



**ÉTAT DE SITUATION ET DE RACCORDEMENT  
DES VOIES CYCLABLES DE LA MONTEREGIE EST**

Rapport final

11477

16 janvier 2012



**DAA**

460, rue McGill  
Montréal (Québec) H2Y 2H2  
Téléphone : (514) 954-5375  
Télécopieur : (514) 954-5345  
[dbrisebois@groupeibidaa.com](mailto:dbrisebois@groupeibidaa.com)

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1. INTRODUCTION</b> .....	<b>1</b>
<b>2. CARACTÉRISATION DU RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT</b> .....	<b>4</b>
2.1 Carte 1 Réseau des voies cyclables.....	5
2.2 Carte 2 Typologies des voies cyclables.....	6
2.3 Carte 3 Services complémentaires offerts en bordure des voies cyclables.....	7
2.4 Tableau synthèse des voies cyclables existantes.....	8
<b>3. RÉSEAU CYCLABLE PLANIFIÉ ET SOUHAITÉ</b> .....	<b>10</b>
3.1 MRC d'Acton.....	10
3.2 MRC Brome-Missisquoi.....	11
3.3 MRC de Rouville.....	12
3.4 MRC de Pierre-De Saurel.....	12
3.5 MRC des Maskoutains.....	13
3.6 MRC de La Vallée-du-Richelieu.....	14
3.7 MRC du Haut-Richelieu.....	14
3.8 MRC de Marguerite-D'Youville.....	15
3.9 MRC de La Haute-Yamaska.....	15
3.10 Voies cyclables souhaité par les régions limitrophes.....	16
3.11 Carte 4 Réseaux existants, planifiés et souhaités.....	18
<b>4. PROBLÉMATIQUES</b> .....	<b>19</b>
4.1 Secteurs problématiques.....	19
4.2 Problématiques à l'ensemble du territoire de la Montérégie Est.....	23
<b>5. TRONÇONS À COMPLÉTER</b> .....	<b>27</b>
5.1 Secteur nord.....	27
5.2 Secteur sud.....	28
5.3 Secteur ouest.....	29
5.4 Secteur est.....	29
5.5 Secteur centre.....	30
<b>6. RÉFÉRENCES</b> .....	<b>32</b>
<b>7. ANNEXES</b> .....	<b>36</b>
Annexe 1 – Organisations et clubs de cyclistes.....	36

## 1. INTRODUCTION

### *Mise en contexte*

Depuis la création de la Route Verte, l'intérêt déjà existant pour les voies cyclables s'est accru au Québec. Dans un souci d'encourager le cyclotourisme et le transport actif, les MRC et les municipalités se sont engagées à développer leur réseau cyclable. En plus des axes 1, 2 et 4 de la Route Verte presque complétés, l'axe 3 a reçu son homologation. D'autres voies cyclables régionales sont aussi planifiées sur le territoire comme la Route du Richelieu. Le réseau cyclable des MRC de la Montérégie Est n'a toutefois pas été planifié d'une façon globale mais plutôt d'une façon éclatée. Il en résulte aujourd'hui une certaine discontinuité et un manque de lien afin de desservir l'ensemble du territoire.

Dans ce contexte, la CRÉ Montérégie Est a jugé nécessaire de produire un état de la situation des voies cyclables existantes et planifiées. Cette démarche vise à doter la CRÉ Montérégie Est d'une vision globale de son réseau cyclable. L'élaboration du plan visera les objectifs suivants :

- Définir et distinguer les voies cyclables locales des voies cyclables régionales;
- Établir un constat de l'état de ces voies cyclables et des services qui y sont offerts;
- Proposer un plan de raccordement des voies cyclables à réaliser pour relier les voies interrégionales et nationales entre elles.

Ce rapport présente l'état de situation et les raccordements planifiés et souhaités des voies cyclables.

### *Lexique*

**Voies cyclables :** Les voies cyclables ont été classées selon les quatre types d'aménagement reconnus par le Ministère des Transports (MTQ). Cette section renferme les définitions du MTQ<sup>1</sup>. Les voies cyclables se divisent en quatre types :

- *Accotements asphaltés :* Les accotements asphaltés des routes permettent aux cyclistes de partager la route avec les automobilistes et les camionneurs. La largeur de ces accotements varie de 1 à 1,75 m. Ils sont délimités par une ligne blanche, et les cyclistes y circulent dans le même sens que les autres véhicules.
- *Bandes cyclables :* Les bandes cyclables sont des voies aménagées en milieu urbain, en bordure de la chaussée. Elles sont réservées à l'usage exclusif des cyclistes et sont délimitées par des marques au sol ou par des aménagements physiques. Il est à noter que les bandes bidirectionnelles avec ou sans délinéateurs ne répondent plus aux normes en vigueur du MTQ.
- *Chaussées désignées :* Les chaussées désignées sont des itinéraires aménagés sur des rues ou des routes à faible débit, où la circulation est lente, et qui sont reconnues comme voies cyclables. Elles ne comportent pas de corridors réservés aux cyclistes, mais uniquement des panneaux de signalisation. De plus, le pictogramme représentant un vélo peint sur la chaussée rappelle aux automobilistes et aux cyclistes qu'ils partagent la même chaussée.

---

<sup>1</sup> Les voies cyclables répondent aux critères d'aménagements spécifiés dans le chapitre 15 du *Tome I – Conception des voies cyclables* ainsi que le chapitre 7 du *Tome V – Signalisation des voies cyclables* du MTQ.

- **Pistes cyclables :** Les pistes cyclables sont des voies spécialement aménagées pour les cyclistes et sont à l'écart de toute circulation automobile. Elles peuvent être réservées à l'usage exclusif des cyclistes ou être accessibles à d'autres usages tels la marche et le patin à roues alignées. Les pistes cyclables comportent toujours des panneaux de signalisation et, le cas échéant, des marques sur la chaussée semblables à celles que l'on trouve sur les routes.

### **Autres terminologies**

**Réseau national :** Voies cyclables correspondant à la Route Verte. Le projet de la Route Verte vise la mise sur pied d'un circuit cyclable de 4361 km à la grandeur du Québec. La Route Verte est une idée originale de Vélo Québec, réalisée avec le ministère des Transports, le gouvernement du Québec et des partenaires régionaux. Le territoire de la Montérégie Est est traversé par les axes 1, 2, 3 et 4 du réseau.

**Itinéraire cyclable :** Les itinéraires cyclables sont des circuits promus sur route de niveau supérieur ou local. Ces circuits ne sont pas validés selon les normes de sécurité du MTQ.

**DJMA :** Acronyme pour « débit journalier moyen annuel », le DJMA est une estimation du débit journalier pour une journée moyenne pour l'année 2008 (la plus récente disponible). Ce débit est calculé pour le total des deux directions de circulation.

**Lien interrégional :** Endroit où une voie cyclable permet de passer de la région d'étude – la Montérégie Est – à une région périphérique, notamment la Vallée du Haut-Saint-Laurent, Longueuil, Lanaudière, les Cantons-de-l'Est, le Centre-du-Québec, les États de New York et du Vermont.

**Lien intrarégional :** Endroit où une voie cyclable permet de passer d'une MRC faisant partie de la région d'étude – la Montérégie Est – à une autre MRC du même territoire.

**Réseau régional ou interrégional :** Voie cyclable ou ensemble de voies cyclables sur le territoire d'une MRC de la Montérégie Est. Par exemple, La Route des Champs est un réseau régional.

**Réseau supralocal :** Voie cyclable ou ensemble de voies cyclables qui créent des liens entre des municipalités sur le territoire de la Montérégie Est ou d'une région périphérique et dont la planification relève des municipalités locales.

**Transport collectif :** Le transport collectif comporte le train de banlieue et l'autobus intermunicipal. Il est parfois possible d'accueillir les vélos dans les gares ou les terminus d'autobus, ce qui crée un potentiel d'intermodalité entre les deux modes de déplacement.

**Tronçon (de voie cyclable) planifié :** Un tronçon de voie cyclable planifié est officiellement prévu dans le programme de la MRC ou des municipalités concernées. La position des élus est affirmée dans des documents de planification officielle, tel un schéma d'aménagement, un plan d'urbanisme, une politique du vélo. Sans être responsable de la réalisation dudit tronçon, la MRC prévoit que le tronçon répondra aux normes d'aménagement et de signalisation du MTQ applicables aux voies cyclables.

**Tronçon (de voie cyclable) souhaité :** Un tronçon souhaité n'est pas intégré dans les planifications locale et régionale. Il s'agit souvent des suggestions et des idées de l'administration de la MRC ou de la CRÉ Montérégie Est (ex. : La Route du Richelieu). Ces

propositions de tracés n'ont pas encore reçu l'approbation officielle des élus à travers des documents de planification officielle.

**Voie cyclable périphérique** : Voie cyclable qui se situe à l'extérieur de la Montérégie Est et qui sillonne une région périphérique, notamment la Vallée du Haut-Saint-Laurent, Longueuil, Lanaudière, les Cantons-de-l'Est, le Centre-du-Québec, les États de New York et du Vermont.

**Voie multi-usage** : Une voie multi-usage est non exclusive aux vélos, souvent ouverte aux autres types de circulation non motorisée (marche, patin à roues, ...) et, parfois, à des véhicules motorisés (véhicules tout terrain). Parfois aussi appelées « circuits verts ».

\* \* \*

#### *Note au lecteur*

Dans le cadre de cette analyse, les activités hivernales (ski de fond, raquette, motoneige, ...) ne sont pas prises en compte puisqu'elles ne résultent pas en un partage de la voie cyclable avec les cyclistes.

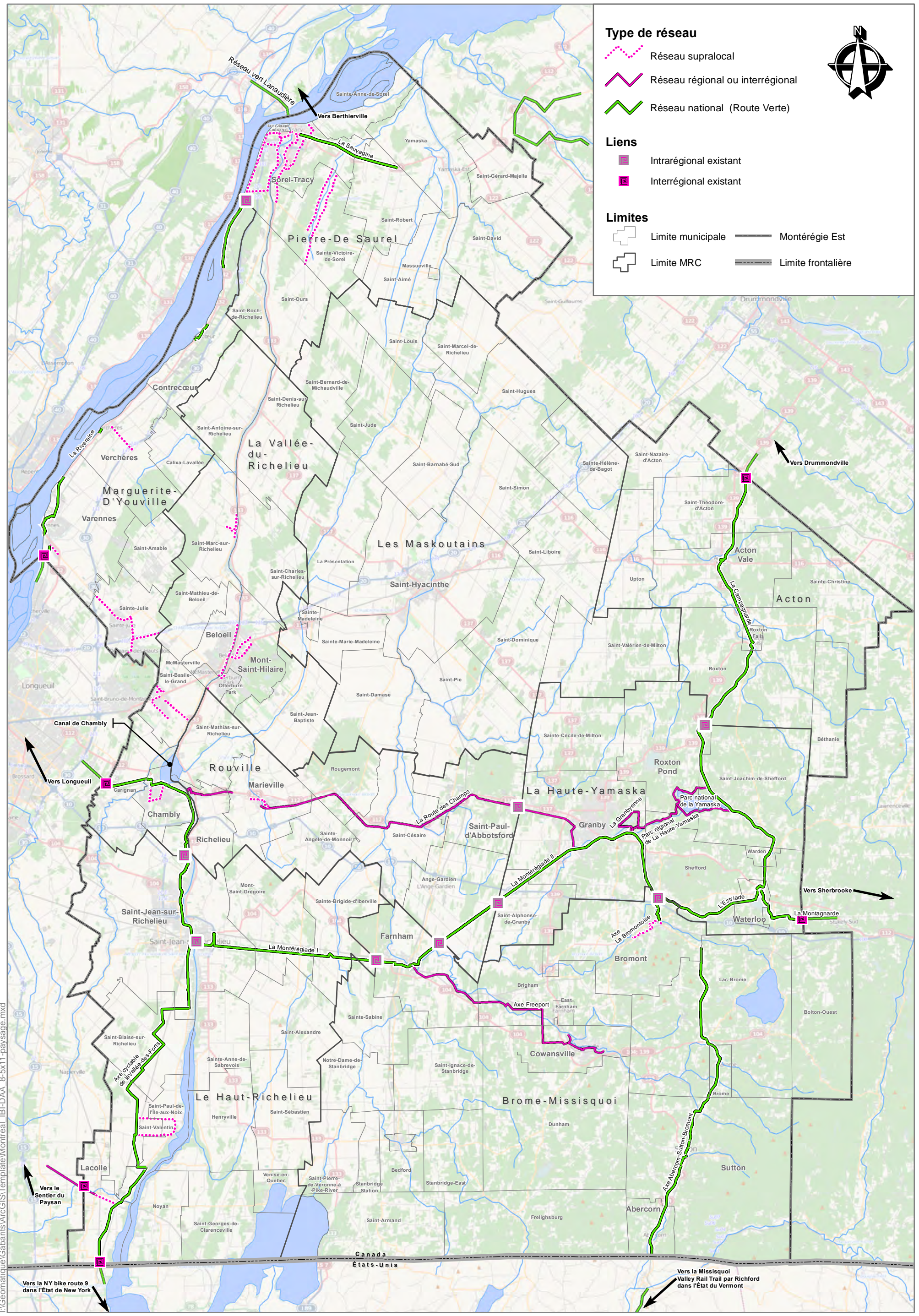
Aussi, l'état de situation des voies cyclables de la Montérégie Est se base essentiellement sur les données fournies par les MRC et offices de tourisme concernés. Cet état de situation n'a pas fait l'objet d'une validation terrain de notre part des voies cyclables existantes pour évaluer le respect des normes d'aménagement et de signalisation dictées par le MTQ.

