

Le réseau

# VÉLO MÉTROPOLITAIN 2031



Une proposition présentée à la  
**COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**  
dans le cadre de la réalisation du Plan d'aménagement  
et de développement métropolitain  
> Septembre 2011



Vélo Québec

## L'ÉQUIPE DE VÉLO QUÉBEC

---

- > Marc Jolicoeur, directeur de la recherche
- > Myriam Lalancette, chargée de recherche, transport actif
- > Sylvain Gigliesi, technicien en géomatique
- > Jean-François Pronovost, vice-président, développement et affaires publiques
- > Odile Lareau, graphiste
- > Alain Denis, réviseur

> Photos : Mathieu Lamarre et Marc Jolicoeur

# TABLE DES MATIÈRES

L'équipe de Vélo Québec	2
Table des matières	3
Remerciements	4
Avant-propos	5
1 ] Méthodologie	6
2 ] Le réseau vélo métropolitain dans le cadre du PMAD	8
2.1 ] Aménagement : un Grand Montréal avec des milieux de vie durables	8
2.2 ] Transport : un Grand Montréal avec des réseaux de transport performants et structurants	9
2.3 ] Environnement : un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur	9
3 ] <i>L'état du vélo</i> dans le territoire métropolitain	10
4 ] Le Réseau vélo métropolitain : la vision	12
5 ] Les principes directeurs et les paramètres du réseau	14
5.1 ] Les principes	14
5.2 ] Les paramètres généraux	15
5.3 ] La forme du réseau	16
6 ] La proposition de <i>Réseau vélo métropolitain 2031</i>	17
6.1 ] Accès aux pôles d'emplois	17
6.2 ] Desserte des secteurs denses (TOD)	17
6.3 ] Accès aux pôles récréotouristiques à valoriser	18
6.4 ] Équipements et installations métropolitaines	18
6.5 ] Ponts et navettes	20
6.6 ] Évaluation des investissements requis	20
7 ] Proposition de mise en œuvre	22
Références	25
Annexes	26

## REMERCIEMENTS

---

Ce travail d'inventaire et de planification a été réalisé à partir des documents officiels de planification en aménagement et en transport et grâce à la disponibilité et à l'appui de plusieurs personnes, élus et professionnels provenant du milieu municipal, des transports et de la planification. Nous les en remercions.

- > ANNE BARABÉ, conseillère municipale, Ville de Boucherville
- > MICHEL BÉDARD, Division des transports, Ville de Montréal
- > MARTIN BERNIER, inspecteur en circulation et stationnement, arrondissement Saint-Laurent
- > ROBERT BESSETTE, coordonnateur vélo, ministère des Transports, Laval-Miles-Îles
- > JUDITH BISSONNETTE, conseillère en développement Culture et Tourisme, CRÉ Montérégie Ouest
- > ANDRÉ DELAGE, coordonnateur vélo, Service des inventaires et du plan, ministère des Transports, Est-de-la-Montérégie,
- > ALAIN DESJARDINS, directeur développement durable, Ville de Châteauguay
- > MARIE-CLAUDE DESROCHERS, ingénieure municipale, Ville de Châteauguay
- > PASCALE JOMPHE, coordonnatrice vélo, ministère des Transports, île-de-Montréal
- > ALEXANDRE FERRARI, coordonnateur vélo, ministère des Transports, Laurentides-Lanaudière
- > CAROLINE FREULON, conseillère en développement touristique, CRÉ Montérégie Est
- > ALAIN LACASSE, directeur des sports et de la vie communautaire, Ville de Sainte-Anne-des-Plaines
- > JEAN-VINCENT LACROIX, La Société des ponts fédéraux Limitée
- > DENIS LECHASSEUR, directeur, Service d'urbanisme, Ville de Boisbriand
- > RÉJEAN PARENT, président, Réseau Vert Montérégie
- > SYLVIE PIGEON, directrice du service d'inspection et d'aménagement du territoire, Ville de l'Île-Perrot
- > CÉLINE ST-CYR, conseillère en urbanisme, Direction de l'urbanisme et du développement, Ville de Longueuil
- > GEOFFROI VALLÉE, coordonnateur en environnement, Ville de Bois-des-Filons
- > LUCIE VALLIÈRE, coordonnatrice vélo, ministère des Transports, Ouest-de-la-Montérégie

Nous remercions également le personnel de la Communauté métropolitaine de Montréal pour son aimable collaboration tout au cours de ce projet :

- > YVES PHANEUF, conseiller en recherche, Direction générale
- > LOUIS MORIN, conseiller en recherche, Aménagement et transport métropolitain
- > MARC-ANDRÉ SAIA, cartographe, Finances

## AVANT-PROPOS

---

Entre 1998 et 2003, Vélo Québec a été l'animateur du Réseau vélo métropolitain, une initiative qui visait à harmoniser le développement des infrastructures cyclables de nature métropolitaine et à proposer aux différentes autorités des mesures pour établir un lien entre le vélo et les transports publics. Ce travail, appuyé par le ministère de la Métropole, s'est concrétisé par des actions de concertation, d'assistance technique, de formation et de diffusion des connaissances et des bonnes pratiques dans le milieu municipal. Au préalable, ce travail de planification d'ensemble avait été réalisé jusqu'au début des années 1990 par la Communauté urbaine de Montréal.

À la demande de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), le concept livré dans le présent document reprend le travail où il a été laissé en 2003, en y intégrant les informations les plus récentes qui nous permettent d'articuler une vision d'un réseau cyclable de niveau métropolitain dans un horizon de vingt ans. Selon l'exercice auquel nous nous sommes livrés, le Grand Montréal serait doté d'une infrastructure de grande qualité favorisant la mobilité à vélo, avec un total de près de 1000 kilomètres de voies cyclables utilisables à des fins de transport, de loisir et de tourisme.

Ce plan vient renforcer l'image vélo de Montréal qu'ont contribué à créer la grande fête de la Féria du vélo de Montréal, le service de vélos en libre-service BIXI, l'adhésion récente de Montréal au mouvement international Cycle Chic et tout ce qui fait la culture vélo ici. Enfin, par le lien qui peut être établi entre cette infrastructure et les transports publics, cette proposition atteint les objectifs du Plan métropolitain d'aménagement et de développement.

# 1 ] MÉTHODOLOGIE

---

Conformément à l'entente signée entre Vélo Québec et la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), la proposition de Réseau vélo métropolitain a été réalisée selon les étapes suivantes.

## Mise en contexte

Nous avons d'abord dressé un portrait de l'utilisation du vélo dans la région métropolitaine à partir des faits saillants de l'étude *L'état du vélo au Québec en 2010* et des zooms sur les villes de Montréal, Laval et Longueuil réalisés dans le cadre de cette même étude. Nous avons ensuite défini comment le plan du Réseau vélo métropolitain atteint les objectifs du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

## Détermination des paramètres

À partir de nos travaux réalisés dans le cadre du développement du plan vélo de la Ville de Montréal et du développement de la Route verte, nous avons formulé une proposition de paramètres qui guideront l'identification des axes du Réseau vélo métropolitain. À l'aide d'illustrations et de photographies, nous avons présenté les différents visages que peuvent prendre les segments de ce réseau métropolitain.

## Collecte de données

Nous avons pris en compte le travail préliminaire réalisé par la CMM, de même que l'état du réseau cyclable de la Route verte, qui constitue une part importante du réseau cyclable de niveau régional ou métropolitain actuel. Une tournée téléphonique a ensuite été effectuée auprès des chargés de projets dans les municipalités et les municipalités régionales de comtés (MRC) afin de connaître l'état des projets ou idées permettant la connexion d'une municipalité à l'autre ou d'une MRC à l'autre. Des communications ont également été établies avec les coordonnateurs vélo du ministère des Transports du Québec. Nous avons aussi pris en compte les exercices de planification récents ou en cours, notamment les plans de mobilité durable de Laval et de Longueuil et le plan vélo intégré au Plan de transport de la Ville de Montréal.

## Détermination des tracés

La proposition de Réseau vélo métropolitain a été élaborée à partir du tracé intégral de la Route verte et avec l'ajout des segments qui créent un lien avec au moins deux des trois types de zones identifiées par le PMAD :

- > les pôles d'emplois (p. 36 du PMAD)
- > les zones TOD (p. 49 du PMAD)
- > les ensembles récréotouristiques à valoriser (p. 129 du PMAD)

Elle tient compte également de l'accès aux équipements et installations métropolitaines.

À partir de la proposition globale, nous avons déterminé les segments existants, ceux à améliorer et ceux à développer.

## Évaluation des investissements et mise en œuvre

À partir de coûts types, nous avons établi un ordre de grandeur des investissements requis, toutes sources confondues, pour mettre en œuvre ce plan.

## Terminologie

La terminologie utilisée au cours du présent travail est celle recommandée dans le guide *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes* (Vélo Québec, 2009).

## 2 ] LE RÉSEAU VÉLO MÉTROPOLITAIN DANS LE CADRE DU PMAD

Le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) est réalisé afin d'assurer la compétitivité et l'attractivité du territoire métropolitain de Montréal. Sans reprendre en détail le contexte de réalisation et les objectifs du plan proposé par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), rappelons que ce projet couvre l'ensemble des thèmes qui touchent à l'usage du territoire et à la forme urbaine, notamment le transport terrestre des personnes, la protection des milieux naturels et bâtis, la densité du développement, la mise en valeur des territoires agricoles et l'identification des installations à caractère métropolitain. C'est ainsi que l'intégration du vélo et de ses différents usages dans ce plan prend tout son sens.

Depuis sa création et jusqu'à tout récemment, la CMM considérait surtout le potentiel du vélo du point de vue récréotouristique. La géographie de Montréal, le besoin de regagner et de préserver les rives et l'héritage de mise en place du réseau des parcs régionaux de la Communauté urbaine de Montréal favorisaient une telle vision. L'approche préconisée dans l'actuel projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement amène à considérer le vélo, non seulement comme une façon de se récréer et de découvrir Montréal, mais aussi comme un des éléments de la mobilité des personnes. Et cela est d'autant plus pertinent que plus du tiers des travailleurs de l'agglomération montréalaise habitent à moins de 5 kilomètres de leur lieu de travail.<sup>2</sup>

Le projet de PMAD devient donc une excellente occasion d'établir un lien entre le vélo et les trois orientations du projet de PMAD :

- 1 ] Aménagement : un Grand Montréal avec des milieux de vie durables
- 2 ] Transport : un Grand Montréal avec des réseaux de transport performants et structurants
- 3 ] Environnement : un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur

### 2.1 ] Aménagement : un Grand Montréal avec des milieux de vie durables

L'utilisation rationnelle de l'espace en milieu urbain est au cœur d'une stratégie qui mise sur le développement durable. Le PMAD n'est pas simplement qu'un outil de planification. C'est une occasion extraordinaire de favoriser une meilleure santé de la population à travers une nouvelle façon de voir l'aménagement urbain. Le développement de nouveaux quartiers de type TOD, un principe selon lequel ont été construits les quartiers centraux, est une orientation qui favorise la mobilité à pied et à vélo. Par la proposition qui est formulée dans le présent document, le réseau local doit se rattacher à celui de niveau métropolitain.

<sup>1</sup>Le transport urbain, une question de santé – Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal.

<sup>2</sup>L'état du vélo au Québec en 2010, Vélo Québec, juin 2011.

## 2.2 ] Transport : un Grand Montréal avec des réseaux de transport performants et structurants

La section 3 (L'état du vélo dans le territoire métropolitain) dresse un portrait de l'usage du vélo dans le Grand Montréal. On y fait référence également aux gains possibles quand on considère le pourcentage élevé de déplacements des travailleurs habitant à moins de 5 kilomètres de leur lieu de travail. D'autres gains peuvent aussi être faits lorsque l'on établit un lien pratique entre le vélo et le transport en commun. Comment exploiter au maximum la synergie possible entre ces deux modes ? Par l'installation systématique de stationnements vélos aux stations de métro aux gares, aux terminus et aux principaux arrêts d'autobus, par le développement et la signalisation de parcours conviviaux vers ces points d'embarquement et par la possibilité de transporter des vélos à bords des véhicules (autobus, métro, train).



## 2.3 ] Environnement : un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur

Dans sa forme actuelle, le réseau cyclable permet déjà de découvrir plusieurs des trésors naturels que recèle le territoire métropolitain. Cependant, la qualité de ce réseau est loin d'être uniforme. Certains segments sont manquants, alors que d'autres nécessitent une sérieuse mise à niveau, peu importe qu'on soit préoccupé par la sécurité ou par la qualité de l'expérience. Un Réseau vélo métropolitain



complet et de qualité constituerait non seulement un équipement attrayant pour les citoyens, mais aussi un produit complémentaire à l'offre touristique actuelle. Avec un réseau complet et de qualité, l'étendue du territoire métropolitain et la variété de ses milieux naturels et de ses paysages rendraient possibles non seulement les excursions d'une journée à vélo, mais aussi l'expérience du tourisme à vélo avec nuitées en camping, en gîte ou en hôtel. Cela s'inscrit dans les grandes tendances de développement du tourisme durable, où les loisirs de plein air se pratiquent jusqu'au cœur des métropoles.

## 3 ] L'ÉTAT DU VÉLO DANS LE TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN

---

La plus récente édition de *L'état du vélo au Québec* dresse un portrait de l'utilisation du vélo pour l'ensemble de la province, mais présente aussi de façon détaillée la réalité des villes de Montréal, Laval et Longueuil, qui regroupent 2 300 000 personnes, soit 62 % de la population de la CMM. Bien que nous n'ayons pas de portrait complet pour le territoire de la CMM, les paramètres mesurés dans ces trois villes nous donnent une bonne vue d'ensemble.

### ... partout sur le territoire

Globalement, le taux de cyclistes dans la population et la fréquence d'utilisation du vélo sont similaires sur l'ensemble du territoire. Pour la population de 6 à 74 ans, les taux de cyclistes qui utilisent le vélo au moins une fois par semaine sont aussi élevés à Montréal (38 %) qu'à Longueuil (37 %) et légèrement supérieurs à ceux de Laval (34 %).

### ... pour se transporter

Avec *L'état du vélo au Québec en 2010* a été observé l'augmentation importante de l'usage du vélo comme mode de transport depuis 2000, et même depuis 2005, à la grandeur du territoire québécois. En 2000, le cinquième des cyclistes adultes québécois (20 %) utilisaient occasionnellement ou quotidiennement le vélo comme mode de transport. Dix ans plus tard, ce pourcentage passe à 37 %. L'augmentation est encore plus élevée dans les villes où le réseau cyclable et les aménagements de modération de circulation se sont le plus développés. Ainsi, à Montréal, ce taux est passé de 25 % à 53 %, entre 2000 et 2010. À Laval, il est aujourd'hui de 38 %; à Longueuil, de 39 %. Bien que la part modale du vélo dans les déplacements vers le travail demeure modeste, elle est nettement plus élevée dans les secteurs denses et bien pourvus en voies cyclables et rues paisibles. Elle est de 0,7 % à Laval, 1,7 % à Longueuil et 2,2 % pour l'Île de Montréal, avec un sommet de 9,7 % dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Les distances parcourues lors de déplacements utilitaires sont courtes, la plupart inférieures à 5 km. En moyenne, elles sont équivalentes à Montréal (3,3 km) et Longueuil (3,2 km) et un peu plus élevées à Laval (4 km). Les trajets très courts, inférieurs à 2 km sont nettement plus nombreux à Longueuil (56 %) qu'à Montréal (44 %) et Laval (39 %).

### ... les aménagements ont la cote !

Il n'y a pas de doute, révèle *L'état du vélo au Québec*, les aménagements cyclables ont la cote ! Pour peu que ces aménagements soient situés dans des environnements intéressants ou qu'ils permettent d'accéder à différents points de service, on les utilise. Au Québec, les cyclistes effectuent près des trois quarts (73 %) de leurs déplacements sur des pistes cyclables et des rues ou des routes à faible circulation. À Laval, ce pourcentage est de 78 %; à Longueuil, 83 %; à Montréal, 82 %. Aussi, des aménagements qui avaient été conçus à des fins récréotouristiques sont devenus des axes de transport empruntés quotidiennement par un nombre croissant de personnes se rendant au travail ou aux études. Cela est confirmé sur plusieurs segments de la Route verte dans le Grand Montréal, où on observe des périodes de pointe le matin et en fin d'après-midi et des débits plus importants les jours de semaine que le samedi et le dimanche.

## ... et des gains possibles!

Dans l'agglomération montréalaise, qui inclut les villes de Laval et de Longueuil de même que les couronnes nord et sud, le tiers des travailleurs (33,6 %), soit 586 000 personnes, habite à moins de 5 kilomètres de son lieu de travail. Aussi, 31 % des déplacements de moins d'un kilomètre sont réalisés en automobile. Selon une étude menée à l'École Polytechnique, 18 % des déplacements en automobile, c'est-à-dire près de 350 000 déplacements quotidiens, pourraient être facilement effectués à vélo parce qu'ils présentent les caractéristiques suivantes : distance courte, aucun passager, pas d'objet à transporter, retour au point de départ.



