

162

DB33

Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal
par le ministère des Transports

Montréal

AUD6211 06 057



Le vélo pour **la ville**

Une publication spéciale dans le
cadre des Ateliers techniques du
Réseau vélo métropolitain

Table des matières

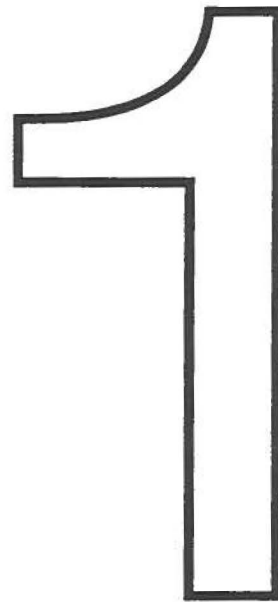
1 Les ateliers du Réseau vélo métropolitain.....	7
1.1 Avant-propos.....	8
1.2 Programme	9
2 L'État du vélo dans la métropole en 2000.....	11
2.1 La méthodologie utilisée	12
2.2 Utilisation du vélo et parc d'équipement	13
2.3 Habitudes des cyclistes et perceptions.....	15
2.4 Cyclotourisme et activités cyclistes.....	21
2.5 La sécurité à vélo	23
3 Le Réseau vélo métropolitain.....	25
3.1 Le concept	26
3.2 Le vélo et le tourisme.....	27
3.3 Complémentarité vélo/transport en commun	28
4 Avancement du réseau.....	29
4.1 Couronne nord	30
4.2 Laval.....	34
4.3 Île de Montréal	37
4.4 Montérégie	42
4.5 Ponts et traverses	46
4.6 Lieux intermodaux.....	47
4.7 Accès au transport en commun.....	48

Liste des tableaux, graphiques et cartes

Tableau 1 : Parc de vélos	13
Tableau 2 : Répartition quotidienne, hebdomadaire et saisonnière de la pratique	16
Tableau 3 : Le vélo dans le choix modal	17
Tableau 4 : Cyclotourisme et voyages avec sortie à vélo	21
Tableau 5 : Notoriété spontanée des itinéraires cyclables	21
Tableau 6 : Fréquentation des itinéraires cyclables	22
Tableau 7 : Possession d'équipements de sécurité	24
Tableau 8 : Port du casque de vélo	24
Tableau 9 : Efficacité perçue de différentes mesures de sécurité	24
Tableau 10 : État d'avancement du réseau, couronne nord	30
Tableau 11 : État d'avancement du réseau, Laval	34
Tableau 12 : État d'avancement du réseau, Montréal	37
Tableau 13 : État d'avancement du réseau, Montérégie	42
Figure 1 : Incidence des cyclistes par groupe d'âge	14
Figure 2 : Le vélo moyen de transport	16
Figure 3 : Choix modal chez les enfants pour aller à l'école	17
Figure 4 : Répartition des déplacements cyclistes par type de voie de circulation	18
Figure 5 : Obstacles à la pratique du vélo	19
Figure 6 : Victimes cyclistes à Montréal 1988-2000	23
Schéma Couronne nord	31
Schéma Laval	35
Schéma Île de Montréal	39
Schéma Montérégie	43

Les ateliers techniques du Réseau vélo métropolitain

Jeudi 31 mai 2001



1.1

Avant propos

Le présent document est publié dans le cadre des Ateliers techniques du Réseau vélo métropolitain tenus à Montréal en mai 2001. Il contient un ensemble de données qui complètent les présentations de la journée.

Dans un premier temps, le document dresse le portrait de la pratique du vélo dans la région métropolitaine de Montréal. Il constitue un tiré à part de l'étude plus vaste sur l'état du vélo au Québec en 2000. Ce portrait permet de saisir l'importance de la pratique du vélo dans la région métropolitaine ainsi que les diverses facettes de cette pratique.

Dans un deuxième temps, le document présente le concept de Réseau vélo métropolitain tel que lancé par Vélo Québec et décrit l'état d'avancement du réseau. Pour chaque secteur de la région métropolitaine, le lecteur retrouvera cartes et tableaux qui lui permettront de saisir l'état d'avancement du réseau en matière de kilométrage et de développement qualitatif.

L'ensemble du document se veut un outil de référence pour le développement des infrastructures cyclables de la région métropolitaine de Montréal.

1.2

Programme

Les **ateliers techniques** du
Réseau VÉLO métropolitain
Montréal, 31 mai 2001

8 h
Accueil et inscription

8 h 30
Ouverture
LE VÉLO DANS LA MÉTROPOLÉ

La connaissance de la clientèle est l'un des ingrédients de base en planification. Une vaste enquête sur la pratique du vélo dans la région métropolitaine de Montréal, réalisée en 2000, permet de dresser un portrait exhaustif de la pratique cycliste. Les résultats sont présentés ici en grande primeur : parc de vélos, fréquence et type d'utilisation, infrastructures et services, comparaison avec l'étranger, évolution et tendances. Ce dévoilement mènera à la présentation de l'état d'avancement du réseau cyclable dans la métropole et des perspectives de développement.

9 h
LA RUE « REVISITÉE » POUR UNE VILLE EN SANTÉ !
■ Dan Burden, *Walkable Communities*, High Springs, Floride
Dan Burden est directeur de *Walkable Communities*, une entreprise-conseil américaine qui œuvre au réaménagement des espaces urbains afin d'accroître la convivialité entre les différents modes de transport. En janvier dernier, il recevait les honneurs du *Transportation Research Board*, la tribune la plus prestigieuse du domaine des transports en Amérique du Nord.

Dans les années 1970, Dan Burden a été tour à tour à la tête de *Bikecentennial*, la plus grande organisation de cyclo-tourisme américaine, et de la *Bicycle Federation of America*. Entre 1980 et 1996, il a été le coordonnateur-vélo de l'État de la Floride. Depuis la création de *Walkable Communities* en 1996, il a agi à titre de consultant en matière d'aménage-

ments piétonniers et cyclables auprès de centaines de villes à travers les États-Unis.

La conférence de Dan Burden portera sur les défis que pose l'étalement urbain dans la planification des déplacements piétons et cyclistes. Il livrera quelques idées pour y remédier et rendre nos villes plus accueillantes pour les piétons et les cyclistes, sans pour autant faire table rase du passé.

10 h
Les six premières années de la politique vélo du ministère des Transports dans la métropole

- Marc Panneton, coordonnateur vélo pour le Québec, ministère des Transports
- Marie Lapointe, direction Laval-Mille-Îles, ministère des Transports
- Jean-Michel Boisvert, direction de l'île de Montréal, ministère des Transports
- André Delage, direction de l'est de la Montérégie, ministère des Transports

En 1995, le ministère des Transports du Québec (MTQ) adoptait une politique reconnaissant le vélo comme mode de transport et visant une plus grande sécurité des cyclistes. Il s'engageait à prendre leurs besoins en considération lors de la conception, de la construction et de l'entretien du réseau routier québécois. Dans la région de Montréal, cette politique s'est traduite par plusieurs aménagements et projets qui constituent des exemples probants de la nouvelle approche du MTQ en matière de politique vélo.

10 h 30
Pause

10 h 50
Planification et développement à l'échelle métropolitaine : un mouvement durable

L'EXPÉRIENCE NOVATRICE DE LA RIVE SUD : LE CAS DE LONGUEUIL

- Hélène Ladouceur, Service d'urbanisme, Ville de Longueuil

À bien des égards, la Ville de Longueuil a été à l'avant-garde dans le développement des voies cyclables. Les exemples d'intégration des aménagements cyclables à la croissance urbaine, réalisés localement, peuvent être source d'inspiration au niveau régional.

RÉAMÉNAGEMENT DU CANAL DE LACHINE : PRÉSERVATION DE L'ESPACE CYCLABLE DANS LES GRANDS CHANTIERS

■ Claude Piché, directeur Projet de revitalisation du Canal Lachine, Parcs Canada

■ Serge Lefebvre, Service des travaux publics et de l'environnement, Ville de Montréal

La piste cyclable du Canal de Lachine a toujours été un projet-phare du réseau cyclable montréalais. Inaugurée il y a vingt-cinq ans, plusieurs millions d'utilisateurs l'ont empruntée. À l'occasion de la réouverture du canal à la navigation de plaisance, la piste cyclable bordant les voies d'eau bénéficie d'une cure de rajeunissement. De plus, de nouvelles pistes y seront bientôt raccordées, lui permettant de jouer encore mieux son rôle d'artère majeure du réseau cyclable.

PLANIFICATION RÉGIONALE ET INTÉGRATION DES SCHÉMAS CYCLABLES LOCAUX : L'EXEMPLE DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC

■ Jean Guyard, directeur du Service de l'aménagement du territoire, Communauté urbaine de Québec

Planification régionale et mise en œuvre concertée ont été au cœur du développement important qu'a connu le réseau cyclable de la région de Québec ces dernières années. La construction du corridor des Cheminots en 1999 et la réalisation prochaine du corridor du Littoral sont deux exemples qui illustrent bien la vision collective des autorités municipales.

LE PONT JACQUES-CARTIER AUX SOINS INTENSIFS

■ Pierre Beaudoin, directeur général, Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain

Le pont Jacques-Cartier fera l'objet de travaux de rénovation de grande ampleur au cours des deux prochaines années. Le projet comprend notamment l'aménagement d'une piste cyclable grâce à laquelle ce pont, longtemps considéré comme peu accueillant pour les cyclistes, deviendra le lien cyclable le plus important entre les deux rives du fleuve.

12 h 30
Dîner

13 h 30 **Le vélo dans le cocktail transport COMPLÉMENTARITÉ VÉLO ET TRANSPORTS EN COMMUN : LE MODÈLE EUROPÉEN**

■ Reinhard Wolf, Service de la planification, Ville de Cologne, Allemagne

En Allemagne, l'intégration du vélo aux transports en commun, en particulier aux trains de banlieue, est exemplaire. Reinhard Wolf présentera une récente étude des différents équipements de transport qui permettent d'envisager une intégration encore plus poussée.

RABATTEMENT DES CYCLISTES VERS LES GARES ET INTÉGRATION DU VÉLO DANS LES NOUVELLES GÉNÉRATIONS DE TRAINS

■ James Byrne, vice-président, planification et développement, Agence métropolitaine de transport

L'Agence métropolitaine de transport (AMT) a adopté en 1999 une politique de développement de l'intermodalité vélo/transports en commun. Cette politique vise notamment le stationnement sécuritaire des vélos sur les lieux de transfert modal et l'évaluation de l'accessibilité des trains de banlieue pour les vélos. Dans cette optique, l'AMT doit aussi étudier les façons de faciliter l'accès des cyclistes aux lieux de transfert intermodal.

RACK & ROLL : L'EXPÉRIENCE MODERNE DU TRANSPORT DES VÉLOS SUR LES AUTOBUS

■ Lucy Dore, Marketing et communication, OC Transpo, Ottawa

Depuis 1999, OC Transpo place des supports à vélo sur les autobus de trois lignes importantes desservant le centre-ville d'Ottawa. Plus de 160 autobus sont ainsi équipés pour accueillir les cyclistes dans le cadre d'une expérience considérée comme une réussite.

14 h 45
Pause

15 h 05 **Nouvelles idées, nouvelles tendances**

MESURES SIMPLES POUR FAVORISER L'INTÉGRATION DES CYCLISTES DANS LE TRAFIC

■ Paul Mackay, président, Ruesécure, Québec

Les aménagements pour cyclistes peuvent prendre bien des formes, notamment l'apaisement de la circulation, particulièrement adapté aux rues résidentielles à faible débit. Quelques villes québécoises ont commencé à prendre de telles mesures sans toutefois les considérer comme des aménagements cyclables.

LES AMÉNAGEMENTS « 3 ÉTOILES » DE LA VILLE DE GENÈVE

■ John Lingg, Touring Club Suisse

La Ville de Genève a su construire des aménagements cyclables simples, efficaces et de grande qualité dans un cadre urbain à forte densité. Un portrait des options d'aménagement les plus « exportables ».