## 2. CARACTÉRISATION DU RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT




Pour analyser le réseau cyclable existant, nous présentons trois cartes thématiques :

- La Carte 1 présente les **Réseau des voies cyclables**;
- La Carte 2 présente les **Typologies des voies cyclables**;
- Et la Carte 3 montre les **Services complémentaires offerts en bordure des voies cyclables** (dans un rayon de 500 mètres de part et d'autre des voies cyclables).



Dans un deuxième temps, nous présentons sous forme d'un tableau synthèse l'analyse de chacune des voies cyclables nationales, régionales ou interrégionales qui parcourent le territoire de la Montérégie Est.







**Type de réseau**

-  Réseau supralocal
-  Réseau régional ou interrégional
-  Réseau national (Route Verte)

**Liens**

-  Intrarégional existant
-  Interrégional existant

**Limites**

-  Limite municipale
-  Montérégie Est
-  Limite MRC
-  Limite frontalière



I:\Geomatique\Gabarits\ArcGIS\Template\Montreal\_IBI-DAA\_8-5x11-paysage.mxd

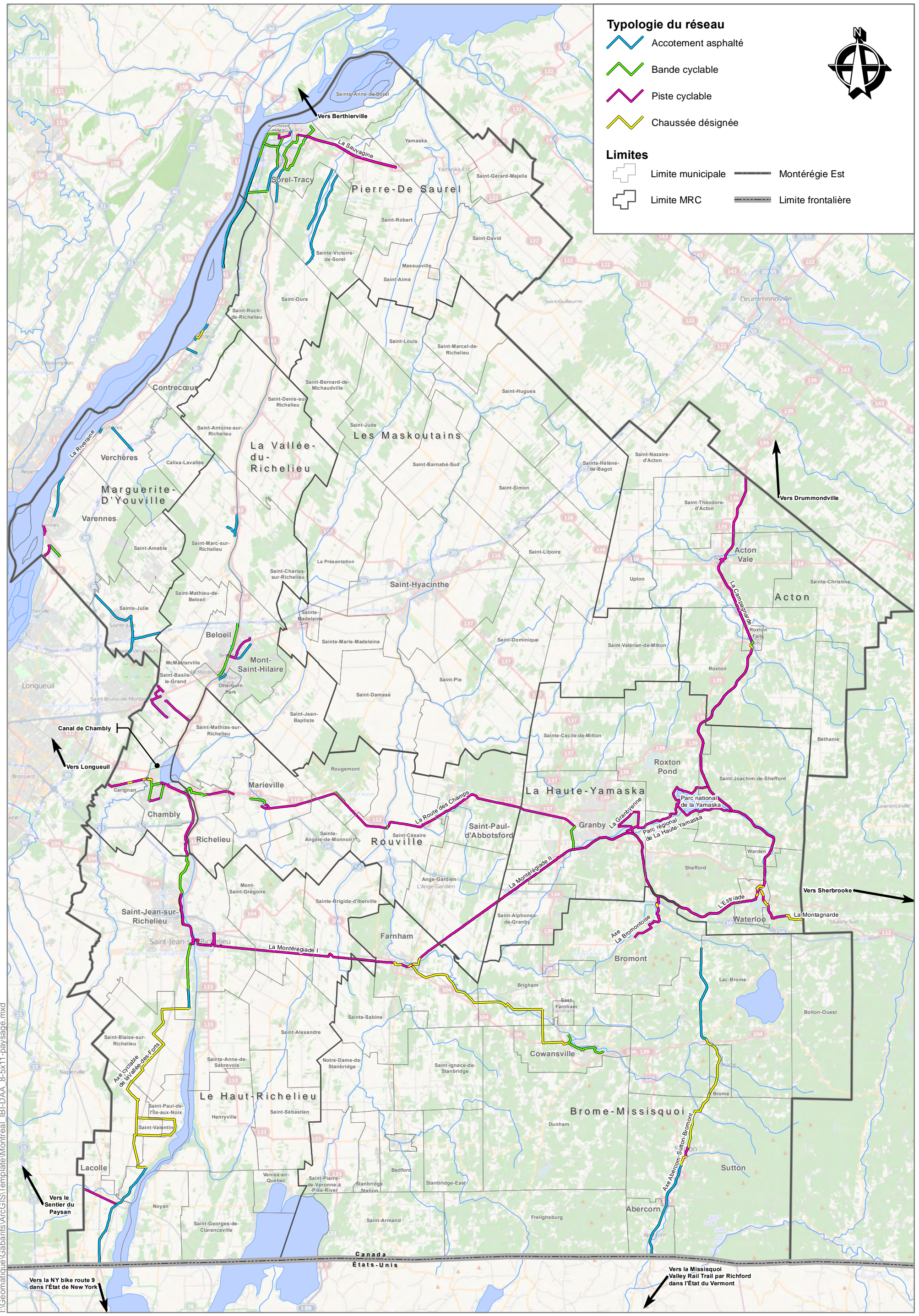
1:350 000  
0 5 10 20 30 km



**RÉSEAU DES VOIES CYCLABLES CRÉ-MONTÉRÉGIE EST**  
État de situation et de raccordements des voies cyclables de la Montérégie Est  
Carte 1



Projet : 11477 16 janvier 2012



**Typologie du réseau**

- Accotement asphalté
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- Chaussée désignée

**Limites**

- Limite municipale
- Montérégie Est
- Limite MRC
- Limite frontalière



I:\Geomatique\Gabarits\ArcGIS\Template\Montreal\_IBI-DAA\_8-5x11-paysage.mxd

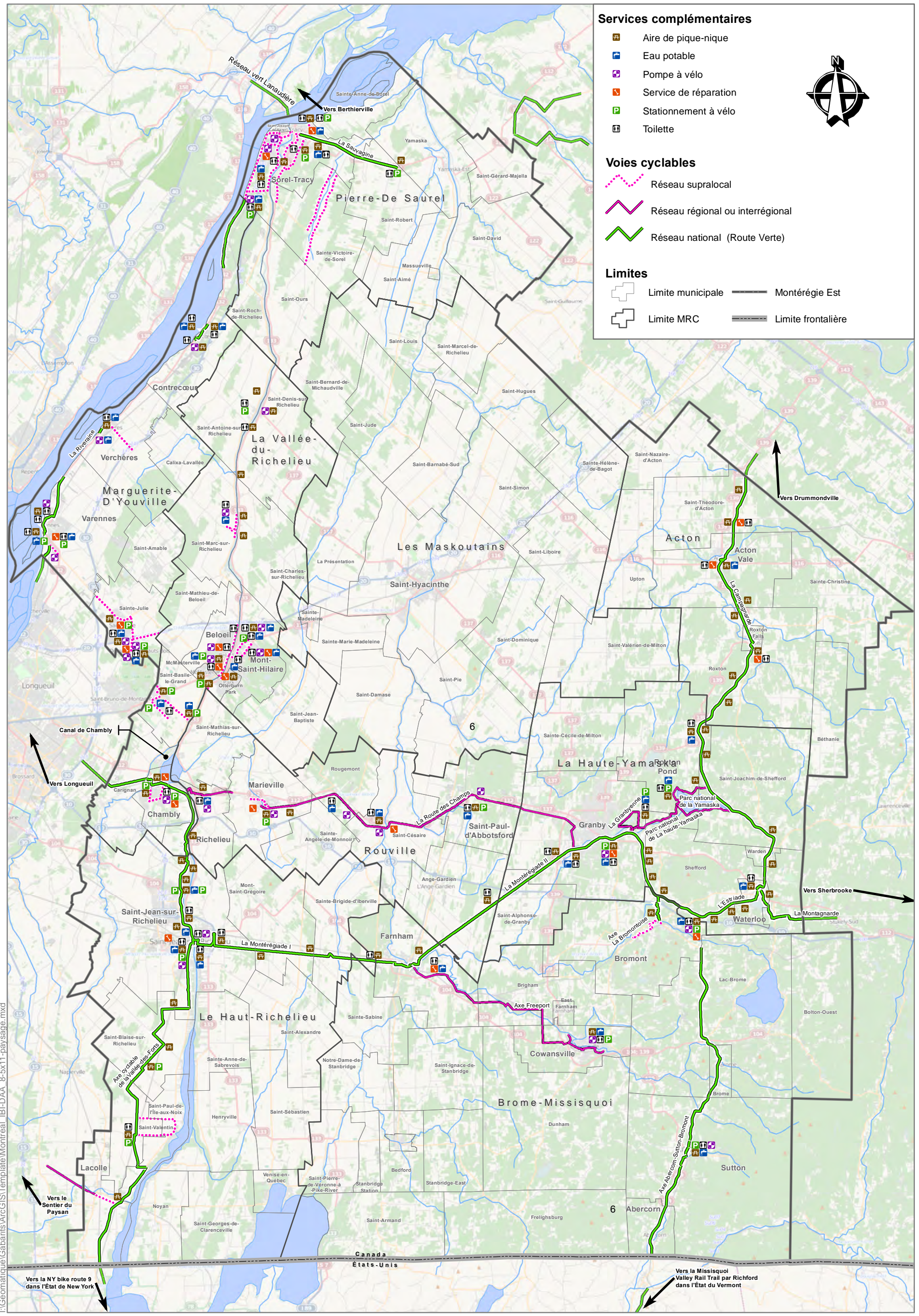
1:350 000  
0 5 10 20 30 km



**TYPOLOGIE DES VOIES CYCLABLES CRÉ-MONTÉRÉGIE EST**  
État de situation et de raccordements des voies cyclables de la Montérégie Est  
Carte 2



Projet : 11477 16 janvier 2012



**Services complémentaires**

- Aire de pique-nique
- Eau potable
- Pompe à vélo
- Service de réparation
- Stationnement à vélo
- Toilette

**Voies cyclables**

- Réseau supralocal
- Réseau régional ou interrégional
- Réseau national (Route Verte)

**Limites**

- Limite municipale
- Limite MRC
- Montérégie Est
- Limite frontalière



I:\Geomatique\Garbarits\ArcGIS\Template\Montreal\_IBI-DAA\_8-5x11-paysage.mxd

1:350 000



**SERVICES COMPLÉMENTAIRES OFFERTS EN BORDURE DES VOIES CYCLABLES CRÉ-MONTÉRÉGIE EST**  
 État de situation et de raccordements des voies cyclables de la Montérégie Est  
 Carte 3



