

Plan directeur vélo

Rapport final



Équipe de travail

CLIENT

Kamal El-Batal

Directeur général et Greffier-trésorier

PERSONNES CONSULTÉES

Nom	Titre / Fonction	Organisation / Ville
Marilyne Lortie	Directrice	P'tit Train du Nord
Francis Allaire	Conseiller à la direction générale	Éco-Nature
Félix Pépin	Chargé de projets	EXO
Patrick Lépine	Directeur du génie	Ville de Blainville
Stéphanie Lachaine	Directrice des loisirs, culture, bibliothèque et vie communautaire	Ville de Blainville
Liza Poulin	Mairesse	Ville de Blainville
Xavier Daoust	Coordonnateur en urbanisme	Ville de Boisbriand
Daniel Kaeser	Conseiller municipal	Ville de Boisbriand
Christine Beaudette	Mairesse	Ville de Boisbriand
Julie Drapeau	Cheffe du service urbanisme et environnement	Ville de Lorraine
Louis Dumas	Directeur adjoint, travaux publics et infrastructures	Ville de Lorraine
Jean Comtois	Maire	Ville de Lorraine
Nathalie Legault	Directrice du Plan de développement durable du territoire	Ville de Rosemère
René Villeneuve	Conseiller municipal	Ville de Rosemère
Christian Schryburt	Directeur général	Ville de Sainte-Thérèse
Mathieu Carrier	Coordonnateur planification des transports	MTMD
Jennifer Ma-O	Conseillère en aménagement	MTMD
Catherine Marcotty	Coordonnatrice en aménagement et environnement	MRC de Thérèse-De Blainville
Meriem Kherfellah	Conseillère en aménagement	MRC de Thérèse-De Blainville
Steve Mitchell	Coordonnateur au développement économique	MRC de Thérèse-De Blainville
Nicolas Bourque	Développement du territoire	MRC de Thérèse-De Blainville
Julie Boivin	Mairesse	Ville de Sainte-Anne-des-Plaines
Emmanuel Farmer	Directeur, service de l'urbanisme et du développement durable	Ville de Sainte-Thérèse

VÉLO QUÉBEC

Directeur de l'expertise et de la recherche

Stéphane Blais

Coordonnateur des expertises

Antoine Hébert Maher

Chargé de projets, mobilité active

Alexis Fortin-Boulay

Conseillère en mobilité active

Ninon Constant

Coordonnateur de la géomatique

Maxime Résibois

Cartographe-Géomaticienne

Karol-Ann Smith

Table des matières

Équipe de travail	ii
Table des cartes.....	vi
Table des figures	vi
Table des tableaux.....	vii
Lexique.....	8
1 Mise en contexte et objectifs.....	9
1.1 Compréhension du mandat.....	9
1.2 Méthodologie.....	11
1.3 Limites du mandat.....	11
2 Le vélo : un atout stratégique pour la MRC.....	12
2.1 Économie.....	12
2.2 Santé.....	13
2.3 Récréotourisme.....	14
2.4 Environnement.....	14
3 Les différents types de pratiques.....	15
3.1 Vélo utilitaire.....	15
3.2 Vélo récréatif et sportif.....	15
3.3 Cyclotourisme.....	15
3.4 Vélo en famille.....	15
4 État de la situation.....	16
4.1 Réseau cyclable existant.....	16
4.1.1 La Route verte et les réseaux régionaux.....	16
4.1.2 Le Réseau vélo métropolitain.....	18
4.1.3 Les aménagements cyclables.....	20
4.2 Conditions de déplacements.....	24
4.2.1 Générateurs de déplacements.....	24
4.2.2 Barrières.....	24
4.2.3 Convivialité du réseau sur les routes du MTMD.....	27
4.3 Diagnostic : Forces, opportunités, contraintes et défis.....	28
4.3.1 Développement du vélo.....	29
Transport actif.....	30

4.3.2	Tourisme et loisirs à vélo.....	31
4.3.3	Gouvernance.....	32
4.4	Enjeux.....	33
5	Vision, orientations et axes d'intervention.....	34
5.1	Vision.....	34
5.2	Orientations et axes d'intervention.....	36
6	Plan d'action.....	38
6.1	Critères de priorisation des sous-axes.....	39
6.2	Mise en œuvre du plan d'action.....	40
Axe 1 :	Mettre en place une structure de gouvernance régionale partagée.....	40
Axe 2 :	Renforcer la sécurité du réseau cyclable régional.....	48
Axe 3 :	Renforcer la connectivité et la continuité du réseau cyclable régional.....	52
Axe 4 :	Renforcer la desserte des pôles générateurs de déplacements régionaux.....	59
Axe 5 :	Favoriser l'intermodalité.....	60
Axe 6 :	Établir et réaliser un plan coordonné pour uniformiser l'entretien du réseau cyclable régional.....	63
Axe 7 :	Développer une carte interactive du réseau cyclable de toute la MRC.....	66
Axe 8 :	Développer et bonifier le réseau cyclable touristique existant.....	67
Axe 9 :	Miser sur le potentiel des attraits du territoire pour enrichir l'expérience des cyclotouristes.....	69
Axe 10 :	Développer des pôles d'accueil et haltes cyclistes.....	71
Axe 11 :	Communiquer l'offre cyclotouristique.....	73
6.3	Déroulement du plan d'action.....	74
7	Annexes.....	76
7.1	Annexe 1 – Tableaux des actions par axe et par priorité.....	76
7.2	ANNEXE 2 – Programmes d'aide au financement.....	80
7.2.1	Programmes du gouvernement du Québec.....	80
7.2.2	Programmes du gouvernement du Canada.....	85
7.2.3	Autres programmes.....	87
7.3	Annexe 3 – Aménagements recommandés et contexte d'implantation.....	88
7.3.1	Chaussée désignée.....	88
7.3.2	Accotement asphalté.....	90
7.3.3	Sentier polyvalent.....	92
7.3.4	Piste cyclable sur rue.....	94

7.3.5	Bande cyclable.....	96
7.3.6	Bande cyclable suggérée.....	97
7.4	Annexe 4 – Type de séparation physique.....	100
7.5	Annexe 5 – Coûts types.....	101

Table des cartes

Carte 1 : Découpage administratif de la MRC Thérèse-De Blainville (source : Affaires Municipales et Habitation Québec).....	9
Carte 2 : Connectivité municipale Route verte et réseaux régionaux.....	17
Carte 3 : Plan directeur du Réseau vélo métropolitain et réseau déjà implanté.....	19
Carte 4 : réseau cyclable existant - sud.....	21
Carte 5 : Réseau cyclable existant - nord.....	22
Carte 6 : Générateurs de déplacements et barrières physiques – secteur sud.....	25
Carte 7 : Générateurs de déplacements et barrières physiques – secteur nord.....	26
Carte 8 : Convivialité sur les routes du MTMD dans la MRC de Thérèse-De Blainville.....	27
Carte 9 : Réseau structurant existant et proposé.....	46
Carte 10 : Franchissements de barrières du réseau cyclable proposé.....	54

Table des figures

Figure 1 : Coût annuel des différents modes de transport.....	12
Figure 2 : Coût pour la société.....	13
Figure 3 : Situation actuelle du vélo dans la MRC selon les participants de l’atelier.....	34
Figure 4 : Situation future du vélo dans la MRC selon les participants de l’atelier.....	35
Figure 5 : Campagne de communication de la MRC de la Vallée-Du-Richelieu.....	51
Figure 6 : Passerelle pour piétons et cyclistes au-dessus de l’autoroute 15, Candiac.....	52
Figure 7 : Piste cyclable bidirectionnelle sur la route 117 (source : Google Streetview).....	55
Figure 8 : Exemple de signalisation directionnelle pour personnes à vélo (panneau I-95).....	61
Figure 9 : Transporter son vélo dans les transports en commun (source : Exo).....	62
Figure 10 : Déneigement sur le REV – rue Saint-Denis, Montréal.....	64
Figure 11 : Exemple de carte interactive – Ville de Montréal.....	66
Figure 12 : Signalisation Véloroute des Bleuets – (source : Radio-Canada).....	68
Figure 13 : Établissement Bienvenue Cyclistes.....	69
Figure 14 : Halte Desjardins, Sainte-Anne-des-Plaines (source : Seigneurie-des-Plaines).....	71
Figure 15 : Hébergement Bienvenue Cyclistes ! (source : Parc Linéaire P’tit Train du Nord).....	72
Figure 16 : Rue Drolet, Montréal.....	89

Figure 17 : Chaussée désignée.....	89
Figure 18 : Route 132, Carleton-sur-Mer.....	91
Figure 19 : Accotement asphalté.....	91
Figure 20 : Parc Le Moyne, Longueuil.....	93
Figure 21 : Sentier polyvalent dans une emprise routière.....	93
Figure 22 : Panneaux P -120-11 (gauche), P-250-2 (centre) et P-130 (droite).....	93
Figure 23 : Symboles macle-vélo-piéton-chevrons.....	93
Figure 24 : Rue Fortier, Mont-Saint-Hilaire.....	95
Figure 25 : Piste cyclable unidirectionnelle au niveau du trottoir.....	95
Figure 26 : Pont Jacques-Cartier, Sherbrooke.....	96
Figure 27 : Bande cyclable.....	97
Figure 28 : Somerset Street, Ottawa.....	99
Figure 29 : Bande cyclable suggérée.....	99

Table des tableaux

Tableau 1 : Type et longueur d'aménagement par municipalités.....	23
Tableau 2 : Critères de priorisation des sous-axes d'interventions.....	39
Tableau 3 : Scénarios de gouvernance pour la planification du réseau cyclable.....	42
Tableau 4 : Scénarios de gouvernance pour la sélection des firmes mandatées.....	42
Tableau 5 : Scénarios de gouvernance pour la gestion du financement.....	42
Tableau 6 : Scénarios de gouvernance pour l'entretien estival et hivernal.....	43
Tableau 7 : Gouvernance des communications, de la sensibilisation et de la promotion.....	43
Tableau 8 : Cadre de référence des aménagements cyclables.....	48
Tableau 9 : Cadre de référence des aménagements cyclables aux intersections.....	49
Tableau 10 : Circulation des vélos en fonction des accumulations de neige (en cm).....	65
Tableau 11 : Types d'entretien en fonction du type d'aménagement.....	65
Tableau 12 : Axes d'intervention de l'orientation 1.....	76
Tableau 13 : Axes d'intervention de l'orientation 2.....	77
Tableau 14 : Axes d'intervention de l'orientation 3.....	78
Tableau 15 : Axes d'intervention de l'orientation 4.....	79
Tableau 16 : Largeur minimum de l'accotement asphalté pour les personnes à vélo.....	90
Tableau 17 : Type de séparation physique recommandée.....	100

Lexique

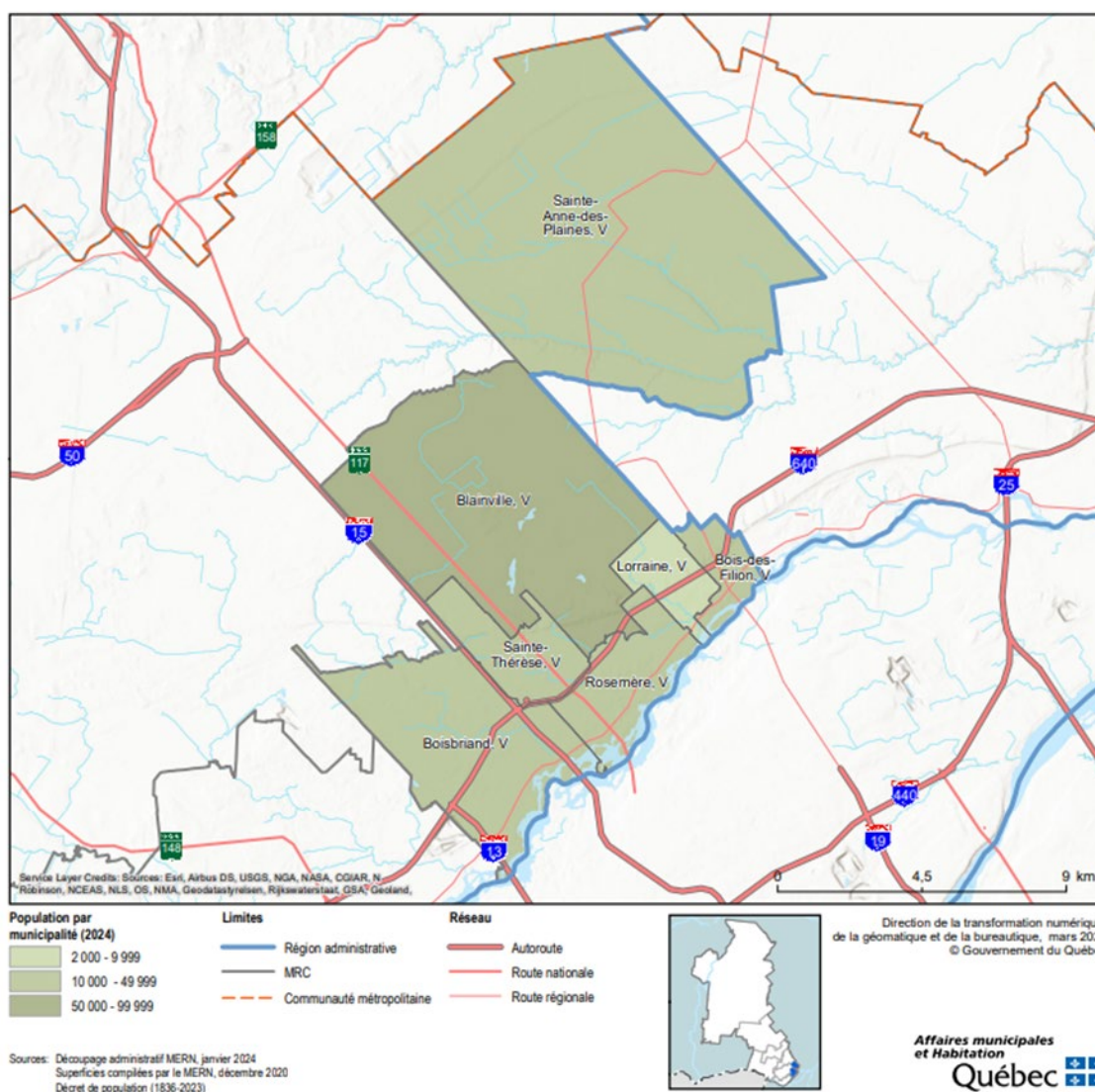
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
DJMA	Débit journalier moyen annuel
DJME	Débit journalier moyen estival
MTMD	Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec
VAÉ	Vélo à assistance électrique

1 Mise en contexte et objectifs

1.1 Compréhension du mandat

La MRC de Thérèse-De Blainville est située dans la région des Laurentides, faisant partie de la Communauté métropolitaine de Montréal, elle regroupe sept municipalités sur un territoire de 202,5 km². Bordée par les MRC de Les Moulins, de la Rivière-du-Nord, de Deux-Montagnes, de Mirabel et de Laval, elle bénéficie d'une position géographique stratégique, à proximité de Montréal et Laval, et est traversée par plusieurs axes routiers majeurs (autoroutes 13, 15, 19 et 640 et routes 117, 335 et 344).

Carte 1 : Découpage administratif de la MRC Thérèse-De Blainville (source : Affaires Municipales et Habitation Québec)



La MRC dispose déjà d'axes cyclables porteurs pour le développement du vélo, notamment avec la Seigneurie des Plaines et le Parc linéaire Le P'tit Train du Nord, qui fait partie de l'axe 2 de la Route verte. Bien que des aménagements cyclables soient présents dans les municipalités, le réseau demeure fragmenté et peu direct, ce qui limite son plein potentiel.

Dans ce contexte, la MRC souhaite se doter d'une vision cohérente et de priorités d'action pour :

- ✓ Structurer et bonifier le réseau cyclable à l'échelle régionale
- ✓ Favoriser l'interconnexion entre les municipalités, les réseaux existants et les MRC voisines
- ✓ Optimiser la sécurité, le confort et l'accessibilité pour toutes les personnes à vélo
- ✓ Renforcer l'attractivité du vélo comme moyen de déplacement et comme levier de développement récréotouristique et durable

Afin d'atteindre ces objectifs, la MRC de Thérèse-De Blainville souhaite élaborer un Plan directeur vélo pour guider le développement des infrastructures cyclables tout en répondant aux attentes des citoyens et des élus.

Les étapes suivantes ont mené à l'élaboration de ce plan :

1. Réalisation d'un portrait et d'un diagnostic du réseau cyclable régional existant qui a permis d'identifier les enjeux liés au développement du vélo dans la MRC
2. Identification, grâce au diagnostic réalisé à l'étape précédente, d'une vision, d'orientations et d'axes d'interventions qui ont été validés et bonifiés par différents acteurs de la MRC
3. Élaboration d'un plan de mise en œuvre des axes d'interventions identifiés à l'étape précédente qui propose plusieurs pistes d'action afin d'outiller la MRC dans le développement du vélo

1.2 Méthodologie

Les analyses et recommandations présentées dans ce document sont basées sur :

- ✓ Les intrants transmis par les parties prenantes
- ✓ Des images satellites et Google Streetview
- ✓ Les entrevues en groupes avec les différents acteurs la MRC
- ✓ L'atelier collaboratif avec les élus et parties prenantes du 14 avril 2025
- ✓ Le guide « [Aménager pour les personnes à pied et les cyclistes](#) » de Vélo Québec
- ✓ Les [normes](#) du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMD)

À moins d'avis contraire, les photos et illustrations proviennent de Vélo Québec.

Les cartes du territoire de la MRC de Thérèse-De Blainville dans ce document ont été réalisées à partir des données disponibles à l'automne 2024 et présentent, pour certaines des thématiques :

- ✓ Le sud de la MRC (Sainte-Thérèse, Boisbriand, Rosemère, Lorraine, Bois-des-Filion)
- ✓ Le nord (Blainville, Sainte-Anne-des-Plaines)

1.3 Limites du mandat

Vélo Québec présente ici des solutions qui ont fait l'objet d'une analyse rigoureuse. Toutefois, les documents soumis ne sont pas des documents d'ingénierie et ne peuvent être utilisés pour la réalisation de travaux de construction. La portée de notre mandat n'inclut pas la conception détaillée, la préparation de plans et devis, ni la réalisation des calculs de faisabilité détaillés requis pour procéder à la construction. Les documents fournis ainsi que la faisabilité des interventions proposées, devront être confirmés lors de la réalisation des plans détaillés par les services du client ou par les firmes qu'il mandatera, lesquels devront respecter les dispositions spécifiques des lois et règlements applicables pour la réalisation des travaux projetés.

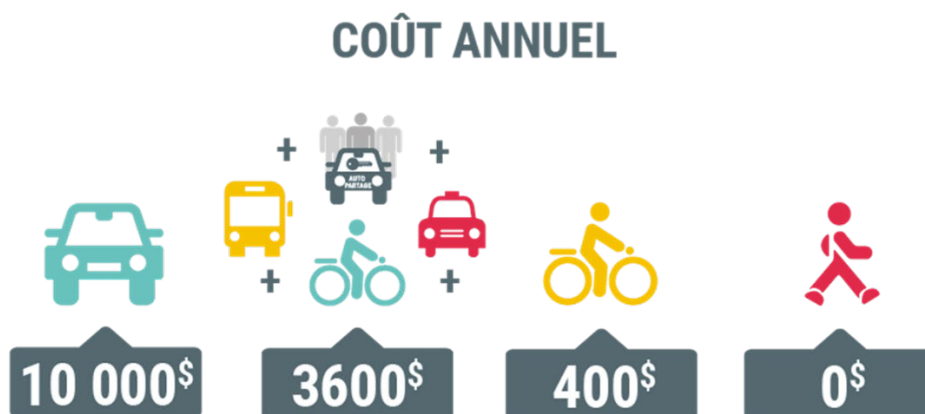
2 Le vélo : un atout stratégique pour la MRC

Dans un territoire en croissance comme la MRC de Thérèse-De Blainville – marqué par une forte mobilité quotidienne, des axes routiers majeurs, une densification progressive et un potentiel récréotouristique important – le vélo constitue une solution efficace et polyvalente pour améliorer la mobilité, la qualité de vie et l'attractivité du territoire. Les retombées du développement cyclable pour la MRC sont nombreuses et touchent plusieurs dimensions du développement local. Les bénéfices se manifestent sur les plans économique, sanitaire, récréotouristique et environnemental, comme détaillé ci-après.

2.1 Économie

Pour les ménages, le vélo offre une alternative abordable aux déplacements motorisés : un vélo coûte environ 400 \$ par année, comparativement à près de 10 000 \$ pour une automobile. Dans un territoire périurbain où les déplacements intermunicipaux sont fréquents, le vélo ; combiné au transport collectif ; peut contribuer à réduire le nombre de voitures par foyer¹.

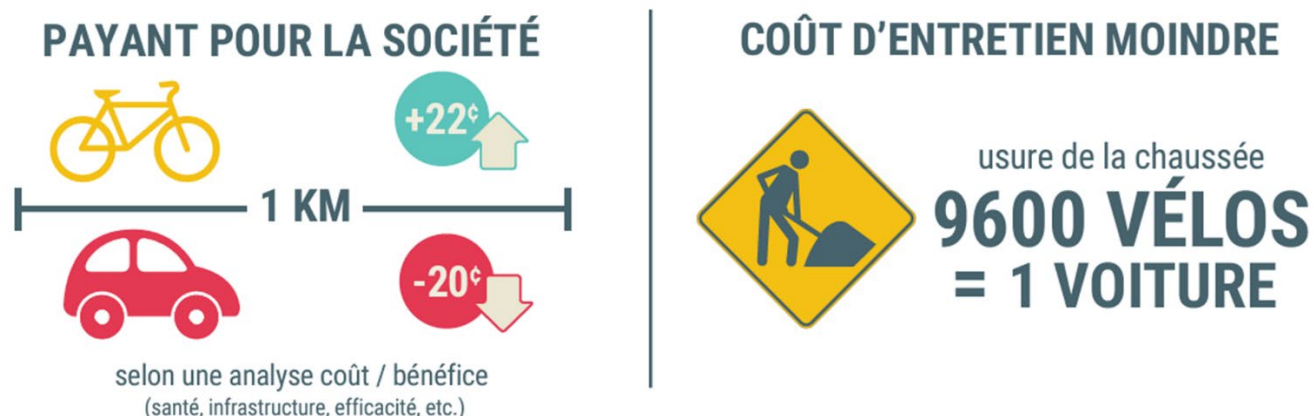
Figure 1 : Coût annuel des différents modes de transport



Pour la collectivité, chaque kilomètre parcouru à vélo génère des bénéfices nets (santé, diminution de la congestion et de la pollution), contrairement à l'automobile qui crée des coûts. La faible usure des infrastructures par le vélo contribue également à diminuer les besoins en entretien routier (voir Figure 2).

