES ÉBOULEMENTS »	69
FIGURE 16 – CARTE PROJET PARCOURS RURAL « ISLE-AUX-COUDRES »	71
FIGURE 17 – CARTE PROJET SENTIER « VALLÉE DU BRAS SAINT-PLACIDE »	73
FIGURE 18 – CARTE PROJET « CHEMINS FORESTIERS À VÉLO SECTEUR DE LA CHOUETTE – TRAVERSÉE DE CHARLEVOIX » ...	75
FIGURE 19 – CARTE PROJET ZONES « XC/ENDURO PLATEAUX ORIENTAL ET OCCIDENTAL SOURCES DU GOUFFRE »	76
FIGURE 20 – CARTE PROJET SENTIER « FLANC EST BASSE DU GOUFFRE »	79
FIGURE 21 – CARTE PROJET SENTIER « CABARET/LES TOURELLES/LA POINTUE/LES PRAIRIES »	81
FIGURE 22 – CARTE PROJET SENTIER « DE LA RIVE 3.0 »	84
FIGURE 23 – CARTE PROJET SENTIER « DES SAVEURS »	87
FIGURE 24 – CARTE PROJET AMÉNAGEMENTS « SENTIERS LOUISE-GASNIER/GABRIELLE-ROY OUEST »	89
FIGURE 25 – CARTE PROJET SENTIER « BASSE DU GOUFFRE »	91
FIGURE 26 – CARTE GÉNÉRALE CHANTIERS BASSE PRIORITÉ	92
FIGURE 27 – CARTE PROJET SENTIERS « FLANCS EST MOYENNE DU GOUFFRE »	94
FIGURE 28 – CARTE PROJET SENTIER « CORRIDOR RIVIÈRE DU SAULT »	96
FIGURE 29 – CARTE PROJET SENTIER « FLANCS DE PETITE-RIVIÈRE-SAINT-FRANÇOIS »	99

∞ VÉLO ∞ CHARLEVOIX



4

INTRODUCTION

4.1 VÉLO CHARLEVOIX

4.1.1 DESCRIPTION

Créé en décembre 1999 et connu d'abord sous le nom de **Club Cycliste de Charlevoix**, **Vélo Charlevoix** est un organisme à but non lucratif immatriculé le 2 décembre 1999. Numéro au registre des entreprises québécoises : 1148982797

4.1.2 MISSION

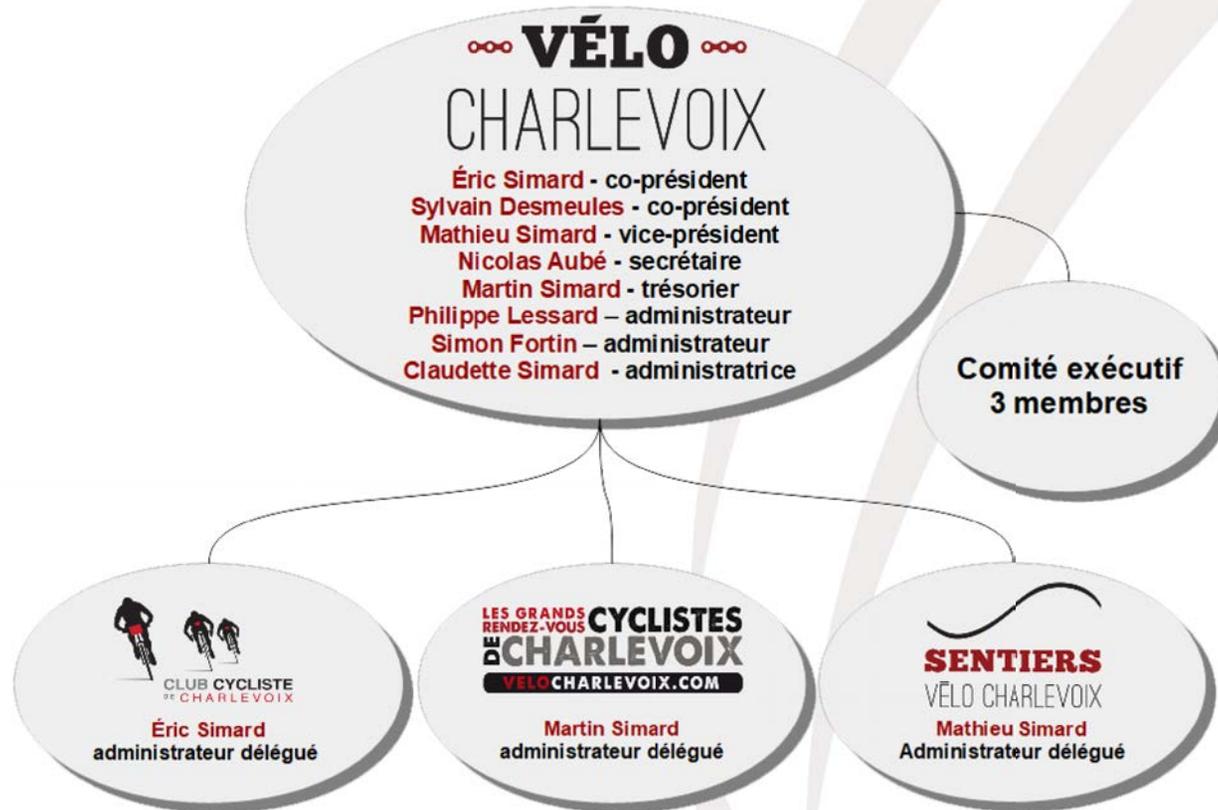
Vélo Charlevoix oeuvre pour la promotion du cyclisme et le développement de l'accès pour sa pratique dans Charlevoix. La poursuite de l'atteinte de cette mission emprunte trois voies : formation technique et socialisation sportive avec le **Club Cycliste de Charlevoix**, présentation d'événements par les **Grands Rendez-Vous Cyclistes de Charlevoix (GRVCC)** et, finalement, la création de sentiers et conception de circuits pour la pratique du cyclisme hors route via la filiale **Sentiers Vélo Charlevoix**.

4.1.3 RÔLES ET ENGAGEMENT

Outre insuffler sa vision dans le développement d'un réseau de chemins, pistes et sentiers pour la pratique du cyclisme hors route sur le territoire de la MRC de Charlevoix, dont la rédaction de ce plan directeur représente une manifestation tangible, l'organisme s'engage, dans la mesure de ses moyens, à accompagner tout promoteur dans la réalisation d'un projet visant l'accès au cyclisme hors route dans la région. Cela dit, selon la disponibilité de ses ressources, la présence d'opportunités et la poursuite de ses propres visées, **Vélo Charlevoix** agira parfois en tant que maître d'oeuvre d'un chantier, gestionnaire d'un sentier ou encore promoteur lui-même.

∞ VÉLO ∞ CHARLEVOIX

4.1.4 ORGANIGRAMME



4.2 MISE EN CONTEXTE

En acceptant le mandat de concevoir et rédiger ce plan directeur à l'été 2018, son auteur et ses assistants observaient la situation suivante :

« Bien que la pratique du vélo de montagne connaisse un essor formidable sur notre continent, que le Québec joue les chefs de file en se démarquant avec une offre de sentiers diversifiée de grande qualité et que Charlevoix, possédant tous les attributs pour attirer et épater un très grand nombre de vététistes de tous niveaux—sa topographie, ses panoramas, son terroir et son accueil proverbial, encore une fois!—, accueille tous les ans les athlètes de la Coupe Canada de vélo de montagne, il est étonnant voire déconcertant de constater qu'il n'existe encore aucun réseau de sentiers ouvert au public dans notre région. En effet, les 20 km de sentiers qui strient la forêt du Genévrier, conçus et entretenus par notre organisme, ne sont ouverts qu'aux membres du Club pour « fin d'entraînement », aux athlètes inscrits aux diverses compétitions des GRVCC et...tous ceux qui savent se retrouver dans ce véritable labyrinthe—à la demande des propriétaires, les sentiers ne sont pas balisés et aucune carte n'est publiée—, une entreprise de toute façon clandestine dans ce dernier cas! Note de 4,4 sur 10 attribuée par 923 utilisateurs sur le répertoire en ligne de Vélo Québec.

Dans ce même répertoire des sentiers du Québec (2403 km de sentiers de vélo de montagne recensés dans 141 sites et 1177 km de sentiers de fatbike dans 80 sites), pour la région de Charlevoix, outre Le Genévrier on mentionne aussi La Traversée de Charlevoix, un sentier aux proportions épiques de 105 kilomètres qui souffre d'un manque d'entretien aigu (ponts, passerelles, remblais, drains, signalisation, ...) et qui, dès sa conception, remontant à quelques décennies, n'a jamais été complètement cyclable avec des sections d'envergure requérant portage...d'usage à l'époque mais proscrit aujourd'hui : 4,3 sur 10 jugent 896 utilisateurs!

C'est en pleine conscience de cette situation, du retard qu'accuse notre région quant à son offre en vélo de montagne, que les administrateurs du Club et les membres du comité organisateur des GRVCC, lors de leur rencontre de planification stratégique l'automne

∞ VÉLO ∞ CHARLEVOIX

dernier, ont convenu de consacrer temps et ressources pour remédier à la situation et oeuvrer au développement de sentiers pour la pratique du vélo de montagne. Avec l'expertise acquise en construisant sentiers et tenant compétitions d'envergure internationale au Genévrier et notre connaissance approfondie du territoire charlevoisien eu égard à son potentiel pour la pratique du vélo de montagne dans toutes ses formes et saisons, cette nouvelle vocation de l'organisme** s'imposait avec naturel et un certain sentiment d'urgence... »*

**Allusion au fatbike hivernal.*

***Lors de l'AGA du 26 juin 2018, les administrateurs de l'organisme ont adopté, entre autres, une résolution qui permet désormais l'intégration de cette nouvelle vocation soit se consacrer au développement de sentiers.*

On remarquera dans ce constat qu'il s'agit principalement du vélo de montagne. Or depuis 2018, deux disciplines cyclistes, elles aussi en plein essor, ont pris d'assaut la planète vélo et le Québec : le **bikepacking** et le **gravel bike***. Puisque ces deux applications de la bicyclette prennent une place de plus en plus importante dans les pratiques d'activités de plein air et, surtout, parce qu'elles trouvent sur le territoire de la **MRC de Charlevoix** un « terrain de jeu » idéal—à preuve le choix des bonzes de **Grinduro**, cette série internationale d'événements de gravel bike éclatés, et **Cycles Devinci**, fabricant de vélos détenteur de la franchise canadienne, de tenir leur « **Grinduro Canada** » ici, dans Charlevoix—, il convenait de les inclure et ainsi étendre les visées de ce plan directeur de développement et aménagement à l'ensemble de la pratique du cyclisme hors route.

Autres changements notables depuis 2018, outre les réalisations de sentiers au **Massif de Charlevoix**, acteur régional considéré autonome dans la planification et le développement de son offre bien qu'il soit entendu que **Vélo Charlevoix** soit appelé à collaborer pour certains projets, ainsi que de nombreux travaux de consolidation et mise à niveau des sentiers du **Genévrier** réalisés par nos équipes, des chantiers classés « priorité élevée » par le comité de travail de ce plan sont déjà bien entamés voire réalisés. C'est le cas pour le projet de sentier **Haute du Gouffre** dont la phase 1 a été complétée cet automne, celui des **Mines de Saint-Urbain** dont des sentiers connaissant déjà beaucoup de succès ont été inaugurés dès cet été tout comme le projet de centre régional de sentiers de vélo de montagne et randonnée

pédestre 4 saisons au **Domaine des Cimes** dont le protocole d'entente a été signé entre **Vélo Charlevoix** et la **Fondation de l'Hôpital de Baie-Saint-Paul**, propriétaire du lot, et qui en est à l'étape cruciale de la planification en phases de son développement. On constate que dès que les tâches préliminaires de ce plan directeur, le repérage et collecte de données sur le terrain, ont été complétées, il a été mis en œuvre, qu'il s'est mis en marche...

*Voir **Section 5 « CYCLISME HORS ROUTE »**

4.3 ÉTAT DES LIEUX

En octobre 2020, la MRC de Charlevoix compte 71 km de sentiers de vélo de montagne simple trace dédiés et partagés :

Secteur/sentier	Distance
Traversée de Charlevoix (stationnement lac à L'Écluse-limite orientale MRC)	8,5 km
Genévrier	20 km
ZEC des Martres (sentier des Falaises)	4 km
Séminaire de Québec (sentier Haute du Gouffre phase 1) nouveauté plan directeur	13 km
Mines de Saint-Urbain nouveauté plan directeur	6 km
Massif de Charlevoix	19,5 km
TOTAL	71 km

N'ont pas été pris en compte les segments de sentiers pédestres simple trace dédiés existants qui sont ciblés par ce plan pour des aménagements afin de les rendre accessibles aux adeptes de cyclisme hors route (± 35 km sur segments des sentiers des Pointes, les Florent, du Gouffre, Louise-Gasnier et Gabrielle-Roy Ouest) tout comme la panoplie de sentiers double trace, pistes, chemins agricoles/forestiers, routes de gravelle et bouts de rangs qui constituent la majeure partie des parcours ruraux et circuits de bikepacking dont il sera question dans les prochaines sections du plan. Voir **ANNEXE II** pour connaître l'étendue du réseau cyclable « conventionnel » aménagé et projeté sur le territoire de la MRC de Charlevoix.

∞ VÉLO ∞ CHARLEVOIX



5

CYCLISME HORS ROUTE

Par cette expression, nous entendons toutes les pratiques cyclistes qui préconisent l'utilisation de surfaces non-pavées, mais ne l'excluent pas nécessairement, en l'occurrence le **vélo de montagne** dans tous ses avatars et sous toutes ses déclinaisons, le **bikepacking**, espèce de mouvement à la croisée des chemins entre le cyclotourisme et le vélo de montagne, et le **gravel bike**, ce nouveau venu sur la planète vélo. Bien qu'il soit un sport cycliste à part entière et qu'il se pratique hors route, le BMX n'est pas considéré dans cette étude si ce n'est que **Vélo Charlevoix** recommande d'emblée à toutes les municipalités de se munir d'une pumptrack ou véloparc urbain. Bien sûr, il en va des besoins et moyens de chacune d'elles. Relevant tant des volets « club cycliste » que « sentiers », l'organisme peut collaborer à l'élaboration ainsi qu'à la réalisation d'un projet d'aménagement de pumptrack ou véloparc urbain.

5.1 VÉLO DE MONTAGNE

Selon *L'état du vélo au Québec en 2015*, 620 000 Québécois d'âge adulte s'adonnent au vélo de montagne. Avec le développement des sentiers destinés à la pratique, de niveaux de difficulté variés, il n'y a pas de doute que ce nombre continuera d'augmenter, en milieu naturel comme en milieu urbain. Le vélo de montagne est une activité magnifique qui met en symbiose l'activité physique et l'environnement tout en entraînant des répercussions positives, autant sur le plan de la santé que sur le plan social et économique. Dans une société où l'inactivité et la sédentarité sont grandissantes chez les jeunes, le pouvoir d'attractivité du vélo de montagne chez ceux-ci est un atout précieux.²

² « *Le vélo de montagne expliqué* » – **Vélo Québec**

∞ VÉLO ∞ CHARLEVOIX

Vélo Québec recense désormais plus de 2500 km de sentiers de vélo de montagne et 1300 km consacrés au fatbike répartis parmi 150 sites québécois. Une enquête menée par le journaliste d'ICI Radio-Canada Guillaume Piedboeuf dont les résultats ont été publiés le 9 septembre 2020 révèle que les centres de vélo de montagne de la région de Québec ont tous connu une augmentation de taux d'achalandage record durant la saison toujours en cours : la fréquentation du centre Empire 47 de Lac-Delage a augmenté de 150 %, celle des Sentiers du Moulin de Lac-Beauport de 30% tandis que celle du Mont-Sainte-Anne a grimpé de 25%. La coopérative Vallée-Bras-du-Nord, à l'orée de Saint-Raymond, déjà l'un des centres de vélo de montagne les plus roulés de l'est de l'Amérique du nord, a vu son taux de fréquentation augmenté de 75%. D'ailleurs, on vient d'annoncer des investissements de 5 millions \$ qui serviront à la construction d'un nouveau chalet d'accueil ainsi que de nouveaux sentiers et pistes.³

Le vélo de montagne se divise en 3 familles principales : Cross-country, Enduro et Descente. Ces formes distinctes se pratiquent toutes sur des sentiers à surface naturelle offrant différents niveaux de difficulté. La différence fondamentale réside dans l'expérience et le type d'effort. En Cross-country et en Enduro, la ou les parties ascendantes de l'itinéraire sont assumées par le cycliste alors qu'en *Descente*, elles s'effectuent par remontée mécanique. Quant au niveau de difficulté des descentes, la pratique de type Descente est la plus difficile, technique quoique certains parcours Enduro offrent parfois un niveau de difficulté qui s'en rapproche.⁴

L'industrie du vélo en général, en particulier le vélo urbain et le vélo de montagne, a accueilli au cours des dernières années le **vélo à assistance électrique (VAE)**. Des progrès technologiques significatifs—batteries au lithium et amélioration des moteurs qu'on a relocalisés dans le pédalier—le rendent plus attrayant et populaire qu'au début des années 2000. Bien qu'il faille adapter sa conduite, le VAE ne compromet pas la sécurité du pilote ni celle des autres usagers puisque le moteur, aux modes de puissance variés, ne s'enclenche que lorsque les pédales sont en action. Dans le contexte qui nous occupe, le cyclisme hors route, nous n'anticipons qu'une légère augmentation de l'érosion dans les zones de densification de sentiers et un impact négligeable sur la surface des sentiers et parcours linéaires.

³ « *Un engouement jamais vu pour le vélo de montagne à Québec* » – **ICI RADIO-CANADA**

⁴ « *Le vélo de montagne expliqué* » – **Vélo Québec**

5.1.1 CROSS-COUNTRY (XC)



Pratique la plus répandue en vélo de montagne et accessible aux hommes, femmes et enfants, le cross-country consiste à se déplacer dans des sentiers étroits, non revêtus et comportant de multiples courbes et variations de niveau. Les amateurs de cross-country utilisent leurs propres moyens afin de parcourir le sentier, de la base jusqu'au haut de la montagne, pour ensuite redescendre. Le cross-country est une discipline olympique depuis les Jeux olympiques d'Atlanta en 1996.

Le cross-country se pratique avec un vélo léger possédant une suspension avant ou une suspension intégrale (avant et arrière) à court débattement (habituellement autour de 100 à 130 mm à l'avant et à l'arrière) qui permet d'absorber les irrégularités du sentier sans nuire au pédalage. Outre le confort, la suspension augmente la performance en permettant de franchir les obstacles de façon plus rapide qu'avec un vélo qui en est dépourvu. Des pneus à crampons de profils variés permettent une adhérence sur les sols meubles ou en conditions humides⁵.

⁵ Idem

5.1.2 ENDURO



Discipline hybride entre le Cross-country et la Descente, l'Enduro (aussi connu sous le vocable All-Mountain, qui n'est plus utilisé) consiste en des sentiers dont l'usage est concentré autour de la portion descente, alors que des sentiers de remontée y donnent accès sans l'utilisation d'une remontée mécanique. Les amateurs d'Enduro utilisent leurs propres moyens afin de parcourir le sentier, de la base jusqu'au haut de la montagne, pour ensuite redescendre.

L'Enduro se pratique avec un vélo possédant une suspension avant ou une suspension intégrale (avant et arrière) à long débattement qui permet d'absorber les irrégularités du sentier sans nuire outre-mesure au pédalage. Les vélos adaptés à cette discipline offrant davantage de débattement (suspension) que les vélos de cross-country (habituellement autour de 140 à 170 mm à l'avant et à l'arrière), mais sont optimisés pour la remontée⁶.

⁶ Idem

5.1.3 DESCENTE (DH)



Image populaire du vélo de montagne, la descente représente moins de 20 % de la pratique et attire de façon générale les jeunes hommes avides de sensations fortes. Les amateurs de descente laissent généralement le soin à une remontée mécanique (télésiège, véhicule) d'assurer la partie ascendante du parcours. Une journée typique est constituée de plusieurs descentes. La descente demande des habiletés bien développées afin de négocier les passages techniques, les zones fluides propices à la prise de vitesse et les sauts qui sillonnent les pistes.

Les vélos de descente sont robustes et lourds. Ils disposent de suspensions à grand débattement (habituellement autour de 180 à 200 mm à l'avant et à l'arrière) et de larges pneus dotés de crampons plus agressifs qu'en cross-country pour absorber les chocs dûs aux obstacles et maintenir la stabilité du vélo à haute vitesse et dans les virages prononcés. Les cyclistes de descente portent généralement un équipement de protection complet, incluant casque intégral et protecteurs corporels⁷. Sur les pistes du Massif, peut-être, un jour...

⁷ Idem

5.1.4 FATBIKE



Le fatbike ou le vélo à pneus surdimensionnés (VPS), selon l'appellation de l'Office québécois de la langue française, est, comme ces noms l'indiquent en anglais et en français, un vélo de montagne dodu et joufflu! On considère un vélo un fatbike lorsque la largeur de ses pneus dépassent les 3"...et ce, jusqu'à 5"! Au Québec, grâce aux hivers rigoureux qui nous visitent encore, le fatbike rime avec « vélo des neiges » et suscite un engouement indéniable avec de nombreux centres dédiés pour cette nouvelle activité hivernale : *« Au contact des pneus surdimensionnés avec la neige durcie, un phénomène surnaturel difficile à expliquer se produit. Un effet d'apesanteur se fait sentir et une sensation d'euphorie vous envahit et vous imprime un sourire candide sur le visage, que vous soyez le plus sceptique ou le plus blasé des cyclistes, ou pas un cycliste du tout. »*⁸

⁸ Gilles Morneau, *Guide du FATBIKE – Le bonheur gros format*, 2019

5.2 BIKEPACKING



À la fois tendance en vogue et plus récente école de pensée du voyage à vélo, le « bikepacking » consiste essentiellement à parcourir des distances considérables et franchir des étendues sauvages en autonomie sur des chemins non-pavés, pistes et sentiers avec une préoccupation marquée pour le minimalisme. Ainsi, bien qu'il s'agisse de transporter ses pénates sur ces artères primitives pendant au moins une couple de jours, quelques semaines voire des mois, le crédo du « bikepacker » orthodoxe dicte que tout l'attirail nécessaire doit tenir dans un ensemble de petits sacs étanches qu'on se plaît à fixer avec courroies et velcros aux cadre, fourche, guidon et selle de sa bicyclette. On prescrira une bécane plutôt robuste et munie de pneus larges aussi, une monture procurant un accès encore plus grand, confortable et sécuritaire à ces pistes de bout-du-monde...qu'on dénicher parfois dans sa cour arrière! Le mantra des initiés de ce nouveau mouvement : « *Pédaler plus loin, se charger moins!* » Mais le « bikepacking », c'est surtout une nouvelle attitude caractérisée par la confiance inébranlable qu'à vélo on peut aller partout—que ce soit sur des sentiers de mouflons, le vélo à l'épaule, sur l'accotement soyeux de la Panaméricaine ou dans le fin fond du TNO de Pikauba...—et que l'aventure sera toujours au rendez-vous!

5.3 GRAVEL BIKE



De la perpétuelle quête de perfectionnement de la chose cycliste est né il y a trois ou quatre ans le gravel bike, ou vélo à gravelle ou à garnotte, pourrait-on le baptiser en français. Présenté comme un vélo conçu pour s'aventurer plus loin que là où mène le traditionnel bitume, ce genre de vélo gagne rapidement le cœur des cyclistes et des revendeurs. Grosso modo, c'est un vélo de route plus costaud conçu pour les routes, chemins et pistes non pavées. Dans les mots de David Veilleux, ingénieur de formation et ancien cycliste professionnel—et le premier Québécois à avoir complété le Tour de France: « *Un gravel bike, c'est un vélo qui permet de repousser les limites et de découvrir des routes sur lesquelles il n'aurait pas été possible de rouler avec un vélo de route standard. Ça prend une géométrie confortable et permissive, ainsi que de gros pneus.* » Outre lors de la tenue du Grinduro Canada dans les parages de Saint-Urbain bon an mal an, on observera les adeptes de gravel bike chez-nous sur nos parcours ruraux tout comme les chemins et pistes du TNO...ce que nous aborderons dans la prochaine section, **VOIES CYCLABLES HORS ROUTE!**

∞ VÉLO ∞ CHARLEVOIX



6

VOIES CYCLABLES HORS ROUTE

Dans ce contexte de cyclisme hors route, les voies cyclables sur lesquelles l'activité peut se pratiquer et que considère ce plan prennent les formes suivantes :

- sentiers simple trace de vélo de montagne dédiés
- sentiers simple trace partagés entre adeptes de randonnée pédestre, course sur sentier et cyclisme hors route
- circuits de bikepacking
- parcours ruraux
- pistes de fatbike hivernal

6.1 SENTIERS DÉDIÉS

Créés pour l'usage exclusif d'une clientèle cible, qu'il s'agisse d'adeptes de vélo de montagne, randonnée pédestre, randonnée équestre, course sur sentier, motocross ou encore vtt (quad), les sentiers dédiés permettent d'optimiser les conditions favorisant le type d'expériences recherchées par chacun de ces groupes d'utilisateurs. Pour les adeptes de vélo de montagne, les différences marquées entre les 3 familles principales, soit le Cross-country, l'Enduro et la Descente, impliquent des types de sentiers tout aussi spécialisés. On remarque que le niveau de maîtrise technique requis ainsi que celui de la difficulté des obstacles et modules aménagés sur les sentiers augmentent significativement de la pratique de type Cross-Country vers celle de Descente. Puisque les sentiers d'Enduro et Descente sont conçus pour accomplir des manœuvres de pilotage périlleuses et atteindre de grandes vitesses, les objets d'une quête par leurs adeptes respectifs, pour

∞ VÉLO ∞ CHARLEVOIX

des raisons de sécurité évidentes, ils ne sont pas compatibles avec d'autres utilisations non-motorisées. Ce qui n'est toutefois pas le cas pour les sentiers de vélo de montagne de type cross-country qui, avec des aménagements appropriés pris en charge dès la conception du sentier ou à une étape ultérieure pour cette fin, peuvent aussi accueillir et rassasier des randonneurs, coureurs et même des cavaliers.

D'ailleurs, quand des utilisations sont compatibles, construire un sentier dédié ne constitue pas toujours le meilleur choix : *« Les sentiers exclusifs peuvent engendrer des conflits entre les différents groupes d'utilisateurs. Les randonneurs sont curieux de voir ce qui leur est hors d'accès dans les sentiers de vélo de montagne. De même, les cyclistes veulent un aperçu de ce qu'ils manquent dans les sentiers de randonnée. Chaque groupe peut avoir l'impression que l'autre a reçu la meilleure part du gâteau et se sentir frustré, de sorte que personne n'est content. »*⁹



⁹ « Guide d'aménagement de sentiers de vélo de montagne », IMBA – traduit/adapté par l'ADSVMQ et Vélo Québec

6.2 SENTIERS PARTAGÉS

Pour des utilisations compatibles telles les pratiques du vélo de montagne Cross-country, la randonnée pédestre, la randonnée équestre et la course sur sentier l'été—le fatbike et la raquette, l'hiver—, l'option du sentier partagé peut être privilégiée. L'International Mountain Biking Association (IMBA) et l'Association pour le Développement de Sentiers de Vélo de Montagne au Québec (ADSVMQ), organisme fusionné avec Vélo Québec en 2012*, ont toujours recommandé les sentiers polyvalents, une position qui s'appuie sur les 7 principes suivants :

1. Les sentiers partagés répondent mieux aux besoins de la plupart des usagers

Les sentiers ouverts dispersent les usagers dans tout le réseau de sentiers, tandis que les sentiers exclusifs ou à usage restreint ont tendance à concentrer les usagers : l'effet de congestion augmente ainsi les conflits.

2. Les sentiers partagés contribuent à instaurer un sentiment d'appartenance chez les différents usagers

Les visiteurs sont amenés à coopérer afin de protéger et de préserver une ressource qu'ils ont en commun. La rencontre avec d'autres usagers permet de faire connaissance et de discuter, ce qui aide à établir une courtoisie et un respect mutuel. **Au contraire, les sentiers exclusifs peuvent parfois engendrer de la mauvaise volonté, une attitude territoriale et des rivalités.**

3. Les sentiers partagés sont plus rentables pour les gestionnaires de terrain

Ils demandent moins de signalisation et de personnel, ce qui y facilite le contrôle et l'application des règlements.

4. Les sentiers partagés favorisent le contrôle par l'exemple

Les débutants et les contrevenants y seront positivement influencés par l'exemple des usagers expérimentés, consciencieux et courtois.

*Historique de l'ADSVMQ : <https://www.velo.qc.ca/par-thematique/histoire-du-velo/historique-de-lassociation-pour-le-developpement-des-sentiers-de-velo-de-montagne-au-quebec-adsvmq/>

5. Les sentiers partagés utilisent mieux l'espace disponible

Comme ils sont accessibles à tous, ils multiplient simplement le nombre de sentiers, pour le plus grand plaisir de tous les usagers.

6. Les sentiers partagés requièrent moins d'espace et ont donc un moindre impact sur l'environnement

La construction de sentiers supplémentaires pour chaque groupe d'usagers augmente l'impact sur les écosystèmes, entre autres par la fragmentation possible de l'habitat et par la sédimentation occasionnée par le ruissellement accru de l'eau.