Projet : 11477 16 janvier 2012

## 2.4 Tableau synthèse des voies cyclables existantes

Voies cyclables	Axe 1 de la Route Verte			Axe 2 de la Route Verte	Axe 3 de la Route Verte	
	Canal de Chambly	La Montérégiade I et II	L'Estriade	Axe cyclable Vallée-des-Forts	La Riveraine	La Sauvagine
<b>Liens intrarégionaux créés avec :</b>	MRC de La Vallée-du-Richelieu MRC du Haut-Richelieu	MRC du Haut-Richelieu MRC Brome-Missisquoi MRC de Rouville MRC de La Haute-Yamaska	MRC de Brome-Missisquoi MRC de La Haute-Yamaska	MRC du Haut-Richelieu	MRC de Marguerite-D'Youville MRC de Pierre-De Saurel par la Sauvagine	MRC de Pierre-De Saurel MRC de Marguerite-D'Youville
<b>Liens interrégionaux créés avec :</b>	Agglomération de Longueuil	Aucun	MRC de Memphrémagog	État de New York	Agglomération de Longueuil par la Riveraine	Aucun
<b>Voies multi-usages :</b>	Marche et patins à roues	Marche	Marche et patins à roues	Patins à roues sur la portion en bande cyclable sur la rue Jacques-Cartier à Saint-Jean-sur-Richelieu	Uniquement sur le réseau local	N/A
<b>Limite de vitesse :</b>	30 km/h pour le tronçon en bande cyclable sur l'Île-Sainte-Thérèse à Saint-Jean-sur-Richelieu	50 km/h pour les tronçons en bandes cyclables et chaussées désignées	L'ensemble du tracé est en ligne propre.	70 km/h sauf quelques courts tronçons à 50 km/h sur la rue Jacques-Cartier à Saint-Jean-sur-Richelieu et les noyaux urbains, dont Lacolle	Beaucoup de portions à 50 km/h à Varennes, Verchères et Contrecoeur Autres portions à 90 km/h	Portions à 50 km/h en bandes cyclables à Sorel-Tracy En site propre (dans Sorel-Tracy) jusqu'à la jonction avec La Sauvagine
<b>Circulation automobile quotidienne :</b>	N/D	N/D pour les tronçons en bandes cyclables et chaussées désignées. Pour le reste de La Montérégiade I et II, il n'y a pas de circulation automobile puisqu'elle est en site propre.	N/D	DJMA de 4700 sur la route 223 à Saint-Jean-sur-Richelieu DJMA de 2900 sur la route 223 à Saint-Paul-de-l'Île-aux-Noix DJMA de 540 sur la route 223 à Lacolle	DJMA de 5400 sur la route 132 entre Varennes et Verchères DJMA de 3300 sur la route 132 entre Verchères et Contrecoeur DJMA de 1640 sur la route 132 entre Contrecoeur et Sorel-Tracy	N/D pour la section sur la route 132 au nord du chemin du Golf DJMA de 1640 sur la route 132 du chemin du Golf à la limite avec Contrecoeur En site propre
<b>Secteurs potentiels pour l'intermodalité entre le vélo et le transport actif :</b>	Stationnement incitatif de Chambly Centre-ville de Saint-Jean-sur-Richelieu	Centre-ville de Granby Centre-ville de Saint-Jean-sur-Richelieu	Centre-ville de Granby Centre-ville de Waterloo	Centre-ville de Saint-Jean-sur-Richelieu	Stationnements incitatifs à Varennes Les arrêts d'autobus le long de la route 132	Sorel-Tracy : stationnement incitatif aménagé secteur Tracy, près de l'école secondaire Bernard-Gariépy Sorel-Tracy : terminus d'autobus, secteur Sorel, boul. Poliquin
<b>Projet</b>	Aucun	Aucun	Aucun	Aucun	Aucun	Aucun

Légende : N/D : Donnée non disponible  
N/A : Donnée non applicable

Voies cyclables	Axe 4 de la Route Verte		Voies cyclables régionales ou interrégionales						
	Abercorn - Sutton - Bromont	La Campagnarde	La Route des Champs	La Bromontoise	La Granbyenne	Parc régional de la Yamaska	Parc national de la Yamaska	Axe Freeport	Le Sentier du Paysan
<b>Liens intrarégionaux créés avec :</b>	MRC Brome-Missisquoi MRC de La Haute-Yamaska par l'Estriade	MRC de La Haute-Yamaska MRC d'Acton	MRC de Rouville MRC de La Vallée-du-Richelieu MRC de La Haute-Yamaska	MRC Brome-Missisquoi	MRC de La Haute-Yamaska	MRC de La Haute-Yamaska	MRC de La Haute-Yamaska	MRC Brome-Missisquoi	MRC du Haut-Richelieu
<b>Liens interrégionaux créés avec :</b>	État du Vermont	MRC de Drummond MRC de Memphrémagog	Aucun	Aucun	Aucun	Aucun	Aucun	Aucun	MRC Jardins-de-Napierville
<b>Voies multi-usages :</b>	N/A	Sur le territoire de la MRC d'Acton, voie accessible également aux piétons et aux personnes en fauteuil roulant	Sections en poussière de pierre : randonnée pédestre Sections asphaltées : randonnée pédestre et patins à roues	N/D	Marche et patins à roues	Marche et patins à roues	Sections asphaltées : Patins à roues et marche Section en poussière de roche : Marche	Chaussée désignée	Marche et patins à roues
<b>Limite de vitesse :</b>	80 km/h sur le Chemin Brome 90 km/h sur la route 139 entre Sutton et Abercorn	50 km/h pour les tronçons en bandes cyclables et chaussées désignées, mais la majeure partie du tracé est en site propre	50 km/h et 30 km/h sur les quelques tronçons en bandes cyclables	N/D	N/A (en site propre)	N/A (en site propre)	N/A (en site propre)	50 km/h dans les noyaux villageois 70 et 80 km/h hors des milieux urbanisés	N/A
<b>Circulation automobile quotidienne :</b>	DJMA de 1210 puis 1360 entre Brome et Sutton sur la route 215 DJMA de 430 entre Sutton et Abercorn sur la route 139	50 km/h pour les tronçons en bandes cyclables et chaussées désignées	N/D	N/D	N/A (en site propre)	N/A (en site propre)	N/A (en site propre)	N/D	N/A
<b>Secteurs potentiels pour l'intermodalité entre le vélo et le transport actif :</b>	Ville de Bromont : Bureau d'accueil touristique, centre-village, aréna	Centre-ville de Waterloo	Aucun	Ville de Bromont : Bureau d'accueil touristique, centre-village, aréna	Aucun	Aucun	Aucun	Aucun	Aucun
<b>Projets</b>	Aucun	Aucun	Utilisation de la piste par gyropodes	Aucun	Aucun	Aucun	Études en cours pour déplacer le transit de la piste cyclable vers le Parc national de la Yamaska	Aucun	Aucun

### 3. RÉSEAU CYCLABLE PLANIFIÉ ET SOUHAITÉ

Cette section présente les réseaux cyclables potentiels qui sont planifiés par les MRC et municipalités concernées dans des documents de planification officielle, tel un schéma d'aménagement, un plan d'urbanisme et/ou une politique du vélo. Nous présentons également les réseaux cyclables qui sont souhaités sans nécessairement être intégrés dans les planifications locale et régionale. La Carte 4 **Réseaux existants, planifiés et souhaités** montre ce qui alimente la réflexion des MRC de la Montérégie Est et des régions périphériques.

#### 3.1 MRC d'Acton

##### *Réseau cyclable planifié*

Consciente du potentiel de son secteur touristique et de l'essor du cyclotourisme, la MRC d'Acton a planifié le développement des voies cyclables sur son territoire à la fin des années 1990. Le développement de deux circuits récréotouristiques axés sur le cyclisme a été réalisé au début des années 2000, conformément au plan d'action du schéma d'aménagement révisé. Cependant, le balisage et la signalisation ont été retirés quelques années plus tard, faute d'utilisation et de budget d'entretien. À présent, les circuits La Clé des champs et L'Orée des bois sont plutôt des itinéraires cyclables et non plus des voies cyclables.

Actuellement, la très grande majorité du réseau cyclable de la MRC est en site propre, empruntant la piste récréative La Campagnarde (Axe 4 de la Route Verte). Par conséquent, les problèmes de circulation cycliste sur le territoire ont diminué car celle-ci a

pratiquement été éliminée du réseau routier supérieur. De plus, son passage à proximité du parc industriel de la ville d'Acton Vale, de la zone industrielle de Roxton Falls et du centre-ville d'Acton Vale permet également d'encourager le transport actif des populations locales.

Globalement, la MRC d'Acton mise sur la sécurité des cyclistes et l'intégration de la piste récréative La Campagnarde aux réseaux régionaux. Pour ce faire, la MRC d'Acton a identifié à son schéma d'aménagement révisé les objectifs généraux suivants :

- Assurer le maintien et le développement de la piste récréative La Campagnarde;
- Privilégier l'aménagement de pistes [voies cyclables] en chaussée partagée sur le réseau routier local existant;
- Prévoir l'aménagement de bandes cyclables (accotements pavés) sur les tronçons à plus haut débit de circulation.

##### *Réseau cyclable souhaité*

Dans le but de tirer profit de l'effervescence de la Ville de Saint-Hyacinthe, un lien serait souhaité pour relier cette ville et celle d'Acton Vale. À première vue, trois tracés pourraient créer le lien recherché. Ce dernier pourrait emprunter le tracé de l'itinéraire cyclable de La Clé des champs, en passant par la municipalité d'Upton via le 5<sup>e</sup> rang de Saint-Théodore-d'Acton ou via le 11<sup>e</sup> rang de Saint-Valérien-de-Milton. Le tronçon cyclable rejoindrait le noyau villageois de Saint-Liboire, soit en empruntant :

- le rang Charlotte (route 116);

- le rang Saint-Édouard ou;
- le rang Saint-Georges (route 211).

En consultant le MTQ, il s'avère que chacune des propositions se heurte à des contraintes majeures, ce qui mène à croire que le lien ne pourra pas être créé à court ou moyen terme.

Tout de même, un plan de développement touristique de la MRC d'Acton sera élaboré au cours des deux prochaines années, abordant entre autres les réseaux cyclables. Il est possible que les tronçons souhaités deviennent planifiés.

### **3.2 MRC Brome-Missisquoi**

#### *Réseau cyclable planifié*

La MRC Brome-Missisquoi n'est traversée par des voies cyclables qu'à quelques endroits. Toutefois, le territoire est largement utilisé par les cyclistes sur route de façon non structurée.

Des liens potentiels et des projets de corridors ont été identifiés, mais la MRC poussera plus loin et entamera des démarches à en 2012 afin de se doter d'une planification de ses réseaux de sentiers multifonctionnels qui inclura un volet vélo.

Dans son schéma d'aménagement révisé, la MRC reconnaît la pertinence du cyclotourisme pour la région et pour attirer des visiteurs. À cet égard, la MRC identifie Farnham, Lac-Brome, Sutton et Saint-Armand comme portes d'entrée de la MRC.

Les objectifs de planification qui ont été mis de l'avant correspondent encore, du moins en partie, aux besoins actuels :

- d'utiliser les corridors verts comme liens entre les pôles de la région, comportant des éléments touristiques et d'accueil;
- de relier les pôles de population au réseau de corridors verts;
- de réaliser des interrelations entre le réseau de Brome-Missisquoi et les régions limitrophes, dont les MRC du Haut-Richelieu, de La Haute-Yamaska, Memphrémagog et les États-Unis;
- de sécuriser, le plus possible, la pratique du cyclisme dans la région en facilitant la cohabitation entre les automobilistes et les cyclistes, là où c'est nécessaire, soit par l'asphaltage des accotements ou l'implantation de signalisation.

#### *Réseau cyclable souhaité*

Plusieurs propositions d'aménagements alimentent les réflexions. En plus de bonifier les routes existantes dans les axes nord-sud et est-ouest à l'interne. Également, plusieurs liens intrarégionaux sont encouragés comme par exemple le long de la frontière, la MRC souhaite créer différents axes qui engendreraient des liens avec les MRC du Haut-Richelieu et Memphrémagog. Ces voies cyclables partiraient de la route 202 à Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River, en passant par Saint-Armand, Freligshburg et Abercorn puis en suivant la Vallée-Missisquoi.

### 3.3 MRC de Rouville

#### *Réseau cyclable planifié*

Dans son schéma d'aménagement révisé, la MRC de Rouville note l'essor du cyclotourisme et s'engage à raccorder La Route des Champs aux voies cyclables régionales du Canal de Chambly et de l'Estriade. Presque complétée, il ne reste plus que 3 km à ramifier à la hauteur de Marieville. Présentement, le tracé débouche sur le chemin de Chambly et recommence à la hauteur de la rue Sainte-Marie. Depuis plusieurs années, la MRC et la Ville de Marieville sont en pourparlers pour désigner le chemin que prendra la voie cyclable à ce niveau. Les dernières discussions tenues entre la MRC et la ville indiquaient que la ville planifie un projet intégré de réfection du Chemin de Chambly, permettant l'aménagement d'une bande cyclable complétant ainsi la voie cyclable La Route des Champs.

