



## Utilisation du sentier

Sur le tronçon A, on circule habituellement à vélo, à vélo électrique ou en véhicule tout-terrain (VTT).

Parmi les principales destinations le long du sentier, citons l'Université du Yukon et Porter Creek. Plus au nord, les destinations récréatives sont, entre autres, Takhini Hot Springs, Bean North Coffee Roasting Co. et Muktuk Adventures.

Aucun grand projet n'est prévu prochainement le long de la route.

## Principaux défis

Les principaux défis du tronçon A sont les suivants :

- Des sections du tronçon doivent être réduites à une largeur de 3 m, comparativement à la largeur normale de 4 m.
- Le sentier est entrecoupé à 4 endroits, soit par une halte pour camionneurs, un sentier de VTT et deux intersections.
- Certaines sections en pente abrupte exigent un déplacement du sentier.



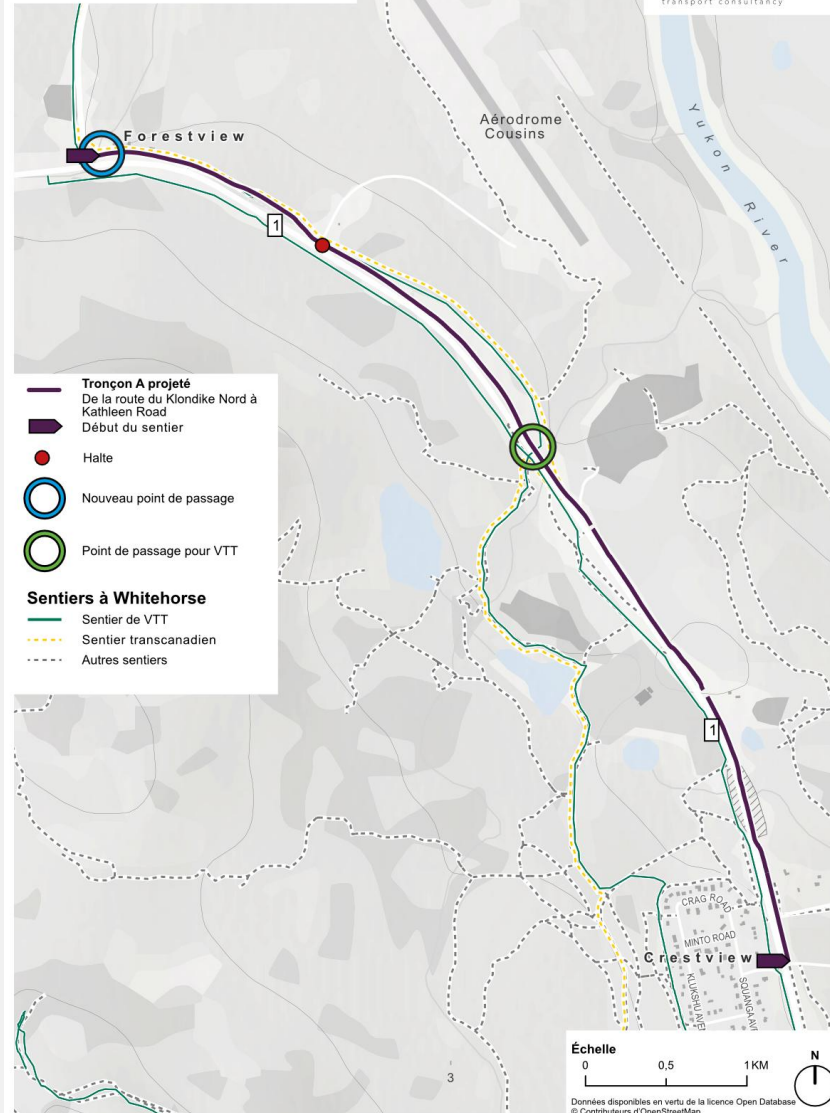
## Conception proposée

On propose d'aligner le sentier sur le côté est de la route afin de réduire le nombre de croisements. On suggère un sentier d'une largeur de 4 m dans la mesure du possible. La largeur sera réduite à 3 m sur environ 800 m d'espace restreint et de pente abrupte. Le sentier de VTT distinct réservé aux véhicules motorisés sera conservé.

En raison du rétrécissement du sentier sur ce tronçon et de sa proximité avec la route (à l'intérieur de la zone tampon de 6 m prévue pour le déneigement), des opérations de déneigement adaptées devront être mises en place.