L'AMÉNAGEMENT DE PISTES EN BORDURES DE VOIES FERRÉES EXISTANTES

■ Craig P. Della Penna, *Rails-to-Trails Conservancy*

Les États-Unis ont une longue expérience des aménagements en bordure de voies ferrées en service. Quel que soit le contexte, la cohabitation vélo/train est possible quand on comprend et répond aux préoccupations des compagnies ferroviaires.

16 h 15
Conclusion et clôture de la journée

L'État du vélo dans la métropole en 2000

En 1995, Vélo Québec réalisait une première enquête d'envergure sur *L'État du vélo au Québec*. Cette étude s'inscrivait dans les suites de la publication en juin de la même année, de la *Politique sur le vélo* du ministère des Transports du Québec. Cette enquête comprenait trois volets distincts : un sondage auprès de la population québécoise, différents comptages et enquêtes sur le terrain et un inventaire des infrastructures, services et activités cyclistes. Publié en 1997, le rapport présentait les données sur le parc de vélos, sur l'utilisation du vélo, sur l'état des infrastructures et des services et sur les perceptions, contraintes et incitations à la pratique du vélo. Plus important encore, cette étude initiale permettait d'établir une base à partir de laquelle il deviendrait possible d'évaluer, quelques années plus tard, l'impact de la *Politique sur le vélo*.

Cinq années plus tard, Vélo Québec reprend l'exercice, de manière à mesurer l'état du vélo en ce début de millénaire ainsi que l'évolution des pratiques au cours des dernières années. Cette année, l'enquête est commanditée par le ministère des Transports du Québec, Société de l'assurance automobile du Québec, la Ville de Montréal et la Communauté urbaine de Québec. L'enquête contient, pour l'essentiel, les mêmes indicateurs qu'en 1995 : l'incidence des cyclistes dans la population, le bilan du parc d'équipements, les habitudes des cyclistes québécois, les perceptions générales sur la pratique du vélo et les perceptions vis-à-vis des mesures de sécurité. Les résultats complets de cette nouvelle recherche sur la situation du vélo au Québec seront lancés prochainement.

Une partie des données provenant de l'enquête globale et des données recueillies spécifiquement à cette fin ont été analysées afin de produire un rapport distinct pour le territoire de la région de Montréal. Nous obtenons alors un portrait pour la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal et une comparaison avec l'ensemble du Québec.

Fait saillants :

Neuf personnes sur dix de la région de Montréal ont déjà fait du vélo dans leur vie et 48 % en ont fait au cours des 12 derniers mois

72 % des ménages possèdent au moins un vélo. En moyenne, on compte 1,8 vélo par ménage, pour un total de 2 600 000 vélos. Avec 300 000 acquisitions en 2000, le parc



de vélo se renouvelle au rythme de 12 % par année.

Le tiers des résidents de la région de Montréal sont des cyclistes assidus (1,2 million de personnes)

8,4 % des cyclistes affirment avoir fait du vélo tous les jours entre avril et septembre 2000 (210 000 personnes)

20 % des cyclistes utilisent leur vélo comme moyen de transport régulier ou occasionnel et cette proportion augmente quand on se rapproche du centre.

7 % des cyclistes affirment faire du vélo l'hiver et cette proportion augmente quand on se rapproche du centre

Les principaux incitatifs à la pratique du vélo sont : le plaisir qu'il procure (97 %) et le conditionnement physique (96 %).

Les principaux obstacles à la pratique du vélo sont : la météo (84 %), les trop longues distances (44 %) et le risque d'accident (37 %).

86 % des répondants considèrent que la pratique du vélo doit être encouragée en milieu urbain.

Les cyclistes préfèrent se déplacer hors rue (57 % des déplacements sur pistes ou sentiers) et sur les rues et routes à faible circulation (35 % des déplacements).

2.1

La méthodologie

Les données utilisées proviennent principalement d'un sondage téléphonique, à l'échelle du Québec, réalisé par la firme Écho Sondage entre le 25 septembre et le 12 octobre 2000. Pendant cette période, 1 739 entrevues ont été complétées auprès de personnes âgées de 18 à 74 ans. Les informations recueillies ont été pondérées afin de bien refléter les caractéristiques démographiques de la population québécoise.

La portion de l'échantillon pan-québécois pour le territoire de la région de Montréal a été utilisée pour la présente étude. Écho Sondage a donc procédé avec un échantillon de 713 répondants (marge d'erreur de plus ou moins 3,7 % à un seuil de confiance de 95 %). Les résultats provenant de cet échantillon ont été traités de manière indépendante de l'ensemble des données provenant du sondage général afin de permettre la production d'une analyse centrée sur les réalités de la région. En plus de pouvoir tracer un bilan de la pratique du vélo dans la région de la métropole, cette méthode a permis d'établir une comparaison entre les pratiques et les habitudes des résidents de la région et celles du reste de la population québécoise.

À moins d'indication contraire, ces données présentées dans ce chapitre proviennent du sondage et les projections ont été faites sur la populations de la région métropolitaine de recensement (3 480 000 personnes, 2 516 000 adultes de 18 à 74 ans et 504 000 enfants de 6 à 17 ans).

2.2

Utilisation du vélo et parc d'équipement

2.2.1

Parc d'équipement

Sur le territoire de la région métropolitaine de recensement de Montréal, 72 % des ménages possèdent au moins un vélo pour adulte. On retrouve des vélos pour enfants dans 23 % des ménages. En tout c'est 1,82 vélo par ménage que l'on retrouve dans la région. On estime le nombre de vélos dans la région de Montréal à 2 600 000.

En 2000, on estime que 200 000 vélos pour adultes et 100 000 vélos pour enfants ont été acquis par les ménages

de la région de Montréal. Ces 300 000 nouvelles acquisitions représentent environ 12 % du parc total de vélos. Ce comportement est comparable avec celui du reste de la population québécoise.

Sur le plan de l'équipement et des accessoires, 7 % des cyclistes possèdent un siège pour enfant, 4 % une remorque et 2 % un semi-vélo. Les porte-bagages ou les paniers équipent plus du quart des vélos. Enfin, cuissards, gants, casques, lunettes, souliers et autres accessoires équipent maintenant plus du quart des cyclistes québécois; 15 % d'entre eux possèdent un odomètre.

	RMR* Montréal	Le Québec
VÉLOS POUR ADULTES		
Nombre moyen par ménage	1,46	1,58
Nombre estimé de vélos	2,1 millions	4,2 millions
VÉLOS POUR ENFANTS		
Nombre moyen par ménage	0,36	0,48
Nombre estimé de vélos	0,5 millions	1,3 million
NOMBRE TOTAL DE VÉLOS		
Nombre moyen par ménage	1,82	2,06
Nombre estimé de vélos	2,6 millions	5,5 millions

*Région métropolitaine de recensement

2.2.2

Incidence des cyclistes dans la population

Près de 9 résidants sur dix (89 %) ont déjà fait du vélo dans leur vie. De façon plus significative, au-delà de la moitié (52 %) des Montréalais âgés de 6 à 74 ans en ont fait au cours des 12 mois précédents l'enquête, ce qui se compare à l'ensemble du Québec (54 %) et qui est constant avec les résultats obtenus en 1990 par l'étude Locus¹.

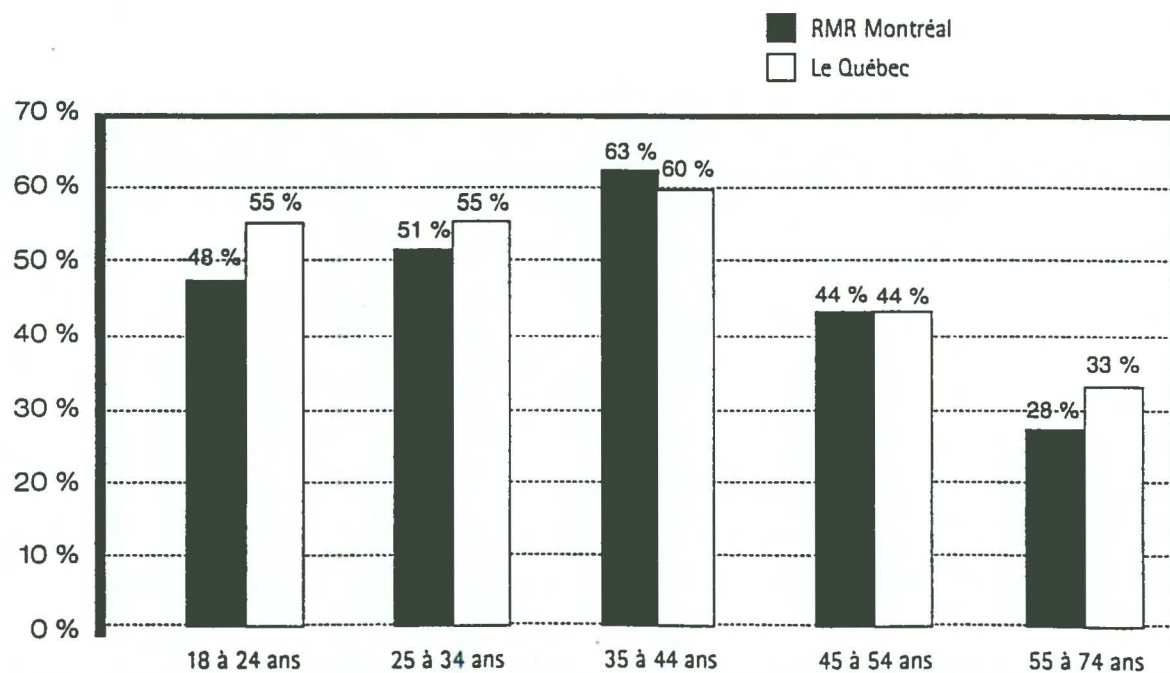
L'incidence des cyclistes est plus importante en périphérie que sur l'île de Montréal. Dans les couronnes nord et sud, 93 % des répondants disent avoir fait du vélo dans leur vie et 59 % des personnes âgées de 6 à 74 ans en ont fait dans les 12 mois précédant l'enquête.

Chez les adultes (18-74 ans), plusieurs facteurs socio-démographiques ont une influence sur la pratique du vélo. Plus d'hommes (51 %) que de femmes (45 %) se sont adonnés à cette activité au cours des douze mois précédents l'enquête et la pratique du vélo augmente aussi avec les revenus et la scolarité. Le taux d'incidence atteint 59 % lorsque le revenu dépasse le seuil de 60 000\$ par année et 52 % chez les personnes détenant un diplôme universitaire. De même, la présence d'enfants dans le ménage influence positivement la pratique du vélo puisque deux parents sur trois sont des cyclistes.

On constate également que la pratique du vélo atteint un sommet de 63 % chez les 35-44 ans pour ensuite diminuer avec l'âge (Figure 1).

¹ Étude sur la clientèle vélo de Montréal, Locus Loisir/Ville de Montréal, 1990. En 1990, 47 % de la population de la Ville de Montréal âgée de 15 ans et plus est cycliste.

Figure 1 : Incidence des cyclistes par groupe d'âge



2.3

Habitudes des cyclistes et perceptions

2.3.1

Habitude d'utilisation du vélo

FRÉQUENCE

Plus du tiers (38 %) des résidants âgés de 6 à 74 ans de la région de Montréal sont des cyclistes réguliers (une fois ou plus par semaine) soit 1,2 million de personnes. Chez les adultes qui ont fait du vélo l'an dernier, 8,4 % (140 000 personnes) affirment même l'utiliser tous les jours. Cette proportion atteint 9,4 % pour les résidants de l'actuelle Ville de Montréal (avant fusions). Et 10 % chez les jeunes de 14 à 18 ans. Chez ceux qui utilisent le vélo comme mode de transport occasionnel, 83 % affirment sortir leur vélo plus d'une fois par semaine.