7. Les sentiers partagés peuvent accueillir davantage de visiteurs

Les sentiers menant à des destinations importantes, comme des chutes ou des points de vue panoramiques, devraient être polyvalents puisque tous les visiteurs voudront profiter du point d'intérêt. **Pour la même raison, il est plus efficace de partager les sentiers qui servent de voies principales.** »¹⁰

Facteurs importants pour tous les utilisateurs et facteurs spécifiques aux adeptes de vélo de montagne¹¹



¹⁰ Idem

¹¹ « Guidelines for a Quality Trail Experience | Mountain bike trail guidelines », US Bureau of Land Management - IMBA. 2017.

Aménagements de type vélo de montagne appropriés et non-appropriés pour sentiers à utilisation partagée¹²

 **Approprié pour utilisation partagée:** des aménagements de type vélo de montagne Cross-country peuvent être appropriés selon leurs fréquence et ampleur. Un aménagement du genre, situé stratégiquement sur le sentier, peut contribuer à l'amélioration de l'expérience du cycliste tout en passant inaperçu par les autres utilisateurs.



Rouils



Petits virages inclinés



Sections de pierres



Portions techniques basse vitesse



Grand champ de vision portions rapides

 **Aménagements de type vélo de montagne non-appropriés pour utilisation partagée d'un sentier**



Portions haute vitesse



Sauts



Chutes



Structures élevées



Longues sections abruptes et rectilignes



Obstacles empêchant le cycliste de pouvoir céder le passage



Tout aménagement qui privilégie et favorise l'expérience du cycliste au détriment de celle des autres utilisateurs

6.3 PARCOURS RURAUX

Le concept de « parcours ruraux », cher à ce plan, consiste à enchaîner d'une manière continue des voies cyclables hors route diverses afin de relier certains pôles de ce réseau et faire découvrir les coulisses de la région. Sur la carte des 3 pays charlevoisiens, on se situe dans l'univers de la « terre ». On pédalera donc sur des bouts de rangs en garnotte, des chemins forestiers ou sentiers double trace qui contournent des champs ainsi que sur des chemins agricoles...quoique de courts segments pavés ne sont pas à proscrire! Dans ce corps-à-corps vélocipédique avec le terroir, la beauté des panoramas, la richesse des expériences et la qualité des coups de pédale sont aussi formidables qu'insoupçonnées. Puisque ces « voies » sont déjà créées, ces parcours ne requièrent que du repérage, des démarches pour les droits de passage et le balisage. Ils représentent des façons originales et peu coûteuses d'attirer des cyclistes dans la région.

¹² Idem

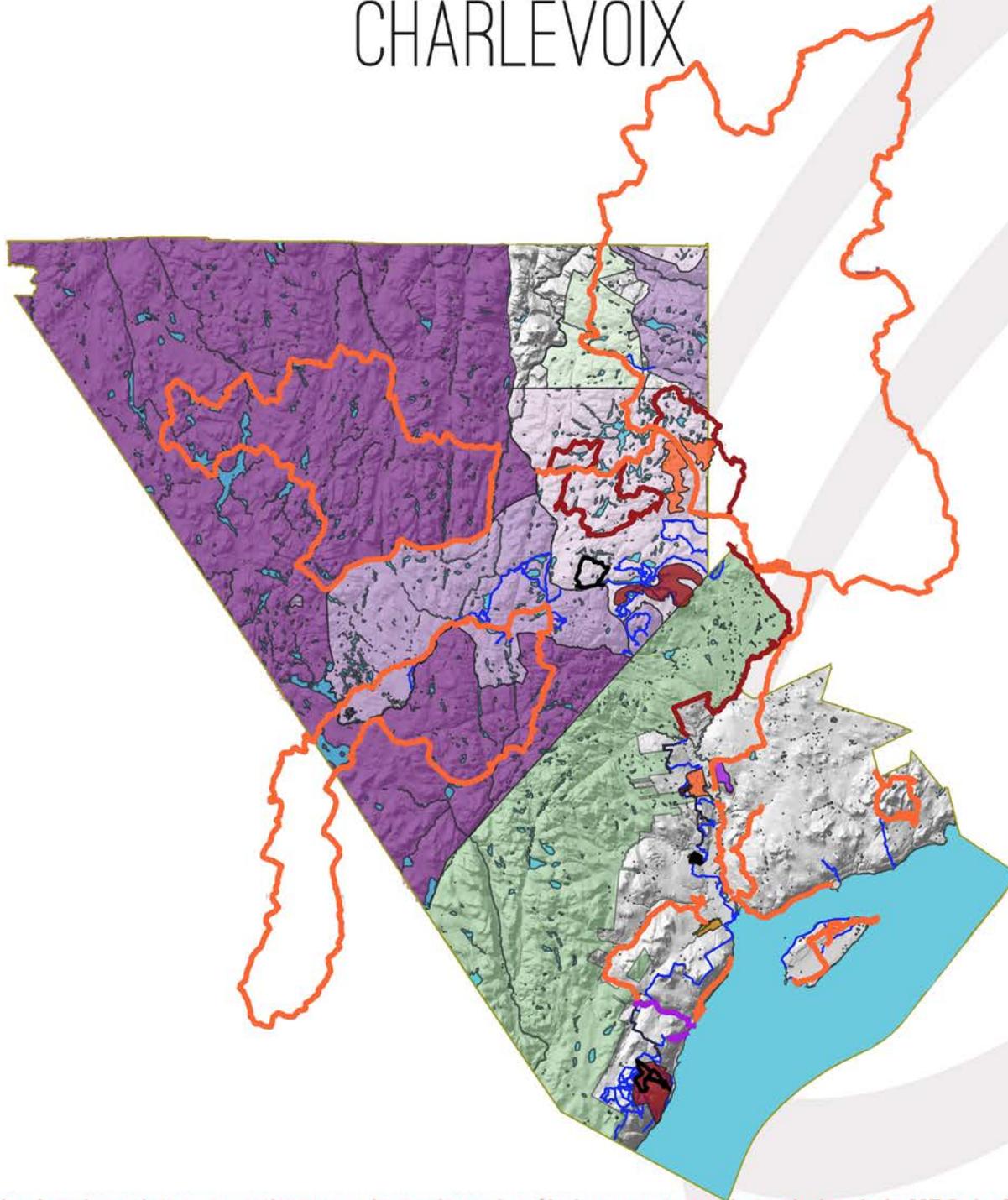
6.4 CIRCUITS DE BIKEPACKING

À l'instar des parcours ruraux, les circuits de bikepacking exploitent un réseau de chemins et pistes qui existe déjà. Toutefois, au lieu de la campagne, on s'exécute dans les bois; on passe de la « terre » à la « forêt », pour reprendre les divisions de l'auteur de *Menaud, maître-draveur*. Dans la création de circuits de bikepacking, il est envisageable de construire de courts segments de sentiers simple trace pour relier deux pistes ou encore un chemin forestier à un autre, histoire de préserver une certaine exclusivité pour les cyclistes eu égard aux utilisateurs de véhicules motorisés qui fréquentent aussi ces territoires fauniques. Des segments de ces circuits peuvent aussi servir à garnir l'offre de parcours de cyclisme hors route journaliers, tant pour les adeptes de vélo de montagne que gravel bike. Puisque ces territoires sont l'apanage de quelques gestionnaires seulement, tous enclins à les ouvrir à de nouvelles activités de plein air, l'essentiel du travail consiste essentiellement dans le repérage et le balisage physique et/ou virtuel (cartographie numérique et applications d'appareils mobiles). Il est intéressant de noter que les circuits de bikepacking permettent de connecter toutes les régions limitrophes de Charlevoix...

6.5 PISTES DE FATBIKE HIVERNAL

L'hiver, tous les sentiers, pistes et chemins voire voies ferrées—lorsque fermées pour la saison et que l'activité y est sécuritaire et autorisée—peuvent se transformer en parcours de fatbike si on les entretient avec l'équipement adéquat ou...que les conditions météorologiques s'alignent : on peut même rouler partout quand se pointe la croûte du printemps! Une motoneige ou encore un « Snow Dog », selon la largeur du tracé à entretenir, avec un dispositif pour tracer qu'on accroche à l'arrière suffit à cette tâche. Afin de préserver l'état des pistes entretenues, il est important qu'on respecte la solidité de la surface. Règle générale, si on s'enfonce plus de 1 cm, on recommande de s'abstenir. Les « fatteux » cohabitent harmonieusement avec les raquetteurs. Par contre, ils ne sont pas les bienvenus sur les pistes de ski de fond, surtout sur les tracés de pas classique.

∞ VÉLO ∞ CHARLEVOIX



7

ZONES, CORRIDORS ET CHANTIERS

7.1 PRÉSENTATION GÉNÉRALE

L'un des principaux objectifs de ce plan consiste à identifier sur l'ensemble du territoire de la MRC de Charlevoix à la fois les sentiers et segments de sentiers existants ainsi que les corridors et zones potentiels pour la création de nouveaux sentiers à intégrer à l'offre de cyclisme hors route charlevoisienne; les zones de densification et les ramifications qui formeront ce réseau unique. Multipliant les sorties à vélo sur le terrain et les représentations auprès de certains maires, gestionnaires et propriétaires, on a dressé une liste comportant une cinquantaine de zones et corridors qu'ont analysés collectivement les membres du comité de travail affectés à ce plan.

7.1.1 Liste des sentiers/segments existants, zones et corridors considérés pour la création de ce plan

TNO Lac Pikauba :

- **ZEC des Martres :**
 - zone Sommets Intergalactiques (Dôme/Eudore-Fortin/Du Four/Lac à L'Empêche) | vélo de montagne Cross-country – Enduro
 - zone Plateau Sources de la du Gouffre Est | vélo de montagne Cross-country – Enduro
 - zone Plateau Sources de la du Gouffre Ouest | vélo de montagne Cross-country – Enduro
 - zone Arête montagne de la Tour (secteur La Galette) | vélo de montagne Cross-country – Enduro

∞ VÉLO ∞ CHARLEVOIX

- boucle lac Cobra 40km, boucle lacs Évanturel/Grosse Femelle 53km et combo de ces 2 boucles 110km | bikepacking intra-zec
- boucle Grande Orbite 255 km (via pourvoirie Lac Moreau) | bikepacking trans-zec (MRC du Fjord et MRC Charlevoix-Est)
- **réserve faunique des Laurentides (SÉPAQ) :**
 - circuits de bikepacking (certains passent par parc national des Grands-Jardins)
- **parc national des Grands-Jardins (SÉPAQ) :**
 - circuits de bikepacking partie intégrante de circuits de la réserve faunique des Laurentides
 - pistes de fatbike hivernal (**développement en autonomie, à l'interne**)
 - zone du Brûlis (**développement en autonomie, à l'interne**) | vélo de montagne Cross-country – Enduro

Municipalité de Saint-Urbain :

- sentier Haute du Gouffre (Seigneurie de Beaupré) | vélo de montagne Cross-country – randonnée pédestre – bikepacking
- zone Mines de Saint-Urbain | vélo de montagne Cross-country – Enduro
- zone Flancs Ouest Vallée du Gouffre (à partir segment Les Florent entre projet résidentiel Saint-Jérôme et intersection Chez Laurent) | vélo de montagne Cross-country – Enduro
- zone Flancs Est Vallée du Gouffre (secteur Cap-Martin) | vélo de montagne Cross-country – Enduro
- segments sentiers des Pointes et les Florent pour aménagements favorisant utilisation partagée | vélo de montagne Cross-country

Municipalité de Saint-Hilarion :

- zone de parcours ruraux intra-municipaux et inter-municipaux (vers Baie-Saint-Paul, Les Éboulements, Saint-Urbain, Notre-Dame-des-Monts et Saint-Irénée) | gravel bike – vélo de montagne Cross-country – bikepacking
- pistes de fatbike hivernal sur l'un ou l'autre de ces parcours ruraux intra-municipaux ainsi qu'au parc récréatif L'Amical

Municipalité Les Éboulements :

- zone de parcours ruraux intra-municipaux et inter-municipaux (vers Saint-Hilarion, Baie-Saint-Paul, Saint-Urbain, Notre-Dame-des-Monts et Saint-Irénée) | gravel bike – vélo de montagne Cross-country – bikepacking
- pistes de fatbike hivernal sur l'un ou l'autre de ces parcours ruraux intra-municipaux

Municipalité de l'Isle-aux-Coudres :

- zone de parcours ruraux intra-municipaux | gravel bike – vélo de montagne Cross-country – bikepacking
- pistes de fatbike hivernal sur l'un ou l'autre de ces parcours ruraux intra-municipaux

Ville de Baie-Saint-Paul :

- Domaine des Cimes | vélo de montagne Cross-country – randonnée pédestre – fatbike hivernal
- segments sentiers les Florent et du Gouffre pour aménagements favorisant utilisation partagée | vélo de montagne Cross-country
- projet sentier des Saveurs (Domaine des Cimes/Le Génévrier) | vélo de montagne Cross-country
- projet sentier Basse du Gouffre (piste multi-fonctionnelle Pierre du Moulin) | vélo de montagne Cross-country – randonnée pédestre – gravel bike – bikepacking – fatbike hivernal
- corridor littoral Bas-de-la-Baie/Les Prairies (PRSF) | vélo de montagne Cross-country – gravel bike – bikepacking – fatbike hivernal
- corridor littoral Baie-Saint-Paul/Saint-Joseph-de-la Rive (reprise projet « Sentier de la Rive ») | vélo de montagne Cross-country – gravel bike – bikepacking – fatbike hivernal
- corridor vallée Haute du Bras de Saint-Placide (Sentier des Saveurs/Louise-Gasnier) | vélo de montagne Cross-country
- projet sentier entre Balcon Vert et chemins Sainte-Croix/Sainte-Marie | vélo de montagne Cross-country
- **zone Le Génévrier (consolidation, mise à niveau et entretien)** | vélo de montagne Cross-country – Enduro – fatbike hivernal

Municipalité de Petite-Rivière-Saint-François :

- zone Le Massif (**développement en autonomie, à l'interne**) | vélo de montagne Cross-country – Enduro – fatbike hivernal
- projet de sentier village au Fief | vélo de montagne Cross-country – fatbike hivernal
- projet de sentier Prairies/La Martine | vélo de montagne Cross-country – fatbike hivernal
- corridor rivière du Sault | vélo de montagne Cross-country – fatbike hivernal

7.2 MÉTHODOLOGIE

Dans un premier élan de sélection systématique, parmi la liste précédente, on a retenu 23 « chantiers possibles ». Puis, individuellement, les 7 membres ont classifié ces 23 projets en **3 blocs de priorité : haute, moyenne et basse**. Cette priorisation s'est appuyée sur les critères suivants :

- cadrer dans cette vision qui consiste à créer un réseau de chemins, pistes et sentiers pour la pratique du cyclisme hors route dendritique et organique qui saura tirer profit de l'amalgame d'atouts unique de Charlevoix et le mettre en valeur; faire de Charlevoix une destination vélo qui se démarque et estomaque
- disposition et ouverture des propriétaires ou gestionnaires des territoires visés à la réalisation des sentiers, circuits
- admissibilité du projet ou phase de projet à des sources de financement public et privé
- répondre à des besoins exprimés par la population régionale et la clientèle touristique

Bien que rigoureuse et informée, cette priorisation n'est pas une prescription mais plutôt une recommandation. D'ailleurs, ces chantiers possibles ne sont pas ordonnés à l'intérieur de leur bloc de priorité respectif. Il est aussi concevable pour chaque membre du panel qu'un « chantier » passe d'un bloc à l'autre si de nouveaux facteurs venaient à exercer leur influence et permettaient à un projet de remplir les conditions de l'un ou l'autre des critères ci-haut...ou ne le lui permettaient plus! Ainsi, peut-être même que des chantiers « tombés » dès la première sélection redeviendraient plus pertinents ou encore d'autres, ayant échappé à la vigilance des membres du comité, fassent leur apparition et ce, dans n'importe quel bloc de priorité...

7.3 CHANTIERS HAUTE PRIORITÉ

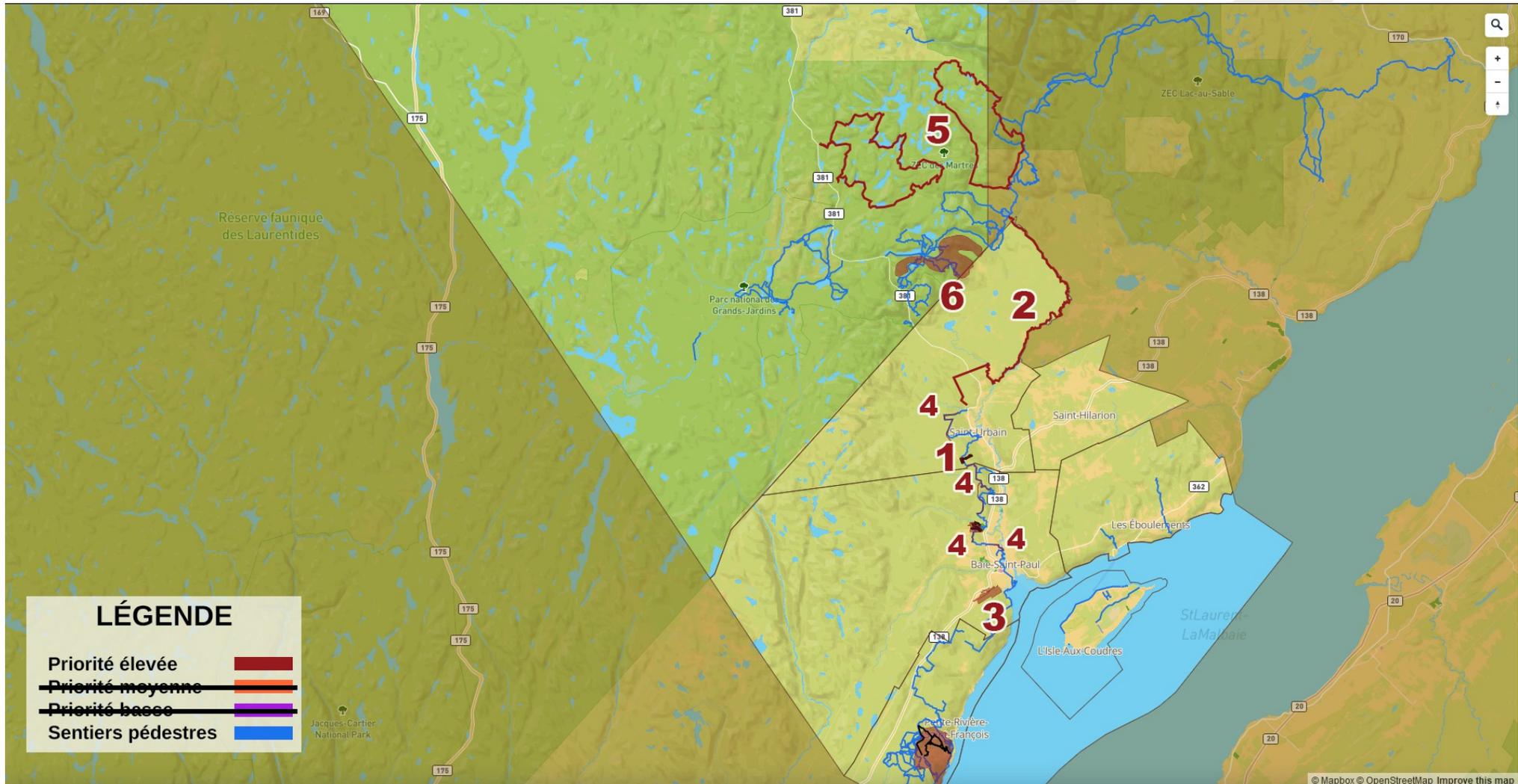


FIGURE 2 – Carte générale chantiers HAUTE PRIORITÉ

1- SENTIERS « MINES DE SAINT-URBAIN »

DESCRIPTION :

Partie intégrante du projet de développement résidentiel du secteur Saint-Jérôme de la municipalité de Saint-Urbain, les sentiers des Mines représentent un bel exemple de ce qu'il faut entendre par « pôle du réseau » ou « zone de densification de sentiers » considérés par ce plan. Le centre de vélo de montagne de types Cross-country et Enduro aux pistes dédiées, qui inclut déjà 2 boucles familiales sur le plateau du sommet, contribue à mettre en valeur l'ancienne mine qui exploitait jadis les gisements de ferro-titane qui tapissent les flancs occidentaux du moyen cours de la du Gouffre juste au-dessus du village. C'est dire qu'en pédalant et dévalant les sentiers qui adhèrent au pourtour des puits d'extraction d'ilménite, les infiltrent même parfois, et côtoient des vestiges de cette époque, on se familiarisera avec des chapitres méconnus de l'histoire de Saint-Urbain tout comme celle de Charlevoix. Coups de pédale expérientiels...

5 sentiers totalisant 6 km sont déjà réalisés. Un poste d'accueil avec aire de camping est prévu. Les sentiers des Mines jouxtent le sentier les Florent qui rejoint le village de Saint-Urbain devant le gîte Chez Gertrude. Le sentier des Pointes passe tout près du secteur lorsqu'il atteint les parages de l'intersection entre le chemin Saint-Thomas et le rang Saint-Jérôme. Une courte connexion hors route pourrait être créée pour relier les Mines aux Pointes puis, par-delà, au sentier Haute du Gouffre et l'arrière-pays. Ce scénario implique, bien sûr, des aménagements sur ce segment du Grand Sentier afin qu'il puisse accueillir sécuritairement des adeptes de randonnée pédestre et cyclisme hors route. Idem pour le sentier les Florent afin de relier les Mines au village de Saint-Urbain ainsi qu'au Génévrier et Baie-Saint-Paul. Voir la fiche des chantiers de priorité élevée **AMÉNAGEMENTS « SENTIERS DES POINTES/LES FLORENT/DU GOUFFRE »**.

NOMBRE DE PHASES : 2

ESTIMATION DES COÛTS TOTAUX : 140 000 \$

- Phase 1 : 50 000 \$ (2019-2020)
- Phase 2 : 90 000 \$ (2021-2023)

ÉTAT: EN COURS (PHASE 1 COMPLÉTÉE ET PLANIFICATION PHASE 2 AMORCÉE). RÉALISÉ EN COLLABORATION AVEC LA MUNICIPALITÉ DE SAINT-URBAIN.

○ ○ VÉLO ○ ○ CHARLEVOIX

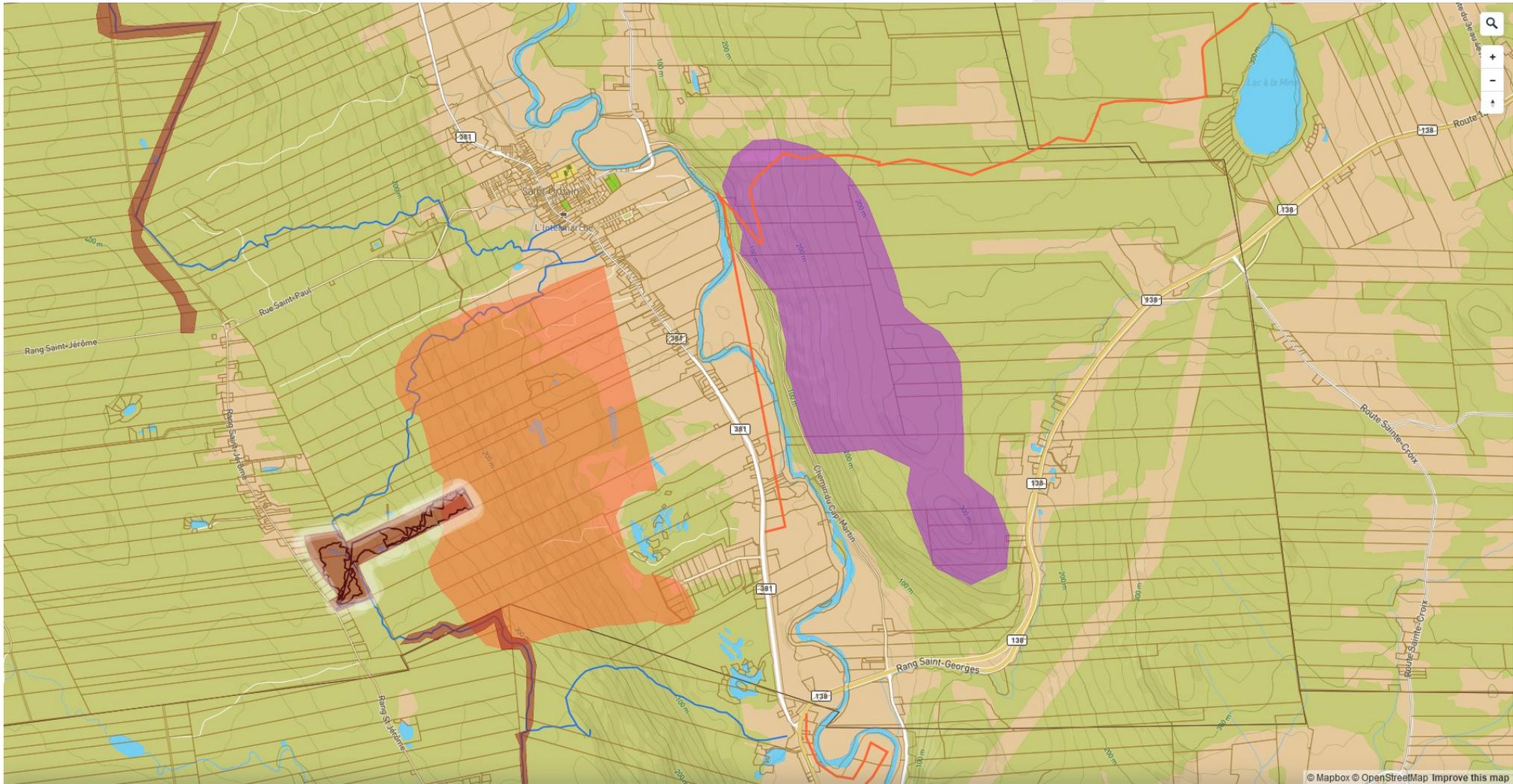


FIGURE 3 – Carte projet SENTIERS « MINES DE SAINT-URBAIN »

∞ VÉLO ∞ CHARLEVOIX



2- SENTIER « HAUTE DU GOUFFRE »

DESCRIPTION :

Voie d'accès privilégiée entre l'arrière-pays et Saint-Urbain, le projet Sentier Haute Du Gouffre vise le remplacement d'un segment du Grand Sentier dans Charlevoix qui emprunte actuellement un chemin forestier de la zec des Martres et l'accotement de la route régionale #381 sur une distance de près de 25 km depuis le stationnement du lac à l'Écluse (ZEC des Martres) jusqu'à celui du sentier des Pointes (Saint-Urbain). Il s'agit de créer un sentier simple trace rustique sur surface naturelle conçu autant pour la pratique de la randonnée pédestre que celle du cyclisme hors route et ce, selon les normes, meilleures pratiques et code d'éthique pour les « sentiers partagés » que prescrivent le *Guide d'aménagement de sentiers de vélo de montagne* de l'IMBA qu'ont traduit, adapté et publié le tandem ADSVMQ – Vélo Québec ainsi que les *Guidelines for a Quality Trail Experience* produits par l'IMBA et BLM. Le sentier, qui s'étirera sur plus de 30 kilomètres entre le stationnement du sentier des Pointes et le lac Boudreault, au pied du mont des Morios, là où il rejoint le Grand Sentier (Traversée de Charlevoix) —peut-être même une quarantaine selon l'option retenue pour la dernière de ses 3 phases—, emprunte le tracé des pêcheurs de l'ACVG en 2 segments totalisant près de 7 km. Un sentier multi-usages 4 saisons aussi : cyclisme hors route et randonnée pédestre; raquette et fatbike hivernal.

Muni d'aires de repos, belvédères et d'un refuge, c'est un sentier de longue randonnée pour les marcheurs et raquetteurs; un sentier qui sera coté intermédiaire pour les cyclistes. Son tracé panoramique en milieux sauvages emprunte principalement le haut cours de la rivière du Gouffre, d'où le sentier tire son nom, et s'étire presque exclusivement sur le territoire de la Seigneurie de Beaupré. Il longe également le ruisseau des Cygnes et la rivière Gros Bras, deux affluents de la du Gouffre, franchit un plateau boisé et contourne les marais des fameuses « eaux mortes » de la du Gouffre, espèce de bayous boréaux. Passeport pour le pays de la du Gouffre, le sentier saura se démarquer par la diversité inouïe des milieux et écosystèmes qu'il traverse...

NOMBRE DE PHASES : 3

ESTIMATION DES COÛTS TOTAUX : 500 000 \$

- Phase 1 : 160 000 \$ (2019-2021)
- Phase 2 : 200 000 \$ (2022-2023)
- Phase 3 : 140 000 \$ (2024)

ÉTAT: EN COURS (PHASE 1 COMPLÉTÉE ET PLANIFICATION PHASE 2 AMORCÉE). RÉALISÉ EN COLLABORATION AVEC LA MUNICIPALITÉ DE SAINT-URBAIN.