On propose l'aménagement d'un nouveau point de passage à la route du Klondike. Ce point de passage supplémentaire permettrait d'assurer la sécurité à l'endroit où le sentier croise le sentier de VTT entre l'aérodrome de Cousins et Cobalt Construction Inc.

## CORRIDOR DE WHITEHORSE SENTIER PROJETÉ (TRONÇON A)





## Utilisation du sentier

Sur le tronçon B, on circule habituellement à pied, à vélo, à vélo électrique ou en véhicule tout-terrain (VTT). Parmi les principales destinations le long du sentier, citons les installations de Porter Creek.

Deux projets d'aménagement des Premières Nations sont prévus à Porter Creek, des côtés est et ouest de la route.



## Principaux défis

Les principaux défis du tronçon B sont les suivants :

- Des sections du tronçon doivent être réduites à une largeur de 3 m, comparativement à la largeur normale de 4 m.
- Le sentier est entrecoupé à 5 endroits par des voies d'accès et de plus grandes intersections.
- Des travaux de terrassement mineurs pourraient devoir être faits à 4 sections pour les rendre accessibles à tous les utilisateurs du sentier.

Il convient de noter que le gouvernement du Yukon a décidé de ne pas élargir à 2 voies la route entre la rue Centennial et Kathleen Road.



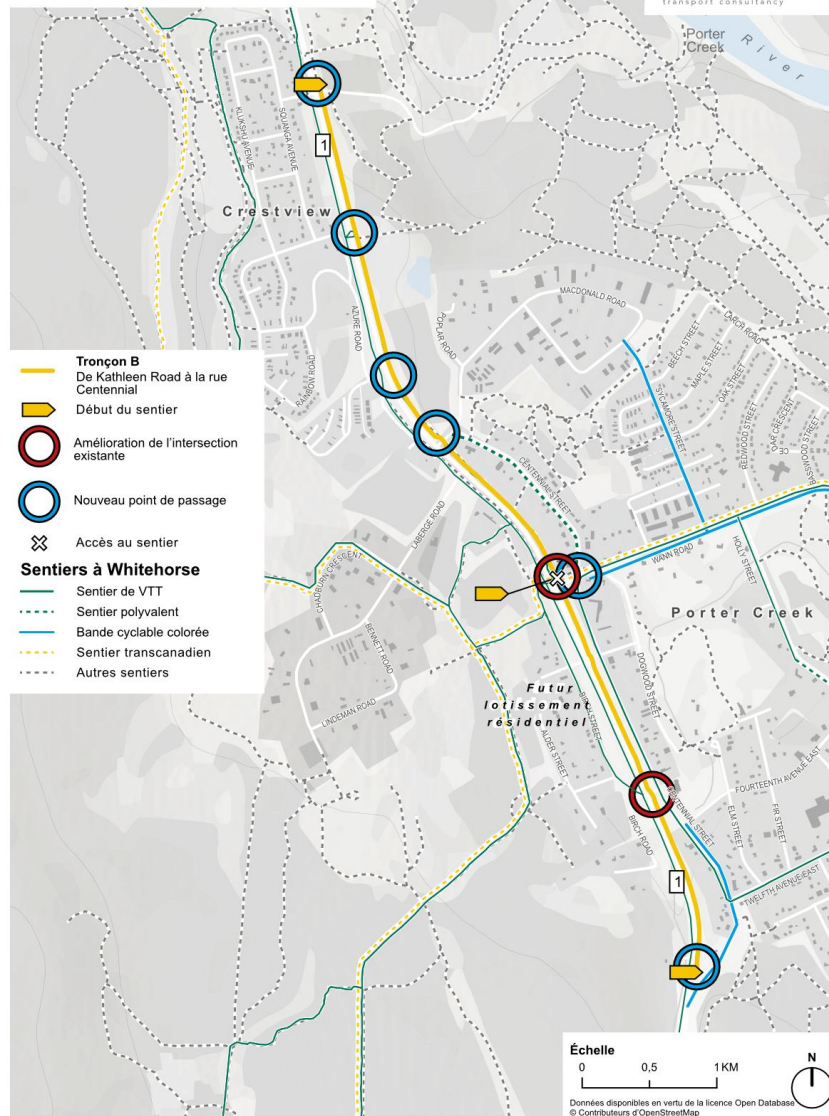
## Conception proposée

On propose d'aligner le sentier de 4 m de largeur sur le côté est de la route, adjacent au sentier de VTT existant (qui sera conservé). On propose également de prolonger le sentier existant du côté ouest de la route. Ce prolongement serait effectué le long de Birch Road, entre les intersections de Wann Road et de la 15<sup>e</sup> Avenue.