#### *Réseau cyclable souhaité*

Pour finaliser La Route des Champs, la MRC a évalué la possibilité d'aménager l'emprise ferroviaire désaffectée, située dans le prolongement de la voie cyclable existante, comme alternative au tracé dans les rues de Marieville et afin de compléter le tracé de la voie cyclable. Toutefois, cette option n'a pas été retenue. Une fois La Route des Champs complétée, la MRC affirme un intérêt manifeste que la piste soit intégrée au réseau de la Route Verte.

Avec sa localisation au cœur de la Montérégie Est, la MRC de Rouville veut se positionner favorablement en accueillant la convergence des raccordements possibles dans la région. Étant

déjà bien desservie d'est en ouest, elle veut augmenter sa perméabilité du nord au sud.

Pour ce faire, la MRC souhaite voir implanter plusieurs améliorations de son réseau cyclable :

- En plus de relier la municipalité Ange-Gardien à La Montérégiade II qui passe sur son territoire, la MRC de Rouville souhaite raccorder Saint-Césaire et Ange-Gardien.
- Du côté nord, il serait souhaitable d'instaurer une voie cyclable entre Saint-Paul-d'Abbotsford dans la MRC de Rouville et Saint-Hyacinthe dans la MRC des Maskoutains.
- La MRC de Rouville désire relier Richelieu et Saint-Mathias-sur-Richelieu à Otterburn Park de la MRC de La Vallée-du-Richelieu.
- Aussi, elle cherche à créer un lien entre Rougemont et Mont-Saint-Hilaire.
- Finalement, on souhaite relier Marieville et Saint-Angèle-de-Monnoir à la municipalité de Mont-Saint-Grégoire.

### 3.4 MRC de Pierre-De Saurel

#### *Réseau cyclable planifié*

Lorsque la MRC de Pierre-De Saurel a amendé son schéma d'aménagement en juillet 2010, elle a pris soin de pousser sa réflexion sur ses voies cyclables. La planification recherche une intégration des réseaux existants, des liens intermunicipaux, des liens interrives ainsi que des liens interrégionaux. La piste La Sauvagine est considérée comme le nerf principal du réseau cyclable auquel les différentes voies municipales, existantes et

projetées, viendront se rattacher. En plus de raccorder les municipalités de son territoire, la MRC prévoit le raccordement avec les MRC périphériques. Aussi, la MRC encourage l'éventuel aménagement de l'emprise ferroviaire qui longe la route 132 afin de créer un lien sécuritaire et direct avec l'Axe 4 de la Route Verte qui passe à Saint-François-du-Lac, dans la MRC de Nicolet-Yamaska.

Pour positionner son réseau cyclable à une échelle régionale, la MRC doit conjuguer avec les réseaux des régions administratives de Lanaudière et du Centre-du-Québec. Par rapport à la MRC de Nicolet-Yamaska, trois raccordements possibles sont projetés afin d'éviter la circulation cycliste sur la route 132. Toutefois, comme il sera expliqué dans la section portant sur les problématiques, ces tracés ne satisfont pas à toutes les parties prenantes.

#### *Réseau cyclable souhaité*

Ayant eu l'opportunité de remodeler récemment la planification de ses voies cyclables, la plupart des liens souhaités ont été intégrés à la planification.

À la suite de toutes récentes discussions entre le MTQ et la municipalité de Yamaska, il est prévu au cours de l'exercice budgétaire 2012-2013 du MTQ que ce dernier procède au pavage des accotements à des fins cyclables de la route 132 à l'ouest du village (des limites de la municipalité de Saint-Robert à la rue Fagnan dans le village de Yamaska).

### **3.5 MRC des Maskoutains**

#### *Réseau cyclable planifié*

La MRC est en processus de révision de son premier plan directeur. Adopté en 2008, le *Plan directeur sur le Projet des parcours cyclables* dictait des orientations afin d'accroître la sécurité des cyclistes, surtout par la création de voies cyclables en site propre. Le plan révisé n'est pas encore disponible pour diffusion, mais il est sur le point d'être actualisé en proposant un parcours le long de la rivière Yamaska.

#### *Réseau cyclable souhaité*

Consciente de sa situation stratégique au cœur de la Montérégie Est, la MRC des Maskoutains cherche à créer des liens avec les MRC limitrophes, notamment celles de la Vallée-du-Richelieu, de Pierre-De Saurel, de Rouville, d'Acton et de Drummond. Pour ce faire, la MRC propose des tracés de voies cyclables pour créer une connectivité nord-sud et est-ouest :

- Avec la MRC de La Vallée-du-Richelieu, il y aurait un intérêt d'utiliser la route 116 qui a une emprise assez large pour accueillir les aménagements nécessaires pour une voie cyclable en fonction du DJMA et de la géométrie de la chaussée.
- Vers l'est, la MRC des Maskoutains souhaite que les cyclistes traversent le noyau villageois de Saint-Liboire pour ensuite se rendre à Upton dans la MRC d'Acton.
- Vers le sud, les tronçons souhaités mèneraient jusqu'à La Route des Champs en passant par Saint-Paul-d'Abbotsford et Saint-Damase.

- Avec la MRC de Pierre-De Saurel, les raccordements se réaliseraient entre Saint-Bernard-de-Michaudville et Saint-Ours et Saint-Louis et Massueville.

Aussi, pour diversifier l'offre de types de voies cyclables qui traversent son territoire, la MRC étudie la possibilité d'utiliser l'emprise ferroviaire qui traverse la Ville Saint-Hyacinthe et la municipalité de Saint-Hugues.

### **3.6 MRC de La Vallée-du-Richelieu**

#### *Réseau cyclable planifié*

La MRC de La Vallée-du-Richelieu a adopté une *Politique de développement du réseau cyclable* comprenant des principes directeurs, des orientations et des objectifs visant le développement des voies cyclables. La MRC désire étendre et sécuriser son réseau cyclable pour faciliter les déplacements locaux et attirer les cyclotouristes.

En juin dernier, le schéma d'aménagement a été amendé pour établir les phases de développement du réseau cyclable.

- Au niveau de la priorité de première importance, la MRC planifie instaurer la Route du Richelieu pour vélos qui sillonne les routes 133 et 233. Ce parcours rattacherait la MRC de La Vallée-du-Richelieu à celles de Pierre-De Saurel, de Rouville et du Haut-Richelieu et, ultimement, aux États-Unis. Par conséquent, plus de cyclotouristes visiteront les paysages le long de la rivière Richelieu.

- La même phase prévoit des tronçons liant la Route du Richelieu aux autres MRC contigües, ce qui augmentera la perméabilité du territoire. Pour ce faire, la MRC de La Vallée-du-Richelieu considère que la route 116 gagnerait à être utilisée pour créer des liens vers les transports collectifs, comme le train de banlieue et les autobus.

### **3.7 MRC du Haut-Richelieu**

#### *Réseau cyclable planifié*

À la MRC du Haut-Richelieu, la majorité des tronçons planifiés y sont intermunicipaux afin de répondre à l'objectif de promouvoir le cyclotourisme comme support au développement économique de la région. Le schéma d'aménagement de la MRC avance un programme divisé en trois phases pour étendre son réseau cyclable :

- Jusqu'à présent, la première phase prévoyait la création de la Montérégiade I et des axes du Canal de Chambly et Vallée-des-Forts. Cette phase est complétée.
- La deuxième phase comprend la création de voies cyclables entre Sainte-Brigide-d'Iberville, Mont-Saint-Grégoire et Saint-Alexandre. De plus, deux segments projetés créeraient des liens interrégionaux : de Saint-Georges-de-Clarenceville vers Alburg Springs dans l'État du Vermont ainsi qu'un autre lien entre la MRC Brome-Missisquoi et la MRC du Haut-Richelieu par la route 202, soit entre Lacolle et Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River. Concernant ce dernier circuit, ce projet est mené conjointement par l'Office du tourisme, les municipalités traversées par la route 202 et la Société d'initiative et de

développement touristique du Lac Champlain. L'inauguration d'un tronçon cyclable sur l'emprise ferroviaire désaffectée de Lacolle a été le premier jalon d'un futur tracé reliant Lacolle à Saint-Pierre-de-Véronne-à-Piker-River en passant par la municipalité de Venise-en-Québec.

- La troisième phase consiste à développer des liens cyclables intrarégional en reliant les municipalités suivantes : Saint-Georges-de-Clarenceville, Noyan, Henryville, Sainte-Anne-de-Sabrevois et Saint-Alexandre. Un deuxième tronçon relirait les municipalités de Venise-en-Québec, Saint-Sébastien et Henryville. Un troisième tracé engloberait Saint-Jean-sur-Richelieu (secteur L'Acadie) et Saint-Blaise-sur-Richelieu. Finalement, Lacolle et Saint-Valentin pourraient compléter le quatrième tronçon cyclable intrarégional.

### **3.8 MRC de Marguerite-D'Youville**

#### *Réseau cyclable planifié*

Essentiellement, la planification d'aménagement de la MRC priorise la mise aux normes des sections qui ne sont pas tout à fait conformes aux exigences de l'Axe 3 de la Route Verte sur son territoire.

#### *Réseau cyclable souhaité*

Surtout desservie le long du fleuve Saint-Laurent, la MRC reconnaît que son réseau cyclable est déficitaire vers l'intérieur de ses terres et, par le fait même, que des liens aménagés vers la MRC de La Vallée-du-Richelieu doivent être implantés, possiblement vers Saint-

Mathieu-de-Beloeil, Saint-Marc-sur-Richelieu et Saint-Antoine-sur-Richelieu.

Au niveau supralocal, elle propose que des raccordements soient effectués entre Varennes et Sainte-Julie, Verchères et Calixa-Lavallée ainsi que Sainte-Julie et Saint-Amable. Ces segments rendraient le territoire plus pénétrable et pourraient, éventuellement, faciliter les rapports entre l'axe 3 de la Route Verte et la Route du Richelieu à cette hauteur. À partir de Sainte-Julie, il serait également souhaitable de créer un lien vers Saint-Bruno-de-Montarville.

### **3.9 MRC de La Haute-Yamaska**

#### *Réseau cyclable planifié*

Forte de son réseau cyclable relié à ceux de la Montérégie, l'Estrie, du Centre-du-Québec et des États-Unis, la MRC de La Haute-Yamaska cherche à inciter les visiteurs à séjourner au lieu de traverser la région. Pour ce faire, elle adopte la stratégie d'amalgamer les différents produits récréotouristiques en une offre globale. La MRC reconnaît l'importance de maintenir un environnement attirant et sécuritaire afin que les cyclistes puissent se déplacer d'un attrait à l'autre. Aussi, elle vise à encourager une infrastructure variée au niveau de l'hébergement et de la restauration pour les usagers.

#### *Réseau cyclable souhaité*

Le territoire étant déjà grandement relié aux MRC adjacentes, il persiste un souhait de raccorder la municipalité de Sainte-Cécile-

de-Milton au réseau régional. Plusieurs scénarios sont présentement à l'étude. Entre autres, la MRC souhaite raccorder au réseau cyclable les municipalités de Roxton Pond (vers la Campagnarde et la Granbyenne) et de Sainte-Cécile-de-Milton (vers la Route des Champs).

Au niveau des municipalités locales, le village de Warden a approché le MTQ afin d'évaluer la possibilité de relier le noyau villageois à l'Axe 4 de la Route Verte par des accotements pavés. Cependant, cette initiative divergeait de la vision de la MRC de La Haute-Yamaska qui consiste à favoriser les voies cyclables en site propre. Cette approche vise à préserver le créneau touristique qui a été développé auprès des familles.

### **3.10 Voies cyclables souhaitées par les régions limitrophes**

Ayant été informées de la démarche de la CRÉ Montérégie Est pour raccorder les voies cyclables sur son territoire, certaines régions périphériques ont également émis quelques suggestions afin de créer des liens interrégionaux. Cette section présente les MRC et régions qui ont manifesté un tel intérêt.

#### *MRC de Roussillon*

La MRC de Roussillon a évalué un trajet possible sur la route 104 qui rejoint la MRC du Haut-Richelieu. Pour cela, il faudra procéder au pavage des accotements de la route. Selon la MRC, il existe un fort lien économique entre les deux territoires, d'où la pertinence de les relier. Cette voie cyclable aurait donc pour but d'encourager le transport actif en plus du cyclotourisme.

Selon les commentaires recueillis par l'Office de tourisme du Haut-Richelieu, la création de cette voie cyclable est demandée par les cyclotouristes de passage au bureau d'information touristique de Saint-Jean-sur-Richelieu.

