



SENTIER TRANSCANADIEN
TRANS CANADA TRAIL MC/™

Sentier Amisk Wacîw Mêskanaw, Alb.
River Valley Alliance

LES BÉNÉFICES DE RELIER LES CANADIENS

**Les retombées du Sentier Transcanadien sur l'économie,
l'environnement et la santé publique**

Septembre 2023

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	ii	ANNEXES	A.1
RECONNAISSANCE DES TERRES AUTOCHTONES	iii	ANNEXE A : MÉTHODOLOGIE	A.2
SENTIER TRANSCANADIEN	iv	ANNEXE B : RETOMBÉES PAR PROVINCE ET TERRITOIRE	A.3
AVERTISSEMENT	v	ANNEXE C : RETOMBÉES PAR SENTIER VISÉ PAR UNE ÉTUDE DE CAS	A.4
1 INTRODUCTION	1.1	ANNEXE D : DÉFINITIONS DES TYPOLOGIES DE SENTIERS	A.5
2 ÉVALUATION DES TRONÇONS DU SENTIER TRANSCANADIEN	2.1	ANNEXE E : À PROPOS DE L'ÉQUIPE DE CONSULTANTS	A.6
3 ÉTUDES DE CAS	3.1		
1. SENTIER MARTIN GOODMAN/ GREAT LAKES WATERFRONT TRAIL	3.3		
2. SENTIER RÉIONAL GALLOPING GOOSE	3.7		
3. LE P'TIT TRAIN DU NORD	3.11		
4. SENTIER ROSSBURN SUBDIVISION	3.15		
5. VÉLOROUTE DES GRANDES-FOURCHES	3.19		
6. GREAT LAKES WATERFRONT TRAIL	3.23		
7. SENTIER AMISK WACÎW MÊSKANAW	3.27		
8. SENTIER NEWFOUNDLAND T'RAILWAY ET SENTIERS LOCAUX – DE CORNER BROOK À STEPHENVILLE	3.31		
9. SENTIER DE L'HÉRITAGE DES ROCHEUSES	3.35		
10. SENTIER RUM RUNNERS	3.39		

REMERCIEMENTS

La préparation de cette analyse des impacts et de ces études de cas locales a représenté une tâche considérable. Sentier Transcanadien souhaite remercier tous les membres du personnel, les partenaires et les administrations qui ont aidé à établir les mesures et à trouver des exemples locaux, fourni des recherches et des pratiques exemplaires et autorisé l'utilisation d'images et de contenus locaux dans le cadre de cette étude. Les partenariats solidaires et collaboratifs sont véritablement le fondement du secteur des sentiers au Canada.

RECONNAISSANCE DES TERRES AUTOCHTONES

Nous reconnaissons que le Sentier Transcanadien se trouve sur les territoires traditionnels des Premières Nations, des Inuits et des Métis d'un océan aux deux autres. Nous reconnaissons également que le Sentier Transcanadien comprend des voies terrestres et maritimes qui ont été créées et utilisées par les peuples autochtones comme voies saisonnières de déplacement et de commerce par le passé, et qui continuent d'être utilisées dans certains cas.

Notre siège social se situe sur le territoire traditionnel de la Nation Kanien'kehá:ka (Mohawk), qui fait partie de la Confédération Haudenosaunee. Nous reconnaissons la Nation Kanien'kehá:ka comme la gardienne des terres et des eaux de Tiohtià:ke (Montréal), qui est depuis longtemps un lieu de rassemblement pour diverses Premières Nations, dont les Algonquins-Anishinaabe, les Atikamekw et les Hurons-Wendats.

Nous sommes reconnaissants de pouvoir collaborer, jouer et travailler sur le site du Sentier Transcanadien. Nous soutenons les efforts de la communauté visant à maintenir avec les peuples autochtones une relation basée sur le respect, la dignité, la confiance et la coopération, dans le processus de promotion de la vérité et de la réconciliation.

SENTIER TRANSCANADIEN

Reliant le Canada d'un océan aux deux autres, le Sentier Transcanadien (le Sentier) est le plus long sentier récréatif multiusage du monde. D'une longueur de plus de 28 000 km, il traverse chacune des dix provinces et chacun des trois territoires du Canada, ainsi que les territoires traditionnels de nombreux peuples autochtones, et relie 15 000 communautés sur l'ensemble du territoire. Environ 80 % des Canadiens ont accès à un tronçon local du Sentier à moins de 30 minutes de leur domicile. Fidèle à son nom, le Sentier est un trésor national qui relie les habitants et les visiteurs du Canada à l'immensité des paysages de notre pays et à la diversité des gens. Le Sentier Transcanadien inspire et ravit, en plus de contribuer à la santé et au bonheur de tous et de stimuler l'esprit d'aventure.

Mission

Le Sentier Transcanadien, le plus long réseau de sentiers du monde, relie les Canadiens et les visiteurs à la nature, ainsi que les uns aux autres, par le biais d'activités accessibles et inclusives en plein air d'un océan aux deux autres. Au moyen de collaborations et de partenariats, nous bâtissons, entretenons et veillons sur ce sentier pancanadien – un raccordement unique de sentiers urbains et ruraux.

Vision

S'appuyant sur le succès de son raccordement, le Sentier Transcanadien continuera d'inspirer tous et chacun à profiter du plein air, à découvrir la diversité de notre territoire et de nos communautés, à améliorer leur santé et leur bien-être, et à partager leurs histoires sur ce réseau de sentiers emblématique, à l'échelle mondiale.

AVERTISSEMENT

Le présent rapport fournit des exemples locaux afin de contextualiser les bénéfices plus importants qui sont démontrés pour l'ensemble du Sentier Transcanadien. Les études de cas exposent les retombées du Sentier Transcanadien à l'échelle locale, dans différentes régions du pays. Ces études de cas ne présentent pas seulement une variété d'environnements et de retombées; elles fournissent également des exemples qualitatifs et centrés sur le cas vécu de personnes expérimentant les retombées du Sentier au-delà de ce qui peut être quantifié. Il convient de noter que la zone d'évaluation de chaque étude de cas varie en distance et en étendue, couvrant parfois plusieurs sentiers locaux et juridictions. Par conséquent, les résultats inclus dans ce rapport sont propres aux tronçons du Sentier Transcanadien et à la méthodologie utilisés dans le cadre de cette analyse. Ils peuvent différer des études spécifiques précédentes et futures.



Sentier Newfoundland T'Railway T. N.-L.
John Duffett

SECTION 1

INTRODUCTION

Le Sentier Transcanadien a été créé en 1992, avec le rêve de relier le pays d'un océan aux deux autres.

Les réseaux de sentiers offrent de précieuses retombées économiques, environnementales et de santé publique aux communautés qu'ils desservent. Cependant, ces retombées sont souvent sous-estimées ou négligées lorsqu'il s'agit d'investir dans des réseaux de sentiers au sein des communautés. L'objectif de ce rapport est de mettre en évidence les retombées économiques et sociales du Sentier Transcanadien afin d'aider les parties prenantes à comprendre la valeur estimée du réseau, y compris les possibilités qui en découlent pour les communautés, les travailleurs et les entreprises locales à travers le pays.

La recherche et la pratique montrent que les réseaux de transport actif sont des infrastructures essentielles qui améliorent la vitalité économique des communautés. Comme le montre ce rapport, le réseau du Sentier Transcanadien offre des retombées environnementales et sur la conservation sous forme d'atténuation des inondations, de séquestration du carbone et de coûts évités grâce à la présence du Sentier et de la couverture arborée environnante. Outre les retombées environnementales liées à la présence du réseau de sentiers, l'utilisation des tronçons du Sentier par les résidents et les visiteurs procure également des retombées inestimables en matière de santé publique et d'économie aux communautés locales dans l'ensemble du Canada, en rendant ces lieux plus attrayants pour les résidents et les entreprises et en stimulant le tourisme.

Le Sentier Transcanadien est né d'une idée qui a germé en 1992, soit l'année du 125^e anniversaire du Canada. Il a été aménagé grâce à un partenariat regroupant des organisations nationales, provinciales et territoriales, ainsi que des bénévoles et des communautés locales. En tant que réseau s'étendant sur plus de 28 000 kilomètres, le Sentier Transcanadien relie les dix provinces et les trois territoires, de l'océan Atlantique aux océans Pacifique et Arctique. Ce rapport couvre les retombées de plus de 19 000 kilomètres du réseau du Sentier Transcanadien. Les tronçons de voies navigables sont exclus de cette analyse.

UN RÉSEAU DE CENTAINES DE TRONÇONS DE SENTIERS D'UN OcéAN AUX DEUX AUTRES

Le Sentier Transcanadien offre un large éventail d'activités et d'expériences sur différents tronçons présentant des attractions et des aménagements uniques. Par exemple, le sentier récréatif de la rivière Niagara est un tronçon de 55 kilomètres qui longe la rivière Niagara en Ontario; il offre aux visiteurs la possibilité de s'arrêter dans des caves vinicoles et des vignobles locaux et d'accéder à des attractions touristiques populaires telles que les chutes Niagara. D'autre part, le sentier North Whiteshell est un tronçon de 105 kilomètres qui traverse la forêt boréale au Manitoba. Ce sentier est ouvert au camping et à la randonnée, ainsi qu'au ski de fond et à la motoneige en hiver, ce qui permet aux visiteurs de profiter de la nature sauvage du Canada. Étant donné que les différents tronçons du Sentier Transcanadien offrent aux usagers des expériences distinctes, cette analyse classe chaque tronçon du Sentier dans l'une des sept typologies en fonction de ses caractéristiques. Ces typologies prennent en compte des facteurs tels que le type de sentier, l'emplacement et les installations, ce qui a une incidence sur les types de retombées qu'il est pertinent de mesurer.

La section 2 du présent rapport fournira une analyse complète des retombées de l'ensemble du Sentier Transcanadien. La section 3 du rapport examine les études de cas du Sentier Transcanadien à l'aide des typologies de sentiers mentionnées à la page 1.4. Des facteurs tels que l'emplacement et la typologie ont été pris en compte dans le processus de sélection.

Le Sentier Transcanadien offre un large éventail d'expériences.

Ce sentier pancanadien puise dans la variété d'environnements naturels et culturels de toutes les provinces et de tous les territoires.

Typologie des sentiers par province et territoire en kilomètres*

	Grandes villes		Petites à moyennes municipalités		Milieu rural/naturel			Total
	1	2	3	4	5	6	7	
Alberta	122	15	182	65	443	629	822	2 280
Colombie-Britannique	116	47	182	121	1 113	562	900	3 040
Manitoba	58	26	170	94	777	590	-	1 715
Nouveau-Brunswick	24	-	111	64	277	255	-	730
Terre-Neuve-et-Labrador	29	-	52	23	756	23	-	883
Territoires du Nord-Ouest	-	-	24	1	45	27	688	785
Nouvelle-Écosse	17	9	182	50	868	224	50	1 399
Nunavut†	-	-	-	-	-	-	-	-
Ontario	259	112	428	313	1 077	1 120	-	3 310
Île-du-Prince-Édouard	-	-	24	2	436	-	-	462
Québec	224	27	279	88	531	127	136	1 413
Saskatchewan	43	-	96	45	207	638	492	1 520
Yukon	-	-	16	-	128	48	1 272	1 463
Total	893	236	1 745	867	6 658	4 243	4 359	19 001
Pourcentage	5 %	1 %	9 %	5 %	35 %	22 %	23 %	

* Les totaux peuvent ne pas correspondre à la somme en raison des arrondissements.

† Les tronçons du Sentier Transcanadien au sein du Nunavut ne correspondaient pas aux typologies examinées dans cette analyse et ont donc été exclus.

Source : Sentier Transcanadien (2023), NV5 (2022), Econsult Solutions, inc. (2022).

SEPT TYPOLOGIES DE SENTIERS

Environ 80 % des 19 000 kilomètres du Sentier Transcanadien inclus dans cette étude sont situés dans des milieux ruraux ou naturels, tandis que 14 % traversent des petites à moyennes municipalités. Les 6 % restants sont situés dans des grandes villes.



Source : NV5 (pour les définitions, voir l'annexe D).

Références photographiques : 1. Sentier réservé/piste cyclable à faible stress dans une grande ville; source : Waterfront BIA (sentier Martin Goodman – Toronto, Ontario). 2. Itinéraire sur route dans une grande ville; source : image Adobe Stock – licence d'utilisation (emplacement inconnu). 3. Sentier réservé dans une petite à moyenne municipalités; source : P'tit Train du Nord et Productions Adrénafilm (P'tit Train du Nord, Québec). 4. Itinéraire sur route dans une petite à moyenne municipalités; source : image Adobe Stock – licence d'utilisation (Vancouver, Colombie-Britannique). 5. Sentier de longue distance en milieu naturel/rural; source : image Adobe Stock – licence d'utilisation (Bécancour, Québec). 6. Itinéraire de longue distance sur route en milieu naturel/rural; source : image Adobe Stock – licence d'utilisation (Banff, Alberta). 7. Itinéraire de longue distance en toute autonomie en milieu naturel/rural; source : John Duffet (Sentier Newfoundland T'Railway, Terre-Neuve-et-Labrador).

LES RETOMBÉES DU SENTIER TRANSCANADIEN

-  Retombées environnementales
-  Retombées économiques
-  Retombées de santé

Territoires du Nord-Ouest

 2 M\$

Yukon

 0,2 M\$

Colombie-Britannique

 5 M\$  3,237 M\$  306 M\$

Alberta

 10 M\$  2,931 M\$  306 M\$

Saskatchewan

 4 M\$  360 M\$  36 M\$

Manitoba

 19 M\$  448 M\$  44 M\$

Le plus long réseau de sentiers récréatifs multiusages du monde

Nunavut

Les tronçons du Sentier Transcanadien à l'intérieur du territoire n'avaient pas de retombées économiques ou sur la santé publique calculables en raison de données non disponibles.

Québec

 8 M\$  5,265 M\$  609 M\$

Terre-Neuve-et-Labrador

 7 M\$  197 M\$  20 M\$

Île-du-Prince-Édouard

 0,3 M\$  69 M\$  7 M\$

Nouvelle-Écosse

 3 M\$  456 M\$  44 M\$

Nouveau-Brunswick

 6 M\$  294 M\$  29 M\$

Ontario

 17 M\$  9,844 M\$  957 M\$





Parc provincial Glenbow Ranch, Alb. Harvey Martens

Sentier East Coast, lieu historique national de Signal Hill, T.-N.-L.; Bich-Anh Nguyen, Sentier Transcanadien

La valeur économique des retombées écologiques offertes par le Sentier Transcanadien sur une base annuelle est estimée à **82 millions \$.**



SECTION 2

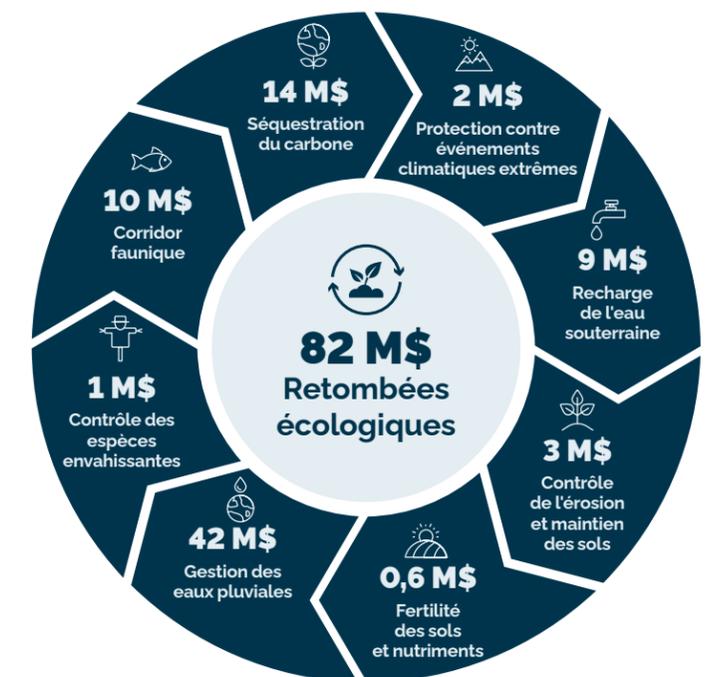
ÉVALUATION DES TRONÇONS DU SENTIER TRANSCANADIEN

RETOMBÉES ENVIRONNEMENTALES DES SENTIERS DANS LES COMMUNAUTÉS URBANISÉES

Les réseaux de sentiers, tels que le Sentier Transcanadien, procurent des retombées environnementales pour les communautés qu'ils desservent en renforçant la gestion des ressources naturelles par des efforts actifs de conservation de l'environnement. Les réseaux de sentiers aident à préserver l'environnement naturel à proximité, qui, autrement, pourraient être à risque de projets de développement ou de perte supplémentaire des terres naturelles. Les terres naturelles adjacentes aux réseaux de sentiers fournissent des services environnementaux régulateurs tels que l'élimination de la pollution de l'air, la fourniture de gaz et la régulation du climat, la régulation et l'approvisionnement en eau, la formation des sols et la lutte contre l'érosion, etc.