○ ○ VÉLO ○ ○ CHARLEVOIX

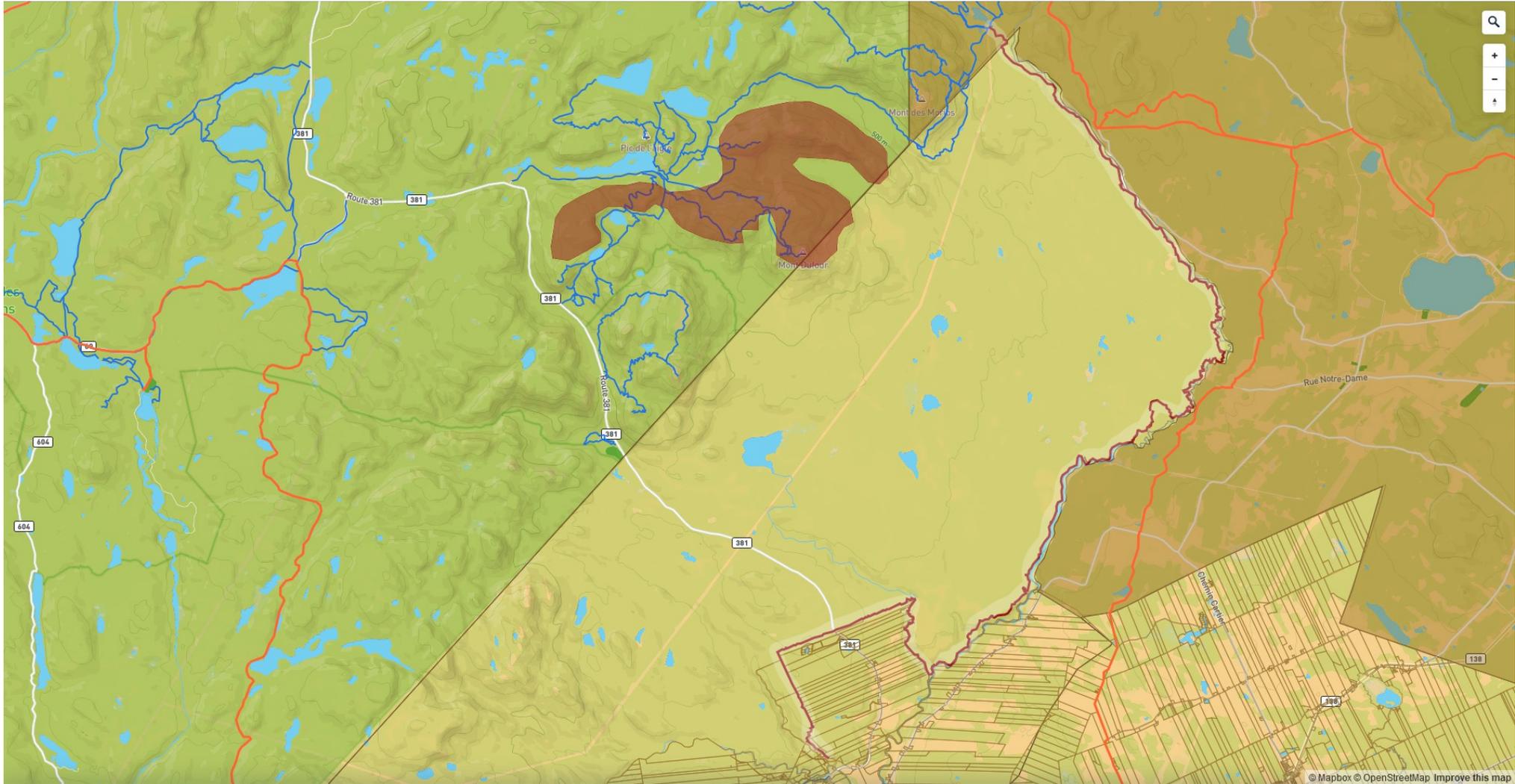


FIGURE 4 – Carte projet SENTIER « HAUTE DU GOUFFRE »

VOÏLO

CHARLEVOIX

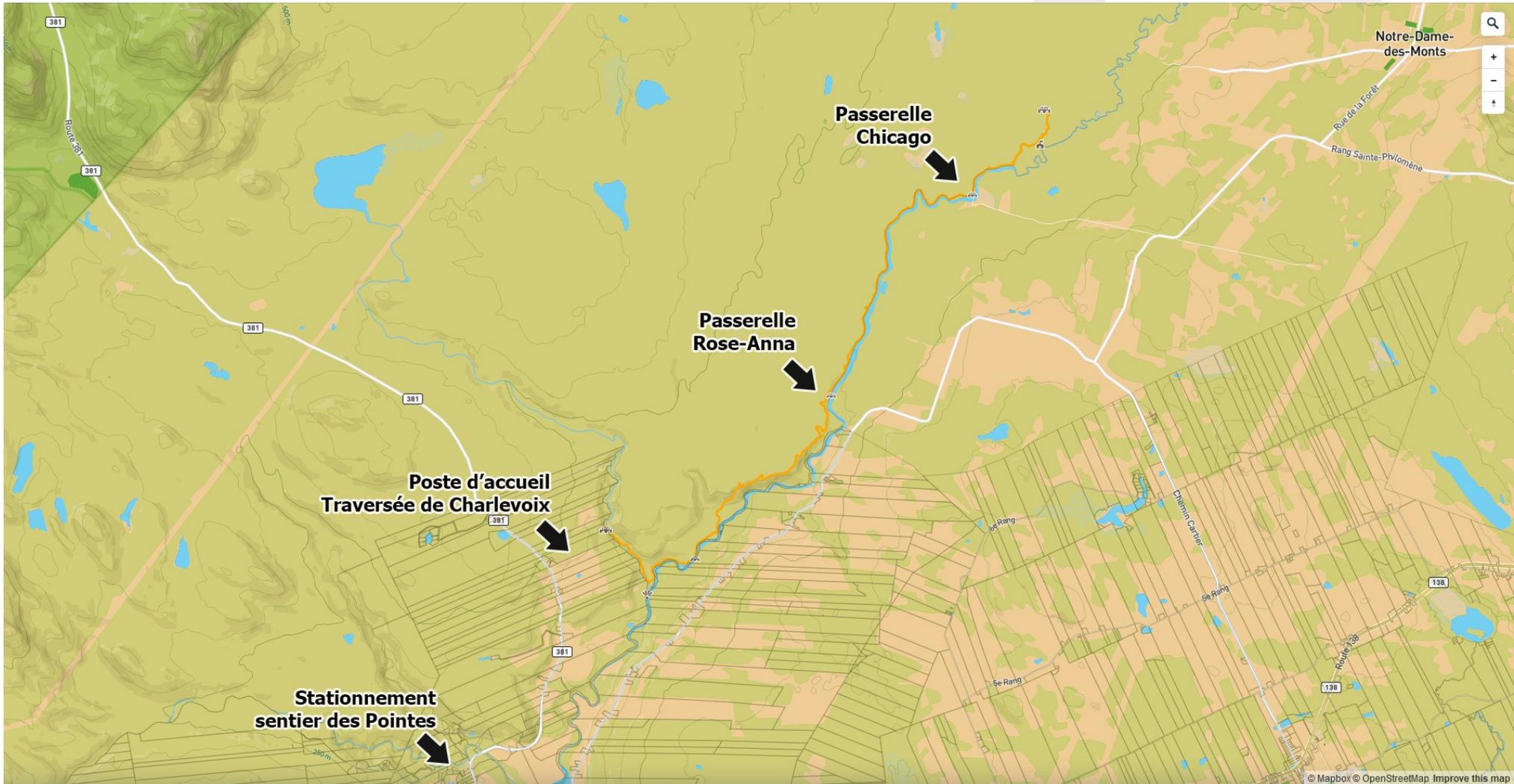


FIGURE 5 – Carte projet « SENTIER HAUTE DU GOUFFRE » PHASE 1

○ ○ VÉLO ○ ○ CHARLEVOIX

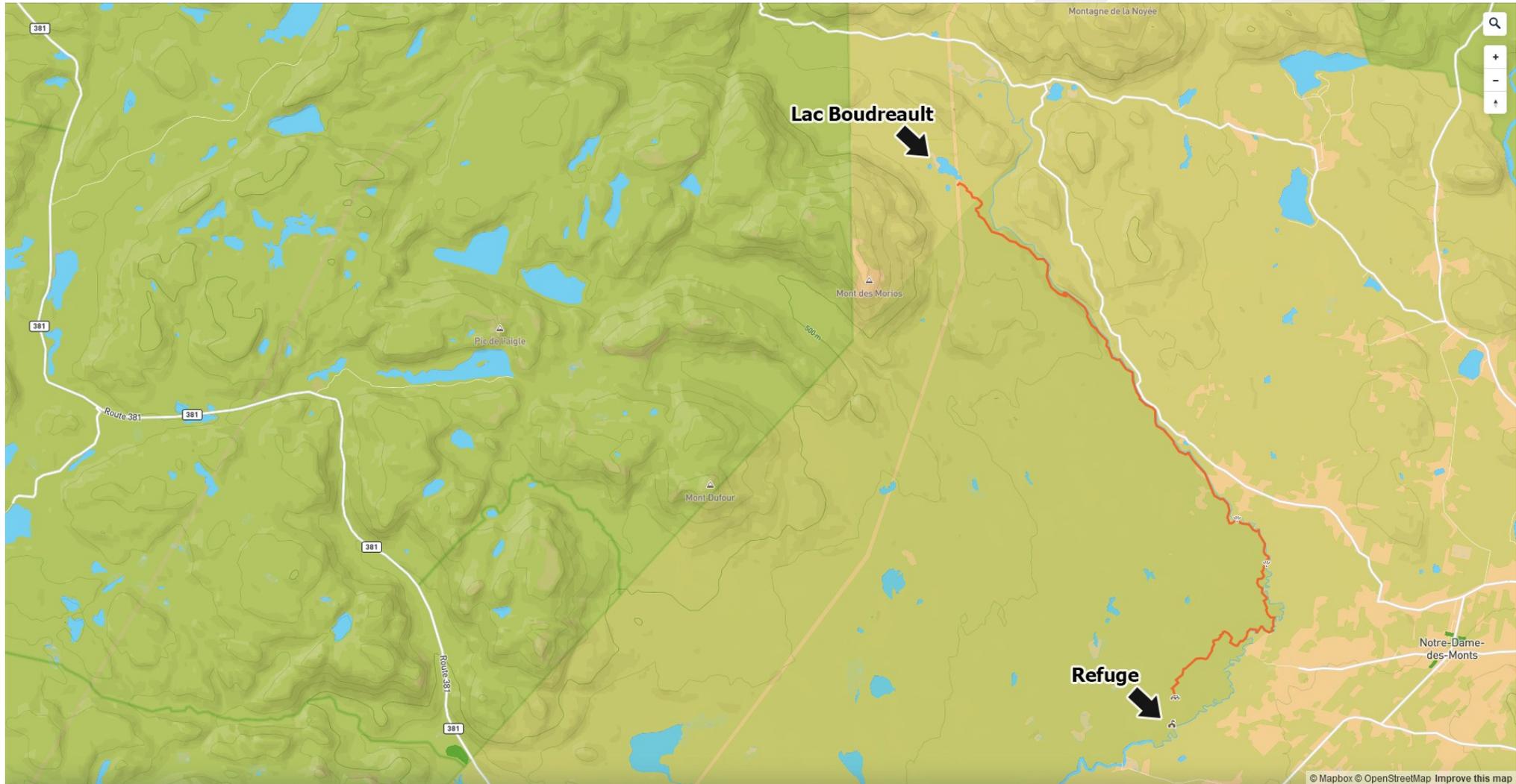


FIGURE 6 – Carte projet « SENTIER HAUTE DU GOUFFRE » PHASE 2

∞ VÉLO ∞ CHARLEVOIX



3- SENTIERS « DOMAINE DES CIMES »

DESCRIPTION :

Puisque les missions des deux organismes se rejoignent, Vélo Charlevoix a proposé dès janvier 2018 à la Fondation de l'Hôpital de Baie-Saint-Paul de forger un partenariat synergique en collaborant à revitaliser et redynamiser le Domaine des Cimes, dont la Fondation est le propriétaire, et le doter d'une nouvelle vocation...le métamorphoser en un centre régional de vélo de montagne/raandonnée 4 saisons! Ainsi, on permettrait à un grand nombre de Charlevoisiennes et Charlevoisiens de découvrir les bienfaits du plein air, profiter de ce site enchanteur et se l'approprier. En fait, y créer un réseau de sentiers pour la pratique du vélo de montagne et de la randonnée pédestre l'été, du fatbike et de la raquette l'hiver, répondrait à un besoin criant des résidents de l'embouchure de la Du Gouffre et plateaux qui l'entourent : disposer à proximité de chez-soi d'un espace de nature de qualité pour rouler, courir ou marcher sur des sentiers.

L'ouverture de quelques voisins du Domaine à céder des droits de passage, propriétaires de lots beaucoup plus grands, pourrait plus que décupler la superficie du site qui compte déjà un peu plus de 195 000 m². Certes, de quoi y tenir des événements d'envergure, qui sont le pain et le beurre de Vélo Charlevoix et pourraient servir d'activités de financement pour la Fondation, et attirer les adeptes de vélo de montagne de l'extérieur de la région. Suite à la réception de la proposition, un comité de travail avec membres issus des deux organismes a entrepris de « préparer le terrain » pour le démarrage du projet : protocole d'entente et dézonage. La signature de l'entente a défrayé les manchettes le mois dernier et la voie est libre pour la nouvelle vocation récréotouristique du site. Étant donné la complexité du chantier dûe à sa proximité avec la zone urbaine de Baie-Saint-Paul ainsi qu'à l'existence de nombreux bâtiments sur la propriété—la quasi-totalité dans un état vétuste— et le potentiel tangible du projet, un plan de développement est requis. On s'attend à ce qu'il soit mis en œuvre dès l'été 2021...

NOMBRE DE PHASES : 3 +

ESTIMATION DES COÛTS TOTAUX : 400 000 \$

- Phase 1 : 128 200 \$ (2021)

ÉTAT: EN COURS (PLAN DE DÉVELOPPEMENT EN RÉDACTION).

●● VÉLO ●● CHARLEVOIX

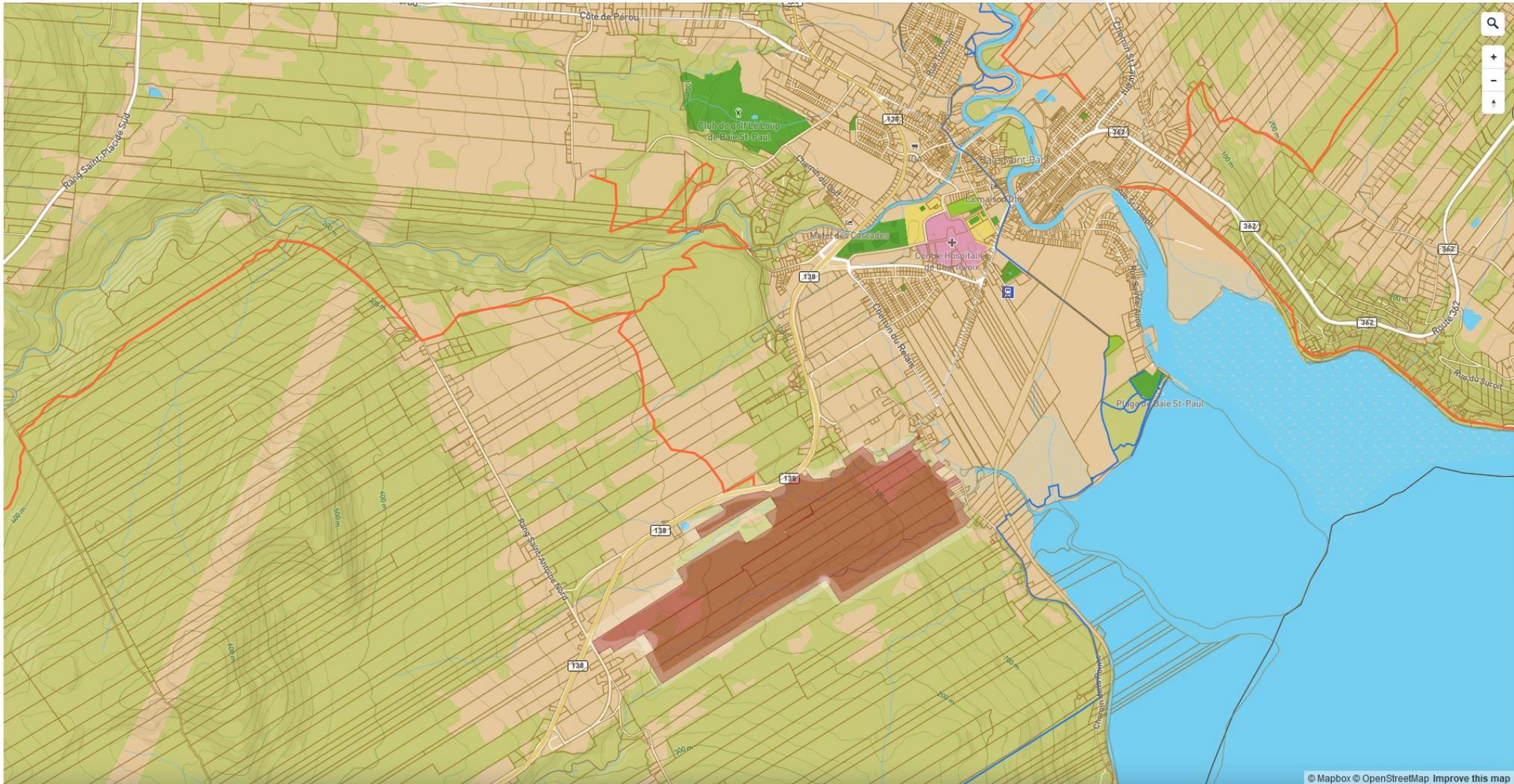


FIGURE 7 – Carte projet SENTIERS « DOMAINE DES CIMES »

VÉLO CHARLEVOIX



CMT
CHAU
LES DEUX

NOUVELLES ÉMISSIONS VIDÉOS HORAIRES CONCOURS MON TOPO

Prévisions météo

État des routes

Marées

-3° BAIE-SAINT-PAUL

Météo

Routes

Publicité

NOUVELLES

Domaine des Cimes : Vélo Charlevoix et la Fondation de l'Hôpital de Baie-Saint-Paul s'associent

Publié le 8 octobre 2020 à 11:04, modifié le 8 octobre 2020 à 15:15

Par: Communiqué de presse



Vélo Charlevoix et la Fondation de l'Hôpital de Baie-Saint-Paul sont fiers d'annoncer leur partenariat dans le cadre d'un projet de revitalisation et de développement du Domaine des Cimes, un site à fort potentiel pour la pratique du vélo de montagne et de plusieurs autres activités de plein air.

Publicité

La Fondation de l'Hôpital de Baie-Saint-Paul, propriétaire du Domaine des Cimes, fait équipe avec Vélo Charlevoix, maître d'œuvre du projet qui réinventera la vocation du Domaine en un centre régional pour le vélo de montagne et les randonnées quatre saisons.

Pour Martin Simard, membre du conseil d'administration de l'organisme: « Il s'agit d'un projet porteur qui permettra aux Charlevoisiens de s'approprier un territoire plus qu'exceptionnel pour la pratique d'activités diversifiées tel le vélo de montagne, la course, la marche, le fat bike et la raquette. Il est prévu que notre équipe débute ses travaux de repérage et d'aménagements dès la semaine prochaine. Nous sommes très emballés par ce projet de développement! »

Deux partenaires en synergie

Les missions de la Fondation de l'Hôpital de Baie-Saint-Paul et de Vélo Charlevoix sont respectivement de contribuer à l'amélioration des soins de santé et des services sociaux pour le mieux-être de la population et de promouvoir les saines habitudes de vie en œuvrant au développement de la pratique du sport.

Pour le Dr Jean-Denis Paquet, président du conseil d'administration de la Fondation, ce partenariat constitue une alliance naturelle entre les deux organismes: « Le sport et les activités pratiquées en nature jouent un rôle majeur dans le maintien et l'amélioration de la santé de notre communauté. Nous avons ce projet à cœur parce qu'il est synonyme de prévention par les saines habitudes de vie. C'est d'autant plus un privilège pour nous de travailler en collaboration avec les membres de l'équipe de Vélo Charlevoix qui sont de réels experts et des piliers importants dans le développement du sport, au sein de la région de Charlevoix, au Québec et à l'international. »

Publicité



Publicité

QUESTION DU JOUR

CMT : TVA CHAU : TVA

COVID | Rassemblement privés : de quelle façon la Sûreté du Québec devrait intervenir?

ÉMETTRE SYSTÉMATIQUEMENT DES CONSTATS D'INFRACTION

DONNER UN AVERTISSEMENT, SI LES PARTICIPANTS COLLABORENT

VOTER

VOIR LES RÉSULTATS

LÂSSEZ UN COMMENTAIRE

Publicité



Emplois Nécrologie Kloque Cahiers spéciaux Nous joindre -1°

Un centre régional pour le vélo de montagne au Domaine des Cimes

Le 8 octobre 2020 — Modifié à 9 h 21 min le 15 octobre 2020

Temps de lecture : 2 min



Par Lisianne Tremblay



Dr Jean-Denis Paquet, président de la Fondation de l'Hôpital de Baie-Saint-Paul, Martin Simard, membre du conseil d'administration de Vélo Charlevoix, Éric Simard, co-président de Vélo Charlevoix et Catherine Dufoir, directrice générale de la Fondation de l'Hôpital de Baie-Saint-Paul. (Photo: Courtoisie)

Grâce à un partenariat entre Vélo Charlevoix et la Fondation de l'Hôpital de Baie-Saint-Paul un projet de revitalisation et de développement verra le jour au Domaine des Cimes, un site à fort potentiel pour la pratique du vélo de montagne et de plusieurs autres activités de plein air.

La Fondation de l'Hôpital de Baie-Saint-Paul, propriétaire du Domaine des Cimes, fait équipe avec Vélo Charlevoix, maître d'œuvre du projet pour réinventer la vocation du Domaine en un centre régional pour le vélo de montagne et les randonnées quatre saisons.

Le Domaine des Cimes aura ainsi une nouvelle vocation. Pour Martin Simard, membre du conseil d'administration de l'organisme, il s'agit d'un projet porteur qui permettra aux Charlevoisiens de s'approprier un territoire plus qu'exceptionnel pour la pratique d'activités diversifiées tel le vélo de montagne, la course, la marche, le fat bike et la raquette. Il est prévu que notre équipe débute ses travaux de repérage et d'aménagements dès la semaine prochaine, explique M. Simard. Nous sommes très emballés par ce projet de développement! »

Deux partenaires en synergie

Les missions de la Fondation de l'Hôpital de Baie-Saint-Paul et de Vélo Charlevoix sont respectivement de contribuer à l'amélioration des soins de santé et des services sociaux pour le mieux-être de la population et de promouvoir les saines habitudes de vie en œuvrant au développement de la pratique du sport.

Pour le Dr Jean-Denis Paquet, président du conseil d'administration de la Fondation, ce partenariat se traduit par une alliance naturelle entre les deux organismes: « Le sport et les activités pratiquées en nature jouent un rôle majeur dans le maintien et l'amélioration de la santé de notre communauté. Nous avons ce projet à cœur parce qu'il est synonyme de prévention par les saines habitudes de vie. C'est d'autant plus un privilège pour nous de travailler en collaboration avec les membres de l'équipe de Vélo Charlevoix qui sont de réels experts et des piliers importants dans le développement du sport, au sein de la région de Charlevoix, au Québec et à l'international. »

Partager cet article



DERNIÈRES NOUVELLES

L'école Forget sera fermée cet après-midi en raison d'un bris
ACTUALITÉS - Il y a 20 minutes

Éloi Dauphin inapte mentalement à procès soutiendrait une troisième étude
FAITS DIVERS - Il y a 50 minutes

Centre-ville La Malbaie : quelques jours encore pour s'exprimer
ACTUALITÉS - Il y a 1 heure

Le projet La Malbaie sera dévoilé aux citoyens
ACTUALITÉS - Il y a 2 heures

Les sacs de croustilles Miss Vickie's pourraient contenir des morceaux de verre
NON CLASSE - Il y a 2 heures

4- AMÉNAGEMENTS « SENTIERS DES POINTES/LES FLORENT/DU GOUFFRE »

DESCRIPTION :

Parce qu'ils représentent des artères principales du réseau envisagé, reliant dans la partie la plus densément peuplée de la MRC par surcroît les pôles des sentiers « Mines de Saint-Urbain » et ceux du « Centre de vélo de montagne Le Génévrier », et, dans un avenir rapproché, le sentier Haute du Gouffre, la Traversée de Charlevoix tout comme les grands espaces de l'arrière-pays, certains segments du Grand Sentier dans Charlevoix, conçus pour la randonnée pédestre, sont ciblés pour des aménagements favorisant la co-habitation harmonieuse et sécuritaire entre marcheurs et adeptes de vélo de montagne Cross-country. Il s'agit des segments suivants :

- **sentiers des Pointes :**
 - du stationnement en bordure route 381 et pont rivière du Bras jusqu'à la hauteur de secteur Saint-Jérôme | 6km
- **sentiers les Florent :**
 - du stationnement gîte Chez Gertrude jusqu'aux sentiers « Mines de Saint-Urbain » | 3,5 km
 - des sentiers « Mines de Saint-Urbain » jusqu'au belvédère de la Maison d'affinage Maurice-Dufour (pas question de descendre de ce perchoir—voir **Annexe III « Aménagements Grand Sentier 1 - Pointes-Florent »**—, à la recherche d'un tracé de remplacement) | 10,5 km
 - de la Maison d'affinage Maurice-Dufour jusqu'à la sortie sentier sur rang Saint-Jérôme, en-bas rue des Juncos | 4,5 km
- **sentier du Gouffre :**
 - des sentiers de vélo de montagne du Centre Le Génévrier jusqu'au sentier Robert-Leblanc | 5 km

À la demande de la MRC, un premier relevé de ces aménagements a été effectué en août 2018 sur les sentiers des Pointes et les Florent—voir **Annexe III « Aménagements Grand Sentier 1 - Pointes-Florent »**. Puisque des travaux d'entretien et mise à niveau qui ne visaient pas le partage entre marcheurs et cyclistes ont été réalisés par la suite, il faudra prévoir un nouveau recensement des actions à réaliser. Idem pour le sentier du Gouffre qui n'a pas encore été examiné pour cette fin.

NOMBRE DE PHASES : 1

ESTIMATION DES COÛTS TOTAUX : 25 000 \$

ÉTAT: PROJETÉ

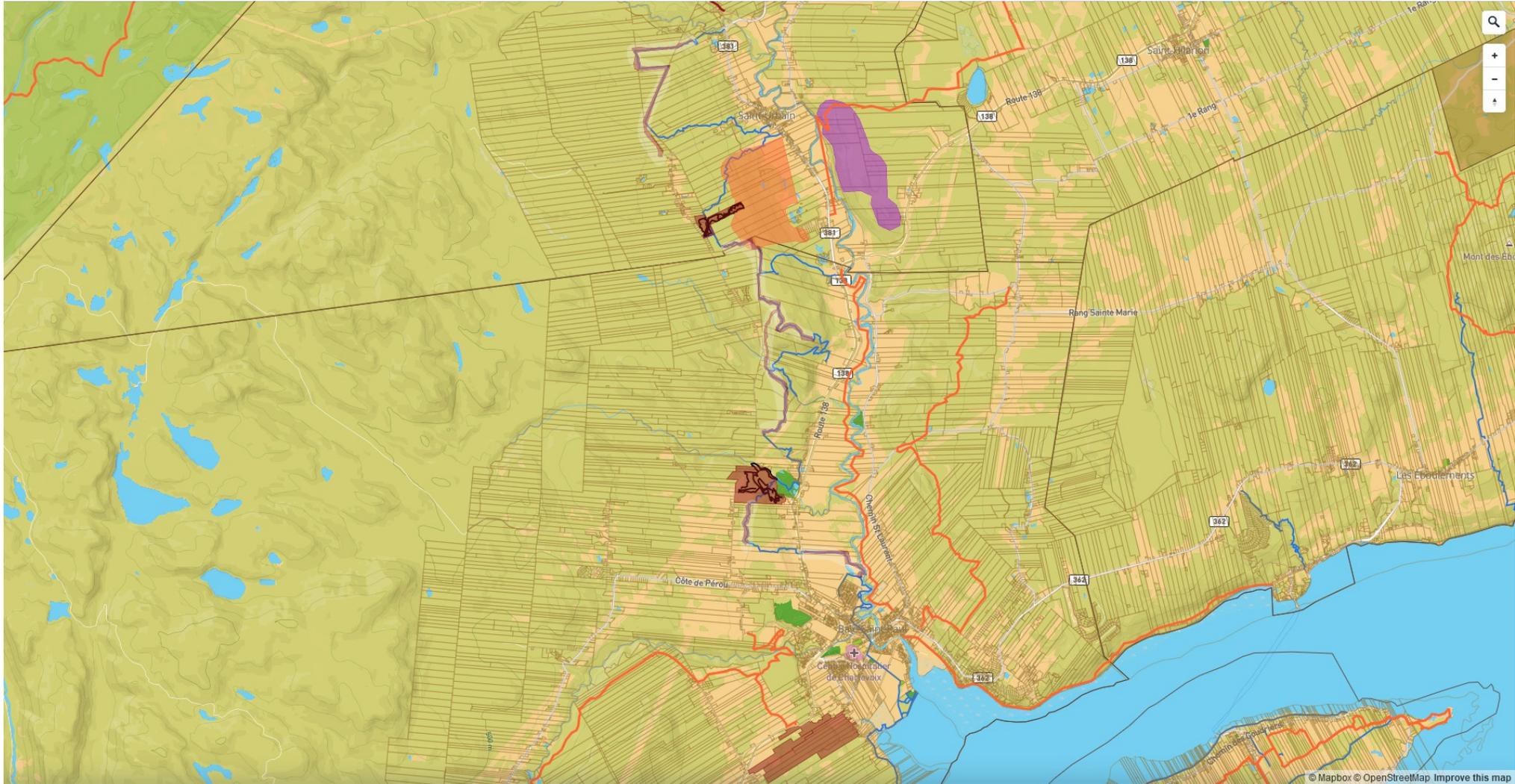


FIGURE 8 – Carte projet AMÉNAGEMENTS « SENTIERS DES POINTES/LES FLORENT/DU GOUFFRE »

5- CIRCUITS « BIKEPACKING INTRA-ZEC »

DESCRIPTION :

Partie intégrante des projets soumis à la direction de la ZEC des Martres à l'automne 2018 afin de les inclure dans le nouveau plan de développement d'activités récréatives sur son territoire, à leur demande—ont également été soumis les projets suivants : **SENTIERS « SOMMETS INTERGALACTIQUES »**, **CIRCUITS « BIKEPACKING TRANS-ZECS »** ainsi que **ZONES « XC/ENDURO PLATEAUX ORIENTAL ET OCCIDENTAL SOURCES DU GOUFFRE »**—, ces circuits de 40 km et 53 km, qu'on pourrait combiner en une boucle de 110 km, sont accessibles par l'accueil du lac Barley. Chacun des 2 parcours requiert des travaux d'aménagement importants que justifie amplement la qualité de l'expérience et de la majorité des « traitements » qu'ils sauront prodiguer à celles et ceux qui s'y aventureront : panoramas époustoufflants et dénivelées toniques!