#### *MRC Val-Saint-François*

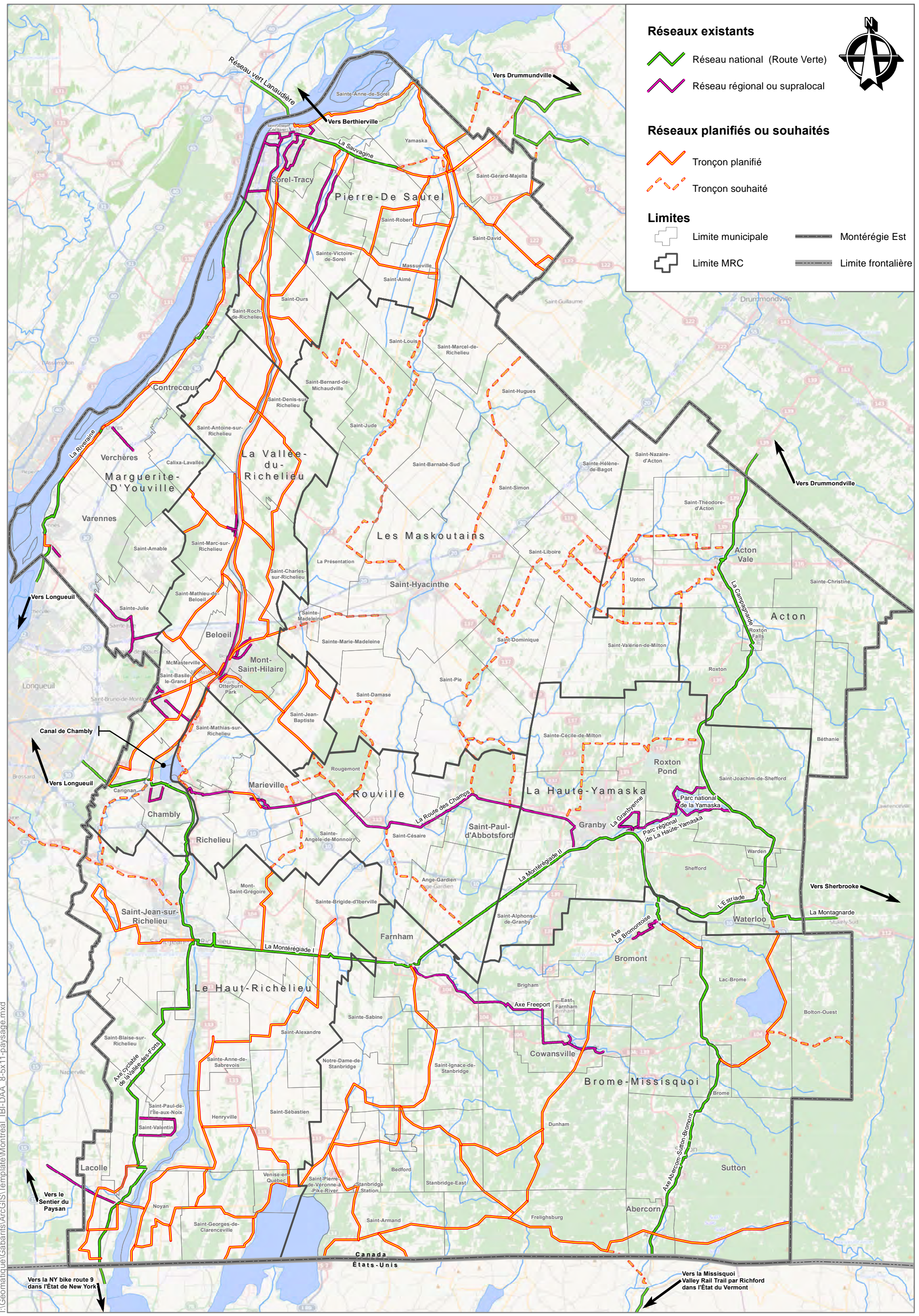
Pour le moment, la priorité de la MRC est l'entretien de leur réseau. La MRC va d'ailleurs adopter un plan de structuration au courant de l'année prochaine. Dans ce contexte, la MRC n'a pas planifié faire des liens vers les MRC d'Acton et de La Haute-Yamaska. Toutefois, le Centre local de développement de Val-Saint-François se montre intéressé à évaluer la faisabilité et les coûts éventuels de la création de liens entre les municipalités limitrophes de la Montérégie Est. Par exemple, il semblerait intéressant d'étudier un raccordement entre Valcourt et Saint-Joachim-de-Shefford ou Shefford.

#### *MRC de Memphrémagog*

Le long de la limite de la MRC, les municipalités locales veillent surtout à ce que leurs voies cyclables soient raccordées à la piste La Montagnarde, laquelle se raccorde à la piste l'Estriade. Tout de même, à Bolton-Centre, le conseil municipal considère qu'il existe un lien potentiellement cyclable sur le chemin de Glen entre la route 245 et le village de Knowlton dans la MRC de Brome-Missisquoi.

### *États de New York et du Vermont*

Afin d'identifier les liens qui pourraient être officialisés entre le territoire d'étude et les États-Unis, l'organisation Voies cyclables du Lac Champlain a été approchée. Cet organisme a pour mission de promouvoir le cyclisme dans les régions de ce lac, soit les États de New York et du Vermont et la province du Québec. Selon Monsieur Lou Bresee qui siège au conseil d'administration de l'organisation, il y aurait cinq endroits où il serait possible, voire intéressant, d'officialiser des liens de part et d'autre de la frontière. Du côté de l'État de New York, la route cyclable 9 (*NY bike route 9*) commence à partir de la frontière près de Rouses Point et peut faire le lien avec la route 223. Juste de l'autre côté de la limite de l'État du Vermont, la route 225 est déjà utilisée pour faire le lien entre Alburg et Noyan. Plus à l'Est, au nord de Highgate Springs, la *U.S. Route 7* aboutit sur la *Interstate 89*, où il est possible de traverser les douanes en vélo pour continuer sur la route 133. De la même manière, certains cyclistes passent la frontière au poste douanier très peu achalandé de Morse's Line pour rejoindre la route 235. M. Bresee a ajouté qu'il devrait exister un lien officiel entre Richford et la route 139 qui mène à Sutton ou le chemin de Richford qui se rend jusqu'à Frelishburg. Aucun de ces raccordements internationaux n'est planifié, mais tous sont régulièrement empruntés par des cyclistes. L'organisation Voies cyclables du Lac Champlain serait grandement intéressée à entamer des pourparlers avec les autorités compétentes au Québec pour permettre la continuation de la signalisation des voies cyclables de l'autre côté de la frontière.



**Réseaux existants**

- Réseau national (Route Verte)
- Réseau régional ou supralocal



**Réseaux planifiés ou souhaités**

- Tronçon planifié
- Tronçon souhaité

**Limites**

- Limite municipale
- Montérégie Est
- Limite MRC
- Limite frontalière

I:\Geomatique\Gabarits\ArcGIS\Template\Montreal\_IBI-DAA\_8-5x11-paysage.mxd

1:350 000



**RÉSEAUX EXISTANTS, PLANIFIÉS ET SOUHAITÉS CRÉ-MONTÉRÉGIE EST**  
 État de situation et de raccordements des voies cyclables de la Montérégie Est  
 Carte 4



Projet : 11477 16 janvier 2012

## 4. PROBLÉMATIQUES

### 4.1 Secteurs problématiques

L'état de situation du réseau cyclable actuel et l'analyse des voies cyclables planifiées et souhaitées ont fait surgir une série de problématiques particulières.

#### *Axe 3 – La Riveraine*

Ayant reçu l'homologation de la Route Verte, certains secteurs de l'Axe 3 le long de la route 132 doivent tout de même être adaptés aux normes d'aménagement de la Route Verte. En partie, certains accotements sur la route 132 dans la MRC de Marguerite-D'Youville devront être pavés pour être conformes à la typologie d'accotements asphaltés. Ces rectifications s'effectueront à mesure que le MTQ refera la chaussée de la route 132. Aussi, certains tronçons comporteront l'ajout de bandes de béton afin d'accroître la sécurité des usagers. Pour le moment, des sections ont déjà été balisées, notamment dans Contrecoeur et à l'ouest de Contrecoeur. D'autres portions devraient l'être également à l'été 2012.

#### *Axe 3 – La Sauvagine*

Ayant reçu récemment l'homologation de la Route Verte, certains secteurs de l'Axe 3 le long de la route 132 dans la partie ouest de Sorel-Tracy doivent être adaptés aux normes d'aménagement de la Route Verte. En partie, certains accotements de cette section devront être élargis. Suite à ces travaux, cette section pourra être balisée à titre de Route Verte. Lorsque l'Axe 3 traverse la rivière Richelieu dans la MRC de Pierre-De Saurel, le parcours est

présentement contourné vers le pont Turcotte de la route 132 où seul le trottoir sud peut être accessible avec un vélo. Dû à son utilisation multifonctionnelle (piétons, porteurs, vélos), le MTQ sollicite que les cyclistes l'empruntent à côté de leur vélo, mais peu d'entre eux respectent cette consigne. Du pont Turcotte, via la rue Du Roi (route 133), il y a un problème de lien cyclable sécuritaire pour rejoindre le réseau existant. Un peu plus au nord, l'accès à la traverse fluviale Sorel-Tracy/Saint-Ignace-de-Loyola s'effectue à travers les rues partagées avec des véhicules lourds, ce qui pourrait être amélioré afin de sécuriser le passage vers la région de Lanaudière.

À la rivière Yamaska, l'état actuel du pont Camille-Parenteau ne permet pas la présence d'une voie cyclable. La seule solution pour le moment consiste, à l'aide d'une signalisation appropriée, à contraindre les cyclistes à descendre de leur bicyclette pour franchir le pont. Lorsque les usagers se dirigent vers l'ouest, ils doivent traverser deux fois la route 132 dû aux normes actuelles ne permettant pas des voies bidirectionnelles. Pour éviter cette situation dangereuse, il faudrait que le pont soit reconstruit en aménageant une piste cyclo-pédestre bidirectionnelle du côté sud du pont.

À la jonction de La Sauvagine et de la route 132, près du rang Picoudie, il y a un débit automobile considérable (8400 véhicules/jour), beaucoup de camionnage et la limite de vitesse y est de 90 km/h. Au départ, l'option étudiée consistait à construire

une piste bidirectionnelle du côté sud de la route 132. Par la suite, le projet de la piste cyclable prévoyait une passerelle ou un tunnel qui n'ont pu être réalisés considérant les coûts<sup>2</sup>. Certaines solutions d'aménagement ont été avancées avec le MTQ, mais pour le moment la piste cyclable de La Sauvagine prend fin à l'halte Picoudie à Saint-Robert.

Comme il a été mentionné plus haut, la MRC de Pierre-De Saurel prévoit éventuellement poursuivre le tracé de la Sauvagine sur l'emprise ferroviaire, ce qui créerait un lien sécuritaire et direct avec l'Axe 4 de la Route Verte qui passe à Saint-François-du-Lac, dans le Centre-du-Québec. Toutefois, malgré des tentatives de négociations, les deux MRC adjacentes n'arrivent pas à un terrain d'entente sur le point de jonction entre les deux territoires. Pour sa part, la municipalité de Saint-François-du-Lac refuse d'aménager l'ancienne voie ferrée pour que l'entretien et les frais qui en découlent ne lui incombent pas. Elle propose plutôt que les parties intéressées demandent au MTQ que le pavage des accotements de la route 132, dans la MRC de Pierre-De Saurel, pourrait se réaliser jusqu'au rang Ste-Catherine (dans Saint-Gérard-Majella) pour remonter vers le nord ce même rang jusqu'à l'emprise ferroviaire abandonnée qui deviendra la piste cyclable La Sauvagine.

#### *L'Axe Abercorn - Sutton – Bromont*

Sur l'Axe 4 de la Route Verte entre Abercorn et Sutton, certaines problématiques sont identifiées :

- À Bromont, certains ajustements doivent être apportés pour la sécurité de la voie, comme l'installation de glissières de sécurité dans le secteur Joliette et le remplacement du pont entre le Bureau d'accueil Touristique et Halte Vélo;
- Pour les tronçons sur route, certains endroits ont été identifiés comme ayant une circulation automobile relativement élevée : sur la route 215 entre le village de Brome et la Ville de Sutton;
- À Sutton, il y a un manque de signalisation, notamment sur les rues Western et Pearl.