Chez les enfants, les trois quarts font au moins une sortie en vélo par semaine. Cette proportion est plus élevée (80 %) si les parents ont fait du vélo l'an dernier que si ils n'en ont pas fait (65 %).

DISTANCES PARCOURUES

La moitié des cyclistes peuvent se prononcer sur la distance hebdomadaire moyenne qu'ils parcourent. Ils estiment rouler en moyenne 38 kilomètres par semaine, distance qui est plus grande chez les hommes (42 km), les 45-54 ans (50 km). En moyenne, les cyclistes estiment faire 3,6 heures de vélo par semaine. La vitesse qui peut être déduite à partir de ces deux valeurs (38 km divisé par 3,6 h) est de 11 km/h, ce qui correspond à la vitesse moyenne estimée dans *L'état du vélo au Québec en 1995 et 1996*². Par ailleurs, près de la moitié des cyclistes peuvent se prononcer sur la distance globale qu'ils parcourent annuellement. Ils affirment faire en moyenne 765 kilomètres par année.

ÉVOLUTION DE LA PRATIQUE

Lorsqu'on les invite à comparer leur pratique du vélo avec leurs habitudes de 1995, 42 % des cyclistes affirment faire un plus grand nombre de sorties alors que 37 % affirment en faire moins. Cela se traduit par une augmentation de 5 % de la pratique nette perçue par les répondants. Quand on leur

demande d'évaluer leur utilisation du vélo en 2000 comparativement avec 1999, près de la moitié des cyclistes de la région (48 %) prétendent en avoir fait moins alors que 27 % affirment en avoir fait plus. Cette opposition entre les deux tendances se traduit par une diminution de 21 % de la pratique nette perçue. Le manque de temps (43 %) et la mauvaise température (29 %) sont les principales raisons fournies pour expliquer cette diminution de l'utilisation du vélo entre 1999 et 2000.

MOMENT DE LA PRATIQUE

La saison de vélo à Montréal débute en avril pour la moitié des cyclistes (53 %) et 46 % des cyclistes utilisent encore leur vélo en octobre ou novembre. Environ 7 % des cyclistes affirment être des adeptes réguliers du vélo d'hiver (entre décembre et mars). Cette proportion grandit lorsqu'on se rapproche du centre (île de Montréal 9 %) et est nettement plus élevée que dans l'étude Locus de 1990 (moins de 5 % des cyclistes).

Par ailleurs, la pratique se répartit à peu près également entre la semaine et la fin de semaine. En effet, sur dix sorties, 5,2 ont lieu en fin de semaine et 4,8 pendant la semaine. La plupart des cyclistes (69 %) affirment faire du vélo au cours de ces deux périodes, alors que 23 % en font exclusivement les fins de semaine et 8 % uniquement la semaine.

Enfin, la pratique du vélo est principalement une activité diurne. Moins du tiers des cyclistes interrogés (29 %) utilisent leur vélo après le coucher du soleil. Les cyclistes du groupe d'âge 18-24 (48 %) roulent plus souvent une fois l'obscurité venue.

TYPE DE PRATIQUE

Les cyclistes de la région de Montréal disent utiliser leur vélo à des fins exclusivement récréatives dans une proportion de 79 %. Pour 8 % des cyclistes, le vélo est le principal moyen

² Voir *Enquête Descarie et complices, 1995* dans le tome II de *L'état du vélo au Québec en 1995 et 1996*. L'annexe 3 de l'*Enquête* porte sur la vitesse moyenne de déplacement des cyclistes et conclut qu'elle peut être estimée à 12 kilomètres heure en milieu urbain (pistes cyclables et rues), de même que sur les sentiers et routes de montagne.

Tableau 2 : Répartition quotidienne, hebdomadaire et saisonnière de la pratique

	RMR Montréal	Le Québec
MOMENT DE LA PRATIQUE		
Jamais après le coucher du soleil	71 %	73 %
Toujours la semaine	8 %	12 %
Toujours la fin de semaine	22 %	24 %
SAISON DE LA PRATIQUE		
Octobre et novembre	46 %	43 %
Décembre à mars	7 %	5 %
Avril	53 %	52 %

de transport de mai à septembre. Si on ajoute à cela ceux qui l'utilisent occasionnellement à cette fin, c'est 20 % des cyclistes (240 000 personnes, soit 10 % des adultes) qui utilisent leur vélo, occasionnellement ou sur une base régulière, comme moyen de transport. Ce type d'utilisation est plus répandu chez les jeunes de 18 à 24 ans (35 %) et limité chez les cyclistes de 55 ans ou plus (8 %). Si l'on compare ces résultats avec les données recueillies pour l'ensemble du Québec, le taux d'utilisation du vélo comme moyen de transport principal sur le territoire de la RMR de Montréal est comparable. Par contre, la pratique du vélo utilitaire est plus élevée sur le territoire de l'île de Montréal (25 %) et encore plus sur le territoire de l'actuelle Ville de Montréal (avant fusions) (29 %). On peut supposer que cette proportion augmente encore dans les quartiers centraux. Les 35 à 44 ans de l'île de Montréal se démarquent des personnes du même groupe d'âge de la région et du Québec parce qu'ils sont plus nombreux à pratiquer le vélo à des fins utilitaires (26 % comparativement à 16 % et

15 %).

Inversement, un plus grand nombre de personnes de la périphérie disent utiliser leur vélo à des fins de promenade seulement.

Par ailleurs, le vélo se classe au quatrième rang des moyens de transport utilisés pour les déplacements de plus de 300 mètres effectués la veille de l'entrevue (Tableau 3). Un cycliste sur cinq a effectué un déplacement à vélo, ce qui permet d'estimer que près de 240 000 résidents de la région de Montréal ont effectué un déplacement en vélo la veille de l'entrevue.

Enfin, le vélo est utilisé par un nombre restreint d'enfants (4 %) pour se rendre à l'école (Figure 3).

Utilisation au travail

À la fin du XIXe siècle, le vélo a été consacré véhicule de fonction pour de nombreuses tâches nécessitant des déplacements rapides ou le transport de lourdes charges. Il donnait une nouvelle mobilité à ceux qui déambulaient autrefois à

Figure 2 : Le vélo moyen de transport

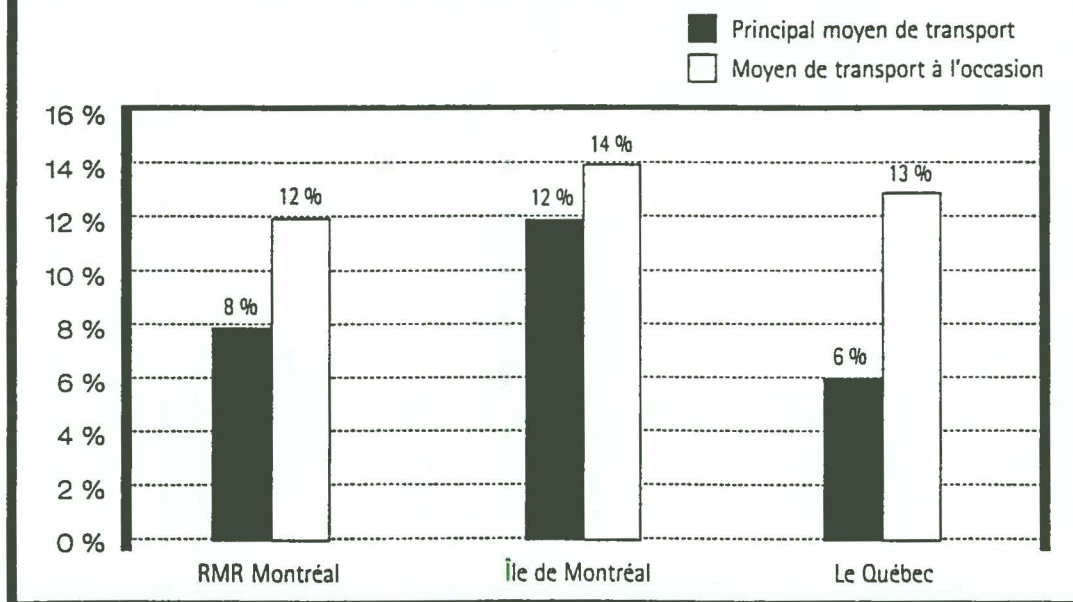


Tableau 3 : **Le vélo dans le choix modal**

MOYENS DE TRANSPORT	% de la population
Marche	73 %
Voiture	71 %
Transport en commun	20 %
Vélo	10 %
Taxi	4 %

ped, entre autres les facteurs, les policiers et les livreurs. Au XXe siècle le vélo a peu à peu cédé la place à l'automobile. Dans un curieux revirement de situation, la congestion automobile a récemment redonné à la bicyclette ses lettres de noblesse pour des fonctions telles que la police et les messageries. Par ailleurs, des tricycles de transport sont utilisés pour des fonctions variées, autant dans des parcs et lieux publics qu'à l'intérieur d'institutions ou d'usines.

POLICIERS:

Le développement du vélo de montagne à la fin des années 1970 a produit un véhicule tout-terrain adapté aux besoins de mobilité des policiers. Il leur permet tout autant de patrouiller des endroits peu accessibles, tels les sentiers des grands parcs urbains, que de se faufiler dans la congestion automobile. Le vélo favorise un contact plus étroit des patrouilleurs avec la population, tout en permettant une surveillance discrète et une intervention silencieuse et rapide sur les scènes de crimes.

Au Québec, 14 des 25 plus grands corps policiers effectuent des patrouilles à vélo. Desservant une population de 3 millions de personnes, ils affectent 111 policiers à cette

patrouille, soit un peu plus de 3 % de leurs effectifs. A lui seul, le SPCUM compte 66 policiers à vélo répartis dans 23 des 49 postes de quartiers. En général, l'accent est mis sur des patrouilles de type communautaire et préventif, notamment dans les parcs. Certains policiers effectuent des patrouilles régulières, comme plusieurs de leurs confrères américains.

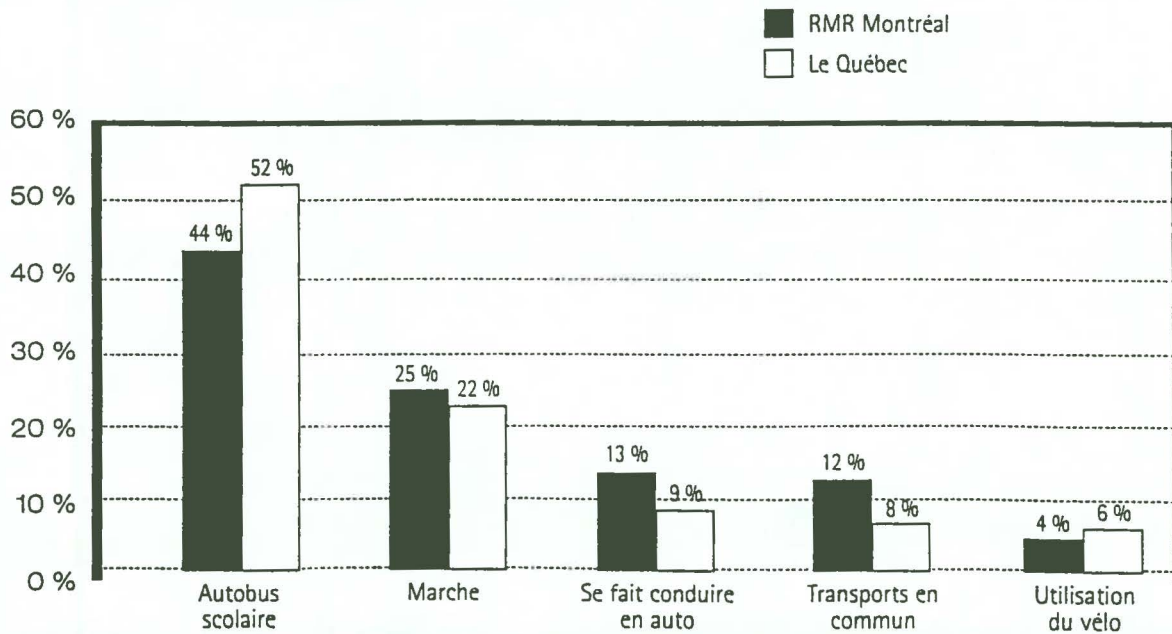
AGENTS DE STATIONNEMENT:

Depuis l'automne 1995, la ville de Montréal dispose de 15 vélos de fonction pour ses agents de stationnement. Les vélos sont utilisés pour la patrouille des rues du centre-ville et du Plateau-Mont-Royal. En plus de distribuer des contraventions aux voitures stationnées en infraction, les agents à vélo sont formés pour répondre aux demandes de renseignements que leur adressent les touristes.