¹ Davantage d'information sur les coûts inhérents aux différents modes de transport et les sources utilisées sont disponibles dans la fiche « [Données et arguments en faveur du vélo dans une collectivité](#) » du mouvement VÉLOSYMPATHIQUE.

Figure 2 : Coût pour la société



En termes de coûts, un espace de stationnement pour voiture coûte entre 708 \$ et 4200 \$ par an, en tenant compte de l'acquisition du terrain, de la construction et de l'entretien. Ces frais peuvent être considérablement réduits grâce au vélo :

- ✓ Une case de stationnement pour voiture permet de garer environ 10 vélos, voire 20 vélos dans le cas d'un support à deux étages
- ✓ Un transfert modal de la voiture vers le vélo permet de diminuer le nombre de cases de stationnement pour voiture requis

Enfin, le développement d'un réseau cyclable bien connecté soutient l'économie locale : les personnes à vélo, bien qu'elles dépensent moins par visite, reviennent plus souvent et contribuent au dynamisme des commerces de proximité. À l'échelle québécoise, l'industrie du vélo représente près de 500 M\$ et 10 000 emplois, offrant un potentiel concret pour la MRC de Thérèse-De Blainville.

2.2 Santé

La pratique régulière du vélo constitue un outil direct de promotion de saines habitudes de vie. Dans un contexte où la sédentarité demeure élevée, aménager un environnement qui facilite les déplacements actifs, notamment autour des écoles, parcs, pôles d'emploi et zones commerciales, contribue à améliorer la santé physique et mentale de la population.

Les infrastructures sécuritaires et continues permettent d'intégrer l'activité physique au quotidien, sans contrainte supplémentaire de temps ou de budget pour tout le monde.

2.3 Récréotourisme

La pratique du vélo est un moteur important de développement touristique régional. Au Québec, les cyclotouristes dépensent en moyenne davantage que les autres visiteurs, ce qui représente un potentiel économique significatif pour la MRC de Thérèse-De Blainville.

Sur son territoire, la présence d'axes structurants comme le P'tit Train du Nord et la Seigneurie des Plaines offre déjà une base solide. Toutefois, la connectivité limitée entre ces réseaux et les milieux de vie réduit leur potentiel. En bonifiant les liens intermunicipaux et en développant des circuits thématiques, la MRC peut devenir une destination de choix pour les excursions à vélo et les séjours de courte durée.

2.4 Environnement

Le vélo contribue directement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, particulièrement dans les secteurs où de courts déplacements sont fréquents. Il permet une utilisation plus efficace de l'espace public, un enjeu particulièrement important dans les secteurs centraux de la MRC, et réduit les nuisances associées à la circulation motorisée (bruit, pollution, congestion).

Un réseau cyclable continu et sécuritaire renforce ainsi les objectifs régionaux de mobilité durable, tout en améliorant la qualité du cadre de vie.

3 Les différents types de pratiques

Comprendre les différents profils d'usagers permet d'adapter les aménagements aux besoins réels du territoire. Dans une MRC comme Thérèse-De Blainville, ces catégories se croisent et se complètent.

3.1 Vélo utilitaire

Le vélo est utilisé pour se déplacer vers le travail, les études, les commerces ou les services. Pour qu'il soit efficace et plébiscité par le plus grand nombre, il est essentiel d'implanter des liens directs, sécuritaires et continus entre les secteurs résidentiels et les pôles générateurs de déplacements.

3.2 Vélo récréatif et sportif

Les personnes qui pratiquent le vélo de manière récréative ou sportive recherchent des parcours agréables, des paysages variés ou des défis physiques. Les axes en site propre comme la Seigneurie des Plaines et le P'tit Train du Nord répondent fortement à ces attentes.

3.3 Cyclotourisme

Les cyclotouristes utilisent leur vélo pour découvrir les attraits d'une région. Ils voyagent souvent sur plusieurs jours, s'arrêtent dans les hébergements locaux et les lieux d'intérêts et peuvent participer aux activités récréatives locales.

3.4 Vélo en famille

Les familles à vélo, souvent accompagnées d'enfants, recherchent des parcours sécuritaires et accessibles à tous les âges. De leur côté, les enfants développent leurs habiletés à vélo sur des pistes adaptées ou sécurisées, souvent dans un contexte ludique ou éducatif.

4 État de la situation

Cette section présente un portrait d'ensemble du réseau cyclable de la MRC de Thérèse-De Blainville et des principaux facteurs qui y influencent les déplacements à vélo.

4.1 Réseau cyclable existant

4.1.1 La Route verte et les réseaux régionaux

Le territoire de la MRC de Thérèse-De Blainville est traversé par des segments importants du réseau cyclable québécois, notamment la Route verte et plusieurs réseaux régionaux².

À l'échelle provinciale, la Route verte constitue un axe structurant de plus de 5 300 km. Elle relie 382 municipalités, 81 MRC, 16 régions touristiques et 7 parcs nationaux, et joue un rôle central pour la mobilité active au Québec.

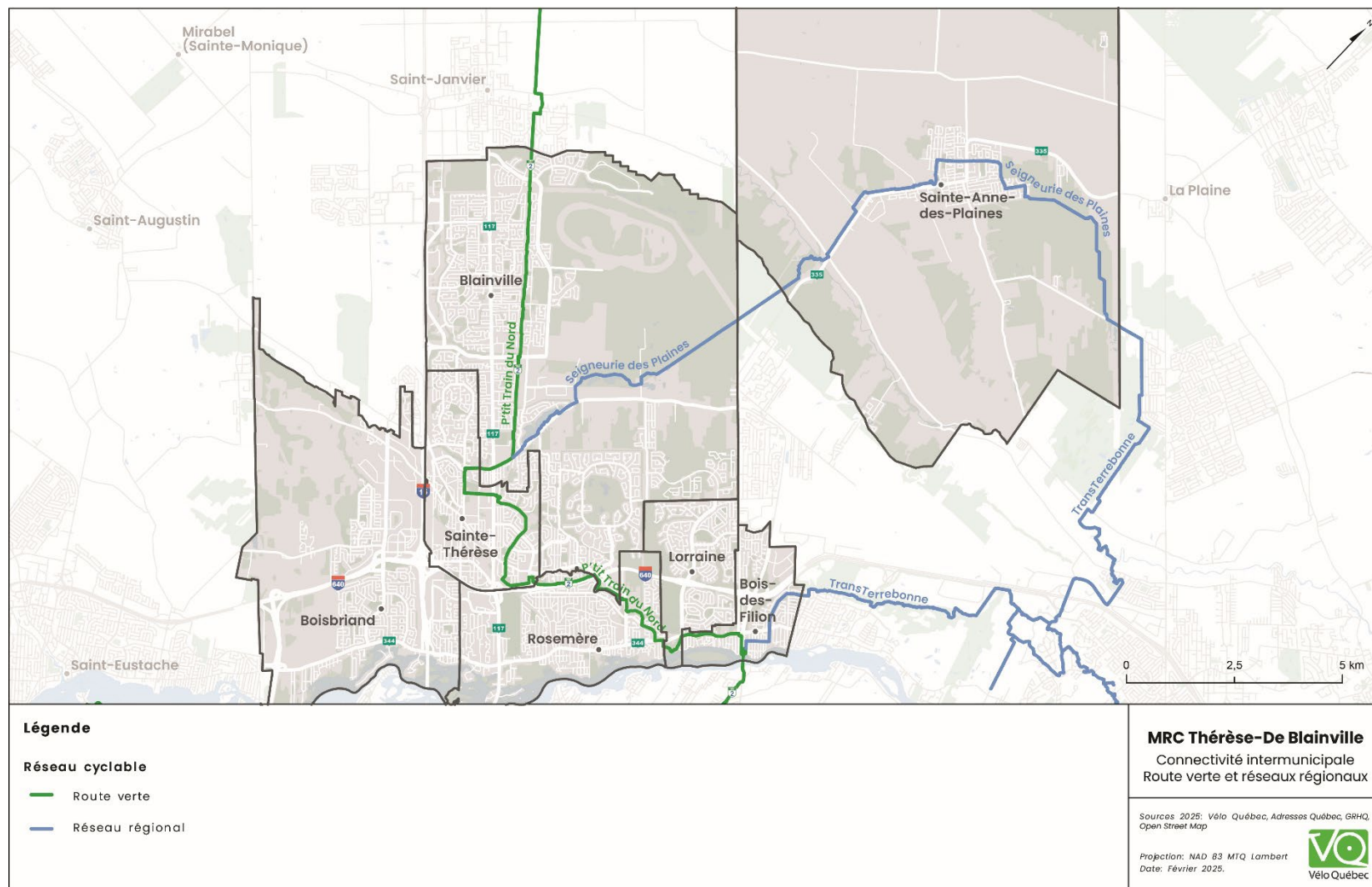
Dans la MRC, la Route verte est représentée par l'axe 2, aussi connu sous le nom du P'tit Train du Nord (PTDN). Cet axe offre un lien nord-sud attractif, particulièrement dans ses portions situées plus au nord (vers Saint-Jérôme, Prévost, etc.). Toutefois, le tracé y demeure parfois sinueux, ponctué de nombreux changements de direction et de quelques segments dont les aménagements pourraient être bonifiés. Malgré ces limites, il demeure un corridor majeur pour le cyclotourisme et la connectivité régionale.

La MRC bénéficie également de réseaux cyclables régionaux complémentaires, dont certains en site propre, comme la Seigneurie des Plaines, qui relie Sainte-Anne-des-Plaines et est très appréciée des usagers pour la qualité de ses aménagements et sa convivialité. La TransTerrebonne constitue un autre lien structurant, permettant de rejoindre l'est du territoire et de former une boucle cyclable avec la Seigneurie des Plaines.

Enfin, plusieurs circuits récréotouristiques complètent l'offre, dont certains tronçons sont aménagés en site propre. Des défis de connectivité subsistent néanmoins, notamment en direction de l'ouest et du sud, où les liens sont insuffisants ou inexistants. De plus, certains tronçons associés à la Route verte gagneraient à être mis à niveau afin de répondre pleinement aux attentes des usagers en matière de confort, de sécurité et de continuité.

² Un **réseau cyclable régional** est un itinéraire cyclable structurant qui couvre le territoire d'au moins deux municipalités ou relie différents périmètres urbains et qui constitue généralement un complément à la Route verte, soit en s'y raccordant directement ou en étant planifié pour s'y connecter par un lien cyclable sécuritaire. Ces réseaux doivent respecter les normes de conception et de signalisation applicables aux voies cyclables et comporter une proportion significative d'aménagements séparés de la circulation automobile.

Carte 2 : Connectivité municipale Route verte et réseaux régionaux



4.1.2 Le Réseau vélo métropolitain

Le Réseau vélo métropolitain, de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), est un outil de planification stratégique visant à structurer et bonifier l'offre cyclable à l'échelle métropolitaine. Il identifie les grands axes à développer ou à renforcer, avec un accent particulier sur la connectivité intermunicipale.

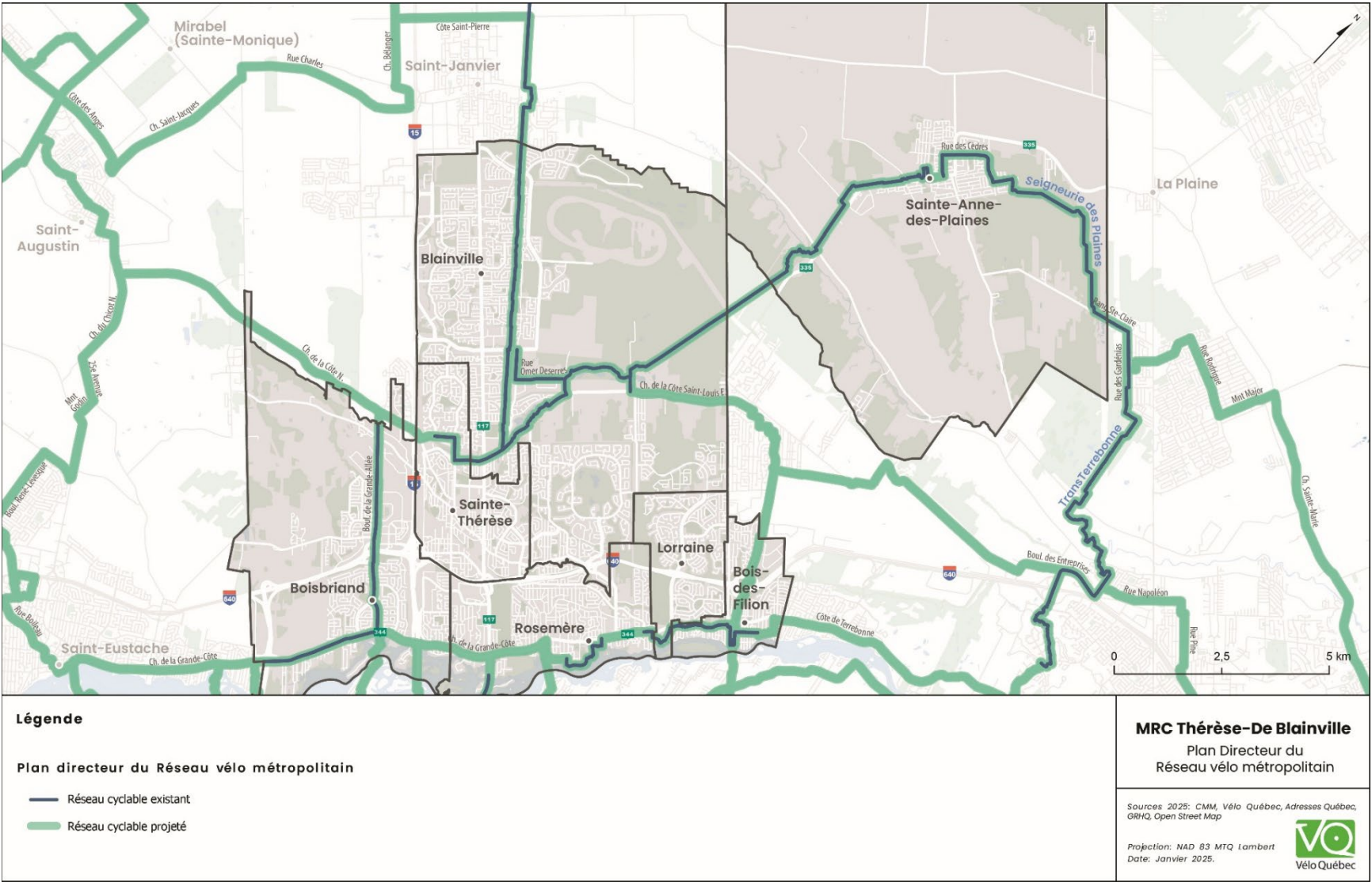
Le Réseau vélo métropolitain traduit la volonté de créer un réseau cohérent et accessible, permettant à toute la population de se déplacer efficacement à vélo entre les principaux pôles de la région.

Sur le territoire de la MRC de Thérèse-De Blainville, plusieurs segments du Réseau vélo métropolitain sont prévus. Ils visent notamment à :

- ✓ Consolider les aménagements existants
- ✓ Créer de nouveaux liens vers l'ouest avec les MRC voisines
- ✓ Établir des connexions stratégiques avec Laval

Ce réseau représente une occasion importante de renforcer l'intégration du vélo comme mode de transport utilitaire et de loisir, en cohérence avec les autres réseaux régionaux et locaux.

Carte 3 : Plan directeur du Réseau vélo métropolitain et réseau déjà implanté



4.1.3 Les aménagements cyclables

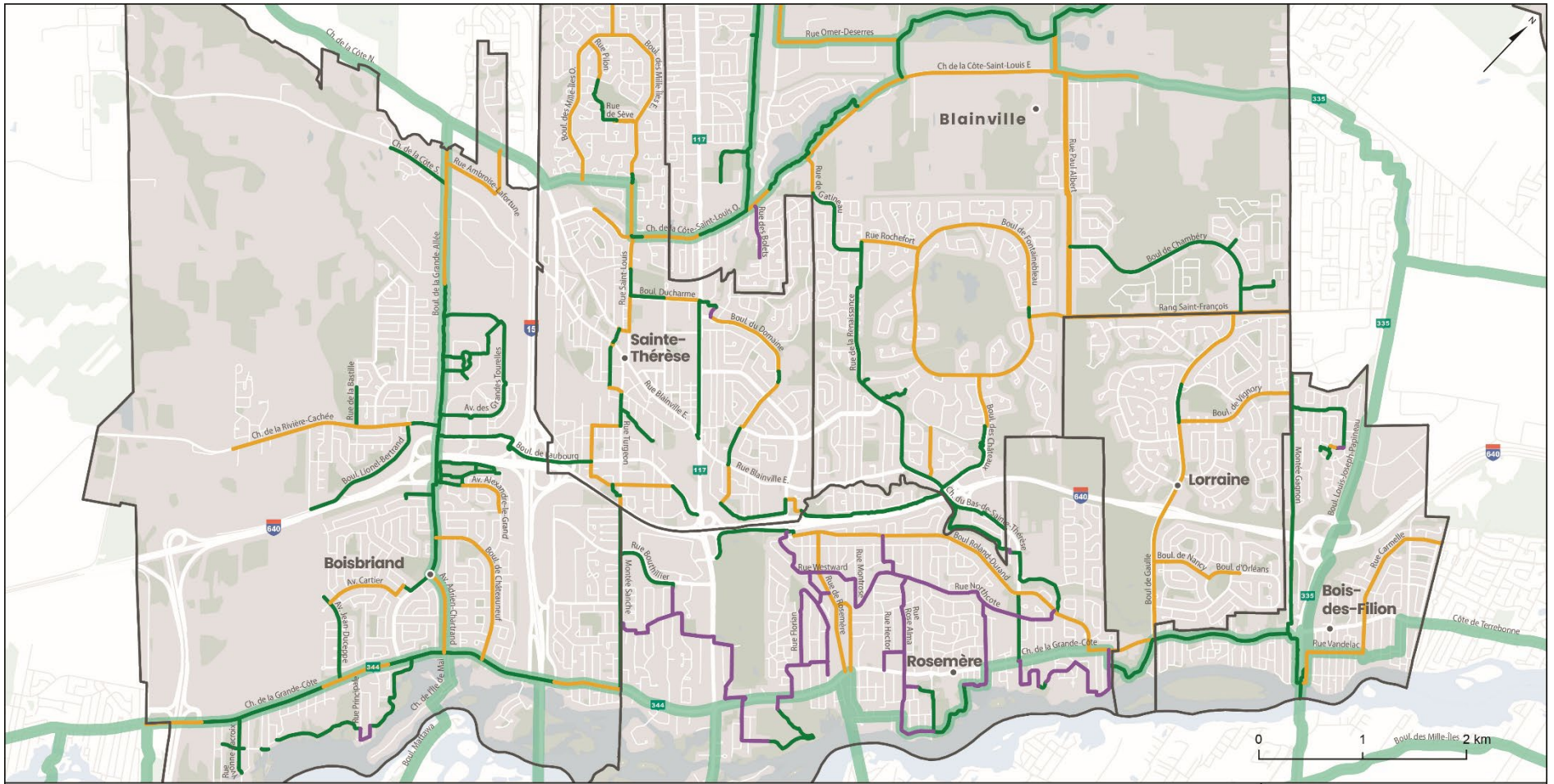
Le réseau cyclable présenté dans les cartes ci-dessous offre une couverture intéressante, mais demeure marqué par plusieurs discontinuités qui nuisent à la connectivité globale. Certaines de ces discontinuités correspondent à des tronçons qui se terminent à des destinations (parcs, équipements, etc.), sans nécessairement assurer une continuité du réseau.

Une part importante des segments est soit partagée avec la circulation automobile, soit seulement séparée visuellement, ce qui réduit le confort et la sécurité pour les usagers, particulièrement les cyclistes moins expérimentés, les familles et les enfants.

Certaines sections en site propre, comme la Seigneurie des Plaines ou le P'tit Train du Nord, jouent un rôle structurant en améliorant nettement l'expérience des usagers. Toutefois, ces tronçons demeurent ponctuels, et une proportion significative du réseau ne répond pas encore au niveau de confort attendu pour un réseau à l'échelle de la MRC attractif et sécuritaire, notamment en raison de la présence de segments partagés avec la circulation automobile, de séparations uniquement visuelles ou de discontinuités obligeant les usagers à modifier leur trajectoire ou à circuler dans des conditions moins sécuritaires.

Cette situation limite l'attractivité du réseau et son utilisation par un large éventail d'usagers, notamment les familles, les enfants et les personnes moins expérimentées.

Carte 4 : réseau cyclable existant - sud



Légende

Réseau cyclable existant

- Partagé avec la circulation automobile
- Séparé visuellement
- Séparé physiquement

Plan directeur du Réseau vélo métropolitain

- Réseau cyclable existant ou projeté

MRC Thérèse-De Blainville

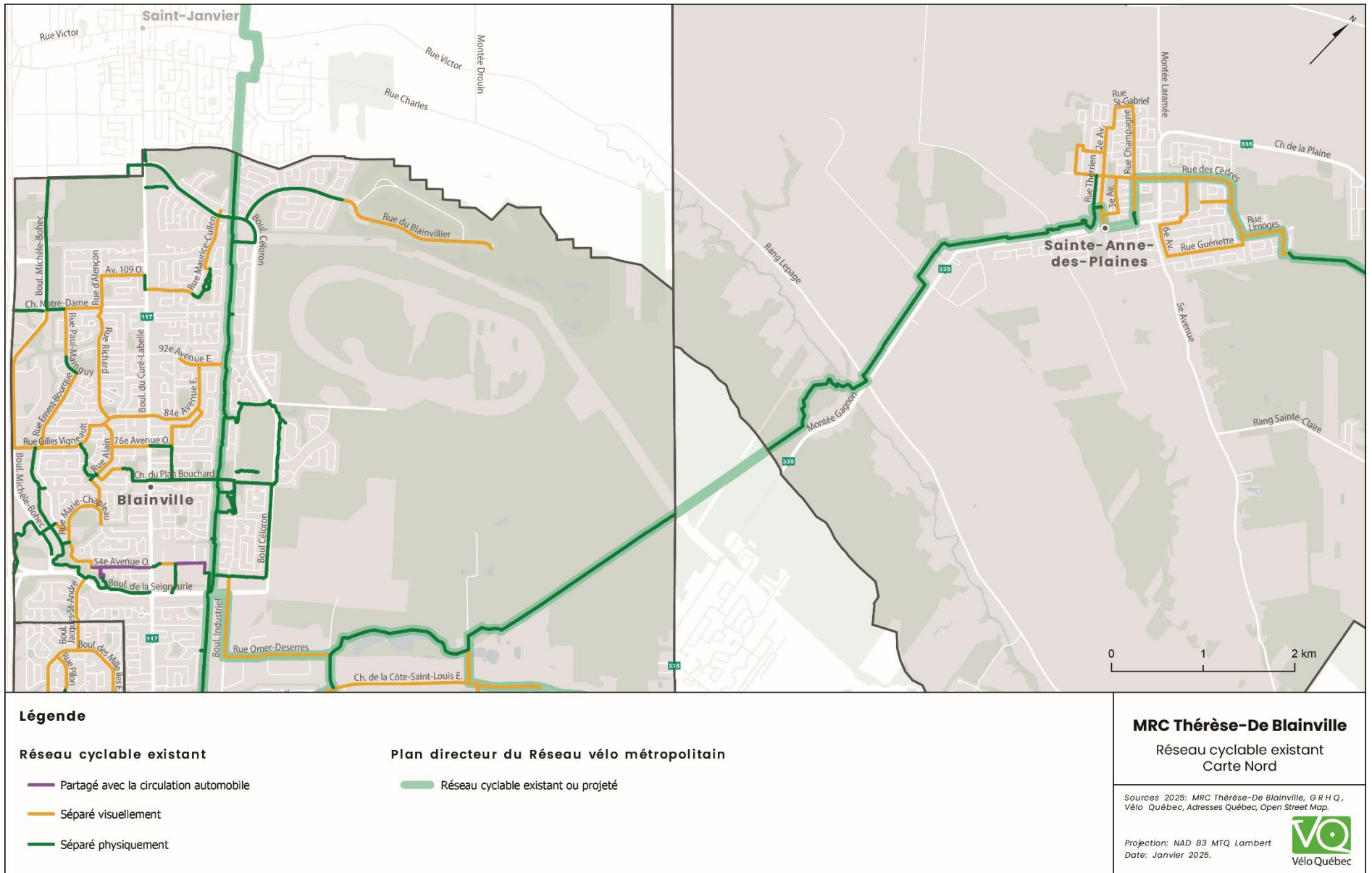
Réseau cyclable existant
Carte Sud

Sources 2025: MRC Thérèse-De Blainville, G R H Q, Vélo Québec, Adresses Québec, Open Street Map.