#### *La Route des Champs*

Il y a une problématique au niveau de l'acceptabilité du tracé de La Route des Champs traversant la Ville de Marieville. Néanmoins, les dernières discussions entre la MRC et la ville semblent indiquer que la situation sera résolue à court ou moyen terme.

Également, il y a une problématique au niveau de la sécurité des cyclistes dans certains secteurs. Dans les secteurs ruraux, les VTT et motocross sont des usages illicites sur les voies cyclables qui sont difficiles à contrôler. De plus, quelques intersections ont été mentionnées avec leurs problèmes spécifiques, notamment :

- Chemin de la Grande Ligne à Saint-Paul-d'Abbotsford : vitesse des véhicules élevée malgré une limite de vitesse de 50 km/h;
- Route 235 : aucun feu de circulation au passage des vélos;
- Route 227 : transition de limite de vitesse de 70 à 50 km/h près de l'intersection de la piste;
- Route 112 à Richelieu : circulation automobile dense;

---

<sup>2</sup> Une passerelle limiterait la hauteur requise sur la route 132. Pour le tunnel, la nappe phréatique étant haute dans ce secteur, il faudrait prévoir un système de pompe pour enlever l'eau du tunnel (pluie et nappe phréatique).

- Rang Rosalie à Saint-Césaire et rue Codaire à Saint-Paul-d'Abbotsford : visibilité réduite à cause de la configuration de la rue.

Pour certains de ces problèmes, notamment le feu de circulation manquant sur la Route 235, une demande pourrait être formulée auprès du MTQ aux fins d'analyse.

#### *L'Estriede*

À Granby, il y avait une problématique au niveau de la sécurité des usagers à l'intersection avec la route 112. L'intersection y était considérée dangereuse dû au fort taux d'achalandage estival, à la vitesse élevée des automobilistes ainsi qu'au temps de traversée trop long des cyclistes puisque le passage croise la route 112 à un axe différent de 90°. L'intersection a été redressée au début des années 2000. À présent, le Coopératif de recherche en sécurité routière de l'Université de Sherbrooke est en cours pour évaluer si les modifications ont diminué les risques d'incidents et si les nouveaux développements résidentiels à proximité ont un impact sur cette traverse.

#### *La Montérégiade I et II*

Certains conflits d'usages surviennent dû à la proximité d'activités difficilement conciliables. C'est le cas sur le tronçon de la Montérégiade II qui traverse le territoire de la municipalité de Ange-Gardien où chasseurs utilisent de manière illicite la voie cyclable pour se déplacer en véhicules tout terrain.

#### *La Maskoutaine*

En se penchant sur la possibilité d'utiliser l'emprise ferroviaire qui traverse la Ville Saint-Hyacinthe et la municipalité de Saint-

Hugues, la MRC des Maskoutains constate que les terrains entre Saint-Hyacinthe et Saint-Simon auraient été utilisés par les propriétaires situés à ses abords sans avoir eu d'accord avec le MTQ. Après Saint-Simon, les terrains de l'emprise ont été majoritairement cédés et la MRC devrait entamer des négociations avec les parties prenantes.

#### *La Bromontoise*

À Bromont, le tracé de la Bromontoise n'est pas définitif. Le tracé actuel qui passe par la rue John-Savage n'a pas été approuvé par le MTQ ni par Vélo-Québec. D'autres sections sont encore soit inexistantes, soit impraticables par les cyclistes

#### *Le transit au Parc national de la Yamaska*

Actuellement, une entente de transit permet aux cyclistes d'emprunter le tronçon cyclable Sud du Parc national de la Yamaska sans payer les frais d'autorisation d'accès au parc. Cette entente de transit crée un lien cyclable entre les Axes 1 et 4 de la Route Verte tout en assurant un accès gratuit à la Route Verte comme demandé par le MTQ. Toutefois, constatant les répercussions financières de cette entente, la SÉPAQ étudie la possibilité d'y mettre un terme. Afin d'assurer la pérennité du lien entre les Axes 1 et 4 de la Route Verte et de conserver son créneau touristique auprès de la clientèle familiale, la MRC de La Haute-Yamaska est en discussion avec les parties prenantes pour évaluer la possibilité de créer un tronçon de 1,25 km en site propre qui permettrait aux cyclistes de compléter le transit vers l'Axe 4 sans entrer en conflit avec les usagers du Parc ayant acquitté leur droit d'accès. Il leur sera toujours possible d'accéder au parc par voie cyclable en empruntant le tracé déjà existant et en s'acquittant des droits d'accès.

### *L'Axe Foster-Knowlton*

Il manque quelques ponts pour assurer la connectivité sur tout le tracé de l'axe cyclable.

### *La Route du Richelieu*

Le projet de Route du Richelieu comme voie cyclable soulève certaines problématiques d'aménagements et de sécurité des usagers. À plusieurs endroits, la route est étroite et bénéficie de peu d'emprise permettant le développement du réseau cyclable le long de la chaussée. À cet égard, une analyse préliminaire<sup>3</sup> a été menée pour identifier les secteurs où des circuits cyclables existent déjà et où l'aménagement d'une voie cyclable serait techniquement difficile ou possible. De cette étude, ont résulté quatre constats :

- Près de 93 km de voies cyclables (30 % du total du circuit planifié) sont déjà aménagés le long de la rivière Richelieu, et ce, conformément aux normes d'aménagement en vigueur.
- Presque 148 km du parcours (47 % du total planifié) pourraient être normalisés en élargissant les accotements pavés. Aux endroits où de tels ajustements ne seraient pas possibles, il serait pertinent d'analyser la possibilité de réaliser des sections de chaussées désignées.
- Environ 71 km (23 % de la Route du Richelieu) sont techniquement difficiles à aménager pour assurer la sécurité des cyclistes. Ces difficultés sont attribuables à l'occupation du sol, au lotissement existant, aux emprises routières insuffisantes ou à la concentration urbaine.

- Au total, 12 pôles de services déjà existants ont été identifiés le long du parcours proposé.

Toutefois, notre expertise nous laisse croire qu'il y a des problématiques sur de grandes parties du circuit. Par conséquent, il y aurait lieu d'avoir une analyse spécifique de cette voie en regard de son caractère stratégique pour le territoire.

Au total, le parcours de la Route du Richelieu pour vélo totaliserait 312 km et emprunterait surtout l'axe des routes 133 et 223. Les routes du réseau supérieur seront dotées de voies cyclables au fur et à mesure qu'elles feront l'objet d'un projet d'asphaltage, à la condition que la largeur des accotements le permette et que la municipalité locale concernée soit disposée à prévoir un certain budget. Si les accotements n'ont pas à être asphaltés et qu'il ne s'agit que d'installer de la signalisation, la municipalité pourra obtenir une permission de voirie auprès du MTQ. Aussi, les bacs passeurs déjà existants pourront assurer les liens interrives pour les tronçons nord-sud normalisés par étapes.

De plus, malgré ces efforts pour normaliser la Route du Richelieu, les entités concernées devront se rappeler que le Code de sécurité routière exige qu'un enfant de moins de 12 ans soit accompagné d'un adulte lorsqu'il circule sur ce type de route. Cette prescription devra être prise en compte dans l'élaboration du service qui sera offert à la clientèle recherchée.

### *La Route 116*

Afin d'encourager le transport actif de sa population locale, la MRC de La Vallée-du-Richelieu considère que la route 116 aurait intérêt à être aménagée pour accueillir davantage les cyclistes pour un usage utilitaire et quotidien. Par contre, la vitesse et le

---

<sup>3</sup> CRÉ Montérégie Est, *La Route du Richelieu à vélo*, préparé par Luc Jacques, 19 juillet 2009.

haut débit de circulation automobile compliquent l'instauration d'une bande cyclable ou d'accotements asphaltés.

#### *Liens entre la MRC d'Acton et la MRC des Maskoutains*

Malgré un souhait bien affirmé de relier Acton Vale et Saint-Hyacinthe, les responsables de la planification du réseau cyclable des deux MRC ainsi que le MTQ ont convenu qu'aucune voie cyclable ne pourra, à court ou moyen terme, relier les pôles urbains respectifs. Les problématiques de débit de circulation et de largeur d'emprise empêchent la formulation d'une proposition de tracés conformes aux normes du MTQ. Les DJMA sont trop élevés sur la majorité des rangs potentiellement utilisables en chaussée désignée (rang de la Chute et rang Saint-Georges entre autres) et l'emprise de la route 211 est trop étroite pour envisager un accotement asphalté. Ce constat ne décourage toutefois pas les administrations respectives de trouver une solution à plus long terme.

#### *Liens entre la MRC Brome-Missisquoi et les États-Unis*

Du côté de la MRC Brome-Missisquoi, les heures d'ouverture de certains postes frontaliers ont été diminuées de 8 h à 16 h plutôt que de 8 h à 20 h (Glenn Sutton, East Pinnacle, Morses Line). Ceci peut compliquer la création d'un lien cyclable entre les deux pays à ces différents endroits.

#### *Parachèvement de l'autoroute 35*

Même s'il n'est pas encore possible d'évaluer les impacts du parachèvement de l'autoroute 35, il est fort probable que la création de ce lien autoroutier avec la *Interstate* 89 affecte la planification des voies cyclables de la Montérégie Est. En effet, il est prévu que le nouveau tronçon d'autoroute traverse Saint-Jean-

sur-Richelieu, Saint-Alexandre, Saint-Sébastien. Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River et Saint-Armand.

Aussi, en détournant la circulation automobile de la route 133, la sécurité pour les cyclistes pourrait possiblement devenir moins problématique sur certains tronçons.

#### *Voie cyclable à Sainte-Anne-de-Sorel/Yamaska*

Ce tronçon est planifié sur des sentiers de marche de la Baie Lavallière où il y a une digue de retenue des eaux. Le tracé devait également passer sur une passerelle flottante au-dessus de la digue. Cependant, la passerelle a été enlevée par l'organisme propriétaire de cette dernière suite à des pressions politiques. Depuis le retrait de cette installation, les municipalités de Sainte-Anne-de-Sorel et Yamaska revoient leurs options. Pour l'instant, la MRC de Pierre-De Saurel maintient ce qui a été incorporé au schéma d'aménagement pour la planification de ses réseaux cyclables. Les modifications seront apportées à la demande des parties, s'il y a lieu.

Le projet municipal prévoit aussi une traversée de la rivière Yamaska dans la partie nord du village de Yamaska avec un ponton. Il est toutefois difficile d'assurer l'accès au ponton en permanence selon la période de service et les heures d'ouverture.

## **4.2 Problématiques à l'ensemble du territoire de la Montérégie Est**

### *Occurrences d'accidents impliquant des cyclistes*

Force est de constater qu'afin d'encourager la mobilité durable et d'appuyer la promotion récréotouristique des voies cyclables, il est

primordial de se soucier de la sécurité des usagers. Chaque année, la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) recense, entre autres, le nombre d'accidents impliquant des cyclistes.

En 2010, 21 occurrences d'accidents impliquant des cyclistes ont été recensées à proximité des voies cyclables sur le territoire de la Montérégie Est. Selon la gravité des blessures des victimes, il y a davantage d'accidents de gravité légère que de gravité grave. Les accidents de gravité légère survenus à proximité d'une voie cyclable s'énumèrent comme suit :

- Beloeil : près de l'intersection des rues Brunelle et Richelieu;
- Carignan : près de l'intersection de la route 223 et de la rue Auclair;
- Chambly : près de l'intersection des rues Bourgogne et Larivière;
- Chambly : près de l'intersection des rues Bourgogne et Caron;
- Cowansville : près de l'intersection des rues Hallé et Stevenson;
- Cowansville : près de l'intersection de la terrasse Bellerive et de la rue du Sud;
- Marieville : près de l'intersection de la route 112 et du chemin Chambly;
- Mont-Saint-Hilaire : près de l'intersection des boulevards Wilfrid-Laurier et Honorius Charbonneau;
- Mont-Saint-Hilaire : près de l'intersection du boulevard Wilfrid-Laurier et de la rue de Rouville;
- Richelieu : près de l'intersection de la 2<sup>e</sup> rue et de la 12<sup>e</sup> avenue;
- Saint-Jean-sur-Richelieu : près de l'intersection des rues Jacques-Cartier et Roman;
- Saint-Jean-sur-Richelieu : près de l'intersection des rues Jacques-Cartier et Brais;
- Sorel-Tracy : près de l'intersection de la route 223 et de la rue Papineau;
- Sorel-Tracy : près de l'intersection de la route 133 et de la rue Lafrenière;
- Sorel-Tracy : près de l'intersection de la route 223 et de la rue Cardin;
- Sorel-Tracy : près de l'intersection de la route 132 et de la rue Bonin;
- Sorel-Tracy : près de l'intersection des rues Victoria et Élisabeth;
- Varennes : près de l'intersection de la route 132 et de la rue Quevillon.