Si conçu de manière à tenir compte des écosystèmes existants, l'entretien du Sentier Transcanadien permettra d'assurer que la valeur des services fournis par les écosystèmes soit conservée. Si ces écosystèmes étaient retirés, les entités locales, provinciales/territoriales et nationales auraient à supporter des coûts supplémentaires pour recouvrer leur valeur. En somme, la valeur annuelle économique estimée que procurent ces écosystèmes s'élève à 82 millions de dollars.

Retombées écologiques par type de service



Source : Econsult Solutions, inc. (2023).

RETOMBÉES DE LA SANTÉ PUBLIQUE DE L'ACCÈS À UN MODE DE VIE ACTIF

Le Sentier Transcanadien favorise des modes de vie sains pour les Canadiens et les visiteurs en offrant une option facilement accessible et peu coûteuse pour pratiquer une activité physique. Les usagers du Sentier qui adoptent un mode de vie physiquement actif grâce au Sentier Transcanadien tirent profit de diverses retombées sur le plan de la santé personnelle, et le Canada jouit de retombées plus larges sur le plan de la santé publique. Les résultats individuels positifs ont une valeur de santé publique, car ils réduisent la pression sur le système de santé et diminuent les dépenses globales en matière de soins de santé.

La valeur économique de ces retombées pour la santé peut être quantifiée sur le plan des coûts de santé évités, de la productivité et de la santé mentale des usagers physiquement actifs. Selon les données du sondage annuel auprès des usagers du Sentier Transcanadien, on estime que le Sentier accueille environ 2,6 millions de résidents actifs, soit 8,1 % de la population adulte.

En appliquant les économies potentielles sur les dépenses de santé par individu actif (651 \$ par usager, par année), on estime que les usagers physiquement actifs du réseau existant pourraient contribuer à des économies annuelles de coûts de santé d'environ 1,7 milliard de dollars.

Les quelque 1,6 million de travailleurs canadiens qui maintiennent les niveaux recommandés d'activité physique en utilisant le Sentier Transcanadien devraient contribuer à des économies annuelles en lien avec la productivité d'environ 619,4 millions, en raison de la réduction du taux d'absentéisme.

Selon l'étude *The Life and Economic Impact of Major Mental Illnesses in Canada* (L'incidence des maladies mentales majeures sur la vie et l'économie au Canada), on estime qu'environ 11,6 % de la population canadienne souffre d'un trouble anxieux ou d'un trouble de l'humeur. Toutefois, l'étude *Spending at least 120 minutes a week in nature is associated with good health and wellbeing* (Passer au moins 120 minutes par semaine dans la nature contribue à une bonne santé et à un meilleur bien-être) a révélé que le fait de passer du temps à l'extérieur et dans la nature a une incidence statistiquement significative sur le sentiment général de bien-être des gens¹. Au total, on estime que le Sentier Transcanadien permet aux Canadiens d'économiser 62,6 millions de dollars par an en soins de santé mentale.

1. White, M.P., Alcock, I., Grellier, J., et coll. « Spending at least 120 minutes a week in nature is associated with good health and wellbeing. » *Sci Rep* 9, 7730 (2019). <https://doi.org/10.1038/s41598-019-44097-3>.

Les retombées pour la santé du Sentier Transcanadien



Grâce à la présence des sentiers, **2,6 MILLIONS D'ADULTES** sont physiquement actifs, ce qui permet d'éviter **1,7 milliard \$** de dépenses en soins de santé.

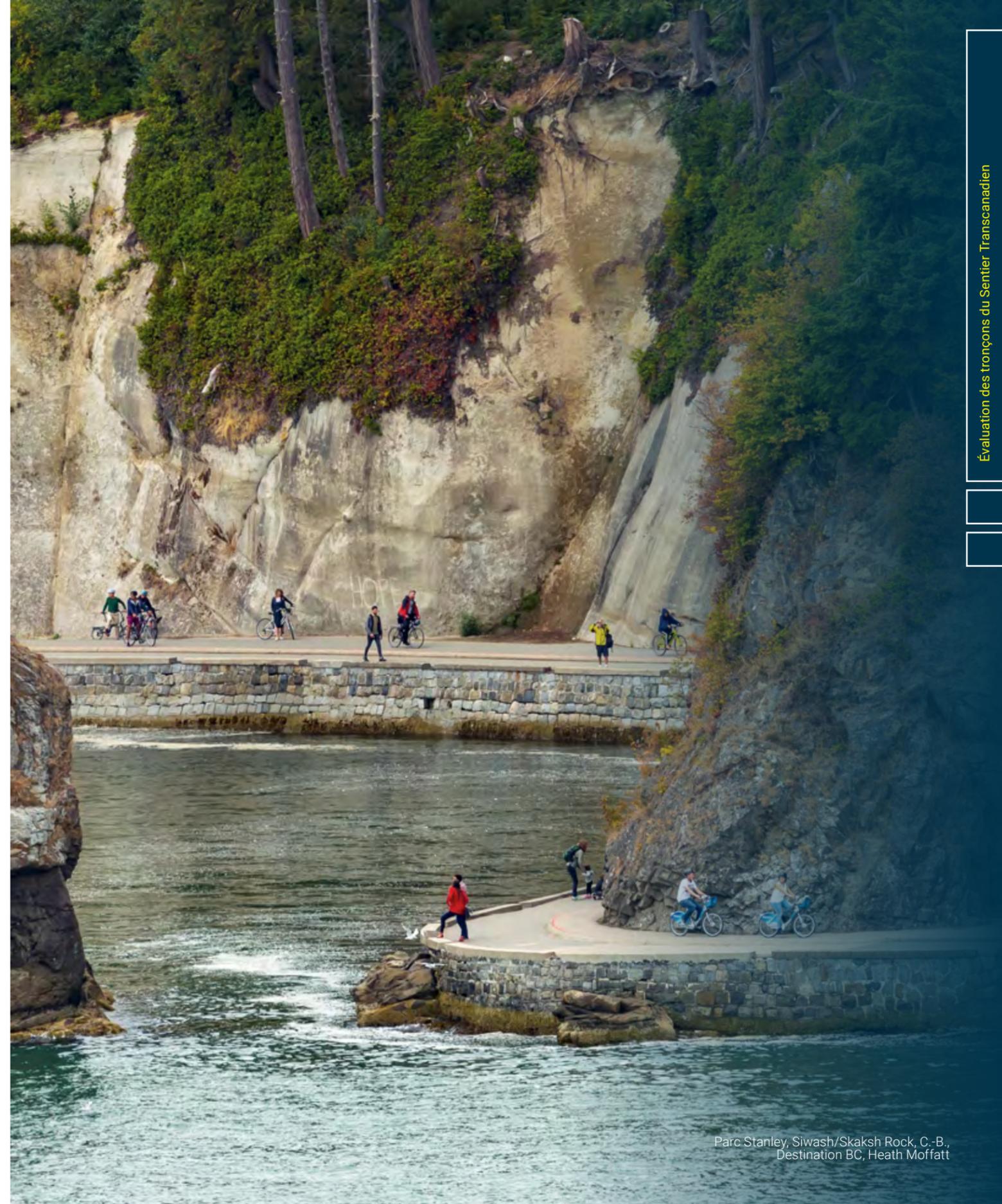


Grâce à la présence des sentiers, **1,6 MILLION DE TRAVAILLEURS** sont physiquement actifs, ce qui permet d'éviter **619 millions \$** de frais liés à l'absentéisme sur les lieux de travail.



Afin d'améliorer leur santé mentale, **351 MILLIERS D'ADULTES** utilisent régulièrement le Sentier, ce qui permet d'éviter **63 millions \$** de frais de soins de santé mentale.

Source : Econsult Solutions, inc. (2023).



Parc Stanley, Siwash/Skaksh Rock, C.-B., Destination BC, Heath Moffatt

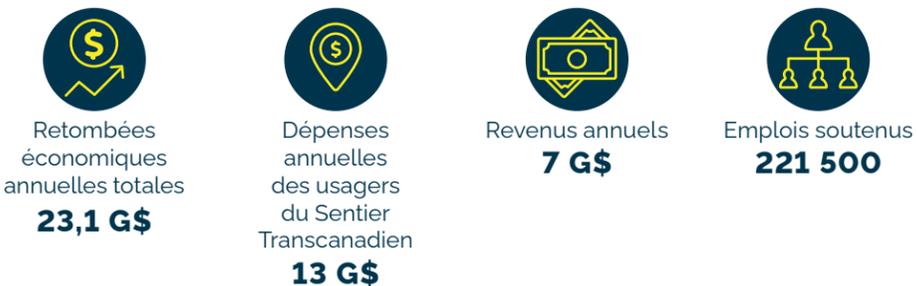
RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DES SENTIERS EN TANT QUE MOTEUR ÉCONOMIQUE

Au-delà des retombées environnementales et de santé publique que produit le Sentier Transcanadien, les dépenses locales des usagers de sentiers génèrent des retombées économiques supplémentaires pour les entreprises situées à proximité du réseau. Les résidents et les visiteurs qui accèdent au Sentier dépensent souvent de l'argent pour des biens et des services liés à une activité récréative active au cours de leurs voyages, ce qui génère une activité économique supplémentaire dans les régions entourant le Sentier et soutient les entreprises et les emplois locaux.

D'après les données fournies par les usagers, un profil des dépenses consacrées à l'hébergement, à la restauration, aux attractions, aux achats dans des commerces et à d'autres services a été établi pour les usagers à fréquence variable. Les dépenses directes des usagers du réseau s'élèvent à plus de 13 milliards de dollars par an.

Ces dépenses directes devraient générer des retombées économiques totales d'environ 23,1 milliards de dollars dans le pays chaque année et soutenir 221 500 emplois procurant des revenus de 7 milliards de dollars par an.

Les retombées économiques générées par les dépenses des usagers du Sentier Transcanadien



Source : Econsult Solutions, inc. (2023).

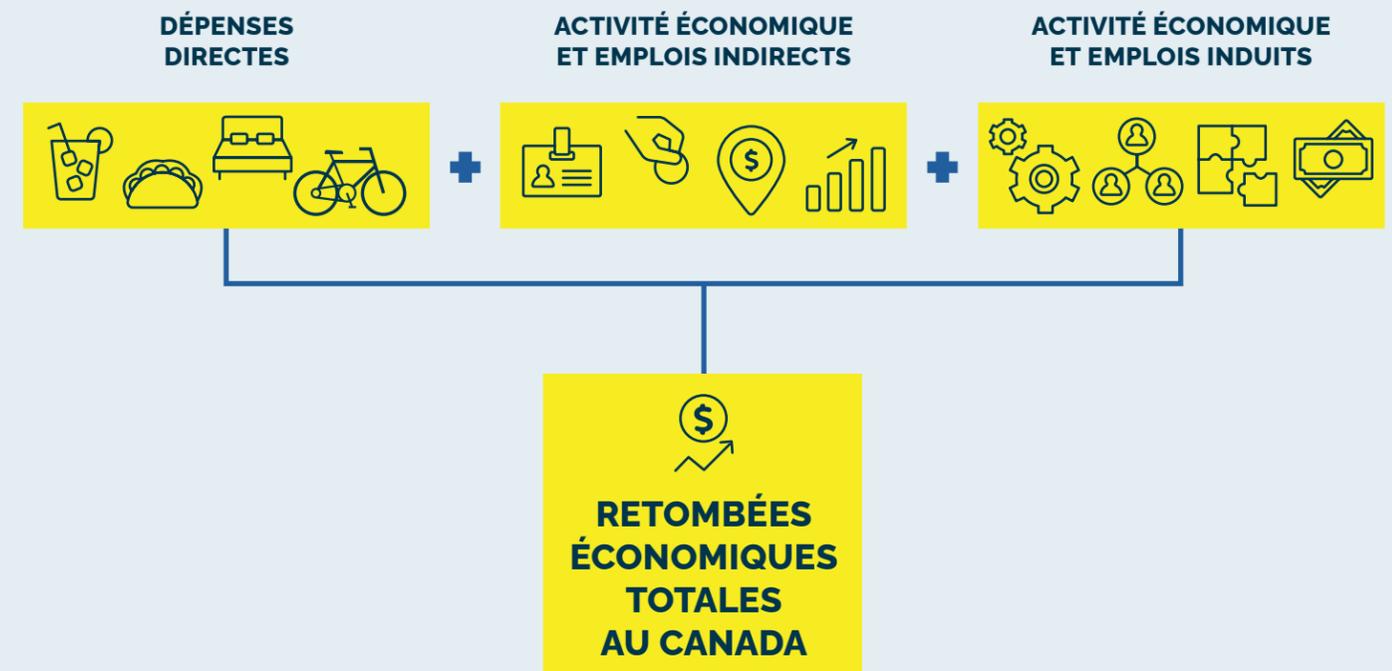


Parc Linéaire des Bois-Francs, Qc
Stéphane Tellier

Les sentiers alimentent l'économie

Les usagers de sentiers dépensent dans les communautés où ils pratiquent leurs activités. Les pages suivantes présentent des études de cas qui illustrent la manière dont cela se passe dans des régions du Canada.

Les dépenses directes des usagers du Sentier Transcanadien produisent des retombées (indirectes et induites) qui, à leur tour, génèrent des retombées économiques dans tout le Canada



Source : Econsult Solutions, inc. (2023).



Kevin Brunelle, Véloroute Gourmande

SECTION 3

ÉTUDES DE CAS



Sentier Martin Goodman/Great Lakes Waterfront Trail, Waterfront BIA



Sentier Régional Galloping Goose Theatre SKAM



Le P'tit Train du Nord Marathon P'tit Train du Nord



Sentier Rosburn Subdivision Rosburn Subdivision Trail Association



Véloroute des Grandes-Fourches Destination Sherbrooke



Great Lakes Waterfront Trail – Windsor WindsorEats



Sentier Amisk Waciw Mëskanaw River Valley Alliance



Sentier Newfoundland T'Railway, Terre-Neuve-et-Labrador, John Duffet



Sentier de l'Héritage des Rocheuses Ken Campbell



Sentier Rum Runners Sweet Ride Cycling

ÉTUDES DE CAS

SENTIER MARTIN GOODMAN/ GREAT LAKES WATERFRONT TRAIL	3.3
SENTIER RÉGIONAL GALLOPING GOOSE	3.7
LE P'TIT TRAIN DU NORD	3.11
SENTIER ROSSBURN SUBDIVISION	3.15
VÉLOROUTE DES GRANDES-FOURCHES	3.19
GREAT LAKES WATERFRONT TRAIL	3.23
SENTIER AMISK WACÎW MËSKANAW	3.27
SENTIER NEWFOUNDLAND T'RAILWAY ET SENTIERS LOCAUX – DE CORNER BROOK À STEPHENVILLE	3.31
SENTIER DE L'HÉRITAGE DES ROCHEUSES	3.35
SENTIER RUM RUNNERS	3.39

Histoires du Sentier

Des militants, des passionnés, des entrepreneurs et des leaders communautaires et culturels font part de leurs expériences en matière d'accroissement de l'utilisation du Sentier dans diverses régions du Canada.



Sentier Martin Goodman/Great Lakes Waterfront Trail, Toronto, Ont.
Waterfront BIA

SENTIER MARTIN GOODMAN/GREAT LAKES WATERFRONT TRAIL

ville de Toronto, Ont.