Projection: NAD 83 MTQ Lambert
Date: Janvier 2025.



Carte 5 : Réseau cyclable existant - nord



Comme indiqué sur les Carte 4 et Carte 5, le réseau cyclable de la MRC est constitué de trois grands types d'aménagements :

- ✓ **Les aménagements partagés avec la circulation automobile**³, peu confortables et peu sécuritaires
- ✓ **Les aménagements séparés visuellement**⁴, offrant un confort et une sécurité supérieure aux aménagements partagés avec la circulation automobile
- ✓ **Les aménagements séparés physiquement**⁵ ou en site propre, offrant un niveau de confort et de sécurité supérieur

Le tableau ci-dessous présente la proportion de chaque type d'aménagement sur le territoire de la MRC.

Tableau 1 : Type et longueur d'aménagement par municipalités

Type d'aménagement	Rosemère	Lorraine	Ste-Anne-des-Plaines	Bois-des-Filion	Sainte-Thérèse	Boisbriand	Blainville	Total (km)	Pourcentage (%)
Partagé avec la circulation automobile (km)	15,7	-	-	0,1	0,3	0,3	1,8	18,2	8,9 %
Séparé visuellement (km)	5,8	4,6	9,6	3,7	7,8	10,5	38,8	81,6	39,5 %
Séparé physiquement ou en site propre (km)	7,1	1,0	11,0	7,5	6,4	26,7	45,8	105,5	51,6 %
Total (km)	28,7	5,6	20,6	11,3	14,5	37,5	86,4	204,5	100 %

Cette répartition montre que plus de la moitié du réseau cyclable bénéficie d'une séparation physique, ce qui constitue un atout important pour la sécurité et le confort des usagers. La proportion encore significative d'aménagements partagés ou seulement séparés visuellement confirme toutefois la nécessité de poursuivre l'amélioration du réseau afin d'en accroître l'attractivité et l'accessibilité pour l'ensemble de la population.

³ *Aménagements partagés avec la circulation automobile* : les personnes à vélo circulent sur la chaussée avec les véhicules motorisés, sans espace qui leur est réservé.

⁴ *Aménagements séparés visuellement* : un espace est réservé aux vélos et délimité par du marquage, sans séparation physique.

⁵ *Aménagements séparés physiquement (ou en site propre)* : la voie cyclable est isolée de la circulation automobile par une séparation physique (bordure, surélévation, terre-plein) ou par un tracé distinct.

4.2 Conditions de déplacements

Cette section présente les conditions et le potentiel de circulation pour les modes actifs sur le territoire de la MRC de Thérèse-De Blainville. Elle s'attarde à la desserte des principaux générateurs de déplacements ainsi qu'aux barrières physiques qui créent des discontinuités et imposent des détours aux déplacements actifs

4.2.1 Générateurs de déplacements

La répartition des générateurs de déplacements est contrastée entre le nord et le sud du territoire.

Au sud, on observe une forte concentration de pôles résidentiels denses, d'établissements d'enseignement, de zones commerciales et d'équipements communautaires. Bien que ces générateurs soient souvent situés à proximité les uns des autres, leur desserte par des aménagements cyclables demeure partielle, ce qui limite l'accessibilité sécuritaire à vélo.

Au nord, le territoire est plus rural et moins urbanisé. Les générateurs de déplacements y sont plus diffus et se concentrent principalement le long de la route 117 et à l'ouest de la MRC. Sainte-Anne-des-Plaines comporte également des pôles importants. Ce secteur, plus isolé, devra être pris en compte afin d'assurer une connectivité cyclable à l'échelle de l'ensemble du territoire.

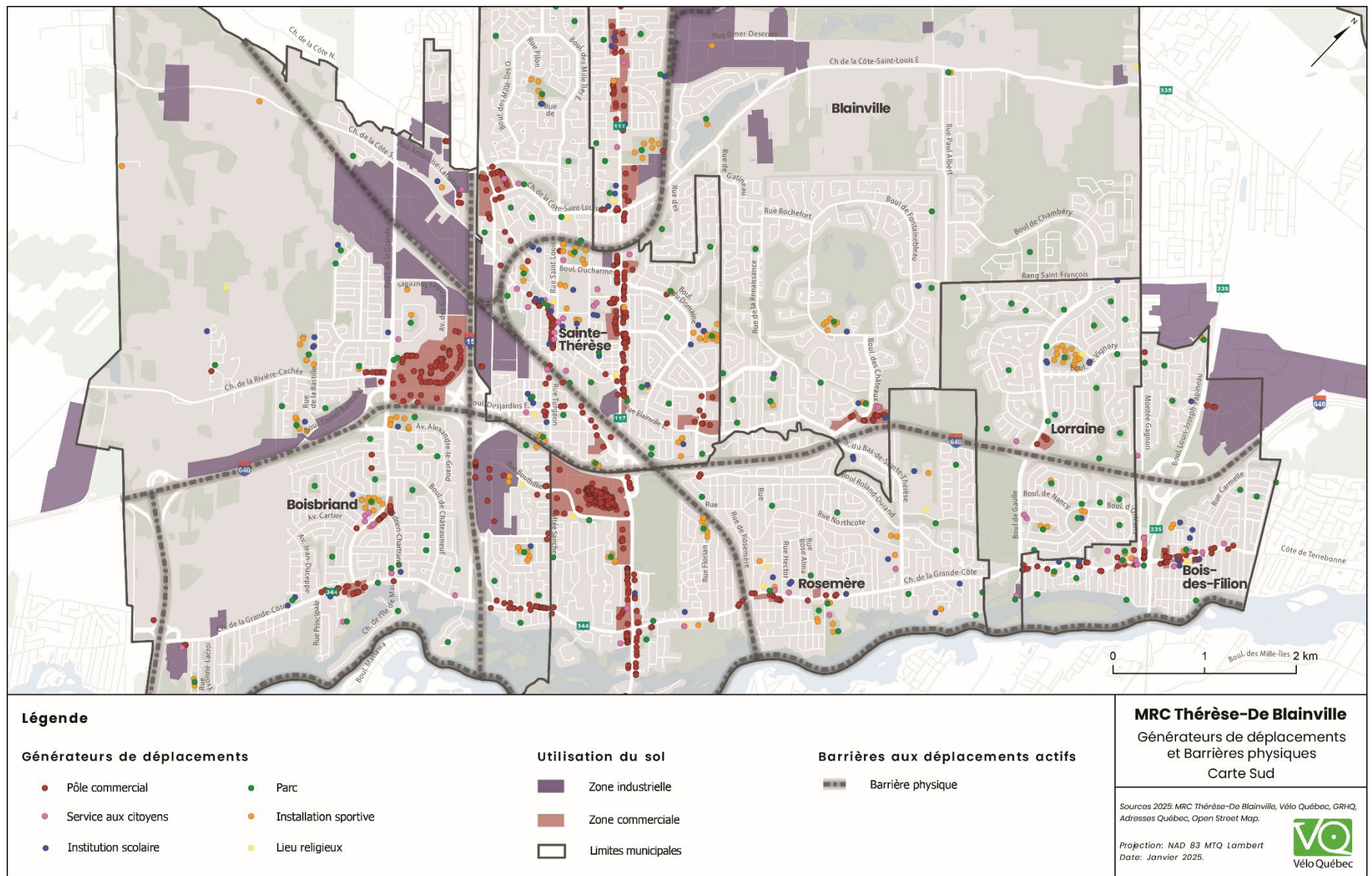
4.2.2 Barrières

Le territoire est traversé par plusieurs infrastructures majeures qui fragmentent l'espace et limitent la connectivité du réseau cyclable et piétonnier. Les principales barrières identifiées sont :

- ✓ L'autoroute 15
- ✓ L'autoroute 640
- ✓ La voie ferrée
- ✓ La rivière des Mille-Îles pour rejoindre Laval

Ces infrastructures créent des coupures importantes entre les pôles générateurs de déplacements, surtout dans la portion sud de la MRC, où la densité d'activités est plus élevée. Elles réduisent les possibilités de trajets directs et sécuritaires à vélo, et imposent des détours parfois importants.

Carte 6 : Générateurs de déplacements et barrières physiques – secteur sud



Carte 7 : Générateurs de déplacements et barrières physiques – secteur nord



4.2.3 Convivialité du réseau sur les routes du MTMD

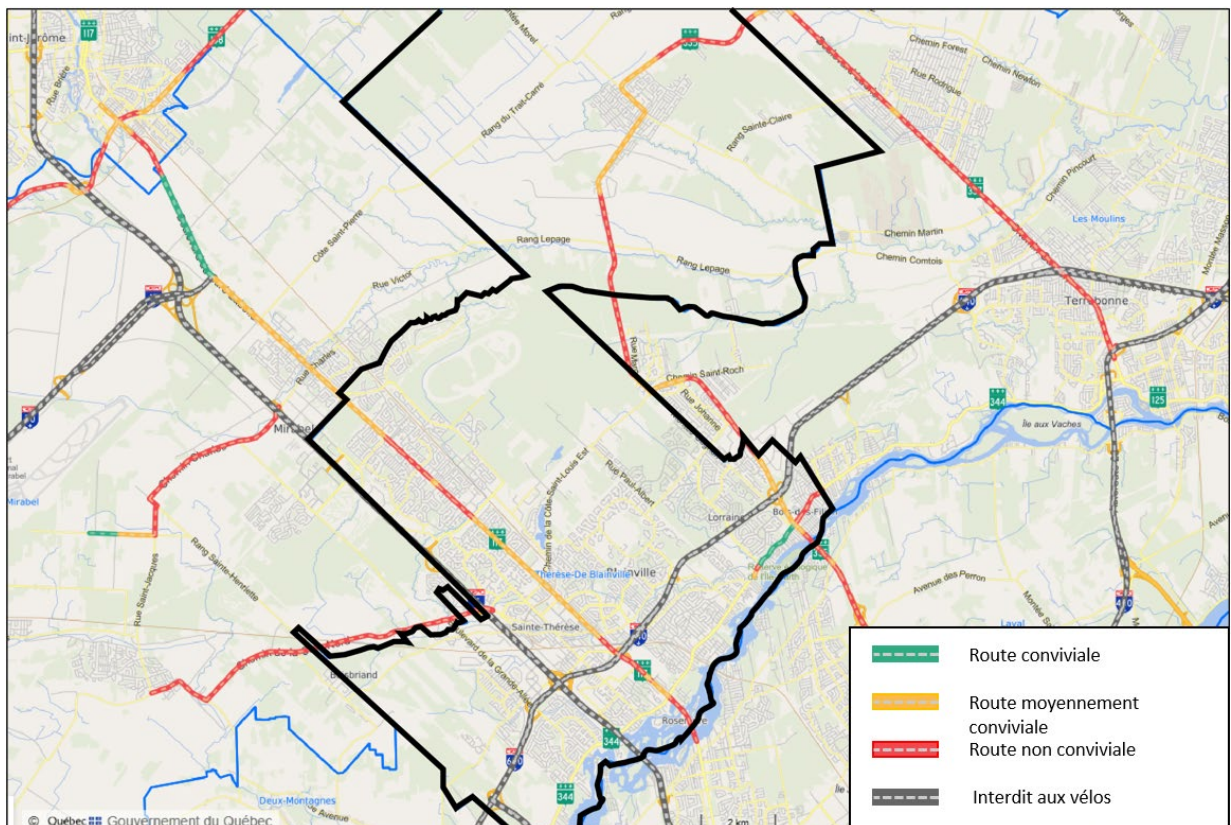
La convivialité vélo désigne le degré auquel un environnement est sécuritaire, confortable et accessible pour la pratique du vélo par tous les types d'usagers. Elle repose notamment sur des conditions favorisant un sentiment de sécurité, un confort de déplacement adéquat ainsi qu'une cohabitation harmonieuse entre les différents usagers de la route.

La MRC de Thérèse-De Blainville est traversée par plusieurs routes relevant du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD). Toute intervention en matière d'aménagement cyclable sur ces axes doit donc être planifiée en concertation avec le ministère. Ces projets nécessitent généralement un travail préparatoire plus long pour assurer la compatibilité entre les objectifs municipaux et les normes ministérielles.

Parmi ces axes, la route 117 constitue un corridor majeur, fortement fréquenté et bordé de nombreux générateurs de déplacements. À ce jour, seule une portion aménagée à Sainte-Thérèse offre un niveau de confort acceptable pour les cyclistes. La plupart des autres segments demeurent peu conviviaux et présentent des enjeux importants de sécurité et de continuité.

La Carte 8 ci-dessous illustre le niveau de convivialité du réseau cyclable sur les routes du MTMD dans la MRC. Elle met en évidence la faible convivialité vélo sur la majorité de ces axes et souligne la nécessité d'une meilleure coordination entre la MRC, les municipalités et le MTMD pour rendre ces corridors plus accessibles et sécuritaires.

Carte 8 : Convivialité sur les routes du MTMD dans la MRC de Thérèse-De Blainville



4.3 Diagnostic : Forces, opportunités, contraintes et défis

Les tableaux ci-dessous présentent une analyse des forces, opportunités, faiblesses et contraintes associées au développement du vélo sur le territoire de la MRC. Ces éléments sont répartis en quatre volets :

- ✓ Développement du vélo
- ✓ Transport actif
- ✓ Tourisme et loisirs à vélo
- ✓ Gouvernance

Cette structuration permet d'identifier les leviers stratégiques et les défis à relever pour promouvoir la mobilité durable et améliorer l'expérience des personnes à vélo, tant au quotidien que pour les activités récréotouristiques.

4.3.1 Développement du vélo

Forces et opportunités

- ✓ **Objectif commun des villes et de la MRC** : Développer le vélo pour une mobilité durable
- ✓ **Volonté de connexion entre les villes** pour améliorer le réseau cyclable
- ✓ **Réseau existant** servant de base pour l'expansion
- ✓ **Juxtaposition des périmètres urbains des villes de la MRC** facilitant la création de liens intermunicipaux
- ✓ **Opportunités de projets en cours** :
 - Reconstruction du pont Gédéon Ouimet (Laval-Boisbriand)
 - Navette fluviale sur la rivière des Mille-Îles
 - Prolongement de l'A19 avec un pont et sentier polyvalent
 - Reconstruction du pont de l'île Bélair avec une piste polyvalente sur la route 117
 - Projet d'aménagement cyclable sur le boulevard Roland-Durand, sous la structure de l'A-640
- ✓ **Soutien financier** : Subventions pour supports à vélo par la Ville de Blainville et mobilisation croissante pour des infrastructures adaptées
- ✓ **Potentiel du VAÉ** pour les trajets longs et pour rejoindre les **générateurs de déplacements**, notamment les pôles de transport collectif

Faiblesses, contraintes ou défis

- ✓ **Aménagements cyclables à améliorer** : Présence de voies cyclables sans séparation physique, surtout dans certains secteurs, et manque de supports à vélo à plusieurs générateurs de déplacements
- ✓ **Culture automobile dominante** : Augmentation du trafic et du parc automobile, rendant les infrastructures cyclables plus difficiles à développer
- ✓ **Discontinuité et fragmentation du réseau** : Fragmentation entre l'est et l'ouest de la MRC avec des coupures physiques (autoroutes, voies ferrées), et une couverture limitée des principaux générateurs de déplacements
- ✓ **Entretien et sécurité** : Qualité d'asphaltage variable, manque de planification coordonnée et enjeux de sécurité à résoudre (barrières de circulation, traversée de routes achalandées comme la 117 et pont Marius-Dufresne)
- ✓ **Conflits d'usagers** : problèmes de cohabitation entre les différents usagers (personnes à pied, à vélo standard ou à assistance électriques, en patins à roues alignées, en trottinettes, en quadriporteurs, en auto, etc.)
- ✓ **Espace disponible restreint** : Certaines emprises de rues avec des largeurs limitées (enjeux majeurs d'espace en lien avec les utilités publiques et lacunes au niveau de la collaboration avec certains des gestionnaires de ces utilités)

Transport actif

Forces et opportunités

- ✓ **Sensibilisation croissante** à la pratique du vélo et au transport actif
- ✓ **Conscience accrue** des municipalités et élus sur le potentiel du transport actif
- ✓ **Présence de nombreux générateurs de déplacements** attirant une grande quantité de personnes
- ✓ **Potentiel d'intermodalité** grâce à la présence de gares de train de banlieue
- ✓ **Projet en développement** : réseau de vélos en libre-service (VLS) pour encourager l'intermodalité (phase de réflexion et implantation)
- ✓ **Demande croissante** pour les transports actifs dans les zones urbaines

Faiblesses, contraintes ou défis

- ✓ **Connexion limitée** entre les réseaux cyclables et en commun (accès aux stations et stationnement pour vélos sécurisés)
- ✓ **Entretien hivernal** non assuré pour certains axes cyclables séparés physiquement de la circulation motorisée
- ✓ **Manque de services** pour les personnes à vélo (stations de vélo, haltes)
- ✓ **Conflits d'usagers** sur les sentiers
- ✓ **Planification des aménagements** qui ne prend pas toujours en compte les besoins de tous (enfants, seniors...)
- ✓ **Sécurité sur certains trajets**, notamment à certaines intersections
- ✓ **Réseau cyclable axé sur le récréotourisme** avec des discontinuités nuisant aux déplacements utilitaires

4.3.2 Tourisme et loisirs à vélo

Forces et opportunités

- ✓ **Potentiel agrotouristique** à travers des circuits récréatifs et agrotouristiques
- ✓ **Proximité et présence de voies cyclables clés** (Seigneurie des Plaines, P'tit Train du Nord)
- ✓ **Tourisme à vélo** reconnu comme un atout par les municipalités
- ✓ **Présence d'hébergements** dans les zones touristiques ciblées
- ✓ **Initiatives en développement** : développement d'axes touristiques, navette fluviale entre Laval et la MRC, circuits mettant en valeur le patrimoine local
- ✓ **Projets envisagés** : haltes cyclistes et voies de gravelle à Mirabel

Faiblesses, contraintes ou défis

- ✓ **Une partie du territoire qui est urbanisé** et peu propice au développement du tourisme à vélo
- ✓ **Infrastructures à développer** : hébergement, stations de réparation, haltes cyclistes
- ✓ **Accès limité aux services** (hébergement, restauration) hors des circuits principaux comme le P'tit Train du Nord ou la Seigneurie des Plaines
- ✓ **Manque de signalisation et d'outils de communication** : cartes, itinéraires et informations touristiques adaptées aux personnes à vélo
- ✓ **Entretien et connexions à améliorer** : aménagements inégaux, discontinuités du réseau et absence de liens directs vers les attraits majeurs (P'tit train du Nord, Seigneurie des Plaines)
- ✓ **Peu d'intégration du vélo dans les initiatives touristiques** et absence de marketing ciblé pour le cyclotourisme
- ✓ **Coordination à renforcer** entre le secteur touristique et le développement du vélo

4.3.3 Gouvernance

Forces et opportunités

- ✓ **Engagement et volonté commune** : Les municipalités, la MRC et la CMM partagent l'objectif de développer le vélo, tant pour le récréotourisme que pour les déplacements utilitaires
- ✓ **Potentiel de coordination** : Mise en place d'une vision globale et renforcement de la concertation pour structurer un réseau cyclable unifié
- ✓ **Création de synergies** : Développement de liens entre les projets de VLS, le transport actif et l'aménagement du territoire
- ✓ **Amélioration des mécanismes de gouvernance** : Comités et groupes de concertation facilitant la gestion intégrée du réseau et le suivi des projets

Faiblesses, contraintes ou défis

- ✓ **Multiplicité d'acteurs et gouvernance complexe** : Enjeux de coordination entre municipalités, MRC, CMM et autorités de transport, entraînant des divergences de vision et des lenteurs dans l'avancement des projets
- ✓ **Concertation et suivi des projets à structurer** : Manque de clarté sur les responsabilités et nécessité d'un cadre plus efficace pour assurer une gestion cohérente
- ✓ **Conflits de priorités et financement** : Arbitrage entre les différents projets et sécurisation des ressources pour développer les infrastructures essentielles nécessaires

4.4 Enjeux

Le portait des réseaux cyclables ainsi que le précédent diagnostic ont permis d'identifier les principaux enjeux liés au développement du vélo sur le territoire de la MRC de Thérèse-De Blainville.

Voici les enjeux qui orientent l'adoption des objectifs stratégiques et des interventions présentés dans la section 5 qui constituent le cœur du plan directeur vélo :

1. Discontinuité et manque de sécurité du réseau cyclable : Coupures physiques, absence d'infrastructures séparées physiquement et sécurisées.
2. Manque d'infrastructures et de coordination pour le tourisme à vélo : Offre insuffisante en aménagements, signalisation limitée et absence de liens directs avec les principaux attraits touristiques.
3. Système de gouvernance mal défini : Manque de coordination entre les acteurs, ce qui complique la prise de décision et ralentit les projets.
4. Entretien et maintenance : Manque d'entretien continu, particulièrement en hiver, et absence de planification coordonnée pour l'entretien des infrastructures cyclables.
5. Conflits d'usage : Augmentation du trafic et des conflits entre les personnes à pied, à vélo et en auto dans les zones urbaines ainsi que des enjeux de cohabitation entre les personnes à pied et à vélo sur les sentiers polyvalents.