Ces parcours peuvent également servir de circuits journaliers pour la pratique du gravel bike et vélo de montagne Cross-country. Ils seront appelés à procurer des accès aux **ZONES « XC/ENDURO PLATEAUX ORIENTAL ET OCCIDENTAL SOURCES DU GOUFFRE »** et s'imbriquer au sein de ces « micro-réseaux ». La participation financière de la ZEC est une condition pour la réalisation du projet puisque la pratique de l'activité générera des revenus : droits d'accès et camping sauvage en plus des droits de pêche pour les adeptes qui souhaiteraient s'en prémunir.

NOMBRE DE PHASES : 2

ESTIMATION DES COÛTS TOTAUX : 40 000 \$

- Phase 1 : Boucle lacs Évanturel/Grosse Femelle | 25 000 \$
- Phase 2 : Boucle du Cobra | 15 000 \$

ÉTAT: PROJETÉ

○ ○ VÉLO ○ ○ CHARLEVOIX

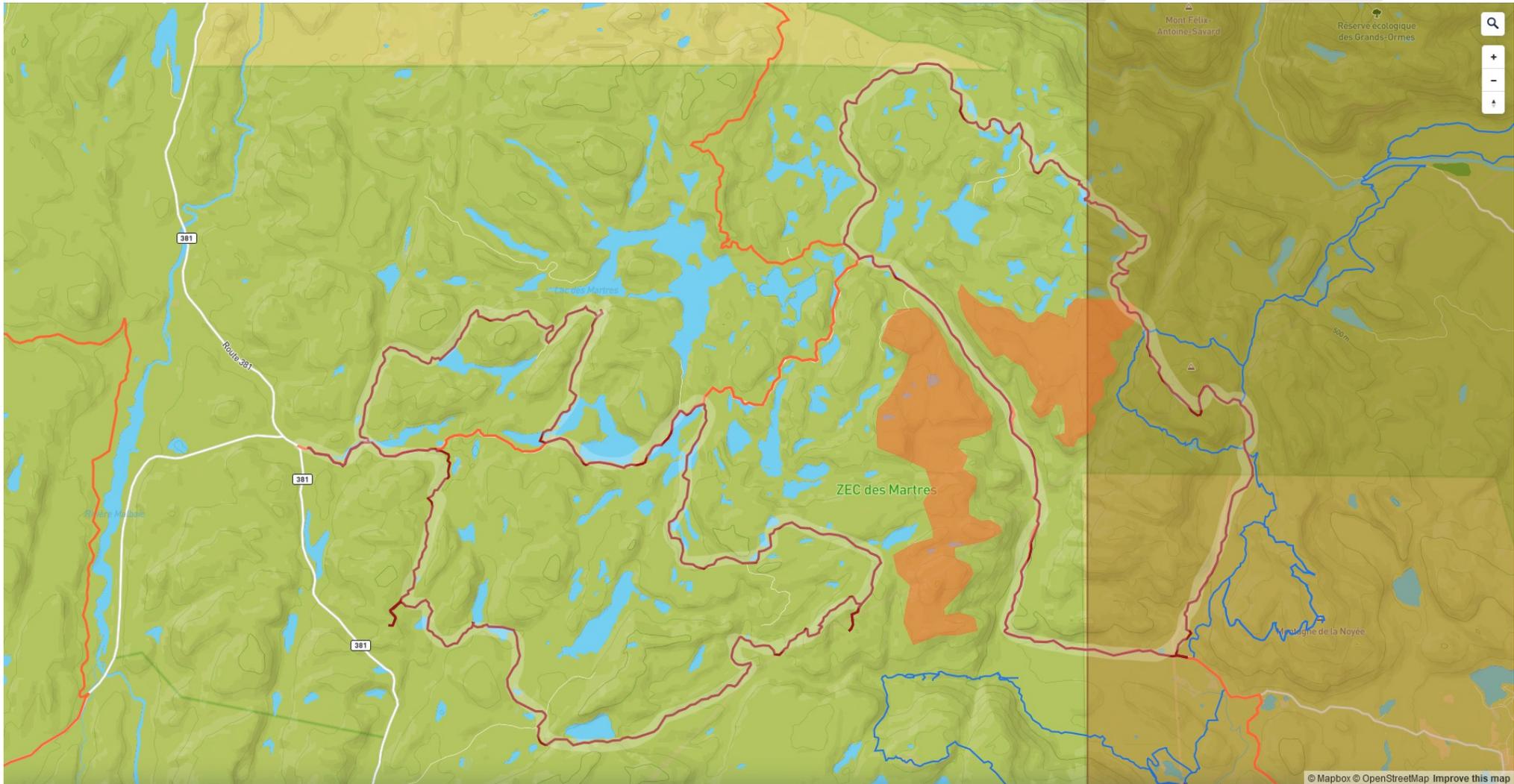


FIGURE 9 – Carte projet CIRCUITS « BIKEPACKING INTRA-ZEC »

-6 : SENTIERS « SOMMETS INTERGALACTIQUES »

DESCRIPTION :

Des 23 chantiers considérés par les membres du comité de travail de ce plan directeur, c'est le seul qui a été priorisé à l'unanimité. C'est aussi le plus ambitieux et complexe! Les sommets dénudés et escarpements vertigineux qui marquent le pourtour de l'astrolème charlevoisien, stigmates pétrifiés de cet impact météoritique survenu il y a quelque 400 millions d'années, font certainement partie des éléments topographiques qui caractérisent et définissent Charlevoix. On comprend donc que c'est le critère favorisant la mise en valeur du caractère unique de la région et du réseau de voies cyclables hors route qu'il s'agit de créer qui a résonné auprès des panélistes. À n'en pas douter, c'est à ces panoramas 360° qui embrassent le demi-cercle du cratère avec les vallées des rivières du Gouffre et Malbaie se frayant un chemin vers le fleuve de part et d'autres du mont des Éboulements, au centre de ce décor aux origines interstellaires, et les autres sommets environnants partie intégrante du Massif du lac Jacques-Cartier, formation la plus élevée et accidentée des Laurentides, que nous devons le taux d'achalandage exponentiel que connaissent depuis les dernières années les sentiers de randonnée pédestre coiffant plusieurs sommets du pourtour : mont du lac des Cygnes, le Pioui, le Dôme, mont du lac à l'Empêche, mont du Four et, dans une proportion moindre, le mont Eudore-Fortin. Créer des sentiers de vélo de montagne Cross-country et Enduro dédiés et durables sur ces sommets, en marge des sentiers de randonnée pédestre existants et exploitant des vallées, cirques et arêtes intacts de ces parages, des parcours qui auraient comme point de départ le poste d'accueil principal de la ZEC des Martres, et pourraient rejoindre le sentier Haute du Gouffre et/ou le circuit de bikepacking des lacs Évanturel/Grosse Femelle, sauraient certainement couronner la future offre charlevoisienne de vélo de montagne et attirer des adeptes de l'est du Canada et le nord-est des États-Unis. C'est que nulle part ailleurs dans notre coin de continent, à part peut-être au mont Chocorua, un sommet des montagnes Blanches dans l'état du New Hampshire que fréquentent des pilotes chevronnés initiés et vététistes avec guides seulement, retrouve-t-on des sentiers sur des sommets aussi panoramiques et dotés d'une topographie aussi grisante, ensorcelante...le fleuve en moins!

Il va de soi qu'il s'agit de travaux de longue haleine qui comportent, entre autres tâches capitales, la prise en charge d'une gestion de risques importants tout comme une série de mesures visant la préservation de l'intégrité environnementale du site. Ainsi, un plan de développement élaboré en collaboration avec les gestionnaires du territoire, au su de ceux des sentiers pédestres de ce secteur constituerait une première phase dans la réalisation de cet ambitieux chantier. Alliés à l'originalité de l'architecture du réseau envisagé, de tels sentiers de vélo de montagne sur ces sommets intergalactiques contribueraient grandement à la réputation et au rayonnement de la future offre charlevoisienne de cyclisme hors route...faire de Charlevoix une destination vélo qui se démarque et esetomaque!

NOMBRE DE PHASES : 3+

ESTIMATION DES COÛTS TOTAUX : 500 000 \$ +

ÉTAT: PROJETÉ

●● VÉLO ●● CHARLEVOIX

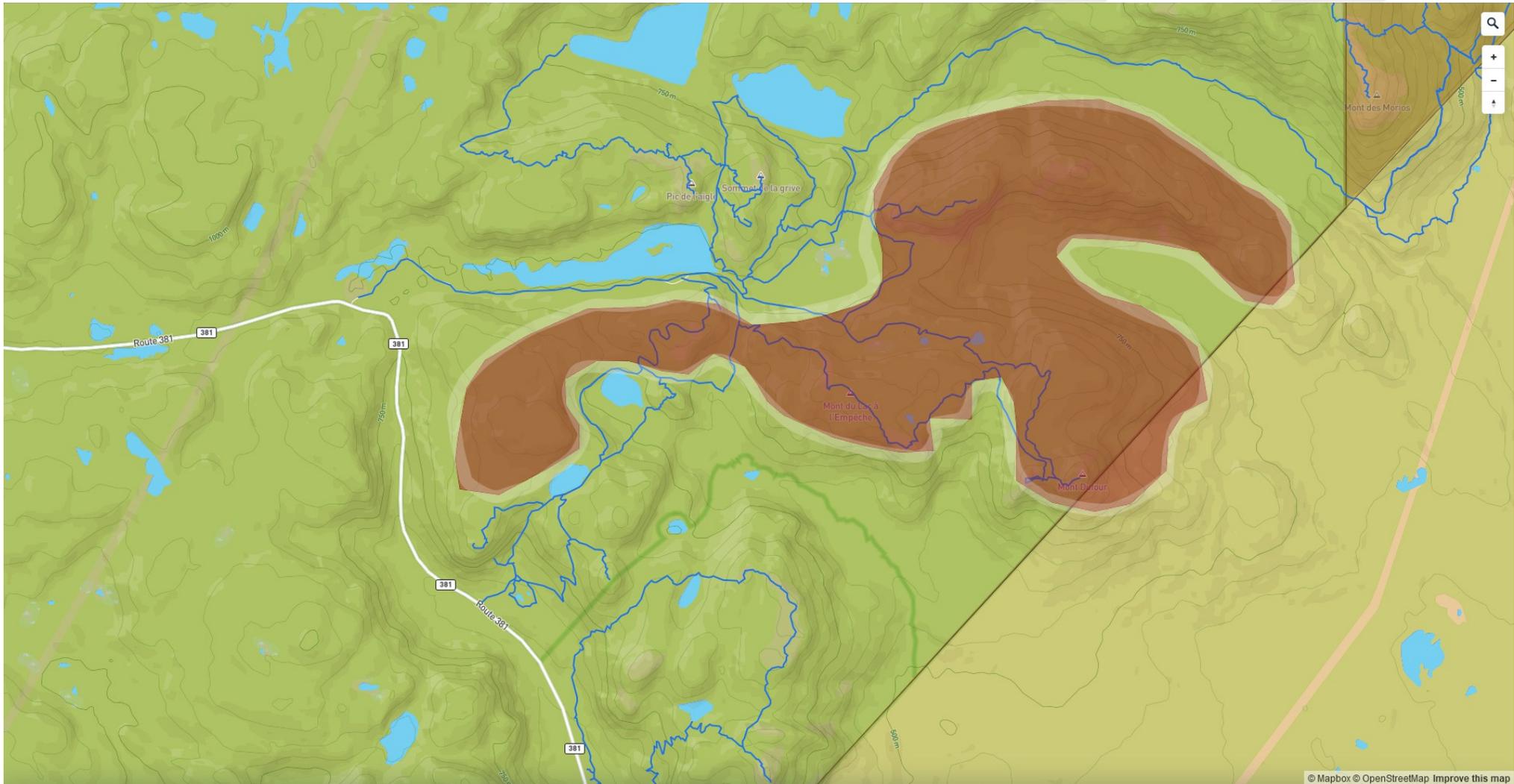


FIGURE 10 – Carte projet SENTIERS « SOMMETS INTERGALACTIQUES »

∞ VÉLO ∞ CHARLEVOIX



7.4 CHANTIERS MOYENNE PRIORITÉ

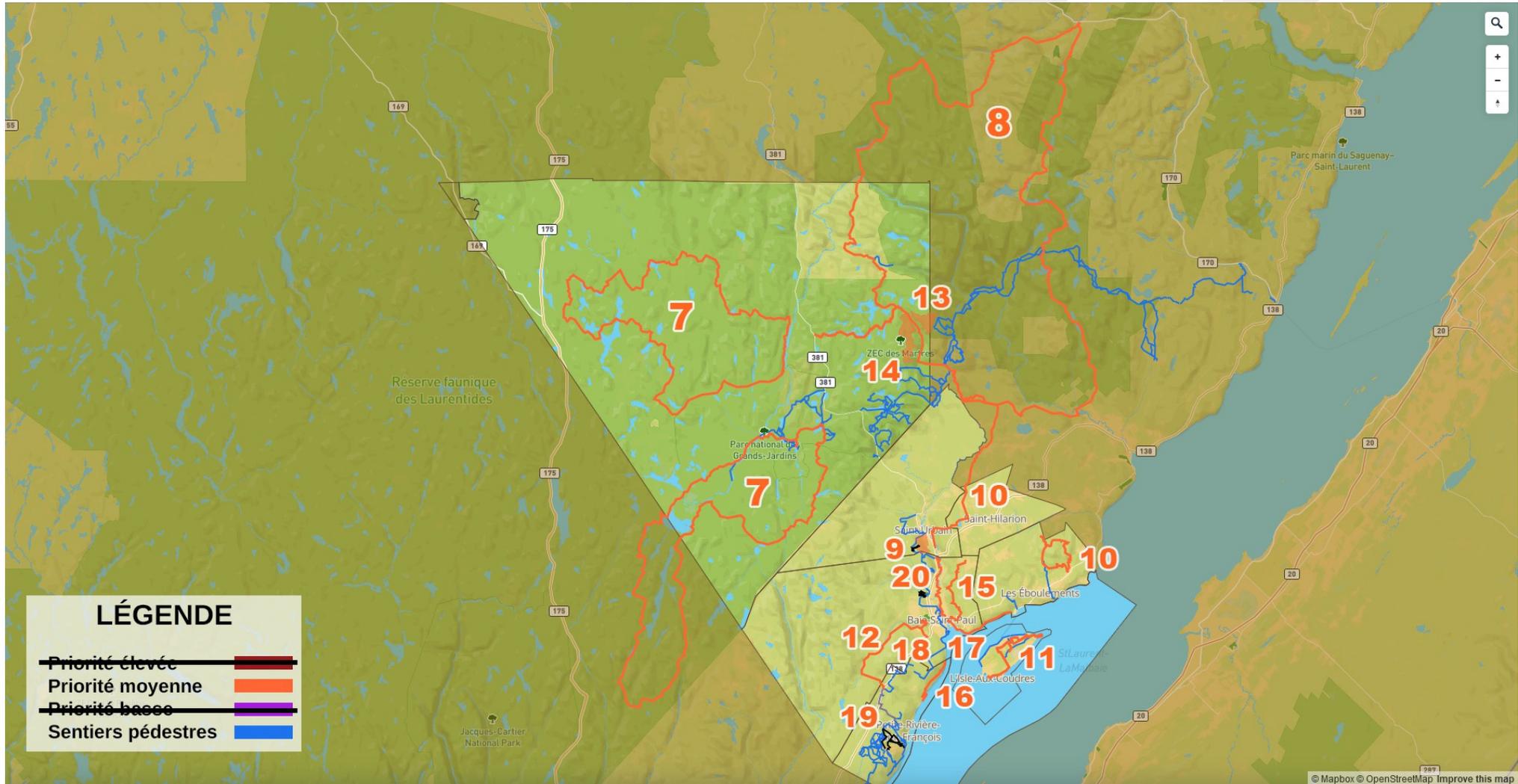


FIGURE 11 – Carte générale chantiers **MOYENNE PRIORITÉ**

7- CIRCUITS « BIKEPACKING RÉSERVE FAUNIQUE DES LAURENTIDES »

DESCRIPTION :

La réserve faunique des Laurentides, territoire de la SÉPAQ dont la vocation est principalement axée sur la chasse, la pêche et l'exploitation de la forêt, occupe la majeure partie du TNO Lac Pikauba. Régie par des règles plus souples en comparaison avec un parc national ou encore une zone d'exploitation contrôlée (ZEC), même s'il faut observer une trêve durant la période de chasse au gros gibier, une réserve faunique représente un terrain de jeu formidable pour la pratique du bikepacking. Les permis d'accès à l'arrière-pays quotidiens incluent le droit au camping sauvage...partout sauf aux abords des chalets locatifs et en plein milieu d'un chemin forestier! Le réseau routier des bois de la réserve est foisonnant. Nichée au cœur du Massif du lac Jacques-Cartier, la réserve faunique des Laurentides incarne le château d'eau le plus prolifique du Québec méridional. Y prennent leurs sources les rivières Malbaie, Sainte-Anne, Montmorency, Jacques-Cartier, Sainte-Anne (Portneuf), Batiscan, Métabétchouane, Pikauba, Cyriac, à Mars, Moulin et Ha! Ha!. L'auteur de ce plan s'est vu confier le mandat de concevoir 4 premiers circuits de bikepacking d'une distance de quelque 150 km chacun que la direction de la réserve veut ajouter à son offre d'activités plein air dès l'été 2021.

Une première dans le réseau de la SÉPAQ, l'un des 2 circuits de bikepacking illustrés sur la carte accompagnant la fiche de ce chantier, principalement charlevoisiens, reliera une réserve faunique avec un parc national par une même activité, en l'occurrence la réserve faunique des Laurentides et le parc national des Grands-Jardins. Il sera tout à l'avantage de Charlevoix d'intégrer ces circuits à son offre et indiquer les connexions forestières qui permettent de les relier à d'autres circuits sur le territoire de la MRC ainsi que d'autres dans les MRC voisines...

NOMBRE DE PHASES : 1

ESTIMATION DES COÛTS TOTAUX : 25 000 \$ (100% défrayés par la SÉPAQ)

ÉTAT: EN COURS

○ ○ VÉLO ○ ○ CHARLEVOIX

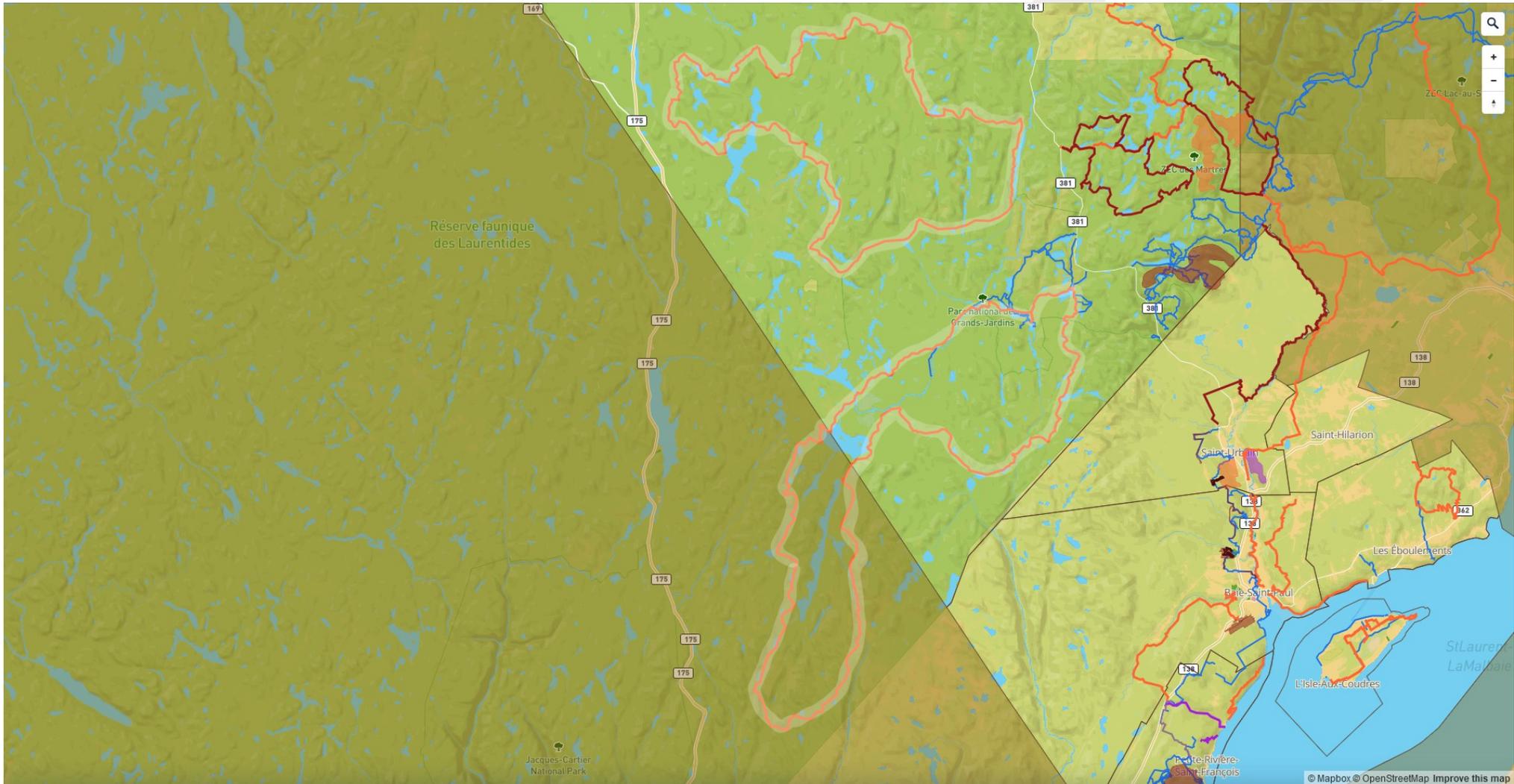


FIGURE 12 – Carte projet **CIRCUITS « BIKEPACKING RÉSERVE FAUNIQUE DES LAURENTIDES (SÉPAQ) »**

∞ VÉLO ∞ CHARLEVOIX



8- CIRCUITS « BIKEPACKING TRANS-ZEC »

DESCRIPTION :

Voilà une boucle de 255 kilomètres essentiellement dans les bois qui passe par 4 ZEC, 3 MRC et quelques points de services propices au ravitaillement : Lac Brûlé, Clermont, Club des Hauteurs, L'Anse-Saint-Jean et l'auberge du Ravage (pourvoirie du Lac Moreau). Les seuls travaux requis sur ce circuit, puisque son repérage est complété et que les tronçons qui le composent sont prêts à rouler, consistent à le baliser physiquement et/ou virtuellement, le décrire en détails avec précisions touchant les divers droits requis pour pratiquer l'activité sur ces territoires et l'intégrer aux différentes plateformes de l'offre en cyclisme hors route de Charlevoix. Effectuer les représentations nécessaires aussi auprès des différents acteurs des MRC concernées dans le but de coordonner les efforts de promotion de ce circuit ainsi que la pratique du bikepacking sur ces territoires.

Il est intéressant de noter que ce circuit peut se combiner avec les futures offres en bikepacking de la réserve faunique des Laurentides en Charlevoix et la ZEC des Martres considérées par ce plan, ce qui confère beaucoup de profondeur aux propositions de cyclisme hors route sur le territoire de la MRC de Charlevoix. Aussi, la réfection et mise à niveau des segments donnant accès à la rivière Malbaie du grand raid vélo de la Traversée de Charlevoix permettraient de créer un tracé optionnel plus court et relevé.

NOMBRE DE PHASES : 1

ESTIMATION DES COÛTS TOTAUX : 5000 \$

ÉTAT: PROJETÉ

○ ○ VÉLO ○ ○

CHARLEVOIX

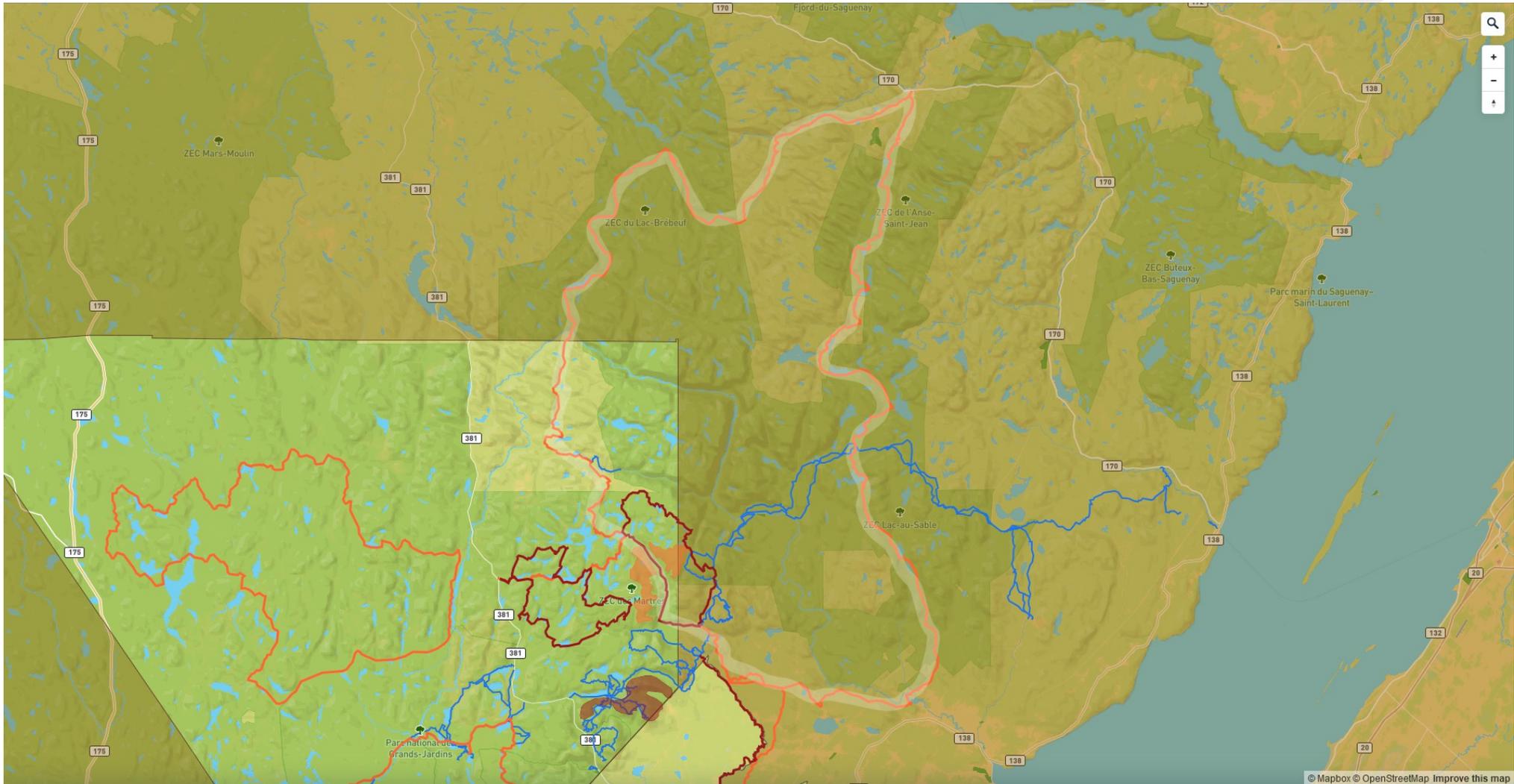


FIGURE 13 – Carte projet **CIRCUITS « BIKEPACKING TRANS-ZEC »**

∞ VÉLO ∞ CHARLEVOIX



9- SENTIERS « FLANCS OUEST MOYENNE DU GOUFFRE »

DESCRIPTION :

Exploitant comme axe de développement le segment du sentier Les Florent compris entre le projet de développement résidentiel du secteur Saint-Jérôme de la municipalité de Saint-Urbain et l'intersection avec la branche du sentier qui conduit à la Maison Chez Laurent, un coup les aménagements visés par le chantier haute priorité #4 réalisés, tout comme cette pente à l'inclinaison régulière d'une dénivelée de quelque 300 mètres s'étirant sur plusieurs kilomètres...bref cette pente PARFAITE, cet ajout de sentiers vélo de montagne Cross-country et Enduro viendrait compléter et enrichir l'offre récemment créée par la construction des sentiers « Mines de Saint-Urbain ». Des descentes et remontées qui atteindraient le fond de la vallée au parc industriel, vis-à-vis la passerelle sur la rivière du Gouffre (possibilité d'un raccord avec **SENTIERS « FLANCS EST MOYENNE DU GOUFFRE »**) et la Maison Chez Laurent.