## 4 ] LE RÉSEAU VÉLO MÉTROPOLITAIN : LA VISION

---

*Montréal, 8 septembre 2031*

*Cette année encore, tout indique que la rentrée s'effectuera en douceur dans la grande région de Montréal. Il faut dire que le déploiement de voies réservées bus/covoiturage, l'aménagement d'un nouvel axe de tramway dans l'axe du boulevard Pie IX et l'instauration de mesures d'apaisement de la circulation auront contribué à modifier les habitudes des usagers. Il faut dire aussi que les importants investissements dans les transports publics auront permis de mettre les bouchées doubles dans la réalisation de ces infrastructures. Cela aura aussi permis d'investir dans le déploiement d'un vaste Réseau vélo métropolitain de haut niveau, qui aura eu comme effet de faire passer la part modale du vélo dans les quartiers centraux de Montréal à plus de 25 %. Ce Réseau vélo métropolitain est unique dans la mesure où il facilite les déplacements quotidiens vers le travail et l'école et où il permet maintenant aux citoyens des escapades à vélo de quelques jours dans la région de Montréal, une façon originale de découvrir les parcs naturels, les bonnes tables et leurs produits du terroir.*

Il est important de rêver ou plutôt tenter de s'imaginer ce que sera le Grand Montréal dans vingt ans. Et il est important de traduire ce rêve ou cette vision par un énoncé de concept de réseau cyclable auquel pourront se référer l'ensemble des partenaires municipaux concernés. Cet énoncé doit servir à motiver et à guider les municipalités dans ce travail. Il permet d'établir ce fil conducteur essentiel à la connectivité entre les 5 grands secteurs de la Communauté métropolitaine de Montréal : Montréal, Laval, Longueuil, la couronne nord et la couronne sud. Il favorise la liaison entre les réseaux cyclables municipaux et l'ensemble des équipements de nature métropolitaine. L'énoncé du concept de Réseau vélo métropolitain doit également devenir LA référence dans l'élaboration des conditions d'admissibilité dans le contexte de nouveaux programmes de financement à être instaurés. En voici une version préliminaire.

Le Réseau vélo métropolitain est conçu de façon à favoriser le parachèvement et l'amélioration du réseau cyclable qui assure la liaison entre différents arrondissements et d'une municipalité à l'autre.

Il consiste en un réseau continu de près de 1000 kilomètres de voies cyclables parcourant l'ensemble du territoire métropolitain et assurant la connectivité des réseaux cyclables municipaux.

Selon les segments et les environnements, et en lien avec les orientations du PMAD, il permet :

- > l'accès aux installations d'intérêt métropolitain
- > l'accès aux pôles de destinations travail-étude (institutions, parcs industriels) et des centre-villes
- > l'accès au transport en commun, en particulier dans les quartiers de type TOD

- > l'accès aux espaces naturels et l'invitation à la découverte touristique. À ce titre, il vient relier près d'une quarantaine de sites naturels et patrimoniaux à vocation récréotouristiques et contribue à mettre en valeur les voies d'eau, en reliant entre eux les segments cyclables existants sur les berges du fleuve Saint-Laurent et des rivières des Prairies, des Mille-Îles, des Outaouais et Richelieu.

Il est aménagé selon les paramètres techniques reconnus pour en faire un itinéraire agréable et sécuritaire à parcourir. Une signalisation de balisage et de destination lui donne une signature. Enfin, une cartographie interactive vient confirmer le statut du réseau dans l'offre touristique métropolitaine.

## 5 ] LES PRINCIPES DIRECTEURS ET LES PARAMÈTRES DU RÉSEAU

---

### 5.1 ] Les principes

L'amélioration de la mobilité à vélo à des fins de transport ou pour des besoins récréotouristiques sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) doit s'appuyer sur les principes suivants, qui sont à la base des interventions de Vélo Québec dans ce type de démarche :

#### **Améliorer le confort et la sécurité et accroître la facilité à se déplacer à vélo**

Le plaisir et la santé (activité physique) sont deux des plus importants facteurs dans le choix du vélo comme mode de transport. L'insécurité réelle ou perçue entre en conflit direct avec ceux-ci et constitue le principal obstacle à l'utilisation du vélo.

#### **Légitimer la présence des cyclistes**

La géométrie actuelle des rues et des routes a d'abord été prévue en fonction des besoins des automobilistes, ce qui amène certains d'entre eux à croire que les cyclistes n'y ont pas leur place. Les solutions proposées doivent donc légitimer la présence des cyclistes lorsque des portions du Réseau vélo métropolitain empruntent le réseau routier.

#### **Assurer la continuité et l'efficacité des itinéraires cyclables**

La continuité des itinéraires, leur efficacité (desserte des destinations) et l'homogénéité des aménagements qui les constituent sont des principes de base de la planification des réseaux cyclables. Le respect de ces principes assure l'utilité des aménagements pour les gens qui choisissent de se déplacer à vélo et, par le fait même, la rentabilité des investissements pour les administrations publiques.

#### **Respecter la priorité des piétons et assurer une cohabitation harmonieuse entre piétons et cyclistes**

Le Code de la sécurité routière prévoit la priorité des piétons sur les autres modes de transport et l'amélioration de la mobilité à vélo doit se faire sans restreindre celle des piétons. Des mesures appropriées, en particulier aux intersections, permettent une cohabitation harmonieuse de ces modes de transport alternatifs à l'automobile.

#### **Respecter la priorité des transports en commun et assurer une cohabitation harmonieuse entre vélo et transport en commun**

La loi donne la priorité aux autobus sur les autres modes de transport, parce qu'ils transportent fréquemment jusqu'à une soixantaine de personnes. L'amélioration de la mobilité à vélo doit se faire sans restreindre celle des usagers du transport en commun. Des mesures appropriées, notamment une sensibilisation des chauffeurs et des cyclistes, permettent une cohabitation harmonieuse de ces modes de transport alternatifs à l'automobile. Il est également nécessaire de prendre en compte l'opération des autobus (et éventuellement des tramways), en particulier dans les voies réservées et aux arrêts.

## 5.2 ] Les paramètres généraux

On s'attend à ce que tous les segments du Réseau vélo métropolitain rencontrent les paramètres suivants :

**Sécurité** : les aménagements et la signalisation respectent les normes en vigueur.

**Accessibilité** : le réseau est accessible à tous les cyclistes en tout temps.

**Pérennité** : le réseau et les aménagements qui le composent sont inscrits aux schémas d'aménagement et aux plans d'urbanisme des municipalités concernées.

### Sécurité

L'aménagement ou la réfection du Réseau vélo métropolitain doit être fait afin d'assurer confort et sécurité aux cyclistes. Peu importe l'environnement et le type d'aménagement possible, les différents segments doivent respecter les normes de construction et de signalisation en vigueur. Ces normes sont présentées dans les documents suivants :

*Normes, Ouvrages routiers, Tome I, Conception routière, chapitre 15 : « Voies cyclables », Québec, ministère des Transports, 2010*

*Normes, Ouvrages routiers, Tome V, Signalisation routière, chapitre 7 « Voies cyclables », Québec, ministère des Transports, 2010*

*Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes, Vélo Québec, 2009*

Le réseau offre ainsi :

- > des aménagements respectant la géométrie des différents types de voies cyclables (pistes et bandes cyclables, sentiers polyvalents, accotements asphaltés ou chaussées désignées)
- > une signalisation répondant rigoureusement aux normes du ministère des Transports du Québec, qui permet de s'orienter et de circuler en sécurité (signalisation touristique, d'indication, de prescription et de danger)

### Accessibilité

Le Réseau vélo métropolitain doit être accessible à tous les cyclistes jouissant d'une condition physique normale, d'avril à novembre. Si des travaux ou une fermeture temporaire sont inévitables, une voie de contournement doit être aménagée. Si un détour par un autre itinéraire est nécessaire, une signalisation de redirection temporaire doit être implantée pendant toute la durée des travaux ou de la fermeture. Une telle déviation, tout comme les dates d'ouverture et de fermeture, sont communiquées sur le site internet de l'autorité concernée.

### Pérennité

La pérennité des itinéraires est un élément essentiel pour l'ensemble des usagers, qu'ils soient navetteurs, promeneurs ou touristes. Du point de vue des investissements publics requis, cette pérennité est aussi essentielle. On s'assure que le Réseau vélo métropolitain :

- > soit inscrit dans les plans d'urbanisme, les schémas d'aménagement et les outils de planification et de gestion régionale et locale (mise aux normes et entretien)
- > fasse l'objet d'un programme d'inspection et d'entretien périodique, de façon à maintenir un haut niveau de qualité

## 5.3 ] La forme du réseau

Selon les environnements, le Réseau vélo métropolitain peut prendre différentes formes. Tirées de l'ouvrage *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes* (2009), en voici les principales illustrations.



La **piste cyclable en site propre** peut être aménagée sur des terrains publics, emprises de rues, parcs ou réserves de terrains municipaux. Une piste cyclable en site propre permet tout autant de mettre en valeur des grands parcs que d'assurer une voie continue à proximité de la rive.

Là où le territoire est entièrement développé, le Réseau vélo métropolitain doit emprunter le réseau routier existant. Il prend la forme d'une **piste sur rue** lorsque l'espace nécessaire est disponible sur la chaussée. >



Ailleurs, une **bande cyclable** ou un **accotement asphalté** peut être aménagé de part et d'autre de la chaussée.

Sur les rues où la circulation est plus faible, une signalisation appropriée indique aux automobilistes et aux cyclistes qu'ils **partagent la chaussée**, sans voie séparée. >



Au-delà de ces aménagements spécialement conçus à l'intention des cyclistes, d'autres mesures, celles de modération de la circulation, peuvent contribuer à rendre plus conviviale la circulation à vélo. Une rue où sont appliquées des mesures de modération de circulation peut représenter, par exemple, le seul lien possible entre deux tronçons de pistes en site propre.



## 6 ] LA PROPOSITION DE RÉSEAU VÉLO MÉTROPOLITAIN 2031

La proposition de Réseau vélo métropolitain est élaborée à partir :

- 1 ] du tracé intégral de la Route verte;
- 2 ] de l'ajout des segments qui créent un lien avec les types de zones identifiées par le PMAD, soit :
  - > les pôles d'emplois (p. 36 du projet de PMAD)
  - > les zones TOD (p. 49 du projet de PMAD)
  - > les ensembles récréotouristiques à valoriser (p. 129 du projet de PMAD)

Elle tient compte également des équipements et installations métropolitaines.

Le Réseau vélo métropolitain comporte des axes cyclables et des franchissements des principales rivières du territoire de la métropole (carte 6). Ces traversées possibles ont été identifiées, de même que les organismes responsables de ces infrastructures.

### 6.1 ] Accès aux pôles d'emplois

En se référant au PMAD, la proposition de Réseau vélo métropolitain procure un accès principal à la plupart des pôles d'emploi (carte 3). En plus du tracé contenu dans l'actuelle proposition, le Réseau vélo métropolitain pourrait comporter des antennes de desserte locales, par exemple, vers l'aéroport Pierre-Elliott Trudeau ou à l'intérieur du pôle industriel Saint-Laurent, à définir ultérieurement dans la plupart des cas.

De façon plus précise, la proposition rejoint :

- > les pôles d'emplois primaires : 527 875 emplois
- > les pôles d'emploi secondaires : 75 740 emplois
- > la plupart des pôles d'emplois isolés, soit 50 085 emplois



### 6.2 ] Desserte des secteurs denses (TOD)

Les quartiers aménagés selon les principes du TOD sont des zones naturelles de desserte pour le transport en commun, les déplacements de proximité à pied et à vélo. Du point de vue de la mobilité active, le succès du TOD repose sur une intégration systématique, dès le départ, des besoins des gens qui vont parcourir quotidiennement de courts trajets dans le quartier, à pied ou à vélo. Certaines mesures permettront de favoriser les déplacements à vélo :

- > mesures de modération de la circulation
- > stationnements pour vélos aux points de services et immeubles commerciaux
- > stationnements pour vélos utilisables pour les résidents

En se référant au PMAD, la proposition de Réseau vélo métropolitain permet l'accès à 80 % des aires de TOD. Comme pour l'accès aux pôles d'emplois, le Réseau vélo métropolitain pourrait comporter des dessertes locales vers le cœur des TOD (inclus dans l'estimation des coûts). Sur le territoire de Montréal, quand elles ne sont pas couvertes par le Réseau vélo métropolitain, les zones de TOD le sont par le réseau local (ex : pistes Rachel et Saint-Zotique).



### 6.3 ] Accès aux pôles récréotouristiques à valoriser

Le PMAD identifie un certain nombre de pôles récréotouristiques à mettre en valeur. Ce sont pour la plupart des parcs et des secteurs patrimoniaux :

- > les parcs nationaux du Canada
- > les parcs du Québec
- > les parcs régionaux (inscrits aux schémas d'aménagements des MRC) ou de stature régionale : parcs d'agglomération de Montréal, parc de la Rivière-des-Mille-Îles et Centre de la nature à Laval, parc Régional à Longueuil, parc du Domaine vert à Mirabel, parc de l'Île des Moulins à Terrebonne, parc de l'île Lebel à Repentigny, etc.

Toujours avec comme base de référence le PMAD, le Réseau vélo métropolitain donne accès à ces différents pôles récréotouristiques.

### 6.4 ] Équipements et installations métropolitaines

En plus de relier entre eux les 5 grands secteurs de la CMM, le Réseau vélo métropolitain donnera accès aux installations et équipements suivants :

- > Équipements métropolitains (tels que définis dans la Loi de la CMM) :
  - Jardin Botanique de Montréal, Insectarium, Biodôme, Planétarium et Cosmodôme
- > Équipements de transport métropolitains (carte 2) :
  - stations de métro
  - gares de train de banlieue
  - terminus d'autobus
  - gares interurbaines
  - terminus d'autobus interurbains

> Installations métropolitaines :

- universités
- cégeps
- principaux hôpitaux
- bibliothèques, salles de spectacle, musées, etc.



## 6.5 ] Ponts et navettes

Le territoire de la métropole est traversé par quatre cours d'eau principaux qui constituent des obstacles majeurs aux déplacements à vélo : le fleuve Saint-Laurent et les rivières des Prairies, des Mille-Îles et Richelieu. Ces cours d'eau sont franchis par 41 ponts et 8 navettes fluviales, qui sont autant d'équipements de nature métropolitaine pour les cyclistes, parce qu'ils relient tous des segments du Réseau vélo métropolitain.

Parmi ces 41 ponts :

- > 26 ponts sont accessibles aux cyclistes, tous nécessitant des améliorations, tantôt mineures, tantôt majeures, à la voie cyclable elle-même ou, le plus souvent, aux approches dont le raccordement au réseau cyclable est déficient;
- > 15 ponts sont interdits aux cyclistes : ce sont des ponts autoroutiers ou des ponts ferroviaires qui ne comportent aucun aménagement pour les cyclistes. Parmi ceux-ci, un seul n'offre pas d'intérêt pour les cyclistes, parce qu'il est à moins de 100 mètres d'un autre pont; dans tous les autres cas, l'ajout d'une passerelle cyclo-pédestre éviterait des détours de plusieurs kilomètres aux cyclistes; la réalisation de telles passerelles devrait être envisagée lors de tous les travaux de réfection majeure, comme ce fut le cas à la passerelle du pont Le Gardeur, aménagée dans son état actuel il y a quelques années, au moment de sa réfection. Notons des exemples similaires au pont Jacques-Cartier, dont l'approche du côté de Longueuil a été complétée au printemps dernier, et au pont de l'autoroute 25. Autre exemple : la réfection complète et prochaine du pont Mercier comportera une passerelle cyclable.

## 6.6 ] Évaluation des investissements requis

Au Québec, suivant l'historique d'aménagement de la Route verte autant dans des environnements ruraux que des milieux urbanisés, le coût des voies cyclables se situe dans un intervalle qui va de 100 000 \$ à 1 000 000 \$ du kilomètre, selon la complexité des ouvrages à réaliser. Compte tenu de la nature métropolitaine du réseau, de l'importance des ouvrages à réaliser, des contraintes imposées par le milieu bâti et des contraintes environnementales pour les ouvrages en rive, un coût type de 500 000 \$ du kilomètre a été retenu pour l'ensemble des travaux à réaliser, que ce soit la construction de nouveaux segments ou la mise aux normes de segments existants. Le coût total des voies cyclables à réaliser est estimé à 230 000 000 \$.

RÉSEAU CYCLABLE	ROUTE VERTE (KM)	HORS ROUTE VERTE (KM)	TOTAL (KM)	INVESTISSEMENTS REQUIS
Existant	370	70	440	—
À corriger	0	150	150	75 000 000 \$
À réaliser	100	210	310	155 000 000 \$
Total	470	430	900	230 000 000 \$

Les 41 ponts principaux nécessiteront quant à eux des travaux importants : ajout éventuel d'une passerelle sur ceux qui n'en ont pas, travaux majeurs ou mineurs aux approches ou sur les passerelles existantes. Une enveloppe de 500 000 \$ par pont permettra la réalisation des travaux mineurs, alors qu'une enveloppe de 2 000 000 \$ par pont sera nécessaire pour les travaux majeurs, pour un total de 31 000 000 \$. La construction de passerelles sur les ponts qui en sont dépourvus n'est pas prise en compte dans les évaluations, parce que la construction d'une passerelle se fait généralement en même temps qu'une réfection majeure du pont lui-même, et que ces réfections s'étaleront sur une période nettement plus longue que l'horizon du PMAD.

	ROUTE VERTE	HORS ROUTE VERTE	TOTAL	ENVELOPPE BUDGÉTAIRE
Ajout d'une passerelle	0	15	15	n/d
Travaux majeurs passerelles existantes	5	7	12	24 000 000 \$
Travaux mineurs passerelles existantes	8	6	14	7 000 000 \$
Total	13	28	41	31 000 000 \$

Une enveloppe de 500 000 \$ est également recommandée pour chacun des secteurs à densifier (TOD), pour la construction de voies cyclables, d'éléments de modération de circulation et de stationnements vélo. Au total, un budget de 75 000 000 \$ serait requis pour les 150 TOD proposés au PMAD.

Le coût global du Réseau vélo métropolitain est donc estimé au total à 346 000 000 \$, incluant 230 000 000 \$ pour voies cyclables du réseau principal, 31 000 000 \$ pour les travaux sur les ponts et 75 000 000 \$ pour les éléments propres aux TOD.