COURRIERS À VÉLO:

Dans de nombreuses métropoles occidentales, les services privés de messagerie utilisent le vélo pour répondre à des exigences de rapidité dans un contexte de congestion routière chronique. La livraison du courrier à vélo n'est pas un

Figure 3 : **Choix modal chez les enfants pour aller à l'école**



phénomène nouveau. Les milliers de facteurs qui sillonnent les routes du Danemark et des Pays-Bas perpétuent un usage qui remonte au XIX^e siècle.

À Montréal, 23 compagnies emploient 130 courriers à vélo en été et une dizaine de moins en hiver. L'activité de messagerie à vélo remonte au début des années 1980 et est concentrée aux mains d'une dizaine de compagnies ayant 106 courriers à leur emploi. Travaillant presque exclusivement au centre-ville, les courriers effectuent en moyenne 35 livraisons par jour, pour un total d'un million de livraisons par année. Outre Montréal, une poignée de courriers œuvrent à Québec, alors que certaines compagnies d'Ottawa effectuent régulièrement des livraisons au centre-ville de Hull.

LIVREURS:

La présence de centaines d'épicerie de quartier, qui se sont peu à peu transformées en dépanneurs, a permis au tricycle de livraison de survivre jusqu'à nos jours. Selon un sondage effectué en 1995 auprès d'une cinquantaine de commerces de Montréal, le quart effectuaient la livraison à vélo. Bien qu'il n'y ait pas de données plus récentes disponibles, il semble que ce mode de livraison soit en régression. Toutefois, d'autres types de livraisons à vélo se sont développés au cours des dernières années. Par exemple, une boulangerie artisanale du quartier Hochelaga-Maisonneuve effectue une trentaine de livraison à vélo deux jours par semaine et le restaurant le Santropol a mis sur pied en 1995 une popote roulante dont les livraisons sont effectuées en vélo d'avril à novembre. De son côté, l'Éco-Quartier Plateau Mont-Royal a développé une remorque adaptée au transport des charges lourdes et encombrantes, qui est offerte en location dans cinq Éco-Quartier environnants. Enfin, un restaurant de la chaîne Saint-Hubert effectue chaque jour une trentaine de livraisons à vélo au centre-ville,

été comme hiver. Ce type de service pourrait connaître un certain développement si on se fie à l'exemple de New York, où une firme fabrique des vélos équipés d'une boîte isolée, pour la livraison des pizzas !

INSTITUTIONS ET INDUSTRIES:

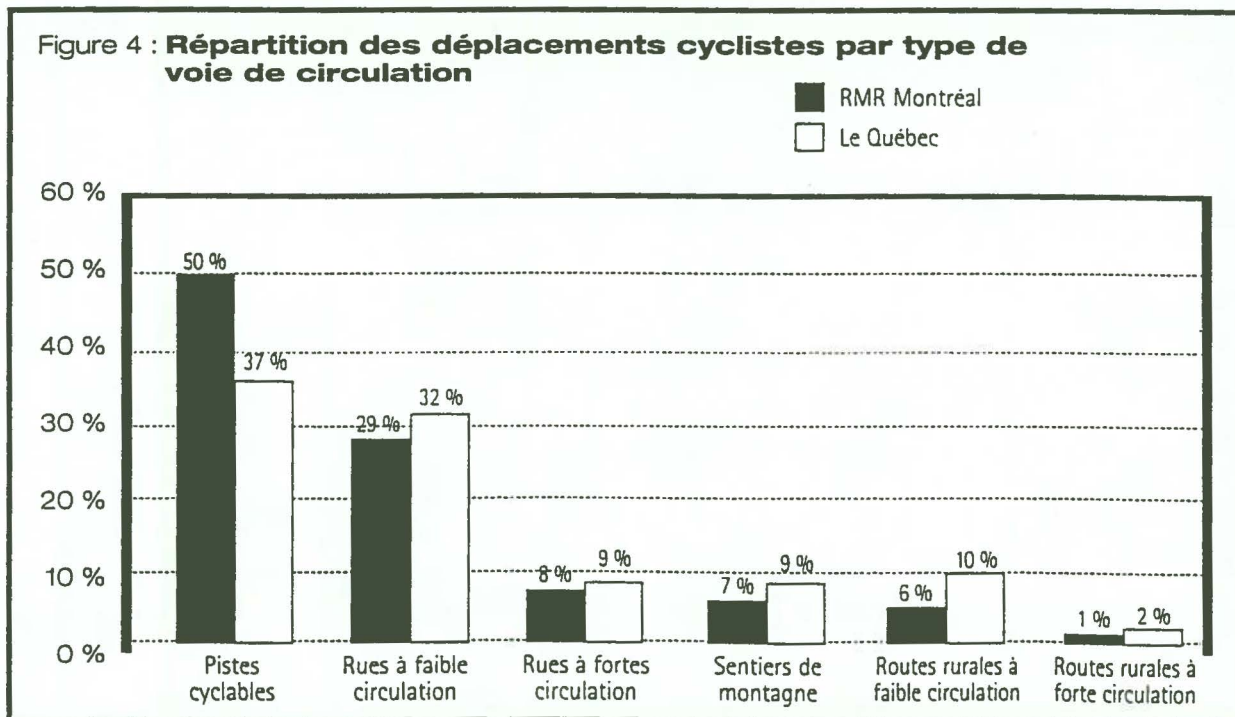
L'absence d'échappement toxique permet d'utiliser des tricycles à l'intérieur des édifices de certaines institutions et industries pour effectuer des livraisons de courrier, de pièces, etc. On en retrouve notamment dans les hôpitaux (à Montréal, l'hôpital Sacré-Cœur en utilise 15) et dans les industries de matières premières (alumineries et papeteries) et des équipements de transport. Les industries de pointe de Bell Hélicoptère, Bombardier-Canadair et Pratt Et Witney en utilisent respectivement 10, 25 et 30.

TRAVAUX PUBLICS:

Depuis plus de 20 ans deux municipalités de la métropole utilisent des tricycles pour des travaux de nettoyage et d'entretien paysager. À Outremont, six véhicules spécialement équipés sont utilisés par les balayeurs de rue. À Longueuil, une flotte de vingt tricycles est utilisée par les employés affectés à l'entretien des parcs et les gestionnaires de la ville pensent étendre leur usage à l'entretien de la signalisation routière. Ces tricycles ont l'avantage d'être silencieux et non polluants, contrairement aux aspirateurs motorisés de type Mad Vac utilisés sur les trottoirs de Montréal, qui en plus projettent un nuage de poussière à leur passage.

Voies utilisées

Les cyclistes effectuent plus de la moitié (57 %) de leurs déplacements sur des voies sans circulation automobile, (pistes cyclables et sentiers de montagne) et une proportion



importante (35 %) sur des rues ou des routes à faible circulation (Figure 4). Les cyclistes choisissent vraisemblablement ces voies pour le sentiment de confort et de sécurité qu'elles leur apportent. Le développement du réseau cyclable et des mesures d'apaisement de la circulation en milieu urbain sont donc de nature à encourager une utilisation accrue du vélo à Montréal.

Lorsqu'on leur demande sur quel type de voies de circulation les résidents de la Région de Montréal pratiquent le vélo, les personnes interrogées répondent fréquenter les pistes cyclables (82 % des cyclistes) et les rues à faible circulation (82 %). La fréquentation des pistes cyclables demeure plus élevée que pour l'ensemble des cyclistes québécois (82 % contre 71 %). Plus du tiers des répondants affirment emprunter des routes rurales à faible circulation, ce qui est un peu moins que le reste de la population du Québec et normal dans le contexte d'un territoire très urbanisé. La fréquentation des sentiers de montagne se situe à 36 % des cyclistes, ce qui est équivalent au taux rencontré ailleurs. Près du tiers de cyclistes se déplacent sur des rues à forte circulation (32 %).

2.3.2 - Perceptions sur la pratique du vélo

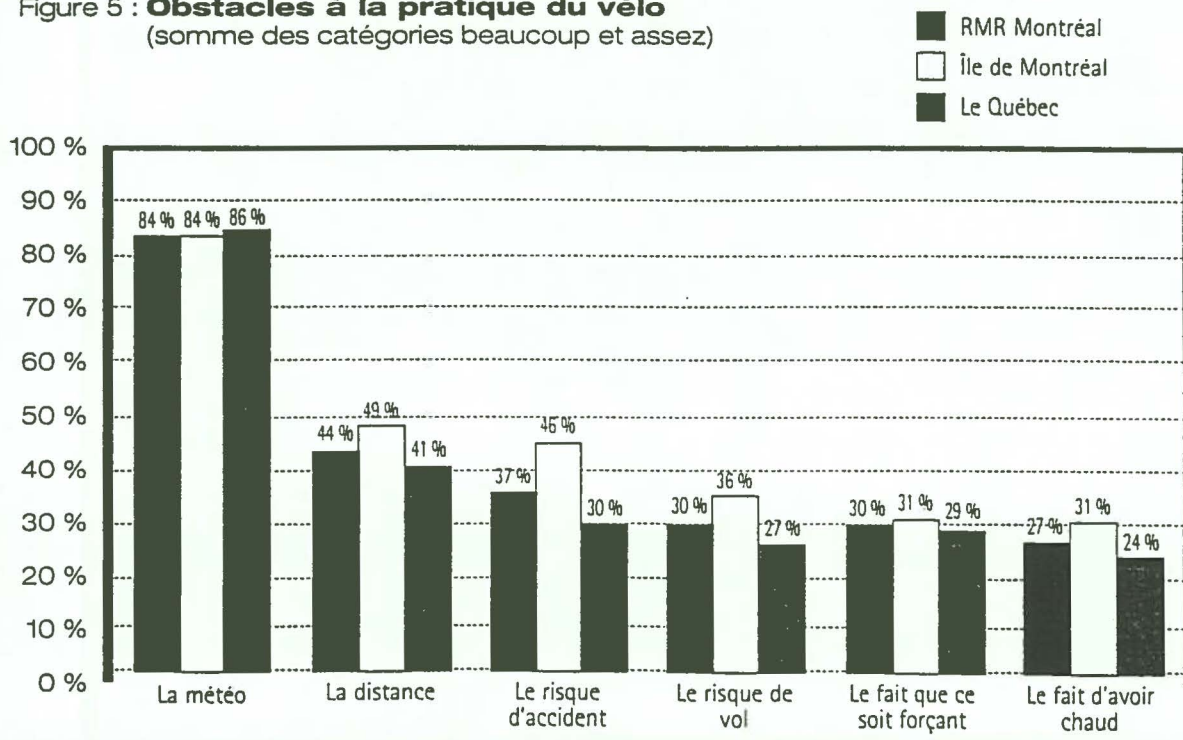
Plusieurs facteurs influencent la pratique du vélo et il est intéressant d'examiner quels sont les motivations ou les freins à cette pratique. Le simple plaisir de faire du vélo (96 %) et les bienfaits évidents que l'on en retire au plan de la santé (97 %) demeurent deux puissants facteurs de motivation. L'attrait de

la découverte de lieux jusqu'à maintenant inconnus amène 91 % des personnes à sortir le vélo du garage. Des aspects pratiques, comme l'économie de temps (62 %) ou bien l'économie d'argent (61 %) sont d'autres facteurs importants qui motivent les gens à faire du vélo.