NOMBRE DE PHASES : 1

ESTIMATION DES COÛTS TOTAUX : 50 000 \$

ÉTAT: PROJETÉ

○ ○ VÉLO ○ ○ CHARLEVOIX

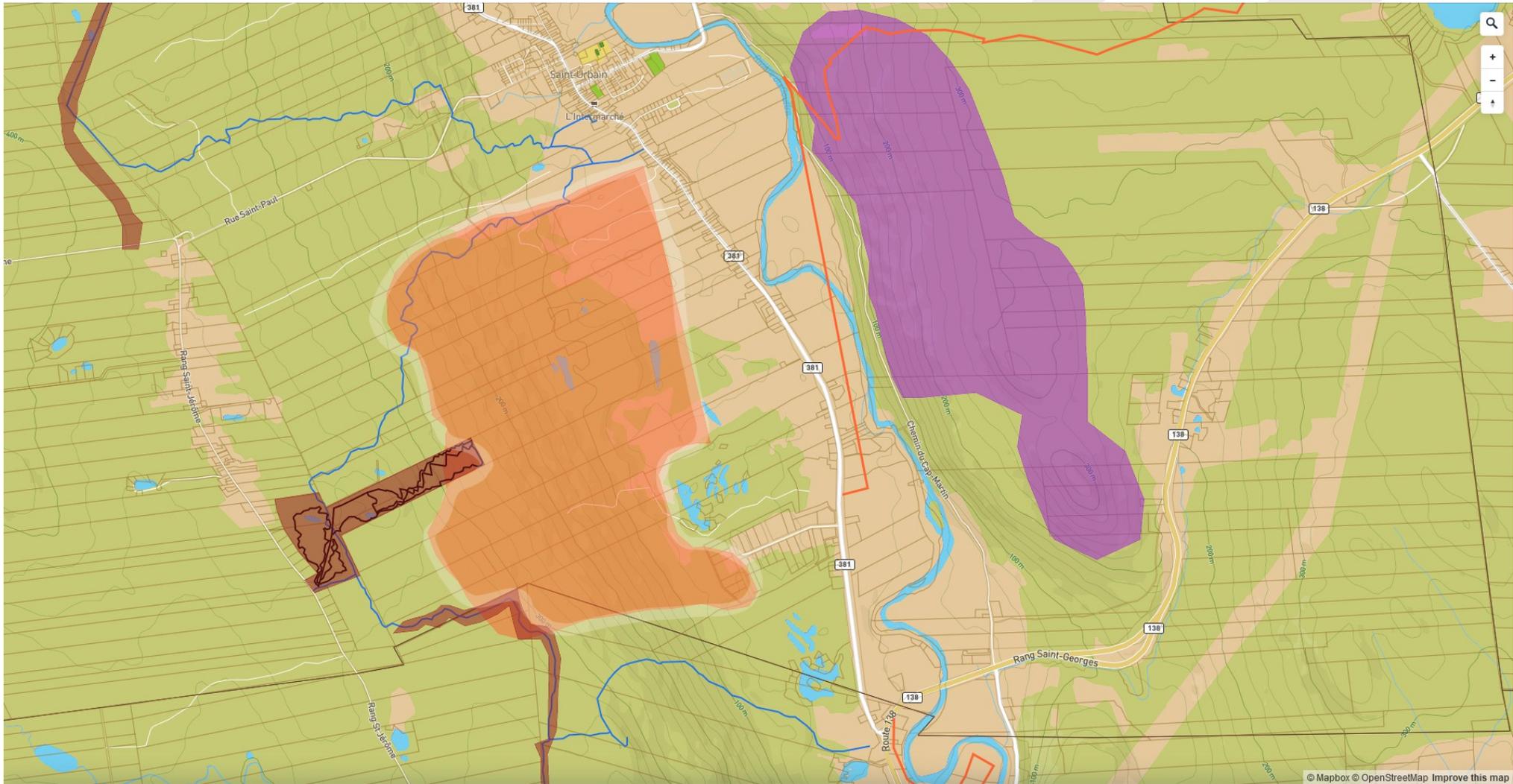


FIGURE 14 – Carte projet **SENTIERS « FLANCS OUEST MOYENNE DU GOUFFRE »**

10- PARCOURS RURAUX « SAINT-HILARION | LES ÉBOULEMENTS »

DESCRIPTION :

3 parcours ruraux pour la pratique du gravel bike et vélo de montagne Cross-country qui ne nécessitent que représentations, démarches pour droits de passage et balisage physique et/ou virtuel. Un premier, éprouvé à maintes reprises et stimulant à souhait, relie le chemin Pied-des-Monts, au lac à Nice, à Saint-Urbain. Le parcours d'une cinquantaine de kilomètres représente également une option bikepacking intéressante pour venir s'approvisionner ou (ré)-intégrer la brousse laurentienne. Un second—non illustré sur la carte—, permet de gagner le sentier Haute du Gouffre, à la hauteur de la passerelle de Rose-Anna, depuis le centre de Saint-Hilarion. Enfin, un troisième circuit pour composer cette première vague de parcours ruraux—les plateaux, monts et vaux de « l'intérieur » de la région regorgent de voies possibles pour créer ces parcours ruraux—ceinture le mont des Éboulements. Accessible tant par le village que le rang Saint-Nicolas, cette boucle en montagnes russes de quelque 25 kilomètres saura procurer, outre une expérience de cyclisme hors route fort relevée, des points de vue tous azimuts du grand Charlevoix. On pourra même enchaîner en dévalant la côte—via une nouvelle voie cyclable hors route, espérons—pour s'embarquer vers l'Isle-aux-Coudres et s'immiscer parmi les coulisses de ses scènes champêtres sur encore un autre de ces parcours ruraux de qualité...

NOMBRE DE PHASES : 1

ESTIMATION DES COÛTS TOTAUX : 5000 \$

ÉTAT: PROJETÉ

VOÏLO

CHARLEVOIX

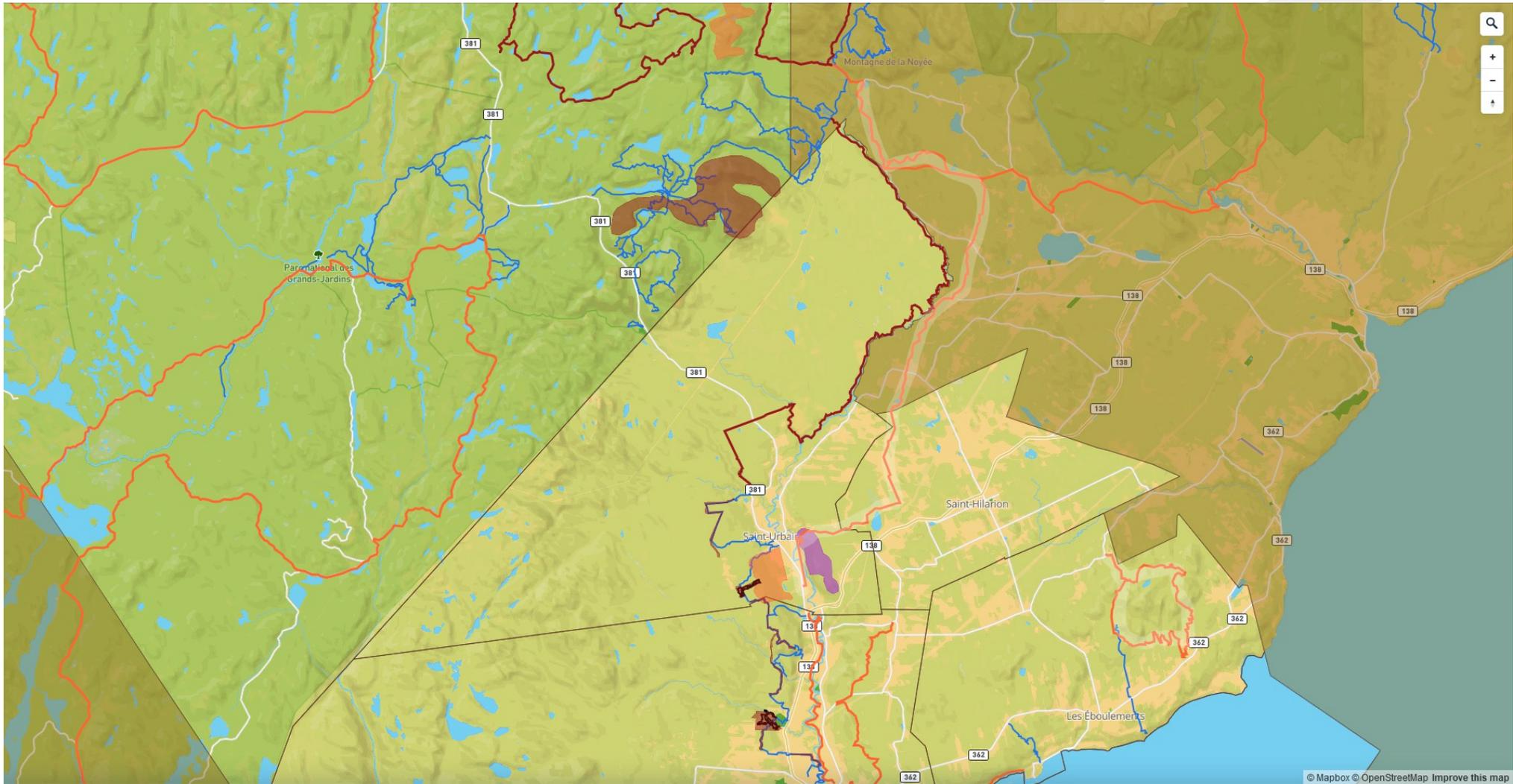


FIGURE 15 – Carte projet **PARCOURS RURAUX « SAINT-HILARION | LES ÉBOULEMENTS »**

11- PARCOURS RURAL « ISLE-AUX-COUDRES »

DESCRIPTION :

Connue des cyclistes québécois pour sa boucle asphaltée atmosphérique et bucolique qu'on parcourt en toute aisance en raison de sa topographie plutôt docile, l'Isle-aux-Coudres possède tous les ingrédients pour offrir un parcours rural aux points d'accès multiples qui permettrait aux adeptes de cyclisme hors route de se familiariser avec la cour arrière de cette terre féconde et riche d'histoire au beau milieu du fleuve. Cet enchaînement de pistes profiterait également aux résidants tout en procurant un site d'entraînement pour les jeunes cyclistes d'une éventuelle nouvelle cellule du Club Cycliste de Charlevoix, un rêve que caressent plusieurs Coudrioloises et Coudriolois. Encore une fois, ce parcours ne requiert que des représentations—même si nombreuses—pour droits de passage et balisage physique et/ou virtuel.

Créer une piste ou sentier qui permettrait un accès plus « doux », moins abrupt, et surtout plus sécuritaire au traversier serait également à considérer, prioriser. Certes, il s'agit d'un projet à part entière, un chantier en soi qui nécessiterait des investissements beaucoup plus importants.

NOMBRE DE PHASES : 1

ESTIMATION DES COÛTS TOTAUX : 3000 \$

ÉTAT: PROJETÉ

∞ VÉLO ∞ CHARLEVOIX

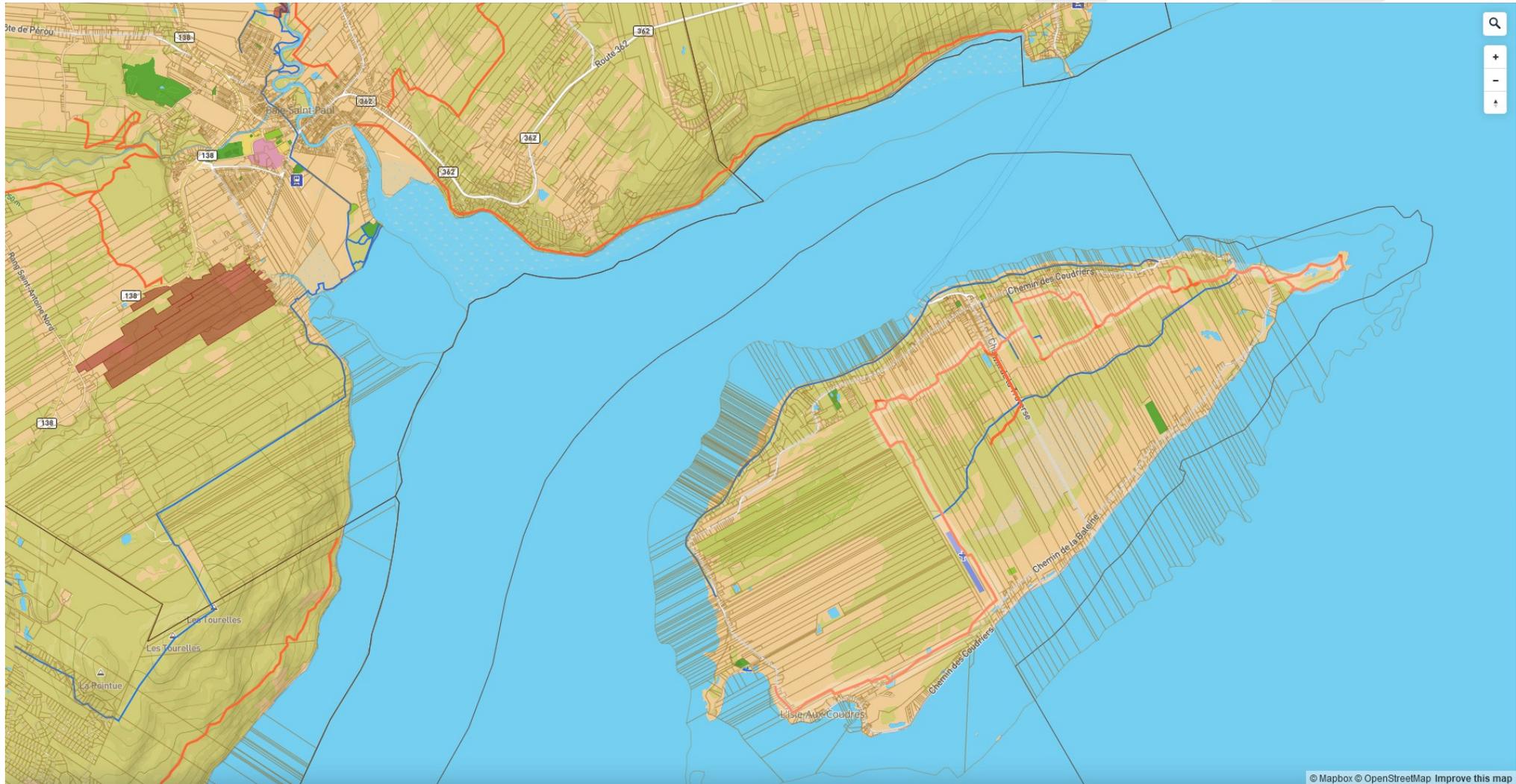


FIGURE 16 – Carte projet **PARCOURS RURAL « ISLE-AUX-COUDRES »**

12- SENTIER « VALLÉE DU BRAS SAINT-PLACIDE »

DESCRIPTION :

La haute vallée de la rivière du Bras, dans le secteur de Saint-Placide, est le corridor que ce plan privilégie pour relier les pôles de la vallée de la rivière du Gouffre (**Domaine des Cimes, Le Génévrier et Mines de Saint-Urbain**) à celui du **Massif de Charlevoix**. Depuis le futur **SENTIER « DES SAVEURS »**, le tracé de 18 km remonte le Bras jusqu'à la ligne de partage des eaux avec le bassin hydrographique de la rivière du Sault, dans les parages de la sablière des Entreprises Jacques Dufour & Fils, puis entreprend de descendre vers le Creux Nord et les segments des sentiers pédestres Louise-Gasnier et Gabrielle-Roy Ouest visés eux aussi pour des aménagements afin de favoriser leur utilisation partagée. Utiliser le pont couvert ajouterait à l'expérience. Il est fort probable qu'une passerelle supplémentaire soit requise. En amont de ce chantier, un important travail de repérage et représentations pour droits de passage est à réaliser. Servant à merveille les desseins et visions contenus dans ce plan directeur, voilà un passage naturel qu'il convient d'exploiter et mettre en valeur!

NOMBRE DE PHASES : 2

ESTIMATION DES COÛTS TOTAUX : 200 000 \$ (275 000 \$ si passerelle supplémentaire)

ÉTAT: PROJETÉ

○ ○ VÉLO ○ ○ CHARLEVOIX

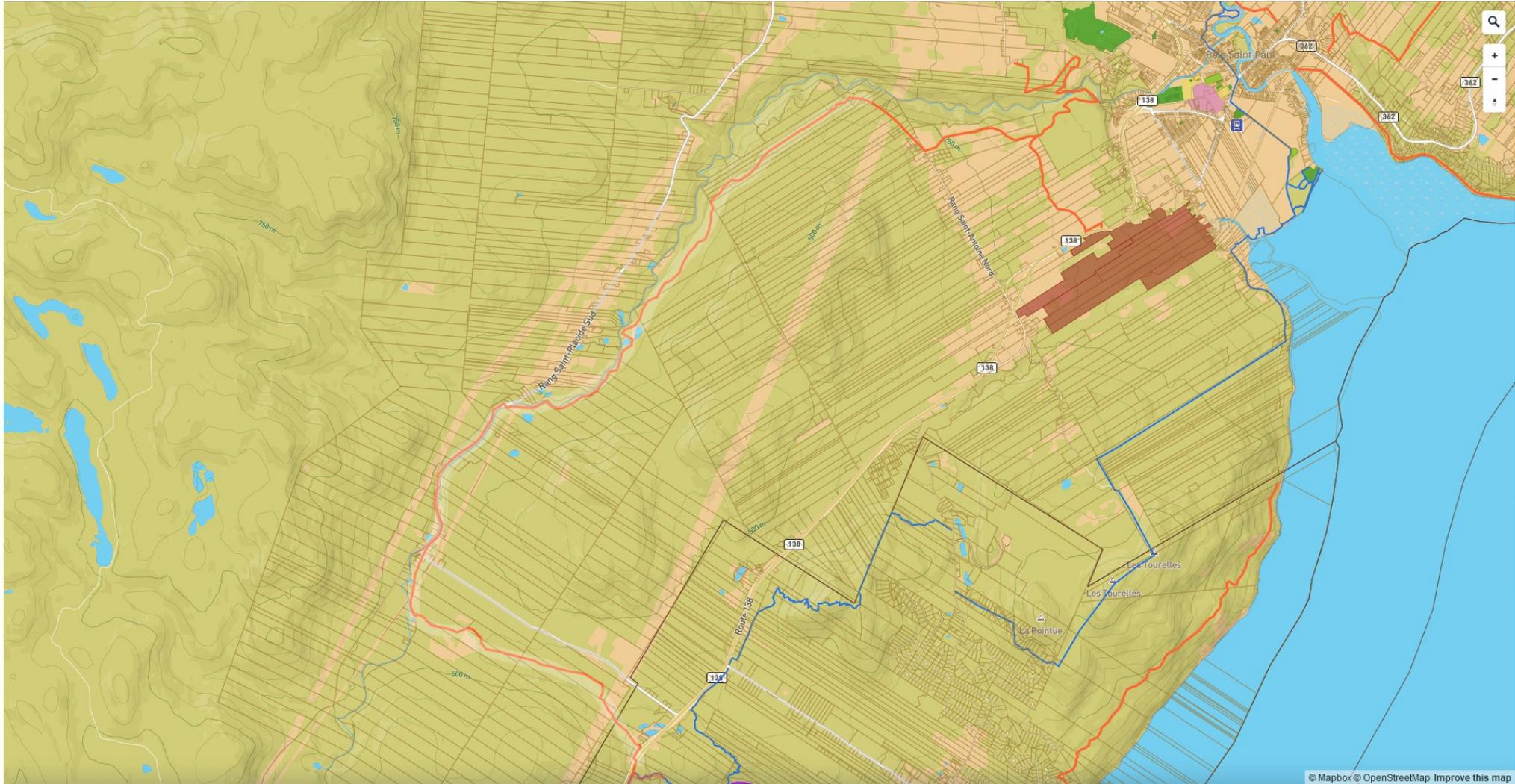


FIGURE 17 – Carte projet **SENTIER « VALLÉE DU BRAS SAINT-PLACIDE »**

13/14- ZONES « XC/ENDURO PLATEAUX ORIENTAL ET OCCIDENTAL SOURCES DU GOUFFRE »

DESCRIPTION :

Tandis que le plateau oriental est accessible par le tracé du grand raid de la Traversée de Charlevoix, donc par le carrefour sylvestre qu'incarne et prend de plus en plus d'importance le secteur de Pied-des-Monts (MRC de Charlevoix-Est), et la boucle de bikepacking du lac Cobra, le plateau occidental des sources de la du Gouffre est atteignable par la boucle bikepacking des lacs Évanturel/Grosse Femelle et la piste de la ZEC des Martres conduisant au lac du Lagopède. Les deux plateaux sont hérissés de sommets et arêtes dépassant les 900 mètres, dominant les sources de la du Gouffre de plus de 300 mètres. Autre point en commun, ils ont été la proie des feux de forêt de 1991. On peut donc considérer ces zones hautement panoramiques!

En plus de tous les ingrédients requis pour faire des sentiers d'exception, l'impact de l'incendie sur la végétation à cette altitude favorise grandement leur aménagement. Le plateau oriental a même fait l'objet d'un projet de sentiers de vélo par la Traversée de Charlevoix sous le leadership de son fondateur, Eudore Fortin—voir **FIGURE 16 Carte Projet « CHEMINS FORESTIERS À VÉLO SECTEUR DE LA CHOUETTE – TRAVERSÉE DE CHARLEVOIX »**. Ces deux zones, qui marqueraient les frontières avec les espaces plus reculés propices au bikepacking et gravel bike, ne manqueraient pas de compléter et enrichir l'offre de vélo de montagne Cross-country/Enduro créée par le développement des sentiers « Sommets Intergalactiques » sur le pourtour de l'astrolème charlevoisien.

NOMBRE DE PHASES : 2

ESTIMATION DES COÛTS TOTAUX : 150 000 \$

ÉTAT: PROJETÉ

∞ VÉLO ∞ CHARLEVOIX

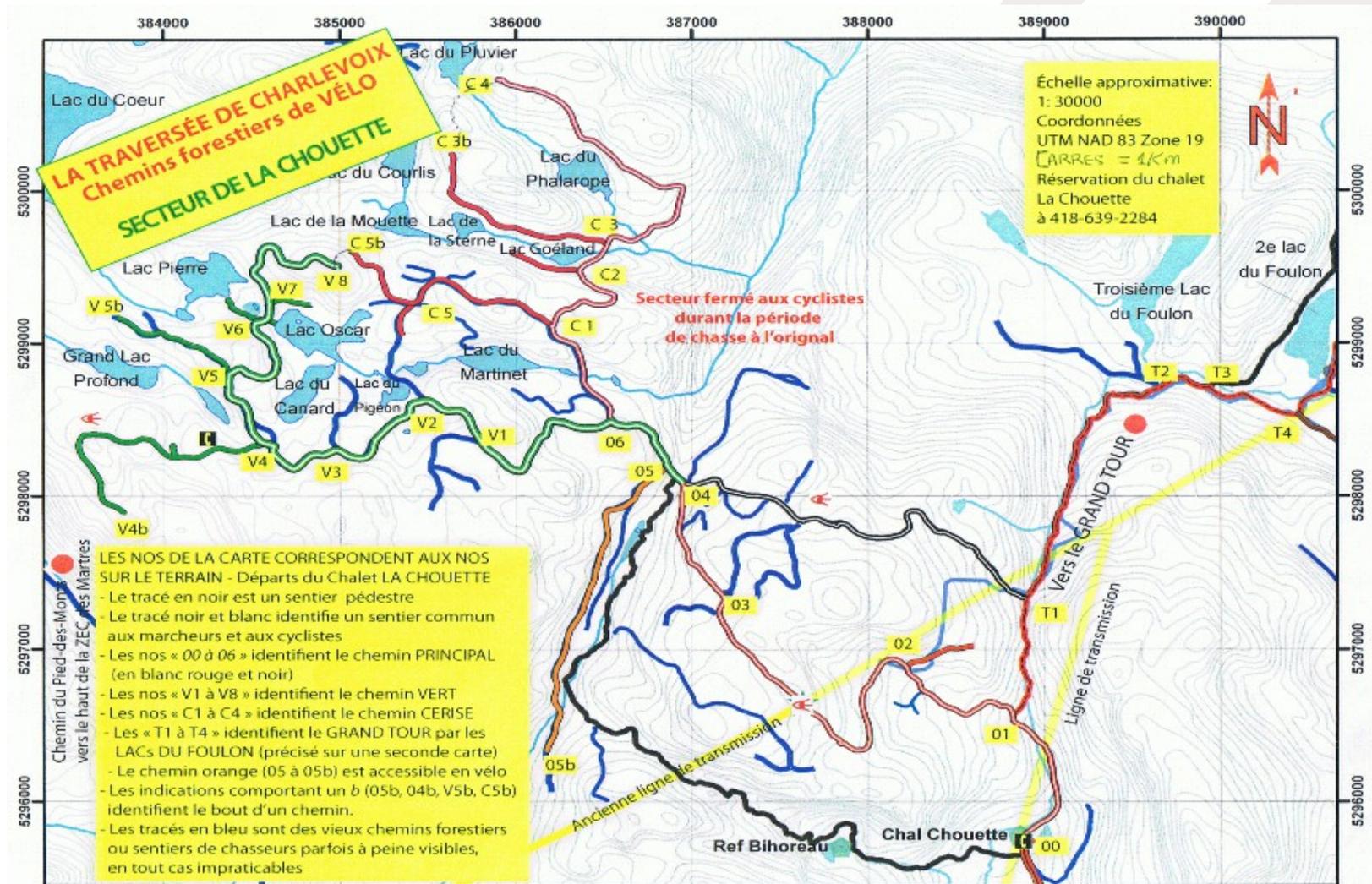


FIGURE 18 – Carte projet « CHEMINS FORESTIERS À VÉLO SECTEUR DE LA CHOUETTE – TRAVERSÉE DE CHARLEVOIX »

○ ○ VÉLO ○ ○ CHARLEVOIX

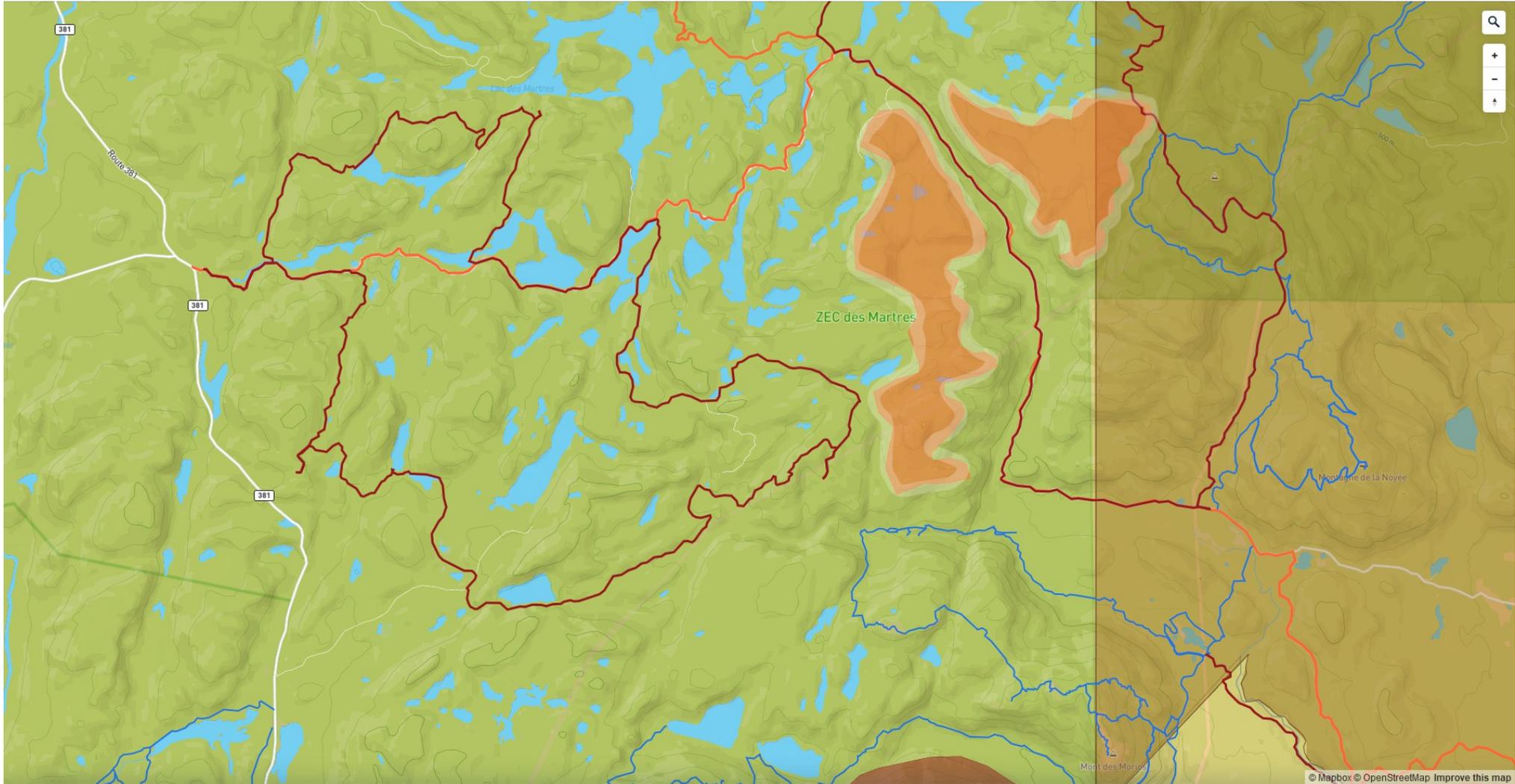


FIGURE 19 – Carte projets ZONES « XC/ENDURO PLATEAUX ORIENTAL ET OCCIDENTAL SOURCES DU GOUFFRE »

∞ VÉLO ∞ CHARLEVOIX



15- SENTIER « FLANCS EST BASSE DU GOUFFRE »

DESCRIPTION :

Ces flancs de la vallée, entre le Balcon Vert—ou Cap-aux-Corbeaux—et le plateau de Sainte-Croix, pour un sentier de vélo de montagne Cross-country dédié ou partagé entre ces adeptes et ceux de randonnée pédestre. Pendant oriental des sentiers les Florent et du Gouffre avec soleil de fin de journée et perspective différente sur la vallée. Connexions potentielles avec certains parcours ruraux—secteur Sainte-Marie vers Saint-Hilarion, Les Éboulements et Saint-Irénée; secteur Sainte-Catherine vers les Éboulements et l'Isle-aux-Coudres. Fonction des droits de passage à obtenir, plusieurs sentiers double trace et pistes tapissant déjà ces flancs peuvent être mis à contribution et intégrés au tracé.