En raison de l'emplacement du sentier sur ce tronçon, des considérations relatives à la sécurité routière doivent être prises en compte, comme l'installation de barrières sur la route.

Les principaux points de passage se trouvent à l'intersection de Wann Road, au nord de la 15<sup>e</sup> Avenue, à l'intersection de Kathleen Road, à l'intersection de Rainbow Road, au sud de Azure Road et au nord de la rue Centennial.

## CORRIDOR DE WHITEHORSE SENTIER PROJÉTÉ (TRONÇON B)





## Utilisation du sentier

Sur le tronçon C, on circule habituellement à pied, à vélo, à vélo électrique ou en véhicule tout-terrain (VTT). Les principales destinations le long du sentier sont les quartiers de Kopper King et de Takhini (les gens qui y habitent se rendent au centre-ville) et le réseau de sentiers du mont McIntyre, du côté ouest de la route.



## Principaux défis

Les principaux défis du tronçon C sont les suivants :

- Des sections du tronçon doivent être réduites à une largeur de 3 m, comparativement à la largeur normale de 4 m.
- De War Eagle Way à la station-service de Kopper King, il pourrait être nécessaire d'éloigner le sentier de la route (à 15,5 m de la route, comparativement à la distance habituelle de 6 m).
- Ce tronçon du sentier est entrecoupé par l'intersection de Two Mile Hill ainsi que par un stationnement.
- Le déneigement et l'entreposage de la neige pourraient poser un problème aux endroits où le sentier est proche de la route.



## Conception proposée

On propose que le sentier demeure du côté est de la route. On suggère un sentier d'une largeur de 4 m dans la mesure du possible. La largeur du sentier sera réduite à 3 m sur environ 300 m près du ruisseau McIntyre et sur environ 650 m le long du canyon Rabbit's Foot.

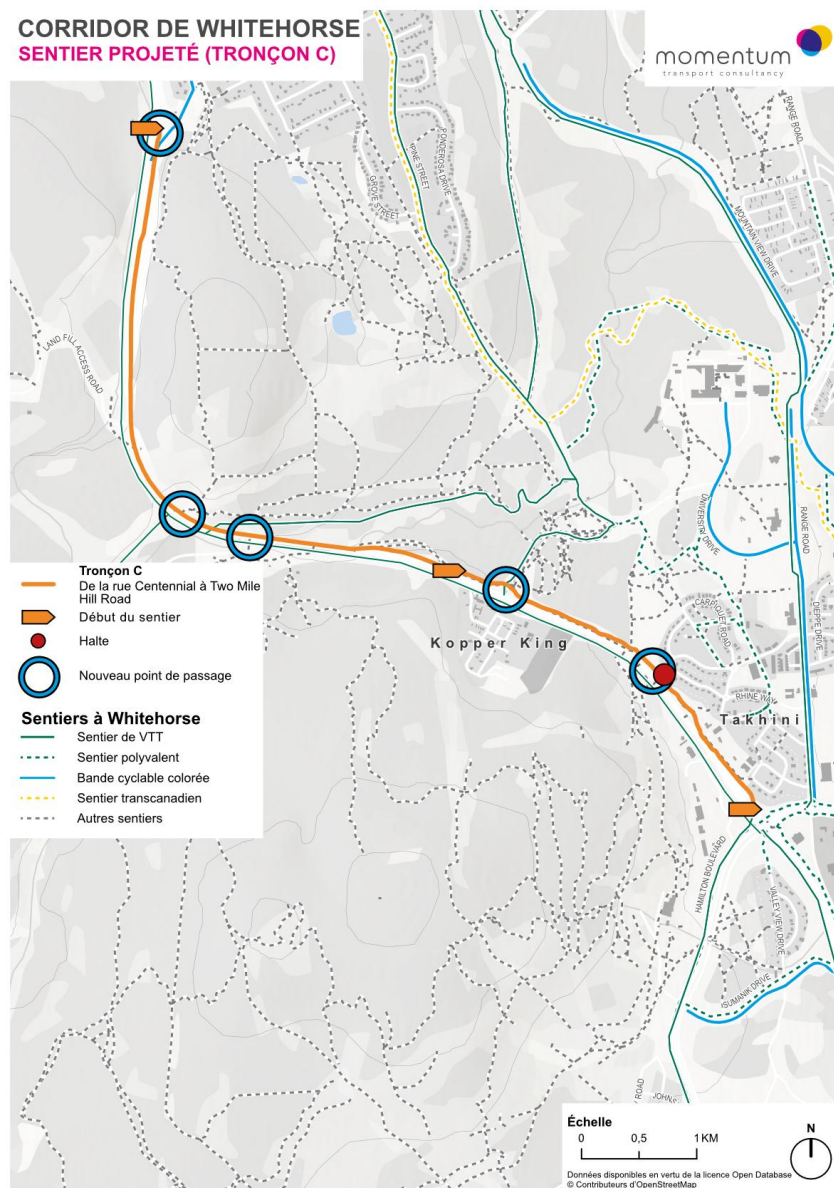
Le sentier de VTT distinct réservé aux véhicules motorisés qui traverse la rue Pine sera conservé. Comme il n'y a pas d'espace pour un sentier de VTT du côté ouest du canyon, l'accès au canyon à partir du sentier sera réservé aux adeptes du transport actif.