Retombées



Environnement
0,3 M\$



Économie
621,2 M\$



Santé
15,2 M\$

Relation mutuelle avec le développement

L'achèvement du dernier kilomètre du sentier Martin Goodman en 2018 a marqué une étape importante pour le réseau de sentiers et d'espaces ouverts de la ville de Toronto. En tant que sentier riverain populaire situé dans le centre touristique de la ville la plus peuplée du Canada, le sentier Martin Goodman fait partie intégrante du Great Lakes Waterfront Trail (730 kilomètres) de la région et constitue un tronçon important du Sentier Transcanadien. Le sentier offre un lien avec la nature, la culture et les loisirs aux millions de visiteurs qui profitent chaque année du quartier riverain de Toronto, qu'ils soient cyclistes ou piétons, résidents ou visiteurs, usagers récréatifs ou athlètes.

Le secteur riverain de Toronto connaît une croissance substantielle depuis 2010, avec l'arrivée de plus de 20 000 résidents sur les rives du lac Ontario, et nous nous attendons à une croissance importante au cours de la prochaine décennie. Une grande partie de cette croissance est prévue à l'extrémité est du littoral, dans les Port Lands; en effet, cette zone constitue actuellement l'une des plus grandes occasions de

développement au Canada et offre la possibilité d'accueillir plus de 100 000 nouveaux résidents. Toutefois, cette densité accrue nécessitera l'expansion du transport en commun, qui se présente sous la forme du projet de métro léger du secteur riverain est de Toronto (Waterfront East Light Rail Transit [LRT]). Cette expansion nécessaire viendrait compléter le cocktail de transports actifs du quartier : une combinaison coopérative entre vélos, piétons et transports en commun, rendant le développement à haute densité durable et attrayant pour les nouveaux résidents. Même si le plan d'extension du métro léger de la ville n'est pas encore financé, le sentier Martin Goodman est déjà accessible et favorise le développement des entreprises dans le quartier riverain. Tim Kocur, directeur général de la Waterfront Business Improvement Area (BIA) de Toronto, souligne la valeur du sentier dans un contexte de développement du secteur riverain. « Je pense que [les entreprises] s'installent ici parce que les gens peuvent y accéder par n'importe quel moyen de transport. » La présence du sentier et la promesse d'un réseau de transport en commun élargi font du secteur riverain est de Toronto une destination attrayante pour les nouvelles entreprises et les nouveaux résidents qui s'y installent.

Bien que le sentier Martin Goodman soit entre autres destiné à soutenir les futurs résidents et entreprises de la rive est de Toronto, il est déjà prouvé qu'il favorise le transport actif pour les résidents actuels du secteur riverain, dont beaucoup déclarent se rendre au travail à pied (41 %) ou à vélo (12 %)¹. Au-delà du quartier riverain, le sentier établit des liens importants à l'est du centre-ville avec le sentier Pan Am Path, se dirige vers le nord de la ville le long de la rivière Don et rejoint le tronçon de l'Université de Toronto, créant ainsi un réseau de sentiers reliant le bord de l'eau à plusieurs campus universitaires et communautés environnantes. À l'ouest, le Great Lakes Waterfront Trail rejoint la communauté d'Etobicoke, où des groupes de cyclistes, d'ornithologues et de coureurs venant de la ville s'arrêtent pour prendre un café et une collation, selon David Pritchard, propriétaire du café Birds and Beans. En tant que résident de longue date et propriétaire d'une entreprise, David reconnaît l'avantage pour son commerce de se trouver le long du sentier, mais il mentionne également la nécessité d'améliorer la signalisation afin d'aider les usagers du sentier non seulement à localiser les quartiers commerciaux adjacents au sentier, mais aussi ceux se trouvant à l'extérieur du site immédiat. « Pendant de nombreuses

1. « Waterfront Commuter Survey » (sondage mené auprès des gens qui font la navette le long du front de mer). The Waterfront BIA. Mars 2019. p. 4.

« Le Sentier constitue un avantage indéniable... c'est certainement un facteur important qui motive les gens à se diriger vers le bord du lac. »

Tim Kocur, directeur général de la Waterfront BIA

années, j'ai été membre du conseil de la zone d'amélioration commerciale (Mimico by the Lake BIA), qui borde également le sentier, et l'une des choses que nous avons toujours essayé d'obtenir était une sorte de panneau de signalisation... parce que nous ne sommes pas vraiment sur le sentier. Tous ces gens qui se rendent à Port Credit à vélo ne savent même pas qu'il y a un quartier commercial à cet endroit, où ils pourraient aller dîner, boire un café ou un jus de fruits, ou manger une crème glacée. C'est un problème pour nous. »

Tim Kocur, de la Waterfront BIA, observe une tendance similaire dans le quartier riverain. « L'un de nos défis consiste à amener les gens à considérer les [communautés adjacentes] comme un quartier où ils peuvent descendre de leur vélo et quitter le sentier pour aller dans un restaurant. Je dirais qu'il s'agit là d'un défi de taille. Nous essayons d'inciter les gens à visiter une plus grande partie du bord de l'eau (en dehors du Harbourfront Centre) parce que c'est là que ça se développe — à l'est et à l'ouest. » Pour les zones à l'extérieur du centre touristique du bord de l'eau, une signalisation accrue, reliant le sentier aux communautés et aux quartiers commerciaux adjacents, pourrait aider à mieux répartir les retombées générées par le sentier le long du secteur riverain de Toronto.

Kevin Currie, chef d'entreprise et fondateur de la Waterfront BIA, dirige Wheel Excitement, un magasin de vente, de location et de réparation de vélos, depuis 31 saisons. Situé à l'épicentre du quartier riverain, le commerce de Kevin lui permet de se trouver aux premières loges pour observer le sentier et ses avantages, 90 % de son activité étant générée par une combinaison de tourisme international et régional. Kevin loue des vélos aux touristes locaux pour la journée ainsi qu'aux cyclistes adeptes de longues distances : certains visiteurs prévoient parcourir plus de 140 kilomètres entre le centre-ville de Toronto et les chutes du Niagara. En réponse à ces demandes, il s'est efforcé de développer son inventaire de vélos électriques afin de mieux servir les cyclotouristes friands de longues distances. Lui-même cycliste, Kevin utilise le sentier pour se rendre au travail et remarque que, malgré la richesse des pistes cyclables de la ville, de nombreux navetteurs se rendent le matin sur le sentier riverain pour profiter d'une balade plus calme, loin de la circulation. « Avant l'achèvement du sentier, Queens Quay était le seul chemin, essentiellement un trottoir et une chaussée, ce qui n'est pas aussi accueillant qu'un sentier achevé sur toute sa longueur... En haute saison, les usagers y abondent, principalement des cyclistes, mais aussi des coureurs et d'autres usagers. »

En tant que sentier urbain polyvalent dans la plus grande ville du pays, le sentier Martin Goodman ainsi que le Great Lakes Waterfront Trail offre une valeur indéniable aux résidents, aux entreprises et aux visiteurs : un accès au bord de l'eau, un chemin pour se rendre au travail ou une arrière-cour pour les gens qui n'ont pas leur propre espace extérieur. Ces sentiers constituent une route côtière ininterrompue qui relie l'ensemble de la ville d'est en ouest, soutiennent des entreprises de longue date et promeuvent un développement futur plus durable; de ce fait, ils doivent être mieux reliés aux quartiers est et ouest de Toronto afin de maximiser leurs avantages.

Pour en savoir plus sur le sentier Martin Goodman/ Great Lakes Waterfront Trail, visitez :

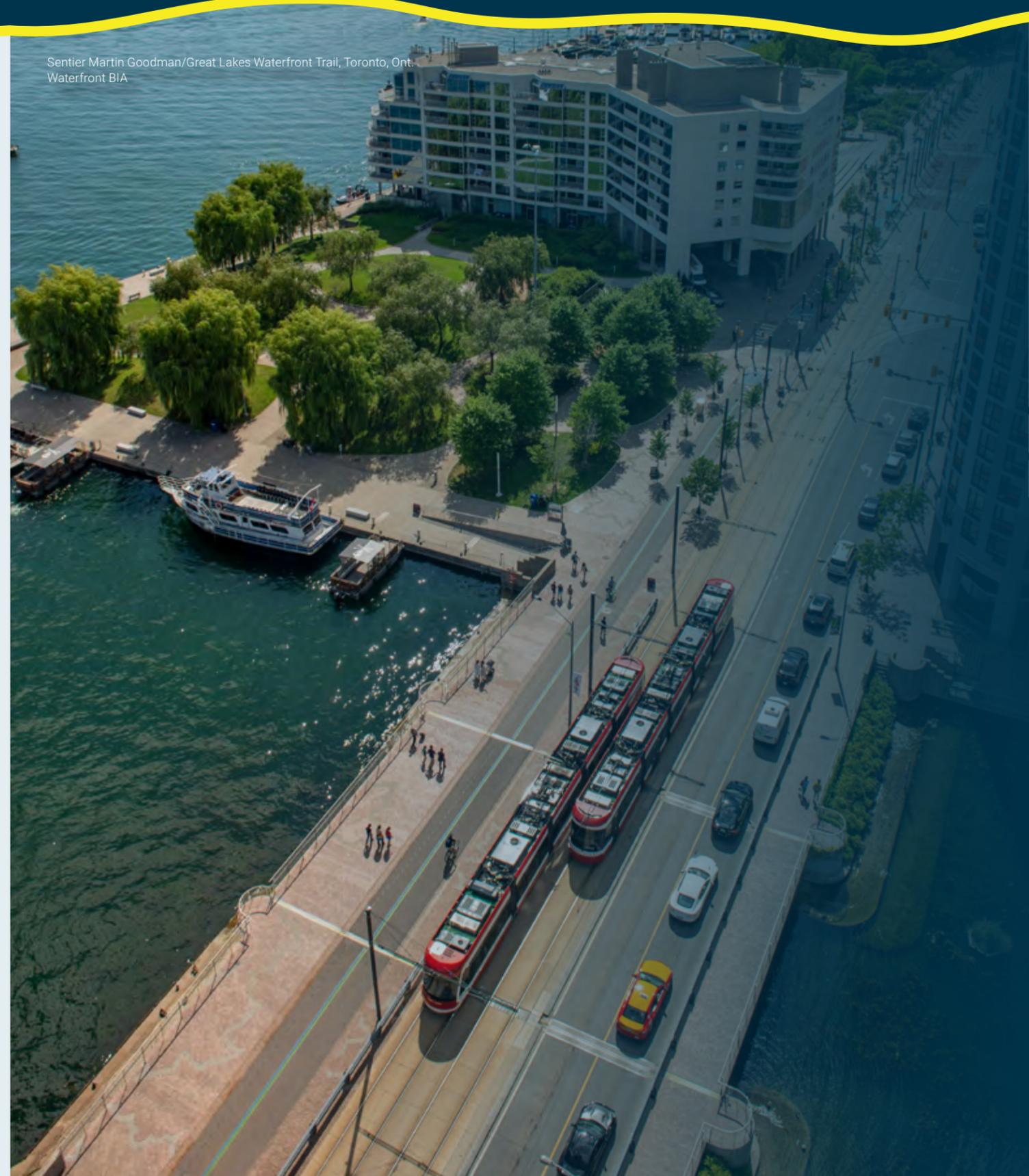
<https://sentier.ca/explorez-la-carte>

<https://www.waterfronttoronto.ca/our-projects/martin-goodman-trail-ontario-place>

<https://waterfronttrail.org/>

Veillez noter qu'un ou plusieurs sites Web sont en anglais.

Sentier Martin Goodman/Great Lakes Waterfront Trail, Toronto, Ont. Waterfront BIA





SKAMpede sur le sentier régional Galloping Goose
Theatre SKAM

SENTIER RÉGIONAL GALLOPING GOOSE

de Victoria à Sooke, C.-B.

Retombées



Environnement
0,1 M\$



Économie
131,0 M\$



Santé
6,9 M\$

Expérience culturelle sur le sentier régional Galloping Goose

Sentier ferroviaire régional populaire qui longe le havre supérieur à Victoria, le sentier régional Galloping Goose doit son nom au véhicule à essence, encombrant et bruyant, qui faisait la navette, sur rails, entre Victoria et Sooke dans les années 1920. Depuis la conversion du rail en sentier en 1989, l'itinéraire est devenu une infrastructure bien achalandée et populaire de la région, tant pour les déplacements que pour le loisir. Le sentier régional Galloping Goose s'étend sur plus de 55 kilomètres et s'intègre au réseau local de sentiers et de pistes cyclables de la ville de Victoria. Ce réseau régional de sentiers rapproche résidents et visiteurs des divers paysages du sud de l'île de Vancouver, des rues urbaines aux forêts, en passant par les terrains marécageux et les criques rocheuses.

Festival SKAMpede sur le sentier

À Victoria, le paysage du sentier régional

Galloping Goose met en vedette la nature, certes, mais également la culture. Depuis 2009, le sentier accueille un festival unique en son genre, appelé à l'origine Bike Ride, dans le cadre duquel les participants se déplaçaient à vélo, d'un spectacle à l'autre le long du sentier. Le créateur local du festival, Theatre SKAM, a rebaptisé l'événement SKAMpede en 2013, afin d'encourager les spectateurs de tous âges, peu importe leurs capacités, à marcher, à rouler, à patiner ou à faire de la trottinette pour se déplacer d'un lieu de spectacle à l'autre. Cette offre culturelle unique se déroule pendant trois jours chaque été. Une douzaine de spectacles pour toute la famille, allant de la danse jusqu'aux marionnettes en passant par l'opéra et la comédie, sont présentés. Les spectacles novateurs conçus pour le plein air y ont une place particulière. Le festival a été un succès incroyable pour la compagnie théâtrale, qui l'a financé de façon à ce qu'il dure toute l'année, en y intégrant des productions théâtrales traditionnelles et l'offre de cours d'art dramatique.

Célébrant le 15^e anniversaire de SKAMpede, la société Theatre SKAM continue de peaufiner la structure du festival. En 2023, la tournée des spectacles aura lieu à trois endroits : un spectacle aura lieu sur le sentier régional Galloping Goose, un autre sur le Songhees Walkway, un sentier réservé aux piétons et situé à un peu plus d'un kilomètre du sentier, et un troisième sur le David Foster Walkway, dans le centre-ville, faisant aussi partie du Sentier Transcanadien. Avec ses trois lieux de représentation et un centre de festival situé près de la gare maritime du port de Victoria, SKAMpede a toujours attiré de nombreux visiteurs canadiens et étrangers. Reprenant peu à peu son rythme pré-pandémique, le tourisme permettrait à Theatre SKAM d'obtenir pour le festival un taux de participation record. Alors que la troupe de théâtre s'attend à ce que plus de 800 festivaliers ayant acheté des billets assistent aux spectacles en plein air, Logan Swain, le nouveau coproducteur artistique et organisateur principal de SKAMpede, souligne la contribution des usagers de sentiers qui prennent part au festival de manière inopinée. « Nous interagissons avec beaucoup de personnes qui se promènent sur le sentier et qui sont ravies de découvrir [le festival]. Ils marchent, quand soudainement... oh, qu'est-ce que c'est? Un clown qui jongle avec des quilles ou une artiste qui exécute un numéro de danse. Toutes sortes de spectacles sont présentés dans ces espaces verts le long du sentier. »

« Non seulement nous attirons les gens sur [le sentier], mais nous interagissons avec lui. »

Logan Swain, Theatre SKAM

Pour en savoir plus sur le sentier régional Galloping Goose, visitez :

<https://sentier.ca/explorez-la-carte/>

<https://www.crd.bc.ca/parks-recreation-culture/parks-trails/find-park-trail/galloping-goose>

<https://trailsbc.ca/loops/bike-galloping-goose-rail-trail-59-km/>

Veillez noter qu'un ou plusieurs sites Web sont en anglais.