Ce second nuage de mots illustre les termes employés par les participants pour décrire leur vision du développement du vélo à l'horizon de 10 à 15 ans. Contrairement au diagnostic initial, les mots évoqués reflètent une perspective nettement plus positive. Ils traduisent une ambition collective pour un réseau cyclable interconnecté, sécuritaire, convivial et intégré, qui s'inscrit dans une démarche de mobilité durable et de valorisation du transport actif.

Figure 4 : Situation future du vélo dans la MRC selon les participants de l'atelier



De ces informations recueillies auprès des différents acteurs émerge une vision vélo pour la MRC de Thérèse-De Blainville, se définissant comme suit :

« En 2035, la MRC de Thérèse-De Blainville se distingue par un réseau cyclable interconnecté, accessible et sécuritaire, qui couvre l'ensemble de son territoire et relie efficacement ses municipalités. Ce réseau structurant et convivial favorise la cohabitation harmonieuse entre les usagers, s'adapte aux réalités de toutes les saisons et répond aux besoins des résidents tant pour leurs déplacements utilitaires que récréatifs. Connecté aux réseaux des territoires voisins, il contribue au dynamisme régional, au développement du tourisme à vélo et à une mobilité active durable ».

5.2 Orientations et axes d'intervention

Les orientations et axes d'intervention suivants ont été élaborés à partir de l'analyse du territoire, des intrants transmis et des éléments constatés lors des visites de terrain. Ils ont été présentés et discutés lors de l'atelier collaboratif avec les élus et les parties prenantes.

Ces orientations visent à répondre aux enjeux identifiés dans la section 4.4 et à structurer les actions à mettre en œuvre. Elles portent à la fois sur le développement d'un réseau cyclable cohérent, l'enrichissement de l'offre récréotouristique et la promotion de la culture vélo dans la MRC de Thérèse-De Blainville.

Les actions prioritaires associées à ces orientations sont présentées ci-dessous.

1. Renforcer la gouvernance et la coordination des acteurs

Axe 1 Axe 1 : Mettre en place une structure de gouvernance régionale partagée

2. Bonifier le réseau cyclable pour assurer sécurité, connectivité et continuité

Axe 2 Renforcer la sécurité du réseau cyclable régional

Axe 3 Renforcer la connectivité et la continuité du réseau cyclable régional

Axe 4 Renforcer la desserte des pôles générateurs de déplacements régionaux

Axe 5 Favoriser l'intermodalité

3. Offrir et faire rayonner un réseau cyclable régional attractif et entretenu de manière uniformisée en toute saison

Axe 6 Établir et réaliser un plan coordonné pour uniformiser l'entretien du réseau cyclable régional

Axe 7 Développer une carte interactive du réseau cyclable de toute la MRC

4. Structurer l'offre de tourisme à vélo et en renforcer la visibilité

Axe 8 Développer et bonifier le réseau cyclable touristique existant

Axe 9 Miser sur le potentiel des attraits du territoire pour enrichir l'expérience des cyclotouristes

Axe 10 Développer des pôles d'accueil et haltes cyclistes.

Axe 11 Communiquer l'offre cyclotouristique

6 Plan d'action

Cette section présente les actions concrètes à entreprendre pour mettre en œuvre les orientations et axes d'intervention du plan directeur vélo. Elles visent à structurer un réseau cyclable cohérent et sécuritaire, à renforcer l'offre récréotouristique, à promouvoir une culture vélo et à mettre en place une gouvernance adaptée.

Les actions proposées ont été définies à partir des constats de l'étude et des échanges avec les acteurs locaux, notamment lors de l'atelier collaboratif. Elles sont organisées par axe et par ordre de priorité, afin de répondre aux enjeux identifiés à la section 4.4 et d'assurer un développement progressif et durable du vélo sur le territoire de la MRC.

Les tableaux présentant l'ensemble des actions par axe et par niveau de priorité sont regroupés en annexe.

6.1 Critères de priorisation des sous-axes

Afin d'assurer une mise en œuvre progressive, cohérente et réaliste du réseau cyclable régional, les actions proposées ont été classées selon quatre niveaux de priorités. Cette hiérarchisation permet de distinguer les interventions essentielles à réaliser rapidement pour structurer le réseau, celles qui visent à le consolider à moyen terme, ainsi que les actions complémentaires destinées à enrichir l'expérience cyclable une fois les fondations en place. Les critères associés à chaque niveau de priorité facilitent la planification, l'allocation des ressources et la coordination entre les municipalités, tout en garantissant un développement graduel et équilibré de l'ensemble du réseau.

Tableau 2 : Critères de priorisation des sous-axes d'interventions

Priorité	Critères	Objectifs
1 – Actions structurantes à mettre initialement en place	<ul style="list-style-type: none"> Structurantes et préalables à d'autres actions Ou simple à mettre en œuvre avec un impact notable 	<ul style="list-style-type: none"> Lancer les actions clés qui posent les bases du réseau
2 – Actions à planifier à court terme	<ul style="list-style-type: none"> Nécessaires pour compléter les bases posées par les actions structurantes À mettre en œuvre dès que les ressources sont disponibles Peuvent être planifiées en parallèle des priorités 1 	<ul style="list-style-type: none"> Maintenir et renforcer la qualité du réseau Consolider les premières réalisations
3 – Actions à planifier à moyen terme	<ul style="list-style-type: none"> Moins critiques à court terme Visent l'extension ou l'optimisation du réseau Dépendantes d'une certaine maturité du réseau existant 	<ul style="list-style-type: none"> Étendre progressivement le réseau Assurer une continuité et des services adaptés à l'échelle du territoire
4 – Actions complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> Moins prioritaires Dépendantes d'autres actions préalables Pertinentes pour étoffer, enrichir ou diversifier l'offre une fois les fondations solides 	<ul style="list-style-type: none"> Valoriser le réseau à long terme Enrichir l'expérience cyclable et touristique

6.2 Mise en œuvre du plan d'action

Orientation 1 : Renforcer la gouvernance et la coordination des acteurs

Axe 1 : Mettre en place une structure de gouvernance régionale partagée

Intervention 1.1 Créer un comité de coordination pour le développement du réseau cyclable régional

Priorité 1

La mise en place d'un comité de coordination dédié au réseau cyclable vise à structurer les interventions à l'échelle de la MRC. Ce comité doit assurer une planification cohérente, un entretien uniforme et un financement concerté des infrastructures cyclables régionales.

Rôles clés du comité

Le comité a pour mandat de :

- ✓ Porter une vision globale et cohérente du développement cyclable sur l'ensemble du territoire de la MRC
- ✓ Veiller à l'uniformité de l'entretien des aménagements entre les municipalités
- ✓ Coordonner le financement, la réalisation et la maintenance des projets cyclables, incluant les demandes de subvention
- ✓ Suivre l'avancement des projets et s'assurer de leur cohérence, de leur efficacité et de leur accessibilité

Le fonctionnement du comité pourrait reposer sur :

- ✓ Une répartition claire des rôles en matière de planification, conception, réalisation, entretien et financement
- ✓ Une vision commune à long terme partagée entre les partenaires
- ✓ Un plan d'action détaillé, mis à jour régulièrement
- ✓ Des mécanismes de collaboration permettant de faciliter les échanges et de mutualiser les ressources

Acteurs impliqués

Afin d'assurer une gouvernance efficace et adaptée aux différents types de projets, deux niveaux de participation sont proposés.

Membres permanents :

- ✓ Les municipalités de la MRC
- ✓ La MRC

Ces acteurs assurent la continuité du comité, le suivi régulier des dossiers et la cohérence territoriale des interventions.

Participants ponctuels :

- ✓ Les organismes partenaires (CMM, MTMD, exo, etc.), mobilisés selon les besoins
- ✓ Les MRC voisines pour les projets interrégionaux

Ces acteurs sont impliqués uniquement pour les projets ou enjeux qui les concernent, tout en étant associés minimalement par l'identification préalable d'une personne-ressource dans chaque organisation pour faciliter la communication.

Le comité jouera un rôle central dans la coordination et le dialogue entre ces acteurs afin d'assurer une gouvernance fluide, un partage clair des responsabilités et une mise en œuvre cohérente des projets à l'échelle de la MRC.

Ce que l'atelier a confirmé :

Les participants souhaitent éviter la multiplication de nouveaux comités, tout en reconnaissant la nécessité d'une structure claire de coordination portée par la MRC. Un leadership fort à l'échelle régionale a été identifié comme un facteur clé pour assurer la cohérence, la continuité et l'accessibilité sociale du réseau cyclable.

Les défis à anticiper concernent notamment :

- ✓ La coordination entre les niveaux municipal, régional et provincial
- ✓ Les contraintes d'espace et de financement dans le cadre bâti existant
- ✓ La nécessité de planifier des interventions réalistes, adaptées aux réalités locales

Définir le modèle de gouvernance du comité

Les fonctions liées au réseau cyclable régional (planification, sélection des firmes, financement, entretien, communication) peuvent être assumées selon différents scénarios de gouvernance. Les tableaux présentés dans cette section exposent, pour chaque fonction, des scénarios possibles non exhaustifs ainsi que leurs principaux avantages et inconvénients afin de guider la MRC dans le choix d'un modèle adapté à son contexte.

Tableau 3 : Scénarios de gouvernance pour la planification du réseau cyclable

Planification du réseau		
Scénario	Avantages	Inconvénients
Planification régionale pilotée par le comité	<ul style="list-style-type: none"> • Vision cohérente à l'échelle MRC • Standards uniformes • Priorisation commune 	<ul style="list-style-type: none"> • Besoin de ressources au comité • Coordination soutenue • Flexibilité municipale réduite
Planification municipale validée par le comité	<ul style="list-style-type: none"> • Plus de probabilité d'approbation locale • Plus grande autonomie des municipalités • Adaptation aux réalités de chaque municipalité 	<ul style="list-style-type: none"> • Uniformité plus difficile • Coordination essentielle

Tableau 4 : Scénarios de gouvernance pour la sélection des firmes mandatées

Sélection des firmes mandatées		
Scénario	Avantages	Inconvénients
Sélection centralisée par le comité.	<ul style="list-style-type: none"> • Approche uniforme • Possibles économies • Méthodes harmonisées 	<ul style="list-style-type: none"> • Moins de souplesse locale • Processus potentiellement plus long
Sélection municipale	<ul style="list-style-type: none"> • Autonomie locale des municipalités • Adaptation aux besoins locaux 	<ul style="list-style-type: none"> • Cohérence technique à maintenir • Résultats variables selon les firmes mandatées pour un même type de mandat

Tableau 5 : Scénarios de gouvernance pour la gestion du financement

Gestion du financement		
Scénario	Avantages	Inconvénients
Demandes régionales pilotées par le comité.	<ul style="list-style-type: none"> • Vision d'ensemble 	<ul style="list-style-type: none"> • Réactivité réduite • Charge administrative importante
Demandes municipales appuyées par le comité.	<ul style="list-style-type: none"> • Rapidité d'action • Autonomie locale 	<ul style="list-style-type: none"> • Démarches dispersées • Inégalités selon la capacité des municipalités
Approche mixte : demandes conjointes régionales-locales.	<ul style="list-style-type: none"> • Mutualisation des ressources • Cohérence des projets • Continuité entre municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> • Coordination accrue • Rôles à clarifier • Mise en œuvre plus longue

Tableau 6 : Scénarios de gouvernance pour l'entretien estival et hivernal

Entretien estival et hivernal		
Scénario	Avantages	Inconvénients
Chaque municipalité entretient le réseau régional qui passe sur son territoire	<ul style="list-style-type: none"> • Réactivité locale • Intégration aux opérations existantes • Flexibilité 	<ul style="list-style-type: none"> • Besoins d'équipements multiples • Manque d'uniformité possible • Synchronisation des opérations hivernales complexes
Une municipalité responsable d'entretenir l'ensemble du réseau ou un axe en particulier	<ul style="list-style-type: none"> • Efficacité opérationnelle • Planification centralisée • Centralisation des équipements d'entretien 	<ul style="list-style-type: none"> • Moins de flexibilité locale
Entretien confié à une entreprise externe.	<ul style="list-style-type: none"> • Allège les municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> • Supervision nécessaire • Moins de flexibilité locale

Tableau 7 : Gouvernance des communications, de la sensibilisation et de la promotion

Communication, sensibilisation et promotion		
Scénario	Avantages	Inconvénients
Approche centralisée par le comité	<ul style="list-style-type: none"> • Messages cohérents • Image régionale forte 	<ul style="list-style-type: none"> • Nécessite des ressources dédiées • Flexibilité locale réduite
Approche locale encadrée par le comité	<ul style="list-style-type: none"> • Proximité avec citoyens • Bonne adaptation locale 	<ul style="list-style-type: none"> • Risques de messages divergents • Coordination plus exigeante • Cohérence régionale à maintenir

Intervention 1.2 : Assurer un suivi structuré des projets cyclables régionaux grâce à des réunions régulières entre les acteurs concernés et l'utilisation d'outils de gestion de projet

En continu

Pour renforcer la coordination des projets cyclables, il est recommandé de mettre en place un mécanisme de suivi structuré reposant à la fois sur des rencontres régulières entre les acteurs concernés (municipalités, MRC, MTMD, exo, etc.) et sur l'utilisation d'outils numériques collaboratifs de gestion de projet.

L'adoption d'une plateforme commune (tableaux de bord partagés, espaces de discussion, outils de suivi des tâches, etc.) permettrait de :

- ✓ Suivre en temps réel l'avancement des projets
- ✓ Identifier rapidement les enjeux ou les blocages
- ✓ Favoriser la transparence et la responsabilisation
- ✓ Mutualiser les bonnes pratiques et les apprentissages

Afin d'assurer un fonctionnement efficace, le comité pourrait compter :

- ✓ **Des participants permanents** : représentant notamment les municipalités et les MRC, garants de la continuité du suivi
- ✓ **Des participants ponctuels** : mobilisés en fonction des enjeux abordés (MTMD, exo, CMM, etc.), afin d'apporter une expertise ciblée lorsque nécessaire

La fréquence des rencontres pourrait être adaptée aux besoins des acteurs. Le comité pourrait ainsi alterner entre des rencontres en personne et des séances virtuelles, afin d'assurer un suivi efficace tout en optimisant le temps et les ressources de chacun.

Ce que l'atelier a confirmé :

La nécessité d'un suivi structuré et de rencontres régulières a été mentionnée comme un levier concret pour fluidifier les processus décisionnels et éviter les blocages.

Intervention 1.3 : Identifier les axes cyclables existants ou à développer à inclure au réseau régional

Priorité 1

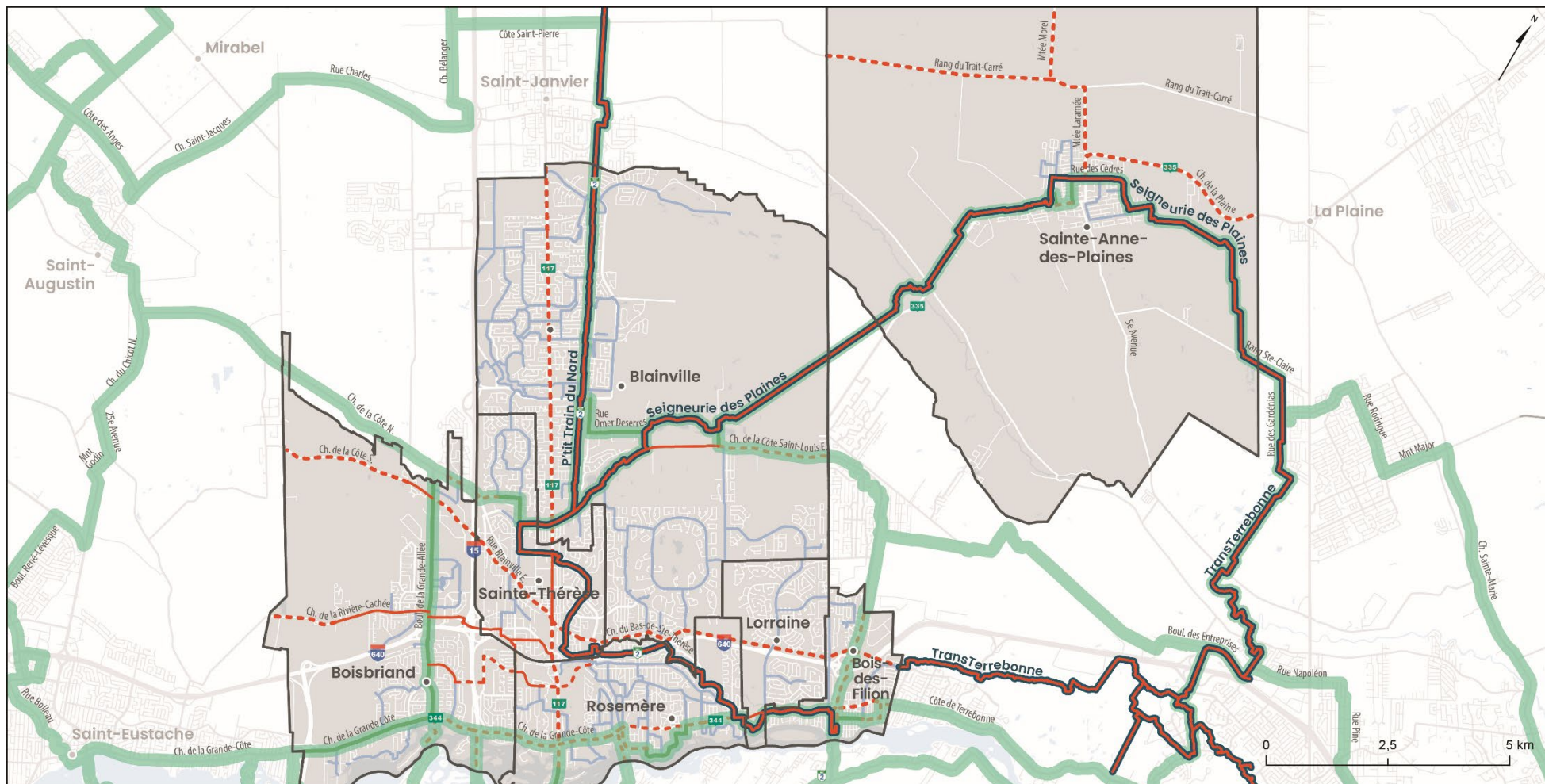
Il est recommandé d'identifier et de cartographier les axes cyclables structurants, qu'ils soient existants ou à créer, afin de définir un réseau régional cohérent et continu. L'objectif est de déterminer précisément les axes cyclables structurants à l'échelle de la MRC, lesquels serviront de fondation au réseau régional et sur lesquels le comité de coordination aura des responsabilités en matière de suivi, de planification et de concertation.

Ces axes incluent notamment ceux qui :

- ✓ Font partie du Réseau vélo métropolitain
- ✓ Traversent le territoire de la MRC
- ✓ Franchissent une barrière physique (autoroutes, voies ferrées, cours d'eau, etc.)
- ✓ Relient un pôle générateur de déplacements régional (parc, pôle commercial, d'emploi, institutionnel ou de transport collectif desservant plus d'une municipalité)
- ✓ Connectent le territoire avec la Ville de Laval ou les MRC voisines

Une première proposition d'axes cyclables structurants est présentée à la carte ci-dessous.

Carte 9 : Réseau structurant existant et proposé



Légende

Réseau cyclable

- Réseau local
- Réseau structurant existant
- - - Réseau structurant proposé

Plan directeur du Réseau vélo métropolitain

- Réseau cyclable existant ou projeté

Réseaux balisés

- Réseau régional existant

MRC Thérèse-De Blainville

Réseau structurant existant et proposé

Sources 2025 : MRC Thérèse-De Blainville, Vélo Québec, Adresses Québec, MRNF, CMM.

Projection: NAD 83 MTQ Lambert
Date: Décembre 2025.



Intervention 1.4 : Prioriser les projets cyclables et touristiques régionaux en fonction des réalités locales et des sources de financements disponibles

En continu

La priorisation des projets doit être envisagée comme un processus continu et évolutif, tenant compte à la fois des orientations gouvernementales, des réalités locales et des sources de financement disponibles.

Les priorités doivent pouvoir s'adapter aux politiques publiques et aux programmes qui évoluent rapidement. Il est donc essentiel de travailler dans une logique d'opportunité : saisir les fenêtres de financement tout en conservant une vision cohérente du développement du réseau.

Une grille régionale de priorisation pourrait être mise à jour périodiquement afin de classer les projets selon leur potentiel de connectivité, leur impact sur la sécurité, leur fréquentation attendue ou leur contribution au cyclotourisme.

Orientation 2 : Bonifier le réseau cyclable régional pour assurer sécurité, connectivité et continuité aux usagers

Axe 2 : Renforcer la sécurité du réseau cyclable régional

Intervention 2.1 : Adopter un cadre de référence pour les aménagements cyclables régionaux

Priorité 1





Le cadre de référence suivant, qui a pour objectif la mise en place d'infrastructures cyclables sécuritaires, confortables et accessibles, a été validé lors de la séance de travail collaboratif.

Cet outil :

- ✓ Sert de grille d'aide à la décision pour le choix du type d'aménagement selon le contexte de la rue
- ✓ Distingue les aménagements à privilégier et les aménagements acceptables lorsque des contraintes locales limitent les options idéales
- ✓ Contribue à garantir une continuité et une cohérence du réseau à l'échelle de la MRC

Les cadres de référence pour les aménagements en section et aux intersections sont présentés ci-dessous.

Tableau 8 : Cadre de référence des aménagements cyclables

		Type de rue			
		Artère (débit : ≥ 5000 véhicules/jour Vitesse : ≥ 50 km/h)	Collectrice (débit : entre 1000 et 5000 véhicules/jour Vitesse : 40km/h)	Locale (débit : < 1000 véhicules/jour vitesse : ≤ 30 km/h)	Aux abords d'une école / rue commerçante
					
Type d'aménagement	Idéal	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique
	Acceptable	Milieu urbanisé : Séparation physique Milieu rural : Séparation visuelle	Séparation visuelle si stationnement interdit ou taux de rotation faibles	Séparation visuelle ou chaussée partagée avec mesures de modération de la circulation	Accès au réseau cyclable à proximité




Exemple de cadre de référence pour les aménagements en section :

Afin d'assurer un confort optimal et une cohabitation sécuritaire entre les différents usagers, il est recommandé de viser des largeurs minimales favorisant les dépassements et la circulation fluide des personnes à vélo.