Les mauvaises conditions climatiques constituent le principal obstacle à la pratique du vélo. Les facteurs liés à l'effort physique produisent également un impact négatif : distances trop longues (43 %), effort trop grand (30 %), risque d'avoir chaud (26 %). Les résidents de la région de Montréal craignent plus que les autres Québécois les risques d'accident (37 % contre 30 %). Ce taux atteint 46 % sur l'île de Montréal, ce qui est nettement plus élevé et dénote une perception négative de la sécurité à vélo. Par contre, seulement 29 % des cyclistes croient qu'il est de plus en plus dangereux de faire du vélo, perception plus répandue chez les non cyclistes (37 %). Le risque de vol décourage aussi la pratique du vélo pour un plus grand nombre de personnes dans la région de Montréal (30 %) que dans la région de Québec (20 %) par exemple. Cette proportion augmente à 36 % des répondants sur l'île de Montréal qui jugent que le risque de vol décourage la pratique du vélo. Le risque de vol est lié à la pratique du vélo utilitaire puisque c'est lors de ce type de déplacements que l'on doit laisser son vélo stationné.

Pour les nombreux avantages que les cyclistes et la communauté en retirent, la grande majorité des répondants (86 %) considèrent que la pratique du vélo doit être encouragée en milieu urbain. En plus des bienfaits physiques qui en découlent (98 %), la majorité des résidents de la région de Montréal estiment qu'une utilisation accrue du vélo contribuerait à réduire le niveau de pollution (85 %). Le vélo se

Figure 5 : **Obstacles à la pratique du vélo**
(somme des catégories beaucoup et assez)



positionne clairement pour la plus grande partie de la population comme une alternative non polluante au transport automobile. La majorité des répondants croit également qu'une utilisation accrue du vélo en milieu urbain aurait un impact positif sur le niveau de circulation (63 %). Encore ici, l'amélioration de la qualité de vie est perçue comme une conséquence de l'encouragement de la pratique du vélo.

Enfin, la majorité des répondants s'accordent sur le fait que le vélo est accessible à tous : seulement 14 % des cyclistes et 21 % des non cyclistes affirment qu'il faut être riche pour faire du vélo.

2.4

Cyclotourisme et activités cyclistes

De plus en plus, la pratique du vélo est associée aux activités de nature touristique. En 2000, 9 % des cyclistes interrogés ont fait du cyclotourisme (randonnée cycliste comportant une ou plusieurs nuits à l'extérieur du domicile). On dénombre donc plus de 90 000 cyclotouristes sur le territoire de la région de Montréal. Par ailleurs, 15 % des cyclistes ont effectué au moins une sortie à vélo au cours d'autres voyages comportant au moins une nuit à l'extérieur de la maison.

Au total, 22 % des cyclistes de la région de Montréal. (soit 260 000 personnes) ont fait l'un ou l'autre type de tourisme à vélo en 2000.

2.4.1

Notoriété des itinéraires cyclables

Que ce soit pour une randonnée de plusieurs jours ou pour un voyage qui comporte une sortie à vélo, la notoriété des pistes cyclables est un des principaux critères des cyclotouristes dans le choix d'une destination.

La notoriété d'une piste varie en fonction de plusieurs facteurs : le nombre d'années d'existence, la couverture médiatique ayant entouré l'ouverture, la promotion et de la mise en marché et enfin la proximité géographique. La notoriété spontanée³ du réseau cyclable de l'île de Montréal est de 18 %, soit du même

Tableau 4 : **Cyclotourisme et voyages avec sortie à vélo**

	RMR Montréal	Le Québec
CYCLOTOURISME		
Incidence chez les cyclistes	9 %	8 %
VOYAGES AVEC SORTIE À VÉLO		
Incidence chez les cyclistes	15 %	16 %

Tableau 5 : **Notoriété spontanée des itinéraires cyclables**

	RMR Montréal	Le Québec
Réseau cyclable de Montréal	20 %	15 %
Le P'tit Train du Nord (Laurentides)	33 %	18 %
L'Estriade entre Granby et Waterloo	8 %	8 %
Le Canal de Chambly et la Montérégie	6 %	5 %
La Véloroute des Bleuets	4 %	7 %
Le Parc linéaire des Bois-Francis	3 %	3 %
Les Grandes Fourches (Sherbrooke)	2 %	3 %
Le Corridor des Cheminots (Québec)	2 %	8 %
Le Petit Témis (Bas St-Laurent)	2 %	4 %
Le réseau de la Capitale Nationale (Hull)	1 %	3 %

ordre que celle du P'tit Train du Nord. Ce réseau montréalais englobe de nombreuses pistes, piste des berges, du canal Lachine, axe Nord-Sud, etc.

Comme on peut s'y attendre, les cyclistes de la région de Montréal connaissent mieux l'Estriade, la Montérégiade et le canal de Chambly que l'ensemble des cyclistes du Québec, alors qu'ils sont moins familiers avec les pistes des régions plus éloignées de la métropole comme le Corridor des Cheminots ou la Véloroute des Bleuets.

2.4.2

Fréquentation des itinéraires cyclables

Près du tiers des cyclistes de la région (29 %) a déjà utilisé le réseau cyclable de l'île de Montréal, ce qui représente plus de 350 000 personnes. Ce vaste réseau a également été fréquenté par 17 % de l'ensemble des cyclistes du Québec.

2.4.3

La Route verte³

Le développement d'équipements collectifs qui permettent une pratique agréable et sécuritaire du vélo est également important. La Route verte est un projet qui propose l'aménagement d'un itinéraire cyclable de plus de 4 300 kilomètres afin de relier différentes régions du Québec. Le quart des résidents de la région de Montréal connaissent déjà ce projet. Le taux de notoriété de la Route verte passe à 32 % chez les cyclistes. Lorsque le projet leur est décrit sommairement, 78 % des répondants se disent favorables à un tel développement. Ce taux de réponse est identique à ce qui est constaté pour l'ensemble de la population québécoise. Une forte majorité de répondants (84 %) y voient une manière agréable de découvrir le Québec, six personnes sur dix croient que ce projet incitera les Québécois (62 %) et des étrangers (62 %) à prendre des vacances au Québec.

2.4.4

Activités cyclistes

Les randonnées populaires portent bien leur nom. Selon un inventaire effectué dans le cadre de la présente étude⁴, en 2000, les 13 randonnées organisées dans la région de Montréal ont attiré près de 70 000 cyclistes qui ont parcouru 3,5 millions de kilomètres ! Fait remarquable, ces randonnées en étaient en moyenne à leur neuvième édition. Les 7 plus importantes ont attiré chacune plus de 3 000 participants. Parmi toutes ces sorties de groupe, il est difficile de ne pas mentionner le Tour de l'île, qui a vu défiler depuis sa création plus d'un demi million de participants, de même que le Tour des enfants, qui attire chaque année depuis 1992 une dizaine de milliers de jeunes cyclistes.

Ces succès s'expliquent. Si on la compare à des sports individuels tels la natation ou le golf, ou encore à des sports d'équipe tels le hockey, le basketball, le volleyball ou le baseball, la pratique du vélo apparaît libre de plusieurs contraintes qui entravent l'exercice des sports cités. Cette liberté de mouvement (il ne faut ni équipement particulier, ni partenaire(s), ni horaire précis, etc.) fait de la pratique du vélo une activité éminemment populaire, praticable en tout temps, en tout lieu, à tout âge et accessible à tous les budgets.

La région de Montréal compte une vingtaine de clubs cyclistes regroupant 2 700 membres. Ces clubs organisent en moyenne plus d'une trentaine de sorties par saison, sur des distances variant généralement entre 30 et 100 kilomètres. Si on suppose une participation de 33 % des membres, ceux-ci parcourent globalement 3,5 millions de kilomètres chaque année, soit l'équivalent de 175 000 heures d'activité physique soutenue ! Le phénomène des clubs est très développé pour une activité qui peut être pratiquée librement sur le réseau routier et sur plus de 1 000 kilomètres de voies cyclables dans la région.

³ La notoriété spontanée est celle obtenue sans aide, c'est à dire que le répondant nomme spontanément la piste lorsqu'on lui demande s'il en connaît une.

⁴ Les informations ont été obtenues auprès des organisateurs des randonnées répertoriées dans le Répertoire des activités cyclistes 2000, publié par les Éditions Tricycle et des randonnées pour lesquelles des dépliants étaient disponibles à l'été 2000 à la Maison des cyclistes et dans d'autres établissements offrant des services aux cyclistes.

Tableau 6 : Fréquentation des itinéraires cyclables

	Cyclistes RMR Montréal	Cyclistes Le Québec
Réseau cyclable de Montréal	29 %	17 %
Le P'tit train du Nord - Laurentides	13 %	9 %
Le Canal de Chambly, Montérégiade	8 %	5 %
L'Estriade entre Granby et Waterloo	4 %	4 %
Le Petit Témis - Bas Saint-Laurent	2 %	2 %
Le Corridor des Cheminots (Québec)	1 %	5 %
La Vélo route des Bleuets	1 %	3 %
Le réseau de la Capitale Nationale (Hull)	1 %	2 %
Les Grandes Fourches (Sherbrooke)	1 %	2 %
Le Parc linéaire des Bois-Francis	1 %	1 %

2.5

La sécurité à vélo

Différents éléments participent à la sécurité à vélo. Individuellement, le cycliste peut se munir d'accessoires de sécurité, alors que collectivement un éventail de mesures peuvent être prises afin d'assurer la sécurité des cyclistes, autant sur les pistes cyclables que sur le réseau routier.

Fait encourageant, selon les données de la Société de l'assurance automobile du Québec, le nombre de victimes cyclistes sur la route est en régression depuis 1988 sur l'île de Montréal, tout comme dans le reste du Québec. En fait, le nombre annuel de victimes⁵ sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal a diminué de 30 % au cours de cette période, passant de 1250 à 878.

On note également que, parmi tous les usagers de la route au Québec, les cyclistes présentent la meilleure amélioration du bilan routier depuis 1988. Il est remarquable que pendant

cette période, le parc de vélos ait plus que doublé, le nombre de cyclistes assidus ait augmenté presque de moitié et que le kilométrage automobile total ait doublé. On peut attribuer, cette amélioration importante de la sécurité des cyclistes d'une part à la criminalisation de la conduite en état d'ébriété, à partir de 1985 et, dans une moindre mesure, à l'ajout de certains équipements de sécurité sur les voitures et les vélos, d'autre part au fait que la longueur du réseau cyclable a quintuplé pendant cette période.

⁵ Par victime, on entend toute personne ayant subi des blessures légères, graves ou mortelles dans un accident impliquant au moins un véhicule à moteur.