## 7 ] PROPOSITION DE MISE EN ŒUVRE

---

Pour que le Réseau vélo métropolitain réponde aux besoins des cyclistes et soit pleinement utile, il devra se développer de façon ordonnée. Les étapes proposées pour sa réalisation sont :

- > L'adoption du schéma directeur préliminaire par la CMM
- > La définition du cadre de financement et la définition des rôles des différents intervenants (CMM, gouvernement du Québec, municipalités, conseillers, etc.)
- > la création d'un comité de coordination, chargé de planifier la mise en place du réseau et d'accepter les tracés définitifs proposés par les municipalités
- > La création de comités de planification locaux dans chacun des 5 secteurs de la CMM
- > La définition des tracés par les comités de planification locaux, en accord avec le schéma préliminaire adopté par la CMM
- > L'homologation des tracés par le comité de coordination
- > La construction et la signalisation du réseau

### Responsabilités

La responsabilité de l'aménagement et de l'opération (incluant l'entretien) des segments du Réseau vélo métropolitain relèvera des organismes responsables de la gestion du territoire où ces segments sont situés :

- > Municipalités et MRC pour les emprises de rue, parcs municipaux ou régionaux, et autres terrains leur appartenant
- > Gouvernement du Québec pour les Parcs nationaux du Québec (Oka, Mont-Saint-Bruno), et les autres territoires et ponts relevant de sa compétence
- > Gouvernement du Canada pour les Parcs nationaux du Canada (Canal de Lachine, Canal de Chambly) et les autres territoires et ponts relevant de sa compétence (ponts Jacques-Cartier et Champlain, digue de la Voie Maritime du Saint-Laurent)

La responsabilité de l'opération peut également être déléguée à un organisme mandaté par un des 3 niveaux de gouvernement. Par exemple, la Corporation du P'tit Train du Nord gère le parc linéaire du même nom dans les MRC de Mirabel et de Thérèse-De-Blainville, alors que la Société du parc Jean-Drapeau gère la piste cyclable de la Voie maritime du Saint-Laurent.

La responsabilité de la définition du Réseau vélo métropolitain et de la coordination de son développement relèvera de la CMM, qui pourra en déléguer la maîtrise d'œuvre à un organisme mandataire.

### Financement

Pour assurer sa réalisation, le Réseau vélo métropolitain nécessitera l'élaboration d'un plan de financement en tenant compte de la participation municipale ou des organismes gestionnaires des emprises concernées et des sources complémentaires de financement actuellement disponibles ou qui pourront être développées.

<sup>3</sup>Le processus d'homologation vise à assurer que les segments qui seront intégrés au réseau respectent les principes directeurs et les paramètres généraux et techniques présentés à la sections 5.

Par ailleurs, il est souhaitable qu'un programme de financement particulier puisse être créé de façon à compléter les sources de financement existantes.

En avril dernier, le ministre des Finances du Québec annonçait la création d'un nouveau programme de financement visant à développer l'interconnexion des réseaux cyclables urbains à ceux de la Route verte. Dans les faits, il s'agirait d'une fusion (avec budgets supplémentaires) du programme actuel d'aide financière au développement de la Route verte et du Programme d'aide aux modes alternatifs à l'automobile. À ce jour, les modalités et échéances du programme *Véloce* ne sont pas connues.

Or, actuellement, le milieu municipal au Québec a accès aux programmes d'assistance financière suivants:

### **Le Programme d'aide financière au développement de la Route verte**

Le Programme d'aide financière au développement de la Route verte du ministère des Transports du Québec permet d'appuyer financièrement le milieu dans le but :

[ Volet 1 ] : d'achever la Route verte et d'en consolider le développement par l'ajout de tronçons;

[ Volet 2 ] : d'améliorer et mettre à la norme les tronçons de la Route verte déjà construits;

[ Volet 3 ] : de développer des réseaux cyclables régionaux se greffant à la Route verte.

Ce programme constitue un levier financier pour les organismes admissibles, car les subventions versées couvrent jusqu'à un maximum de 25 % des coûts admissibles des projets présentés. Le solde doit être assumé par les sources complémentaires de financement des partenaires (fonds municipaux, fonds de développement régional, programmes d'emploi, Politique sur le vélo du Ministère, etc.). L'embauche des jeunes pour la réalisation de ces aménagements cyclables est favorisée lorsque cela est possible.

### **Le Programme d'aide financière à l'entretien de la Route verte**

Le Programme d'aide financière à l'entretien de la Route verte du ministère des Transports du Québec a pour but d'appuyer les partenaires municipaux dans la prise en charge de l'entretien du réseau cyclable national qu'est la Route verte. Il vise les pistes cyclables hors route et les voies cyclables aménagées sur le réseau routier local, pourvu que ces aménagements soient situés sur l'itinéraire de la Route verte. L'aide financière accordée représente 50 % des coûts d'entretien maximaux admissibles, coûts qui varient selon le type d'aménagement.

### **Le Programme d'aide aux modes alternatifs à l'automobile**

Le Programme d'aide aux modes alternatifs à l'automobile du ministère des Transports du Québec vise à :

- > soutenir les initiatives favorisant les déplacements à pied et à vélo (Volet transport actif);
- > aider les employeurs à mettre en place des mesures encourageant leurs employés à opter pour des modes de transport autres que l'usage individuel de l'automobile;
- > faire la promotion des modes alternatifs à l'automobile.

C'est à travers le volet transport actif que peut être financé l'aménagement d'infrastructures cyclables.

Enfin, en vertu de sa *Politique sur le vélo*, le ministère des Transports du Québec investit chaque année sur les routes et les infrastructures de sa juridiction pour augmenter le confort et la sécurité des cyclistes (accotements asphaltés, passerelles, etc.)

## **Autres programmes**

### ***Fonds municipal vert (Fédération canadienne des municipalités)***

Ce programme procure du financement pour les projets d'immobilisation dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des matières résiduelles et des transports.

### ***Programme sur les infrastructures***

De façon ponctuelle, selon les éditions de ce programme, les ententes fédérales-provinciales sur les infrastructures permettent la réalisation d'infrastructures cyclables. Ces ententes sont gérées par le ministère des Affaires municipales.

### ***Infrastructures de juridiction fédérale***

Bien qu'il n'ait pas de programme dédié, le gouvernement fédéral contribue à la réalisation et à l'entretien d'infrastructures cyclables dans la grande région de Montréal. Le parc du Canal de Lachine, les ponts Jacques-Cartier et, éventuellement, Mercier en sont des illustrations.

## RÉFÉRENCES

---

**Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (2006).** Le transport urbain, une question de santé. Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise.

**Arrondissement Saint-Laurent (2009).** Plan de transport Local de Saint-Laurent.

**Communauté métropolitaine de Montréal (2011).** Un grand Montréal attractif, compétitif et durable. Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement.

**Cré Vallée-du-Haut-Richelieu (2011).** Mise en valeur du réseau cyclable régional de la Vallée-du-Haut-Richelieu.

**Ministère des transports du Québec (2008).** Politique sur le vélo. Du loisir à l'utilitaire : Le vélo, un moyen de transport à part entière.

**Vélo Québec (1999).** Réseau vélo Métropolitain, rapport d'étape.

**Vélo Québec (2003).** Réseau cyclable de Montréal, Aménagement requis pour compléter la voie de ceinture de l'île.

**Vélo Québec (2005).** Accessibilité et mobilité à vélo au centre-ville de Montréal, Phase II – Interventions et concepts proposés. La proposition de Vélo Québec.

**Vélo Québec (2010).** La route verte, état d'avancement au 31 octobre 2010.

**Vélo Québec (2011).** L'état du vélo au Québec en 2010, zoom sur Montréal.

**Vélo Québec (2011).** L'état du vélo au Québec en 2010, zoom sur Laval.

**Vélo Québec (2011).** L'état du vélo au Québec en 2010, zoom sur Longueuil.

**Ville de Laval (2011).** Plan de mobilité durable de Laval. En ligne à : [www.evolutite.laval.ca](http://www.evolutite.laval.ca)

**Ville de Montréal (2008).** Plan de transport de Montréal. En ligne à : [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=4577,7757563&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=4577,7757563&_dad=portal&_schema=PORTAL)

## LISTE DES ANNEXES

---

Carte 1 ] Réseau vélo métropolitain

---

Tableau 1 ] Municipalités touchées par le réseau vélo métropolitain

---

Carte 2 ] Réseau vélo métropolitain : Équipements de transport métropolitain

---

Tableau 2 ] Accessibilité à vélo aux gares de l'AMT

---

Tableau 3 ] Accessibilité à vélo aux terminus d'autobus de l'AMT

---

Carte 3 ] Réseau vélo métropolitain : Pôle d'emplois

---

Carte 4 ] Réseau vélo métropolitain : Aires de TOD

---

Carte 5 ] Réseau vélo métropolitain : Pôles récréotouristiques

---

Carte 6 ] Réseau vélo métropolitain : Ponts et navettes

---

Tableau 4 ] Ponts sur le réseau vélo métropolitain

---

Tableau 5 ] Navettes fluviales sur le Réseau vélo métropolitain

---

Revue de presse ] Le vélo dans la métropole

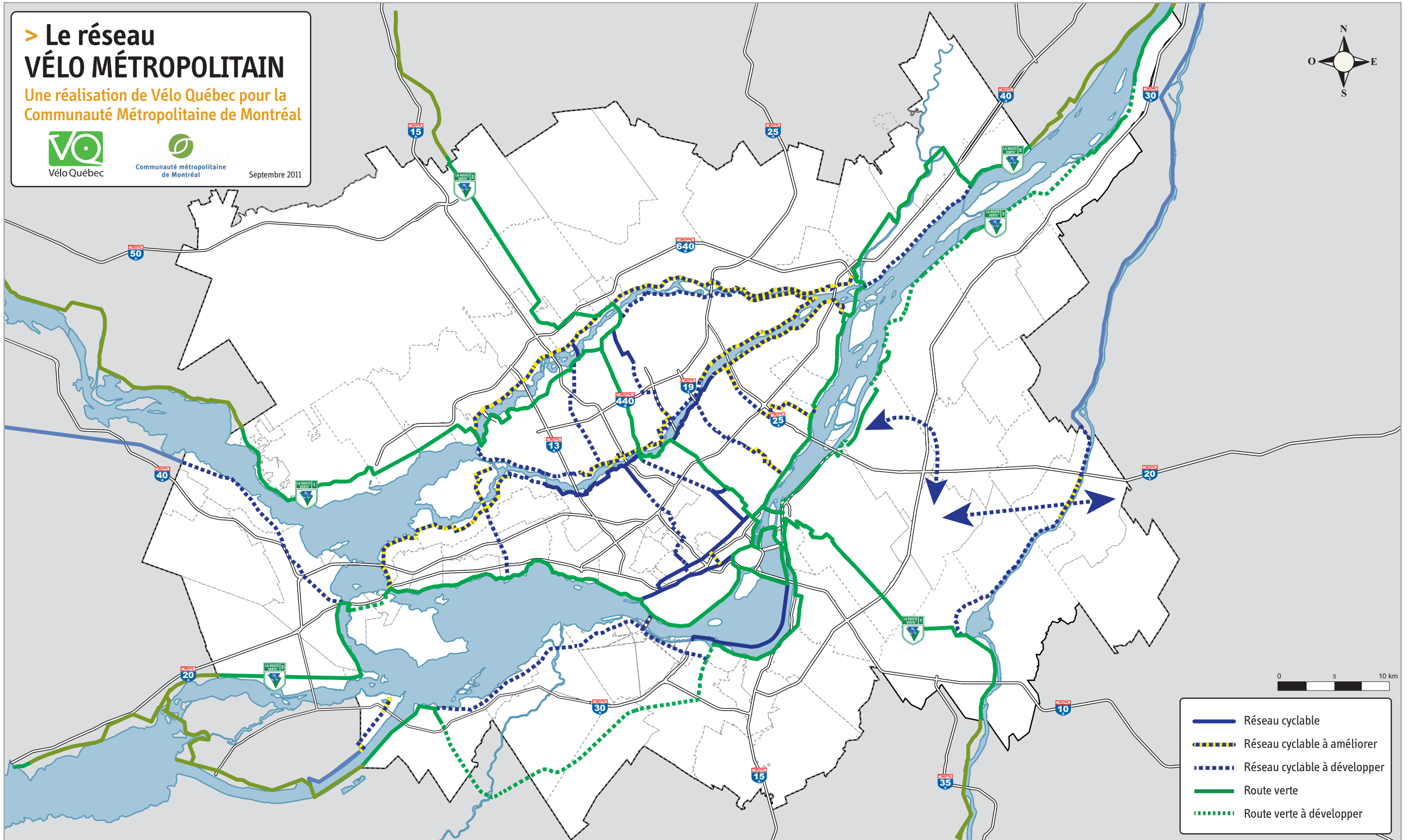
---

# > Le réseau VÉLO MÉTROPOLITAIN

Une réalisation de Vélo Québec pour la Communauté Métropolitaine de Montréal



Septembre 2011



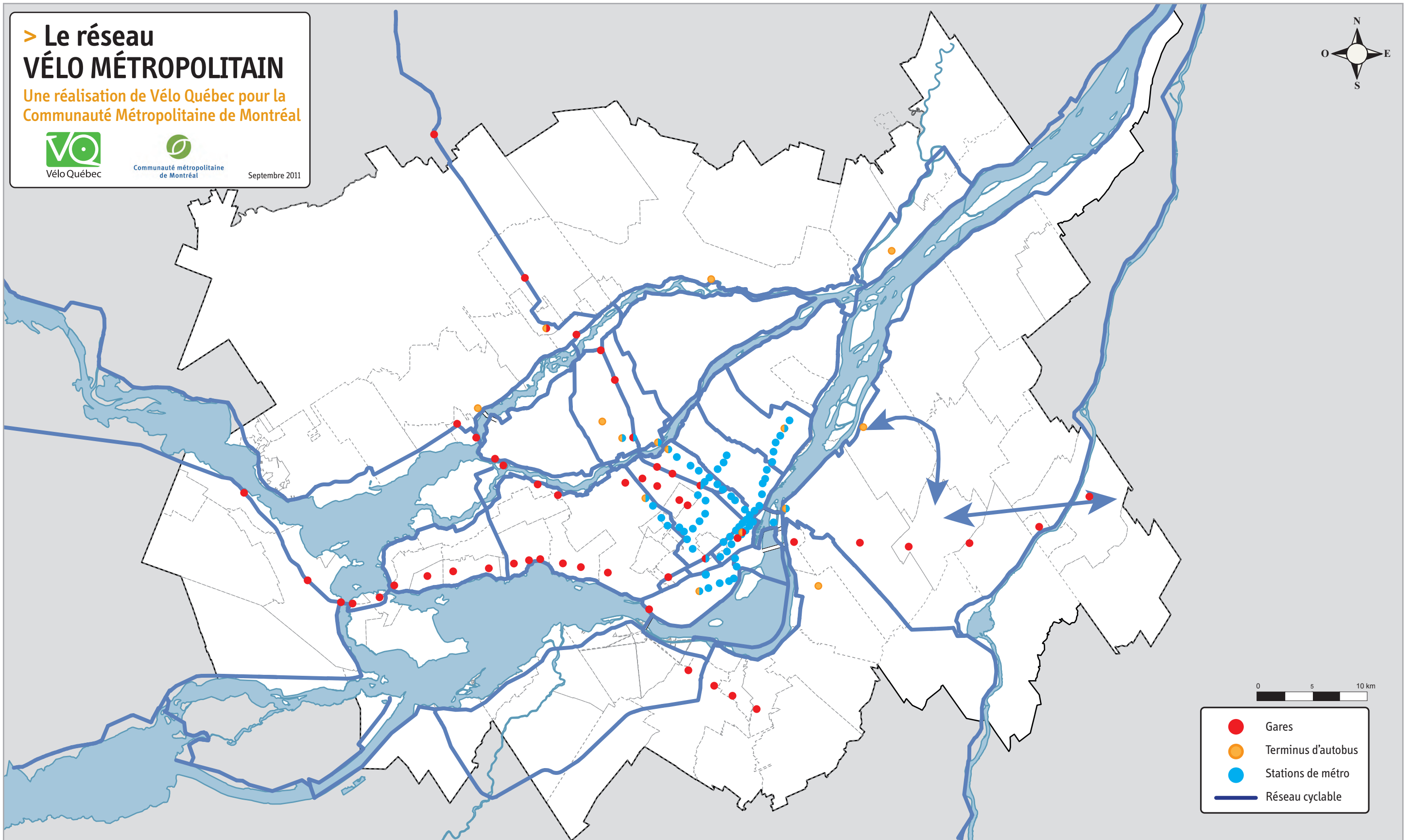
- Réseau cyclable
- - - Réseau cyclable à améliorer
- · · Réseau cyclable à développer
- Route verte
- · · Route verte à développer

## Tableau 1 : Municipalités touchées par le Réseau vélo métropolitain

Il y a 65 municipalités touchées par le réseau vélo proposé, soit plus du 3/4.