Les largeurs cibles suivantes pourraient être adoptées comme référence :

- ✓ 2,5 m si unidirectionnel
- ✓ 4,0 m ou plus si bidirectionnel

Tableau 9 : Cadre de référence des aménagements cyclables aux intersections

Type de rue		
Artère (débit : ≥ 5000 véhicules/jour Vitesse : ≥ 50 km/h)	Collectrice (débit : entre 1000 et 5000 véhicules/jour Vitesse : 40km/h)	Locale (débit : < 1000 véhicules/jour vitesse : ≤ 30 km/h)
		
<p>Passage contrôlé par</p> <ul style="list-style-type: none"> • Feux de circulation <ul style="list-style-type: none"> • Peu importe le nombre de voies • Îlot refuge si 2 voies ou plus par direction • Phase piétonne/cycliste protégée ou partiellement protégée si le volume de virages automobiles croisant la trajectoire des personnes à pied et à vélo est élevé • Arrêts si <u>une voie par direction maximum</u> 	<p>Passage contrôlé ou non contrôlé</p>	
<p>Passage non contrôlé si</p> <ul style="list-style-type: none"> • Îlot refuge et une voie par direction ou fréquence suffisante des créneaux libres de circulation où il est sécuritaire de traverser • Il ne s'agit pas d'un axe stratégique pour des usagers vulnérables (enfants, personnes âgées ou à mobilité réduite, etc.) 		
<p>Dans tous les cas :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'ajout d'autres mesures de modération de la circulation est souhaitable (saillie de trottoir, intersection ou passage surélevés, balise flexible, interdiction des virages à droite au feu rouge...) • Surtout s'il s'agit d'un axe où l'achalandage de personnes à pied, à vélo ou vulnérables est élevé (à proximité d'une école, dans une rue commerçante...) 		

Intervention 2.2 : Mettre à niveau les axes cyclables régionaux existants en fonction des cadres de référence adoptés

Priorité 2

La mise à niveau des axes cyclables régionaux vise à adapter progressivement les aménagements existants aux cadres de référence définis pour le réseau régional dans l'intervention 2.1. Ces cadres précisent, selon le type de rue et les débits de circulation, les aménagements à privilégier et ceux qui peuvent être tolérés à titre transitoire.

Objectif

Assurer un réseau régional plus cohérent, sécuritaire et lisible, en réduisant les écarts de qualité entre les tronçons.

Actions proposées

Analyser les axes existants à partir des cadres de référence pour identifier les tronçons à mettre à niveau en priorité :

- ✓ Idéalement, remplacer progressivement les aménagements partagés ou seulement séparés visuellement
- ✓ Traiter en priorité les tronçons présentant des enjeux de sécurité (vitesses élevées, forts débits motorisés, intersections complexes)
- ✓ Intégrer les travaux de mise à niveau aux projets de réfection ou de réaménagement déjà prévus sur le réseau

Retombées attendues :

- ✓ Réduction des ruptures de confort et de sécurité
- ✓ Meilleure prévisibilité des aménagements pour les personnes à vélo
- ✓ Image plus cohérente du réseau régional d'une municipalité à l'autre

Intervention 2.3 : Déployer des campagnes de sensibilisation et d'éducation afin de favoriser le respect du principe de prudence de la part de tous les usagers

En continu

Le principe de prudence repose sur l'idée que les usagers les plus puissants ou rapides doivent faire preuve d'une attention accrue envers les plus vulnérables. Ce concept, reconnu dans plusieurs juridictions, favorise une cohabitation sécuritaire entre automobilistes, cyclistes et piétons.

Il est recommandé de développer des campagnes de sensibilisation régionales mettant ce principe de l'avant, en s'appuyant sur les outils existants de la SAAQ, de Vélo Québec ou d'autres partenaires. Ces campagnes pourraient prendre la forme de messages diffusés sur les médias sociaux, d'affiches sur le réseau routier ou d'activités éducatives.

Des actions ciblées auprès des automobilistes et des cyclistes permettraient de rappeler que la prudence et le respect mutuel sont au cœur d'une mobilité active sécuritaire et durable.

Figure 5 : Campagne de communication de la MRC de la Vallée-Du-Richelieu



Axe 3 : Renforcer la connectivité et la continuité du réseau cyclable régional

Intervention 3.1: Aménager de nouveaux liens permettant de franchir les barrières physiques pour assurer la continuité du réseau

Priorité 1

Le réseau cyclable de la MRC de Thérèse-De Blainville est fragmenté par plusieurs barrières physiques majeures, qui limitent les déplacements actifs et nuisent à la cohérence territoriale.

Les principales barrières identifiées dans la section 4.2.2 sont :

- ✓ L'autoroute 15 (axe nord-sud)
- ✓ La route 117 (axe nord-sud), perméable mais marquée par une circulation intense
- ✓ L'autoroute 640 (axe est-ouest)

Ces infrastructures freinent la mise en place de corridors cyclables continus et sécuritaires, autant pour les déplacements utilitaires que pour les liaisons récréatives et touristiques.

Figure 6 : Passerelle pour piétons et cyclistes au-dessus de l'autoroute 15, Candiac



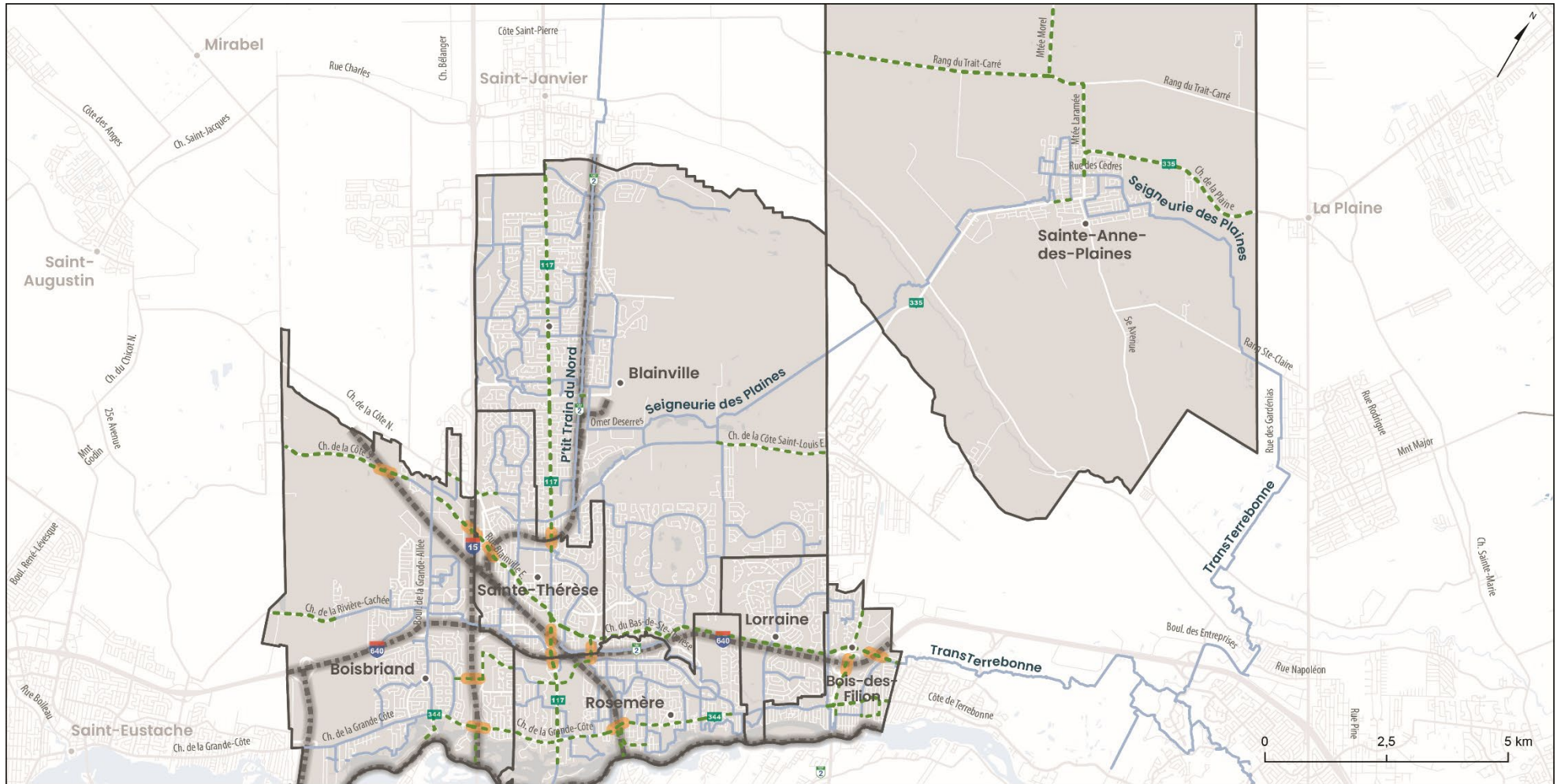
Actions proposées

Pour améliorer le franchissement de ces barrières et assurer la continuité du réseau, il est recommandé de :

- ✓ Recenser les points de franchissement existants (viaducs, ponts, tunnels, passages inférieurs) pouvant intégrer ou bonifier des aménagements cyclables
- ✓ Planifier de nouveaux franchissements sécurisés dans les secteurs enclavés ou à fort potentiel de déplacements actifs
- ✓ Prioriser les interventions qui relient les grands axes structurants nord-sud et est-ouest
- ✓ Collaborer avec le MTMD, les compagnies ferroviaires, la CMM et les municipalités pour intégrer ces franchissements dans des projets d'aménagements transitoires, de réfection ou de nouvelles infrastructures
- ✓ Envisager la création de nouveaux passages dénivelés, notamment pour traverser les autoroutes ou des cours d'eau, lorsqu'aucun passage existant n'est disponible à une distance raisonnable ou lorsque les franchissements actuels ne permettent pas d'assurer des conditions sécuritaires et confortables pour les déplacements actifs. À cet égard, une distance maximale de l'ordre de 500 m à 1 km entre les points de franchissement est généralement considérée comme souhaitable

Les franchissements nécessaires à l'implantation du réseau cyclable proposé sont présentés ci-dessous. Ces franchissements constituent des propositions préliminaires et devront faire l'objet d'une étude approfondie.

Carte 10 : Franchissements de barrières du réseau cyclable proposé



Légende

Réseau cyclable local et structurant

- Réseau existant
- Réseau structurant proposé

Barrières aux déplacements actifs

- Barrière physique
- Franchissement de barrières

MRC Thérèse-De Blainville

Réseau existant et proposé
et franchissement des
barrières physiques

Sources 2025 : MRC Thérèse-De Blainville, Vélo Québec, Adresses Québec, MRNF, CMM.

Projection: NAD 83 MTQ Lambert
Date: Décembre 2025.



Vélo Québec

Intervention 3.2 Prolonger l'axe cyclable le long de la route 117 dans l'axe nord-sud

Priorité 1

La route 117 (boulevard Curé-Labelle) traverse la MRC Thérèse-De Blainville du nord au sud et constitue un axe structurant reliant Rosemère, Boisbriand, Blainville et Laval. Elle dessert de nombreux pôles générateurs de déplacements – commerces, écoles, services publics et quartiers résidentiels – et présente un débit journalier moyen estival d'environ 35 000 véhicules par jour. Cette artère, large de deux à trois voies par direction, relève de la compétence du MTMD.

Une portion centrale, entre le boulevard Ducharme et la rue Blainville Est, est déjà aménagée avec un sentier polyvalent séparé physiquement, démontrant le potentiel d'un corridor cyclable le long de la 117. Les autres segments demeurent toutefois peu sécuritaires pour les personnes à vélo. Dans le passé, des discussions techniques ont été entreprises entre le MTMD et la Ville de Rosemère concernant un éventuel projet d'aménagement cyclable sur l'entièreté de l'axe.

Le projet de mobilité active de la Ville de Rosemère prévoit l'aménagement d'une piste longeant le boulevard Labelle (route 117) entre l'autoroute 640 et Laval. Ce projet comprend notamment la reconstruction du pont de l'île Bélair, réalisée à l'été 2025, afin d'y intégrer un sentier polyvalent raccordé au réseau municipal. L'ensemble permettra d'assurer un lien cyclable structurant et continu entre Laval, le pont de l'île Bélair et l'autoroute 640.

Cependant, ce projet ne couvre pas l'ensemble de l'axe de la 117 et, surtout, il ne permet pas de rejoindre le sentier polyvalent existant entre le boulevard Ducharme et la rue Blainville Est. Une discontinuité significative subsiste donc sur la portion centrale et nord du corridor, ce qui limite pour l'instant la création d'un axe cyclable continu à l'échelle régionale.

Figure 7 : Piste cyclable bidirectionnelle sur la route 117 (source : Google Streetview)



Objectif

Prolonger et sécuriser l'axe cyclable le long de la route 117 afin d'en faire une véritable colonne vertébrale nord-sud du réseau cyclable régional.

Actions proposées :

- ✓ Aménager l'ensemble du tracé de manière continue et sécuritaire
- ✓ Privilégier des aménagements séparés physiquement en raison des débits de circulation élevés
- ✓ Réaliser une étude de besoins et de scénarios d'aménagement pour l'ensemble de l'axe
- ✓ Mettre en place une collaboration étroite avec le MTMD dès le début du projet
- ✓ Impliquer les municipalités concernées pour assurer une vision commune et cohérente

Le type d'aménagement à privilégier sur cet axe sont détaillés dans l'Annexe 3 – Aménagements recommandés et contexte d'implantation.

Intervention 3.3 Développer des liaisons continue dans l'axe est-ouest du territoire

Priorité 1

Un déficit de connectivité est-ouest a été mis en évidence lors de l'état de la situation. Le morcellement du réseau, notamment en raison des barrières physiques, limite l'accès aux pôles d'activités et freine les déplacements actifs à l'échelle régionale.

Actions proposées

Il est recommandé de :

- ✓ Identifier les corridors structurants est-ouest pouvant accueillir des aménagements cyclables continus et sécuritaires
- ✓ Relier les municipalités entre elles (ex. Sainte-Anne-des-Plaines, Blainville, Boisbriand, Rosemère) au moyen d'un axe transversal intégré au réseau régional
- ✓ Renforcer la lisibilité du réseau par une signalisation uniforme et des aménagements cohérents
- ✓ Prévoir les franchissements de barrières nécessaires, en cohérence avec l'intervention 3.1

La localisation des axes est-ouest à envisager est illustrée dans l'intervention 3.1.

Intervention 3.4 : Développer des connexions cyclables continues avec la ville de Laval et les MRC voisines

Priorité 3

Les connexions interterritoriales sont essentielles pour assurer un réseau cyclable cohérent au-delà des limites administratives et soutenir les déplacements de plus longue distance.

Des connexions sont proposées dans l'intervention 1.3.

Objectif

Relier la MRC de Thérèse-De Blainville aux territoires voisins (Laval, MRC de la Rivière-du-Nord, MRC de Deux-Montagnes, Mirabel, etc.) par des axes cyclables continus et sécuritaires.

Actions proposées :

- ✓ Identifier les corridors à connecter en priorité, en visant notamment :
 - Les prolongements d'axes existants de part et d'autre des limites territoriales
 - Les liens vers les pôles d'emploi, commerciaux et institutionnels
 - Les connexions avec la Route verte, le Réseau vélo métropolitain et d'autres réseaux régionaux
- ✓ Planifier conjointement les aménagements avec les municipalités et MRC voisines, ainsi qu'avec la Ville de Laval
- ✓ Idéalement, assurer la continuité des standards (type d'aménagement, signalisation, entretien) à la frontière des territoires
- ✓ Intégrer ces connexions aux projets de bonification de la Route verte, aux circuits cyclotouristiques et aux liens vers les pôles intermodaux (REM, gares, terminus)

Axe 4 : Renforcer la desserte des pôles générateurs de déplacements régionaux

Intervention 4.1: Améliorer la desserte des pôles générateurs de déplacements régionaux

Priorité 2

La desserte cyclable des grands générateurs de déplacements⁶ est un levier essentiel pour augmenter l'usage du vélo au quotidien.

Actions proposées :

- ✓ Identifier les grands générateurs de déplacements, en tenant compte de la fréquentation actuelle et du potentiel
- ✓ Planifier des liens directs et continus entre ces grands générateurs de déplacements et le réseau cyclable régional selon le cadre de référence présenté à l'intervention 2.1
- ✓ Sécuriser les abords immédiats de ces grands générateurs de déplacements (intersections, traverses, entrées charretières)

Intervention : 4,2 Collaborer avec les gestionnaires des générateurs de déplacements régionaux afin de bonifier l'offre de stationnement pour vélos

Priorité 2

Pour que le vélo soit une option de déplacement au quotidien, les générateurs de déplacements doivent offrir des stationnements pour vélos en quantité suffisante, bien situés et bien conçus, autant sur le domaine public que sur le domaine privé.

Pour ce faire, les fiches du Mouvement VÉLOSYMPATHIQUE [aménager un stationnement pour vélos](#) et [règlements d'urbanisme en faveur du stationnement pour vélos](#) peuvent s'avérer utiles.

Objectif

Structurer une offre structurante de stationnement pour vélos cohérente, suffisante et de qualité, en s'appuyant sur les meilleures pratiques.

⁶ Définition d'un grand générateur de déplacement selon le document « [Orientations gouvernementales en aménagement du territoire pour les MRC des groupes A, B et C](#) » réalisé par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation : « Activité, équipement ou infrastructure qui entraîne un nombre important de déplacements de personnes et de marchandises. Les activités structurantes régionales peuvent constituer de grands générateurs de déplacements. Selon l'échelle de la MRC, ils peuvent être, par exemple : un parc industriel, une zone ou une rue commerciale, un centre hospitalier ou une institution d'enseignement. Un grand générateur de déplacement peut avoir un bassin de clientèle plus large que celui de la MRC dans laquelle il est implanté. »

Actions proposées :

- ✓ Diffuser les bonnes pratiques en matière de stationnement vélo ([Mouvement VÉLOSYPATHIQUE](#))
- ✓ Favoriser l'harmonisation des normes et types de supports à l'échelle de la MRC
- ✓ Offrir un soutien technique aux municipalités lors de la révision des règlements d'urbanisme liés au stationnement vélo
- ✓ Encourager l'adoption de supports sécuritaires et adéquatement localisés

Axe 5 : Favoriser l'intermodalité

Intervention 5.1 : Déployer des stations de vélo en libre-service aux pôles de transport collectif et leurs environs

Priorité 2

Le déploiement de stations de vélo en libre-service (VLS) aux pôles de transport collectif est un levier clé pour faciliter l'intermodalité vélo-transport collectif.

Objectif

Permettre aux personnes à vélo d'utiliser facilement le vélo pour la première et la dernière portion de leurs déplacements en transport collectif.

Actions proposées :

- ✓ Cibler les pôles prioritaires : gares exo, REM, terminus d'autobus, grands arrêts intermodaux
- ✓ Installer des stations VLS :
 - À l'entrée des pôles de transport collectif
 - Dans les secteurs environnants (pôles d'emploi, établissements d'enseignement, zones commerciales)
- ✓ Assurer un maillage serré dans les secteurs denses pour rendre l'usage du VLS pratique pour les trajets de courte distance
- ✓ Coordonner la planification avec les municipalités, la MRC et les opérateurs de transport collectif, afin d'intégrer ces stations aux projets de réaménagement des pôles

Retombées attendues :

- ✓ Accès élargi aux pôles de transport collectif
- ✓ Alternative au vélo personnel
- ✓ Renforcement de l'offre de mobilité durable sur le territoire

Intervention 5.2 : Bonifier la signalisation pour acheminer les personnes à vélo vers les pôles de transport collectif

Priorité 4

La signalisation directionnelle est un élément clé pour faciliter l'accès des personnes à vélo aux pôles de transport collectif.

Objectif

Guider clairement les personnes à vélo vers les gares, terminus et arrêts majeurs de transport collectif.

Actions proposées :

- ✓ Implanter des panneaux directionnels dans les zones d'accessibilité des pôles de mobilité, en priorité :
 - Aux principales intersections
 - Aux carrefours menant aux gares et terminus
 - Aux points de transition entre réseaux municipaux et régionaux
- ✓ Utiliser le panneau I-95 – Direction et acheminement d'une voie cyclable, conforme aux normes du MTMD :
 - Fond vert, bordure blanche
 - Pictogramme vélo (ou piéton vélo dans le cas d'un sentier polyvalent)
 - Nom de la destination
 - Distance et flèche directionnelle
 - L'écusson d'identification de la Route verte est nécessaire pour les voies de la Route verte. Un écusson d'identification de la piste régionale peut aussi être affiché sur le panneau
- ✓ Assurer une signalisation cohérente avec celle du réseau cyclable régional et des réseaux voisins

Figure 8 : Exemple de signalisation directionnelle pour personnes à vélo (panneau I-95)



Ces mesures contribueront à rendre l'usage combiné du vélo et du transport collectif plus fluide, sécuritaire et attractif ainsi qu'à soutenir une mobilité durable et intégrée sur l'ensemble du territoire de la MRC.

Intervention 5.3 Promouvoir l'usage combiné du vélo et des transports en commun à travers des campagnes de communication

En continu

La combinaison du vélo avec les transports collectifs constitue un levier important pour accroître la portée du réseau cyclable et offrir des solutions de mobilité plus flexibles.

Il est recommandé de promouvoir activement cette complémentarité à travers des campagnes de communication coordonnées avec les partenaires régionaux (MRC, exo, municipalités). Ces campagnes pourraient mettre en valeur la possibilité de transporter son vélo à bord des autobus ou trains, de se stationner facilement à proximité des pôles de transport, ou d'utiliser des vélos en libre-service pour les trajets de courte distance.

Figure 9 : Transporter son vélo dans les transports en commun (source : Exo)



Orientation 3 : Offrir et faire rayonner un réseau cyclable régional attractif et entretenu de manière uniformisé en toute saison

Axe 6 : Établir et réaliser un plan coordonné pour uniformiser l'entretien du réseau cyclable régional

Intervention 6.1 : Établir et réaliser un plan d'entretien pour la saison estivale

Priorité 1

L'entretien estival du réseau cyclable est essentiel pour garantir la sécurité, le confort et la durabilité des infrastructures.

Deux types d'entretien sont à distinguer :

- ✓ **Entretien préventif** : vise à maintenir la qualité des infrastructures (balayage, émondage, entretien de la signalisation)
- ✓ **Entretien curatif** : vise à réparer les dommages causés par l'usure, les conditions climatiques ou la circulation (érosion, dégradations de la chaussée, etc.)

Répartition saisonnière des interventions

Printemps :

- ✓ Balayage des chaussées et des pistes
- ✓ Remise en état de la signalisation et du marquage
- ✓ Retrait des équipements spécifiques à l'hiver
- ✓ Inspection de l'état de la chaussée et planification des travaux d'entretien

Été :

- ✓ Balayage régulier des infrastructures
- ✓ Entretien renforcé aux intersections présentant des enjeux de sécurité
- ✓ Travaux d'asphaltage et de réparation des revêtements

Automne :

- ✓ Balayage des feuilles et des débris
- ✓ Mise en place des éléments nécessaires à l'entretien hivernal

L'élaboration d'un plan d'entretien coordonné doit préciser les responsabilités, la fréquence des interventions et les niveaux de service attendus pour l'ensemble du réseau cyclable régional.

Intervention 6.2 : Établir et réaliser un plan d'entretien pour la saison hivernale

Priorité 2

L'entretien hivernal du réseau cyclable est indispensable pour permettre des déplacements à vélo en continu toute l'année et assurer la durabilité des infrastructures.