Figure 6 : **Victimes cyclistes à Montréal 1988-2000**

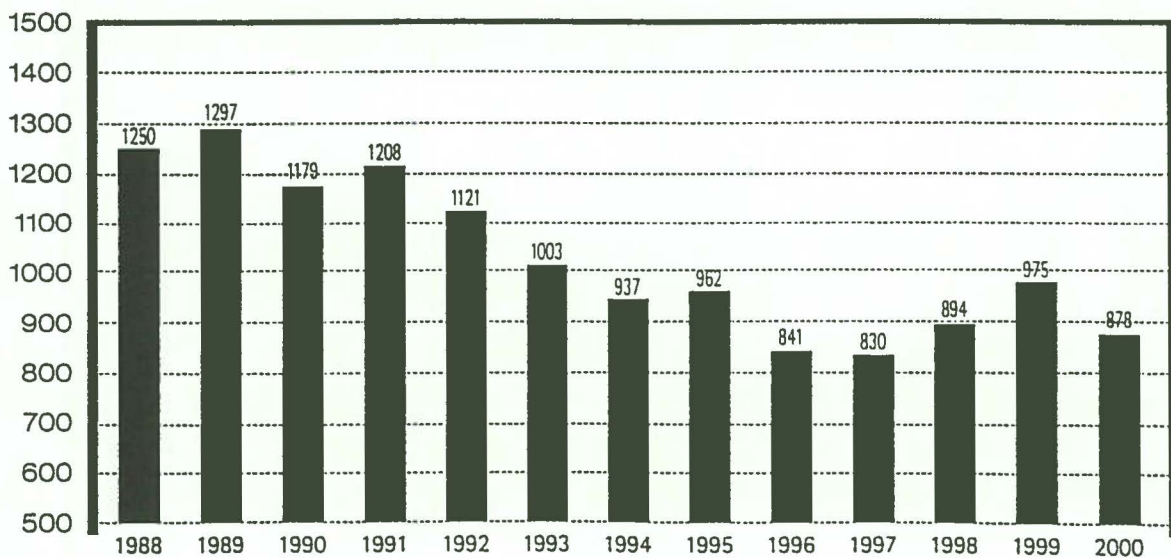


Tableau 7 : **Possession d'équipements de sécurité**

	RMR Montréal	Le Québec
Réflecteurs avant et arrière	90 %	89 %
Lumières à batteries à l'avant	16 %	14 %
Feu rouge à l'arrière	14 %	14 %

Tableau 8 : **Port du casque de vélo**

	RMR Montréal	Le Québec
Propriétaires de vélo qui possèdent un casque	54 %	56 %
Nombre moyen de ports du casque sur 10 occasions	7,6	7,4
Taux net de port du casque	41 %	41 %

Tableau 9 : **Efficacité perçue de différentes mesures de sécurité**
(somme des catégories très efficace et assez efficace)

	RMR Montréal	Le Québec
Mise sur pied de réseaux de pistes cyclables	93 %	93 %
Éducation et sensibilisation des cyclistes	87 %	88 %
Éducation et sensibilisation des automobilistes	81 %	81 %
Port du casque de vélo	88 %	90 %
Réduire la vitesse automobile	63 %	63 %

2.5.1 Accessoires de sécurité

La grande majorité des vélos sont munis de réflecteurs à l'avant et à l'arrière, comme l'exige le *Code de la sécurité routière* pour circuler sur les chemins publics. Un cycliste sur six possède également un système d'éclairage actif : 16 % équipent leur vélo d'un phare avant et 14 % d'un feu rouge à l'arrière. Comme 29 % des cyclistes de la région circulent à la noirceur, près de la moitié d'entre eux contreviennent à la loi et roulent sans éclairage.

La moitié des propriétaires de vélo affirment posséder un casque. En moyenne, sur dix occasions, les propriétaires d'un casque le porteront huit fois. En multipliant le nombre de propriétaires de casques par le nombre moyen d'utilisation du casque sur dix occasions, on obtient un taux net de port du casque de 41 % pour l'ensemble des cyclistes de la région de Montréal. Ce taux est semblable au résultat pour l'ensemble du Québec (41 %), qui a connu un accroissement de 5 % depuis 1995.

Les données recueillies montrent que la grande majorité des enfants possède un casque de vélo (83 %), soit une augmentation majeure depuis 1995 (57 %). Le taux de possession du casque varie inversement en fonction de l'âge des enfants. Il est de 93 % chez ceux âgés de 6 à 9 ans, 88 % chez ceux âgés de 10 à 13 ans et 61 % chez les adolescents de 14 à 17 ans.

2.5.2 Mesures de sécurité

Au-delà des mesures qui peuvent être prises par le cycliste, la très grande majorité des répondants croient que des mesures d'aménagement et de sensibilisation peuvent contribuer à augmenter la sécurité de la pratique du vélo. L'aménagement de pistes cyclables est un moyen efficace d'augmenter le niveau de sécurité pour 93 % des personnes interrogées. Les mesures de sensibilisation et d'éducation des automobilistes (81 %) et des cyclistes (87 %) sont jugées efficaces ou très efficaces par plus de huit personnes sur dix et six personnes sur dix (63 %) croient qu'une réduction de la vitesse des automobiles donnerait des résultats. Ce dernier résultat parle avec éloquence de la sécurité et du confort qu'apporte une réduction de vitesse des autos et de la nécessité de poursuivre les efforts éducatifs et législatifs en vue d'en arriver à un partage harmonieux des voies publiques.

Le Réseau vélo métropolitain

3

3.1

Le concept

Lancé en 1998 par Vélo Québec, le Réseau vélo métropolitain vise à créer dans la grande région de Montréal un réseau cyclable d'envergure métropolitaine digne de la métropole du vélo qu'est devenue Montréal au fil des ans, combiné à une véritable complémentarité avec les transports publics. Ce réseau est une proposition de Vélo Québec aux différentes municipalités de la région métropolitaine. Le Réseau vélo métropolitain est un projet régional qui transcende les frontières municipales et qui doit, pour se réaliser, assurer la concertation entre les différentes juridictions territoriales.

Le schéma préliminaire proposé pour le Réseau vélo métropolitain comprend une dizaine de tracés couvrant l'ensemble de la région métropolitaine. Il doit raccorder les différentes parties dans un réseau continu et de haut calibre. Le Réseau vélo métropolitain doit relier les différents pôles d'attraction de la région métropolitaine, des pôles autant récréatifs qu'utilitaires. Il permettra d'effectuer le tour de la région et de la traverser en différents axes du nord au sud et d'est en ouest. Il reliera près d'une quarantaine d'équipements nationaux ou régionaux, tels les principaux parcs (provinciaux, fédéraux, municipaux), le centre-ville et ses institutions universitaires, les berges du Saint-Laurent, du Richelieu, celles de la rivière des Prairies, des Outaouais et des Mille-Îles, les rives du lac Saint-Louis, des Deux-Montagnes, des attraits indéniables comme le Jardin botanique, le vieux-moulin de Terrebonne et le fort historique de Chambly.

Ce réseau se veut un réseau supérieur auquel se grefferont les différents réseaux locaux. Il doit donc répondre à des normes de conception plus exigeantes que les réseaux locaux qui y seront raccordés.

Le réseau de voies cyclables de la région de Montréal est actuellement d'environ 1 000 km, dont 400 sont identifiés de niveau régional et font partie du Réseau vélo métropolitain. Celui-ci compterait à terme plus de 700 km de voies cyclables de calibre métropolitain. Près des deux tiers du réseau sont donc déjà réalisés. Les tronçons manquants devraient être la priorité pour les prochaines années, suivis de la mise à niveau des tronçons existants conçus comme desserte locale et potentiellement identifiés liaison régionale.

Une première évaluation des coûts nous permet de croire que la réalisation du schéma préliminaire est réalisable à l'in-

térieur d'une enveloppe de 20 millions de dollars, ce qui représente à peine 0,5 % du budget prévu au plan de transport de Montréal pour la période 2000-2010.

3.1.1

Le Réseau vélo métropolitain dans le contexte de la Route verte

La Route verte est un itinéraire cyclable qui doit traverser tout le Québec. Lancée par Vélo Québec en 1995, elle propose de grands axes nationaux qui relient les différentes parties du Québec entre elles. Le Réseau vélo métropolitain n'est pas le pendant montréalais de la Route verte bien que les deux itinéraires se rencontrent dans la région.

Trois des six axes de la Route verte se croisent dans la métropole. Ils se superposent au Réseau vélo métropolitain qui se ramifie en axes régionaux. La différence entre les deux repose dans l'échelle de planification : la Route verte traverse le Québec et répond à des impératifs de planification nationale alors que le Réseau vélo métropolitain répond à des impératifs régionaux.

3.2

Le vélo et le tourisme

La création d'un réseau continu ne permet pas uniquement de relier entre eux des sites d'intérêts. Le Réseau vélo métropolitain, c'est plus que la somme de ses parties. Les grands axes deviendront eux-mêmes des destinations recherchées, comme la piste du Canal de Lachine l'est déjà.

Le tourisme à vélo est devenu un outil de développement économique régional. Il constitue un levier intéressant pour les régions qui recherchent une nouvelle façon de mettre en valeur leur potentiel touristique.

La création et la mise en place d'un réseau cyclable créent généralement un engouement pour une municipalité ou une région. Sur le plan économique, les retombées d'un parcours cyclable s'avèrent également importantes.

L'achèvement des liens manquants et la mise en place de normes plus élevées pour certaines pistes existantes permettront aux différents axes du Réseau vélo métropolitain de devenir un produit touristique qui attirera des cyclistes de toute la région et même de l'extérieur.

3.3

Complémentarité vélo/transport en commun

La complémentarité entre le vélo et le transport en commun est un élément clé du Réseau vélo métropolitain. Cette intégration favorisera la mobilité des cyclistes aussi bien dans une perspective récréative qu'utilitaire et touristique.

Les services de transports collectifs et le vélo se complètent, permettant aux cyclistes de parcourir des distances plus grandes ou de contourner des obstacles infranchissables à vélo alors que les usagers des transports collectifs peuvent atteindre grâce au vélo des destinations non desservies.

Pour le cycliste récréatif, l'accès au transport collectif accroît grandement la gamme d'équipements (parcs, pistes cyclables, etc.) accessibles en vélo.

Pour le cycliste utilitaire, l'intermodalité vélo-transports en commun permet, d'une part, de desservir les territoires de faible densité (banlieues par exemple) et, d'autre part, de franchir des obstacles naturels ou humains (rivières, autoroutes, etc.) qui limitent les déplacements à vélo.

Enfin, pour le tourisme, l'accessibilité à vélo ou avec son vélo aux aéroports, gares et terminus d'autobus est une composante essentielle de l'accueil des cyclotouristes étrangers. Elle facilite par ailleurs les déplacements des cyclotouristes montréalais vers les autres régions du Québec.

Les interventions qu'il faut réaliser visent à offrir les services suivants :

RÉSEAUX URBAINS

- Accès aux stations de métro et de train de banlieue, de même qu'aux terminus d'autobus.
- Stationnement aux stations de métro et de train de banlieue, de même qu'aux terminus d'autobus.
- Accès au métro et au train de banlieue avec son vélo à partir de toutes les stations; accès à bord des autobus urbains qui franchissent des obstacles par des voies interdites aux cyclistes.

RÉSEAUX INTERURBAINS

- Accès aux aéroports, gares et terminus d'autobus.
- Stationnement-vélo de longue durée aux aéroports, gares et terminus d'autobus.
- Transport des vélos.

La plupart des interventions à réaliser relèvent de la juridiction provinciale ou municipale et sont peu coûteuses. Certaines nécessitent uniquement des changements aux politiques des organismes concernés.

Avancement du Réseau vélo métropolitain



Depuis le lancement du Réseau vélo métropolitain en 1998, plusieurs tronçons ont progressé.

Le Réseau vélo métropolitain compte dix « projets » qui pourraient se réaliser d'ici 2010. Ce sont les différents axes et liaisons qui font partie du schéma préliminaire :

1- Axe Trans-Îles; 2- Axe Mille-Îles; 3- Axe Tour de Laval; 4- Axe des Prairies; 5- Axe Fluvial; 6- Axe Ville-Marie; 7- Axe des Parcs; 8- Axe Montérégien; 9- Lien aéroport de Mirabel; 10- Lien aéroport de Dorval.

Dans les pages suivantes, les différents axes et liaisons sont décrits ainsi que leur état d'avancement.

Différents paramètres permettent de reconnaître les tronçons pouvant faire partie du Réseau vélo métropolitain. Ces tronçons respectent les critères de conception généralement reconnus, ils relient plusieurs municipalités ou équipements régionaux entre eux et favorisent le développement de réseaux locaux. De plus, le tracé s'inscrit dans le schéma préliminaire et est aussi direct que possible.

Sur les schémas qui accompagnent le texte, les tronçons sont classés en quatre catégories :

1. Existant

Des voies cyclables existantes répondant dans l'ensemble aux paramètres du Réseau vélo métropolitain (ce qui n'exclut pas la nécessité d'améliorations ponctuelles).