Touché par le réseau cyclable métropolitain	Secteur	MRC	Population
Bate-D'Urfé	Montréal	Agglomération de Montréal	3 913
Beaconsfield	Montréal	Agglomération de Montréal	19 993
Beauharnois	Couronne Sud	MRC de Beauharnois-Salaberry	1 220
Beloel	Couronne Sud	MRC de la Vallée-du-Richelieu	20 187
Blainville	Couronne Nord	MRC de Thérèse de Blainville	52 304
Bois-des-Filion	Couronne Nord	MRC de Thérèse de Blainville	9 499
Boisbriand	Couronne Nord	MRC de Thérèse de Blainville	26 681
Boucherville	Agglomération de Longueuil	Agglomération de Longueuil	41 058
Brossard	Agglomération de Longueuil	Agglomération de Longueuil	78 432
Candiac	Couronne Sud	MRC de Roussillon	19 204
Carignan	Couronne Sud	MRC de la Vallée-du-Richelieu	8 094
Chambly	Couronne Sud	MRC de la Vallée-du-Richelieu	24 811
Charlemagne	Couronne Nord	MRC de l'Assomption	5 799
Châteauguay	Couronne Sud	MRC de Roussillon	45 620
Contrecoeur	Couronne Sud	MRC de Maguerite-D'Youville	6 111
Côte-Saint-Luc	Montréal	Agglomération de Montréal	33 005
Delson	Couronne Sud	MRC de Roussillon	7 654
Deux-Montagnes	Couronne Nord	MRC de Deux-Montagnes	17 648
Dollard-des-Ormeaux	Montréal	Agglomération de Montréal	50 346
Dorval	Montréal	Agglomération de Montréal	18 781
Hampstead	Montréal	Agglomération de Montréal	7 376
Hudson	Couronne Sud	MRC de Vaudreuil-Soulange	4 929
Île-Perrot	Couronne Sud	MRC de Vaudreuil-Soulange	10 454
Kirkland	Montréal	Agglomération de Montréal	20 968
L'Assomption	Couronne Nord	MRC de L'Assomption	19 281
La Prairie	Couronne Sud	MRC de Roussillon	23 489
Laval	Laval	Laval	398 667
Les Cèdres	Couronne Sud	MRC de Vaudreuil-Soulange	5 829
Longueuil	Agglomération de Longueuil	Agglomération de Longueuil	234 618
Lorraine	Couronne Nord	MRC de Thérèse de Blainville	9 558
Mascouche	Couronne Nord	MRC Les Moulins	40 022
McMasterville	Couronne Sud	MRC de la Vallée-du-Richelieu	5 627
Mercier	Couronne Sud	MRC de Roussillon	11 420
Montréal	Montréal	Agglomération de Montréal	1 692 082
Montréal-Est	Montréal	Agglomération de Montréal	3 910
Montréal-Ouest	Montréal	Agglomération de Montréal	5 304
Mont-Royal	Montréal	Agglomération de Montréal	19 598
Mont Saint-Hilaire	Couronne Sud	MRC de la Vallée-du-Richelieu	17 319
Mirabel	Couronne Nord	MRC de Mirabel	40 026
Oka	Couronne Nord	MRC de Deux-Montagnes	3 516
Otterburn Park	Couronne Sud	MRC de la Vallée-du-Richelieu	8 498
Pincourt	Couronne Sud	MRC de Vaudreuil-Soulange	13 600
Pointe-Calumet	Couronne Nord	MRC de Deux-Montagnes	6 980
Pointe-Claire	Montréal	Agglomération de Montréal	31 404
Pointe-des-Cascades	Couronne Sud	MRC de Vaudreuil-Soulange	1 198
Repentigny	Couronne Nord	MRC de L'Assomption	80 936
Rosemère	Couronne Nord	MRC de Thérèse de Blainville	14 226
Saint-Bruno-de-Montarville	Agglomération de Longueuil	Agglomération de Longueuil	25 726
Sainte-Anne-de-Bellevue	Montréal	Agglomération de Montréal	5 384
Saint-Basile-le-Grand	Couronne Sud	MRC de la Vallée-du-Richelieu	16 493
Saint-Constant	Couronne Sud	MRC de Roussillon	24 733
Saint-Eustache	Couronne Nord	MRC de Deux-Montagnes	43 565
Saint-Isidore	Couronne Sud	MRC de Roussillon	2 602
Saint-Lambert	Agglomération de Longueuil	Agglomération de Longueuil	21 930
Saint-Sulpice	Couronne Nord	MRC de L'Assomption	3 296
Sainte-Catherine	Couronne Sud	MRC de Roussillon	16 752
Sainte-Julie	Couronne Sud	MRC de Maguerite-D'Youville	29 257
Sainte-Marthe-sur-le-Lac	Couronne Nord	MRC de Deux-Montagnes	14 369
Sainte-Thérèse	Couronne Nord	MRC de Thérèse de Blainville	26 166
Senneville	Montréal	Agglomération de Montréal	1 004
Terrebonne	Couronne Nord	MRC Les Moulins	104 850
Varenes	Couronne Sud	MRC de Maguerite-D'Youville	20 845
Vaudreuil-Dorion	Couronne Sud	MRC de Vaudreuil-Soulange	31 260
Verchères	Couronne Sud	MRC de Maguerite-D'Youville	5 507
Westmount	Montréal	Agglomération de Montréal	21 014
<b>Total</b>			<b>3 635 948</b>

## Carte 2 | Équipements de transport métropolitain



**Tableau 2 : Accessibilité à vélo aux gares de l'AMT**

Vert : directement accessible par voie cyclable  
 Bleu : présence d'aménagements cyclables à proximité mais sans lien direct  
 Rouge : aucun aménagement cyclable

Ligne Vaudreuil-Hudson						
Nom de la gare	Nb départ (du lundi au vendredi)	Localisation	Accessibilité vélo à bord (selon le site de l'AMT) maximum 12 par train	Connexion au réseau cyclable	Raccordement à la voie cyclable	Stationnement vélo (nb places) / Stationnement voiture
Hudson	1 direction centre-ville (terminus) 1 direction Hudson	30, rue Wharf Hudson	Non		Pas d'intérêt pour l'instant, un seul train par jour. Créer un lien entre les vieux quartiers et ce secteur.	2 / 36
Vaudreuil	13 direction centre-ville 12 direction centre-ville	555, rue Boileau Vaudreuil-Dorion	Oui		Secteur à réaménager à partir de l'A30 jusqu'à la gare pour assurer la sécurité des cyclistes, surtout ceux provenant du sud.	7 / 831
Dorion	13 direction Hudson 12 direction centre-ville	60, rue de l'Église Vaudreuil-Dorion	Oui		Aménager un lien entre la chaussée désignée sur chemin Duhamel et la 3e Avenue qui permet de traverser l'A20.	10 / 140
Pincourt - Terrasse Vaudreuil	13 direction Hudson 11 direction centre-ville	4, 4e Boulevard Terrasse-Vaudreuil	Oui		Réaménager la connectivité avec la piste cyclable le long de l'A20.	8 / 184
Île-Perrot	13 direction Hudson 11 direction centre-ville	10, boul. Perrot Nord L'Île-Perrot	Non		A 1 km des bandes cyclables sur Beaconsfield au sud. Envisager un lien via le boulevard des Anciens combattants qui se transforme en rue Saint-Pierre au sud.	8 / 290
Sainte-Anne-de-Bellevue	13 direction Hudson 12 direction centre-ville	105, boul. des Anciens-Combattants Sainte-Anne-de-Bellevue	Oui		A 1 km des bandes cyclables sur Beaconsfield au sud. Envisager un lien via la route Morgan.	12 / 336
Baie-D'Urfé	13 direction Hudson 12 direction centre-ville	101, rue Morgan Baie-D'Urfé	Oui		A 1 km des bandes cyclables sur Beaconsfield au sud. Envisager un lien via la route Morgan.	8 / 72
Beaurepaire	12 direction Hudson 12 direction centre-ville	Angle avenues Woodland et Elm Beaconsfield	Oui		A 1 km des bandes cyclables sur Beaconsfield au sud. Envisager un lien via l'avenue Woodland.	8 / 43
Beaconsfield	14 direction Hudson 13 direction centre-ville	104, avenue Elm Beaconsfield	Oui		Connecté mais manque de connectivité sous les viaducs de l'A20 et sur le boulevard Saint-Charles vers le nord.	48 / 465
Cedar Park	12 direction Hudson 12 direction centre-ville	518, avenue Donegani Pointe-Claire	Oui		Connectée.	22 / 27
Pointe-Claire	14 direction Hudson 13 direction centre-ville	Angle avenues Donegani et Ashgrove Pointe-Claire	Oui		Connectée.	22 / 645
Valois	12 direction Hudson 12 direction centre-ville	114, avenue Donegani Pointe-Claire	Oui		Connectée.	18 / 115
Pine Beach	12 direction Hudson 12 direction centre-ville	Angle avenues Cardinal et boulevard Pine-Beach Dorval	Oui		A 1 km des bandes cyclables sur Dawson au sud. Envisager un lien via boulevard Pine Beach jusqu'à l'entrée du tunnel sur chemin Herron.	8 / 0
Dorval	14 direction Hudson 13 direction centre-ville	900, avenue Cardinal Dorval	Oui		Penser à créer un lien sécuritaire sur Dorval avec possibilité de traverser sous l'A20. Penser aussi à un lien sécuritaire vers l'aéroport pour les employés.	14 / 402
Lachine	14 direction Hudson 13 direction centre-ville	4800, rue Sir-George-Simpson Lachine	Oui		A 1,5 km de la piste le long du Boul Saint-Joseph. Envisager de la chaussée désignée sur la 48e Avenue jusqu'à l'entrée du tunnel qui permet de passer sous l'A20.	20 / 0
Montréal-Ouest	14 direction Hudson 13 direction centre-ville	7499, avenue Harléy Montréal-Ouest	Oui		Connecté grâce à la chaussée désignée sur Harléy.	6 / 20
Vendôme	14 direction Hudson 13 direction centre-ville	5160, boul. de Maisonneuve Ouest Montréal	Oui		Connecté grâce au boul. de Maisonneuve, présence de bandes cyclables à cette hauteur.	Interdit / 0
Lucien-L'Allier	14 direction Hudson 13 arrivées centre-ville (terminus)	1290, rue de la Gauchetière Ouest Montréal	Oui		A 500 m au sud de la piste sur de Maisonneuve, besoin d'un lien sur de la Montagne ou sur Lucien L'Allier (Crescent) ainsi que l'axe La Gauchetière pour connecter à Viger et Saint-Antoine.	2 / 0

Ligne Deux-Montagnes						
Nom de la gare	Nb départ (du lundi au vendredi)	Localisation	Accessibilité vélo à bord (selon le site de l'AMT) maximum 12 par train	Connexion au réseau cyclable	Raccordement à la voie cyclable	Stationnement vélo (nb places) / Stationnement voiture
Deux-Montagnes	23 direction Deux-Montagnes (terminus) 22 direction Gare-Centrale	400, boul. Deux-Montagnes Deux-Montagnes	Oui		Connectée grâce à la piste qui longe le boulevard de Deux-Montagnes.	64 / 1100
Grand-Moulin	23 direction Deux-Montagnes 22 direction Gare-Centrale	812, rue Rockland Deux-Montagnes	Oui		Connectée mais par de la bande bidirectionnelle sur la 8e Avenue. Prévoir un réaménagement en bande unidirectionnelle.	8 / 275
Sainte-Dorothée	23 direction Deux-Montagnes 22 direction Gare-Centrale	Angle chemin du Bord-de-l'Eau et rue Gobeil Sainte-Dorothée	Oui		Connecte par de la piste en site propre qui longe l'avenue des Bois.	14 / 1103
Île Bigras	23 direction Deux-Montagnes 22 direction Gare-Centrale	313, chemin du Tour Île-Bigras	Oui		Pas de voie cyclable à proximité, mais rue tranquille.	11 / 68
Roxboro-Pierrefonds	24 direction Deux-Montagnes 24 direction Gare-Centrale	11100, boul. Gouin Ouest Pierrefonds	Oui		A 500 m de la chaussée désignée sur Lalonde et Gouin, mais manque de connectivité à la hauteur de la gare sur Gouin et sur la 4e Avenue qui mène à la gare.	42 / 776
Sunnybrooke	24 direction Deux-Montagnes 24 direction Gare-Centrale	9670, boul. Gouin Ouest Pierrefonds	Oui		A 500 m, la chaussée désignée passe au coin Lalonde et Gouin, mais faudrait prolonger vers l'ouest sur Gouin pour accéder à la gare.	27 / 410
Bois-Franc	24 direction Deux-Montagnes 25 direction Gare-Centrale	5465, boul. Henri-Bourassa Ouest Saint-Laurent	Oui		Envisager de créer un lien soit à partir des voies cyclables sur le boul. O'Brien, de la rue Poirier ou du boul. Gouin qui sont tous des aménagements cyclables existants, qui se situent entre 1 à 1,5 km de la gare.	21 / 754
Du Ruisseau	24 direction Deux-Montagnes 25 direction Gare-Centrale	3735, boul. Henri-Bourassa Ouest Saint-Laurent	Oui		A moins de 500 m, mais envisager lien à partir de la piste sur des Ruisseaux jusqu'au tunnel au nord d'Henri-Bourassa.	21 / 1090
Montpellier	24 direction Deux-Montagnes 25 direction Gare-Centrale	465, boul. de la Côte-Vertu Saint-Laurent	Oui		A 1 km de la voie cyclable sur O'Brien, mais aménagement prévu sur Tassé, Muir et Rochon pour connecter à la gare.	14 / 0
Mont-Royal	24 direction Deux-Montagnes 25 direction Gare-Centrale	1275, chemin Dunkirk Mont-Royal	Oui		Connectée à la voie cyclable sur boul. Graham, sinon reste du quartier rue tranquille, donc pas vraiment besoin d'aménagement.	40 / 0
Canora	24 direction Deux-Montagnes 25 direction Gare-Centrale	7300, chemin Canora Montréal	Oui		Manque d'aménagement à proximité. Envisager lien est-ouest dans l'axe de Jean-Talon.	14 / 0
Gare centrale	24 direction Deux-Montagnes 25 direction Gare-Centrale (terminus)	895, rue de la Gauchetière Ouest Montréal	Oui		Connectée par bande sur Viger et sur Saint-Antoine, soit à moins de 250 m.	Interdit / 0

**Tableau 2 : Accessibilité à vélo aux gares de l'AMT**

Vert : directement accessible par voie cyclable

Bleu : présence d'aménagements cyclables à proximité mais sans lien direct

Rouge : aucun aménagement cyclable

Ligne Mascouche									
Nom de la gare	Nb départ (du lundi au vendredi)	Localisation	Accessibilité vélo à bord (selon le site de l'AMT) maximum 12 par train	Connexion au réseau cyclable	Raccordement à la voie cyclable	Stationnement vélo (nb places)	Stationnement voiture		
Mascouche	8 direction gare centrale 8 direction Mascouche	sur le boulevard industriel (ou de la Gare selon les cartes), au nord de l'avenue de l'Esplanade	À déterminer		Connecte par des accotements asphaltés sur de la Gare.		1024		
Terrebonne	8 direction gare centrale 8 direction Mascouche	sur le chemin Quarante-Arpents, à l'ouest de Montée des Pionniers	À déterminer		Bande bidirectionnelle à proximité dans le quartier résidentiel, s'assurer de connecter le tout à la gare.		1400		
Repentigny	8 direction gare centrale 8 direction Mascouche	sur le boulevard Pierre-Le Gardeur, au nord de la 40	À déterminer		Connectée par la piste qui longe Pierre-LeGardeur.		945		
Charlemagne	8 direction gare centrale 8 direction Mascouche	Au boulevard de la rue Notre-Dame à Charlemagne, au sud du boulevard Céline Dion	À déterminer		Piste longe le boulevard Céline-Dion (autoroute Rive-Nord), faire un lien vers la gare via Notre-Dame.		306		
Pointe-aux-Trembles	8 direction gare centrale 8 direction Mascouche	au nord de la rue Sherbrooke Est, à l'ouest du boulevard de la 59e avenue	À déterminer		Envisager un lien avec la piste Notre-Dame et les sentiers dans le parc-nature.		323		
Rivière-des-Prairies	8 direction gare centrale 8 direction Mascouche	sur le boulevard Maurice-Duplessis, entre le boulevard Saint-Jean-Baptiste et avenue Armand Chabut	À déterminer		Envisager lien avec piste sur Gouin à 1 km.		300		
Anjou	8 direction gare centrale 8 direction Mascouche	l'est du boulevard Louis-H Lafontaine et au nord du boulevard Henri-Bourassa Est	À déterminer		Piste à 500 m à l'est sur Henri-Bourassa, envisager lien jusqu'à la gare et prolonger cette piste de part et d'autre.		645		
Saint-Léonard	8 direction gare centrale 8 direction Mascouche	l'ouest du boulevard Lacordaire et au sud du boulevard Industriel	À déterminer		À 2 km au sud de la piste sur le boulevard Gouin et 1,5 km de la piste sur boul. Lavoisier. Créer des liens.		180		
Montréal-Nord	8 direction gare centrale 8 direction Mascouche	au nord du Boulevard Industriel et à l'ouest du boulevard Pie-IX	À déterminer		Manque de connectivité, rien vraiment à proximité.		242		
Sauvé	8 direction gare centrale 8 direction Mascouche	rue Saint-Denis, au sud de la rue Sauvé et au nord de la rue Louvain	À déterminer		À 1 km de la piste sur Christophe Colomb, faire le lien.		0		
Ahuntsic	8 direction gare centrale 8 direction Mascouche	boulevard de l'Acadie, au sud de la rue Sauvé et au nord de la rue de Louvain	À déterminer		Manque de connectivité, rien vraiment à proximité.		0		
Mont-Royal	8 direction gare centrale 8 direction Mascouche	1275, chemin Dunkirk Mont-Royal	Oui		Connectée à la voie cyclable sur boul. Graham, sinon reste du quartier rue tranquille, donc pas vraiment besoin d'aménagement.	40	0		
Canora	8 direction gare centrale 8 direction Mascouche	7300, chemin Canora Montréal	Oui		Manque d'aménagement à proximité. Envisager lien est-ouest dans l'axe de Jean-Talon.	14	0		
Gare Centrale	8 direction gare centrale 8 direction Mascouche	895, rue de la Gauchetière Ouest Montréal	Oui		Connectée par bande sur Viger et sur Saint-Antoine, soit à moins de 250 m.	Interdit	0		

**Tableau 2 : Accessibilité à vélo aux gares de l'AMT**

Vert : directement accessible par voie cyclable  
 Bleu : présence d'aménagements cyclables à proximité mais sans lien direct  
 Rouge : aucun aménagement cyclable