Dans la même année de référence, les accidents de gravité grave qui ont eu lieu à proximité d'une voie cyclable se sont situés à :

- Chambly : près de l'intersection de la route 132 et de la rue Salaberry;
- Sutton : près de l'intersection de la route 215 et du chemin de la Vallée;
- Varennes : près de l'intersection de la route 132 et du boulevard Lionel-Boulet.

Il est à noter que la gravité d'un accident est évaluée selon le jugement du policier au moment de l'événement et, par conséquent, cette détermination ne représente pas avec précision les conséquences réelles d'un accident. En effet, la gravité des blessures peut être plus importante et peut même évoluer jusqu'à l'arrivée à l'hôpital. Ainsi, la distinction des victimes selon leurs blessures doit être utilisée avec une certaine pondération, car le nombre de blessés graves pourrait être plus important que les données colligées.

L'analyse de la cause à effet de ces accidents dépasse l'envergure de cette recherche, mais il serait éventuellement pertinent de vérifier si les aménagements pour cyclistes respectent les normes en vigueur en termes de sécurité.

#### *Vandalisme*

Quelques MRC ont reconnu que des actes de vandalisme sont survenus le long de leurs voies cyclables et que les dommages qui en découlent représentent des coûts de réfection supplémentaires. C'est le cas des MRC de Pierre-De Saurel et de Rouville qui ont vu des ponceaux brûlés lesquels n'ont pas pu être immédiatement reconstruits, faute de financement.

#### *Manque d'information sur les accotements pavés*

Actuellement, les voies cyclables planifiées aux schémas d'aménagement empruntent certaines routes qui ne sont pas nécessairement sécuritaires selon les exigences du chapitre 15 du *Tome I – Conception des voies cyclables*.

Plusieurs répondants déplorent que, lors du repavage des routes du réseau supérieur, ils ne soient pas informés si les réfections permettront également la création d'une voie cyclable en accotements pavés. Il est suggéré que le MTQ identifie les portions des routes dont la largeur actuelle des accotements respecte déjà les normes d'aménagement pour les voies cyclables. Ces tronçons pourraient être identifiés par les MRC comme secteurs potentiels de développement de leur réseau cyclable et il ne manquerait qu'à faire les démarches nécessaires pour le balisage. Ce genre de situation dévoile un manque d'arrimage entre les efforts du MTQ et des municipalités locales.

Toutefois, il faut rappeler que le MTQ ne se considère pas comme étant un promoteur de projet, mais plutôt comme un collaborateur en diffusant, par exemple, des compléments d'information sur demande.

#### *Un réseau cyclable sur le réseau routier supérieur*

En dehors des voies cyclables en site propre, les MRC tendent à proposer des tracés qui utilisent le réseau routier supérieur plutôt que le réseau municipal. Cette tendance peut s'expliquer par plusieurs facteurs, dont : une meilleure connaissance de la largeur des accotements nécessaires selon la limite de vitesse et le DJMA et plus de sources de financement. Toutefois, les MRC et les municipalités locales pourraient identifier certaines voies publiques comme étant des chaussées désignées sur le réseau routier local. Ceci coûterait moins cher, car il ne s'agit que d'ajouter de la signalisation. Aussi, ces efforts auraient pour effet d'accélérer la réalisation du réseau cyclable dans la région.

#### *Signalisation déficiente*

Bien que les voies cyclables de la Route Verte soient bien signalées tout le long de leur parcours, la signalisation pour atteindre les voies n'est pas toujours suffisante selon les agences de tourisme. La même situation se constate au niveau des stationnements. En fait, la réglementation du MTQ ne permet pas de faire une signalisation appropriée à plusieurs endroits, entre autres dans les milieux urbains. L'affichage est souvent déficient pour les réseaux régionaux. Plusieurs répondants suggèrent que les tracés ne soient pas seulement identifiés sur leur tracé, mais aussi pour indiquer comment se rendre vers les réseaux reconnus officiellement.

*Services complémentaires à améliorer*

Même si peu de commentaires ont été recueillis sur les services complémentaires aux voies cyclables, il a été soulevé qu'il faudrait plus de supports à vélo pour répondre adéquatement à la demande. Aussi, il est suggéré d'ajouter des services d'appoint (douches, casiers, etc.) aux points centraux afin de consolider l'offre récréotouristique des voies cyclables. Toutefois, le développement de ces services devrait s'arrimer à une signalisation dédiée appropriée.

## 5. TRONÇONS À COMPLÉTER

Cette section récapitule les tronçons planifiés et souhaités qui devraient être pris en considération dans la planification régionale du réseau cyclable de la Montérégie Est. De plus, quelques tronçons sont recommandés afin que les MRC évaluent dans une étape ultérieure l'appréciation du lien proposé. À cette étape, la région est divisée en cinq grands secteurs afin de mieux saisir la vision d'ensemble.

D'ailleurs, il est à noter que les tronçons souhaités et recommandés sont des suggestions pour raccorder le réseau cyclable et que, dans beaucoup des cas, ces tronçons devront faire l'objet d'une analyse plus fine au niveau de l'aménagement et des normes de sécurité.

### 5.1 Secteur nord

#### *Tronçons planifiés*

Les liens proposés passent par :

- Entre la MRC Pierre-De Saurel et la MRC de Marguerite-D'Youville : Sorel-Tracy et Contrecoeur.
- Entre la MRC Pierre-De Saurel et la MRC de La Vallée-du-Richelieu :
  - Sorel-Tracy, Saint-Roch-de-Richelieu et Saint-Antoine-sur-Richelieu;

- Sorel-Tracy, Sainte-Victoire-de-Sorel, Saint-Ours et Saint-Denis-sur-Richelieu.
- Entre la MRC Pierre-De Saurel jusqu'aux limites avec le Centre-du-Québec : Sorel-Tracy, Saint-Robert, Sainte-Anne-de-Sorel, Yamaska, Saint-Gérard-Majella et Saint-David.
- Entre la MRC Pierre-De Saurel jusqu'aux limites avec la MRC des Maskoutains :
  - Saint-Robert, Yamaska, Massueville, Saint-Aimé;
  - Sorel-de-Tracy, Saint-Ours.

#### *Tronçons souhaités*

Ces tracés empruntent :

- Entre la MRC Pierre-De Saurel et la MRC des Maskoutains :
  - La route de Michaudville jusqu'au village de St-Bernard-de-Michaudville, la rue Claing, le rang Fleury, puis vers le sud-est sur le rang Fleury, la route 235, le rang des 48, la route de Michaudville, le rang Salvail Sud, le chemin de la Grande-Ligne, le rang Sainte-Rose, le rue Principale de La Présentation (route 137), le boulevard Laframboise jusqu'à Saint-Hyacinthe;
  - Le rang du Bord-de-l'Eau Ouest à Saint-Louis, le chemin Bourchemin Ouest, le rang Salvail Nord jusqu'à Saint-Judes puis le même trajet que le point précédent jusqu'à Saint-Hyacinthe.

- Entre la MRC Pierre-De Saurel et le Centre-du-Québec :
  - L'emprise de la voie ferrée à Saint-François-du-Lac jusqu'à l'Axe 4 de la Route Verte vers Drummondville;
  - Le rang du Bois de Maska et le rang de la Grande Terre puis rejoindre l'Axe 4 de la Route Verte à Saint-François-du-Lac;
  - Le rang Saint-Henri puis rejoindre l'Axe 4 de la Route Verte à Saint-François-du-Lac;
  - Le 2e rang vers Saint-Guillaume.
- Entre Saint-Robert et Yamaska :
  - Les accotements pavés sur la route 132 des limites de Saint-Robert jusqu'au pont Parenteau à Yamaska.

## 5.2 Secteur sud

### *Tronçons planifiés*

Les liens proposés passent par :

- Entre la MRC du Haut-Richelieu et l'État du Vermont :
  - Sainte-Anne-de-Sabrevois, Henryville, Noyan;
  - Saint-Sébastien, Venise-en-Québec, Saint-Georges-de-Clarenceville.
- Entre la MRC Brome-Missisquoi et la MRC de Memphrémagog :
  - Abercorn, Dunkin.
- À l'intérieur de la MRC Brome-Missisquoi :

- Farnham, Sainte-Sabine, Saint-Ignace-de-Stanbridge, Bedford, Stanbridge Station, Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River, Saint-Armand;
- St-Ignace-de-Stanbridge, Notre-Dame-de-Stanbridge, Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River;
- Bedford, Stanbridge-East, Frelishburg, Saint-Armand;
- Brigham, Cowansville, Dunham, Stanbridge-East, Frelishburg, Abercorn.

### *Tronçons souhaités*

Ces tracés empruntent :

- Entre la MRC Brome-Missisquoi et la MRC de Memphrémagog :
  - Le chemin Knowlton à Lac-Brome, la route Bolton Glen et la montée de Baker Pond jusqu'à bande cyclable à Bolton Centre.
- Entre la MRC Brome-Missisquoi et l'État du Vermont :
  - Le chemin de Richford qui devient le Pinnacle Road pour rejoindre la *Valley Rail Trail* à Richford.

### *Tronçons recommandés*

Il semble que certains tronçons mériteraient une analyse plus poussée pour créer des liens entre :

- L'axe de la Bromontoise et le tronçon souhaité qui commence à Brigham;

- L'axe Freeport à Cowansville et le tronçon planifié à Lac-Brome.

### 5.3 Secteur ouest

#### *Tronçons planifiés*

Les liens proposés passent par :

- Entre la MRC de Marguerite-D'Youville et l'agglomération de Longueuil : Sainte-Julie et Saint-Bruno-de-Montarville.
- Entre la MRC de La Vallée-du-Richelieu et l'agglomération de Longueuil :
  - Saint-Basile-le-Grand et Saint-Bruno-de-Montarville;
  - Chambly et Longueuil;
  - Carignan et Saint-Hubert.
- Des MRC de Pierre-De Saurel et de La Vallée-du-Richelieu vers la MRC de Marguerite-D'Youville :
  - Saint-Roch-de-Richelieu jusqu'à la limite de Contreccœur;
  - Saint-Antoine-sur-Richelieu jusqu'à la limite de Contreccœur;
  - Saint-Antoine-sur-Richelieu jusqu'à la limite de Calixa-Lavallée;
  - Saint-Marc-sur-Richelieu jusqu'aux limites de Calixa-Lavallée et Saint-Amable;
  - Saint-Mathieu-de-Beloeil pour rejoindre la voie cyclable locale de Sainte-Julie.

#### *Tronçons souhaités*

Ces tracés passent par :

- Entre la MRC de La Vallée-du-Richelieu et la MRC du Haut-Richelieu :
  - L'avenue de Salaberry à Carignan et l'avenue des Pins à Saint-Jean-sur-Richelieu.
- Entre la MRC du Haut-Richelieu et la MRC de Roussillon : Le boulevard Saint-Luc et le chemin Saint-Jean (route 104).

### 5.4 Secteur est

#### *Tronçons planifiés*

Les liens proposés passent par :

- Entre la MRC de La Haute-Yamaska et la MRC Brome-Missisquoi, de Lac-Brome à Waterloo.
- L'axe de la Bromontoise à Bromont et l'axe Abercorn-Sutton-Bromont de la Route Verte.