2. Existant à corriger

Des voies cyclables existantes auxquelles certaines améliorations devront être apportées pour les rendre de niveau métropolitain. Les améliorations peuvent concerner l'aménagement physique de la voie, sa signalisation ou son tracé.

3. En développement

Des voies cyclables en cours de planification dont le tracé est arrêté et dont l'échéancier de réalisation est disponible ou connu.

4. Tracé projeté :

Des voies cyclables proposées pour relier des sections existantes ou en développement et dont le tracé ou l'échéancier de réalisation n'est pas arrêté.

4.1

Couronne nord

Dans la couronne nord, le Réseau vélo métropolitain comporte deux axes en plus d'un lien avec l'aéroport de Mirabel.

4.1.1

Axe Trans-Îles

MUNICIPALITÉS TRAVERSÉES :

Saint-Jérôme, Saint-Antoine, Mirabel, Blainville, Sainte-Thérèse, Rosemère, Loraine, Bois-des-Fillion.

L'axe Trans-Îles, dans la couronne nord, permet de relier Saint-Jérôme à Laval (axe #2 de la Route verte).

Construit dans l'emprise de la voie ferrée du Canadien Pacifique entre Saint-Jérôme et Blainville, le parc linéaire des Basses-Laurentides est le prolongement de la piste du P'tit Train du Nord. Déjà en partie réalisé, ce tronçon devrait être terminé à l'été 2001.

Le tracé proposé se poursuit dans Sainte-Thérèse le long de la voie ferrée pendant 620 mètres pour ensuite traverser le

vieux Sainte-Thérèse. Le tracé rejoint la voie ferrée et la rivière aux Chiens à Rosemère. En empruntant tantôt les rives de la rivière aux Chiens, tantôt des terrains institutionnels et une emprise d'Hydro-Québec, le tracé rejoint la rivière des Mille-Îles et Lorraine. Il traverse ensuite le domaine Garth pour rejoindre Bois-des-Fillion à la hauteur du boulevard Adolphe-Chapleau.

Dans cette municipalité, le tracé le long du boulevard Adolphe-Chapleau et dans le parc du même nom a été réalisé à l'été 2000 jusqu'au pont Athanase-David qui mène à Laval. La piste sur le pont sera maintenue lors des travaux d'élargissement qu'entreprendra prochainement le ministère des Transports.

4.1.2

Axe Mille-Îles

MUNICIPALITÉS TRAVERSÉES :

Saint-Placide, Oka paroisse, Oka village, Pointe-Calumet,

Tableau 10 : État d'avancement du réseau, couronne nord

	réalisé	% réalisé	en travaux	projeté	Chaînon manquant	km
Axe Mille-Îles	62.53	60 %	13.8	28.7	Saint-Placide-Oka	20.1
					Boisbriand-Rosemère	2.1
					Lorraine	0.8
					Lachenaie-Terrebonne	0.3
					Lachenaie-Charlemagne	2.9
					Charlemagne	1.2
Axe Trans-Îles	16.05	69 %	7	10.5	Blainville/Ste-Thérèse/Rosemère	10.5
Axe Fluvial	0	0 %	0	30.5	Répentigny	11.8
					Lavaltrie	2.4
					Saint-Antoine de Lavaltrie	5.8
					Saint-Sulpice	10.6
Liaison avec aéroport	0.0	0 %		4.0	Lien aéroport	4.0
TOTAL	78.6	49 %	20.8	73.7		

carte
couronne
nord

Réseau VELO métropolitain

**Schéma préliminaire
COURONNE NORD**



Québec
Ministère des
Affaires municipales
et de la Métropole

Aéroport international
de Montréal (Mirabel)

Saint-Jérôme
Saint-Antoine



En chantier
2001

En chantier
2001

En chantier
2001

AXES

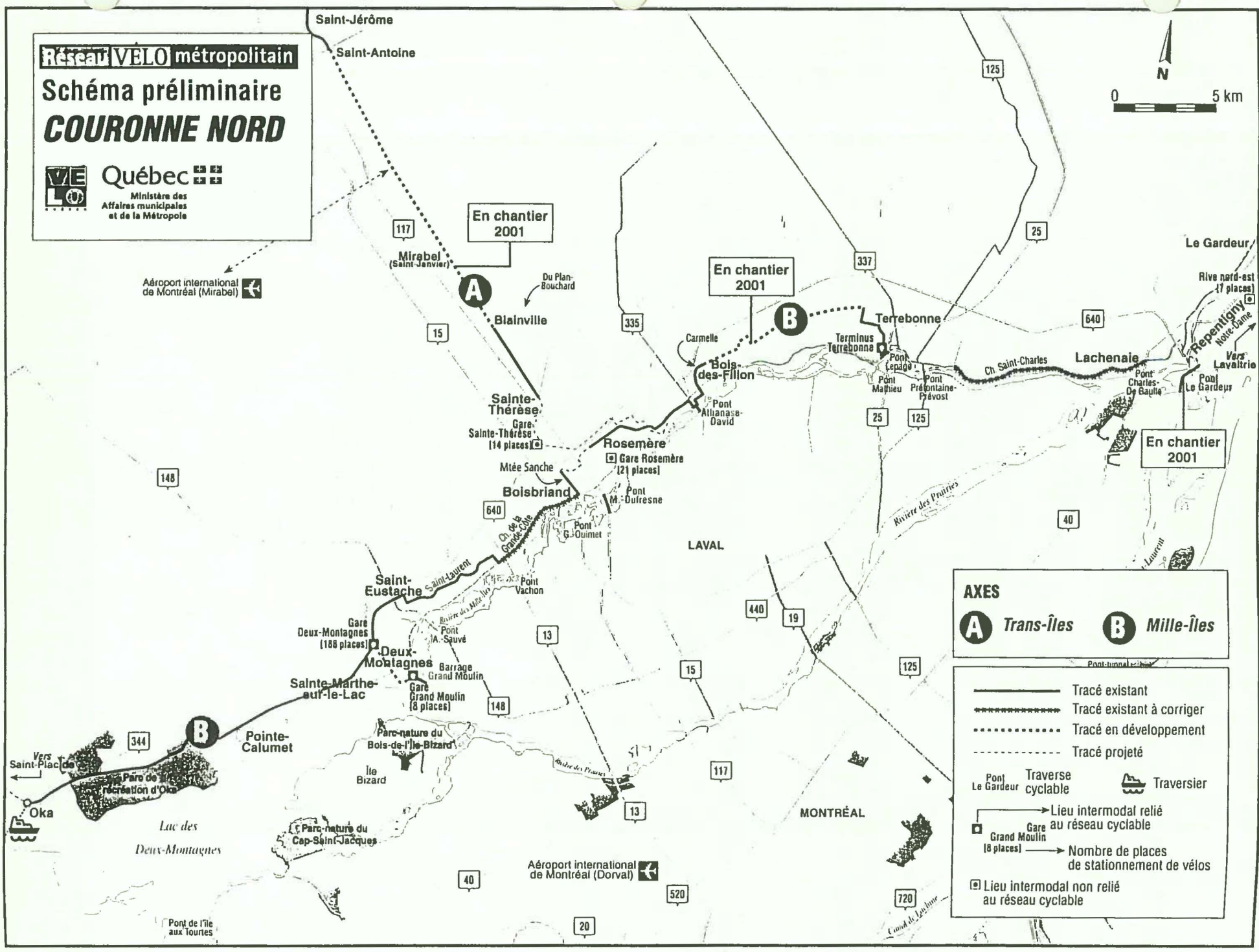
A Trans-Îles **B** Mille-Îles

— Tracé existant
 - - - - - Tracé existant à corriger
 Tracé en développement
 - - - - - Tracé projeté

Pont Le Gardeur cyclable Traverser

→ Lieu intermodal relié au réseau cyclable
 □ Gare Grand Moulin (8 places) → Nombre de places de stationnement de vélos

□ Lieu intermodal non relié au réseau cyclable



Sainte-Marthe-sur-le-Lac, Deux-Montagnes, Saint-Eustache, Boisbriand, Rosemère, Lorraine, Bois-des-Filion, Terrebonne, Lachenaie, Charlemagne, Repentigny.

L'axe Mille-Îles s'étend de Saint-Placide, à l'ouest, à Repentigny, à l'est. Bien que réalisé à 58 %, le tracé est interrompu à plusieurs endroits. Certains des tronçons existants nécessitent des améliorations parfois importantes afin de répondre aux paramètres d'un réseau régional.

Entre Saint-Placide et Deux-Montagnes, l'axe Mille-Îles suit le même tracé que le tronçon #1 de la Route verte. La section à l'ouest du village d'Oka, longue de 20 km, sera constituée d'accotements asphaltés le long de la route 344.

Le tracé emprunte ensuite la piste La Vagabonde jusqu'au boulevard Deux-Montagnes, desservant ainsi la gare de Deux-Montagnes. Un lien vers la piste du barrage du Grand-Moulin, qui permet la traversée à Laval, est révisé par la municipalité.

Vers l'est, l'axe Mille-Îles traverse Deux-Montagnes et Saint-Eustache par une succession de rues. Le tracé est relativement direct et se rabat sur le chemin de la Grande-Côte à l'extrémité est de Saint-Eustache.

L'axe Mille-Îles traverse Boisbriand sur le chemin de la Grande-Côte. Un lien existe sur le boulevard Sanche, permettant de se raccorder à l'un des tracés possibles pour rejoindre Rosemère.

À Rosemère, le tracé le plus prometteur passe au sud de l'A-640, au nord du golf de Rosemère et rejoint les bandes cyclables du boulevard Roland-Durand. Il manque un peu plus de 3 km pour relier Boisbriand et Rosemère. Le tracé rejoint celui de l'axe Trans-Îles auquel il se superpose jusqu'au pont Athanase-David. Un lien entre le pont et la limite de Terrebonne est en place.

Les travaux pour la piste Trans-Terrebonne vont se poursuivre à l'été 2001. S'arrimant au boulevard Carmelle à Bois-des-Filion, la piste traversera un grand territoire non construit, par champs et boisés, jusqu'au boulevard des Seigneurs où elle rejoindra le réseau urbain. Le tracé passe à proximité du terminus Terrebonne du Conseil intermunicipal de transport des Moulins. La traversée devrait être complète jusqu'à Lachenaie pour la saison 2002.

Dans cette municipalité, un espace de 1,20 mètre de largeur est réservé aux cyclistes du côté sud du boulevard Saint-Charles. Cette voie cyclable à double sens, très étroite et non protégée de la circulation motorisée, ne répond pas aux critères de conception généralement admis. Hormis ce tracé, il manque 300 mètres pour rejoindre Terrebonne à l'ouest et 2,9 km pour rejoindre Charlemagne à l'est où seuls 600 mètres sont réalisés sur les 2 km nécessaires pour rejoindre l'axe Fluvial à Repentigny.

4.1.3

Axe Fluvial

MUNICIPALITÉS TRAVERSÉES :

Repentigny, Le Gardeur, L'Assomption, Saint-Sulpice, Saint-Antoine-de-Lavaltrie, Lavaltrie.

L'axe Fluvial sur la Rive-Nord n'est pas encore déterminé. Il traversera les MRC de l'Assomption et d'Autray sur le même tracé que la Route verte. Le tracé à l'étude longe la rivière L'Assomption puis emprunte la route 341 pour rejoindre le fleuve à Saint-Sulpice. De là, il suit la route 138 vers l'est.

4.1.4

Lien avec l'aéroport de Mirabel

Aucun lien n'existe pour permettre l'accès des cyclistes à l'aéroport, l'autoroute 50 étant la seule route menant à l'aérogare. Aéroports de Montréal (ADM) envisage la possibilité d'aménager une piste entre l'aérogare et le chemin Bélanger.

4.2

Laval

À Laval, le tracé comporte deux axes, dont un, l'axe Trans-Îles, est en cours de réalisation à l'été 2001 (axe #1 de la Route verte) et devrait être complété entièrement à l'automne.