NOMBRE DE PHASES : 1

ESTIMATION DES COÛTS TOTAUX : 100 000 \$

ÉTAT: PROJETÉ

∞ VÉLO ∞ CHARLEVOIX



FIGURE 20 – Carte projet SENTIER « FLANCS EST BASSE DU GOUFFRE »

16- SENTIER « CABARET/LES TOURELLES/LA POINTUE/LES PRAIRIES »

DESCRIPTION :

Fantasme réaliste et légitime, s'offrir le fleuve! Puisque aménager l'emprise de la voie ferrée comporte vraisemblablement son lot de défis considérables, ce chantier propose de relier Baie-Saint-Paul et Petite-Rivière-Saint-François à flanc de montagne! Des « terrasses » propices à l'implantation d'un sentier dédié ou partagé existent sur les pentes inférieures des flancs escarpés de la Cabaret, des Tourelles et de la Pointue jusqu'aux Prairies. Une connexion avec le plateau de la Martine et ses nombreuses résidences type « style de vie » ne manquerait pas de conférer encore plus d'avantages et prestige à ces propriétés à vocation principalement touristique. Depuis l'extrémité du chemin de la Pointe, on remarque que seulement une dizaine de vastes propriétés seraient concernées par le tracé.

Ce projet de sentier rejoint directement la première des grandes orientations d'aménagement des espaces récréatifs du **Schéma d'aménagement et développement de la MRC de Charlevoix** : *favoriser la création d'un corridor récréatif le long de la côte charlevoisienne permettant de relier le pôle récréotouristique du Massif de Charlevoix, aux agglomérations de Petite-Rivière-Saint-François, de Baie-Saint-Paul et de Saint-Joseph-de-la-Rive**...en le jumelant avec le chantier **SENTIER « DE LA RIVE 3.0 »**

NOMBRE DE PHASES : 1

ESTIMATION DES COÛTS TOTAUX : 150 000 \$

ÉTAT: PROJETÉ

* Voir **ANNEXE 1 « Sections 3 à 5 du Chapitre 15 Schéma d'aménagement et développement de la MRC de Charlevoix »**



FIGURE 21 – Carte projet **SENTIER « CABARET/LES TOURELLES/LA POINTUE/LES PRAIRIES »**

17- SENTIER « DE LA RIVE 3.0 »

DESCRIPTION :

S'inscrivant à la suite de 2 tentatives de créer un sentier reliant Baie-Saint-Paul et Saint-Joseph-de-la-Rive sur l'emprise du chemin ferroviaire, des projets appuyés par des études de pré-faisabilité commandées par la MRC—une première réalisée en 2001 par la firme de génie-conseil BPR puis une seconde, en 2010, par la firme Harvey Consultants—, ce chantier propose de solutionner les problématiques qui entravent le **Sentier de la Rive** par un tracé de cyclisme hors route qui s'agripperait plutôt aux flancs des caps à partir du chemin du Vieux Quai jusqu'au marais de l'Anse-Saint-Joseph. Il s'agirait d'atteindre le chemin du Vieux Quai depuis la rue Saint-Joseph par le chemin du Cap aux Rets via l'emprise de la voie ferrée et/ou champs de part et d'autre de celle-ci. Bien que les membres de Vélo Charlevoix souscrivent eux aussi au « rêve »* d'une véritable piste cyclable sur l'emprise ferroviaire, qu'elle s'étire de Petite-Rivière-Saint-François à Saint-Joseph-de-la-Rive ou des chutes Montmorency à Clermont, on conçoit les projets **SENTIER « CABARET/LES TOURELLES/LA POINTUE/LES PRAIRIES »** et **SENTIER « DE LA RIVE 3.0 »** comme compromis acceptables, souhaitables et réalisables. Certes, des parcours moins accessibles, mais qui n'en demeurent pas moins des circuits de cyclisme hors route formidables et remarquables...

NOMBRE DE PHASES : 2

ESTIMATION DES COÛTS TOTAUX : 250 000 \$

ÉTAT: PROJETÉ

***L'emprise ferroviaire : un corridor à aménager**

Depuis 2001, la MRC de Charlevoix envisage l'aménagement d'une piste multifonctionnelle en bordure de la voie ferrée le long du fleuve Saint-Laurent. Le trajet projeté, de Petite-Rivière-Saint-François au secteur de Saint-Joseph-de-la-Rive aux Éboulements serait

∞ VÉLO ∞ CHARLEVOIX

généralement plat, exempt de circulation automobile et offrirait un encadrement visuel exceptionnel. Toutefois, le projet rencontre des obstacles majeurs. En premier lieu, la cohabitation difficile avec le transport ferroviaire. Pour des raisons de sécurité évidentes, le transport ferroviaire est étroitement régi par un ensemble de lois et de règlements stricts qui encadrent l'aménagement de la voie ferrée et l'utilisation de ses abords. La MRC doit composer avec ce cadre réglementaire. En second lieu, la configuration physique et la nature des lieux rendent particulièrement complexe l'aménagement d'une piste multifonctionnelle. Ainsi, du côté intérieur des terres, les versants abrupts de la côte charlevoisienne représentent une contrainte importante à l'élaboration d'un tracé plat et accessible.

De l'autre côté, la présence du fleuve, de milieux humides et d'habitats fauniques commandent des interventions limitant les perturbations de terrain. De plus, à de nombreux endroits, le littoral de la côte et la voie ferrée sont exposés à l'action érosive des vagues et des glaces. De façon récurrente, la voie ferrée subit des dommages dus à l'érosion fluviale. Ensuite, la présence de nombreux petits cours d'eau se jetant dans le Fleuve multiplie le nombre de ponceaux ou d'autres traverses à aménager pour réaliser un projet de lien récréatif entre les municipalités de Petite-Rivière-Saint-François et des Éboulements (secteur de Saint-Joseph-de-la-Rive). Finalement, le coût élevé de construction de cette infrastructure multifonctionnelle et l'obtention de servitudes ou de droits de passage avec les propriétaires touchés par le trajet sont d'autres défis à surmonter. Mentionnons qu'une étude de tracé cyclable (Sentier de la Rive) entre les secteurs de Saint-Joseph-de-la-Rive et de Baie-Saint-Paul est en cours de préfaisabilité.

Il est important que l'emprise demeure d'un seul tenant et qu'elle conserve son potentiel récréatif pour les prochaines années à venir. Le projet de réhabilitation du chemin de fer par Groupe Le Massif inc. et la mise sur pied d'un service de train touristique et d'une navette ferroviaire (entre Baie-Saint-Paul et Petite-Rivière-Saint-François) contribueront à remettre en valeur le potentiel récréatif de cet axe.

Extrait du **SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE LA MRC DE CHARLEVOIX | CHAPITRE 15**

○ VÉLO ○ CHARLEVOIX

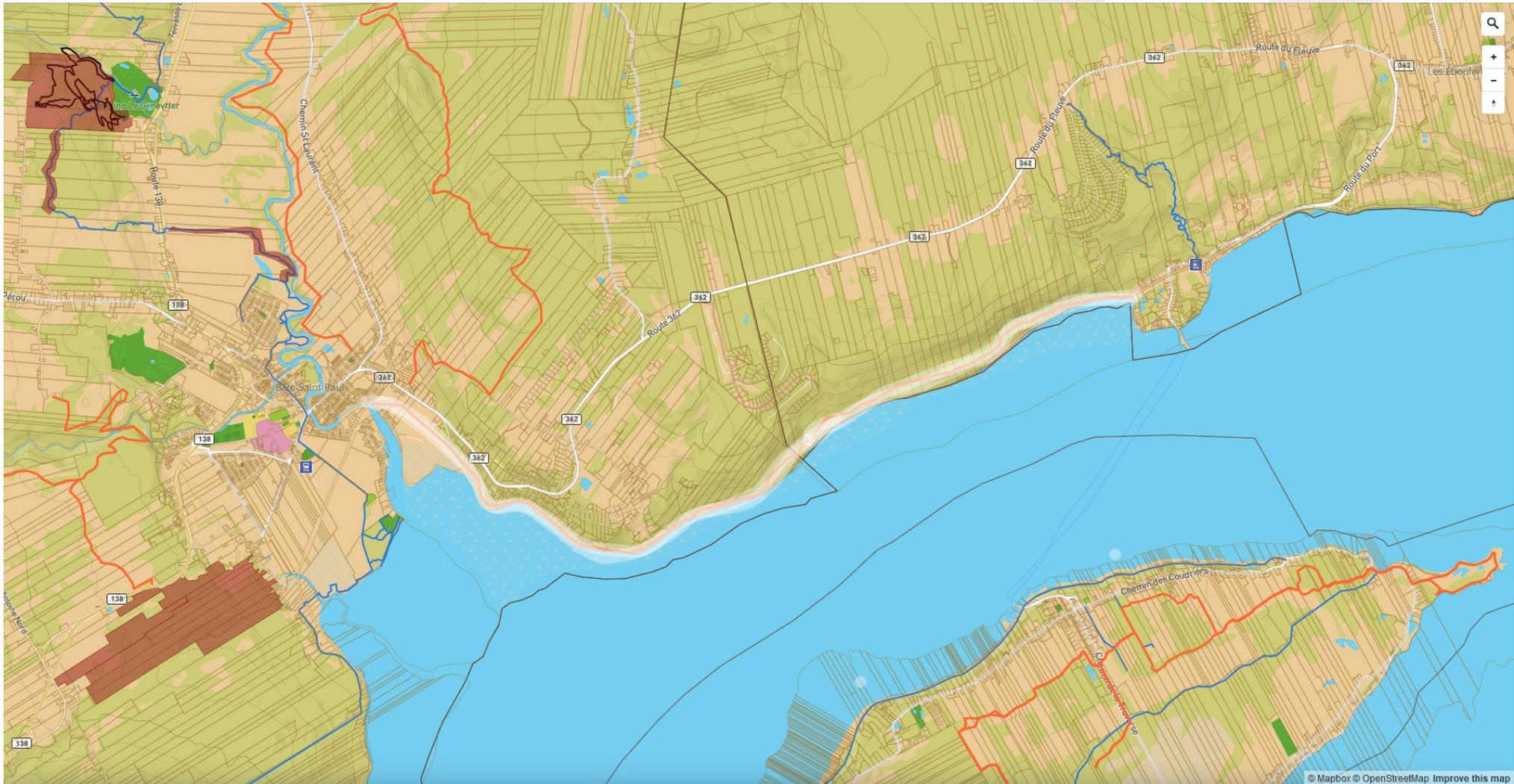


FIGURE 22 – Carte projet **SENTIER « DE LA RIVE 3.0 »**

∞ VÉLO ∞ CHARLEVOIX



18- SENTIER « DES SAVEURS »

DESCRIPTION :

L'une des pièces charnières du réseau envisagé, ce projet de sentier est appelé à relier 3 de ses principaux pôles : Le Genévrier, Domaine des Cimes et Le Massif. Il tire son nom des producteurs agricoles qu'il pourrait enfilier : Laiterie Charlevoix, Ferme Pérou, Volières de Baie-Saint-Paul, Omerto, Fumoir Saint-Antoine, Explora-Fruits et les futurs Verger et Cidrerie biologiques Baie-Saint-Pommes, dans les parages du Domaine des Cimes. À ce stade embryonnaire, le tracé apparaissant sur la page suivante (**FIGURE 23**) est plus qu'approximatif. Même s'il y aura l'option « parallèle » d'une connexion via le centre-ville—ou en périphérie—de Baie-Saint-Paul, un aménagement de traverse sur la rivière de Bras Saint-Placide est préconisé. Un tel aménagement permettrait, entre autres avantages, de faire découvrir et mettre en valeur le canyon de ce torrent méconnu s'écoulant juste à l'orée de la ville.

NOMBRE DE PHASES : 1

ESTIMATION DES COÛTS TOTAUX : 75 000 \$

ÉTAT: PROJETÉ

○ ○ VÉLO ○ ○ CHARLEVOIX

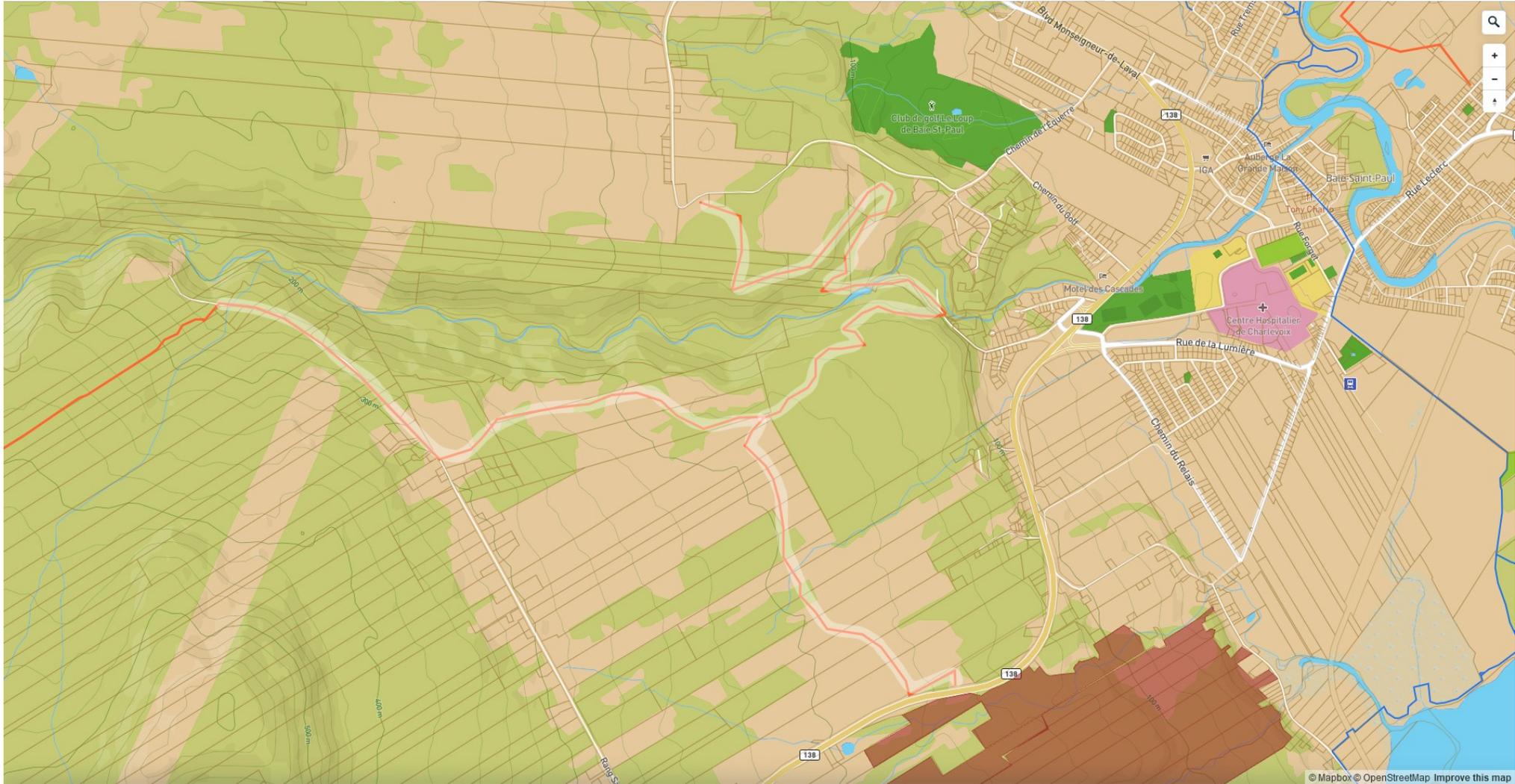


FIGURE 23 – Carte projet **SENTIER « DES SAVEURS »**

19- AMÉNAGEMENTS « SENTIERS LOUISE-GASNIER/GABRIELLE-ROY OUEST »

DESCRIPTION :

Ces aménagements pour rendre sécuritaire l'utilisation de segments de ces sentiers entre adeptes de randonnée pédestre et vélo de montagne Cross-country ciblent le secteur compris entre le stationnement Creux-Nord du sentier Louise-Gasnier et le réseau de sentiers de vélo de montagne du Massif via le secteur du Bloc Erratique, un tronçon du Grand Sentier dans Charlevoix totalisant quelque 8 km. À l'instar du chantier de priorité élevée **AMÉNAGEMENTS « SENTIERS DES POINTES/LES FLORENT/DU GOUFFRE »**, ces travaux favorisant la cohabitation entre les deux types d'utilisateurs complèteraient à l'ouest le grand axe du réseau reliant le Massif de Charlevoix et l'arrière-pays et ne requièrent que des modifications mineures.

Cette artère pourrait également se raccorder à 2 chantiers classifiés de priorité basse pour l'instant mais qui ne sont pas moins prometteurs soit les **SENTIER « CORRIDOR RIVIÈRE DU SAULT »** et **SENTIER « FLANCS DE PETITE-RIVIÈRE-SAINT-FRANÇOIS »**.

NOMBRE DE PHASES : 1

ESTIMATION DES COÛTS TOTAUX : 15 000 \$

ÉTAT: PROJETÉ

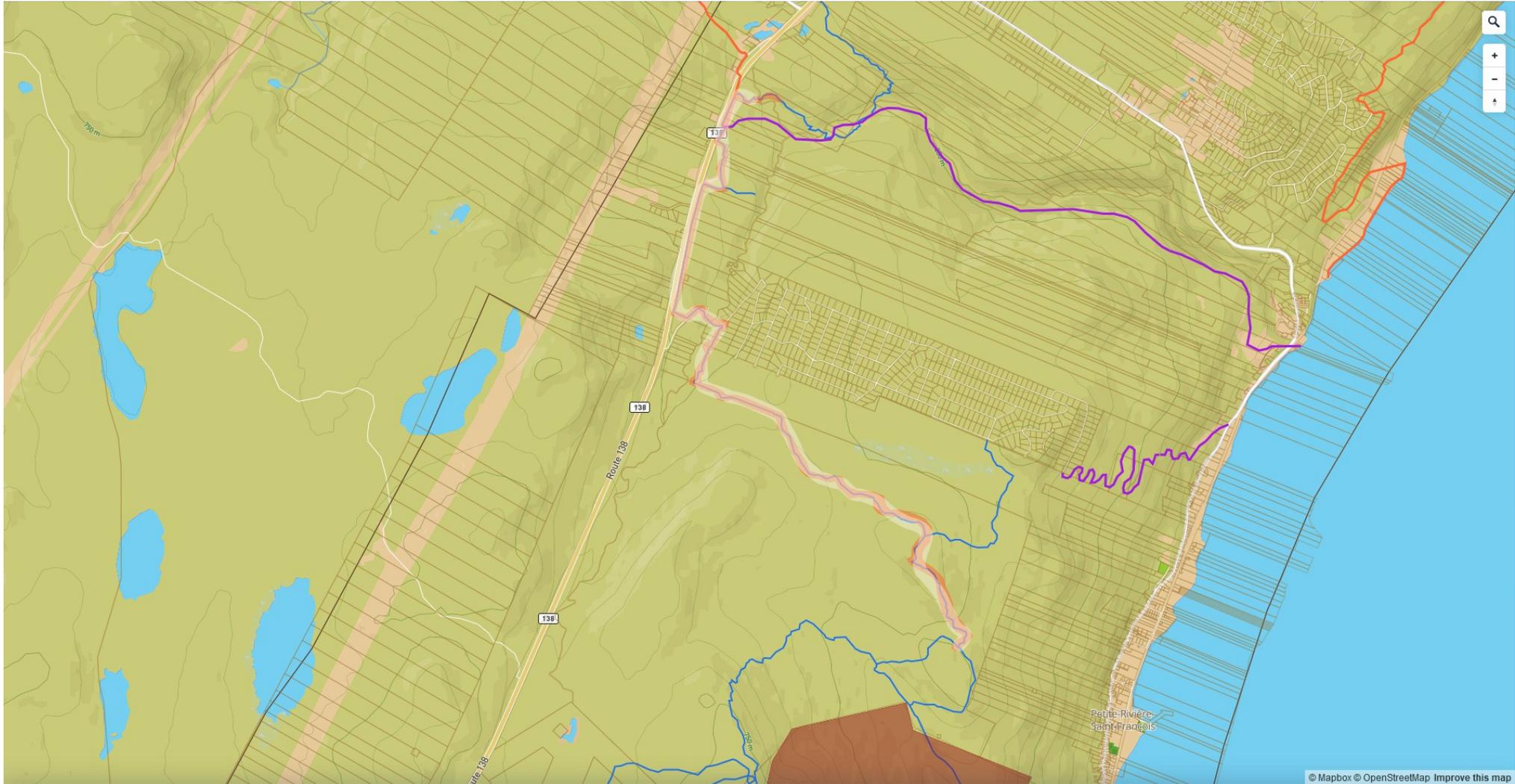


FIGURE 24 – Carte projet AMÉNAGEMENTS « SENTIERS LOUISE-GASNIER/GABRIELLE-ROY OUEST »

20- SENTIER « BASSE DU GOUFFRE »

DESCRIPTION :

Les membres du comité de travail de ce plan directeur avaient évidemment ciblé ce corridor mais voilà qu'un acteur de la scène agricole locale a besoin de créer une piste dans le fond de la vallée dotée d'un pont pour réduire ses coûts d'opération et améliorer sa productivité. Animée et inspirée par la même passion pour la région qui propulse **Vélo Charlevoix**, la coopérative agricole **Pierre du Moulin inc.** souhaite que le tracé, qui épouserait les berges de la rivière, puisse également accueillir différents utilisateurs, incluant marcheurs et cyclistes. « *Dans le cadre du plan directeur proposé, je suis prêt à m'asseoir pour regarder l'éventualité de compléter l'offre par l'accès aux terres de la Vallée de Baie St Paul. Je pense que la situation pourrait être analysée de façon plus globale encore et encadrer de multiples activités qui justifieraient les investissements nécessaires (parcours pédestre – chemin agraire – pistes de motoneige – accès à la rivière – haltes de repos – parcours d'interprétation – sauvegarde de plantes, de faunes ou de nappes d'eaux...).* Nous avons une Vallée exceptionnelle qui est cachée alors que nous avons des dizaines de milliers de touristes en Ville. Je suis convaincu qu'il y a une interaction à porter entre l'offre touristique, sociale, événementielle et la mise en place de parcours adaptés dans la Vallée. » Rudy Laixhay, président directeur général de **Pierre du Moulin inc.**

Au moment de rédiger cette fiche, selon les propres aveux de M. Laixhay, des priorités accordées aux récoltes, à la rénovation du Moulin La Rémy et à l'adaptation à la pandémie de SARS-CoV-2 ont fait en sorte que le projet de cette piste multi-fonctionnelle se retrouve sur la glace. Il est entendu que **Vélo Charlevoix** sera sollicité le moment venu pour assurer la « cyclabilité » de la piste et la raccorder au tunnel de la côte à Matou (route 138), piste du Cap-Martin et la passerelle de Saint-Urbain enjambant la rivière du Gouffre. C'est aussi le secteur visé par le chantier de priorité basse suivant : **SENTIERS « FLANCS EST MOYENNE DU GOUFFRE »**.

NOMBRE DE PHASES : 1

ESTIMATION DES COÛTS TOTAUX : --- (données non-disponibles)

ÉTAT: PROJETÉ

○ ○ VÉLO ○ ○ CHARLEVOIX



FIGURE 25 – Carte projet **SENTIER « BASSE DU GOUFFRE »**

7.5 CHANTIERS BASSE PRIORITÉ

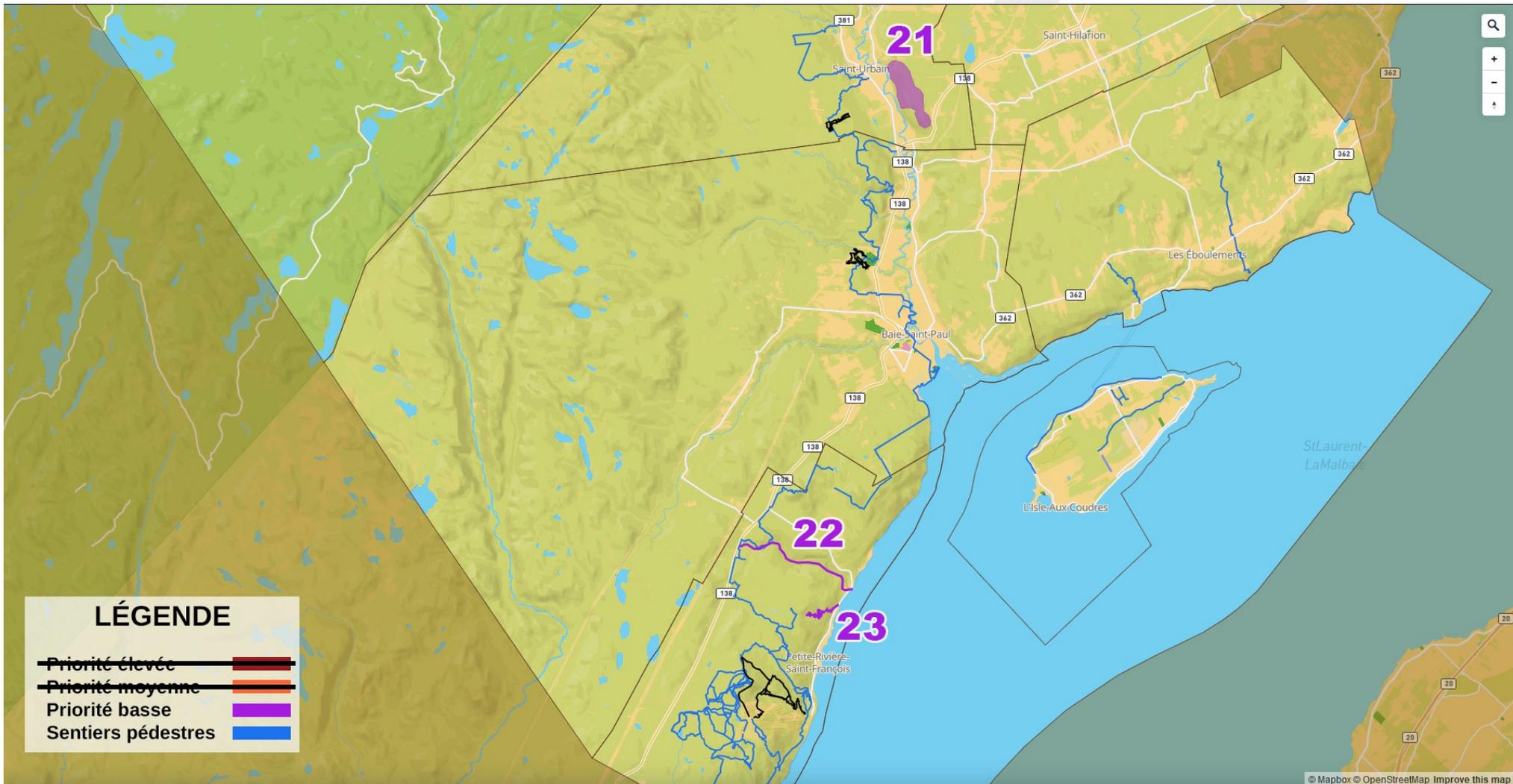


FIGURE 26 – Carte générale chantiers **BASSE PRIORITÉ**

21- SENTIERS « FLANCS EST MOYENNE DU GOUFFRE »

DESCRIPTION :

Déjà parcouru par la piste cyclable du Cap-Martin et sa passerelle, partagé entre quelques propriétaires terriens seulement, doté d'une pente et dénivelée importantes, situé à l'un des carrefours du réseau de chemins, pistes et sentiers envisagé par ce plan ainsi qu'à proximité du village de Saint-Urbain, le chantier des flancs est de la moyenne du Gouffre, le secteur du Cap-Martin, possède tous les attributs et le potentiel pour devenir une zone de sentiers de vélo de montagne Cross-country et Enduro de qualité à part entière. Même que la moitié des membres du comité de travail lui accordent une priorité moyenne! En complément aux Sentiers des Mines et Flancs Ouest Moyenne du Gouffre, le développement du Cap-Martin contribuera à l'émergence de Saint-Urbain comme destination vélo de montagne de premier plan et plaque tournante du cyclisme hors route dans Charlevoix ainsi qu'au Québec.