Attraction pour les visiteurs

Pour Theatre SKAM, tout particulièrement lorsqu'il s'agit d'obtenir des subventions pour financer le festival et rémunérer les artistes et le personnel, ces rencontres fortuites avec les usagers de sentiers ont leur importance. Le festival de Theatre SKAM touche une large population, soit plus de 2 700 personnes qui parcourent le sentier régional Galloping Goose à vélo chaque jour pendant la semaine¹, ainsi que des touristes urbains et des passagers des bateaux de croisière accostés à la gare maritime qui se trouve à proximité. Les festivaliers, les visiteurs et les usagers occasionnels du sentier ne sont pas les seuls à profiter de l'événement; les artistes et l'économie locale en tirent également profit. Qu'il s'agisse de partenariats avec des hôtels et des restaurants locaux ou avec les traversiers de Victoria, la promotion réciproque entre le festival et les différentes entreprises encourage les visiteurs à dépenser sur place et favorise un soutien continu de l'événement annuel. Logan explique en outre la valeur du festival pour les artistes qui y participent : « Il s'agit d'un festival national, c'est pourquoi nous lançons chaque année un appel aux artistes de tout le Canada. Pour un grand nombre d'artistes qui viennent des quatre coins du pays, il s'agit d'un événement d'envergure. Amenés par avion, ils sont payés pour se produire professionnellement dans le cadre d'un festival de théâtre en plein air. » En 2022, le festival a attiré une douzaine de groupes d'artistes provenant de villes canadiennes allant de Victoria à Montréal, et environ 25 % des spectateurs qui ont « acheté local » venaient de l'extérieur de Victoria.

Une plus grande valeur, un plus grand bien

Les relations comme celle qui existe entre le sentier régional Galloping Goose et le festival SKAMpede permettent aux réseaux de sentiers de profiter d'une nouvelle vitalité et d'acquérir une plus grande valeur. En tant que voies de transport actif populaire et de connexion importante au grand réseau régional de sentiers, le Galloping Goose offre une valeur ajoutée aux résidents et aux visiteurs, en proposant un espace à l'écart de la circulation automobile où profiter du plein air ou simplement à utiliser pour se rendre à une destination. En faisant du sentier régional Galloping Goose un élément central du festival SKAMpede, Theatre SKAM ne se contente pas d'attirer l'attention sur cet important bien communautaire, mais profite également du public sur place, constitué par les usagers du sentier et les visiteurs qui explorent le réseau de sentiers régionaux de la ville. L'endroit où se déroule le festival incite les spectateurs à réfléchir au concept de transport actif, créant ainsi une synergie inhabituelle entre la culture, le transport et les loisirs. Grâce au succès de SKAMpede, Theatre SKAM a élargi son offre culturelle et éducative tout en plaçant au premier plan un bien régional de transport actif. Le maintien de cette relation entre le sentier et le festival contribuera à renforcer leur succès mutuel et leur popularité dans la région.

Sentier régional Galloping Goose, C.-B.
Theatre SKAM



1. Galloping Goose Trail – Eco-Totem. Période : 1^{er} mai 2022 au 31 octobre 2022. EcoCounter. <https://data.eco-counter.com/public2/?id=100117730>.



Le P'tit Train du Nord, Qc
P'tit Train du Nord et AdrénaFilm Productions

LE P'TIT TRAIN DU NORD au nord de Montréal, Qc

Retombées



Environnement
2,2 M\$



Économie
68,1 M\$*



Santé
10,0 M\$

* Calculs réalisés par la firme de consultants québécoise BC2 dans le cadre de l'étude sur l'impact économique du parc linéaire Le P'tit Train du Nord de 2023 : 68,1 millions de dollars, 920 emplois.

Accroître le recours au transport actif dans les communautés locales

Situé dans les Laurentides, au nord de Montréal, le parc linéaire Le P'tit Train du Nord est un sentier polyvalent parmi les plus grands du genre au Canada. Les randonneurs, cyclistes, skieurs et coureurs profitent de vues spectaculaires sur la nature tout en traversant plus de 24 localités au long du sentier de 234 kilomètres, de Mont-Laurier au nord-ouest à Bois-des-Filion au sud-est. Ouvert en 1996, le sentier du P'tit Train du Nord se trouve dans l'emprise de l'ancienne voie ferrée du même nom; il s'agit donc d'un sentier presque plat (pente maximale de 4 % à certaines sections) et facile à parcourir pour tous les visiteurs, quelles que soient leurs capacités. Plus d'une douzaine de gares historiques situées le long de la route ont été transformées en centres d'information, en aires de repos et en cafés, un repère pour les usagers lorsqu'ils arrivent dans l'une des nombreuses localités touristiques de la région. L'entretien et les travaux sur le sentier sont

assurés par les municipalités environnantes en collaboration avec l'organisme responsable de la gestion de celui-ci, la Corporation du P'tit Train du Nord.

Étant donné que le transport durable constitue une valeur fondamentale du P'tit Train du Nord, le sentier fait partie intégrante de la promotion du transport actif dans la région. Pour les enfants qui se rendent à l'école en vélo au lieu de prendre l'autobus ou les employés et les chefs d'entreprise qui se rendent au travail en vélo ou en ski au lieu de prendre leur voiture, le sentier est devenu lieu stratégique pour le transport actif. La Corporation a aussi comme mandat de sensibiliser les résidents à utiliser d'autres moyens de transport que la voiture pour se déplacer. Diane Pilon, coordonnatrice aux communications, marketing et événements du P'tit Train du Nord, utilise son vélo électrique pour se rendre au travail, ce qui raccourcit son trajet par rapport à celui qu'elle parcourrait en voiture. Un récent sondage mené auprès des usagers du parc révèle que 68 % d'entre eux utilisent le sentier à des fins récréatives, 27 % à des fins sportives et 5 % le font pour se rendre au travail¹. Diane et ses collègues souhaitent accroître l'utilisation que les gens en font pour se rendre au travail, mais savent qu'il faut d'abord améliorer l'infrastructure cyclable, en particulier en matière de stationnements sécurisés pour vélos, d'options de transport de vélos dans les autobus et les trains et de bornes de recharge pour les usagers de vélos électriques.

L'utilisation du vélo électrique a rapidement gagné en popularité et est particulièrement bien adaptée à la région des Laurentides, un paysage plutôt vallonné pour les cyclistes qui s'aventurent hors du sentier du P'tit Train du Nord. Le sentier passe à proximité de la propriété et l'entreprise de Marie Provost, Clef des Champs, qui cultive et distribue des herbes médicinales. Pendant l'été, Marie ouvre ses portes au public dans le cadre d'événements, de visites du jardin et de conférences sur les plantes médicinales, et elle a remarqué que les visiteurs en vélo électrique étaient de plus en plus nombreux. Elle attribue cela au dénivelé de 60 mètres entre le sentier et sa ferme. En réponse à cette tendance, elle comprend l'importance d'améliorer l'infrastructure cyclable de son entreprise pour y inclure un stationnement pour vélos

1. Étude de cas sur Le P'tit Train du Nord de Sentier Transcanadien, entrevue avec Diane Pilon. Février 2023.

« Aller travailler, aller à l'école ou faire ses courses par cette voie de déplacement verte est bon pour le corps, bon pour l'esprit, bon pour la planète. Il est de notre responsabilité commune de prendre soin de ce grand corridor qui contribue au verdoisement des villes. »

M. Paul Germain, ancien président de 2021 à 2022, Rapport annuel 2022 - P'tit Train du Nord.

plus sûr et des bornes de recharge. Marie et Diane s'entendent pour dire que les vélos électriques sont essentiels pour rendre le transport actif accessible à un plus grand nombre, tout en multipliant les possibilités sur le plan récréatif. Ceci permet aux cyclistes d'effectuer des trajets plus longs et d'accéder à des routes de proximité plus escarpées, afin de relier les usagers du sentier aux communautés et aux quartiers commerciaux adjacents.

Marie parle de plusieurs approches pour promouvoir le transport actif auprès des usagers du sentier, tout d'abord, en démontrant les différents accès possibles au sentier, pour ensuite les aider à comprendre à quel point celui-ci leur donne facilement accès à des endroits à proximité, d'une manière que l'automobile n'offre pas. Elle pense que lorsqu'ils commenceront à utiliser le sentier comme une artère de transport actif dans la région, les résidents comprendront à quel point le sentier leur permet d'arriver rapidement à destination, qu'il s'agisse de l'école, du travail ou d'un restaurant. Pour bien servir les résidents, Le P'tit Train du Nord propose une carte interactive sur son site Web qui leur permet de se situer sur la piste et de découvrir les commerces et les services à proximité. Des panneaux sur la piste indiquent aux usagers les auberges, les cafés, les microbrasseries ou les attraits.

Alors que le sentier est généralement fréquenté par les cyclistes (72 %), l'utilisation par les marcheurs, les randonneurs et les coureurs (28 %)² est en augmentation. Il ne fait aucun doute que le Marathon P'tit Train du Nord a accru la popularité du sentier auprès des coureurs. Alain Bordeleau, ancien marathonien olympique qui a organisé cinq marathons sur le sentier, et sa partenaire Guylaine Handfield contribuent à accroître la notoriété internationale du sentier du P'tit Train du Nord. Le marathon, qui a lieu chaque année en octobre, se déroule sur un parcours entièrement hors route au dénivelé lent et régulier de 220 mètres et part de Val-David. Très bien classé, il permet à de nombreux athlètes de participer à des courses plus importantes comme le marathon de Boston. Depuis six ans, l'événement a attiré près de 13 000 participants (5 962 coureurs à l'édition de 2022) provenant de 15 pays, de 10 provinces canadiennes et de 350 villes du Québec et a généré 2 862 nuitées dans les hôtels de la région³. Cet événement sportif touristique unique en son genre entraîne des retombées économiques pour les entreprises commerciales situées le long du parcours, mais aussi pour les organisations locales. Soucieux de promouvoir de saines habitudes de vie et de redonner à leur communauté par l'entremise du marathon, Alain et Guylaine ont remis près de 172 000 dollars à des clubs de course locaux, au parc et au sentier du P'tit Train du Nord ainsi qu'à l'Hôpital de Saint-Jérôme depuis la création de la course. En plus de cet événement de trois jours, le couple organise sur le sentier des entraînements de marathon et de demi-marathon qui attirent des coureurs et des athlètes dans le parc tout au long de l'année. « Nous sommes très impliqués dans la communauté laurentienne. Notre mission est de promouvoir la santé et les modes de vie sains, la course à pied et l'activité physique. » Guylaine Handfield, co-fondatrice du Marathon P'tit Train du Nord.

2. Rapport annuel 2022. Bureau administratif du P'tit Train du Nord. Mars 2023, p. 11.

3. Marathon P'tit Train du Nord. 1^{er} et 2 octobre 2022, 5^e édition. 1^{er} janvier 2023.

Le P'tit Train du Nord, Qc
Marathon P'tit Train du Nord

« Le P'tit Train du Nord permet à l'ensemble de la population de se ressourcer, de rester en santé et de se [relier à] la nature. C'est une infrastructure économique essentielle, servant d'accès à plusieurs attraits touristiques de la région. »

Diane Pilon, coordonnatrice aux communications, marketing et événements, Le P'tit Train du Nord



Sentier Rossburn Subdivision, Man.
Rossburn Subdivision Trail Association



SENTIER ROSSBURN SUBDIVISION

de Neepawa à Russell, Man.

Retombées



Environnement
1,1 M\$



Économie
3,1 M\$



Santé
0,1 M\$

Relier les communautés rurales

Lorsque la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) a fermé la ligne ferroviaire de Rossburn Subdivision dans le sud-ouest du Manitoba en 1996, des municipalités motivées se sont unies à la Provincial Manitoba Recreational Trails Association (aujourd'hui connue comme Trails Manitoba) pour créer la Rossburn Subdivision Trail Association (RSTA) et convertir le corridor ferroviaire abandonné en sentiers polyvalents en emprise propre. Ouverte un an plus tard, en 1997, cette route en gravier de 176 kilomètres est utilisée par les randonneurs, cyclistes, cavaliers, raquetteurs, skieurs de fond et motoneigistes. Faisant partie du réseau plus vaste du Sentier Transcanadien, le sentier Rossburn Subdivision s'étend de Neepawa au sud-est à Russell au nord-ouest et relie près de deux douzaines de municipalités, y compris deux communautés des Premières Nations; la taille de ces municipalités varie d'une douzaine de ménages à plus de 5 600 résidents. Le sentier sert à la fois aux résidents et aux visiteurs. Il s'agit d'un sentier entièrement hors route qui offre une multitude d'expériences naturelles, depuis l'observation de la

faune jusqu'aux panoramas des collines et des prairies ondulantes du Manitoba.

Steve Langston, conseiller municipal de Harrison Park, propriétaire d'une entreprise locale et cycliste passionné, observe la valeur du sentier pour la communauté. « Je vois de nombreux avantages à ce sentier; je pense que la qualité de vie des résidents est le premier. Je vois des gens se promener sur le sentier avec leur chien, après avoir quitté une ville où ils ne pouvaient pas le faire. [Le sentier] aide aussi les gens à vieillir chez eux. Je pense que, grâce à la popularité croissante des vélos électriques, [le sentier] va relier [nos] communautés et promouvoir le tourisme local. » À l'échelle locale, Steve remarque que le sentier attire un très grand nombre de motoneigistes en hiver, et que des cyclistes et des cavaliers venant de l'extérieur de la ville font le voyage pour emprunter le sentier en été.

La conseillère Shirley Kalyniuk, qui a été la première femme à être maire de Rossburn et a occupé le poste pendant 21 ans, est une membre fondatrice de la RSTA et considère le sentier comme un générateur de tourisme pour sa communauté. « Le tourisme est une composante très importante de notre région, mais nous devons en faire une destination touristique quatre saisons. » De retour au conseil de Rossburn pour la deuxième fois, elle souhaite que le sentier soit utilisé de manière plus régulière tout au long de l'année, et plus seulement comme piste de motoneige populaire en hiver. Elle envisage une collaboration entre les municipalités afin de créer de nouveaux événements axés sur le sentier, qui permettraient de renforcer les liens entre les communautés voisines.

Ilse Ketelsen, une autre résidente de Rossburn et propriétaire de HI 9 Finger Ranch, est membre de la RSTA depuis 2006 et occupe actuellement les fonctions de secrétaire et de trésorière de l'organisation du sentier. Son ranch propose un hébergement ainsi que des promenades à cheval sur sa propriété et plus loin, dans le parc national du Mont-Riding voisin, désigné réserve de la biosphère de l'UNESCO. Longeant diverses parties du parc national, le sentier Rossburn Subdivision offre deux nouvelles jonctions entre le Sentier Transcanadien et le parc national du Mont-Riding : le sentier Elk Link, qui part d'Erickson, et le sentier Paba Mashiwat Kinew/Flying Eagle Link, qui part de Rossburn. Dans le cadre de la réalisation d'un objectif de dix ans de la RSTA visant à améliorer le lien entre les sentiers régionaux, le sentier

« Rossburn est fière d'être l'une des municipalités que traversent le Sentier Transcanadien et le sentier Rossburn Subdivision. Le sentier est bien balisé, et vous pouvez vous y rendre pour une courte promenade dans la ville, pour découvrir la ville suivante à pied ou à vélo (ou à cheval) ou pour découvrir le reste du Canada si vous êtes ambitieux. »

site Web de la Rossburn Subdivision Trail Association, 2023

Pour en savoir plus sur le sentier Rossburn Subdivision, visitez :

<https://sentier.ca/explorez-la-carte/>

<https://rossburnsubdivisiontrail.ca/>

<https://www.trailsmanitoba.ca/trail-info/trans-canada-trail/western-uplands-mixed-grass-prairie/rossburn-subdivision-trail/>

Veillez noter qu'un ou plusieurs sites Web sont en anglais.

polyvalent et interdit aux véhicules motorisés Flying Eagle Link, long de 36 kilomètres et bordé par le ruisseau Birdtail, a été inauguré en 2022. Il relie la municipalité de Rossburn, la Première Nation Waywayseecappo et l'ensemble du réseau de sentiers du parc national. Dans le cadre de l'aménagement de ces sentiers de raccordement, une série de 15 panneaux d'interprétation ont été installés, racontant l'histoire des personnes et des communautés qui ont élu domicile dans la région. La signalisation renseigne les visiteurs et les encourage à en apprendre davantage sur l'histoire de la terre, la vie de la Première Nation Waywayseecappo et la vocation agricole de la région. Grâce à une relation solide avec le parc national, l'ISE et le conseil d'administration de la RSTA continuent de développer le réseau de sentiers avec pour objectif ultime de créer une boucle plus large à l'aide du réseau de sentiers du parc du Mont-Riding, du sentier Rossburn Subdivision du Sentier Transcanadien et des sentiers de raccordement de la RSTA.