Plusieurs mesures d'atténuation sont proposées pour réduire la vitesse des véhicules et améliorer la sécurité sur le sentier, comme le réaménagement paysager et l'installation de bandes rugueuses et de barrières de sécurité.

Il convient de noter que le canyon Rabbit's Foot est une priorité absolue dans la réalisation du plan de sentier compte tenu des préoccupations en matière de sécurité routière et des priorités dont ont fait part les membres de la collectivité.

Les principaux points de passage se trouvent à l'intersection de Fish Lake Road, à l'intersection de War Eagle Road, à Kopper King et dans le quartier Takhini.

## CORRIDOR DE WHITEHORSE SENTIER PROJETÉ (TRONÇON C)





## Utilisation du sentier

Sur le tronçon D, on circule habituellement à pied, à vélo, à vélo électrique ou en véhicule tout-terrain (VTT). Il s'agit du tronçon le plus achalandé du sentier, puisqu'il longe le centre-ville de Whitehorse. Le lien est-ouest est particulièrement important sur ce tronçon, notamment étant donné le projet d'aménagement prévu du côté ouest de la route.

Plusieurs améliorations routières pourraient être envisagées à l'avenir (indépendamment de ce plan de sentier), soit :

1. un point de passage à la hauteur de Two Mile Hill (extrémité nord du tronçon D);
2. un point de passage à la hauteur de Robert Service Way (extrémité sud du tronçon D).



## Principaux défis

Les principaux défis du tronçon D sont les suivants :

- L'emprise étroite près de l'aéroport ne permet pas de respecter la distance habituelle de 6 m prévue pour le déneigement.
- Ce tronçon est entrecoupé par 5 intersections et par le poste de pesage de Whitehorse.