NOMBRE DE PHASES : 2+

ESTIMATION DES COÛTS TOTAUX : 150 000 \$

ÉTAT: PROJETÉ

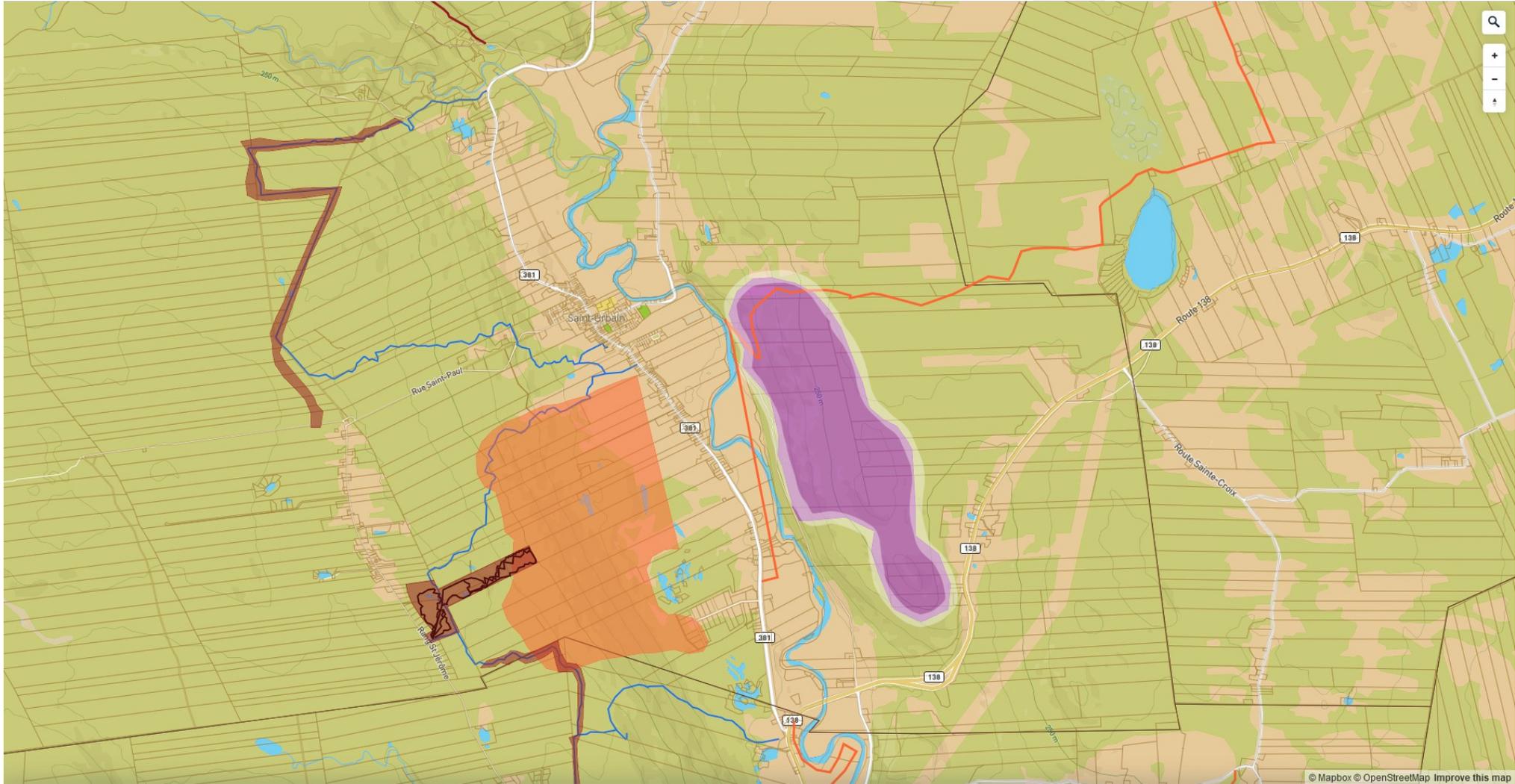


FIGURE 27 – Carte projet SENTIERS « FLANCS EST MOYENNE DU GOUFFRE »

22- SENTIER « CORRIDOR RIVIÈRE DU SAULT »

DESCRIPTION :

À n'en pas douter, l'un des plus beaux cours d'eau du territoire avec de nombreuses chutes spectaculaires, la rivière du Sault représente un couloir naturel à privilégier dans le développement de ce réseau de sentiers pour la pratique du vélo de montagne. Ce sentier, dédié ou partagé, relierait le sentier Louise-Gasnier et le fleuve au village de Petite-Rivière-Saint-François. On note la présence de lots appartenant à Foresterie Serge Gauvin inc. qui s'étendent depuis la route 138, au Creux-Nord, jusqu'à la rue Claude Bouchard. M. Gauvin a cédé à maintes reprises au cours des dernières années des droits de passage pour la tenue d'événements cyclistes organisés par **Vélo Charlevoix**. À eux seuls, ces lots pourraient accueillir le tracé et offrir un accès des plus intimes avec la rivière et plusieurs de ses bassins sur la moitié supérieure de son cours. Selon le tracé retenu, il est probable qu'une passerelle soit requise.

NOMBRE DE PHASES : 2+

ESTIMATION DES COÛTS TOTAUX : 150 000 \$

ÉTAT: PROJETÉ

●● VÉLO ●● CHARLEVOIX

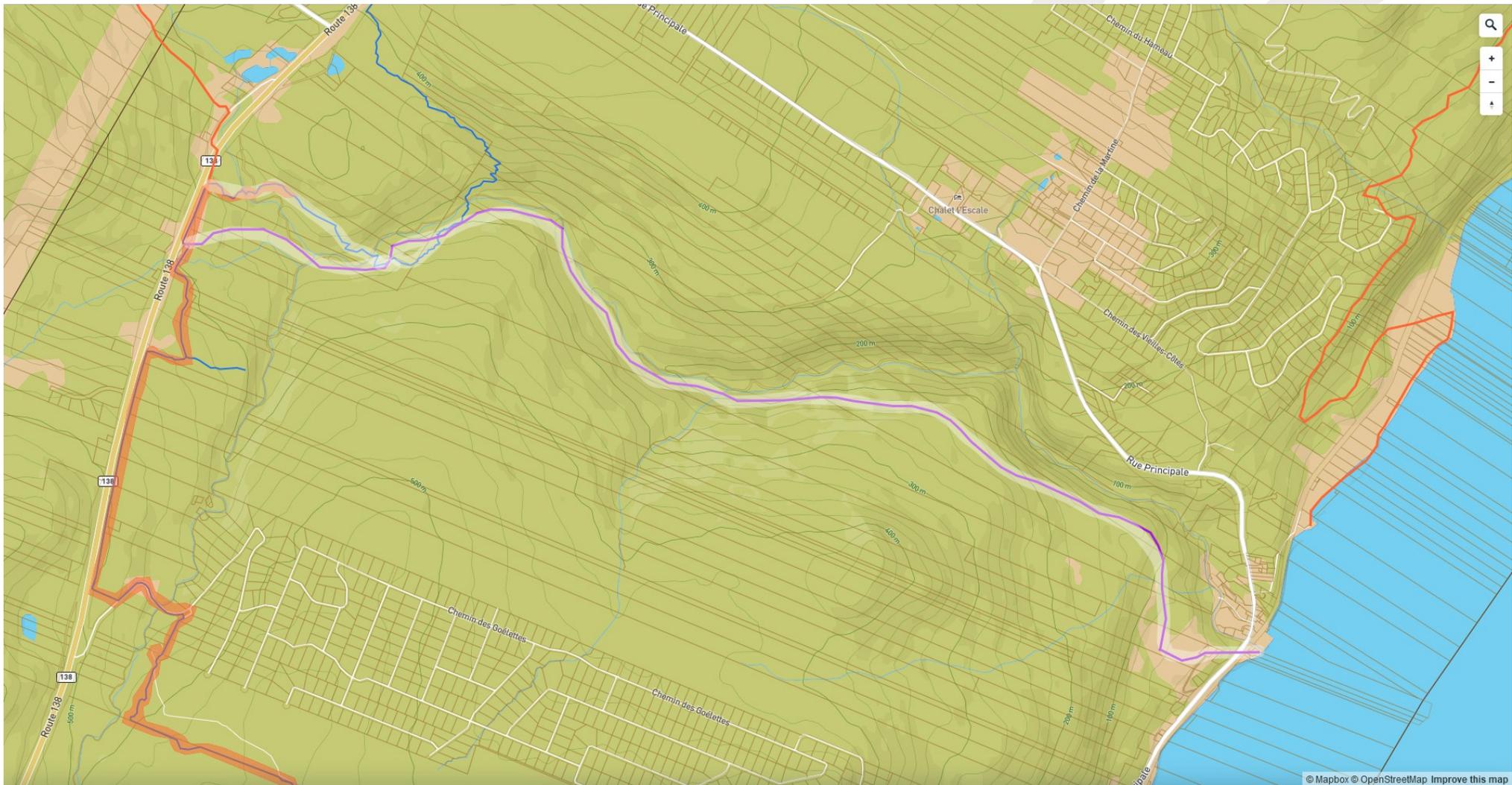


FIGURE 28 – Carte projet **SENTIER « CORRIDOR RIVIÈRE DU SAULT »**

∞ VÉLO ∞ CHARLEVOIX



23- SENTIER « FLANCS DE PETITE-RIVIÈRE-SAINT-FRANÇOIS »

Plusieurs lots de la Société Immobilière du Massif de Charlevoix inc., certes partie prenante du projet de développement de l'accès à la pratique du cyclisme hors route dans la région, qui donnent sur la rue Principale et jouxtent le Fief au sud et à l'ouest permettraient de relier le village de Petite-Rivière-Saint-François au domaine de la Forêt Habitée du Massif de Charlevoix puis, plus à l'ouest, les sentiers de vélo de montagne de la station. Bien sûr, d'autres propriétaires pourraient être approchés ne serait-ce que pour optimiser le tracé.

Ce parcours pourrait rejoindre les segments des sentiers Gabrielle-Roy Ouest et Louise-Gasnier dès que les aménagements visés par le chantier de priorité moyenne #19 auront été réalisés.

NOMBRE DE PHASES : 1

ESTIMATION DES COÛTS TOTAUX : 30 000 \$

ÉTAT: PROJETÉ

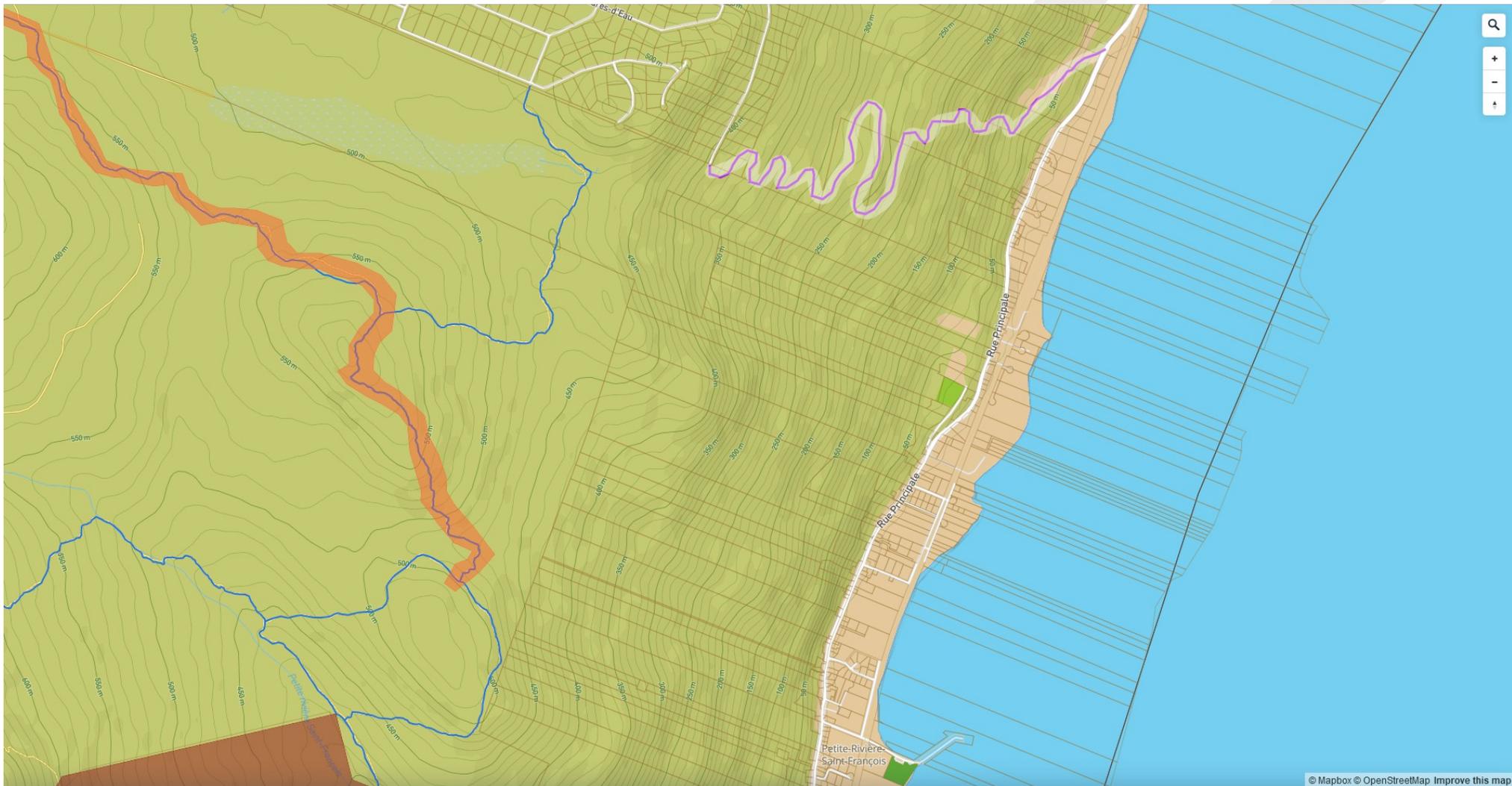


FIGURE 29 – Carte projet SENTIER « FLANCS DE PETITE-RIVIÈRE-SAINT-FRANÇOIS »

7.6 CONSIDÉRATIONS D'ORDRE FINANCIER

En compilant les coûts estimés de chacun de ces chantiers possibles—sauf pour celui de la piste multi-fonctionnelle « **BASSE DU GOUFFRE** » et les travaux touchant le développement de sentiers de vélo de montagne au **Massif de Charlevoix**—, on remarque que les visées contenues dans ce plan, élaborées afin de diriger et orienter ces travaux à moyen terme soit une période de 5 à 10 ans, requièrent des investissements totaux d'environ 3 millions de dollars. On note également que la mise en œuvre des chantiers de priorité élevée représente plus de la moitié de ce montant global. Au moment de rédiger ce plan, 210 000,00 \$ avaient été engagés pour la réalisation des phases 1 des projets sentiers « **MINES DE SAINT-URBAIN** » et sentier « **HAUTE DU GOUFFRE** ». Plus de la moitié de cette somme provient d'une subvention accordée à ce projet-ci par un programme d'Éducation Québec (PSSPA). Des sommes de 295 000,00 \$ et 128 000,00 \$, respectivement pour les phases 2 des deux projets ci-haut et la phase 1 du projet « **DOMAINE DES CIMES** », se retrouvent sur la voie de l'engagement. Idem pour le projet des circuits « **BIKEPACKING RÉSERVE FAUNIQUE DES LAURENTIDES** » (25 000,00 \$).

7.6.1 TABLEAUX DES COÛTS ESTIMÉS* DES CHANTIERS PAR BLOC DE PRIORITÉ

CHANTIERS PRIORITÉ ÉLEVÉE	COÛTS ESTIMÉS
SENTIERS « MINES DE SAINT-URBAIN »	140 000,00 \$
SENTIER « HAUTE DU GOUFFRE »	500 000,00 \$
SENTIERS « DOMAINE DES CIMES »	400 000,00 \$
AMÉNAGEMENTS « SENTIERS DES POINTES/LES FLORENT/DU GOUFFRE »	25 000,00 \$
CIRCUITS « BIKEPACKING INTRA-ZEC »	40 000,00 \$
SENTIERS « SOMMETS INTERGALACTIQUES »	500 000,00 \$
SOUS-TOTAL	1 605 000,00 \$

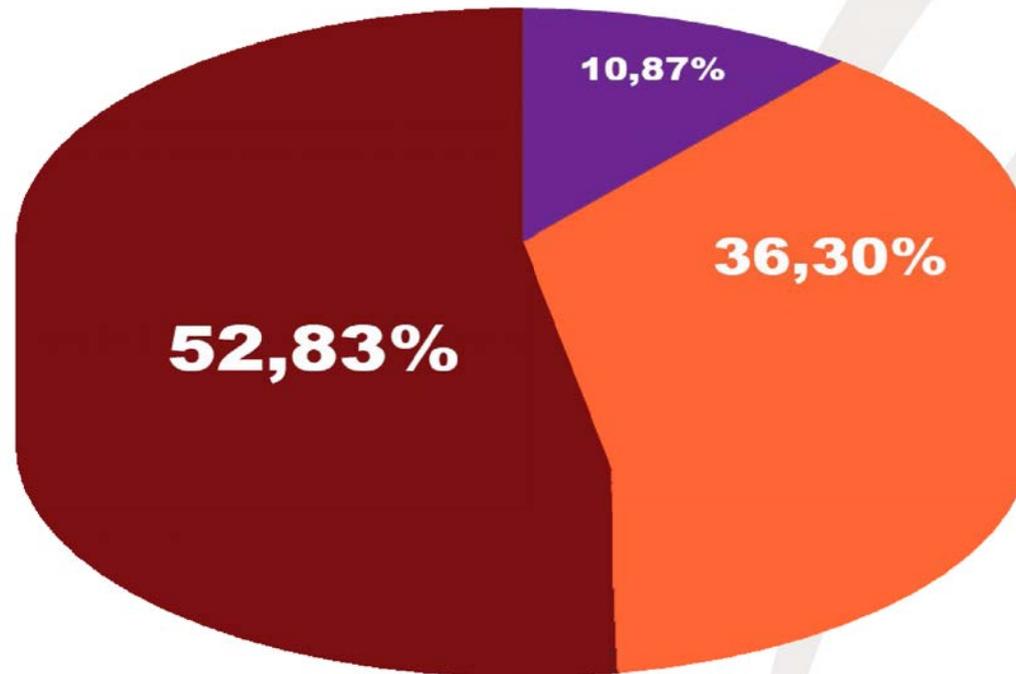
VÉLO CHARLEVOIX

CHANTIERS PRIORITÉ MOYENNE	COÛTS ESTIMÉS
CIRCUITS « BIKEPACKING RÉSERVE FAUNIQUE DES LAURENTIDES »	25 000,00 \$
CIRCUITS « BIKEPACKING TRANS-ZEC »	5 000,00 \$
SENTIERS « FLANCS OUEST DU GOUFFRE »	50 000,00 \$
PARCOURS RURAUX « SAINT-HILARION LES ÉBOULEMENTS »	5 000,00 \$
PARCOURS RURAL « ISLE-AUX-COUDRES »	3 000,00 \$
SENTIER « VALLÉE DU BRAS SAINT-PLACIDE »	275 000,00 \$
ZONES « XC/ENDURO PLATEAUX ORIENTAL ET OCCIDENTAL SOURCES DU GOUFFRE »	150 000,00 \$
SENTIER « FLANCS EST BASSE DU GOUFFRE	100 000,00 \$
SENTIER « CABARET/LES TOURELLES/LA POINTUE/LES PRAIRIES »	150 000,00 \$
SENTIER « DE LA RIVE 3.0 »	250 000,00 \$
SENTIER « DES SAVEURS »	75 000,00 \$
AMÉNAGEMENTS « SENTIERS LOUISE-GASNIER/GABRIELLE-ROY OUEST »	15 000,00 \$
SENTIER « BASSE DU GOUFFRE »	---
SOUS-TOTAL	1 103 000,00 \$

CHANTIERS PRIORITÉ BASSE	COÛTS ESTIMÉS
SENTIERS « FLANCS EST MOYENNE DU GOUFFRE »	150 000,00 \$
SENTIER « CORRIDOR RIVIÈRE DU SAULT »	150 000,00 \$
SENTIERS « FLANCS DE PETITE-RIVIÈRE-SAINT-FRANÇOIS »	30 000,00 \$
SOUS-TOTAL	330 000,00 \$
TOTAL	3 038 000,00 \$

*** ESTIMATION BUDGÉTAIRE DE Type D | ± 30%**

7.6.2 RÉPARTITION DES COÛTS ESTIMÉS PAR BLOC DE PRIORITÉ



CHANTIERS PRIORITÉ ÉLEVÉE : 52,83% | 1 605 000,00 \$

CHANTIERS PRIORITÉ MOYENNE* : 36,30% | 1 103 000,00 \$

CHANTIERS PRIORITÉ BASSE : 10,87% | 330 000,00 \$

TOTAL : 100% | 3 038 000,00 \$

*CHANTIER PRIORITÉ MOYENNE « BASSE DU GOUFFRE » NON CONSIDÉRÉ

8

CONCERTATION

Bien que ce plan directeur soit conçu et propulsé par **Vélo Charlevoix**, la réalisation de ses chantiers et la matérialisation de ses visées reposent, elles, essentiellement sur les résultats des efforts coordonnés avec de nombreux autres acteurs de la vie socio-économique du territoire charlevoisien et, ultimement, sur la prise en charge de sa mise en œuvre par les décisionnaires de notre région, leur leadership. En effet, la volonté de nos éluEs à soutenir et promouvoir le développement de ce réseau confère à l'entreprise toute la crédibilité qu'elle mérite, ce qui favorise la mobilisation des divers intervenants du milieu, incluant les parties prenantes et autres partenaires, et facilite l'accès à des sources publiques de financement. L'importance des enjeux et l'engouement actuel voué aux activités de plein air conspirent à ce que nous nous concertions, unissions ainsi nos forces et ressources dans l'élaboration de ce réseau de voies cyclables hors route « griffé » et unique.

8.1 RÉSEAUX NATIONAUX, GESTIONNAIRES ET AUTRES CONCEPTEURS DE SENTIERS

Afin de s'assurer de la sécurité ainsi que de la qualité de l'expérience des usagers voire les optimiser et améliorer, il importe que les concepteurs et gestionnaires du réseau envisagé par ce plan soient en communication avec leurs homologues de la MRC de Charlevoix et MRC avoisinantes. Il s'agit de collaborer pour les aménagements de certains segments de sentiers existants pour leur éventuel partage, dans la grande majorité des cas entre adeptes de randonnée pédestre et ceux de pratiques du cyclisme hors route compatibles (vélo de montagne Cross-country, gravel bike et bikepacking), pour la construction de nouveaux sentiers partagés aussi tout comme l'harmonisation de la signalisation en vigueur—observation rigoureuse de la symbologie et classification des organismes nationaux de loisir (ONL) et réseaux nationaux. La création de la table de concertation des gestionnaires de sentiers récréatifs de la MRC de Charlevoix représente certes une action et un geste posés en ce sens.

8.1.1 ORGANISMES NATIONAUX DE LOISIR

- Vélo Québec Association
- Fédération québécoise de la marche (Rando Québec)

8.1.2 RÉSEAUX NATIONAUX

- Grand Sentier (Sentier Transcanadien) | cyclisme, randonnée pédestre et autres activités
- Sentier National | exclusivement randonnée pédestre

8.1.3 GESTIONNAIRES DE SENTIERS

- MRC de Charlevoix :
 - MRC de Charlevoix
 - Municipalité de Saint-Urbain
 - Massif de Charlevoix
 - Sentier des Caps
- MRC de Charlevoix-Est :
 - MRC de Charlevoix-Est
 - Sentiers Québec-Charlevoix (Traversée de Charlevoix)
 - Association Loisirs, Chasse & Pêche du Territoire Libre – Secteur Pied-des-Monts
 - parc national des Hautes-Gorges-de-la-rivière-Malbaie
- ACVG
- Sentiers Québec-Charlevoix (Traversée de Charlevoix)
- ZEC des Martres
- parc national des Grands-Jardins (SÉPAQ)
- (SÉPAQ)
- ZEC Lac-au-Sable
- Corporation des Sources Joyeuses
- Municipalité de Saint-Siméon
- Municipalité de Baie-Saint-Catherine

8.1.4 CONCEPTEURS DE SENTIERS

- **MRC de Charlevoix :**
 - **Sentiers Québec-Charlevoix (Traversée de Charlevoix | Sentiers de la Capitale)**
 - **Sentier des Caps**
 - **Massif de Charlevoix**
 - **ZEC des Martres**
 - **parc national des Grands-Jardins (SÉPAQ)**

- **MRC de Charlevoix-Est :**
 - **MRC de Charlevoix-Est**
 - **Sentiers Québec-Charlevoix (Traversée de Charlevoix | Sentiers de la Capitale)**
 - **Association Loisirs, Chasse & Pêche du Territoire Libre – Secteur Pied-des-Monts**
 - **parc national des Hautes-Gorges-de-la-rivière-Malbaie (SÉPAQ)**
 - **ZEC Lac-au-Sable**

8.2 PARTIES PRENANTES

Touchées directement ou indirectement par le projet rassembleur du développement de l'accès à la région pour la pratique du cyclisme hors route, en soutirant même parfois un profit pécunier en tant qu'entreprise et fournisseur de services requis pour sa réalisation, les parties prenantes ont grand intérêt à ce qu'il se concrétise. Ainsi, elles doivent être invitées à participer activement à sa réalisation, sa promotion et son maintien, c'est-à-dire l'entretien du réseau. Cette participation peut prendre diverses formes : contributions financières, prêts d'équipements, commandites en produits et matériaux, affectation de personnel (expertise et services) et même l'organisation de corvées sur le terrain. Par l'exécution de l'une ou l'autre de ces actions, la partie prenante accède au statut de partenaire du projet. Outre les deux députées représentant les intérêts de notre région respectivement à la Chambre des Communes et l'Assemblée Nationale, la MRC de Charlevoix, son SDLE et ses municipalités, nous avons déjà identifié les parties prenantes de « premier plan » suivantes...une liste non exhaustive et en perpétuel devenir :

PARTIES PRENANTES

TOURISME CHARLEVOIX* (PLUSIEURS MEMBRES EN PARTICULIER)
CHAMBRE DE COMMERCE DE CHARLEVOIX (PLUSIEURS MEMBRES EN PARTICULIER)
ASSOCIATION DES GENS D'AFFAIRES DE BAIE-SAINT-PAUL (PLUSIEURS MEMBRES EN PARTICULIER)
VÉLO QUÉBEC ASSOCIATION
GRAND SENTIER – CONSEIL QUÉBÉCOIS DU SENTIER TANSKANADIEN
MASSIF DE CHARLEVOIX
CAMPING LE GENÉVRIER
SÉPAQ (2 PARCS NATIONAUX DE CHARLEVOIX ET RÉSERVE FAUNIQUE DES LAURENTIDES)
ZEC DES MARTRES
POURVOIRIE DU LAC MOREAU
SENTIERS QUÉBEC-CHARLEVOIX
ASSOCIATION DE CONSERVATION DE LA VALLÉE DE LA DU GOUFFRE (ACVG)
SÉMINAIRE DE QUÉBEC
ASSOCIATION LOISIRS, CHASSE & PÊCHE DU TERRITOIRE LIBRE – SECTEUR PIED-DES-MONTS
CENTRE DE SERVICES SCOLAIRE DE CHARLEVOIX
ULTRA-TRAIL HARRICANA DU CANADA
CENTRE DU VÉLO P.N. GARIÉPY
LAITERIE CHARLEVOIX
GROUPE GILLES JEAN
QUINCAILLERIE YVON DUCHESNE & FILS
LOU-TEC – LOCATIONS MASLOT INC.
DÉPANNEUR EXPRESS ULTRAMAR JEAN-ROCH THIBEAULT

*Vélo Charlevoix salue la toute nouvelle initiative de Tourisme Charlevoix de créer une table de concertation sur le vélo de montagne ainsi qu'une autre sur le cyclisme sur route afin de développer et organiser l'offre vélo dans la région.

8.3 PARTENAIRES

Comme mentionné, des parties prenantes qui contribuent à la réalisation du projet de développement deviennent des partenaires à part entière. Et il s'en trouve dans la liste ci-haut! Que cette adhésion au projet soit motivée par la reconnaissance tacite ou manifeste des gains qu'on pourrait faire grâce à la création du réseau ou de ses retombées éventuelles, la correspondance entre les objectifs du projet lui-même et ceux de son propre organisme ou encore par pure solidarité, c'est le caractère rassembleur du projet qui permet de rallier différents acteurs régionaux et ce, un chantier à la fois. Il convient ici de présenter 4 partenaires d'importance qui ne sont pas véritablement des parties prenantes mais qui contribuent de manière significative, chacun à leur façon, aux efforts de développement de l'accès pour la pratique du cyclisme hors route dans la région :

- **FONDATION DE L'HÔPITAL DE BAIE-SAINT-PAUL**
- **HORIZON CHARLEVOIX**
- **CARREFOUR JEUNESSE-EMPLOI**
- **HÉRITAGE CHARLEVOIX.**

8.3.1 RECRUTEMENT

Vélo Charlevoix œuvre présentement à la conception d'un plan de visibilité qui prévoit, entre autres tâches, une refonte du site web de l'organisme afin qu'il rende mieux compte de ses 3 secteurs d'activité et permette de recruter davantage de partenaires dans la mise en œuvre des chantiers de ce plan. Des représentations auprès de **DESJARDINS**, **LES ENTREPRISES JACQUES DUFOUR & FILS**, **SIMARD SUSPENSIONS**, **MICROBRASSERIE CHARLEVOIX**, **À CHACUN PAIN!** et **SITEC** seront effectuées en début 2021 dans le but de leur proposer de soutenir ce projet de développement porteur pour l'ensemble de la région, joindre l'épaule à la roue...et ce n'est que le début de cette campagne!