Objectif

Maintenir des conditions sécuritaires et fonctionnelles sur les axes cyclables identifiés comme prioritaires en hiver.

Figure 10 : Déneigement sur le REV – rue Saint-Denis, Montréal



Actions proposées :

- ✓ Planifier les opérations hivernales :
 - Déblaiement et chargement de la neige
 - Épandage d'abrasifs
 - Coordination avec l'entretien des trottoirs et des chaussées
- ✓ Adapter les méthodes selon le type d'aménagement (voir Tableau 11) :
 - Distinction entre aménagements avec ou sans entretien dédié
 - Choix des véhicules et équipements adaptés à la largeur des pistes et sentiers
- ✓ Former les équipes ou recourir à des ressources spécialisées, en s'appuyant sur des formations comme [Entretien du réseau cyclable en hiver](#)
- ✓ Suivre la qualité du service (délais après chute de neige, niveau de déneigement, plaintes, etc.) et ajuster le plan en conséquence

Tableau 10 : Circulation des vélos en fonction des accumulations de neige (en cm)

Accumulation de neige (en cm)	Circulation des vélos
< 3 cm	Possible
Entre 3 et 5 cm	Possible avec effort du cycliste important
> 5 cm	Difficile

Tableau 11 : Types d'entretien en fonction du type d'aménagement

Types d'entretien	Pas d'entretien dédié / spécifique	Entretien dédié / spécifique
Types d'aménagements	Aménagements sans séparation physique	Aménagements séparés physiquement de la chaussée

Axe 7 : Développer une carte interactive du réseau cyclable de toute la MRC

Intervention 7.1 : Développer une carte interactive illustrant les caractéristiques et l'état du réseau cyclable

Priorité 3

La carte interactive constitue un outil central de planification, de gestion et de communication pour le réseau cyclable.

Objectif

Offrir une vision d'ensemble claire et à jour du réseau cyclable à l'échelle de la MRC, accessible autant aux professionnels qu'au grand public.

Contenus recommandés :

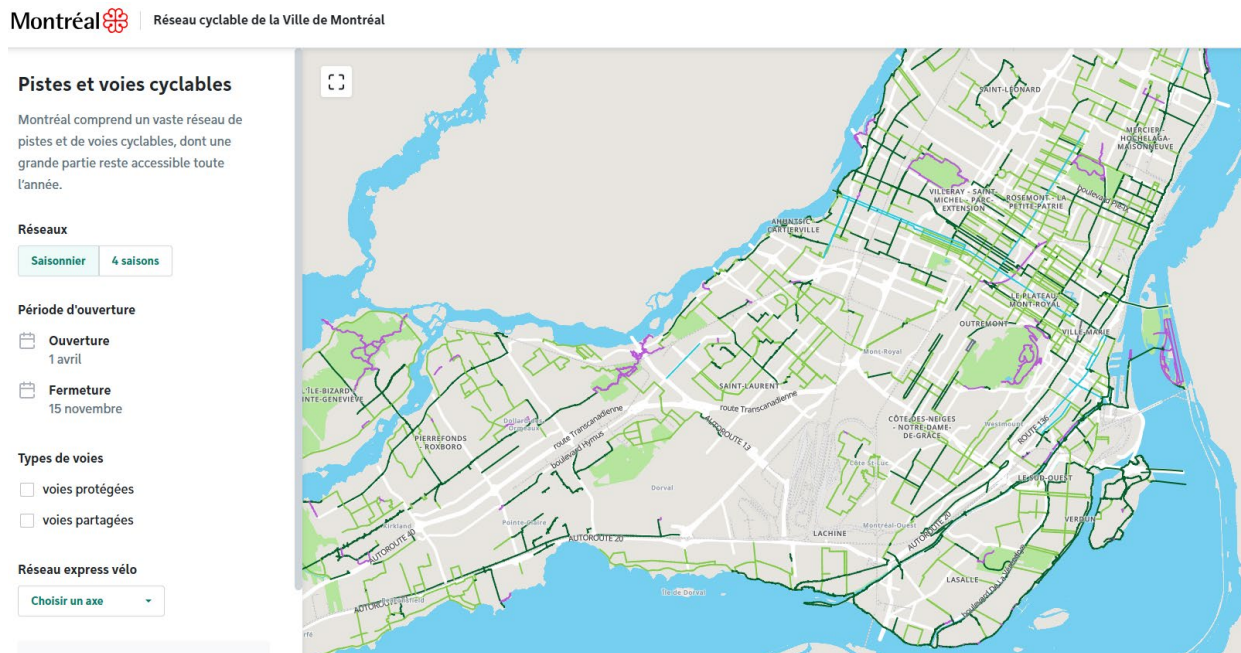
La carte pourrait présenter :

- ✓ Type des voies cyclables
- ✓ Niveau de service à prévoir en hiver et/ou état du réseau en temps réel
- ✓ Stationnement pour vélos

Usages :

- ✓ Outil de planification pour prioriser les interventions et suivre la mise à niveau du réseau
- ✓ Outil de communication pour informer les citoyens, valoriser les réalisations et encourager l'usage du vélo

Figure 11 : Exemple de carte interactive – Ville de Montréal



Orientation 4 : Structurer et faire rayonner l'offre cyclotouristique

Axe 8 : Développer et bonifier le réseau cyclable touristique existant

Intervention 8.1 Développer des liaisons directes entre le réseau cyclable et les principaux attraits touristiques

Priorité 3

Les grands attraits touristiques (parcs, pôles naturels, centres-villes, équipements culturels, sites patrimoniaux) constituent des destinations importantes pour les résidents et les visiteurs.

Objectif

Rendre ces attraits facilement accessibles à vélo grâce à des liaisons claires, sécuritaires et bien identifiées.

Actions proposées :

- ✓ Identifier les attraits prioritaires à relier (P'tit Train du Nord, Seigneurie des Plaines, parcs régionaux, centres-villes, sites culturels, etc.)
- ✓ Développer ou bonifier les liens cyclables entre le réseau régional et ces attraits :
 - Aménagements adaptés au contexte (piste, sentier polyvalent, bande, chaussée désignée, etc.)
 - Sécurisation des traverses et intersections
- ✓ Renforcer la signalisation directionnelle menant à ces destinations (panneaux, distances, pictogrammes)
- ✓ Collaborer avec les gestionnaires de sites pour aménager des accès conviviaux et des stationnements pour vélos sur place

Intervention 8.2 Bonifier la signalisation cyclable sur les circuits touristiques

Priorité 4

Une signalisation claire et uniforme est essentielle pour rendre les circuits touristiques lisibles et attractifs.

Objectif

Faciliter la découverte du territoire à vélo en améliorant la lisibilité et la continuité des circuits touristiques.

Actions proposées :

- ✓ S'appuyer sur [la fiche technique de la signalisation de la Route verte](#) pour définir les principes de signalisation
- ✓ Ajouter ou mettre à jour les éléments suivants :
 - Panneaux directionnels le long des circuits
 - Indication des distances vers les attraits et les services
 - Signalisation des haltes, bureaux d'information touristique et points d'intérêt majeurs
- ✓ Harmoniser la signalisation sur l'ensemble des circuits afin de renforcer l'image de l'offre cyclotouristique de la MRC

Figure 12 : Signalisation Véloroute des Bleuets – (source : Radio-Canada)



Axe 9 : Miser sur le potentiel des attraits du territoire pour enrichir l'expérience des cyclotouristes

Intervention 9.1 Informer et sensibiliser les commerçants, restaurateurs, producteurs et gestionnaires d'attrait à la présence et aux besoins des personnes à vélo pour encourager une offre adaptée

Priorité 3

Les commerces, producteurs locaux et sites d'intérêt jouent un rôle important dans la qualité de l'expérience vélo, particulièrement pour le cyclotourisme.

Objectif

Inciter les acteurs économiques et touristiques à adapter leur offre aux besoins des personnes à vélo.

Actions proposées :

- ✓ Mener des actions de sensibilisation telles que proposées par le [Mouvement VÉLOSYPATHIQUE](#)
- ✓ Promouvoir les programmes de reconnaissance tels que [Bienvenue cyclistes!](#)
- ✓ Diffuser des exemples de bonnes pratiques (aménagement simples, services complémentaires, horaires adaptés)

Figure 13 : Établissement Bienvenue Cyclistes



Intervention 9.2 Développer des circuits vélo thématiques (ex. agroalimentaire, patrimoine, nature, art public) connectés à ces attraits et producteurs locaux

Priorité 4

Le territoire présente un fort potentiel pour des circuits thématiques adaptés au vélo, mettant en valeur les paysages, la production locale et le patrimoine.

Objectif

Créer des expériences à vélo attractives et accessibles, pour les cyclotouristes comme pour les résidents.

Actions proposées :

- ✓ Adapter ou créer des circuits thématiques pour le vélo, par exemple :
 - Circuit découverte du patrimoine gourmand
 - Boucle nature et agriculture
 - Route de l'art public et du patrimoine bâti
 - Parcours forêts et rivières
- ✓ Concevoir les circuits de façon :
 - Sécuritaire (type de voies, intersections, débits motorisés)
 - Adaptée à différentes clientèles (familles, débutants, personnes plus sportives)
- ✓ Collaborer avec les producteurs, restaurateurs et entreprises touristiques pour développer des offres combinées (rabais, dégustations, événements thématiques)
- ✓ Développer des outils promotionnels adaptés : cartes illustrées, fichiers GPX, signalisation dédiée, contenus numériques ([BaladoDécouverte](#), [Ondago](#), infolettres, etc.)
- ✓ Installer du mobilier de soutien (supports à vélos, haltes, bornes de réparation) le long des circuits les plus fréquentés

Axe 10 : Développer des pôles d'accueil et haltes cyclistes

Intervention 10.1 Identifier les pôles d'accueils existants et à développer

Priorité 3

Plusieurs lieux du territoire présentent un potentiel pour devenir des pôles d'accueil dédiés aux personnes à vélo (haltes, espaces publics, parcs, pôles villageois, etc.).

Objectif

Structurer un réseau de pôles d'accueil offrant des services de base aux personnes à vélo, en complément du réseau d'infrastructures.

Actions proposées :

- ✓ Recenser les pôles existants (parcs, haltes, équipements publics, sites touristiques) ayant un potentiel de halte cycliste
- ✓ Identifier les secteurs à combler, notamment le long des axes cyclables régionaux et à proximité des attraits
- ✓ Aménager ou bonifier les haltes en intégrant, selon le contexte :
 - Toilettes et point d'eau potable
 - Tables, bancs, abris
 - Bornes de réparation en libre-service et, au besoin, bornes de recharge
 - Supports à vélos
 - Carte du réseau et information sur les services et attraits à proximité
 - Éventuellement une boutique ou un service de réparation vélo
- ✓ Rendre les haltes visibles dans les outils de communication (cartes, signalisation, plateformes numériques)

Figure 14 : Halte Desjardins, Sainte-Anne-des-Plaines (source : Seigneurie-des-Plaines)



Intervention 10.2 Encourager les lieux d'hébergements touristiques à répondre aux besoins des cyclotouristes

Priorité 4

Les lieux d'hébergement jouent un rôle central dans l'attractivité d'une destination pour les cyclotouristes.

Objectif

Augmenter le nombre de lieux d'hébergement adaptés aux personnes à vélo sur le territoire de la MRC.

Actions proposées :

- ✓ Sensibiliser les hébergements existants (hôtels, gîtes, campings, etc.) aux besoins des personnes à vélo :
 - Espace sécurisé pour stationner les vélos
 - Accès à un point d'eau, à des outils de base
 - Informations sur les itinéraires
- ✓ Encourager l'obtention de la certification [Bienvenue cyclistes!](#) pour les établissements offrant des services adaptés
- ✓ Partager le [Guide de l'établissement touristique de Bienvenue cyclistes!](#)
- ✓ Étudier les ajustements réglementaires possibles pour :
 - Faciliter ou encadrer le camping vélo dans certains parcs
 - Soutenir le développement d'hébergements variés accueillant les personnes à vélo (camping, auberges, hébergements insolites, etc.)

Figure 15 : Hébergement Bienvenue Cyclistes! (source : Parc Linéaire P'tit Train du Nord)



Parc linéaire Le P'tit Train du Nord

Axe 11 : Communiquer l'offre cyclotouristique

Intervention 11.1 Développer une carte du réseau cyclable destinée aux cyclotouristes

En cours

Dans le cadre de la mise en valeur du réseau régional, une carte dédiée aux cyclotouristes est en développement. Celle-ci vise à offrir une représentation claire, attrayante et adaptée aux usages récréatifs et touristiques.

Cette étape est en cours de finalisation avec l'équipe géomatique de Vélo Québec.

Intervention 11.2 Déployer des campagnes de communications destinée aux cyclotouristes

Priorité 4

Les campagnes de communication permettent de faire connaître l'offre cyclotouristique et d'orienter les visiteurs vers les circuits et services disponibles.

Objectif

Diffuser une information claire, uniforme et facilement accessible sur l'offre cyclotouristique du territoire.

Actions proposées :

- ✓ Présenter les circuits cyclotouristiques (thématiques, régionaux, interrégionaux) et leurs caractéristiques (distance, dénivelé, type d'aménagement, services disponibles)
- ✓ Utiliser les principaux canaux régionaux et municipaux :
 - Sites web et réseaux sociaux (ex. plateforme touristique régionale)
 - Brochures et documents d'information touristique
 - Cartes saisonnières imprimées
 - Collaborations avec les organisations touristiques et les commerces
- ✓ Assurer une cohérence des messages entre la MRC, les municipalités et les partenaires touristiques

6.3 Déroulement du plan d'action

En continu

- ✓ 1.2 Assurer un suivi structuré des projets cyclables régionaux grâce à des réunions régulières entre les acteurs concernés et l'utilisation d'outils de gestion de projet
- ✓ 1.4 Prioriser les projets cyclables et touristiques régionaux en fonction des réalités locales et des sources de financements disponibles
- ✓ 2.3 Déployer des campagnes de sensibilisation et d'éducation afin de favoriser le respect du principe de prudence de la part de tous les usagers
- ✓ 5.3 Promouvoir l'usage combiné du vélo et des transports en commun à travers des campagnes de communication

Priorité 1

- ✓ 1.1 Créer un comité de coordination pour le développement du réseau cyclable régional
- ✓ 1.3 Identifier les axes cyclables existants ou à développer à inclure au réseau régional
- ✓ 2.1 Adopter un cadre de référence pour les aménagements cyclables régionaux
- ✓ 3.1 Aménager de nouveaux liens permettant de franchir les barrières physiques pour assurer la continuité du réseau
- ✓ 3.2 Prolonger l'axe cyclable le long de la route 117 dans l'axe nord-sud
- ✓ 3.3 Développer des liaisons continues dans l'axe est-ouest du territoire
- ✓ 6.1 Établir et réaliser un plan d'entretien pour la saison estivale
- ✓ 11.1 Développer une carte du réseau cyclable destinée aux cyclotouristes

Priorité 2

- ✓ 2.2 Mettre à niveau les axes cyclables régionaux existants en fonction des cadres de référence adoptés
- ✓ 4.1 Améliorer la desserte des pôles générateurs de déplacements régionaux
- ✓ 4.2 Collaborer avec les gestionnaires des générateurs de déplacements régionaux afin de bonifier l'offre de stationnement pour vélos
- ✓ 5.1 Déployer des stations de vélo en libre-service aux pôles de transport collectif et leurs environs
- ✓ 6.2 Établir et réaliser un plan d'entretien pour la saison hivernale

Priorité 3

- ✓ 3.4 Développer des connexions cyclables continues avec la ville de Laval et les MRC voisines
- ✓ 7.1 Développer une carte interactive illustrant les caractéristiques et l'état du réseau cyclable
- ✓ 8.1 Développer des liaisons directes entre le réseau cyclable et les principaux attraits touristiques
- ✓ 9.1 Informer et sensibiliser les commerçants, restaurateurs, producteurs et gestionnaires d'attraits à la présence et aux besoins des personnes à vélo pour encourager une offre adaptée
- ✓ 10.1 Identifier les pôles d'accueils existants et à développer

Priorité 4

- ✓ 5.2 Bonifier la signalisation pour acheminer les personnes à vélo vers les pôles de transport collectif
- ✓ 8.2 Bonifier la signalisation cyclable sur les circuits touristiques
- ✓ 9.2 Développer des circuits vélo thématiques (ex. agroalimentaire, patrimoine, nature, art public) connectés à ces attraits et producteurs locaux
- ✓ 10.2 Encourager les lieux d'hébergements touristiques à répondre aux besoins des cyclotouristes
- ✓ 11.2 Déployer des campagnes de communications destinées aux cyclotouristes

7 Annexes

7.1 Annexe 1 – Tableaux des actions par axe et par priorité

Tableau 12 : Axes d'intervention de l'orientation 1

1- Renforcer la gouvernance et la coordination des acteurs sur le territoire de la MRC				
Axe 1: Mettre en place une structure de gouvernance régionale partagée	Priorité 1	Priorité 2	Priorité 3	Priorité 4
1.1 Créer un comité de coordination pour le développement du réseau cyclable régional	X			
1.2 Assurer un suivi structuré des projets cyclables régionaux grâce à des réunions régulières entre les acteurs concernés et l'utilisation d'outils de gestion de projet	En continu			
1.3 Identifier les axes cyclables existants ou à développer à inclure au réseau régional	X			
1.4 Prioriser les projets cyclables et touristiques régionaux en fonction des réalités locales et des sources de financements disponibles	En continu			

Tableau 13 : Axes d'intervention de l'orientation 2

2- Bonifier le réseau cyclable régional pour assurer sécurité, connectivité et continuité aux usagers				
Axe 2 : Renforcer la sécurité du réseau cyclable régional	Priorité 1	Priorité 2	Priorité 3	Priorité 4
2.1 Adopter un cadre de référence pour les aménagements cyclables régionaux	X			
2.2 Mettre à niveau les axes cyclables régionaux existants en fonction des cadres de référence adoptés		X		
2.3 Déployer des campagnes de sensibilisation et d'éducation afin de favoriser le respect du principe de prudence de la part de tous les usagers	En continu			
Axe 3 : Renforcer la connectivité et la continuité du réseau cyclable régional	Priorité 1	Priorité 2	Priorité 3	Priorité 4
3.1 Aménager de nouveaux liens permettant de franchir les barrières physiques pour assurer la continuité du réseau	X			
3.2 Prolonger l'axe cyclable le long de la route 117 dans l'axe nord-sud	X			
3.3 Développer des liaisons continues dans l'axe est-ouest du territoire	X			
3.4 Développer des connexions cyclables continues avec la ville de Laval et les MRC voisines			X	
Axe 4 : Renforcer la desserte des pôles générateurs de déplacements régionaux	Priorité 1	Priorité 2	Priorité 3	Priorité 4
4.1 Améliorer la desserte des pôles générateurs de déplacements régionaux		X		
4.2 Collaborer avec les gestionnaires des générateurs de déplacements régionaux afin de bonifier l'offre de stationnement pour vélos		X		
Axe 5 : Favoriser l'intermodalité	Priorité 1	Priorité 2	Priorité 3	Priorité 4
5.1 Déployer des stations de vélo en libre-service aux pôles de transport collectif et leurs environs		X		
5.2 Bonifier la signalisation pour acheminer les personnes à vélo vers les pôles de transport collectif				X
5.3 Promouvoir l'usage combiné du vélo et des transports en commun à travers des campagnes de communication	En continu			

Tableau 14 : Axes d'intervention de l'orientation 3

3- Offrir et faire rayonner un réseau cyclable régional attractif et entretenu de manière uniformisé en toute saison				
Axe 6 : Établir et réaliser un plan coordonné pour uniformiser l'entretien du réseau cyclable régional	Priorité 1	Priorité 2	Priorité 3	Priorité 4
6.1 Établir et réaliser un plan d'entretien pour la saison estivale	X			
6.2 Établir et réaliser un plan d'entretien pour la saison hivernale		X		
Axe 7 : Développer une carte interactive du réseau cyclable de toute la MRC	Priorité 1	Priorité 2	Priorité 3	Priorité 4
7.1 Développer une carte interactive illustrant les caractéristiques et l'état du réseau cyclable			X	

Tableau 15 : Axes d'intervention de l'orientation 4

4- Structurer et faire rayonner l'offre cyclotouristique				
Axe 8 : Développer et bonifier le réseau cyclable touristique existant	Priorité 1	Priorité 2	Priorité 3	Priorité 4
8.1 Développer des liaisons directes entre le réseau cyclable et les principaux attraits touristiques			X	
8.2 Bonifier la signalisation cyclable sur les circuits touristiques				X
Axe 9 : Miser sur le potentiel des attraits du territoire pour enrichir l'expérience des cyclotouristes	Priorité 1	Priorité 2	Priorité 3	Priorité 4
9.1 Informer et sensibiliser les commerçants, restaurateurs, producteurs et gestionnaires d'attraits à la présence et aux besoins des personnes à vélo pour encourager une offre adaptée			X	
9.2 Développer des circuits vélo thématiques (ex. agroalimentaire, patrimoine, nature, art public) connectés à ces attraits et producteurs locaux				X
Axe 10 : Développer des pôles d'accueil et haltes cyclistes.	Priorité 1	Priorité 2	Priorité 3	Priorité 4
10.1 Identifier les pôles d'accueils existants et à développer			X	
10.2 Encourager les lieux d'hébergements touristiques à répondre aux besoins des cyclotouristes				X
Axe 11 : Communiquer l'offre cyclotouristique	Priorité 1	Priorité 2	Priorité 3	Priorité 4
11.1 Développer une carte du réseau cyclable destinée aux cyclotouristes	En cours			
11.2 Déployer des campagnes de communications destinées aux cyclotouristes				X

7.2 ANNEXE 2 – Programmes d’aide au financement

Plusieurs programmes d’aide financière à la mise en place d’infrastructure et de mesures pour favoriser la pratique du vélo sont disponibles pour les collectivités et les organisations qui œuvrent sur leur territoire.

7.2.1 Programmes du gouvernement du Québec

Programme d’aide financière au développement de l’offre de vélos en libre-service (OVLIS)

Ce programme vise à développer l’offre de vélos en libre-service dans les périmètres urbains des municipalités du Québec dans le but d’offrir davantage de choix en matière de transport durable à la population pour les courts déplacements. Plus précisément, il vise à appuyer le développement de services de vélos en libre-service, augmenter l’offre dans les agglomérations déjà desservies, ainsi qu’à diversifier l’offre en mettant à la disposition des usagers des vélos à assistance électrique.