Ligne Blainville-Saint-Jérôme						
Nom de la gare	Nb départ (du lundi au vendredi)	Localisation	Accessibilité vélo à bord (selon le site de l'AMT) maximum 12 par train	Connexion au réseau cyclable	Raccordement à la voie cyclable	Stationnement vélo (nb places) / Stationnement voiture
Saint-Jérôme	4 direction Saint-Jérôme (terminus) 4 direction Lucien-L'Allier 9 direction Saint-Jérôme Est 10 direction Lucien-L'Allier	280, rue Latour, Saint-Jérôme Saint-Jérôme Est Blainville	Oui		Pas sur le territoire de la CMM, mais à proximité du P'tit Train du Nord.	14 / 378
Blainville			Oui		Connectée au P'tit Train du Nord.	21 / 582
Sainte-Thérèse	10 direction Saint-Jérôme 10 direction Lucien-L'Allier	6, rue de la Gare Sainte-Thérèse	Oui		Connectée par la piste qui longe rue des Planos.	49 / 664
Rosemère	10 direction Saint-Jérôme 10 direction Lucien-L'Allier	287, chemin de la Grande-Côte Rosemère	Oui		Pas de voies cyclables qui connectent directement, obligé de passer via chemin de la Grande Côte, donc aménager cette route.	21 / 401
Sainte-Rosé	10 direction Saint-Jérôme 10 direction Lucien-L'Allier	99, boul. Sainte-Rose Est Laval	Oui		Connectée par bande bidirectionnelle sur boulevard Sainte-Rose est, mais la bande est du côté opposé de la rue pour avoir accès à la gare, faire de la bande unie et aménager traverse pour les cyclistes circulant côté sud.	15 / 756
Vimont	10 direction Saint-Jérôme 10 direction Lucien-L'Allier	150, boul. Bellerose Ouest Laval	Oui		Connectée par des bandes bidirectionnelles pour cyclistes venant de l'est mais manque de connectivité sur le boulevard Dagenais pour cyclistes provenant de l'ouest.	7 / 200
De la Concorde	10 direction Saint-Jérôme 10 direction Lucien-L'Allier	1240, avenue Léo Lacombe Laval	Oui		Connectée.	7 / 0
Bois-de-Boulogne	10 direction Saint-Jérôme 10 direction Lucien-L'Allier	1906, rue Saint-Réal Montréal	Oui		Absence totale de connection cyclable, mais voir ce qui advient du réseau vert.	Interdit / 0
Chabanel	10 direction Saint-Jérôme 10 direction Lucien-L'Allier	625, rue Chabanel Ouest Montréal	Oui		Absence totale de connection cyclable, mais voir ce qui advient du réseau vert.	Interdit / 0
Parc	10 direction Saint-Jérôme 10 direction Lucien-L'Allier	300, avenue Ogilvy Montréal	Oui		Absence totale de connection cyclable, mais voir ce qui advient du réseau vert.	11 / 0
Montréal-Ouest	5 direction Saint-Jérôme 5 direction Lucien-L'Allier	7499, avenue Harley Montréal-Ouest	Oui		Connecte grâce à la chaussée désignée sur Harley.	6 / 20
Vendôme	5 direction Saint-Jérôme 5 direction Lucien-L'Allier	5160, boul. de Maisonneuve Ouest Montréal	Oui		Connecte grâce au boul. de Maisonneuve, présence de bandes cyclables à cette hauteur, A 500 m au sud de la piste sur de Maisonneuve, besoin d'un lien sur de la Montagne ou sur Lucien L'Allier (Crescent) ainsi que l'axe La Gauchetière pour connecter à Viger et Saint-Antoine.	Interdit / 0
Lucien-L'Allier	5 direction Saint-Jérôme 5 direction Lucien-L'Allier (terminus)	1290, rue de la Gauchetière Ouest Montréal	Oui			2 / 0

Ligne Mont-Saint-Hilaire						
Nom de la gare	Nb départ (du lundi au vendredi)	Localisation	Accessibilité vélo à bord (selon le site de l'AMT) maximum 12 par train	Connexion au réseau cyclable	Raccordement à la voie cyclable	Stationnement vélo (nb places) / Stationnement voiture
Mont-Saint-Hilaire	7 direction Mont-Saint-Hilaire (terminus) 7 direction Gare Centrale	1000, avenue de la Gare Mont-Saint-Hilaire	Oui		Connectée.	7 / 694
McMasterville	7 direction Mont-Saint-Hilaire 7 direction Gare Centrale	399, rue du Purvis Club McMasterville	Oui		Possibilité de connecter par sentier en criblure le long de la voie ferrée (parc linéaire entre la rue Lynn et Comtois) ainsi qu'à moins de 200 m d'une piste bidirectionnelle sur le boulevard Constable.	7 / 672
Saint-Basile-le-Grand	7 direction Mont-Saint-Hilaire 7 direction Gare Centrale	121, rue de la Gare Saint-Basile-le-Grand	Oui		Connectée.	7 / 374
Saint-Bruno	7 direction Mont-Saint-Hilaire 7 direction Gare Centrale	1200, rue Lenoir Saint-Bruno-de-Montarville	Oui		A moins de 1 km, bande bidirectionnelle sur boulevard Clairevue Ouest, à réaménager de façon plus sécuritaire et à connecter avec la gare.	7 / 555
Saint-Hubert	7 direction Mont-Saint-Hilaire 7 direction Gare Centrale	Route de l'Aéroport Saint-Hubert	Oui		Connectée.	Interdit / 225
Saint-Lambert	7 direction Mont-Saint-Hilaire 7 direction Gare Centrale	101, rue Mercier Saint-Lambert	Oui		Manque de connectivité, rien vraiment à proximité.	7 / 257
Gare Centrale	7 direction Mont-Saint-Hilaire 7 direction Gare Centrale (terminus)	895, rue de la Gauchetière Ouest Montréal	Oui		Connectée par bande sur Viger et sur Saint-Antoine, soit à moins de 250 m.	Interdit / 0

Ligne Candiac						
Nom de la gare	Nb départ (du lundi au vendredi)	Localisation	Accessibilité vélo à bord (selon le site de l'AMT) maximum 12 par train	Connexion au réseau cyclable	Raccordement à la voie cyclable	Stationnement vélo (nb places) / Stationnement voiture
Candiac		201, rue de la Sorbonne Candiac	Non		Manque de connectivité, rien vraiment à proximité, voie cyclable la plus près est au coin de Jean-Léman et chemin Candiac, à plus de 1,5 km.	7 / 110
Delson		1, rue de la Station Delson	Oui		Connecte par de la bande bidirectionnelle sur rue Principale.	7 / 110
Saint-Constant		122 A, rue Saint-Pierre Saint-Constant	Oui		Bande bidirectionnelle sur Sainte-Catherine à plus d'un kilomètre au nord de la Gare, envisager connectivité.	7 / 172
Sainte-Catherine		333, chemin Sainte-Catherine Saint-Constant	Oui		Connectée.	7 / 439
LaSalle		9, rue Highlands LaSalle	Oui		A moins de 200 m de la piste le long du boulevard LaSalle. Aménager une traverse sécuritaire.	7 / 0
Montréal-Ouest	14 direction Hudson 13 direction centre-ville	7499, avenue Harley Montréal-Ouest	Oui		Connecte grâce à la chaussée désignée sur Harley.	6 / 20
Vendôme	14 direction Hudson 13 direction centre-ville	5160, boul. de Maisonneuve Ouest Montréal	Oui		Connecte grâce au boul. de Maisonneuve, présence de bandes cyclables à cette hauteur.	Interdit / 0
Lucien-L'Allier	14 direction Hudson 13 arrivées centre-ville (terminus)	1290, rue de la Gauchetière Ouest Montréal	Oui		A 500 m au sud de la piste sur de Maisonneuve, besoin d'un lien sur de la Montagne ou sur Lucien L'Allier (Crescent) ainsi que l'axe La Gauchetière pour connecter à Viger et Saint-Antoine.	2 / 0

**Tableau 3 : Accessibilité à vélo aux terminus d'autobus de l'AMT**

Vert : directement accessible par voie cyclable

Bleu : présence d'aménagements cyclables à proximité mais sans lien direct

Rouge : aucun aménagement cyclable

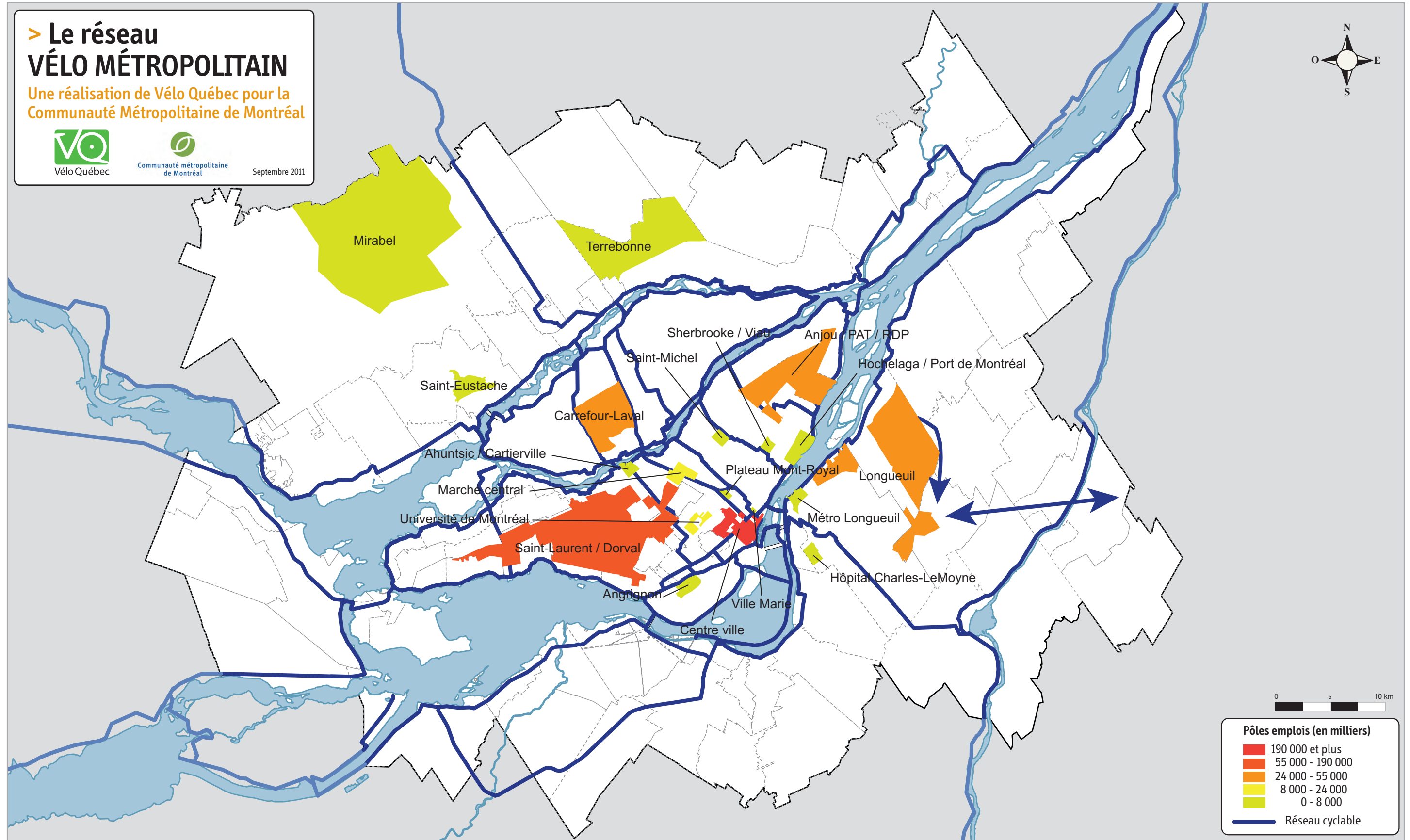
Nom de la gare	Nb de municipalités connectées	Localisation	Connexion au train	Connexion au réseau cyclable	Raccordement à la voie cyclable	Stationnement vélo (nb places)	Stationnement voiture
Angrignon	26	3500, boul. des Trinitaires Montréal	non		Connectée à la piste qui est dans le parc Angrignon qui, elle, est connectée à la piste qui longe le canal de l'Aqueduc.	42	733
Brossard-Panama	7	1895, rue Panama Brossard (Longueuil)	non		A 500 m au nord sur boulevard Pelletier, mais piste fermée cul de sac qui ne rejoint pas le terminus.	75	958
Cartier	5	44, boul. des Laurentides Laval (Île de Laval)	non		Oui, sur rue Labelle mais en bande bidirectionnelle.	64	599
Centre-ville (TCV)	50		1- Ligne Deux-Montagnes Gare Centrale 2- Ligne Vaudreuil- Hudson Gare Lucien- L'Allier 3- Ligne Blainville-Saint- Jérôme Gare Lucien- L'Allier 4- Ligne Mont-Saint- Hilaire Gare Centrale 5- Ligne Candiac Gare Lucien-L'Allier		Connectée par bande sur Viger et sur Saint-Antoine, soit à moins de 250 m.	Interdit	0
Côte-Vertu	8	1515, boul. de la Côte-Vertu Ouest Montréal	non		Oui, à 200 m au sud sur Décelles et 500 m au nord sur O'Brien mais ne se rend pas au métro.	40	0
De Montarville	6	220, boul. de Montarville Boucherville (Longueuil)	non		Oui, sur de Montarville mais cyclistes doivent traverser au niveau du giratoire.	35	307
Henri-Bourassa	5	Annexe nord: 10765, rue Lajeunesse Annexe sud: 590, boul. Henri-Bourassa	non		Piste à 500 m au nord. Longe la Rivière-des-Prairies.	67	0
Le Carrefour	3	3000, boul. Le Carrefour Laval (Île de Laval)	non		A 500 m au nord de la piste sur Pierre-Péladeau, mais ce fragment de piste n'est pas connecté au reste du réseau, donc voir à faire la connexion.	63	226
Longueuil	29	120, place Charles- LeMoine, Suite 300 Longueuil	non		Connecté via la piste le long de la rive du fleuve, mais rien qui entre directement dans Longueuil.	622	2370
Montmorency	9	545, rue Lucien- Pellement Laval (Île de Laval)	non		Connectée par piste sur boul. De l'Avenir.	300	1217
Radisson	36	7155, rue Sherbrooke Est Montréal	non		Bande sur des Grosseillers, juste à côté du terminus, mais ces bandes ne sont pas connectées au reste du réseau.	14	526
Repentigny	18	475, rue Leclerc Repentigny	non		A 500 m entre 2 sections de voies cyclables, soit celle sur boul. Industriel ou encore celle sur de l'Église.	14	291
Sainte-Thérèse	14	6, rue de la Gare Sainte-Thérèse	Ligne Blainville-Saint- Jérôme Gare Sainte- Thérèse		Connectée par la piste qui longe rue des Planos.	55	664
Saint-Eustache	10	144, boul. Arthur- Sauvé Saint-Eustache	non		A moins de 200 m de la chaussée désignée sur la rue Champagne, mais aucune connexion directe au terminus.	30	20
Terrebonne		4800, chemin Côte- Terrebonne Terrebonne	non		Connectée par piste le long de la côte Terrebonne.	29	836

> Le réseau  
**VÉLO MÉTROPOLITAIN**

Une réalisation de Vélo Québec pour la  
Communauté métropolitaine de Montréal



Septembre 2011



**Pôles emplois (en milliers)**

- 190 000 et plus
- 55 000 - 190 000
- 24 000 - 55 000
- 8 000 - 24 000
- 0 - 8 000