À l'extrémité sud-est du sentier Rossburn Subdivision, à Neepawa, Jason Nadeau, conseiller municipal, reconnaît la valeur du sentier pour les résidents et souligne la possibilité d'explorer au-delà des limites de la ville. « Nous attachons une grande importance à notre réseau de sentiers. Les gens se promènent dans notre ville grâce aux sentiers, mais dès qu'ils commencent à sortir de la ville, ils doivent être prêts à parcourir de longs trajets. » Deux représentants de chaque municipalité traversée par le sentier siègent au conseil d'administration de la RSTA; l'organisation est donc bien placée pour développer et promouvoir des trajets plus longs entre les communautés, tout en tenant compte des infrastructures et de la signalisation nécessaires pour encourager une utilisation plus large du sentier au-delà des limites de la ville. Grâce au sentier Rossburn Subdivision et à la RSTA, ces communautés du sud-ouest du Manitoba ont été reliées physiquement et par la coopération. La collaboration entre les municipalités par le biais du conseil d'administration de la RSTA soutient non seulement l'entretien et le développement du sentier Rossburn Subdivision, mais aussi les communautés et les résidents qui s'y trouvent.

Sentier Rossburn Subdivision, Man.
Rossburn Subdivision Trail Association



« [Le sentier] aide aussi les gens à vieillir chez eux. Je pense que, grâce à la popularité croissante des vélos électriques, [le sentier] va relier [nos] communautés et promouvoir le tourisme local. »

Steve Langston
Conseiller municipal
de Harrison Park



Sherbrooke, Marché de la Gare, Qc
Daphne Caron

VÉLOROUTE DES GRANDES-FOURCHES

Sherbrooke, Qc

Retombées*



Environnement
0,8 M\$



Économie
51,7 M\$



Santé
4,6 M\$

*Ces chiffres représentent le tronçon du Sentier Transcanadien à Sherbrooke.

Du développement de sentiers locaux jusqu'au tourisme international durable

Au confluent des rivières Saint-François et Magog se trouve la ville de Sherbrooke. Près du centre-ville, les visiteurs et les résidents affluent en famille au parc Jacques-Cartier et à la promenade du Lac-des-Nations pour assister à des festivals annuels et des concerts, s'adonner à des activités de plein air, visiter un marché fermier gastronomique, etc. Dans une ville d'environ 175 000 habitants, ce sont plus de 500 000 piétons et 100 000 cyclistes qui parcourent annuellement¹ la promenade du Lac-des-Nations, qui représente un atout touristique important pour la ville.

L'identité de Sherbrooke, dont le centre-ville est traversé par trois rivières, est fortement influencée par son paysage fluvial et son histoire industrielle. En 2002, le maire de l'époque, Jean Perrault, avait

1. « Réseau cyclable des Grandes-Fourches, résultats des stations de comptage. Esplanade (Lac-des-Nations) : 2017. » Fourni par Destination Sherbrooke. Mars 2023.

une vision pour le Lac-des-Nations de Sherbrooke, un lac artificiel créé en 1927 à la suite de la construction d'un barrage sur la rivière Magog pour alimenter une usine. Le maire Perrault envisageait de transformer le lac pour lui donner une vocation récréative en permettant aux résidents d'y accéder, tout en attirant les visiteurs dans la ville. Ce que certains considéraient comme un investissement coûteux dans une installation récréative publique a déclenché une cascade de développement du réseau de sentiers qui a permis à Sherbrooke de devenir une destination touristique. Aujourd'hui, la promenade du Lac-des-Nations, un sentier polyvalent de 3,5 kilomètres et accessible aux personnes en situation de handicap, fait partie intégrante du réseau de sentiers de Sherbrooke, reliant la ville à la région touristique des Cantons-de-l'Est du Québec, et au-delà des limites de celle-ci, par l'entremise du réseau du Sentier Transcanadien.

Résident de la ville voisine de Magog et usager quotidien du Sentier Transcanadien, William Hogg travaille à la promotion du tourisme à Sherbrooke et dans la région des Cantons-de-l'Est depuis 2015 à titre de délégué de Destination Sherbrooke. L'organisme paramunicipal de développement économique a concrétisé la vision de M. Perrault en créant de nouvelles expériences de sentiers à Sherbrooke et en faisant la promotion du cyclotourisme régional, notamment au moyen de la Véloroute Gourmande inaugurée récemment. Misant sur le réseau provincial de pistes cyclables, La Route Verte^{MD}, et le réseau du Sentier Transcanadien, trois organismes touristiques régionaux se sont réunis pour concevoir et promouvoir ce nouvel itinéraire de 235 kilomètres à la thématique culinaire reliant Sherbrooke à Montréal. Le volet gastronomique du circuit propose 120 haltes gourmandes situées à moins de 5 kilomètres de la Véloroute. Le long du chemin, on trouve également 81 possibilités d'hébergement, 28 attraits culturels et 20 activités familiales.

Alors que les offres touristiques régionales comme la Véloroute Gourmande gagnent en popularité et attirent des visiteurs de partout au Canada et aux États-Unis, Destination Sherbrooke est plus motivée que jamais à se concentrer sur le développement du réseau de transport vert de la ville.

« Dans le cadre de leur escapade de fin de semaine, pour se rendre au boulot ou pour faire des achats à la gare, qui se trouve directement sur le Sentier Transcanadien, les résidents utilisent le sentier pédestre aménagé autour du lac, où se tiennent des festivals et des événements. [La promenade du Lac-des-Nations] fait partie intégrante du lien qui les unit au Sentier Transcanadien et sans cet investissement de leur ancien maire, elle n'aurait jamais pu voir le jour. »

William Hogg, délégué de Destination Sherbrooke

Pour en savoir plus sur la Véloroute des Grandes-Fourches, visitez :

<https://sentier.ca/explorez-la-carte/>

<https://www.destinationsherbrooke.com/fr/visiteurs/quoi-faire/veloroute-des-grandes-fourches-circuit-des-grandes-fourches>

<https://www.cantonsdelest.com/velo/circuit/12/veloroute-des-grandes-fourches-circuit-des-grandes-fourches>

<https://veloroutegourmande.com>

Au-delà de l'utilisation des sentiers pour promouvoir le tourisme, M. Hogg s'intéresse à d'autres volets du tourisme durable et du développement des sentiers : la biodiversité et l'éducation écologique. L'éducation écologique des usagers du Sentier et la communication de renseignements relatifs à son importance et à la protection de la biodiversité constituent l'un des aspects de la politique de tourisme durable à développer. La présence du Sentier Transcanadien à Sherbrooke lui permet d'y accorder toute l'importance souhaitée. D'un point de vue commercial, il est très avantageux que le Sentier Transcanadien traverse la ville. La promenade du Lac-des-Nations est un bel exemple de son incidence sur la ville. Qu'il s'agisse de mettre les visiteurs en contact avec la nature le long du sentier ou d'attirer des conférences internationales sur la santé publique et les forêts, la présence du Sentier Transcanadien à Sherbrooke ouvre une foule de possibilités, qui va bien au-delà de l'objectif touristique de Destination Sherbrooke.

Véloroute des Grandes-Fourches, Qc
Charles Dion



« C'est grâce à sa réputation de ville offrant une riche nature urbaine, qui comprend le Sentier Transcanadien, et aux efforts déployés pour protéger ses forêts urbaines qui bordent le [Sentier Transcanadien] à différents endroits, que la ville a pu attirer et accueillir une conférence internationale de grande envergure sur la santé publique et les forêts. »

William Hogg,
délégué de
Destination
Sherbrooke



Great Lakes Waterfront Trail, Ont.
WindsorEats

GREAT LAKES WATERFRONT TRAIL

ville de Windsor, Ont.

Retombées



Environnement
0,3 M\$



Économie
89,0 M\$



Santé
2,7 M\$

Élargir la communauté cycliste

En 2004, Adriano Ciotoli a vu une occasion de développer la scène alimentaire locale en lançant WindsorEats, à l'origine un guide en ligne des restaurants et des menus de la région de Windsor-Essex. Après avoir découvert que la communauté manifestait un intérêt pour les excursions cyclistes locales sur le thème du vin et de la bière et constaté qu'il n'en existait pas, il a créé le WindsorEats Wine Trail Ride (véloroute des vins). Couronnée de succès dès son lancement en 2007, la Wine Trail Ride a rapidement doublé en taille et en fréquence, se déroulant tous les week-ends de mai à octobre. Cette excursion cycliste primée permet aux résidents et aux touristes de découvrir les vignobles de la grande région de Windsor dans le cadre d'un parcours facile de 30 kilomètres, qui se trouve en partie dans le Chrysler Canada Greenway du Sentier Transcanadien. Puisqu'il se trouve à l'écart des routes nationales et de la circulation automobile, l'itinéraire du corridor vert dans la région viticole de l'Essex rend l'excursion accessible aux cyclistes moins expérimentés. Ainsi, Adriano estime que l'itinéraire du corridor vert joue un

rôle majeur dans la création d'une expérience réussie et sécuritaire.

Sachant que seule une petite partie de son activité peut être soutenue par l'industrie touristique limitée de Windsor, Adriano est parfaitement conscient qu'il est essentiel de plaire aux résidents pour rester en affaires. C'est dans cette optique que WindsorEats a mis au point une excursion plus courte, locale et plus accessible, axée sur la communauté et destinée aux cyclistes moins expérimentés ou à ceux qui ne pédalent pas régulièrement, afin de toucher un public plus large que les seuls passionnés de vélo. La randonnée cycliste Friday Night Lights a été créée en 2014 pour attirer les nombreux résidents de Windsor qui ne sont pas encore des cyclistes aguerris. L'activité attire chaque vendredi près de 200 cyclistes qui se frayent un chemin dans la ville et empruntent le Great Lakes Waterfront Trail, un mélange d'itinéraires sur route et hors route, pour se rendre dans les pubs et les restaurants locaux. Comme il s'agit d'une activité nocturne, les cyclistes sont invités à équiper leur vélo de lumières à DEL de couleurs vives, ce qui fait de cette excursion hebdomadaire, selon les mots d'Adriano, « la randonnée cycliste la plus lumineuse et la plus colorée au Canada ». Plus axé sur le plaisir et la communauté, la randonnée Friday Night Lights a encouragé un plus grand nombre de résidents à faire du vélo dans la ville, et Adriano a été le premier à constater les retombées de l'activité. « De nombreuses personnes sont venues et viennent encore nous dire : "Vous savez, je n'ai pas fait de vélo depuis 15 ans et je voulais vraiment faire ce circuit". Et à partir de là, nous avons vu la progression. » Adriano constate que les cyclistes de Friday Night Lights gagnent en confiance pour prendre part à des randonnées plus longues, comme la Wine Trail Ride, et pour éventuellement devenir des usagers qui prennent le vélo comme moyen de transport domicile-travail – « Ils ont maintenant un vélo tout neuf pour se rendre au travail tous les jours au printemps et en été. » La participation accrue aux excursions de WindsorEats a été bénéfique non seulement pour l'entreprise d'Adriano, mais aussi pour la communauté du transport actif de la ville de Windsor.

Bien que le Great Lakes Waterfront Trail de Windsor fasse régulièrement partie de la randonnée Friday Night Lights, Adriano a quelques difficultés à adapter ses excursions au sentier. En effet, le Great Lakes Waterfront Trail de Windsor, un parcours de 25 kilomètres qui longe les berges de la rivière Détroit au centre-ville de Windsor, est très fréquenté

« Dans le cas de la véloroute des vins, le sentier joue un rôle considérable. »

Adriano Ciotoli, fondateur, WindsorEats

tout au long du printemps et de l'été. Si la popularité du sentier témoigne de ses avantages pour les résidents et les visiteurs, elle constitue un défi pour les excursions de WindsorEats. « Le succès du sentier lui-même rend plus difficile l'organisation d'une randonnée comme Friday Night Lights, mais c'est tout de même un avantage formidable. » Adriano limite le temps passé sur le sentier lors de la randonnée du vendredi soir, mais il estime qu'il est important de le faire connaître aux cyclistes. « Parce que nous avons des gens qui viennent de l'extérieur de la ville, les amener à vélo au bord de l'eau, où se trouvent le sentier et les parcs et où on peut admirer la magnifique ligne d'horizon de Détroit, cela constitue un élément important dans la mise en valeur non seulement de ce que nous faisons, mais aussi de la ville elle-même. »

Pour en savoir plus sur le Great Lakes Waterfront Trail, à Windsor, visitez :

<https://sentier.ca/explorez-la-carte/>

<https://waterfronttrail.org/places/communities/windsor/>

<https://waterfronttrail.org/>

Veillez noter qu'un ou plusieurs sites Web sont en anglais.

Le réseau de Sentier Transcanadien de Windsor, qui englobe le Great Lakes Waterfront Trail de Windsor, est relié aux sentiers de la promenade Herb Gray au sud-ouest de la ville et, plus loin, au Chrysler Canada Greenway qui s'étend jusqu'à la région viticole d'Essex, a créé un environnement propice à l'essor d'entreprises telles que WindsorEats. Si les sentiers jouent un rôle essentiel dans l'activité d'Adriano, ce dernier voit aussi des possibilités d'améliorer les jonctions entre la ville et les réseaux régionaux. Il souligne l'importance de les améliorer pour les cyclistes moins expérimentés à mesure que le sentier s'éloigne de la ville. « Le sentier est balisé, mais il n'y a aucun moyen pour un cycliste occasionnel de se rendre jusqu'à [la promenade Herb Gray] d'une manière qui lui permette de se sentir à l'aise. Il faut rouler sur des routes où il n'y a pas de pistes cyclables. »

Grâce à un effort ciblé pour créer davantage de jonctions de sentiers hors route entre la ville et les réseaux régionaux, un plus grand nombre de cyclistes occasionnels de Windsor peuvent en toute sécurité devenir des cyclistes quotidiens et des ambassadeurs du transport actif, car ils se sentent plus à l'aise de s'aventurer sur le plus vaste réseau cyclable régional.



Sentier Waterfront, Ont.
WindsorEats

Les cyclistes du
Friday Night Lights



Sentier Amisk Wacîw Mêskanaw, Alb.
River Valley Alliance

SENTIER AMISK WACÎW MÊSKANAW

ville d'Edmonton, Alb.

Retombées



Environnement
1,2 M\$



Économie
145,0 M\$



Santé
3,9 M\$

Relier d'un bout à l'autre le parc métropolitain de la vallée de la rivière, le plus grand au monde

Né de la vision de l'architecte paysagiste Frederick Gate Todd en 1907, le développement d'un parc préservé et unifié dans la vallée de la rivière Saskatchewan Nord s'est étalé sur plus d'un siècle. Faisant partie du plus grand réseau de parcs métropolitains de vallées fluviales au monde¹, le sentier Amisk Wacîw Mêskanaw est devenu une pierre angulaire de l'identité de la région, chéri par les résidents. En 2003, l'organisation à but non lucratif River Valley Alliance (RVA) a vu le jour afin de concrétiser la vision d'un réseau de sentiers et de parcs de 100 kilomètres qui relierait six municipalités actionnaires et préserverait l'écosystème de la vallée fluviale de la région. Épine dorsale de la vallée fluviale d'Edmonton, le sentier traverse le centre de l'Alberta, et relie la ville de Devon, le comté de Parkland, la

1. « About Us. » River Valley Alliance. 5 avril 2023.
<https://rivervalley.ab.ca/about/>.

ville d'Edmonton, le comté de Strathcona, la ville de Fort Saskatchewan et le comté de Sturgeon. Le sentier dévoile une grande diversité de paysages, depuis les quartiers et les parcs urbains jusqu'aux peuplements d'arbres anciens et aux terres agricoles rurales. Le sentier traverse la rivière huit fois par des ponts pour piétons et pour véhicules et il est relié à huit quais pour bateaux et à d'innombrables parcs locaux; la RVA souhaite qu'il relie les usagers à la nature et les uns aux autres, tout en encourageant l'activité physique, en préservant 7 300 hectares de parcs et en promouvant la sensibilisation culturelle et la diversité économique. Fierté de la région et destination touristique majeure, le sentier Amisk Wacîw Mêskanaw soutient les Albertains dans toute la région métropolitaine d'Edmonton.