Note : Le Programme d’aide financière au développement de l’offre de vélos en libre-service (OVLIS) a été intégré au Programme d’aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains TAPU

ADMISSIBILITÉ

Sont admissibles à ce programme d’aide financière :

- ✓ Les municipalités (incluant les villages nordiques, cris et naskapis, les établissements et les réserves indiennes)
- ✓ Les municipalités régionales de comté (MRC) et les communautés métropolitaines de Montréal et de Québec
- ✓ Les conseils d’arrondissement ou les conseils d’agglomération, sous réserve du partage des compétences établies par les lois applicables
- ✓ Les organismes à but non lucratif et les autorités organisatrices de transport dûment mandatés

Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains (TAPU)

Ce programme vise à intensifier la mise en place d'infrastructures de transport qui favorisent les déplacements actifs en milieu urbain. Plus précisément, il vise à soutenir le développement et l'amélioration des réseaux piétonniers et cyclables en milieu urbain et à améliorer la sécurité et la quiétude des piétons et des cyclistes afin de favoriser la marche et le vélo.

Également, depuis juin 2022, le Programme d'aide financière au développement de l'offre de vélos en libre-service (OVLIS) a été intégré au TAPU. Sont donc désormais intégrés à ce programme l'installation ou le déploiement d'un système de vélos en libre-service, réguliers ou assistés, y compris les vélos et leur adaptation aux fins du service, les stations d'ancrage et les systèmes électroniques installés sur les vélos ou les stations d'ancrage (communications, localisation, réservation, transaction).

Le Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains nomme le fait de participer à la démarche de la certification VÉLOSYMPATHIQUE dans ses critères d'appréciation des projets.

ADMISSIBILITÉ

Sont admissibles à ce programme d'aide financière :

- ✓ Les municipalités (y inclus les villages nordiques, cris et naskapis, les établissements indiens et les réserves indiennes)
- ✓ Les municipalités régionales de comté (MRC)
- ✓ Les conseils d'arrondissement ou les conseils d'agglomération, sous réserve du partage des compétences établi par les lois applicables
- ✓ Les organismes à but non lucratif dûment mandatés par les municipalités, les MRC ou les conseils susmentionnés pour la gestion de l'infrastructure faisant l'objet d'une demande

Fonds régions et ruralité (FRR)

Le FRR, par l'entremise de son Volet 1 – Soutien au rayonnement des régions vise à soutenir des projets dont les retombées dépassent le territoire d'une MRC. Il vient appuyer la Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires. Tout projet a un rayonnement régional s'il a des retombées dans le territoire de plus d'une municipalité régionale de comté (MRC) ou organisme équivalent. Les projets locaux réalisés dans plusieurs MRC qui contribuent à l'atteinte d'une même priorité régionale sont aussi admis. Dans ce cas, c'est la somme des projets, et non chacun des projets pris individuellement, qui aura un rayonnement régional. Il est également possible de se tourner vers le *Volet 3 – Projets « Signature innovation » des MRC* qui vise la réalisation d'un projet concret et innovateur ou d'un ensemble de projets ayant un fil conducteur afin de permettre à une MRC de développer ou de se doter d'une identité territoriale forte s'articulant autour de sa vision de développement.

ADMISSIBILITÉ

Les priorités régionales de développement guident le choix des projets à financer par ce volet. Tout demandeur est admissible à une aide financière, à l'exception des entreprises privées du secteur financier et des coopératives financières.

Financement d'organismes pour des projets en urbanisme et en aménagement du territoire de portée régionale

Le financement d'organismes pour des projets de portée régionale vise à accompagner les instances municipales dans leurs réflexions, leurs responsabilités et leurs projets en urbanisme et en aménagement du territoire, par exemple :

- ✓ En permettant l'accès à une expertise dans un domaine spécifique
- ✓ En facilitant la production de données
- ✓ En soutenant l'embauche de personnel professionnel, etc.

Admissibilité

Sont admissibles à l'aide financière :

- ✓ Les organismes à but non lucratif québécois
- ✓ Les communautés métropolitaines
- ✓ Les municipalités régionales de comté (MRC)

Pour être jugé recevable, un projet soumis doit :

- ✓ Viser l'accompagnement des instances municipales dans leurs réflexions, leurs responsabilités et leurs projets en aménagement du territoire et en urbanisme
- ✓ Avoir une portée régionale en soutenant plusieurs instances municipales à la fois. Ainsi, il doit :
 - Couvrir le territoire de plus d'une MRC
 - Répondre à des besoins identifiés par le milieu
 - Bénéficier d'une cohésion entre les acteurs concernés

Prévoir une participation financière de l'organisme admissible, ou d'un autre partenaire dans le projet, correspondant à un minimum de 5 % du coût total du projet.

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

Ce programme a pour but de soutenir les partenaires municipaux dans la prise en charge de l'entretien du réseau cyclable national de la Route verte pour les segments dont ils ont la responsabilité. Il vise ainsi à assurer la pérennité du réseau et à maintenir un niveau de qualité incitant les usagers à faire des déplacements actifs efficaces et sécuritaires.

Admissibilité

Sont admissibles à ce programme d'aide financière :

- ✓ Les municipalités (y inclus les villages nordiques, cris et naskapis, les établissements et les réserves amérindiennes)
- ✓ Les municipalités régionales de comté (MRC)
- ✓ Les conseils d'arrondissement ou les conseils d'agglomération, sous réserve du partage des compétences établi par les lois applicables
- ✓ Les organismes à but non lucratif dûment mandatés par les municipalités, les MRC ou les conseils susmentionnés pour la gestion de l'infrastructure faisant l'objet d'une demande

Toutes les subventions versées en vertu du programme correspondent au maximum à 50 % des dépenses admissibles, jusqu'à concurrence des dépenses maximales prescrites.

Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière

Ce programme vise à améliorer le bilan routier en octroyant une aide financière à des organismes souhaitant mettre de l'avant des projets qui ont pour objectif d'améliorer la sécurité routière.

Admissibilité

Les organisations suivantes sont éligibles au programme :

- ✓ Personne morale de droit privé avec ou sans but lucratif
- ✓ Municipalité locale, municipalité régionale de comté ou une communauté métropolitaine, de même qu'un organisme municipal ou intermunicipal relevant de celles-ci
- ✓ Établissement ou un organisme du réseau de l'éducation ou de la santé et des services sociaux
- ✓ Coopérative
- ✓ Communauté autochtone représentée par son conseil de bande

Programme d'aide aux infrastructures de transport actif (Véloce III)

Le programme a pour objectif général de soutenir le développement, l'amélioration et l'entretien d'infrastructures de transport actif. Il est en appui à des modes de transport susceptibles de réduire les émissions de gaz à effet de serre causées par les déplacements des personnes, tout en favorisant un transfert modal vers les transports actifs et en soutenant un tourisme durable.

Le programme comporte trois volets :

- ✓ Volet 1 – Développement de la Route verte et de ses embranchements
- ✓ Volet 2 – Amélioration des infrastructures de transport actif
- ✓ Volet 3 – Entretien de la Route verte et de ses embranchements

Admissibilité

Sont admissibles les municipalités, les municipalités régionales de comté (MRC), les conseils d'arrondissement ou d'agglomération, ainsi que les organismes à but non lucratif dûment mandatés par les entités susmentionnées.

Programme d'aide financière aux activités de sensibilisation à la mobilité durable – MobilisActions

Ce programme vise à accorder une aide financière à des partenaires pour l'organisation d'activités de communication et de sensibilisation favorisant un changement de culture et de comportement chez les citoyens et les entreprises, pour qu'ils privilégient la mobilité durable. Les projets recevables relèvent d'activités de communication comme des capsules vidéo, des plateformes d'apprentissage, ou encore des campagnes de promotion. Les dates de début et de fin des appels de projets sont les suivantes :

Admissibilité

Sont admissibles à ce programme d'aide financière :

- ✓ Une municipalité locale, une municipalité régionale de comté (MRC) ou une communauté métropolitaine, de même qu'un organisme municipal ou intermunicipal relevant de celle-ci
- ✓ Un organisme à but non lucratif
- ✓ Une coopérative
- ✓ Une communauté autochtone représentée par son conseil de bande ou un organisme relevant de celui-ci

7.2.2 Programmes du gouvernement du Canada

Le Fonds pour le transport actif

Ce programme fédéral fournira 400 millions de dollars sur cinq ans pour favoriser un transfert modal de la voiture vers le transport actif, afin de soutenir la Stratégie nationale de transport actif du Canada. Celui-ci finance des projets de planification et d'immobilisations :

Des subventions d'un montant maximal de 50 000 dollars sont offertes aux demandeurs retenus qui souhaitent entreprendre des activités de planification, de conception ou de mobilisation des intervenants. Le gouvernement fédéral peut partager jusqu'à 100 % des dépenses admissibles.

Des contributions d'un montant maximal de 50 millions de dollars sont disponibles pour des projets d'immobilisations visant à construire de nouvelles infrastructures de transport actif ou à améliorer celles qui existent déjà, ou à fournir des caractéristiques et des installations auxiliaires qui favorisent le transport actif ou améliorent et la sûreté des usagers.

Admissibilité

- ✓ Administrations municipales, locales et régionales
- ✓ Gouvernements provinciaux et territoriaux
- ✓ Organismes du secteur public, tels que :
 - Les sociétés municipales
 - Les organismes provinciaux ou territoriaux qui fournissent des services municipaux
 - Toute autre forme de gouvernance locale qui existe en dehors des attributions municipales
- ✓ Organismes sans but lucratif

Programme Municipalités pour l'innovation climatique

Le programme Municipalités pour l'innovation climatique (MIC) propose du financement pour aider les villes et les collectivités canadiennes de toutes les tailles à s'adapter aux effets des changements climatiques et à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre (GES). Par exemple, en adoptant un plan de transport et d'aménagement encourageant le vélo.

Admissibilité

Administré par la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et financé par le gouvernement du Canada, le programme MIC s'adresse à toutes les municipalités et à leurs partenaires.

Fonds pour les infrastructures naturelles

Ce programme vise à financer des projets d'infrastructure qui comprennent la création, l'agrandissement, la restauration, l'amélioration ou le renforcement d'infrastructures naturelles ou hybrides tangibles, incluant notamment les infrastructures de transport actif. Les projets doivent être principalement à l'utilisation publique ou au service public. Les projets doivent comprendre au moins une des catégories suivantes :

- ✓ L'aménagement et la restauration d'espaces verts
- ✓ La construction ou la restauration de systèmes de rétention ou de retenue d'eau naturalisés
- ✓ La dérivation et l'infiltration naturalisées des eaux
- ✓ Les infrastructures naturelles ou hybrides favorisant la biodiversité et la connectivité

Admissibilité

Sont admissibles à ce programme d'aide financière :

- ✓ Les municipalités et les administrations locales ou régionales
- ✓ Les provinces et territoires
- ✓ Les bénéficiaires autochtones, incluant les corps dirigeants, les organismes à but non lucratif et les sociétés de développement autochtones
- ✓ Les organismes du secteur public établis en vertu d'une loi provinciale ou territoriale, d'un règlement ou appartenant entièrement à une administration provinciale, territoriale, municipale ou régionale
- ✓ Les organismes à but non lucratif constitués en vertu d'une loi fédérale ou provinciale
- ✓ Les organismes privés à but lucratif qui travaillent en collaboration avec un autre bénéficiaire public admissible

7.2.3 Autres programmes

Financement de projets d'immobilisations : Fonds municipal vert

Le Fonds municipal vert (FMV) de la FCM finance des projets d'immobilisations, plans, études et projets pilotes qui permettent d'améliorer la qualité de l'air, de l'eau et du sol et de réduire le gaz en effet de serre.

Admissibilité

Administré par la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et financé par le Fonds municipal vert, le programme s'adresse à toutes les municipalités et à leurs partenaires (villes, comtés, régions, municipalités rurales, localités, cantons, villages, districts en voie d'organisation, commissions locales).

7.3 Annexe 3 – Aménagements recommandés et contexte d'implantation

7.3.1 Chaussée désignée

La chaussée désignée :

- ✓ Est une rue ou une route à faible débit de circulation, partagée par les vélos et les automobiles et officiellement reconnue comme voie cyclable
- ✓ Comporte des mesures d'apaisement de la circulation limitant la vitesse ou le débit des automobiles si on veut améliorer le confort et la sécurité des personnes à vélo
- ✓ Permet de mailler le réseau cyclable via une rue ou route locale à faible vitesse et faible débit de circulation

Selon les meilleures pratiques⁷, le contexte d'implantation d'une chaussée désignée est :

- ✓ Rue à sens unique ou à une voie par direction
- ✓ Limite de vitesse de 30 km/h en milieu urbain et de 70 km/h en milieu rural
- ✓ Débit moyen inférieur à 1000, voire 500 véhicules/jour
- ✓ Débit moyen de camions inférieur à 250 véhicules/jour

Les éléments de signalisation requis sur une chaussée désignée, notamment le panneau « passage pour bicyclettes ou présence de personnes à vélo – D-270-7 » et le marquage des symboles vélo-chevrons, sont détaillés au Tome V – Signalisation routière des normes du MTMD. En présence de stationnements sur rue, il est important de tracer les symboles vélo-chevrons à au moins 1,0 m de la zone de stationnement, ou à environ 3,5 m de la bordure, dans le but d'inciter les personnes à vélo à circuler hors d'atteinte des portières d'automobile.

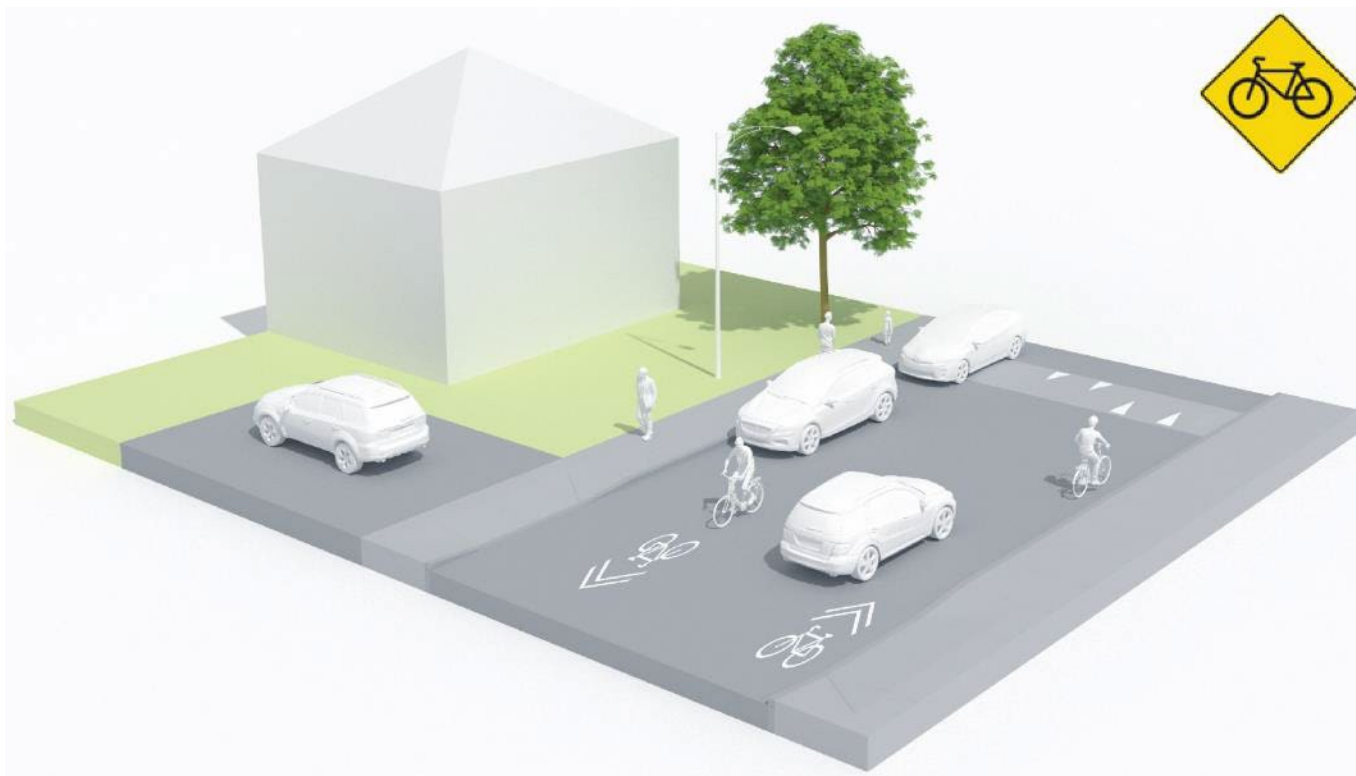
⁷ Selon les normes du MTMD :

- Le débit moyen doit être inférieur à 3000 véhicules/jour en milieu urbain
- La limite de vitesse doit être égale ou inférieure à 50 km/h en milieu urbain et à 90 km/h en milieu rural

Figure 16 : Rue Drolet, Montréal



Figure 17 : Chaussée désignée



7.3.2 Accotement asphalté

Un accotement asphalté en bordure d'une route peut servir aux déplacements des personnes à pied et des personnes à vélo, de même qu'à l'arrêt des véhicules. Cela le distingue de la bande cyclable, qui est réservée exclusivement à la circulation des personnes à vélo et dans laquelle l'arrêt des véhicules est interdit.

Les accotements asphaltés :

- ✓ S'implantent principalement en milieu rural
- ✓ Sont d'une largeur qui varie en fonction de la limite de vitesse affichée et du débit de véhicules (voir Tableau 16)

Le marquage et le panneau de signalisation requis sur un accotement asphalté pour personnes à vélo sont présentés au Tome V – Signalisation routière des normes du MTMD.

Tableau 16 : Largeur minimum de l'accotement asphalté pour les personnes à vélo⁸

Vitesse	DJME < 2000 véhicules/jour ⁹	DJME > 2000 véhicules/jour
70 km/h ou moins	1 m	1,5 m
Plus de 70 km/h	1,5 m	1,8 m

Accotement asphalté en milieu bâti

En milieu bâti, l'implantation d'accotements asphaltés peut s'avérer un compromis acceptable afin d'augmenter la sécurité et le confort des personnes à pied et des personnes à vélo lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- ✓ Largeur de chaussée existante qui ne permet pas d'aménager des bandes cyclables
- ✓ Stationnement sur rue interdit ou présentant un taux d'occupation très faible

Lorsque c'est le cas :

- ✓ Les accotements :
 - Doivent avoir une largeur de minimum 1,0 m de large
 - Ne doivent pas être signalisés comme étant des voies cyclables
- ✓ Si le stationnement sur rue est autorisé :
 - Les véhicules garés empiètent dans l'accotement
 - Les personnes à pied et les personnes à vélo doivent contourner les rares véhicules garés

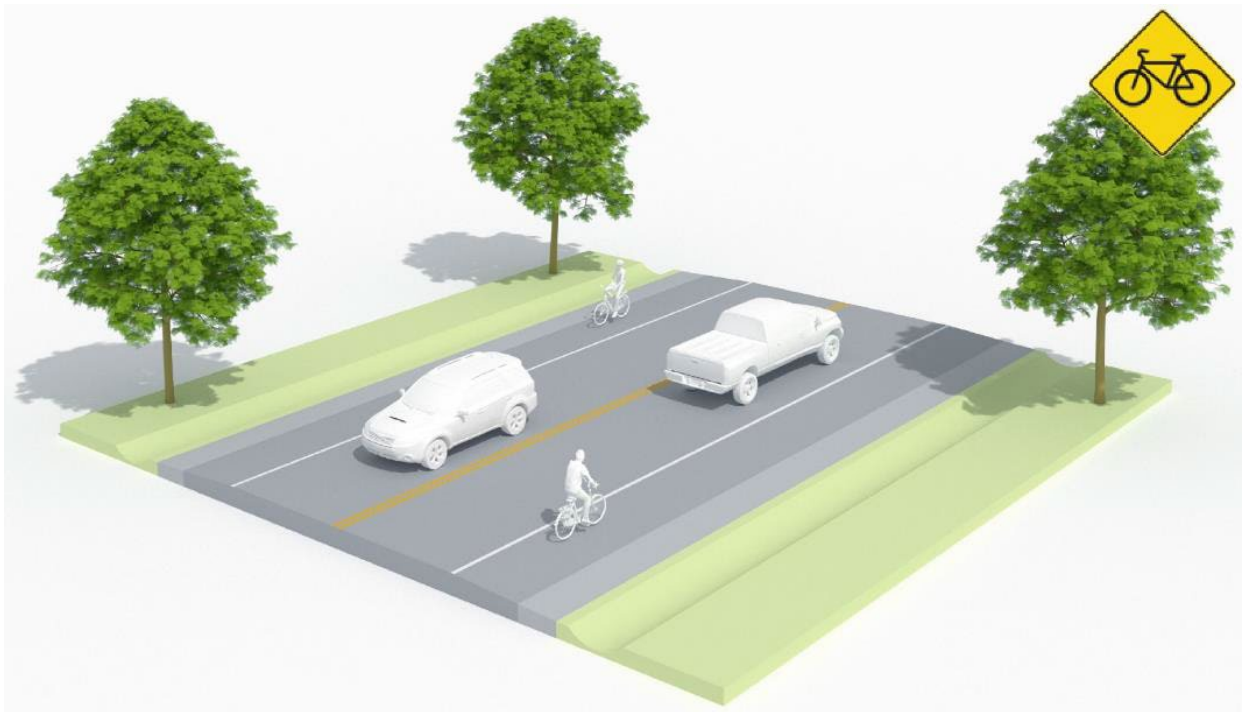
⁸ Tome I – Conception routière des normes du MTMD.

⁹ DJME = débit journalier moyen estival.

Figure 18 : Route 132, Carleton-sur-Mer



Figure 19 : Accotement asphalté



7.3.3 Sentier polyvalent

Le sentier polyvalent est réservé aux personnes à pied et aux personnes à vélo ainsi qu'aux autres usages non motorisés, tels que les patins, planches à roulettes et trottinettes. Il est implanté en site propre ou dans une emprise routière, séparé physiquement des voies de circulation¹⁰.

Le partage du même espace par les personnes à pied et les personnes à vélo est envisageable si les caractéristiques suivantes sont réunies :

- ✓ Le débit total est inférieur à 300 usagers (personnes à pied et personnes à vélo) à l'heure la plus achalandée
- ✓ Les personnes à pied représentent moins de 30 % des usagers

Dans une emprise routière :

- ✓ Un sentier polyvalent peut se substituer à un trottoir et une piste cyclable lorsque les conditions suivantes sont réunies :
 - Route à débit élevé
 - Limite de vitesse de 50 km/h ou plus
 - Bâtiments ayant une ample marge de recul par rapport à la chaussée
 - Distance moyenne de 300 m minimum entre les croisements, incluant les intersections et les entrées charretières achalandées
- ✓ Lorsque le stationnement sur rue est autorisé, une zone tampon entre le sentier et les voitures garées réduit le risque d'emportierage

La largeur d'un sentier polyvalent est de minimum 3,0 m.