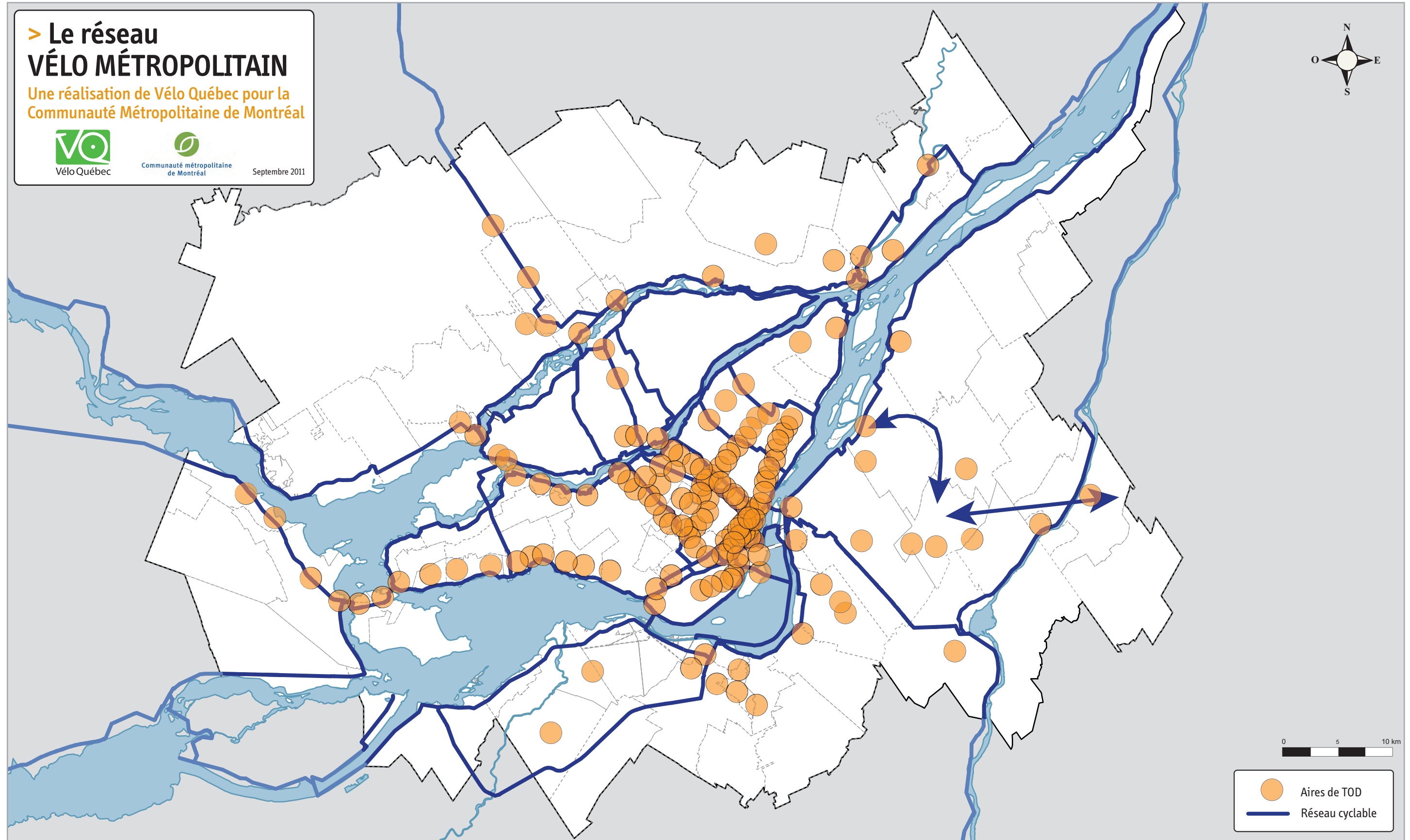
— Réseau cyclable

# > Le réseau VÉLO MÉTROPOLITAIN

Une réalisation de Vélo Québec pour la  
Communauté Métropolitaine de Montréal



Septembre 2011



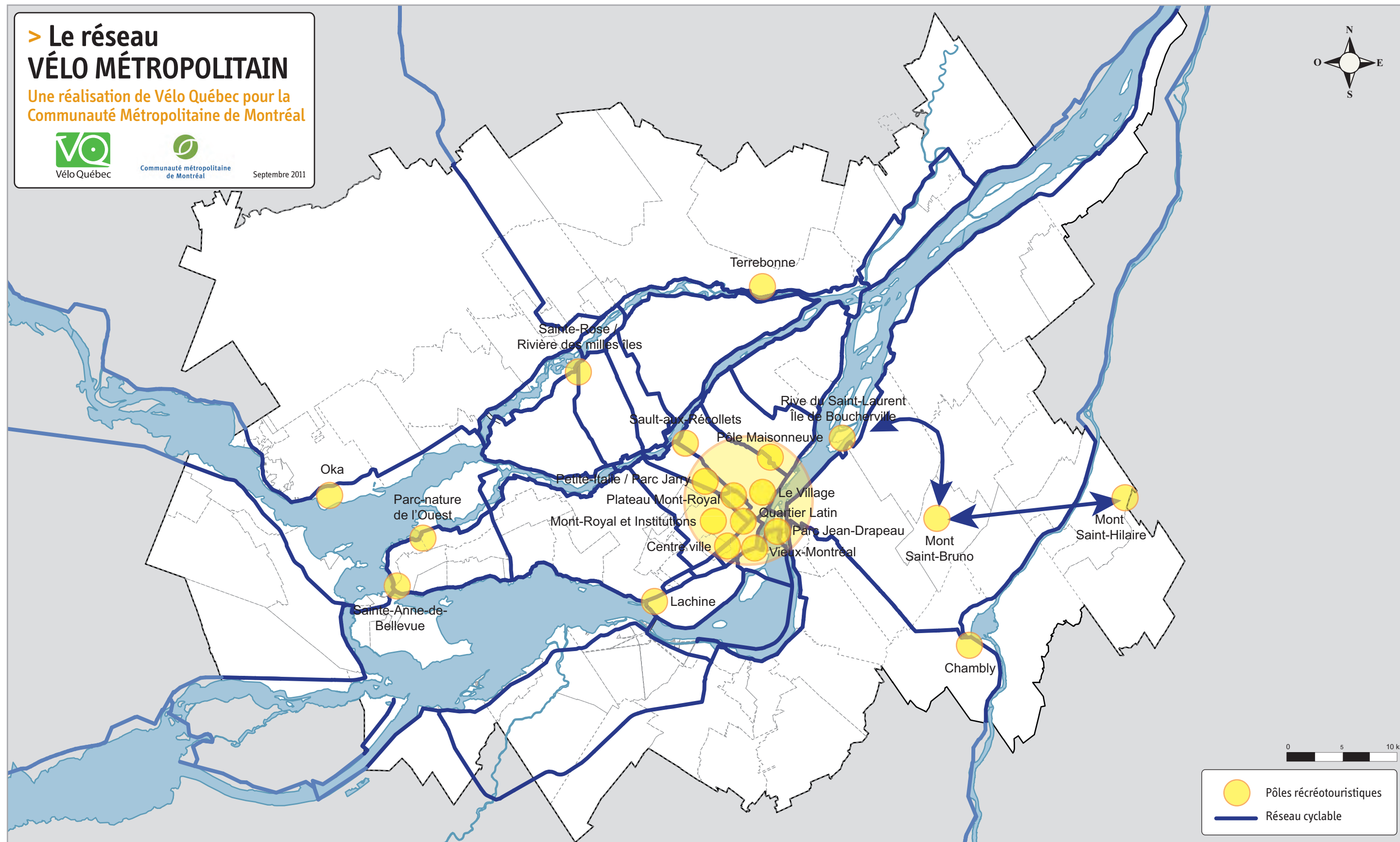
# Carte 5 | Pôles récréotouristiques

## > Le réseau VÉLO MÉTROPOLITAIN

Une réalisation de Vélo Québec pour la Communauté Métropolitaine de Montréal



Septembre 2011



> Le réseau  
**VÉLO MÉTROPOLITAIN**

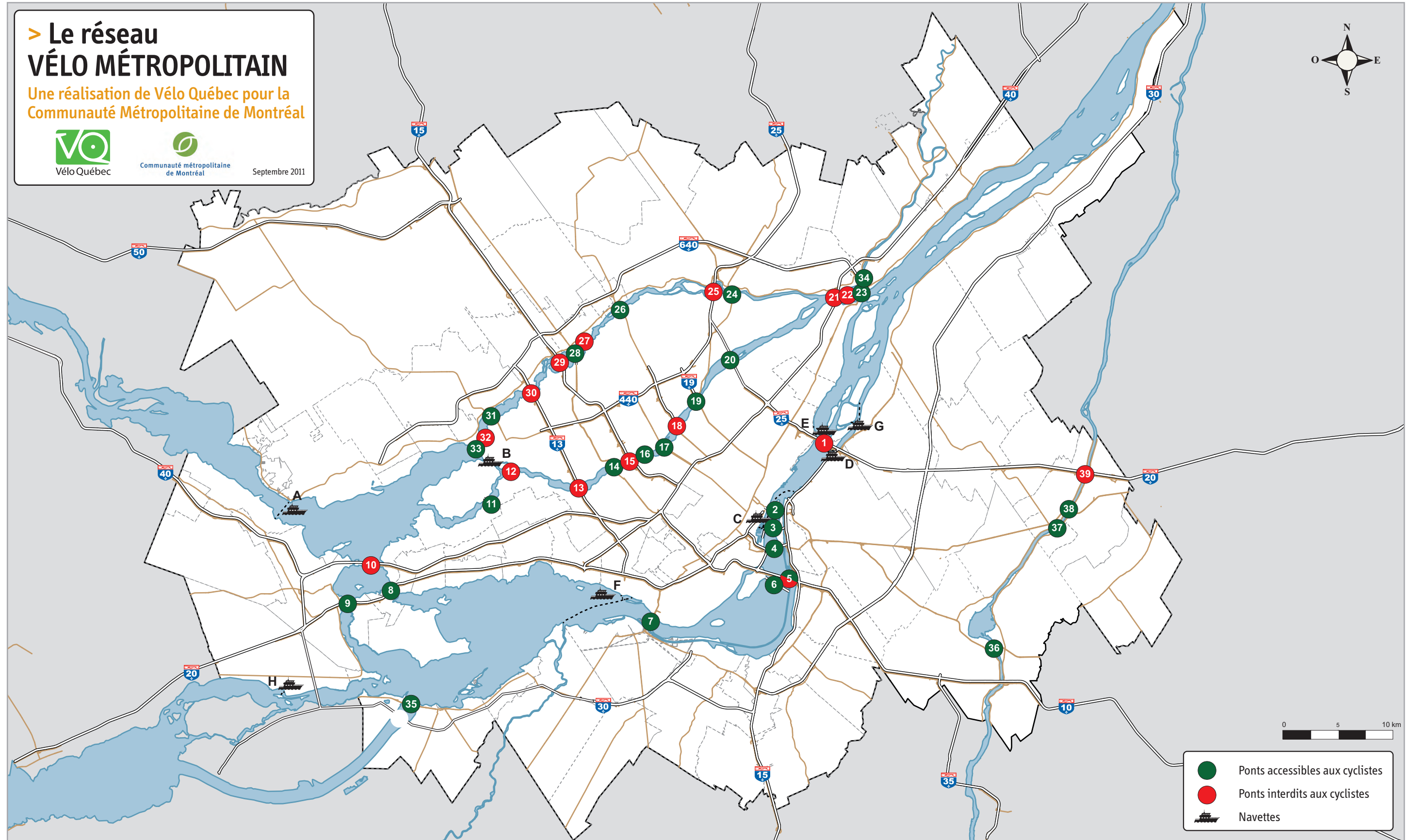
Une réalisation de Vélo Québec pour la  
Communauté Métropolitaine de Montréal



Vélo Québec

Communauté métropolitaine  
de Montréal

Septembre 2011



- Ponts accessibles aux cyclistes
- Ponts interdits aux cyclistes
- Navettes

**Tableau 4 : Ponts sur le Réseau vélo métropolitain**

#	Nom	Propriétaire	Voie	De	À	Cours d'eau franchi	Aménagement cyclable	Améliorations souhaitées	Ampleur des travaux	Lien possible lors de réfection majeure	Responsable	Route verte
1	Louis-Hippolyte-La Fontaine	MTQ	Autoroute 25	Montréal	Longueuil et Boucherville	Fleuve Saint-Laurent	Aucun; cyclistes interdits.			Passerelle Longueuil-Île Charron (section Montréal-Île Charron en tunnel impossible pour des raisons de sécurité)	Gestionnaire du pont	non
2	Jacques Cartier	La Société des ponts fédéraux Limitée	Av. Papineau et De Lorimier/ Boul. Taschereau (R. 134)	Montréal	Longueuil	Fleuve Saint-Laurent	Piste cyclable de 2,5 m côté sud (amont) Trottoir de 1,5 m côté nord (aval).	Accès sur les 2 rives.	Mineur		Municipalités	non
3	De la Concorde	Ville de Montréal	Av. Pierre-Dupuy	Montréal	Îles Sainte-Hélène et Notre-Dame	Fleuve Saint-Laurent excluant la Voie maritime	Trottoir et piste cyclable de 3,0 m sur le côté nord (aval).	Piste plus large, pour permettre de circuler côte à côte.	Mineur		Municipalités	oui
4	Victoria	Canadien National	Route 112	Île Notre-Dame	Agglomération de Longueuil (Saint-Lambert)	Voie maritime du Saint-Laurent	Piste cyclopédestre de 3,0 m sur le pont sud (longue approche).	Piste sur le pont nord (courte approche) pour permettre la traversée lorsque l'autre pont est levé.	Majeur		Gestionnaire du pont	oui
5	Champlain	La Société des ponts fédéraux Limitée	Autoroutes 10/15	Montréal (arr. Verdun)	Île des Soeurs (Montréal arr. Verdun)	Fleuve Saint-Laurent (bras nord)	Piste cyclopédestre de 2,0 à 2,5 m côté sud (amont).	Élargissement de la piste à 3,0 m.	Majeur		Gestionnaire du pont	oui
5		La Société des ponts fédéraux Limitée		Île des Soeurs (Montréal arr. Verdun)	Agglomération de Longueuil (Brossard)	Fleuve Saint-Laurent	Aucun; cyclistes interdits.				Une passerelle cyclopédestre permettrait un lien entre Montréal et Brossard, 8 km au sud du pont Victoria du côté de Montréal (via la rue Wellington et la Cité du Havre) et 4 km au sud à Brossard.	Gestionnaire du pont
6	Estacade du pont Champlain	La Société des ponts fédéraux Limitée	Aucune	Île des Soeurs (Montréal arr. Verdun)	Digue de la Voie Maritime Saint-Lambert via le pont Victoria Sainte-Catherine via l'écluse	Fleuve Saint-Laurent excluant la Voie maritime	Piste cyclable de 3,0 m marquée côté nord (aval). Le reste de l'estacade sera ouvert à la circulation des autobus en sept. 2011.	Accès.	Mineur	Piste vers Brossard advenant l'aménagement d'un SLR et d'un pont au-dessus de la Voie maritime.	Gestionnaire du pont	oui
7	Honoré-Mercier	La Société des ponts fédéraux Limitée	Route 138	Montréal (arr. LaSalle)	Kahnawake	Fleuve Saint-Laurent	En construction. Piste cyclopédestre côté ouest (amont).	Accès à aménager sur les 2 rives.	Majeur		Municipalités	non
8	Galipeau	MTQ	Autoroute 20	Montréal (arr. Sainte-Anne-de-Bellefeuille)	Île Perrot (L'Île-Perrot)	Rivière des Outaouais	Piste cyclopédestre côté sud du pont sud (aval).	Accès par L'Île-Perrot à améliorer.	Mineur		Municipalités	oui
9	Taschereau	MTQ	Autoroute 20	Île Perrot (Pinpoint)	Vaudreuil-Dorion	Rivière des Outaouais	Piste cyclopédestre côté sud (aval).	Accès par Vaudreuil-Dorion à aménager.	Majeur		Municipalités	oui
10	de l'Île-aux-Tourtes	MTQ	Autoroute 40	Montréal (arr. Senneville)	Vaudreuil-Dorion	Rivière des Outaouais	Aucun; cyclistes interdits.			Une passerelle cyclopédestre permettrait un lien entre Montréal et Vaudreuil 2 km au nord du pont Galipeau du côté de Montréal et 5 km au nord du côté de Vaudreuil-Dorion.	Gestionnaire du pont	non
11	Jacques-Bizard	MTQ	Boul. Jacques-Bizard	Montréal	L'Île-Bizard	Rivière-des-Prairies	Piste cyclable côté est, trottoir côté ouest.	Accès à améliorer sur les 2 rives.	Mineur		Municipalités	non
12	Pont ferroviaire	Canadien National	Voie ferrée du CN (ligne Montréal—Deux-Montagnes) de l'AMT	Montréal	Île Bigras	Rivière des Prairies	Aucun; cyclistes interdits.			Une passerelle cyclopédestre permettrait un lien court entre Montréal (Pierrefonds), Laval et Deux-Montagnes, 11 km à l'ouest du pont Lachapelle et 10 km à l'est du traversier Île-Bizard - Laval.	Gestionnaire du pont	non
13	Louis-Bisson	MTQ	Autoroute 13	Montréal	Laval	Rivière des Prairies	Aucun; cyclistes interdits.			Une passerelle cyclopédestre permettrait un lien entre Montréal (Pierrefonds) et Laval, 4 km à l'ouest du pont Lachapelle.	Gestionnaire du pont	non
14	Lachapelle	MTQ	Route 117 (Boul. Laurentien à Montréal Boul. Curé-Labelle à Laval)	Montréal	Laval	Rivière des Prairies	Trottoirs, côté ouest du pont ouest et côté est du pont est. Possibilité de circuler sur la chaussée (limite de vitesse de 50 km/h à Laval et à Montréal)	Voie cyclable en bonne et due forme et accès sur les 2 rives.	Majeur		Gestionnaire du pont Municipalités	non
15	Médéric Martin	MTQ	Autoroute 15	Montréal	Laval	Rivière des Prairies	Aucun; cyclistes interdits.			Une passerelle cyclopédestre permettrait un lien entre Montréal et Laval, 2 km à l'est du pont Lachapelle.	Gestionnaire du pont	non
16	Île Perry	Canadien Pacifique	Voie ferrée du CP (ligne Montréal—Blainville—St-Jérôme) de l'AMT	Montréal	Laval	Rivière des Prairies	Passerelle cyclopédestre de 2,8 m de largeur.	Chaussée des approches, raccordement au boul. Gouin et au boul. des Prairies, signalisation.	Mineur		Municipalités	oui
17	Viau	MTQ	Route 335 (rues Lajeunesse et Berri à Montréal, boulevard des Laurentides à Laval)	Montréal	Laval	Rivière des Prairies	Piste cyclable de 3,0 m sur le côté est (aval).	Raccordement au réseau routier à Laval et à la rue Berri à Montréal.	Majeur		Municipalités	non
18	Papineau-Leblanc	MTQ	Autoroute 19 (Laval) Avenue Papineau (Montréal)	Montréal	Laval	Rivière des Prairies	Aucun; cyclistes interdits.			Une passerelle cyclopédestre permettrait un lien entre Montréal et Laval, 2 km à l'est du pont Viau.	Gestionnaire du pont	non
19	Pie-IX	MTQ	Route 125 (Laval) Boul. Pie-IX (Montréal)	Montréal	Laval	Rivière des Prairies	Trottoirs côtés est et ouest, accessible par escalier à partir du boul. Lévesque (Laval) et par rues locales/piste cyclopédestres à Montréal.	Accès aux trottoirs sur les 2 rives. Officialiser une circulation à vélo à sens unique de part et d'autre du pont (direction Laval du côté est, direction Montréal du côté ouest)	Majeur		Gestionnaire du pont Municipalités	non
20	Pont de la 25	MTQ	Autoroute 25	Montréal	Laval	Rivière des Prairies	Piste cyclopédestre de 3,0 m de largeur, côté est (aval).	Accès à améliorer sur les 2 rives.	Mineur		Municipalités	non