#### *Tronçons souhaités*

Ces tracés empruntent :

- Entre la MRC d'Acton et la MRC des Maskoutains, un tracé à définir à partir des quatre propositions suivantes :
  - Le 5<sup>e</sup> rang de Saint-Théodore-d'Acton, le rang Charlotte (route 116), la route Quintal;

- Le 5<sup>e</sup> rang de Saint-Théodore-d'Acton, le rang de la Chute, le rang Saint-Édouard;
- Le 5<sup>e</sup> rang de Saint-Théodore-d'Acton, le 20<sup>e</sup> rang d'Upton puis le rang Saint-Georges (route 211);
- Ou par la rue Marc-Aurèle, la rue Bonin, la rue Cabana, la rue Noël-Lecomte, le 2<sup>e</sup> rang d'Acton Vale, la rue Provost, le 1<sup>er</sup> rang, la route Laliberté, le chemin d'Acton, le 11<sup>e</sup> rang de Saint-Valérien-de-Milton puis le rang Saint-Georges (route 211).
- Entre Sainte-Cécile-de-Milton et Granby :
  - Le chemin Lasnier, l'emprise d'Hydro-Québec et l'emprise routière du boulevard David Bouchard Nord pour rejoindre La Route des Champs.
- Entre Sainte-Cécile-de-Milton et Roxton Pond :
  - Par le 3<sup>e</sup> rang Ouest.
- Entre Roxton Pond et La Campagnarde :
  - Par le 3<sup>e</sup> rang Roxton Ouest.
- Relocalisation du transit dans le Parc de la Yamaska afin de garder le lien à cet endroit entre les Axes 1 et 4 de la Route Verte.

## 5.5 Secteur centre

### *Tronçons planifiés*

Les liens proposés traversent :

- De la MRC de La Vallée-du-Richelieu vers la MRC des Maskoutains :
  - Saint-Jean-Baptiste jusqu'à la limite de Saint-Damase;
  - Mont-Saint-Hilaire jusqu'à la limite de Sainte-Madeleine.
- De la MRC du Haut-Richelieu vers la MRC de Rouville : Mont-Saint-Grégoire jusqu'à la limite de Sainte-Angèle-de-Monnoir.

### *Tronçons souhaités*

Ces tracés passent par :

- Entre la MRC de La Vallée-du-Richelieu et la MRC de Rouville :
  - Le chemin des Patriotes (route 133);
  - La Grande Caroline (route 231), la Petite Caroline, la route 229 jusqu'à Mont-Saint-Hilaire.
- Entre la MRC des Maskoutains et la MRC de Rouville :
  - Le rang Saint-Louis, le rang du Haut-Corbin puis la Grande Caroline (route 231);
  - Le rang Saint-Charles et le rang de la Montagne.
- Entre la MRC de Rouville et la MRC du Haut-Richelieu: Le chemin du Vide, le Fort Georges entre Marieville, Sainte-Angèle-de-Monnoir et Mont-Saint-Grégoire.

- À l'intérieur de la MRC de Rouville :
  - Le rang/chemin des Dix Terres, le chemin de la Branche du Rapide entre Rougemont et Marieville;
  - Le rang Casimir et le rang du Haut-de-la-Rivière Sud entre Saint-Césaire et Ange-Gardien.

## 6. RÉFÉRENCES

### *Documents consultés*

**CLD de Marguerite-D'Youville et MRC de Marguerite-D'Youville**, *Carte récréotouristique*.

**CLD des Maskoutains**, *Carte du réseau cyclable de la MRC des Maskoutains (La Maskoutaine)*.

**CRÉ Montérégie Est**, *La Route du Richelieu à vélo*, préparé par Luc Jacques, 19 juillet 2009.

**CRÉ Montérégie Est**, *Demande d'homologation Route Verte Axe 3 en Montérégie Est*, octobre 2009.

**CRÉ Montérégie Est**, *État d'avancement des travaux de mise à niveau*, préparé par Judith Bissonnette pour la réalisation de l'Axe 3 de la Route verte.

**Ministère des Transports**, *Carte de la vitesse affichée sur le réseau du MTQ, Direction de l'Est-de-la-Montérégie*.

**Ministère des Transports**, *Carte des limites de vitesse de la Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie*.

**Ministère des Transports**, *Rapport technique : Améliorations à apporter à la Route Verte – La Sauvagine*, préparé par André Delage, 26 avril 2011.

**Ministère des Transports**, *Tome I – Conception des voies cyclables, chapitre 15 et Tome V – Signalisation des voies cyclables, chapitre 7*.

**MRC Brome-Missisquoi**, *Carte des réseaux cyclables*.

**MRC Brome-Missisquoi**, *Carte des réseaux récréatifs*, extraite du *Schéma d'aménagement et de développement révisé*.

**MRC d'Acton**, *Brochure promotionnelle des circuits cyclables La Clé des Champs et L'Orée des Bois*.

**MRC d'Acton**, *Schéma d'aménagement et de développement révisé*.

**MRC de La Vallée-du-Richelieu**, *Politique de développement du réseau cyclable de la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu*.

**MRC de La Vallée-du-Richelieu**, *Schéma d'aménagement et de développement révisé*.

**MRC de Marguerite-D'Youville**, *Carte de la typologie des voies cyclables intégrant la Route verte et le réseau cyclable local et régional*.

**MRC de Marguerite-D'Youville**, *Carte des voies cyclables intégrant la Route verte et le réseau cyclable local et régional*.

**MRC de Marguerite-D'Youville**, *Schéma d'aménagement et de développement révisé*.

**MRC de Pierre-De Saurel**, *Compte-rendu Rencontre Route Verte Axe 3, 21 mars à Contrecoeur.*

**MRC de Pierre-De Saurel**, *Schéma d'aménagement et de développement révisé.*

**MRC de Rouville**, *Schéma d'aménagement et de développement révisé.*

**MRC des Maskoutains**, *Plan directeur d'un axe cyclable pour la rivière Yamaska – Ébauche*, préparé par Luc Jacques, 29 avril 2011.

**MRC des Maskoutains**, *Carte du réseau cyclable de la ville de Saint-Hyacinthe.*

**MRC des Maskoutains**, *Plan directeur – Projet Parcours cyclables : Développement des parcours hors route*, préparé par Andrée-N. Aloir, 6 mai 2008.

**MRC du Bas-Richelieu**, *Copie de résolution 2008-02-49 au sujet d'un appui en vue de la réalisation du lien cyclable de la Route verte entre Saint-Gérard-Majella et la réserve indienne d'Odanak.*

**MRC du Haut-Richelieu**, *Schéma d'aménagement et de développement révisé.*

**Municipalité de Saint-François-du-Lac**, *Extrait de résolution 09-03-57 MRC du Bas-Richelieu – Réponse à leur résolution 2008-02-49 concernant une demande d'appui à madame Julie Boulet, ministre des transports, pour la réalisation du lien cyclable de la Route verte entre Saint-Gérard-Majella et la réserve indienne d'Odanak.*

**Pistescyclables.ca**, *Cartes des pistes cyclables.* <http://www.pistescyclables.ca/>

**Réseau Vert**, *Copie de résolution du 4 février 2008 « Appui au comité Parenteau de Saint-François-du-Lac ».*

**Société de l'assurance automobile du Québec**, *Données sur les accidents impliquant des cyclistes sur le territoire de la Montérégie Est 2005 à 2010.*

**Tourisme Montérégie**, *Cartes des pistes cyclables.* <http://www.tourisme-monteregie.qc.ca/cyclotourisme/>

**Vélo-Québec**, *Plan de balisage Réseau cyclable de La Sauvagine.*

**Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu**, *Carte du réseau cyclable actuel et projeté*, extraite du Plan d'urbanisme, décembre 2008.

**Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu**, *Plan d'ensemble du réseau cyclable*, 16 janvier 2008.

*Personnes contactées sur le territoire de la Montérégie Est*

Organisation	Contact
Ministère des transports, Direction de l'Est-de-la-Montérégie	André Delage, Services des inventaires et du Plan
Ministère des transports, Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie	Carole Héroux, Services des inventaires et du Plan
MRC d'Acton	Serge Dupont, directeur du service de l'aménagement
CLD d'Acton	Marie-Aube Laniel, conseillère en développement culturel et touristique
MRC Brome-Missisquoi	Nathalie Grimard, directrice adjointe Gestion du territoire
CLD Brome-Missisquoi	Andrée-Nathalie Aloir, conseillère en développement touristique
MRC du Haut-Richelieu	Caroline Roberge, responsable de l'aménagement et du développement
Tourisme Saint-Jean-sur-Richelieu	Sophie Latour, directrice générale Claudie Boyer, coordonnatrice à la promotion
MRC de La Haute-Yamaska	Maxime Gagnon, aménagiste
MRC des Maskoutains	Reynald Castonguay, directeur général adjoint Réal Campeau, directeur à l'aménagement
Tourisme Saint-Hyacinthe	Sylvain Laliberté, directeur général
CLD Marguerite-d'Youville	Julie Patenaude, conseillère en développement culturel et touristique
MRC Marguerite-d'Youville	François Lestage, coordonnateur à l'aménagement
MRC Pierre-de-Saurel	Mario Dion, directeur de l'aménagement
CLD Pierre-de-Saurel	Diane Bouchard, directrice au développement touristique Jessica Brousseau, agente de marketing (secteur tourisme)
MRC Vallée-du-Richelieu	Margerie L. Cayer, adjointe à la coordination de l'aménagement
Tourisme Vallée-du-Richelieu	Julie Hamel, coordonnatrice
MRC de Rouville	Francis Provencher, Coordonnateur à l'aménagement et directeur général adjoint Philippe Gagné, responsable du Parc régional linéaire
Tourisme Montérégie	Nathalie M. Léger, coordonnatrice marketing

Organisation	Contact
Tourisme Cantons-de-l'Est	Marie-France Bourdages, Directrice développement de l'offre, de l'accueil et des services aux membres
Vélo Québec (Route verte)	Louis Carpentier, directeur Développement de la Route verte

*Personnes contactées dans les régions périphériques de la Montérégie Est*

Organisation	Contact
Tourisme Nicolet-Yamaska	Chantal Grenier, agente de promotion touristique
MRC de Drummond	Lucien Lampron, directeur général adjoint et aménagiste
Réseau Plein Air Drummond	Étienne Hamel
CLD Val-Saint-François	Éric Bourgault, agent de développement rural et responsable du réseau cyclable La Cantonnière
MRC de Memphrémagog	Jonathan Roberge, adjoint à l'aménagement
Longueuil	Nathalie M. Léger de Tourisme Montérégie
MRC Roussillon	Lyne Dansereau, coordonnatrice à l'aménagement
CRÉ Vallée-du-Haut-Saint-Laurent	Caroline Frelon, conseillère en développement touristique
CRÉ Centre-du-Québec	Raymond Laflamme, conseiller en développement
CRÉ Estrie	Marie-Hélène Wolfe, directrice générale
États du Vermont et de New York	Lou Breese, membre du conseil d'administration de Lake Champlain Bikeways

## 7. ANNEXES

### Annexe 1 – Organisations et clubs de cyclistes

Réseau La Sauvagine	<a href="http://www.rcs-velo.org">www.rcs-velo.org</a>
Corporation d'aménagement récréotouristique de La Haute-Yamaska Inc.	<a href="http://www.estriade.net">www.estriade.net</a>
Cyclones de Granby	<a href="http://www.cyclonesgranby.ca">www.cyclonesgranby.ca</a>
Les Cyclopétards	<a href="http://www.lescyclopetards.com">www.lescyclopetards.com</a>
Centre National de Cyclisme	<a href="http://www.centrenationalbromont.ca">www.centrenationalbromont.ca</a>
Amis des Sentiers de Bromont	<a href="http://www.sentiersbromont.org">www.sentiersbromont.org</a>
Comité Pro-piste pour la Montérégiade	450 293-7575
Les Vélomanes de Sainte-Julie	<a href="http://www.lesvelomanes.ca">www.lesvelomanes.ca</a>
Cyclo-Concept	<a href="http://www.cycloconcept.ca">www.cycloconcept.ca</a>
Vélo Club Saint-Hyacinthe	<a href="http://www.veloclubsh.com">www.veloclubsh.com</a>
Club cycliste du Haut-Richelieu	<a href="http://www.clubcyclisteduhautrichelieu.com">www.clubcyclisteduhautrichelieu.com</a>
Vélo Chambly / Académie cycliste du Québec	<a href="http://www.velochambly.com">www.velochambly.com</a>
Club cycliste Montérégie	<a href="http://www.clubcyclistemonteregie.qc.ca">www.clubcyclistemonteregie.qc.ca</a>
Les Cœurs Vaillants	<a href="http://www.lescoeursvaillants.qc.ca">www.lescoeursvaillants.qc.ca</a>
Club Cycle Sprint	<a href="http://www.cyclosprint.com">www.cyclosprint.com</a>
Club de vélo Macadam	<a href="http://www.clubmacadam.com">www.clubmacadam.com</a>
La Roue Champêtre	<a href="http://www.larouechampetre.ca">www.larouechampetre.ca</a>
Les Randonneurs du Haut-Richelieu	<a href="http://www.lesrandonneurs.ca">www.lesrandonneurs.ca</a>