En tant que gestionnaire des fonds publics pour la mise en œuvre du sentier, la RVA travaille en étroite collaboration avec les gouvernements municipal, provincial et fédéral, ainsi qu'avec Sentier Transcanadien, afin de réaliser des projets d'immobilisations et de développer les jonctions de sentiers locaux. Kristine Archibald, directrice générale de la RVA, explique la structure de financement du sentier. « La construction de ce sentier est financée à parts égales par les gouvernements fédéral, provincial et municipal. On y travaille depuis plus de 20 ans. Avec l'aide de Sentier Transcanadien, 110 millions de dollars ont déjà été investis. Nous avons besoin d'environ 20 millions de dollars supplémentaires pour le terminer. » En raccordant le dernier tronçon du sentier, Devon sera reliée au sud-ouest d'Edmonton; les six municipalités actionnaires du sentier et leurs quartiers seront ainsi entièrement reliés les uns aux autres. Kristine décrit l'importance de ce projet dans le cadre d'un réseau de sentiers plus vaste. « Nous sommes en pourparlers avec Sentier Transcanadien dans le sud-ouest pour qu'il nous aide à terminer le tronçon de 25 kilomètres, car éloigner les gens des routes est une priorité essentielle pour l'organisme aussi. Il n'existe actuellement aucun sentier [polyvalent] sécuritaire dans cette région. De nouveaux quartiers résidentiels voient le jour et les gens considèrent comme un atout le fait d'avoir des sentiers qui longent l'arrière de la propriété. » Avec le soutien de la ville d'Edmonton, la RVA peut plus facilement réaliser ses objectifs d'un réseau de sentiers entièrement connectés. Kristine explique que pour certaines nouvelles constructions résidentielles à Edmonton, la ville exige des promoteurs qu'ils prévoient dans leurs plans l'aménagement, à leurs frais, d'un raccordement au sentier.

« La vallée de la rivière est vraiment le centre emblématique de cette région, c'est impossible d'être ici et ne pas en être conscient! »

Kristine Archibald, directrice générale, River Valley Alliance

Pour en savoir plus sur le sentier Amisk Wacîw Mêskanaw, visitez :

<https://sentier.ca/explorez-la-carte>

<https://rivervalley.ab.ca/>

https://www.edmonton.ca/activities_parks_recreation/parks_rivervalley/river-valley-trail-maps

Veillez noter qu'un ou plusieurs sites Web sont en anglais.

L'intégration de l'accès au sentier dans l'aménagement résidentiel signifie que des jonctions plus petites à partir des quartiers résidentiels améliorent l'accès pour les résidents, favorisant une plus grande utilisation du sentier pour les loisirs ainsi que pour le transport actif. Kristine fait valoir la possibilité pour les résidents de sortir de chez eux et d'emprunter les sentiers reliant leur quartier au sentier Amisk Wacîw Mêskanaw. Les résidents utilisent le sentier de différentes manières, qu'il s'agisse de vélo à pneus surdimensionnés ou de raquettes en hiver, ou encore de trottinettes et de vélos électriques en été. Le sentier est accessible à longueur d'année à une grande variété d'usagers, explique-t-elle : « On peut y faire du vélo sans problème, on peut y marcher, y faire de la randonnée, et y faire de la course à pied en hiver. De nombreuses pistes de ski de fond damées y sont reliées. Les gens y font de la raquette et y promènent leur chien. [Le sentier traverse] des parcs, mais il est également relié au centre-ville. »

Protéger l'écosystème de la vallée fluviale, qui fait partie intégrante de la mission de la RVA, signifie préserver le parc du sentier et soutenir le réseau de parcs en tant que corridor écologique important. Kristine explique comment la mission de préservation bénéficie également aux usagers de sentiers. « Vous pouvez être sur le sentier et baigner dans la nature, même au milieu de la ville d'Edmonton. On ne voit pas les bâtiments, on n'entend pas la circulation. Il n'y a littéralement que les vieux arbres et la rivière qui coule à côté. » Cet accès à la nature et cette évasion du paysage urbain ont été particulièrement importants pendant la pandémie, lorsque les résidents cherchaient des moyens de sortir et de voir leur famille et leurs amis en toute sécurité. L'utilisation des sentiers a triplé pendant la pandémie et reste deux fois plus importante qu'avant 2020². Kristine en déduit que de nombreux résidents n'appréciaient pas pleinement le sentier auquel ils avaient accès dans leur propre cour, mais qu'ils en sont venus à lui attacher une grande importance.

Outre sa valeur pour les résidents de la région, le sentier Amisk Wacîw Mêskanaw attire également des visiteurs d'Edmonton à la recherche d'exploration en plein air. Kristine explique que la vallée est emblématique de la région et constitue un élément important de l'attrait de la ville pour les visiteurs. « Beaucoup de gens sont en quête d'une expérience authentique en plein air et c'est ce que la vallée de la rivière offre. S'il y a une chose qui définit notre région, c'est bien la vallée de la rivière et, bien sûr, le réseau de sentiers en est un élément clé. » Bien que la RVA n'ait pas encore obtenu les fonds nécessaires pour terminer le dernier tronçon du sentier au sud-ouest, elle reconnaît son importance pour les résidents, les visiteurs et l'écologie de la vallée. Avec près de 90 % des résidents déclarant que la nature et les parcs sont importants pour leur qualité de vie à Edmonton³, le sentier Amisk Wacîw Mêskanaw restera une infrastructure clé pour les résidents, une influence directrice sur le développement et un attrait touristique dans la région métropolitaine d'Edmonton.

2. Étude de cas sur le sentier Amisk Wacîw Mêskanaw de Sentier Transcanadien, entrevue avec Kristine Archibald. 8 mars 2023.

3. Sondage mené auprès des résidents, février 2021. Explore Edmonton, p. 5.

Sentier Amisk Wacîw Mêskanaw, Alb.
River Valley Alliance

« [Le sentier] relie des communautés et des quartiers très nombreux et très divers. Il s'agit d'un lien communautaire important et d'une voie de transport actif. C'est une véritable plaque tournante. »

Kristine Archibald,
directrice générale,
River Valley Alliance



SENTIER NEWFOUNDLAND T’RAILWAY

et sentiers locaux, de Corner Brook à Stephenville, T.-N.-L.

Retombées*



Environnement
0,2 M\$



Économie
7,2 M\$



Santé
1,8 M\$

*Ces chiffres représentent le tronçon du Sentier Transcanadien de Corner Brook à Stephenville.

Depuis plus de vingt ans, Ruth Forsey-Gale et son conjoint Paul Gale font découvrir aux résidents et aux visiteurs la beauté naturelle du sud-ouest de Terre-Neuve-et-Labrador. Propriétaires des chalets et du parc de VR Pirate’s Haven à Robinsons, le couple a fondé une entreprise prospère en combinant hébergement, hospitalité, excursions en VTT et hébergement pour véhicules de loisirs avec un accès direct au Newfoundland T’Railway. Après avoir quitté l’Ontario pour revenir à Terre-Neuve dans la fin des années 90, le couple a commencé à acquérir des terres pour établir une destination de vacances où motoneigistes, randonneurs, cyclistes, cavaliers, pêcheurs et groupes de randonneurs VTT en herbe pourraient trouver un hébergement familial, des repas faits maison et un lien avec la nature. L’emplacement est un élément clé de leur réussite. Pirate’s Haven se trouve directement sur le sentier Newfoundland T’Railway du Sentier Transcanadien — un sentier multiusage de 888 kilomètres le long d’une ancienne voie ferrée du Canadien National (CN), qui s’étend de Channel-Port aux Basques à St. John’s. Le sentier T’Railway traverse des paysages urbains, ruraux et

sauvages, suivant la côte ouest de l’île, longeant la rivière des Exploits vers le nord et bifurquant vers le sud le long de la côte de la baie de la Trinité vers la presqu’île Avalon. Au cours de la dernière décennie, le sentier T’Railway a gagné en popularité, attirant les randonneurs, les cyclistes, les cavaliers, les utilisateurs de véhicules motorisés en été, les skieurs de fond et les motoneigistes de tout le pays ainsi que des États-Unis. Aujourd’hui, Pirate’s Haven est une destination à Terre-Neuve grâce à sa proximité au T’Railway. Sa notoriété apporte des voyageurs et profite économiquement non seulement à l’établissement des Gale, mais également aux entreprises situées le long de la T’Railway à travers la province de Terre-Neuve. L’utilisation du sentier à longueur d’année est possible grâce à des associations telles que la Newfoundland and Labrador Snowmobile Federation, qui entretient le sentier en hiver le long des tronçons les plus ruraux du T’Railway qui longent la voie ferrée d’origine.

Dans des environnements urbains comme la ville de Corner Brook — où la voie ferrée a été recouverte à la suite de décennies de développement —, l’identification et l’utilisation du sentier sont devenues plus compliquées. Plus grande municipalité de la côte ouest de Terre-Neuve, Corner Brook est un important pôle commercial régional et une destination de tourisme de plein air. Elle est reliée au parc national du Gros-Morne, à la vallée pittoresque de Humber et à la baie des Îles. Cependant, l’alignement du sentier ne dessert pas les résidents et les visiteurs comme on s’y attendrait d’une destination commerciale et touristique telle que Corner Brook. Actuellement, lorsque le Sentier Transcanadien traverse la ville, son parcours englobe de manière incohérente des rues, des autoroutes, des accotements et des sentiers existants, ce qui limite la pratique de nombreuses activités hivernales et estivales, pour ceux qui ne sont pas à l’aise à l’idée de partager la route avec des véhicules. Reconnaisant l’importance du sentier pour les résidents et le tourisme local, la ville a entrepris en 2019 une étude sur le sentier polyvalent¹ afin de déterminer un itinéraire amélioré en adéquation avec le statut de destination régionale de la ville. Outre la détermination et la mise en œuvre d’un nouveau tracé du

1. « The Great Trail Multi-Use Trail Study, Final Draft Report », ville de Corner Brook, Le Grand Sentier, septembre 2019, p. 6.

« Nous avons bâti notre entreprise sur le T’Rail. C’est un énorme coup de pouce économique pour la communauté, pour les gens et pour la région. »

Ruth Forsey-Gale, propriétaire des chalets et du parc de VR Pirate’s Haven

sentier à travers Corner Brook, l’étude a mis en évidence la nécessité d’augmenter la signalisation le long du sentier, afin de le promouvoir tout en améliorant l’expérience des usagers actuels. Lors des réunions publiques concernant l’étude du sentier, il a été constaté qu’un grand nombre de résidents et de parties prenantes de la ville ne connaissaient pas le tracé actuel du sentier à travers Corner Brook, ce qui confirme la nécessité d’y améliorer la signalisation².

John Duffett, ancien résident de Terre-Neuve, passionné de cyclisme de longue distance et ingénieur mécanicien, a confirmé la nécessité d’augmenter la signalisation sur le sentier, non seulement à Corner Brook, mais aussi tout au long du tronçon provincial du sentier T’Railway. Ayant parcouru la totalité du sentier T’Railway de St. John’s à Channel-Port aux Basques, il affirme avoir dû se fier à lui-même pour rester sur la voie, en raison du manque de signalisation et d’identification sur le sentier. Lors de ses prochaines promenades sur le sentier T’Railway, John espère voir davantage de panneaux de signalisation pour orienter les usagers le long du parcours, tout en soulignant les possibilités pour eux d’emprunter les sentiers des réseaux adjacents et des communautés voisines. Tout comme John, les résidents de la ville de Corner Brook et les parties prenantes du sentier — dont plusieurs estiment qu’un meilleur tracé du sentier à travers la ville est avantageux à la fois pour les résidents et pour l’industrie touristique locale — souhaitent profiter d’un accès plus facile au réseau de sentiers³.

La ville de Corner Brook a commencé à apporter des améliorations à l’expérience de sentier en créant un nouveau tronçon de sentier hors route reliant le centre-ville de Corner Brook à la localité voisine de Mount Moriah, grâce à une combinaison de fonds provinciaux et de fonds offerts par Sentier Transcanadien. En cours d’aménagement, le sentier hors route accueillera des usagers de tous âges et de toutes capacités. Des panneaux de signalisation ainsi que des panneaux éducatifs axés sur l’histoire des communautés autochtones de Corner Brook y seront installés. Pour Samantha Young, technicienne en développement durable de la ville de Corner Brook, il s’agit là d’un élément essentiel de l’amélioration de l’identification des sentiers. Dans le but de relier les résidents et les visiteurs aux réseaux de sentiers de Corner Brook et aux sites terre-neuviens environnants, Samantha envisage d’améliorer la signalisation et l’infrastructure pour faciliter l’accès aux futurs sentiers et aux sentiers existants de la ville. « Ce sont deux choses qui nous manquent vraiment et qui seraient extrêmement utiles pour inciter les gens à utiliser ces réseaux. » Le réaménagement des sentiers demandera du temps. Toutefois, dans l’immédiat, Samantha voit en l’amélioration de la signalisation et de l’infrastructure des sentiers un moyen de les rendre plus accessibles à la collectivité tout en soutenant l’industrie touristique en pleine croissance de la région. Elle reconnaît que les personnes commencent à voir la valeur du sentier, et cet effort de visibilité aura des retombées importantes.

2. « The Great Trail Multi-Use Trail Study, Final Draft Report », ville de Corner Brook, Le Grand Sentier, septembre 2019, p. 26, 28.

3. Ibid., p. 25, 28.

Pour en savoir plus sur le sentier Newfoundland T’Railway, visitez :

<https://sentier.ca/explorez-la-carte>

<https://www.trailway.ca/>

Veillez noter qu’un ou plusieurs sites Web sont en anglais.

Sentier Newfoundland T’Railway, T.-N.-L.
Ruth Forsey-Gale





Alb.

Études de cas

SENTIER DE L'HÉRITAGE DES ROCHEUSES

de Canmore à Banff, Alb.

Retombées

Les retombées environnementales n'ont pas été modélisées, car cette étude de cas comprend des sentiers de typologies 5 à 7.



Économie
47,6 M\$



Santé
0,5 M\$

Pavé, polyvalent et hors route, le sentier de l'Héritage des Rocheuses s'étend sur 20 kilomètres entre Canmore et la ville de Banff et le parc national Banff, dans la vallée de la Bow, dans les montagnes Rocheuses de l'Alberta. Séparant en toute sécurité les usagers du sentier de l'autoroute Transcanadienne adjacente, le sentier de l'Héritage des Rocheuses constitue une solution de rechange à l'automobile et offre des vues exceptionnelles sur les montagnes environnantes. Il est ouvert de la mi-avril à la mi-octobre et accueille plus de 1 600 personnes par jour en période de pointe l'été¹. Des navetteurs, des voyageurs, des athlètes et des résidents en quête de loisirs le fréquentent. Aménagé en 2010 à l'occasion du 125^e anniversaire du parc national Banff, le sentier de trois mètres de large est relativement plat dans une région par ailleurs montagneuse, ce qui en fait une voie qui convient à tous les âges et à toutes les capacités.

Ken Campbell, directeur général récemment retraité du Banff Alpine Centre et des Wilderness Hostels de

1. Canmore (CA) Chiffres clés. EcoCounter, Eco-Totem. <https://data.eco-counter.com/public2/?id=100117698>.

Sentier de l'Héritage des Rocheuses, Alb.
Ken Campbell

HI Canada, parcourt le sentier de l'Héritage des Rocheuses depuis son ouverture il y a plus de dix ans. Amateur de vélo depuis toujours, Ken se rendait quotidiennement au travail sur deux roues avant la création du sentier entre Canmore et Banff. En l'absence de sentier, il devait rouler sur l'accotement de la route Transcanadienne, ce qui lui a valu une grave collision avec un véhicule, qui l'a envoyé à l'hôpital et a mis fin à ses déplacements à vélo pendant de nombreuses années. Une fois le sentier de l'Héritage des Rocheuses ouvert, il s'est senti à nouveau à l'aise de faire le trajet à vélo entre les deux villes. Ken se souvient de l'ouverture du sentier et de son retour aux déplacements à vélo. « J'ai emprunté le sentier et j'ai adoré. C'est fantastique – c'est sécuritaire et cela prend le même temps pour se rendre au travail [que si je me déplaçais en voiture]. Le sentier est pavé et facile à utiliser pour pratiquement tout le monde, quel que soit l'âge ou la capacité. » Au cours de ses trajets quotidiens, trois saisons durant au cours des 13 dernières années, Ken en a croisé des navetteurs, des athlètes s'entraînant en ski nordique, des planchistes, des randonneurs et de nombreux cyclistes.