**Tableau 4 : Ponts sur le Réseau vélo métropolitain**

#	Nom	Propriétaire	Voie	De	À	Cours d'eau franchi	Aménagement cyclable	Améliorations souhaitées	Ampleur des travaux	Lien possible lors de réfection majeure	Responsable	Route verte
21	Charles-de Gaulle	MTQ	Autoroute 40	Montréal	Terrebonne	Rivière des Prairies	Aucun; cyclistes interdits.			Une passerelle cyclopédestre permettrait un lien entre Terrebonne et Laval 4 km à l'ouest du pont Le Gardeur et 10 km à l'est du pont Sophie-Masson.	Gestionnaire du pont	non
22	Pont ferroviaire	Canadien National	Voie ferrée du CN (future ligne Montréal—Mascouche) de l'AMT	Montréal	Terrebonne	Rivière des Prairies via l'île Bourdon	Aucun; cyclistes interdits.			Une passerelle cyclopédestre permettrait un lien entre Montréal et Terrebonne, 3 km à l'ouest du pont Le Gardeur (via la rue Émile Despins) et 12 km à l'est du pont Sophie-Masson.	Gestionnaire du pont	non
23	Le Gardeur	MTQ	Rue Notre-Dame (Montréal) Rue Notre-Dame (Repentigny)	Montréal	Repentigny	Rivière des Prairies via l'île Bourdon	Piste cyclopédestre de 3,0 m de largeur, côté est (aval).	Correctifs aux approches.	Mineur		Municipalités	oui
24	Pont Sophie-Masson	MTQ	Route 125 Montée Masson (Laval) Rue Chapleau (Terrebonne)	Laval	Terrebonne	Rivière des Mille-Îles	Piste cyclopédestre de 3,0 m de largeur, côté ouest (amont).	Accès à aménager à Laval et rue Chapleau à Terrebonne.	Mineur		Municipalités	non
25	Lepage	MTQ	Autoroute 25	Laval	Terrebonne (île Saint-Jean)	Rivière des Mille-Îles	Aucun; cyclistes interdits.			Une passerelle cyclopédestre permettrait un lien entre Terrebonne et Laval 2 km à l'ouest du pont Sophie-Masson et 10 km à l'est du pont Athanase-David.	Gestionnaire du pont	non
		MTQ		Terrebonne (île Saint-Jean)	Terrebonne	Rivière des Mille-Îles	Piste cyclopédestre de 2,5 m (?) de largeur, côté est (aval).	Accès et signalisation vers le pont.	Mineur		Municipalités	non
26	Athanase-David	MTQ	Route 335 (avenue Papineau à Laval); future autoroute 19	Laval	Bois-des-Filion	Rivière des Mille-Îles	Piste cyclopédestre de 2,5 m (?) de largeur, côté ouest (amont).	Accès efficace à maintenir lors de la construction du second pont de l'A19, pendant les travaux et après.	Majeur		Gestionnaire du pont	oui
27	Pont ferroviaire	Canadien Pacifique	Voie ferrée du CP (ligne Montréal—Blainville—St-Jérôme) de l'AMT	Laval	Rosemère	Rivière des Mille-Îles	Aucun; cyclistes interdits.			Une passerelle cyclopédestre permettrait un lien entre Laval et Rosemère 5 km à l'ouest du pont Athanase-David et 3 km à l'est du pont Marius-Dufresne.	Gestionnaire du pont	non
28	Marius-Dufresne	MTQ	Route 117 (boul. Curé-Labelle)	Laval	Rosemère	Rivière des Mille-Îles	Piste cyclopédestre de 4,0 m de largeur, côté est (aval).	Accès à améliorer boul. Curé-Labelle à Laval et à Rosemère.	Majeur		Municipalités	non
29	Gédéon Ouimet	MTQ	Autoroute 15	Laval	Boisbriand	Rivière des Mille-Îles	Aucun; cyclistes interdits.			Une passerelle cyclopédestre permettrait un lien entre Laval et Boisbriand 2 km à l'ouest du pont Marius-Dufresne et 10 km à l'est du pont Arthur-Sauvé.	Gestionnaire du pont	non
30	Vachon	MTQ	Autoroute 13	Laval	Boisbriand	Rivière des Mille-Îles	Aucun; cyclistes interdits.			Une passerelle cyclopédestre permettrait un lien entre Laval et Boisbriand 5 km à l'ouest du pont Marius-Dufresne et 7 km à l'est du pont Arthur-Sauvé.	Gestionnaire du pont	non
31	Arthur Sauvé	MTQ	Boulevard Arthur-Sauvé	Laval	Saint-Eustache	Rivière des Mille-Îles	Piste cyclopédestre de 4,0 m de largeur, côté est (aval).	Accès à améliorer boul. Arthur-Sauvé à Laval et à Saint-Eustache.	Mineur		Municipalités	non
32	Pont ferroviaire	Canadien National	Voie ferrée du CN (ligne Montréal—Deux-Montagnes) de l'AMT	Laval	Deux-Montagnes	Rivière des Mille-Îles	Aucun; cyclistes interdits.	Aucune : barrage du Grand-Moulin une trentaine de mètres en amont.	—		S.O.	non
33	Barrage du Grand-Moulin	MTQ	Aucune (barrage régulateur de débit)	Laval	Deux-Montagnes	Rivière des Mille-Îles	Piste cyclopédestre.	Accès à améliorer à Laval et à Deux-Montagnes.	Mineur		Municipalités	oui
34	Reid-Grenier	MTQ	Boul. Notre-Dame-des-Champs	Repentigny	Charlemagne	Rivière L'Assomption	Piste cyclopédestre d'au plus 3,0 m de largeur côté sud (aval).	Accès à améliorer à Repentigny et à Charlemagne.	Mineur		Municipalités	oui
35	Pont et tunnel du barrage de Beauharnois	MTQ	Route 132 (Boul. Edgar-Hébert à Melocheville, rue Saint-Laurent à Beauharnois)	Beauharnois	Beauharnois (Melocheville)	Fleuve Saint-Laurent (canal de Beauharnois)	Trottoir avec obligation pour les cyclistes de circuler à pied.	Autorisation des cyclistes, avec priorité aux piétons.	Mineur		Gestionnaire du pont	oui
36	Périgny	MTQ	Route 112	Chambly	Richelieu	Rivière Richelieu	Piste cyclopédestre de 2,0 à 2,5 m de largeur, côté est.	Élargissement de la piste à 3,0 m et accès à améliorer sur les 2 rives.	Majeur		Gestionnaire du pont	non
37	Pont ferroviaire entre McMasterville et Otterburn Park	Canadien National	Voie ferrée du CN (ligne Montréal—Saint-Hilaire) de l'AMT	McMasterville	Otterburn Park	Rivière Richelieu	non, mais peut-être une option, à vérifier si on considère que le réseau métropolitain a besoin de passer par là.			Une passerelle cyclopédestre permettrait un lien entre McMasterville et Otterburn, 2 km à l'ouest du pont Jordy Bonet.	Gestionnaire du pont	non
38	Jordy Bonet	MTQ	Route 222 et 116	Beloil	Mont-Saint-Hilaire	Rivière Richelieu	Piste cyclable de 3,0 m sur le côté est (aval).	Accès à améliorer sur les 2 rives.	Majeur		Municipalités	non
39	Arthur Brachaud	MTQ	Autoroute 20	Beloil	Mont-Saint-Hilaire	Rivière Richelieu	Aucun; cyclistes interdits.			Une passerelle cyclopédestre permettrait un lien entre Mont-Saint-Hilaire et Beloil 7 km à l'est du pont Jordy Bonet.	Gestionnaire du pont	non
40	Pont de l'autoroute 30	MTQ	Autoroute 30	Beauharnois	Beauharnois (Melocheville)	Fleuve Saint-Laurent (canal de Beauharnois)	En construction.	Accès à améliorer sur les 2 rives.	Majeur		Gestionnaire du pont	oui

**Tableau 5 : Navettes fluviales sur le Réseau vélo métropolitain**

Nom	De	À	Cours d'eau franchi	Période d'opération		Fréquence en juillet et août		Coût	Opérateur
				De	A	Jours/semaine	#/jour		
A	Traverse Oka-Hudson	Hudson	Rivière des Outaouais	29-avr	03-déc	Tous les jours de 6h à 24h	Toutes les 15 minutes	\$2	Traverse Oka Inc
B	Traverse Laval-sur-le-Lac/Île-Bizard	Montréal	Rivière-des-Mille-Îles	15-avr	15-nov	Tous les jours de 6h à 24h	Toutes les 5 minutes	\$2	Traverse Laval-sur-le-Lac/Île-Bizard
C	Montréal/ Longueuil	Longueuil (Quai Réal Bouvier)	Fleuve Saint-Laurent	21-mai	18-sept	Tous les jours	13	\$7	Navettes Maritimes du Saint-Laurent inc
D	Longueuil/ Île Charron	Boucherville	Fleuve Saint-Laurent	28-mai	Action de Grâce)	Mercredi au dimanche	8	Tarifs incluant accès au parc National 5.50\$	Navark
E	Promenade Bellerive/ Île Charron	Boucherville	Fleuve Saint-Laurent	Saint-Jean-Baptiste	Fête du Travail	2 (samedi et dimanche)	8	\$8	Navark
F	Lachine/ Châteauguay	Châteauguay	Fleuve Saint-Laurent	18-juin	Fête du Travail	Samedi et dimanche seulement	4	\$8	Navark
G	Boucherville / Îles de Boucherville	Boucherville	Fleuve Saint-Laurent	18-juin	Fête du Travail	Du mercredi au dimanche	9	Tarifs incluant accès au parc National 5.50\$	Navark
H	Navette fluviale Les Cèdres - Salaberry-de-Valleyfield	Les Cèdres	Fleuve Saint-Laurent	21-mai	10-oct	Week-end et jours fériés	8h à 18h aller-retour	\$2	Municipalité des Cèdres

# REVUE DE PRESSE

---



Pknic Electronik



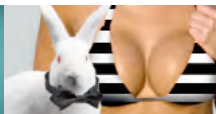
Meilleur de Montréal



Virée Vedette



Socalled



Victime de la porn



Rico The Zombie

# NIGHTLIFE.CA

## Cycle Chic: Denmark's bicycle ambassador is bringing sexy back to cycling

2011-05-30 10:35 par: Michael-Oliver Harding



Mikael Colville-Andersen

abonnez-vous à notre newsletter

votre courriel ici

s'abonner

suivez-nous sur facebook



Nightlife.ca on Facebook

Like

You like this.

0

0

Share

Activist. The word alone conjures up images of irate students chanting catchy slogans, Brigitte Bardot on an ice floe clutching to life aquatic and, why not, John and Yoko giving peace a chance at a Montreal bed-in. Now, don't get me wrong: political advocacy has nobly defended countless decisive issues. It's just that the term 'activist' remains so loaded, so rife with interpretations and, at times, so easy to ridicule.

Danish filmmaker, photographer and urban mobility expert Mikael Colville-Andersen steadfastly refuses to be labelled as such. The man The Guardian christened "The Sartorialist on two wheels" travels the world teaching city officials how they can (and should) reintroduce bikes as an integral feature

in our urban landscape, and how to market urban cycling as a 'hero brand' the same way Apple did.

"Regular citizens just want to be bicycle users, they don't want to be members of a subculture," a persuasive and plainspoken Mikael tells me on the phone from Copenhagen – which fittingly holds the "world cycling capital" title. The Danish bicycle ambassador isn't one to shy away from making sweeping claims, such as his oft-repeated slap-in-the-face to environmentalism, arguing it to be "history's greatest marketing flop."

He contends it's no surprise that cycling advocates' Debbie Downer rhetoric and safety campaigns have relegated it to the status of recreational sport since the '50s. "People don't want to carry the negative image of an environmentalist – they don't want to stand on a soapbox and claim they're saving the planet with their bikes. They just want to get from A to B the fastest way possible."



Mikael Colville-Andersen

### TALK FASHION, NOT POLITICS

It all began in 2006 when Mikael coined the term 'Cycle Chic' to describe the act of riding a bike in everyday or, better yet, fashionable attire. Shortly after launching the Cycle Chic blog, featuring snapshots of trendy Danes braving all kinds of Nordic weather on their two wheelers, the fashion industry caught on, embraced the trend and made a global phenomenon out of it, spawning over 130 Cycle Chic blogs worldwide.

From São Paulo to Riga, cyclists with a knack for urban fashion have taken it upon themselves to document their cities' hottest looks. NGOs and city officials everywhere now contact Mikael to launch their own Cycle Chic chapters; Vélo-Québec among them. The local organization has invited him to speak about the value of this fresh approach to advocacy. "It has gone

from individual bloggers with a fashion angle to really becoming bicycle advocacy 2.0, which really proves my point that the old-school way of trying to get people to ride a bike doesn't work," says Mikael.

Canadian public safety legislators might be appalled to learn that what does work, according to Mikael, is not promoting helmets, as "it makes cycling look more dangerous than it is and scares people off bikes." It's a sentiment echoed by the Ministers of Transport in most European countries, although that view remains quite underrepresented on this side of the Atlantic.

As for those ubiquitous fixies – the once-preferred means of getting from party A to D for any self-respecting hipster – the wry Mikael gently mocks the herd, referring to the trend as "the gateway drug to urban cycling." "Ultimately though, I think it's had a positive influence in strengthening urban cycling," he says. "But fixies are out, all the hardcore subculture types in London and Berlin are riding vintage racing bikes. Sure, I think a lot of hipster boys and girls ended up buying more practical bikes, but they got that injection from riding a fixie."

### **Four Goals for Promoting Urban Cycling**

Conference by Mikael Colville-Andersen

June 1 at 10:30 a.m. | Grande Bibliothèque Auditorium | 475 De Maisonneuve E. | Free

### **Montréal Cycle Chic blog launch**

June 2 at 5 p.m. | Waverly Bar | 5550 Saint-Laurent

[montrealcyclechic.com](http://montrealcyclechic.com) | Montreal Bike Fest 2011 | [velo.qc.ca](http://velo.qc.ca)

### *à lire également sur le même sujet*



*Danse* - publié le 2011-05-25 12:36

Lia Rodrigues au FTA: la chorégraphe brésilienne nous plonge tête première dans la favela de Rio



*Critiques restos* - publié le 2011-05-18 10:33

Ice House: new Plateau mainstay is a carnivore's delight



*Tour de ville* - publié le 2011-05-18 10:21

Waverly: Mature Mile Enders will take a liking to new neighbourhood bar

**tags** [Vélo](#) [Waverly](#) [Mag juin 2011](#) [Cycle Chic](#) [Vélo Québec](#) [Mikael Colville-Andersen](#) [Montréal Cycle Chic](#)

#### **aimez-vous cet article?**

Like

Véronique Lavoie, Anne Williams and one other person like this.



#### **aimez-vous « vélo »?**

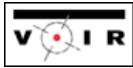
Like

Be the first of your friends to like this.

Petites annonces  
Logements à louer  
Offres d'emplois  
Guide Restos



Bienvenue sur Voir  
ouvrir session  
FAQ  
devenez membre



Montréal

## Art de vivre

Recherche



ACCUEIL SOCIÉTÉ MUSIQUE CINÉMA SCÈNE ARTS VISUELS LIVRES RESTOS **ART DE VIVRE** ÉVASION BLOGUES MEMBRES CONCOURS  
ARCHIVES

### Féria du vélo de Montréal 2011

[partager](#)

# Le cyclisme, c'est chic!



Mélissa Proulx

ARTICLE - 2 juin 2011

*Dans la foulée de la Féria du vélo de Montréal 2011, Vélo Québec alimente plus que jamais la culture du cyclisme urbain et célèbre le chic des Montréalais sur leur monture.*

Grâce notamment à l'Opération Vélo-Boulot, **Vélo Québec**, qui organise le **Tour de l'île de Montréal** depuis 1985, tâche de faire la promotion du vélo urbain à longueur d'année. Inspiré par d'autres métropoles à travers le monde, l'organisme a trouvé une autre façon de montrer que la ville est vélo: en adhérant au mouvement Cycle Chic!

Créé en 2007 par le cinéaste-photographe danois **Mikael Colville-Andersen**, le blogue photographique Copenhagen Cycle Chic met en lumière l'élégance des cyclistes urbains en tenue de ville. Plus d'une trentaine de grandes villes (dont New York, Barcelone, Toronto, Mexico) ont depuis adhéré au mouvement avec leur propre plateforme.

L'heure de Montréal, ville cycliste de plus en plus reconnue, a enfin sonné: "Les choses ont beaucoup changé à Montréal, notamment avec l'arrivée du BIXI. Le vélo a été longtemps considéré comme un jouet, ensuite comme le véhicule des moins nantis, mais aujourd'hui, c'est un mode de vie", affirme avec conviction **Joëlle Sévigny**, directrice générale de Vélo Québec Événements.

Six photoblogueurs ont ainsi été recrutés pour la création de **Montréal Cycle Chic**: quatre hommes et deux femmes entre 26 et 42 ans, issus de divers milieux, ont reçu le mandat de croquer cyclistes et "bixistes" "sur le vif, afin de témoigner de la culture cycliste à la montréalaise", complète la directrice qui a invité M. Colville-Andersen à prendre part à la Féria du vélo de Montréal. Préalablement au lancement ouvert au public, les six blogueurs accompagneront ainsi le fondateur de Cycle Chic dans un safari photo de 24 heures - leurs clichés constitueront la banque de photos de départ de Montréal Cycle Chic. Le blogue devrait être ensuite alimenté au rythme de deux photos par jour avec les commentaires des blogueurs.