9

CONCLUSION

Le résultat d'une réflexion et recherche qui s'est échelonnée sur 2 ans, ce plan directeur est porteur d'une vision de développement qui non seulement colle à la « personnalité » de la région mais qui sait aussi rallier les appuis nécessaires afin d'étendre les ramifications du réseau dendritique et organique qu'il veut créer. C'est ce que démontrent déjà les premiers chantiers en cours, en l'occurrence les sentiers des Mines de Saint-Urbain et le sentier Haute du Gouffre, celui-ci un tronçon essentiel du réseau qui permettra de relier l'arrière-pays au littoral et celui-là un centre de vélo de montagne greffé à cette artère, un nouveau pôle d'activité à proximité d'une zone habitée qui répond déjà tant aux besoins de la communauté qu'aux attentes des cyclistes de l'extérieur de la région. Nés à même les considérations territoriales qui ont inspiré ce document et outil de travail, les deux projets, dont la municipalité de Saint-Urbain est à la fois le promoteur et le gestionnaire tandis que **Vélo Charlevoix** y joue le rôle de concepteur et maître-d'oeuvre, rassemblent un grand nombre de collaborateurs : la MRC de Charlevoix, la Traversée de Charlevoix, le Séminaire de Québec, l'ACVG, l'Association Loisirs, Chasse et Pêche Territoir Libre – secteur Pied-des-Monts, le Grand Sentier, les Entreprises Jacques Dufour & Fils, le Centre du Vélo P.N. Gariépy et le Carrefour Jeunesse-Emploi. Menés par le leadership de la municipalité de Saint-Urbain, les deux projets amorceront leur deuxième phase l'été prochain...certes, une réussite inspirante et un modèle à exploiter!

Ces premières réalisations et quelques premiers parcours ruraux et circuits de bikepacking/gravel bike qu'on peut rapidement créer, jumelés aux dizaines de kilomètres de sentiers simple trace de vélo de montagne dédiés existants au Génévrier et Massif de Charlevoix, constituent déjà une offre en cyclisme hors route plus que respectable qui méritera des efforts et outils de mise en marché semblables en tous

∞ VÉLO ∞ CHARLEVOIX

points à ceux déployés pour encourager et faciliter la pratique de la randonnée pédestre sur l'ensemble du territoire charlevoisien : guide numérique avec cartographie précise, descriptions détaillées et informations pratiques. À l'instar de la randonnée pédestre encore une fois, la création d'un fonds régional pour l'entretien des sentiers, notamment ceux gérés par les municipalités et OBNL dont l'accès sera gratuit et/ou par contribution volontaire (auto-perception), est nécessaire, vital.

En terminant, le développement de l'accès à la pratique du cyclisme hors route sur le territoire de la MRC de Charlevoix permettra à la fois d'améliorer la qualité de vie de la population locale et l'encourager à demeurer active. En ajoutant ainsi cette activité à l'offre régionale en plein air, ce développement contribuera également à attirer de futurs Charlevoisiennes et Charlevoisiens en ces temps de télétravail où on valorise hautement son « style de vie » tout comme, bien sûr, des touristes qui seront en quête des coups de pédale expérimentiels que ce réseau unique de chemins, pistes et sentiers promettra et saura prodiguer...parions qu'ils voudront récidiver, revenir encore et encore!

ANNEXE I – Sections 3 à 5 du Chapitre 15

Schéma d'aménagement et développement de la MRC de Charlevoix

15.3 LES ATTENTES GOUVERNEMENTALES

En matière de récréation, il est possible d'identifier des attentes du gouvernement du Québec concernant plus particulièrement les terres du domaine de l'État et les réseaux cyclables.

D'abord, il est souhaité pour les terres du domaine de l'État, que le schéma d'aménagement développe une approche de gestion globale visant l'utilisation polyvalente du patrimoine foncier québécois par l'harmonisation des divers usages et la concertation des différents partenaires.

Plus particulièrement pour les terres publiques intramunicipales, le gouvernement favorise la mise en valeur de ces lots ou blocs de lots au profit du développement régional. Tel est le cas de la Forêt du Massif. Sur ce point, il entend poursuivre de nouvelles avenues en vue de favoriser une mise en valeur à des fins forestières ou polyvalentes des forêts publiques intramunicipales.

Ensuite, dans sa *Politique sur le vélo*, le ministère des Transports reconnaît aux MRC la compétence en matière de planification de réseaux cyclables régionaux. En regard de cette Politique, le schéma révisé doit identifier tous les réseaux cyclables existants et prévus, urbains et régionaux, puis identifier les axes touristiques ou les tracés particulièrement achalandés où l'utilisation de la bicyclette poserait des problèmes de sécurité.

15.4 LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

Grandes orientations :

- Favoriser la création d'un corridor récréatif le long de la côte charlevoisienne permettant de relier le pôle récréotouristique du Massif de Charlevoix, aux agglomérations de Petite-Rivière-Saint-François, de Baie-Saint-Paul et de Saint-Joseph-de-la-Rive (Les Éboulements);
- Veiller à inscrire le corridor récréatif de la côte charlevoisienne dans un corridor récréatif plus large, allant de la ville de Québec au fjord du Saguenay;
- Rechercher la création de corridors récréatifs le long des rivières du Gouffre, Sainte-Anne et Malbaie (INO Lac Pikauba);
- Favoriser la consolidation des pôles récréatifs intensifs existants (Le Massif de Charlevoix, le secteur du golf à Baie-Saint-Paul et le secteur du Génévrier);
- Favoriser le développement de nouveaux pôles récréatifs intensifs dans les secteurs de l'ancienne ferme Filbaie à Baie-Saint-Paul et dans le secteur de Saint-Joseph-de-la-Rive aux Éboulements;
- Contribuer à la protection et au maintien du potentiel de développement d'activités récréatives le long de la côte charlevoisienne (ex. : Route bleue, sentiers récréatifs);
- Poursuivre la planification et favoriser l'aménagement de sentiers et de voies récréatives en priorisant la création de réseaux structurants et permanents;

- Favoriser le transport actif à l'intérieur des milieux urbanisés par la planification et l'aménagement de trottoirs, de voies cyclables ou multifonctionnelles;
- Participer, de concert avec les partenaires gouvernementaux, au maintien, à la protection et à la mise en valeur de milieux naturels et des aires protégées que sont les parcs nationaux et la réserve écologique sur le territoire de la MRC;
- Favoriser, de concert avec les partenaires gouvernementaux, le développement d'activités récréatives extensives sur le territoire des parcs nationaux dans le respect des impératifs de conservation des écosystèmes naturels;
- Favoriser la création de liens récréatifs ou de conservation entre les quatre parcs nationaux présents dans la région de la Capitale-Nationale : Jacques-Cartier, Grands-Jardins, Hautes-Gorges-de-la-Rivière-Malbaie et Saguenay;
- Favoriser le développement récréotouristique du Massif de Charlevoix;



15.5 LES OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

Objectifs d'aménagement

- Relier les sentiers de randonnée pédestre des Sentiers des Caps aux sentiers de la Traversée de Charlevoix traversant ainsi le territoire de la MRC d'ouest en est;
- Promouvoir le réseau de randonnée pédestre sur le territoire de la MRC de Charlevoix par la mise en place d'outils communs d'information, de promotion et de diffusion des sentiers, des points d'intérêt et des sommets accessibles;
- Relier les municipalités de la MRC et les différents attraits récréotouristiques du territoire à l'intérieur d'un réseau régional cyclable accessible et sécuritaire;
- Poursuivre le financement du réseau cyclable à l'aide de l'enveloppe du Pacte rural;
- Poursuivre, avec les partenaires concernés, les démarches visant la réalisation d'une piste multifonctionnelle en bordure du fleuve de Petite-Rivière-Saint-François à Saint-Joseph-de-la-Rive (Les Éboulements);
- Éviter le morcellement foncier de l'emprise de la voie ferrée;
- Appuyer le développement de la *Route bleue* sur le littoral de la MRC;
- Favoriser le maintien et l'aménagement de nouveaux accès publics aux différents plans d'eau de la MRC de Charlevoix;
- Offrir un accompagnement aux municipalités locales dans la planification de leurs espaces verts et de leurs réseaux récréatifs;
- Délimiter des affectations récréatives et définir un cadre de compatibilité d'usages qui reflète la diversité des territoires à vocation récréative et leurs potentiels de développement respectif;
- Exiger l'élaboration de règlements particuliers (tels PAE, PIIA, usages conditionnels, etc.) pour les développements majeurs à l'intérieur des affectations récréatives de façon à respecter les caractéristiques des milieux naturels et bâtis;
- Établir des mécanismes qui favorisent le maintien des milieux boisés et des milieux sensibles ou particuliers, comme les érablières et les milieux humides;
- S'assurer d'un respect rigoureux des lois et des règlements régissant le traitement et l'épuration des eaux usées.

ANNEXE II – Réseau cyclable aménagé et projeté sur le territoire de la MRC de Charlevoix

Tableau 15.1 : Réseau cyclable existant (aménagé) sur le territoire de la MRC de Charlevoix

Municipalités	Type de voie	Localisation	km
Baie-Saint-Paul	Piste cyclable (multifonctionnelle)	-Secteur Centre éducatif (polyvalente)/ Centre hospitalier;	2,6
	Piste cyclable		
	Piste cyclable	-Secteur Tremsim / Parc du Gouffre;	3,7
	Piste cyclable	-Rue Saint-Paul;	0,12
	Accotement cyclable (1-2 côtés)	-Rue Grégoire; -Chemin Saint-Laurent	0,2 6,3
Les Éboulements	Accotement cyclable (2 côtés du rang)	-Rang Sainte-Catherine (à partir village)	4,5
L'Isle-aux-Coudres	Accotement cyclable (2 côtés)	-Chemin des Coudriers;	23
	Accotement cyclable	-Chemin de la Baleine;	5
	Voie partagée (chaussée désignée)	-Chemin des Prairies;	3
	Chemin agricole partagé	-Chemin de la Bourroche; -Route du verger	2 3
Petite-Rivière-Saint-François	Voie partagée (chaussée désignée)	-Rue Principale (2 côtés), rue Dufour, rue De Lavoye;	6,4
	Voie partagée (chaussée désignée) et bande cyclable	-Secteur de la Martine et du Versant (Ch. du Versant, Josaphat et Du Domaine du Ruisseau)	1,2
Saint-Hilarion	Piste cyclable	-Parc récréatif de l'Amical;	0,8
	Accotement cyclable (1 côté)	-Rue principale (Du chemin de la Croix au chemin Marier)	1,5
Saint-Urbain	Accotement cyclable (2 côtés) et chaussée désignée (centre-ville)	-Route 381, de la route 138 jusqu'au bureau de poste (rue Ste-Anne); -Sous la route 138; liaison chemin Saint-Laurent / Chemin Cap-Martin	5
	Tunnel		
Total			70,6

Source : Bilan du Pacte rural 2002-2007; Municipalités de la MRC de Charlevoix

Réalisation : MRC de Charlevoix

Tableau 15.2 : Développement en cours, prévu ou souhaité du réseau cyclable dans la MRC de Charlevoix

Municipalités	Localisation	km	Échéance
Baie-Saint-Paul	- Secteur rivière Renaud;	0,7	2010- 2014 ³
	- Secteur Polyvalente/ rue de l'Usine;	0,6	
	- Rue Ambroise-Fafard/ Hôtel Groupe le Massif;	0,4	
	- Secteur Ménard;		
	- Chemin Saint-Laurent (<i>lien Saint-Urbain</i>);	1,2	
	- Boisé du Quai;	2,5	
	- Liaison Chemin Saint-Laurent / Polyvalente;	1	
- Liaison Centre commercial Le Village / Camping Le Genévrier.	2 4	Non définie Non définie	
Les Éboulements	-Rang Sainte-Marie;	3,5	2012- 2013
	-Rang Sainte-Catherine (<i>liens Saint-Hilarion</i>).	2,0	2011
L'Isle-aux-Coudres	- Chemin des Coudriers (portion municipale);	3 km	2010- 2014
	- Chemin des Coudriers (MTQ) entre le no. civique 3269 et le chemin de la Baleine (Sud-Est).	3	Non définie
Saint-Hilarion	- Chemins Cartier Nord/ Cartier Sud (<i>lien Notre-Dame-des-Monts, Saint-Urbain, Les Éboulements</i>);	9,2	Non définie
	- Rue principale Est / 1 ^{er} et 2 ^e rangs Est (<i>lien Saint-Irénée</i>).	10,4	Non définie
Saint-Urbain	- Chemin Saint-Laurent /Chemin du Cap-Martin (<i>lien Baie-Saint-Paul</i>);	4,9	2011- 2014
	- Centre-ville (Rue Ste-Anne) / Rang St-Jean-Baptiste (<i>lien Notre-Dame-des-Monts, Saint-Hilarion</i>).	8,8	Non définie
Petite-Rivière-Saint-François	- Domaine du Massif;	3	2010- 2014
	- Domaine Multi-Bois;	3	
	- Chemin Chagnon.	0,4	
Les Éboulements (Saint-Joseph-de-la-Rive) / Baie-St-Paul	Mise en place d'un comité et étude de faisabilité en cours sur la réalisation d'un tronçon cyclable près du fleuve (nouveau parcours à l'étude) : le <i>Sentier de la rive</i> .	14	A l'étude (2013)
Baie-Saint-Paul / Petite-Rivière-Saint-François	Tronçon cyclable reliant les deux municipalités en bordure du fleuve. Continuité du tronçon reliant Les Éboulements à Baie-Saint-Paul.	17	Souhaitable
Total		94,6	

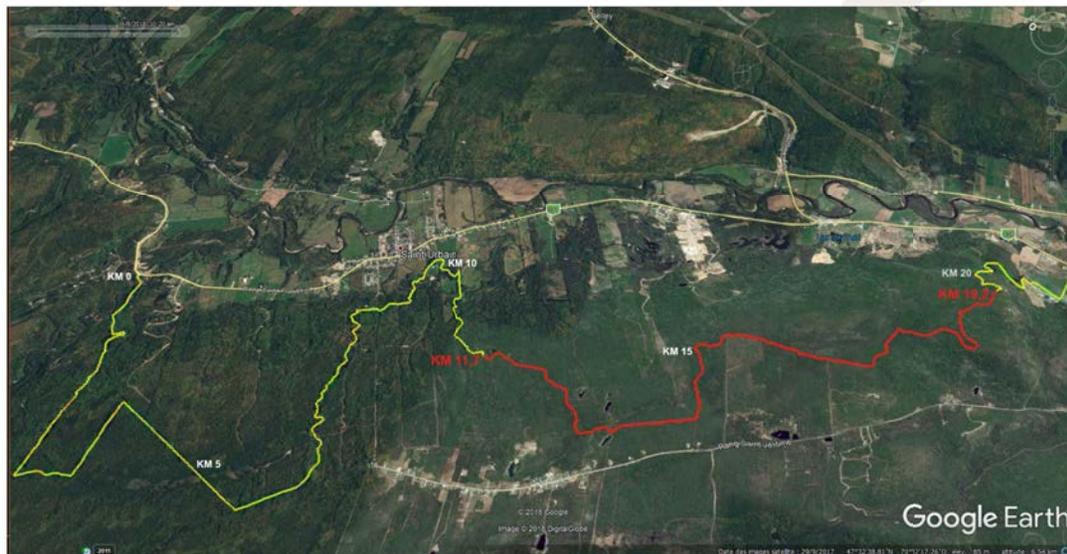
Source : Municipalités de la MRC de Charlevoix

Réalisation : MRC de Charlevoix, 2009

ANNEXE III – Aménagements Grand Sentier 1 - Pointes-Florent

Aménagements suggérés pour favoriser la pratique du vélo de montagne sur segments du Grand Sentier dans Charlevoix : les sentiers Des Pointes et Les Florent (jusqu'à la Maison d'affinage Maurice Dufour).

La mise en œuvre de ces recommandations, qui vise une utilisation partagée de certains segments du **Grand Sentier** dans Charlevoix ainsi que sa plus grande fréquentation, pourraient faire l'objet d'un projet dans le cadre du **Plan d'amélioration des immobilisations du Grand Sentier 2018-2022 (PAI)**. À noter que les 7,5 derniers kilomètres de ce segment—**en rouge sur la carte ci-bas**—possèdent déjà toutes les caractéristiques d'un **sentier de vélo de montagne simple trace rustique** et ne requièrent aucune modification pour satisfaire un très grand nombre d'adeptes.



Aménagements suggérés (KM 0 = stationnement route 381 avant pont rivière Gros Bras) :

KM 1,24 : étirer lacets de quelques mètres pour adoucir l'ascension et supprimer marches



KM 1,5 : étirer lacets de quelques mètres pour adoucir la pente

KM 1,68 : idem

KM 1,88 : idem + « nettoyer » surface devant rocher



KM 1,94 : pont à revoir et ajout surface adhérente

KM 2,13 : pierres à enlever

KM 3,97 : courbe à adoucir équerre ligne Séminaire

KM 5,06 : pont à élargir

KM 5,3 : pont à élargir



KM 5,5 : revoir 2 premières passerelles



KM 6,05 : revoir série de rigoles

KM 6,6 : enlever tas de pierres

KM 6,8 : pont

KM 7,1-8,2 : étirer lacets pour adoucir pente et angle courbes

KM 8,7 : revoir série de rigoles et pont

KM 9,86 : intersection sentier Des Pointes/Les Florent

KM 10,84 : revoir marches en bois

KM 11 : pont

KM 11,3 revoir série de rigoles et marches en bois

KM 11,45 : pont



KM 11,7 : étirer lacets pour adoucir pente et angle courbes

Aménagements suggérés pour favoriser la pratique du vélo de montagne sur segments du Grand Sentier dans Charlevoix : les sentiers Des Pointes et Les Florent (de la Maison d'affinage Maurice Dufour jusqu'au Genévrier).

Parce que nous considérons que la descente, tout comme la montée, entre le belvédère du sommet de la montagne des Florent et la maison d'affinage Maurice-Dufour est trop périlleuse à vélo ou demanderait des travaux d'aménagement trop importants, nous suggérons de « prescrire » un aller-retour vers ce belvédère depuis celui, plus modeste et doté d'un banc, qui donne sur l'ouest et le rang Saint-Jérôme—voir deuxième carte ci-bas. Ainsi, de ce belvédère-ci, 3 options permettraient de rejoindre l'autre rive de la rivière Rémy—voir même carte. L'accès à la maison d'affinage Maurice-Dufour n'est pas affecté puisqu'on pourrait y rouler par le segment qui la relie au camping Le Genévrier.



Aménagements suggérés (KM 0 = intersection sentier avec accès à la maison d'affinage Maurice-Dufour)

KM 0 – 0,5 : revoir toutes les courbes

KM 0,9 : revoir pont et courbe

KM 0,92 : courbe à étirer

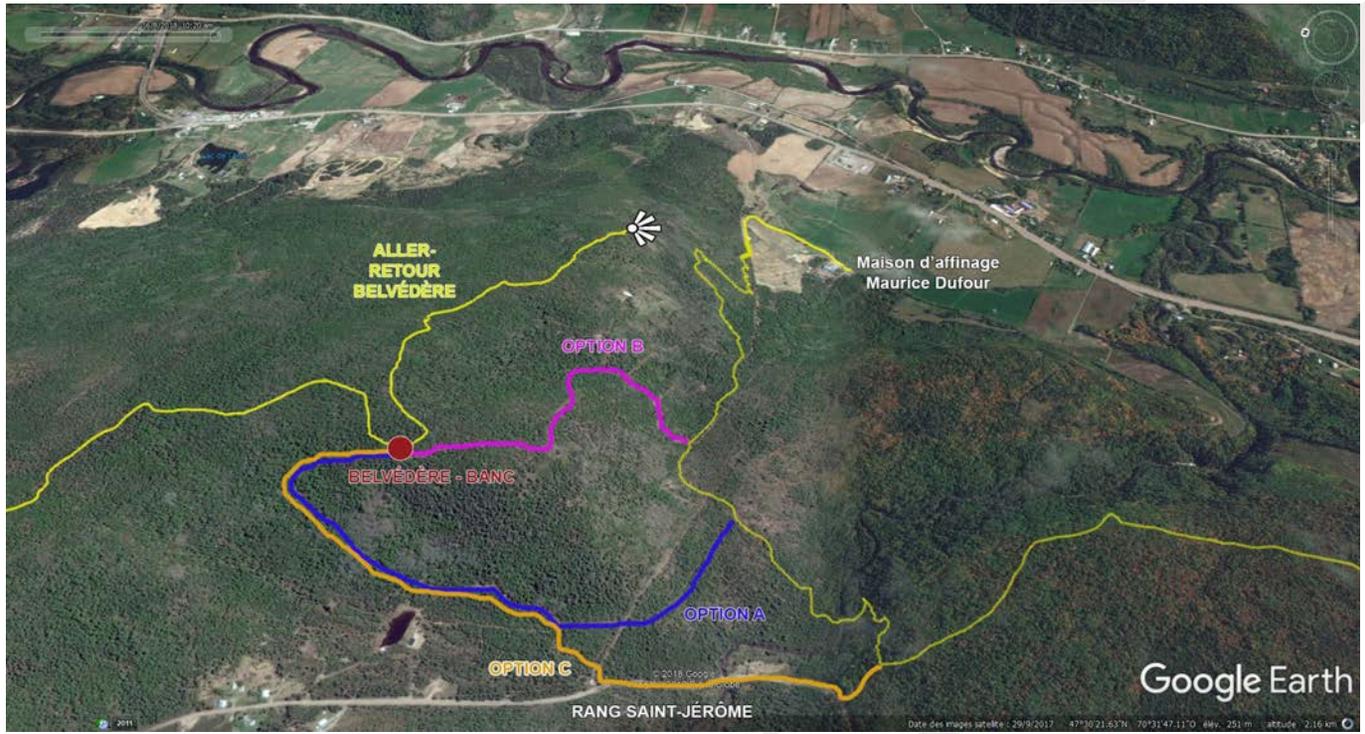
KM 1,15 : revoir pont

KM 1,7 (selon l'option retenue – A, B ou C) : arbre à enlever

KM 1,9 (selon l'option retenue – A, B ou C) : courbe à étirer

KM 2,14 – 2,27 (selon l'option retenue – A, B ou C) : section montée qui pourrait être considérée zone « hike-a-bike »

KM 4,08 : passerelle qui franchit fossé avant chemin à reconstruire



ANNEXE IV – LIENS PERTINENTS

Vélo de montagne: pas plus d'impact sur la nature que la rando (LA PRESSE – Marie Tison) :

http://plus.lapresse.ca/screens/7d14b1b7-4e29-4acb-bbef-71885ef5842b__7C__0.html

Qui a peur du vélo de montagne: pas plus d'impact sur la nature que la rando (GÉO PLEIN AIR – Gary Lawrence) :

<https://www.geopleinair.com/actualites/qui-a-peur-du-velo-de-montagne/>

Annnonce d'investissements au centre de vélo de montagne Sentiers du Moulin :

<https://www.facebook.com/sentiersdumoulin/posts/2198050493570184>

Appui massif pour le projet de parc au mont Loup-Garou (Journal L'Accès – Thomas Gallenne) :

<http://www.journalacces.ca/actualite/appui-massif-projet-de-parc-mont-loup-garou/>

Entevue radiophonique au sujet de l'impact environnemental du vélo de montagne (ICI Première – Par ici l'info) :

<https://ici.radio-canada.ca/premiere/emissions/Par-ici-l-info/segments/entrevue/81273/velo-montagne-investissements-owls-head>

Les séjours de plein air ont la cote (LA PRESSE – Marie Audrey Ruel-Manseau) :

<http://www.lapresse.ca/voyage/destinations/quebec/plein-air/201809/13/01-5196427-les-sejours-de-plein-air-ont-la-cote.php>

Dévaler les sentiers en vélo de montagne en famille (LA PRESSE – Maude Goyer) :

<https://www.lapresse.ca/societe/famille/2020-09-10/devaler-les-sentiers-en-velo-de-montagne-en-famille.php>

Site Internet Coalition Québécoise du Plein Air :

<https://www.coalitionpleinair.org/>

Quand le plein air crée de la congestion routière: le cas de Saint-Raymond (ICI Québec – Alexandre Duval) :

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1208213/congestion-automobile-saint-raymond-tourisme>

La route gaspésienne du vélo de montagne (ICI Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine – Jean-François Deschênes) :

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1210095/route-velo-montagne-gaspesie>

Plus un cycliste est éloigné des voitures, mieux il se porte (ICI Radio-Canada – Gaëlle Lussiaà-Berdou) :

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1289234/velo-cycliste-auto-pollution-sante>

Le paradis du vélo de montagne (Le Téléjournal Saguenay - Lac-Saint-Jean) :

<https://ici.radio-canada.ca/tele/le-telejournal-saguenay/site/segments/reportage/188248/telejournal-saguenay-lac-saint-jean-rp-savoir-velo>

Un engouement jamais vu pour le vélo de montagne à Québec (ICI Québec – Guillaume Piedboeuf)

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1732376/velo-montagne-quebec-empire-47-vallee-bras-nord-augmentation>

Vélo de montagne: achalandage record dans les sentiers – et dans les infirmeries (ICI Québec – Fanny Samson) :

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1754765/velo-montagne-fatbike-empire-47-plein-air-blessure>

Guide du bikepacker aux terres publiques des États-Unis (en anglais – www.bikeacking.com) :

<https://bikepacking.com/plan/bikepackers-guide-to-public-lands/>

ANNEXE V – NOTES BIBLIOGRAPHIQUES

- ASSOCIATION POUR LE DÉVELOPPEMENT DES SENTIERS DE VÉLO DE MONTAGNE AU QUÉBEC (ADSVMQ), *GUIDE D'AMÉNAGEMENT DE SENTIERS DE VÉLO DE MONTAGNE*, 2^{ème} éd., Montréal, Vélo Québec Association, 2014, 183 p.
- INTERNATIONAL MOUNTAIN BIKING ASSOCIATION (IMBA) et BUREAU OF LAND MANAGEMENT (BLM), *GUIDELINES FOR A QUALITY TRAIL EXPERIENCE*, Grand Junction, Colorado, 2017, 170 p.
- GAUTHIER, SERGE, « *HISTOIRE DES TROIS PAYS DE CHARLEVOIX* », *HISTOIRE QUÉBEC*, vol. 6, no° 1 (mai 2000), p. 33-36
- VÉLO QUÉBEC ASSOCIATION, *LE VÉLO DE MONTAGNE EXPLIQUÉ* (EN LIGNE). Sur Internet : <https://www.velo.qc.ca/boite-a-outils/le-velo-de-montagne-explique/>
- PIEDBOEUF, GUILLAUME, *UN ENGOUEMENT JAMAIS VU POUR LE VÉLO DE MONTAGNE À QUÉBEC* (EN LIGNE), ICI QUÉBEC, 9 septembre 2020. Sur Internet : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1732376/velo-montagne-quebec-empire-47-vallee-bras-nord-augmentation>
- MORNEAU, GILLES, *GUIDE DU FATBIKE : LE BONHEUR EN GROS FORMAT*, Montréal, VÉLO QUÉBEC ÉDITIONS, 2019, 85 p.
- VÉLO QUÉBEC ASSOCIATION, *HISTORIQUE DE L'ASSOCIATION POUR LE DÉVELOPPEMENT DES SENTIERS DE VÉLO DE MONTAGNE AU QUÉBEC | ADSVMQ* (EN LIGNE), 29 décembre 2016. Sur Internet : <https://www.velo.qc.ca/par-thematique/histoire-du-velo/historique-de-lassociation-pour-le-developpement-des-sentiers-de-velo-de-montagne-au-quebec-adsvmq/>
- CHAIRE DE TOURISME TRANSAT ESG – UQAM, *ÉTUDE DES CLIENTÈLES, DES LIEUX DE PRATIQUE ET DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES ET SOCIALES DES ACTIVITÉS PHYSIQUES DE PLEIN AIR | RAPPORT FINAL* (EN LIGNE), Montréal, octobre 2017. Sur Internet : https://chairedetourisme.uqam.ca/upload/files/Etude_Plein_air_rapport_final.pdf
- BILODEAU, MAXIME, *L'ÉTAT DU VÉLO AU QUÉBEC 2015*, Montréal, VÉLO QUÉBEC ASSOCIATION, 2016, 23 p. Sur Internet : <https://www.velo.qc.ca/wp-content/uploads/2019/11/vqa-edv2015-fr-lr.pdf>
- TÉTRAULT, FRANCIS, *GUIDE DE CLASSIFICATION DES SENTIERS DE VÉLO DE MONTAGNE*, Montréal, VÉLO QUÉBEC ASSOCIATION, 2015, 25 p. Sur Internet : <https://www.velo.qc.ca/boite-a-outils/guide-de-classification-des-sentiers-de-velo-de-montagne/>
- TÉTRAULT, FRANCIS, *PRINCIPES DE SIGNALISATION, VÉLO DE MONTAGNE ET FATBIKE*, Montréal, VÉLO QUÉBEC ASSOCIATION, 2020, 23 p. Sur Internet : <https://www.velo.qc.ca/boite-a-outils/principes-de-signalisation/>