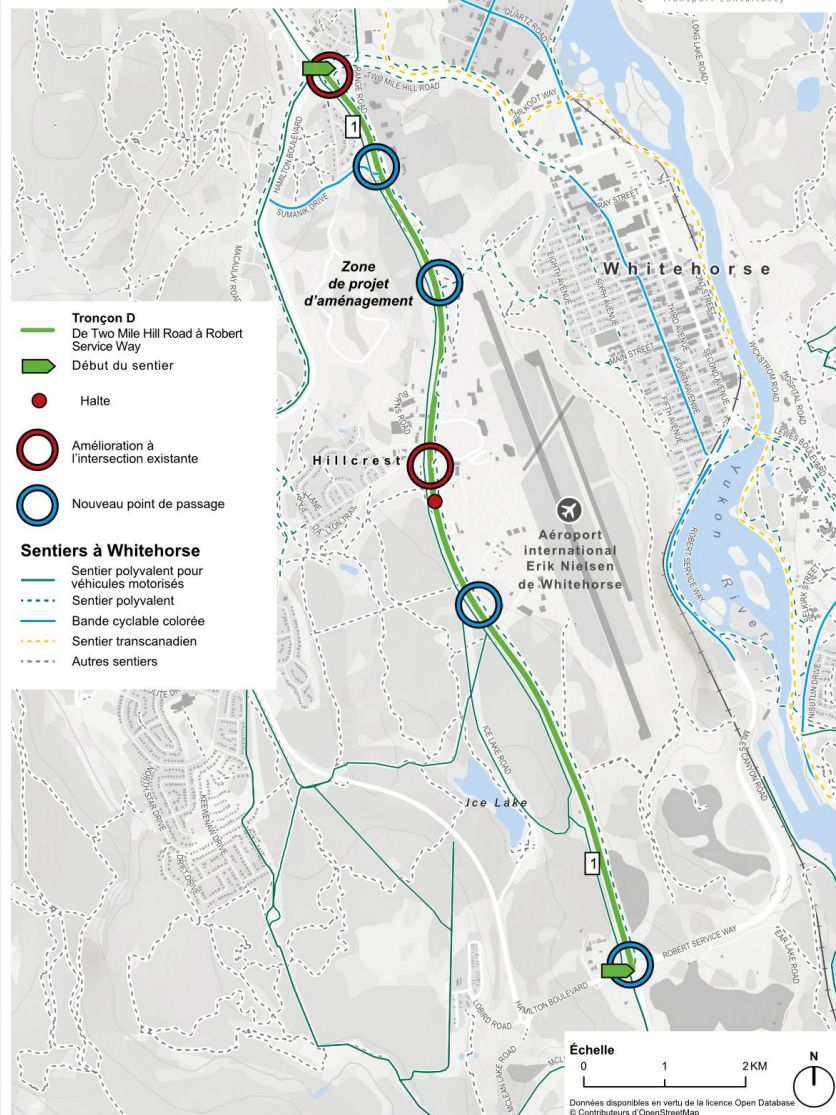
## Conception proposée

On propose d'aligner le sentier sur le côté est de la route. On suggère d'aménager un sentier de 4 m de largeur le long de ce tronçon.

Afin de réduire l'ampleur des principaux défis, le plan de sentier recommande d'améliorer la signalisation sur le sentier et d'élever le sentier de manière à créer un trottoir continu (et ainsi réduire la vitesse des véhicules et la présence de gravier sur le sentier). De plus, la portion du sentier qui se trouve près de l'aéroport nécessitera des opérations de déneigement adaptées (puisque le sentier se trouve dans la zone tampon requise de 6 m).

Les principaux points de passage se trouvent sur Two Mile Hill, à l'intersection de Sumanik Drive, à l'intersection de Hillcrest Drive, au nord de Hillcrest, à l'intersection de Ice Lake Road et à l'intersection de Robert Service Way. L'ajout de 2 autres points de passage permettra d'assurer la sécurité à l'endroit où le sentier croise Range Road et Burns Road.

## CORRIDOR DE WHITEHORSE SENTIER PROJETÉ (TRONÇON D)





## Utilisation du sentier

Les personnes qui circulent sur le tronçon E sont habituellement à vélo, à vélo électrique ou en véhicule tout-terrain (VTT). Parmi les principales destinations le long du sentier, citons des écoles, le mont Sima et le canyon Miles. Les projets d'aménagement prévus le long du tronçon comprennent le secteur de croissance sud du côté ouest de la route et l'expansion de MacRae.

## Principaux défis

Les principaux défis du tronçon E sont les suivants :

- Des sections du tronçon doivent être réduites à une largeur de 3 m, comparativement à la largeur normale de 4 m.
- La présence de ruisseaux fait qu'on doit accorder une attention particulière au drainage le long de la route et du sentier.
- Ce tronçon est entrecoupé par 14 voies d'accès et 10 intersections.
- Les fortes déclivités pourraient exiger des travaux de terrassement pour rendre le sentier accessible à tous les utilisateurs.



## Conception proposée

On propose d'aligner le sentier sur le côté est de la route, où il y a moins de variations de déclivité. On suggère un sentier d'une largeur de 4 m dans la mesure du possible. La largeur sera réduite à 3 m sur environ 9 km d'espace restreint et de pente abrupte. Le sentier de VTT distinct réservé aux véhicules motorisés sera conservé du côté ouest de la route.

Pour que la déclivité soit acceptable, il pourrait être nécessaire de rapprocher le sentier de la route dans la mesure du possible ou d'effectuer des travaux de terrassement pour réduire la pente et assurer l'accessibilité pour tous les utilisateurs.

Les principaux points de passage se trouvent à l'intersection de Miles Canyon Road, à l'intersection de Mount Sima Road, au chemin de fer, à l'intersection de Cronkhite Road/Nansen Drive, à l'intersection de Fireweed Drive et à l'intersection de la route de Carcross.

## CORRIDOR DE WHITEHORSE SENTIER PROJETÉ (TRONÇON E)