Le sentier polyvalent exige peu de marquage et de signalisation, qui sont concentrés aux accès :

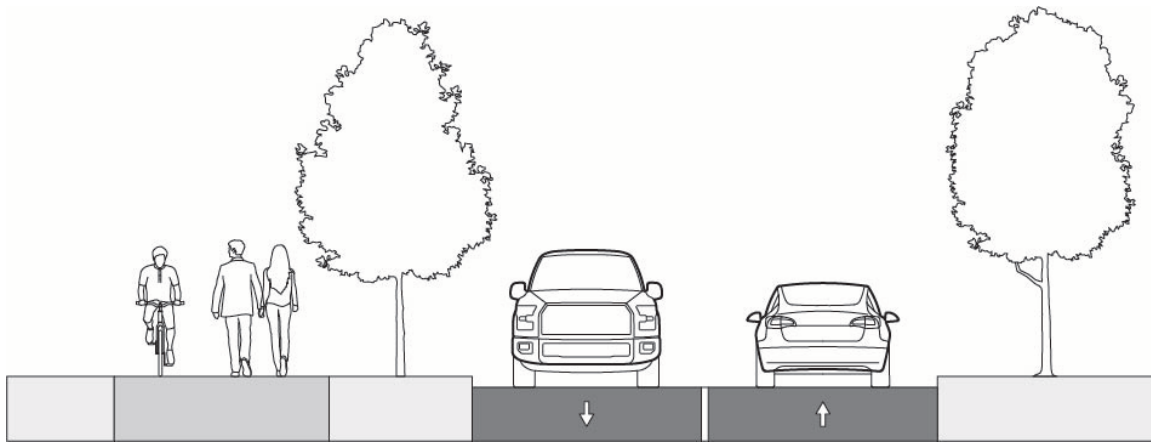
- ✓ Panneau « Trajet obligatoire pour personnes à pied et personnes à vélo – P-120-11 » ou « Voie réservée aux personnes à pied et bicyclettes – P-250-2 » ou « accès interdit – P-130 »
- ✓ Marquage des symboles macle-vélo-piéton-chevrons

¹⁰ Les différents types de séparation physique et leur contexte d'implantation sont présentés à la section 7.4.

Figure 20 : Parc Le Moyne, Longueuil



Figure 21 : Sentier polyvalent dans une emprise routière

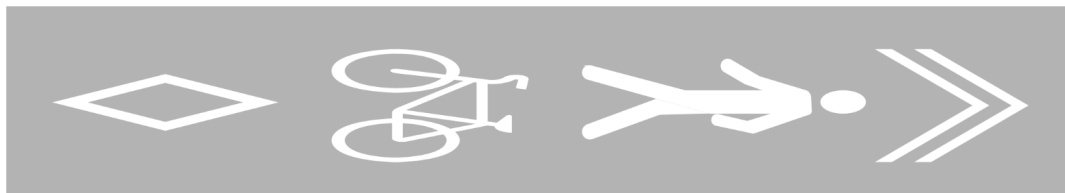


© Vélo Québec

Figure 22 : Panneaux P -120-11 (gauche), P-250-2 (centre) et P-130 (droite)



Figure 23 : Symboles macle-vélo-piéton-chevrons



7.3.4 Piste cyclable sur rue

La piste cyclable sur rue est une voie unidirectionnelle¹¹, adjacente à un trottoir, réservée exclusivement aux vélos et séparée physiquement des voies routières¹². Elle est implantée de part et d'autre de la rue soit sur la chaussée, soit surélevée par rapport à la chaussée.

La piste cyclable sur rue est l'aménagement recommandé lorsqu'au moins une des conditions suivantes est présente :

- ✓ Deux voies ou plus par direction
- ✓ Limite de vitesse supérieure à 50 km/h
- ✓ Commerces sur la rue ou à proximité qui :
 - Génèrent une rotation fréquente des voitures stationnées
 - Donnent lieu à des livraisons à partir de la rue
 - Nécessitent des débarcadères
- ✓ Présence de camionnage ou d'un circuit d'autobus

La largeur minimum d'une piste cyclable unidirectionnelle est de :

- ✓ 2,5 m pour des dépassements sécuritaires à l'intérieur de la piste cyclable
- ✓ 1,8 m pour le passage des véhicules d'entretien
- ✓ 1,5 m pour la circulation à vélo

Lorsque le stationnement sur rue est autorisé, une zone tampon entre la piste cyclable et les voitures garées réduit le risque d'emportierage.

Les éléments de signalisation requis sur une bande cyclable, notamment le panneau « voie réservée aux bicyclettes – P-250-2 » et le marquage des symboles macle-vélo-chevrons, sont détaillés au Tome V – Signalisation routière des normes du MTMD.

En l'absence de trottoir et en tant que compromis¹³ :

- ✓ La largeur de la piste cyclable doit être comprise entre 2,0 (minimum) et 2,5 m (idéal)
- ✓ On ajoute une silhouette de piéton au marquage et au panneau requis afin de légitimer la présence des personnes à pied et d'augmenter à leur égard la vigilance des automobilistes et des personnes à vélo

¹¹ Une configuration bidirectionnelle d'un côté de la rue est possible dans des cas particuliers, mais est ordinairement déconseillée en raison des problèmes de sécurité qu'elle cause aux intersections et aux accès.

¹² Les différents types de séparation physique et leur contexte d'implantation sont présentés à la section 7.4.

¹³ L'aménagement de pistes cyclables partagées avec les personnes à pied est un compromis acceptable lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- Contrainte d'espace ne permettant pas d'aménager un trottoir et une piste cyclable
- Débit de personnes à pied et de personnes à vélo attendu qui ne justifie pas d'aménager un trottoir et une piste cyclable

Figure 24 : Rue Fortier, Mont-Saint-Hilaire



Figure 25 : Piste cyclable unidirectionnelle au niveau du trottoir



7.3.5 Bande cyclable

La bande cyclable est une voie sur la chaussée qui est réservée exclusivement aux personnes à vélo. Elle se distingue des autres voies par du marquage ou un revêtement de couleur contrastante.

Dans un contexte idéal pour une bande cyclable, toutes les conditions suivantes sont réunies :

- ✓ Une seule voie de circulation par direction
- ✓ Limite de vitesse de 50 km/h ou moins
- ✓ Stationnement sur rue interdit ou présentant un faible taux de roulement
- ✓ Absence de commerces sans aire de stationnement hors rue qui reçoivent des livraisons

La largeur d'une bande cyclable doit être comprise entre 1,8 (idéal) et 1,5 m (minimum).

Lorsque le stationnement sur rue est autorisé, une zone tampon entre la bande cyclable et les voitures garées réduit le risque d'emportierage.

Les éléments de signalisation requis sur une bande cyclable, notamment le panneau « voie réservée aux bicyclettes — P-250-2 » et le marquage des symboles macle-vélo-chevrons, sont détaillés au Tome V — Signalisation routière des normes du MTMD.

La bande cyclable s'implante uniquement sur une chaussée existante. Sur de nouvelles rues ou lors d'une réfection majeure d'une rue existante, on aménagera plutôt des pistes cyclables unidirectionnelles surélevées par rapport à la chaussée.

En l'absence de trottoir et en tant que compromis, on ajoute une silhouette de piéton au marquage et au panneau requis afin de légitimer la présence des personnes à pied et d'augmenter à leur égard la vigilance des automobilistes et des personnes à vélo.

Figure 26 : Pont Jacques-Cartier, Sherbrooke

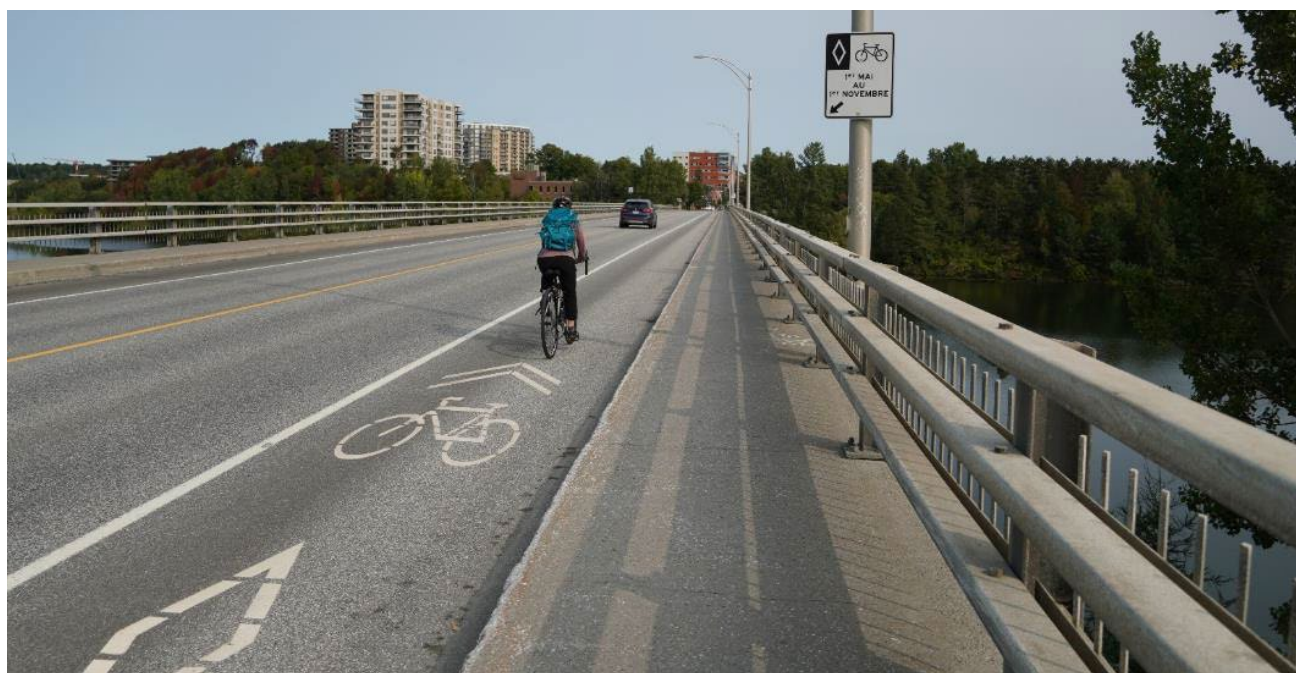


Figure 27 : Bande cyclable



7.3.6 Bande cyclable suggérée

La bande cyclable suggérée est une voie cyclable implantée de part et d'autre d'une voie de circulation étroite à double sens et sans ligne axiale. Les véhicules circulent entre les deux bandes cyclables suggérées, dans un corridor dont la largeur peut être insuffisante pour un croisement. Ils sont autorisés, en l'absence de vélos, à empiéter dans la bande cyclable suggérée pour se croiser. La présence légitime des vélos est renforcée par la bande cyclable suggérée, mais ceux-ci n'y ont pas l'exclusivité, contrairement à la bande cyclable standard.

Un [projet pilote](#) de bande cyclable suggérée, appelé chaussée à voie centrale bidirectionnelle par le MTMD, est en cours.

La bande cyclable suggérée est proposée dans le *Guide canadien de conception géométrique des routes* de l'Association des transports du Canada et est normée en Ontario, mais n'est pas normée au Québec. Elle est très répandue aux Pays-Bas et d'usage courant en Suisse et en France, où elle est appelée « chaussée à voie centrale banalisée » (CVCB). Il existe en Amérique du Nord plusieurs exemples récents de cet aménagement, dont quelques-uns dans des états et provinces limitrophes du Québec (le Vermont et l'Ontario).

La bande cyclable suggérée s'implante sur une rue ou route locale existante lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- ✓ Largeur insuffisante pour aménager des bandes cyclables classiques
- ✓ Limite de vitesse de 50 km/h ou moins¹⁴
- ✓ Débit de circulation entre 1000 et 3000 véhicules/jour
- ✓ Stationnement sur rue interdit ou présentant un taux d'occupation élevé, mais un faible taux de roulement
- ✓ Absence de commerces sans aire de stationnement hors rue qui reçoivent des livraisons

La largeur :

- ✓ Des bandes cyclables suggérées doit être comprise entre 1,8 (idéal) et 1,5 m (minimum)
- ✓ De la voie centrale doit être comprise entre 3,0 (minimum) et 4,9 m (maximum)

Lorsque le stationnement sur rue est autorisé, une zone tampon entre la bande cyclable suggérée et les voitures garées réduit le risque d'emportierage.

Dans les pays, les états américains et les provinces canadiennes où ce type d'aménagement existe, la signalisation comprend :

- ✓ Une ligne de marquage pointillée entre la voie cyclable et la voie centrale
- ✓ Des symboles vélo-chevron dans la bande suggérée en amont et en aval des intersections ainsi qu'aux entrées charretières
- ✓ Un panneau indiquant aux automobilistes qu'il s'agit d'une rue à double sens
- ✓ Un panneau signalant aux automobilistes de donner la priorité aux vélos dans les bandes suggérées

Ce type d'aménagement étant peu connu de la population, il est important de communiquer en amont de son implantation les principes associés à la bande cyclable suggérée et les comportements qui y sont attendus des usagers.

Un [projet pilote du MTMD](#) pour l'implantation d'une chaussée désignée aussi appelée chaussée à voie centrale bidirectionnelle permet à une municipalité d'aménager une chaussée à voie centrale bidirectionnelle (CVCB) sur un chemin public sous sa responsabilité est en vigueur depuis juillet 2024.

¹⁴ Une limite de vitesse de 40 km/h ou moins est préférable. S'il est nécessaire de réduire l'écart entre la vitesse pratiquée et la limite de vitesse, des mesures d'apaisement de la circulation appropriées devraient être implantées.

Figure 28 : Somerset Street, Ottawa



Figure 29 : Bande cyclable suggérée



7.4 Annexe 4 – Type de séparation physique

La séparation physique entre les pistes cyclables et les voies de circulation motorisée est essentielle pour assurer la sécurité des usagers et favoriser l'adoption des modes actifs. Le choix du type de séparation dépend du contexte d'implantation, des contraintes techniques, et des objectifs à court, moyen ou long terme. Le tableau ci-dessous présente les principales options de séparation, leurs avantages et leurs inconvénients selon le contexte.

Tableau 17 : Type de séparation physique recommandée

Type de séparation	Contexte d'implantation	Avantage	Inconvénient
Délinéateurs à intervalle de maximum 20 m	À court terme, seulement si la vitesse pratiquée est égale ou inférieure à 50 km/h	Implantation rétroactive simple Compatible avec drainage ouvert	Séparation perméable aux véhicules et généralement retirée en hiver Complicite l'entretien : <ul style="list-style-type: none"> Opération dédiée L'eau et la saleté s'écoulent vers la piste et s'y accumulent lorsque le drainage est fermé
Bordure de béton, glissière, etc.	À moyen terme, en attendant une réfection majeure		Complicite l'entretien
Surélévation au niveau ou à mi-niveau du trottoir ou franchissable	Lors d'une réfection majeure ou en l'absence de solutions transitoires Stationnement sur rue interdit dans le cas de l'option franchissable	Besoin d'entretien réduit : L'eau et la saleté accumulées s'écoulent vers la chaussée plutôt que dans la piste Opération d'entretien facilitée : Trottoir et piste en simultanés lorsqu'aucun élément vertical ne sépare les deux Largeur requise moindre pour l'abaissement des accès privés dans le cas de l'option à mi-niveau	Coût élevé lorsque non coordonnée avec une réfection majeure Surélévation franchissable déconseillée : <ul style="list-style-type: none"> Lorsque le risque d'empiètement de véhicules motorisés est élevé Pour une piste cyclable bidirectionnelle ou un sentier polyvalent, peu importe le contexte

7.5 Annexe 5 – Coûts types

Les coûts des travaux requis sont calculés sur la base de coûts unitaires estimés en kilomètres, en tenant compte de la nature des travaux à réaliser et des quantités habituelles pour des travaux de voies cyclables.

Cette prévision générale des coûts est fondée sur des données antérieures provenant de projets semblables. Elle établit le budget qui sera nécessaire pour mener à bien un projet. Il ne s'agit pas d'une estimation des coûts de construction. Les estimations finales de construction ainsi que la faisabilité des interventions proposées devront être confirmées lors de la réalisation des plans détaillés par les services internes ou par les firmes mandatées, lesquels devront respecter les dispositions spécifiques des lois et règlements applicables pour la réalisation d'estimation de coûts des travaux projetés.

La précision est faible, et varie selon la nature des projets et le secteur concerné, elle est de + ou – 30 %, voire plus. Pour cette raison, les prévisions générales sont présentées dans une plage de coûts. Si le projet évalué présente une faible complexité, il faut utiliser la plage basse des coûts. À l'inverse, si le projet semble être très complexe, il faut utiliser la plage haute.

Les coûts types présentés sont basés sur les données du Plan directeur du Réseau vélo de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), datant de 2017 et de la Ville de Montréal, datant de 2020. Les taux d'inflation et la hausse des coûts sont calculés avec les outils de la Banque du Canada.

Des données proviennent également du tableau « Indice des prix à la consommation mensuel, non désaisonnalisé » 18-10-0004-01 (anciennement CANSIM 326-0020) de Statistique Canada, pour le Québec et le groupe de produit « Ensemble » : <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/cv.action?pid=1810000401>.

Chaussée désignée : 5 000 \$ à 10 000 \$/km.

Coûts établis en fonction des marquages et de la signalisation requis par les normes. Exclut les aménagements de modération de circulation et le resurfacement de la chaussée qui ajoutent au confort et à la sécurité des personnes à vélo et sont admissibles aux subventions. Les coûts liés à la signalisation concernent seulement les panneaux et le marquage associés à l'implantation d'une voie cyclable. Ceux-ci excluent :

- ✓ Les panneaux pour une modification de sens unique, pour le stationnement ou autres
- ✓ Les délinéateurs
- ✓ Le marquage pour les zones tampons hachurées
- ✓ La révision de l'éclairage
- ✓ L'ajout ou les correctifs des feux de circulation

Bande cyclable unidirectionnelle ou piste cyclable sur rue non séparée physiquement : **20 000 \$ à 30 000 \$/km.**

Coûts établis en fonction des lignes et marquages requis par les normes du MTMD pour une bande cyclable d'un seul côté de la rue. Exclut les aménagements de modération de circulation et le resurfacement de la chaussée qui ajoutent au confort et à la sécurité des personnes à vélo et sont admissibles aux subventions. Les coûts liés à la signalisation concernent seulement les panneaux et le marquage associés à l'implantation d'une voie cyclable. Ceux-ci excluent :

- ✓ Les panneaux pour une modification de sens unique, pour le stationnement ou autres
- ✓ Les délinéateurs
- ✓ Le marquage pour les zones tampons hachurées
- ✓ La révision de l'éclairage
- ✓ L'ajout ou les correctifs des feux de circulation

Accotement asphalté : **250 000 \$ à 350 000 \$/km.**

Coûts établis en fonction de l'asphaltage d'un accotement de bonne qualité d'un seul côté de la rue. Ils incluent des correctifs mineurs, mais excluent les coûts de remise en forme complète des accotements parce que ces travaux sont reliés à une mise aux normes de la route et non uniquement à l'aménagement d'une voie cyclable. Les coûts des délinéateurs et du marquage pour les zones tampons hachurées sont inclus.

L'estimation des coûts comprend aussi les incidences au projet :

- ✓ De gestion d'impact
- ✓ Honoraire de conception et de surveillance
- ✓ Contingences de conception
- ✓ Contingences de construction
- ✓ Inflation

Nouvel accotement asphalté : **500 000 \$ à 600 000 \$/km.**

Coûts établis en fonction de l'élargissement de l'assise de la rue et l'asphaltage d'un accotement d'un seul côté de la rue. Les coûts peuvent augmenter en prenant en compte les acquisitions de terrain si l'emprise n'est pas suffisante. Les coûts excluent le dynamitage en cas de présence de roc. Les coûts des délinéateurs et du marquage pour les zones tampons hachurées sont inclus.

L'estimation des coûts comprend aussi les incidences au projet :

- ✓ Dépenses de base en matière d'utilités publiques
- ✓ De gestion d'impact
- ✓ Des frais de laboratoire pour le contrôle qualitatif des matériaux et pour la gestion de sols excavés et autres
- ✓ Honoraire de conception et de surveillance
- ✓ Contingences de conception
- ✓ Contingences de construction
- ✓ Inflation

Piste cyclable unidirectionnelle ou bidirectionnelle sur rue séparée physiquement :

1. Piste cyclable à mi-niveau ou au niveau du trottoir : **640 000 \$ à 720 000 \$/km.** Coûts établis en fonction d'une reconstruction des trottoirs et une révision du drainage.
2. Piste cyclable séparée par un mail de béton : **250 000 \$ à 400 000 \$/km.** Coûts établis en fonction de l'ajout d'une bordure de béton de 500 mm de largeur.

L'estimation des coûts comprend les incidences au projet :

- ✓ Dépenses de base en matière d'utilités publiques
- ✓ Gestion d'impact
- ✓ Signalisation lumineuse
- ✓ Éclairage
- ✓ Des frais de laboratoire pour le contrôle qualitatif des matériaux et pour la gestion de sols excavés
- ✓ Plantation
- ✓ Mobilier urbain
- ✓ Déplacements de conduites de gaz ou de massifs et autres
- ✓ Honoraire de conception et de surveillance
- ✓ Contingences de conception
- ✓ Contingences de construction
- ✓ Inflation

Sentier polyvalent en site propre : **700 000 \$ à 800 000 \$/km.**

Coûts établis en fonction de l'aménagement d'un sentier polyvalent en site propre, en milieu urbain ou en milieu rural. Ils incluent la construction d'éléments de béton et la révision du drainage.

L'estimation des coûts comprend les incidences au projet :

- ✓ Dépenses de base en matière d'utilités publiques
- ✓ Gestion d'impact
- ✓ Signalisation lumineuse
- ✓ Éclairage
- ✓ Des frais de laboratoire pour le contrôle qualitatif des matériaux et pour la gestion de sols excavés
- ✓ Plantation
- ✓ Mobilier urbain
- ✓ Déplacements de conduites de gaz ou de massifs et autres
- ✓ Honoraire de conception et de surveillance
- ✓ Contingences de conception
- ✓ Contingences de construction
- ✓ Inflation

Ouvrages d'art

Passerelle cyclable : **60 000 \$ à 75 000 \$/m**

Pistes cyclables en porte-à-faux sur une structure existante : **35 000 \$ à 40 000 \$/m**

Dans le cas où une modification du tablier pour la mise à niveau d'une voie cyclable est planifiée et que des voies cyclables sont aménagées lors de la construction d'un pont routier, des analyses doivent être effectuées afin de déterminer les coûts, qui peuvent grandement varier.

Véloparc

Pour cette section, les coûts sont basés sur les données du [Guide d'aménagement et d'exploitation des véloparcs](#), produit par l'Association québécoise du loisir municipal (AQLM) et Vélo Québec. Ces approximatifs et non à jour datent de 2018 et ceux-ci peuvent également fluctuer en raison de plusieurs facteurs.

Construction d'une piste à rouleaux, intéressante à surface naturelle : moyenne de **80 000 \$**

Construction d'une piste à rouleaux asphaltée : moyenne de **100 000 \$**

Construction d'une zone d'habiletés : entre **10 000 \$ à 100 000 \$**

Construction d'un parcours de sauts et de *slopestyle* : *entre 100 000 \$ à 500 000 \$*