"L'esprit de Cycle Chic démontre qu'on peut voyager à vélo sans obligatoirement être habillé en lycra de la tête aux pieds, avoir le 18 vitesses et le soulier à clip. Le cycliste urbain se compare à un piéton à vélo. Il est fondamentalement beau, moderne et relativement chic", constate Mme Sévigny. S'il n'est pas rare de croiser des hommes en veston-cravate et des femmes en jupe et talons hauts sur deux roues, les lentilles ne manqueront certainement pas de capter combien les cyclistes rivalisent d'originalité en employant leur vélo comme moyen d'expression, que ce soit avec des fourches colorées, des boîtes de lait, jolis paniers ou radios portatives...

#### La ville est vélo

De la couleur, il y en aura dans les rues de la métropole pour le week-end des tours. Visant notamment à sensibiliser les usagers au code de sécurité pour les déplacements nocturnes, le **Tour la nuit** propose pour sa 13e édition un nouveau parcours: du parc La Fontaine, le peloton de 15 000 personnes prendra la direction sud vers le centre-ville, avant de se diriger vers le sud-ouest de l'île puis vers une fête au parc Jeanne-Mance, pour un total de 20 km.

Le Tour de l'île reprend pour sa part la même formule gagnante pour une 27e édition avec un 52 km depuis l'avenue du Parc formant une boucle qui comprend un passage au fil de l'eau, en longeant le canal de Lachine et le parc René-Lévesque, en bordure du fleuve, puis un retour en plein centre-ville. Animations, collations, spectacles et cadeaux seront à nouveau au rendez-vous.



[+] agrandir

Joëlle Sévigny: "Je pense que Montréal Cycle Chic parviendra à saisir la Montréal cycliste, son originalité, cette joie de vivre qui nous particularise, mais aussi son style décontracté."

**Stéphanie**  
a besoin de vous  
pour compléter  
sa chanson...

RADIO-CANADA  
75 ANS D'AVANCE

CLIQUEZ Et qui sait ?  
Stéphanie Lapointe  
chantera-t-elle vos mots...

Achetez un PC de Bureau en Gros  
et conservez tous les fichiers et  
réglages de votre ancien ordinateur.  
**GRATUITEMENT.**

Agissez maintenant

Windows 7 EN GROS

**Dévoilement de Montréal Cycle Chic**

Le 2 juin dès 17h

Au Bar Waverly: 5550, boulevard Saint-Laurent, Montréal

*Les cyclistes sont invités à se faire chic pour poser devant la caméra!*[www.montrealcyclechic.com](http://www.montrealcyclechic.com)**Un tour la nuit**

Le 3 juin

Départ: avenue du Parc-La Fontaine, dès 20h30

**Tour de l'île de Montréal**

Le 5 juin

Départ: avenue du Parc, dès 9h15

[www.veloquebec.info/feria](http://www.veloquebec.info/feria)

Recommander

Véronique Lavoie et une autre personne recommandent ça. · [Ajouter un commentaire](#)

0

**commentaires des membres****Réagissez à cet article****Réagir à l'article**

Pour avoir accès aux fonctions interactives de Voir.ca, vous devez être membre et vous identifier en ouvrant une session.

**Déjà membre ?**[ouvrir une session](#)**Pas encore membre ?**[devenez membre](#)*Aucun commentaire des membres***DÉCOUVREZ NOS AUTRES SITES !****[ChercheTrouve.ca](#)**

Logements à louer à Montréal et ailleurs, Offres d'emplois, Immobilier, Petites annonces

**[Guide Restos Voir](#)**

Plus de 800 restaurants dans tout le Québec



La référence culturelle anglophone à Montréal



La référence culturelle anglophone à Ottawa



Tout sur la musique émergente

[Devenez fan sur Facebook](#)[Suivez-nous sur Twitter](#)

[Accueil](#) | [Société](#) | [Musique](#) | [Cinéma](#) | [Scène](#) | [Arts visuels](#) | [Livres](#) | [Restos](#) | [Art de vivre](#) | [Évasion](#) | [Blogues](#) | [Membres](#) | [Concours](#)  
[Montréal](#) | [Québec](#) | [Gatineau-Ottawa](#) | [Mauricie](#) | [Estrie](#) | [Saguenay-Alma](#)  
[Guide Restos](#) | [Offres d'emplois](#) | [Petites annonces](#) | [Logements à louer](#)  
[Voir recrute](#) | [Contactez-nous](#) | [Confidentialité](#) | [Nétiquette](#) | [Publicité](#) | [Soumettre un événement](#)

© 2008, Communications Voir inc. Tous droits réservés.



© Sébastien St-Jean - Agence QMI

Article complet.



Féria du vélo

## Création du blogue Cycle Chic de Montréal

Montréal aura son propre blogue Cycle Chic, jeudi. La métropole se joint ainsi aux 36 villes qui ont déjà leur propre site web pour la promotion du vélo urbain.

Sarah Bélisle - Agence QMI

Une équipe de sept photo-blogueurs bénévoles alimenteront [www.montrealcyclechic.com](http://www.montrealcyclechic.com) en photographies croquées sur le vif. Les clichés mettront en scène des cyclistes branchés qui optent pour le vélo dans leur vie de tous les jours.

L'idée est de démontrer qu'enfourcher son vélo, c'est élégant et naturel. «On veut inspirer les gens à faire de même», a souligné l'instigateur du mouvement, le Danois Mikeal Colville-Andersen. En 2006, après avoir pris une photo particulièrement réussie d'une cycliste, il a lancé un modeste blogue. Le site a connu un succès fulgurant.

«Les gens oublient qu'ils peuvent conduire leur vélo en jupe ou en complet, a-t-il continué. On tente de le leur rappeler avec les blogues Cycle chic.» L'expérience danoise

### Suivre l'exemple!

M. Colville-Andersen était de passage à Montréal, mercredi, dans le cadre de la Féria du vélo de Montréal, où il a livré une conférence sur le vélo urbain. Il est persuadé que les citoyens intégreront le vélo dans leur quotidien si on construit les infrastructures adéquates, faisant du vélo l'option la plus rapide pour se déplacer d'un endroit à l'autre.

Copenhague travaille depuis les années 1980 pour intégrer le vélo aux us et coutumes de ses habitants. Par exemple, les voies cyclables y sont sablées et déneigées avant celles réservées aux véhicules lors de tempêtes de neige.

«Les gens chez moi ne comprennent pas pourquoi je suis payé pour faire le tour du monde et parler de vélo, a lancé M. Colville-Andersen. Chez nous, les vélos c'est comme les aspirateurs: tout le monde en a et on ne s'arrête pas pour y penser.» Aujourd'hui, ce sont 500 000 personnes qui se déplacent à deux roues chaque jour dans la capitale danoise. Selon le conférencier, Montréal n'a plus qu'à «copier» la méthode danoise.

Copyright © 1995-2009 Canoë inc. Tous droits réservés

LE BLOGUE DE *l'édito*



Le Jeudi 2 juin 2011 | Mise en ligne à 11h52 |  [Commentaires \(41\)](#)

## Montréal, la Mecque nord-américaine du vélo?



[http://blogues.cyberpresse.ca/edito/files/2011/06/PX195\\_3994\\_9.JPG](http://blogues.cyberpresse.ca/edito/files/2011/06/PX195_3994_9.JPG)

Le «pape du vélo urbain», le Danois Mikael Colville-Andersen, était de passage à Montréal cette semaine.

*NDLR: Afin d'encourager un débat ouvert et respectueux, le Blogue de l'édito ne publie que des commentaires **signés**. Merci de votre collaboration.*

### François Cardinal

Celui que l'on surnomme «le pape du vélo urbain», le Danois Mikael Colville-Andersen, était de passage à Montréal cette semaine. Bien connu à travers le monde pour son blogue [Cycle Chic \(http://www.copenhagencyclechic.com/\)](http://www.copenhagencyclechic.com/) (auquel Montréal se joindra cet après-midi, en lançant [une version locale \(http://www.montrealcyclechic.com/mcc.php\)](http://www.montrealcyclechic.com/mcc.php)), il a sillonné la planète à maintes reprises au cours des dernières années, observant le meilleur et le pire dans l'aménagement des villes en fonction du vélo.

Son avis sur Montréal? «Nous avons besoin d'une ville en Amérique du Nord qui dise tant pis! et qui fonce, [lance-t-il \(http://www.cyberpresse.ca/actualites/regional/montreal/201105/28/01-4403760-montreal-doit-montrer-la-voie-dit-le-pape-du-velo-urbain.php\)](http://www.cyberpresse.ca/actualites/regional/montreal/201105/28/01-4403760-montreal-doit-montrer-la-voie-dit-le-pape-du-velo-urbain.php). Je ne pense pas que New York soit cette ville. Je pense que Montréal pourrait l'être, (qu'elle) peut devenir le leader du vélo en Amérique du Nord. Vous pourriez vraiment faire des choses incroyables!»

Mais que manque-t-il à Montréal pour devenir cette Mecque nord-américaine du vélo?

J'ai posé la question sur les réseaux sociaux, où le sujet fait vibrer.

Voici quelques-unes des réponses recueillies sur Twitter :

[@veloDhiver](http://twitter.com/veloDhiver) (<http://twitter.com/veloDhiver>) : Dis-moi comment tu te déplaces, je te dirai où en sont tes pistes: plus d'élus à vélo et transports actifs.

[@lalectrice](http://twitter.com/lalectrice) (<http://twitter.com/lalectrice>) : Plus de vraies pistes cyclables protégées comme sur Christophe-Colomb et Gouin

[@yanikproulx](http://twitter.com/yanikproulx) (<http://twitter.com/yanikproulx>) : Il manque des pistes cyclables qui sont plus que des lignes blanches sur le bord d'un boulevard achalandé.

[@lycheeland](http://twitter.com/lycheeland) (<http://twitter.com/lycheeland>) : Manque des pistes cyclables et beaucoup, beaucoup, beaucoup de civisme de la part des piétons, cyclistes et automobilistes.

[@Dutrizac](http://twitter.com/Dutrizac) (<http://twitter.com/Dutrizac>) : Des bords de routes qui n'ont pas été bombardés par l'armée... Ah non ça c'est Beyrouth...

Et en voici quelques-unes reçues sur Facebook :

[Marc Belley](http://www.facebook.com/mbelley) (<http://www.facebook.com/mbelley>) : Davantage de civisme entre les usagers de la route. La rage du guidon, ça se propage vite ...

[Patrick Dion](http://www.facebook.com/patrickdion) (<http://www.facebook.com/patrickdion>) : L'Amérique s'est bâti autour de l'automobile. Et tant qu'on persistera à construire nos villes avec ce moyen de transport en tête, le vélo sera toujours vu comme un loisir.

[Marie-Andrée Lelièvre](http://www.facebook.com/profile.php?id=865810098) (<http://www.facebook.com/profile.php?id=865810098>) : Des autoroutes à vélo ou les vélos ont priorité sur les autos, des stationnements sécuritaires pour vélo au centre-ville (ou une réelle lutte contre le vol de vélo a MTL), des douches publiques, et/ou dans tous les environnements de travail, assouplir la règle qui empêche de prendre le métro avec son vélo sur les heures de pointes.

[Pierre-Luc Auclair](http://www.facebook.com/pierreluc.auclair) (<http://www.facebook.com/pierreluc.auclair>) : Essentiellement, ça prend des gens sur les vélos! Et comment on se rend là ? Les trois ingrédients de base : sécurité, côté pratique, efficacité. C'est la sainte trinité du développement cyclable. Ça passe par plus de segments cyclables utilitaires de qualité, par un entretien soutenu, par une augmentation de l'offre et de la qualité de stationnement là où ça compte, par une stratégie de promotion et d'éducation, par la promotion du cocktail transport et pour finir par une stratégie hivernale (dans le long terme).

Vous en pensez quoi, de toutes ces idées? Y en a-t-il d'autres? Ou au contraire, va-t-on trop loin pour accommoder les cyclistes?

Partager

Recommander

29

15

- ragazzino

2 juin 2011  
12h09

Il faudra cesser de développer nos villes en fonction de l'automobile seulement et surtout, surtout donner aux piétons, aux cyclistes et aux automobilistes des leçons de civisme et de sécurité routière, notions terriblement mal maîtrisées au Québec.

En ce qui concerne les pistes cyclables utilitaires : cessons d'ériger ces horribles blocs de béton pour "protéger" les cyclistes ou plutôt empêcher les automobilistes d'empiéter sur leur voie réservée. C'est archi-laid et complètement inutile. Des voies de couleur différentes, légèrement surélevées sur l'accotement, peintes des signes habituels de vélo à chaque 500 m seraient suffisants.

MARDI 7 JUIN 2011

# LE DEVOIR.com

Libre de penser

[Accueil](#) > [Société](#) > [Actualités en société](#) > [Le Tour de l'île de Montréal attire 25 000 cyclistes](#)

## Le Tour de l'île de Montréal attire 25 000 cyclistes

Marco Bélair-Cirino 6 juin 2011 Actualités en société



Photo : Pedro Ruiz - Le Devoir

Mettant à profit une belle journée de printemps, plus de 25 000 cyclistes ont pris d'assaut les rues de la métropole, hier, afin de participer au 27e Tour de l'île, tenu dans le cadre de la Féria du vélo de Montréal. L'an dernier, la pluie et le froid avaient gâché la fête.

Plus de 25 000 cyclistes ont pris part hier à un 27e Tour de l'île de Montréal «fantastique».

«Cette Féria du vélo de Montréal a été fantastique!», s'est exclamée en fin de journée la directrice générale de Vélo Québec Événements, Joëlle Sévigny. «Elle est arrivée avec le soleil qu'on attendait... signe de l'été, du plaisir et de la saison des festivals qui débute. Nos activités ont connu une superbe participation.»

L'année dernière, la pluie et le mercure, qui n'avait pas dépassé la barre des 12 °C, avaient poussé

un grand nombre de cyclistes à ne pas mettre le nez à l'extérieur.

Cette année, la fébrilité s'était emparée de plusieurs participants, dont certains s'étaient donné rendez-vous de longues minutes avant le départ, à l'intersection de l'avenue du Parc et de l'avenue du Mont-Royal, d'où ils se sont élancés à partir de 9h15.

Les retardataires ont dû quant à eux attendre plus d'une heure avant de donner leurs premiers coups de pédale.

Le trajet de 52 km empruntait cette année les arrondissements Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, Lachine, LaSalle, Plateau-Mont-Royal, Rosemont-La-Petite Patrie, Ville-Marie, Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, Verdun, Sud-Ouest, ainsi que Mont-Royal et Westmount.

«Nous prenons de l'air tout en découvrant la ville», a affirmé un jeune cycliste qui a effectué son tour de l'île sans anicroche, à l'instar de la vaste majorité des participants.

Dommages collatéraux: plusieurs artères de l'ouest de l'île ont été fermées à la circulation automobile, causant des congestions de trafic dans certains secteurs et une série maux de tête chez certains automobilistes.

Les amateurs de vélo peuvent consulter le blogue photographique Montréal Cycle Chic Vélo Québec mis en ligne récemment afin «de faire durer un peu plus le plaisir vélo», a rappelé Joëlle Sévigny. «Comme quoi l'attrait pour le vélo est une réalité montréalaise et québécoise qui ne se dément pas», a-t-elle lancé.



[cycliste, tour, Montréal, vélo](#)

[Haut de la page](#)

Publié le 26 juillet 2011 à 07h05 | Mis à jour à 07h05

## Deux millions de déplacements à BIXI



En date d'hier, les Montréalais s'étaient déplacés 2 069 169 fois à BIXI.  
Photo André Pichette, archives La Presse



**Gabriel Béland**  
La Presse

Signe que la popularité du BIXI ne se dément pas, le réseau vient de passer le cap des 2 millions de déplacements, et cela, beaucoup plus tôt que l'an dernier. L'utilisation des vélos en libre-service a même bondi de 40% en un an, selon les chiffres de l'entreprise.

En date d'hier, les Montréalais s'étaient déplacés 2 069 169 fois à BIXI. La barre des 2 millions aurait donc été atteinte durant le dernier week-end. «On a trois semaines d'avance sur l'an dernier», s'est réjoui hier le porte-parole de la Société de vélo en libre-service, Michel Philibert.

Ces chiffres sont une bonne nouvelle pour BIXI, qui a vécu une année difficile marquée par sa restructuration financière. Si la tendance se maintient, le record de déplacements établi l'an passé (3 356 824)

sera battu cette année.

Il y a donc près de 20 500 déplacements par jour à BIXI cet été, contre 15 000 l'année dernière. L'entreprise n'avait pas prévu cette hausse de 40%.

«On avait prévu une augmentation de 15%, dit le porte-parole. C'est pour cette raison qu'il peut y avoir parfois des problèmes de stations pleines ou de stations vides. On maîtrise la situation, mais il peut arriver que des gens tombent sur une station vide en périphérie.»

La période la plus active pour BIXI est le matin, entre 7h30 et 9h, alors que près de 3000 vélos quittent les quartiers périphériques pour gagner le centre-ville. Ce phénomène contribue aussi aux problèmes qu'éprouvent certains utilisateurs au moment d'emprunter ou de remettre une bicyclette.

Si le nombre de déplacements augmente, le nombre de membres stagne. Depuis des semaines, BIXI reste tout juste sous la barre des 40 000 membres. On estime qu'il en faudrait 50 000 pour que le volet montréalais de BIXI soit rentable. L'année dernière, la Société a perdu 7 millions de dollars dans ses opérations montréalaises.

Partager

Recommander

1

9

publicité

### Annonces Google

#### Coupe Rogers - Tennis

Commandez dès maintenant vos billets pour les meilleurs séances!  
www.couperogers.com

#### Condos Neufs:130K\$ À 1M\$

Villeray, Plateau, Lachine, Centre- Ville, Piscine, Gym, Prêt: 2011-12  
www.DevMcGill.com/Condo-Montreal

#### Le Grand Tour Desjardins

Participez à une aventure de cyclotourisme unique en son genre!  
www.veloquebecvoyages.com

© 2000-2011 Cyberpresse inc., une filiale de Gesca. Tous droits réservés.