Au cours de ses 30 années de service à HI Canada, Ken a eu d'innombrables échanges avec les clients et a eu l'occasion d'observer la façon dont ils utilisent les sentiers locaux. L'auberge étant située au cœur d'un parc national de 6 641 kilomètres carrés composé à 96 % d'espaces sauvages², Ken considère le sentier de l'Héritage des Rocheuses comme une belle occasion pour les clients qui sont à la recherche de leurs propres « aventures autogérées et autopropulsées », mais peut-être pas encore prêts à vivre une expérience en milieu sauvage en toute autonomie. En collaboration avec les magasins de location de vélos locaux, HI Canada fait la promotion du sentier comme un excellent moyen de parcourir la distance entre Banff et Canmore, ainsi que de sortir et d'admirer le paysage. Ken a à cœur d'inciter les gens à délaissier la voiture et à découvrir le plein air. « Il est beaucoup plus agréable de voir les montagnes depuis un vélo qu'à travers le pare-brise d'une voiture! »

2. « Learn About Banff. » Ville de Banff. <https://banff.ca/252/Learn-About-Banff>.

« J'ai emprunté le sentier et j'ai adoré. C'est fantastique – c'est sécuritaire et cela prend le même temps pour se rendre au travail [que si je me déplaçais en voiture]. »

Ken Campbell

Pour en savoir plus sur le sentier de l'Héritage des Rocheuses, visitez :

<https://sentier.ca/explorez-la-carte>

<https://parcs.canada.ca/pn-np/ab/banff/activ/cyclisme-biking/cyclismeroute-roadcycling/Heritage-Legacy>

Ken n'est pas le seul à Banff à souhaiter que les gens délaissent leur voiture au profit du vélo ou d'autres moyens de transport. Destination touristique majeure et site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, le parc national Banff accueille chaque année, selon les estimations, plus de quatre millions de visiteurs. La petite ville de Banff (8 305 habitants³) voit le nombre de ses résidents plus que quintupler pendant les mois occupés de l'été². À l'apogée de la période touristique chaque année, la ville est confrontée à de nombreux embouteillages, car les visiteurs, les travailleurs et les résidents utilisent des véhicules pour se rendre dans la ville. Une récente étude de Parcs Canada sur le transport durable dans la région de Banff et la vallée de la Bow estime que des accès tels que le sentier de l'Héritage des Rocheuses constituent un moyen de réduire les embouteillages. En promouvant les transports actifs, en soutenant la location de vélos et de trottinettes auprès des entreprises locales et en créant des corridors de transport actif, la région s'efforce de gérer de façon durable la circulation dans le parc⁴.

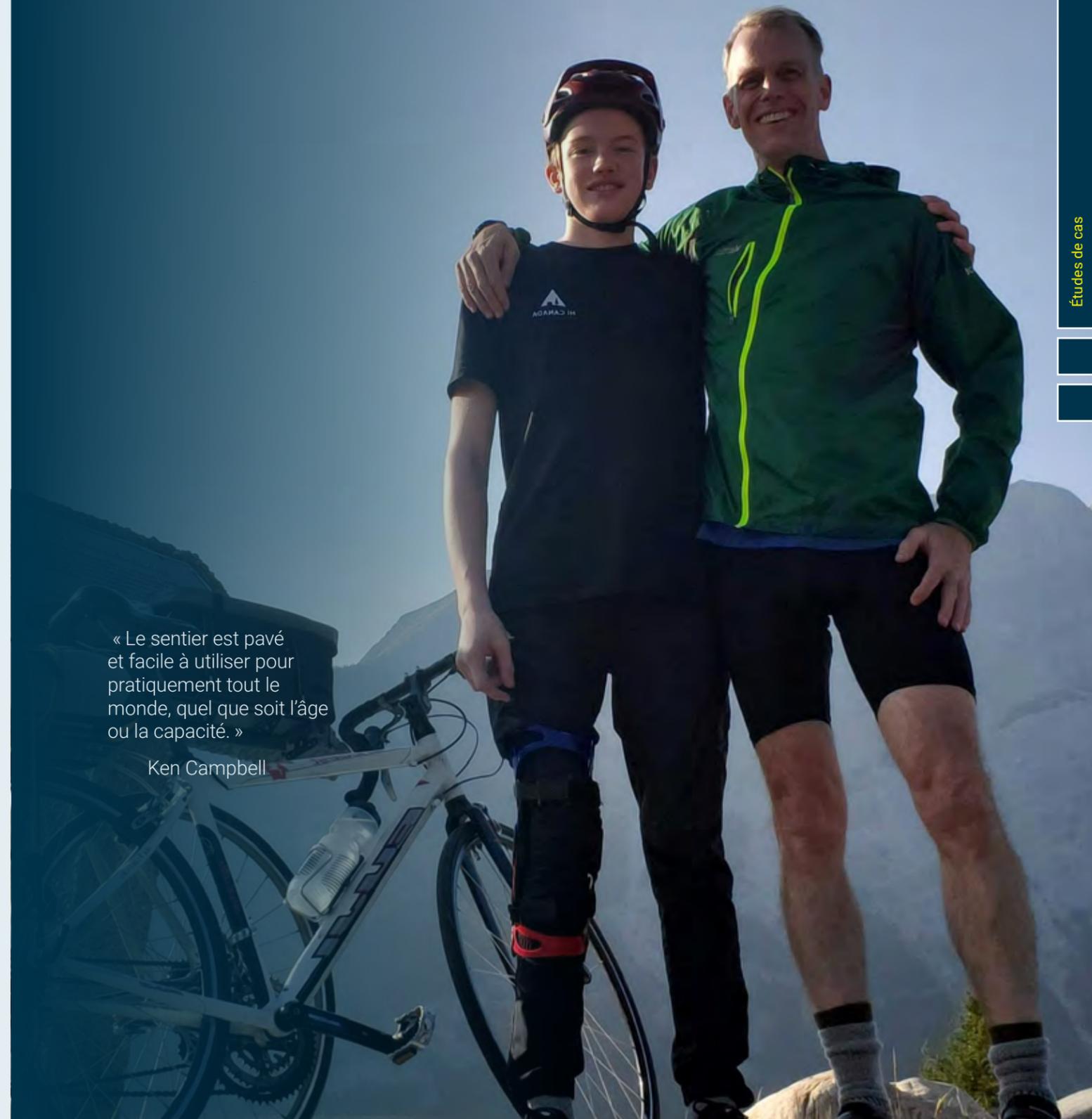
En 2020, dans le cadre d'un effort continu visant à réduire la circulation automobile et à encourager la pratique du vélo dans le parc, Parcs Canada a lancé un programme pilote au nord de la ville de Banff, sur la route 1A/promenade de la Vallée-de-la-Bow, qui prévoit la fermeture saisonnière d'une partie de la route panoramique aux véhicules à essence. Cette fermeture saisonnière a pour but d'offrir aux cyclistes et aux randonneurs un espace où ils peuvent se promener de mai à juin et de nouveau en septembre, sans avoir à partager la route avec des véhicules, et à la faune et à la flore, une petite pause. Grâce aux compteurs de passages installés le long de la promenade, Parcs Canada est en mesure de comparer la fréquentation sur la voie du programme pilote fermée à la circulation et celle sur le sentier de l'Héritage des Rocheuses. Révélant une popularité presque égale, les compteurs ont enregistré 34 000 passages sur la promenade de la Vallée-de-la-Bow et 32 357 sur le sentier de l'Héritage des Rocheuses pendant les mois de mai et juin 2022⁵. Au terme du programme pilote de la promenade de la Vallée-de-la-Bow en 2024, les amateurs de vélo comme Ken espèrent que la demande et la popularité qui auront résulté de la fermeture de routes donneront lieu à l'aménagement d'autres sentiers polyvalents dans la vallée de la Bow. Offrir des options sûres et accessibles pour les loisirs, les déplacements quotidiens et les voyages, tout en faisant en sorte que les usagers du sentier restent actifs en toute sécurité, s'inscrit dans le cadre des initiatives de durabilité du parc.

3. Profil du recensement, Recensement de la population de 2021, Banff, Alberta [Centre de population]. Statistique Canada. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&SearchText=banff&DGUIDlist=2021S05100040&GENDERlist=1,2,3&STATISTIClist=1,4&HEADERlist=0>.

4. Groupe consultatif d'experts sur le transport durable des personnes dans la vallée de la Bow, août 2022. Agence Parcs Canada. <https://parcs.canada.ca/pn-np/ab/banff/info/gestion-management/involved/transport-movement/groupe-consultatif-advisory-panel>.

5. « Bow Valley Parkway closure keeping pace with cyclist volumes on Legacy Trail. » CBC News. <https://www.cbc.ca/news/canada/calgary/bow-valley-parkway-banff-alberta-1.6683509>.

Sentier de l'Héritage des Rocheuses, Alb.
Ken Campbell



« Le sentier est pavé et facile à utiliser pour pratiquement tout le monde, quel que soit l'âge ou la capacité. »

Ken Campbell



Sentier Rum Runners, N.-É.
Sweet Ride Cycling

Études de cas

SENTIER RUM RUNNERS

de Halifax à Lunenburg, N.-É.

Retombées



Environnement
0,5 M\$



Économie
15,5 M\$



Santé
3,2 M\$

Le sentier de destination de la Nouvelle-Écosse

Pour la petite ville de Mahone Bay, le sentier Rum Runners revêt une grande importance. En tant que sentier de destination désigné de la Nouvelle-Écosse, le sentier Rum Runners fait partie à la fois du Sentier Transcanadien national et du réseau cyclable Blue Route, une initiative provinciale visant à créer un réseau continu d'infrastructures cyclables. Comprenant sept segments et long de 120 kilomètres, le réseau de sentiers est une destination pour un large éventail d'utilisateurs, des résidents aux voyageurs régionaux et internationaux. S'étendant du nord-est de la capitale provinciale, Halifax au sud-ouest de la ville portuaire de Lunenburg, classée au patrimoine mondial de l'UNESCO, ce sentier ferroviaire polyvalent propose un parcours confortable sur une voie plane et hors route durant les quatre saisons. Marcheurs, randonneurs, coureurs ou cyclistes, skieurs de fond, raquetteurs, motoneigistes ou vépésistes (« fat bikers »); le sentier relie les usagers à des dizaines de parcs, de plages et de sentiers de randonnée à

proximité, ainsi qu'à des restaurants, des magasins et des attractions dans les communautés côtières adjacentes de la côte sud.

Pour les résidents de Mahone Bay, le sentier constitue un espace sûr où les écoles locales peuvent s'entraîner au cross-country et à l'athlétisme, où les résidents peuvent s'évader dans la nature et où les visiteurs peuvent explorer la côte sud. Rosemary MacEachern, propriétaire de Sweet Ride Cycling, situé à moins d'un kilomètre du sentier, observe depuis les premières loges la façon dont le sentier sert les résidents, les visiteurs et les propriétaires d'entreprises locales. Après avoir ouvert Sweet Ride Cycling en 2012, elle a rapidement compris l'importance de participer au réseau de sentiers et l'impact qu'aurait cette infrastructure régionale sur son entreprise. Aujourd'hui présidente de la Bay to Bay Trail Association et membre du conseil d'administration depuis huit ans, elle promeut le sentier non seulement comme une destination de loisirs et d'exercice, mais aussi en raison des avantages que la fréquentation du sentier apporte aux entreprises voisines.

Magasin de vente, de location et de réparation de vélos, Sweet Ride Cycling est en contact direct avec de nombreux usagers du sentier. On peut y acheter des vélos neufs, faire réparer des pneus crevés ou louer des vélos à la journée ou à la semaine. Avant la pandémie, Rosemary avait commencé à constater une augmentation substantielle de son activité de location, soit une hausse de 160 % de 2017 au début 2020. Le sentier gagnait en popularité et attirait des visiteurs de la région et d'ailleurs. Si la pandémie a temporairement freiné la location de vélos, les ventes de vélos, elles, sont demeurées constantes. Alors que les habitudes de voyage ressemblent de plus en plus à ce qu'elles étaient avant la pandémie, Rosemary remarque que des visiteurs planifient leurs vacances en fonction du sentier. « [Les visiteurs] choisissent leur hébergement en fonction de l'accessibilité au sentier. C'est ce que nous constatons régulièrement. »

Au-delà de l'hébergement, Rosemary constate que les cafés et les restaurants de la ville en profitent également. Les cafés sont une destination populaire pour les visiteurs et les usagers locaux du sentier; en effet, les stationnements et les rues regorgent de bicyclettes et de voitures équipées de porte-vélos. « Ici, en ville, les cafés se portent très bien

« [Le sentier Rum Runners] représente un atout important pour l'infrastructure économique de Mahone Bay. »

Rosemary MacEachern, propriétaire de Sweet Ride Cycling

grâce aux cyclistes. » Rosemary a également commencé à voir apparaître de nouvelles entreprises le long du sentier, des petits restaurants ou des comptoirs de commandes à emporter. Elle remarque que le monde des affaires prend conscience que le sentier est de plus en plus utilisé à l'échelle locale et qu'il attire des visiteurs en ville. « Tout le monde reconnaît qu'il y a beaucoup plus de trafic sur [le sentier], qu'il s'agisse de marcheurs, de cyclistes ou d'autres usagers. »

Si Rosemary voit quelques visiteurs se rendre à Mahone Bay pour marcher ou faire de la randonnée sur le sentier et dans les parcs, ce sont surtout les cyclistes qui s'y rendent. Alors que les déplacements régionaux augmentent à nouveau, Rosemary voit revenir les vacanciers adeptes du sentier, les cyclistes de 55 à 65 ans qui planifient leurs voyages en fonction du sentier. Puisque le sentier ferroviaire se trouve hors route, à l'écart de la circulation automobile, ces cyclistes se sentent plus en sécurité et plus à l'aise, explique-t-elle. Avec la popularité croissante des vélos électriques et le programme de rabais Electrify de la Nouvelle-Écosse, qui offre 500 dollars aux acheteurs de nouveaux vélos électriques, Rosemary a vu les ventes de vélos électriques augmenter, en particulier auprès des cyclistes passionnés plus âgés. Le répit que procurent les vélos électriques aux cyclistes qui les utilisent leur permet de suivre le rythme de leur groupe et d'envisager des trajets plus longs, avec la possibilité de s'arrêter dans plusieurs villes le long du sentier Rum Runners.

Bien que la saison touristique de Mahone Bay batte son plein pendant les mois d'été, soit juillet et août, Rosemary observe une tendance croissante à la pratique du cyclisme hivernal sur le sentier avec l'arrivée sur le marché des vélos à pneus surdimensionnés. Les pneus de ces vélos mesurent de 3,5 à 5 pouces de large et permettent aux cyclistes de s'attaquer à des terrains plus difficiles, comme les plages de sable, la neige, la boue ou un sentier de VTT typique. Afin d'accroître et de promouvoir l'utilisation du sentier en hiver, Sweet Ride Cycling organise une randonnée en vélo à pneus surdimensionnés tous les samedis matin de novembre à mars. Le trajet emprunte des tronçons du sentier ferroviaire reliés à des pistes de VTT qui mènent vers la forêt. Rosemary y voit près de 30 personnes chaque samedi, dont 75 % parcourent 10 kilomètres ou plus pour se rendre à Mahone Bay et participer à l'événement. Après la randonnée, le groupe de cyclistes s'attarde en ville, remplissant les cafés locaux. Rosemary estime qu'il s'agit d'un « coup de pouce important à l'infrastructure économique de Mahone Bay ». Même si le vélo à pneus surdimensionnés a considérablement augmenté le trafic hivernal sur le sentier, Rosemary a souligné l'attrait plus universel du vélo. « Le vélo à pneus surdimensionnés est très bien adapté aux sentiers ferroviaires de la côte sud de la Nouvelle-Écosse, car [les cyclistes] peuvent rouler dans toutes les conditions, que les routes soient couvertes de gros gravier, de sable, de boue, de glace ou de neige compactée, ou encore qu'elles soient pleines d'ornières. » Des promenades hivernales dans la neige aux promenades estivales le long des rives sablonneuses, le cyclisme sur le sentier Rum Runners renforce l'attrait « quatre saisons » du réseau de sentiers ainsi que la communauté d'affaires locale de Mahone Bay.

Pour en savoir plus sur le sentier Rum Runners, visitez :

<https://sentier.ca/explorez-la-carte>

<https://destinationtrailsnovascotia.com/trails/rum-runners-trail/>

Veillez noter qu'un ou plusieurs sites Web sont en anglais.

Sentier Rum Runners, N.-É.
Sweet Ride Cycling





Ali Tawfiq, Unsplash.com

ANNEXES

ANNEXE A

MÉTHODOLOGIE

Un résumé complet de notre méthodologie est fourni dans la version plus longue du rapport technique remis à Sentier Transcanadien réalisé par Econsult Solutions, inc. (ESI).

Services environnementaux

Pour quantifier les retombées des services environnementaux, ESI a calculé la variation de l'occupation du sol par le réseau et a appliqué les valeurs associées à chacun des services écosystémiques offerts à proximité des tronçons des typologies de sentiers en milieux urbains et péri-urbains. Les valeurs monétaires approximatives accordées à l'aspect économique de chacun de ces services sont fondées sur des estimations revues par des pairs de la valeur par acre. Ces estimations de la valeur totale représentent les coûts évités en raison de l'absence d'obligation de reproduire artificiellement les services écosystémiques actuellement fournis par le Sentier Transcanadien.

Santé publique

Pour calculer les retombées du réseau pour la santé publique, ESI a utilisé les données de Statistique Canada, ainsi que les données du sondage Léger commissionné par Sentier Transcanadien afin d'obtenir une estimation des usagers fréquents du Sentier et des adultes actifs. Des mesures tirées des Directives canadiennes en matière de mouvement sur *24-Hour Movement Guidelines for Adults* et de l'article *Health Care Costs of Physical Inactivity in Canadian Adults* (coûts des soins de santé engendrés par l'inactivité physique des adultes canadiens) ont été utilisées pour quantifier la valeur estimée d'un mode de vie actif. ESI a également évalué les avantages de l'activité physique pour la santé mentale en s'appuyant sur les données de l'étude *The Life and Economic Impact of Major Mental Illnesses in Canada* (L'incidence des maladies mentales majeures sur la vie et l'économie au Canada). De plus amples détails sur cette méthodologie se trouvent dans le rapport technique.

Modélisation des retombées économiques

Les estimations des retombées économiques, des emplois et de la rémunération des employés calculées dans le cadre de cette étude sont basées sur les données fournies par le sondage Léger de Sentier Transcanadien concernant les dépenses locales. Les données ont été examinées par ESI afin de vérifier qu'il s'agissait de dépenses raisonnables. À l'aide de ces données, ESI a estimé l'activité économique potentielle résultant des dépenses des résidents et des visiteurs au moment où ils accèdent au Sentier en utilisant les multiplicateurs de Statistique Canada, un modèle entrées-sorties classique, pour quantifier les retombées sur le pays. Les modèles entrées-sorties établissent des liens entre les industries et prévoient l'ampleur et la composition des retombées d'un dollar dépensé dans un secteur sur l'ensemble des industries. Selon ce modèle, les retombées économiques totales du Sentier Transcanadien représentent la somme des activités directes analysées (dépenses locales des usagers) et des effets indirects et induits générés par cet investissement direct.

RETOMBÉES PAR PROVINCE ET TERRITOIRE

Détails des retombées sur le plan des dépenses locales

	Sorties (M\$)			Salaires (M\$)			Emplois		
	Directs	Indirects et induits	Total'	Directs	Indirects et induits	Total'	Directs	Indirects et induits	Total'
Alberta	1 730 \$	1 200 \$	2 930 \$	630 \$	270 \$	900 \$	21 100	5 300	26 500
Colombie-Britannique	1 880 \$	1 360 \$	3 240 \$	640 \$	320 \$	960 \$	23 000	7 700	30 700
Manitoba	290 \$	160 \$	450 \$	100 \$	40 \$	130 \$	3 900	900	4 800
Nouveau-Brunswick	190 \$	110 \$	290 \$	70 \$	20 \$	90 \$	2 800	600	3 400
Terre-Neuve-et-Labrador	130 \$	70 \$	200 \$	40 \$	20 \$	60 \$	1 600	400	2 000
Nouvelle-Écosse	290 \$	170 \$	460 \$	100 \$	40 \$	140 \$	4 100	1 000	5 100
Nunavut†	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ontario	5 230 \$	4 610 \$	9 840 \$	1 850 \$	1 110 \$	2 960 \$	66 800	23 300	90 100
Île-du-Prince-Édouard	50 \$	20 \$	70 \$	10 \$	0 \$	20 \$	600	100	800
Québec	2 990 \$	2 280 \$	5 270 \$	1 060 \$	530 \$	1 590 \$	41 300	12 800	54 200
Saskatchewan	230 \$	130 \$	360 \$	80 \$	30 \$	110 \$	3 300	700	4 000
Total*	13 010 \$	10 100 \$	23 100 \$	4 580 \$	2 370 \$	6 950 \$	168 600	52 900	221 500

Source : Econsult Solutions, inc. (2022).

Détails des retombées pour la santé publique

	Estimation des économies en matière de soins de santé réalisées dans le cas des adultes physiquement actifs (M\$)	Estimation des économies en matière de coûts liés à l'absentéisme réalisées dans le cas des adultes physiquement actifs (M\$)	Économies en matière de coûts liés à la santé mentale (M\$)	Total* (M\$)
Alberta	211 \$	89,2 \$	6,0 \$	306 \$
Colombie-Britannique	218 \$	79,8 \$	8,3 \$	306 \$
Manitoba	32 \$	10,9 \$	1,9 \$	44 \$
Nouveau-Brunswick	21 \$	6,4 \$	1,2 \$	29 \$
Terre-Neuve-et-Labrador	15 \$	4,2 \$	0,8 \$	20 \$
Nouvelle-Écosse	32 \$	10,0 \$	1,8 \$	44 \$
Nunavut†	-	-	-	-
Ontario	681 \$	249,4 \$	26,2 \$	957 \$
Île-du-Prince-Édouard	5 \$	1,8 \$	0,3 \$	7 \$
Québec	436 \$	158,4 \$	15,0 \$	609 \$
Saskatchewan	25 \$	9,5 \$	1,3 \$	36 \$
Total*	1 677 \$	619,4 \$	62,6 \$	2,359 \$

Source : Econsult Solutions, inc. (2022).

* Les totaux peuvent ne pas correspondre à la somme en raison des arrondissements.

† Les tronçons du Sentier Transcanadien au sein du Nunavut ne correspondaient pas aux typologies examinées dans cette analyse et ont donc été exclus.

RETOMBÉES PAR SENTIER VISÉ PAR UNE ÉTUDE DE CAS

Détails des retombées sur le plan des dépenses locales

	Sorties (M\$)			Salaires (M\$)			Emplois		
	Directs	Indirects et induits	Total'	Directs	Indirects et induits	Total'	Directs	Indirects et induits	Total'
Sentier Newfoundland T'Railway (Corner Brook)	15,0 \$	6,8 \$	21,8 \$	4,8 \$	1,8 \$	6,5 \$	160	40	200
Sentier Amisk Wacîw Mëskanaw	85,8 \$	59,2 \$	145,0 \$	31,3 \$	13,1 \$	44,4 \$	1 040	265	1 305
Sentier régional Galloping Goose	76,6 \$	54,4 \$	131,0 \$	25,8 \$	12,9 \$	38,7 \$	915	310	1 225
Sentier Rossburn Subdivision	2,0 \$	1,1 \$	3,1 \$	0,6 \$	0,2 \$	0,8 \$	20	5	25
Véloroute des Grandes-Fourches	29,6 \$	22,1 \$	51,7 \$	10,4 \$	5,1 \$	15,6 \$	395	125	520
Sentier de l'Héritage des Rocheuses	29,5 \$	18,1 \$	47,6 \$	9,6 \$	4,2 \$	13,8 \$	290	85	375
Great Lakes Waterfront Trail	47,3 \$	41,7 \$	89,0 \$	16,8 \$	10,0 \$	26,9 \$	605	210	815
P'tit Train du Nord†	s. o.	s. o.	68,1 \$	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	920
Sentier Martin Goodman/Great Lakes Waterfront Trail	333,0 \$	288,2 \$	621,2 \$	116,4 \$	69,8 \$	186,1 \$	4 095	1 460	5 555
Sentier Rum Runners	9,8 \$	5,7 \$	15,5 \$	3,4 \$	1,3 \$	4,7 \$	140	35	175
Total*	806,5 \$	620,5 \$	1 427,0 \$	273,1 \$	147,5 \$	420,6 \$	9 570	3 235	12 805

Source : Econsult Solutions, inc. (2022).

Détails des retombées pour la santé publique

	Estimation des économies en matière de soins de santé réalisées dans le cas des adultes physiquement actifs (M\$)	Estimation des économies en matière de coûts liés à l'absentéisme réalisées dans le cas des adultes physiquement actifs (M\$)	Économies en matière de coûts liés à la santé mentale (M\$)	Total* (M\$)
Sentier Newfoundland T'Railway (Corner Brook)	1,8 \$	0,5 \$	0,0 \$	2,3 \$
Sentier Amisk Wacîw Mëskanaw	2,7 \$	1,2 \$	0,0 \$	3,9 \$
Sentier régional Galloping Goose	5,0 \$	1,9 \$	0,1 \$	6,9 \$
Sentier Rossburn Subdivision	0,1 \$	0,0 \$	0,0 \$	0,1 \$
Véloroute des Grandes-Fourches	3,3 \$	1,2 \$	0,1 \$	4,6 \$
Sentier de l'Héritage des Rocheuses	0,4 \$	0,2 \$	0,0 \$	0,5 \$
Great Lakes Waterfront Trail	1,9 \$	0,7 \$	0,0 \$	2,7 \$
P'tit Train du Nord	7,2 \$	2,7 \$	0,1 \$	10,0 \$
Sentier Martin Goodman/Great Lakes Waterfront Trail	10,9 \$	4,1 \$	0,2 \$	15,2 \$
Sentier Rum Runners	2,3 \$	0,8 \$	0,0 \$	3,2 \$
Total*	35,5 \$	13,2 \$	0,6 \$	49,4 \$

Source : Econsult Solutions, inc. (2022).

* Les totaux peuvent ne pas correspondre à la somme en raison des arrondissements.

† Calculs réalisés par la firme de consultants québécoise BC2 dans le cadre de l'étude sur l'impact économique du parc linéaire Le P'tit Train du Nord de 2023 : 68,1 millions de dollars, 920 emplois.

DÉFINITIONS DES TYPOLOGIES DE SENTIERS

1. Les sentiers de la catégorie des **sentiers réservés dans des grandes villes** sont des réseaux de sentiers de courte distance, des sentiers locaux, des tronçons protégés ou à faible stress de sentiers de longue distance et des pistes cyclables sur route protégées dans des agglomérations urbaines. Ils sont accessibles au plus grand nombre, peu importe l'âge et la capacité, et sont normalement les plus fréquentés de tous. Ce type de sentier est utilisé par les résidents, les navetteurs et les visiteurs.

2. Les sentiers de la catégorie des **itinéraires sur route dans des grandes villes** sont généralement des tronçons routiers de courte distance qui font partie de réseaux de sentiers plus importants et des tronçons routiers dépourvus d'infrastructure cyclable dans des agglomérations urbaines, y compris des pistes cyclables non protégées. Ils sont normalement utilisés de façon modérée à importante par les résidents, les navetteurs et les visiteurs.

3. Les sentiers de la catégorie des **sentiers réservés dans des petites à moyennes municipalités** peuvent faire partie d'un sentier d'excursion de longue distance dans une localité ou d'un sentier local plus court. Ils accueillent les vélos et les piétons sur des chemins, des corridors verts ou des sentiers polyvalents et des pistes cyclables protégées, ce qui permet une utilisation par le plus grand nombre, peu importe l'âge et la capacité. Ces sentiers sont normalement utilisés de façon modérée par les résidents.

4. Les sentiers de la catégorie des **itinéraires sur route dans des petites à moyennes municipalités** peuvent faire partie d'un itinéraire d'excursion de longue distance dans une localité. Ces sentiers sont très peu aménagés pour les vélos, à l'exception des accotements sur les routes. Ils sont normalement moins utilisés par les résidents.

5. Les sentiers de la catégorie des **sentiers de longue distance en milieu naturel/rural** sont des itinéraires de longue distance qui sont protégés/séparés de la circulation automobile. Ils sont situés en dehors des centres urbains, des agglomérations de taille petite ou moyenne et dans des zones de développement limité ou en région agricole. Ces sentiers accueillent les cyclistes et les piétons sur des chemins, des corridors verts ou des sentiers polyvalents et des pistes cyclables protégées. Ils sont normalement utilisés de façon modérée par les amateurs de randonnées de longue distance et les résidents.

6. Les sentiers de la catégorie des **itinéraires sur route de longue distance en milieu naturel/rural** sont des itinéraires situés en dehors des centres urbains, des agglomérations de taille petite ou moyenne et dans des zones de développement limité ou en région agricole. Ces sentiers ne comportent que très peu ou pas d'aménagements spécifiques pour les vélos, à l'exception peut-être des accotements sur les routes. Ils sont normalement utilisés de façon modérée ou faible surtout par les randonneurs de longue distance et de façon encore plus limitée par les résidents.

7. Les sentiers classés de la catégorie des **itinéraires de longue distance en milieu naturel/rural** en toute autonomie sont des sentiers de longue distance formés d'un mélange de sentiers sur route et de sentiers protégés. Ils sont situés dans la nature, loin des centres de population, et ne disposent généralement pas d'aménagements spécifiques pour les vélos, à l'exception des sentiers plus accidentés et peut-être des accotements sur les routes. Ces sentiers sont généralement très peu utilisés, et surtout par des randonneurs de longue distance autonomes, et ils offrent une topographie plus variée.

À PROPOS DE L'ÉQUIPE DE CONSULTANTS

Econsult Solutions

Econsult Solutions fournit aux entreprises et aux décideurs publics des services-conseils dans les domaines de l'économie urbaine, de l'économie immobilière, du transport, des infrastructures publiques, du développement, des politiques et des finances publiques, du développement des communautés et des quartiers, de la planification, ainsi que des services de témoins experts en cas de litige.

L'équipe d'économistes et de planificateurs de l'ESI ont complété plusieurs études pour quantifier les retombées économiques, environnementales et de santé publique des réseaux de sentiers à travers les États-Unis. Parmi ces projets, citons :

- Capital Trails Network, Washington, région métropolitaine de Washington
- Central Ohio Greenways, comté de Franklin, Ohio
- ECWRPC Bike and Pedestrian Infrastructure, centre-est du Wisconsin
- Schuylkill Banks Trail, Philadelphie, Pennsylvanie
- East Coast Greenway
- Delaware River Trail, Philadelphie, Pennsylvanie

NV5

NV5 est un cabinet international multidisciplinaire de planification et de conception spécialisé dans la création de lieux durables et la valorisation des communautés locales. Les planificateurs et les ingénieurs du NV5 ont réalisé de nombreux plans directeurs de sentiers, des études de routage et de faisabilité, des plans conceptuels et des conceptions finales de sentiers à travers le nord de l'Amérique et dans l'ensemble des transects urbains, de banlieues urbaines et ruraux. Parmi ces projets, citons :

- Manhattan Waterfront Greenway, ville de New York
- Delaware River Trail, Philadelphia, Pennsylvanie
- Historic Columbia River Highway Trail, Oregon
- Legacy Trail, Nouveau-Mexique
- Morris Canal Greenway Feasibility Study, New Jersey
- Quantifying the Impact of Completing the East Coast Greenway in the Delaware River Watershed: Delaware, New Jersey, Pennsylvanie



Village de Haines Junction, Yn
Michael Schmidt



Sentier Transcanadien

300-321, rue de la Commune Ouest
Montréal, Québec H2Y 2E1

N° d'enregistrement d'organisme de bienfaisance 829708403RR0001