4.2.1 Axe Trans-Îles

L'axe Trans-Îles relie le pont Athanase-David, sur la rivière des Mille-Îles, au pont ferroviaire du Canadien Pacifique sur la rivière des Prairies. Entièrement planifiée, cette piste est en cours de réalisation à l'été 2001. Sur la plus grande partie du parcours, la piste longera la voie ferrée du Canadien Pacifique.

4.2.2 Tour de Laval

Cette boucle, longue de 85 km, est réalisée à 51 % et permettra de faire le tour de l'île Jésus. Partant du barrage du Grand Moulins à l'ouest, où un lien existe avec la Rive-Nord, le tracé suit le boulevard Sainte-Rose sur la plus grande partie du parcours. Une section entre la rue P-E Borduas et le boulevard des Laurentides est à construire. Cette section à l'ouest de l'axe Trans-Îles est en cours de planification. Elle utilisera certaines sections existantes sur une dizaine de kilo-

mètres et de nouveaux tronçons seront construits sur plus de 8 km pour obtenir un tracé continu.

La section est, quant à elle, longue de 20 km jusqu'à la pointe de l'île, est entièrement à réaliser en accotements asphaltés sur le boulevard des Mille-Îles.

Le long de la rivière des Prairies, le tracé de 46 km est réalisé à 80 %. Entre le Centre de la nature et Chomedey, il existe un lien continu. Construit à diverses époques, ce tracé est très inégal et comporte de nombreux détours. Certaines sections ne nécessitent aucuns travaux tandis que pour d'autres, le tracé même devrait être revu pour le rendre plus direct. Un lien est ensuite à établir dans le corridor du chemin du Bord-de-l'Eau avant de rejoindre la gare de Sainte-Dorothée (ligne Montréal-Deux-Montagnes).

Le lien entre le chemin du Bord-de-l'Eau et le barrage du Grand-Moulin par la rue des Peupliers, qui permet de boucler le Tour de Laval, est existant.

Tableau 11 : État d'avancement du réseau, Laval

	réalisé	% réalisé	en travaux	projeté	Chaînon manquant	km
Axe Tour de Laval	43,2	51%	0	42,3	Barrage Grand moulin à Pont A-David	8,8
					Pont A-David à Pont Galipeau	11,6
					Pont Galipeau à Pointe Est	8,0
					Pointe Est à centre de la Nature	8,9
					Laval sur le lac à Ste-Dorothé	4,6
Axe Trans-îles	0,2	2 %	10,7	0		
TOTAL	43,5	55 %	10,7	42,3		

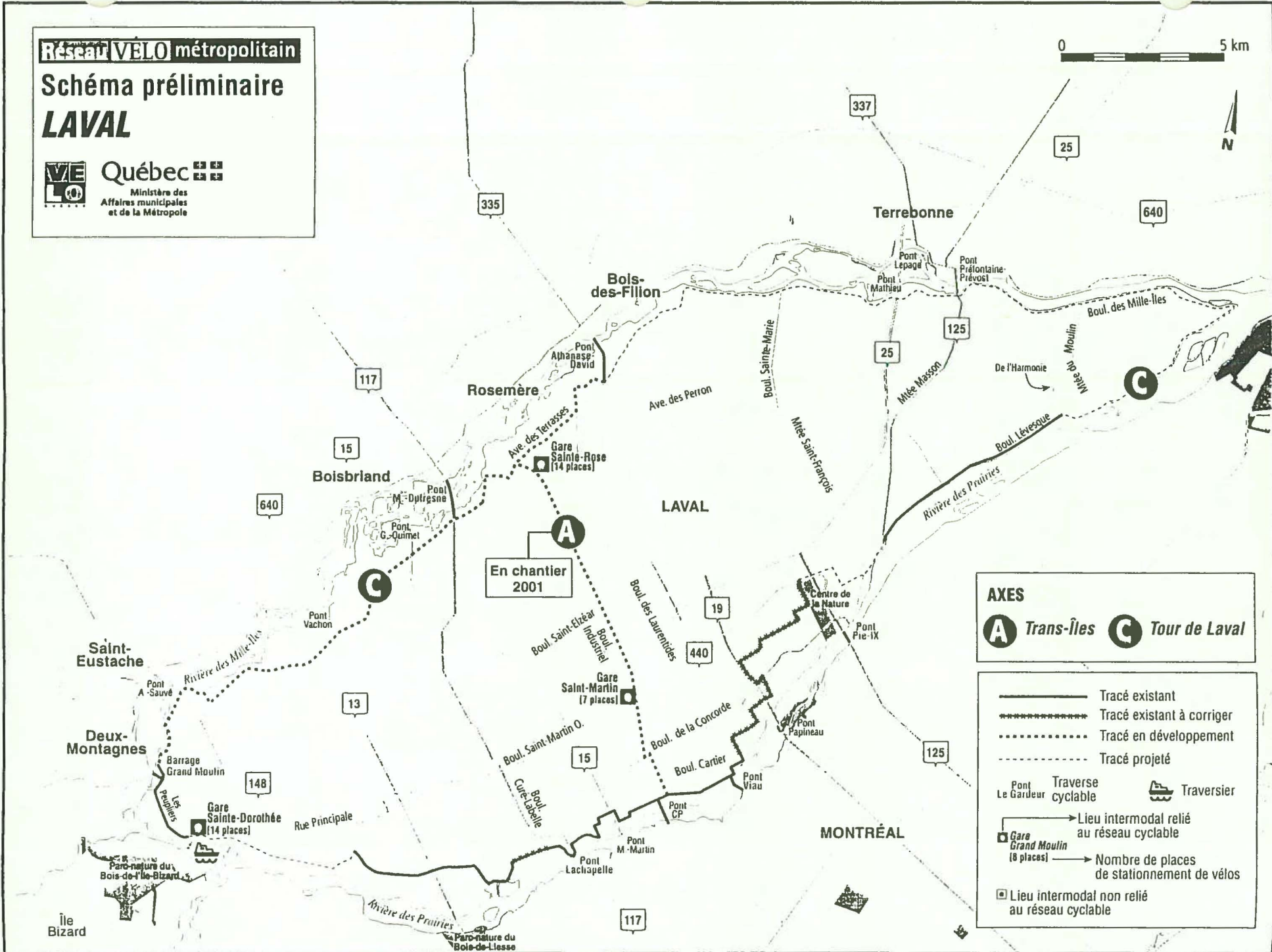
carte Laval

Réseau VELO métropolitain

**Schéma préliminaire
LAVAL**



Québec
Ministère des
Affaires municipales
et de la Métropole



AXES

A Trans-Îles **C** Tour de Laval

Tracé existant
 Tracé existant à corriger
 Tracé en développement
 Tracé projeté

Pont
 Pont Le Gardeur
 Traverse cyclable
 Traversier

Lieu intermodal relié au réseau cyclable
 Gare Grand Moulin (8 places) → Nombre de places de stationnement de vélos
 Lieu intermodal non relié au réseau cyclable

4.3

Île de Montréal

Cinq grands axes sillonnent l'île de Montréal. Ils sont tous partiellement réalisés. Le Réseau vélo métropolitain est tout de même réalisé à 80 % sur l'île.

Tableau 12 : État d'avancement du réseau, Montréal

	réalisé	% réalisé	en travaux	projeté	Chaînon manquant	km
Axe Trans-Îles	32,5	71 %	1,7	11,8	Boul Gouin à Clark, emprise CP	7,3
					Masson à N-D, emprise CP	4,5
Axe des Prairies	42,9	74 %	5,0	0	Ch. Senneville: intersection Grier à la limite de Senneville	0,2
					Ch. de l'Anse-à-l'Orme	2,4
					Servitude Hydro-Québec : limite Kirkland au ch. de l'Anse-à-l'Orme	0,6
					Chemin Senneville : limite Sainte-Anne-de-Bellevue à l'entrée du parc-nature Cap-St-Jacques	8,7
					Limite Pierrefonds au pont Jacques-Bizard	0,5
					Île Bizard	1,6
					Boul. Gouin : intersection 4e Avenue Nord à Le Boulevard	0,6
					Axe Fluvial	33,0
					Rue Sainte-Anne (Lakeshore) limite de Baie-d'Urfé à la 1ère entrée Collège MacDonald	0,2
					Chemin Lakeshore limite de Beaconsfield à limite de Saint-Anne-de-Bellevue	3,3
					Boulevard Beaconsfield : de Saint-Charles à Neveu coin ch. Lakeshore	2,5
					Chemin Lakeshore à Pointe-Claire	5,3
Axe des Parcs	16,0	60 %	0,0	10,8	Parc Maisonneuve à Rivière-des-Prairies	10,8
Axe Ville-Marie	2,9	30 %	0,0	6,8	Rue Victoria à la limite de Montréal-Ouest	3,4
					Maisonneuve, de Clarke à limite Montréal/Westmount	1,1
					boul. René-Lévesque : limite Westmount à la rue Berri	3,7
Liaison avec aéroport	0,0	0 %	0,0	0,0		
TOTAL	127,2	66 %	7,8	42,1		

4.3.1

Axe Trans-Îles

ARRONDISSEMENTS TRAVERSÉS :

Ahuntsic-Cartierville, Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, Rosemont-Petite-Patrie, Mercier-Hochelaga-Maison-neuve.

L'axe Trans-Îles rejoint l'île de Montréal par le pont ferroviaire du Canadien Pacifique. Le tracé prévu se ferait dans l'emprise de la voie ferrée du Canadien Pacifique et rejoindrait l'actuel Réseau vert qui va de la rue Clark à la rue Masson. Il manque 7 km à ce tronçon. Une première section, entre la rue Clark et le parc Jarry, doit être réalisée en 2002. Toujours en 2002, le Réseau vert serait prolongé au-delà de la rue Masson jusqu'à la rue Rachel. Également dans l'emprise de la voie ferrée, le tracé doit rejoindre la rue Notre-Dame. Il manque 4,2 km dans ce secteur. Le Réseau vert croise l'axe des Parcs à la hauteur de la rue Rachel.

Un tracé alternatif entièrement existant emprunte la piste du boulevard Gouin et l'axe Nord-Sud jusqu'au Vieux Port.

L'axe Trans-Îles se superpose à l'axe Fluvial dans le Vieux-Port. Deux tracés sont possibles pour traverser le fleuve. Le premier emprunte la piste de la Cité du Havre, puis l'île Notre-Dame pour rejoindre la passerelle du pont Victoria (aux écluses de Saint-Lambert). Le second rejoint l'île des Sœurs puis traverse sur l'estacade du pont Champlain et rejoint la piste de la digue de la voie maritime.

4.3.2

Axe Fluvial

MUNICIPALITÉS ET ARRONDISSEMENTS TRAVERSÉS :

Sainte-Anne-de-Bellevue, Baie-d'Urfé, Beaconsfield, Pointe-Claire, Dorval, Lachine, Verdun, Lasalle, Sud-Ouest, Ville-Marie, Plateau-Mont-Royal-Centre-Sud, Mercier-Hochelaga-Maison-neuve, Montréal-Est, Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles.

Le parcours de l'axe Fluvial est existant de Pointe-aux-Trembles à Dorval. Il est discontinu dans l'ouest de l'île.

Entre le pont Galipeau à Sainte-Anne-de-Bellevue et Beaconsfield, le tracé est inexistant sauf pour un tronçon de 1 km devant le Collège McDonald.

À Beaconsfield, deux tronçons totalisant 3,4 km existent. La section de 2,5 km entre les deux est en développement.

Le tracé probable se poursuit ensuite le long du chemin Lakeshore jusqu'à Lachine. Par la suite, l'essentiel du tracé est sur piste cyclable. Il ne manque qu'un court raccord de moins de 200 mètres, dont la réalisation pourrait avoir lieu à l'été 2001, près du musée de Lachine, pour rejoindre la piste des Berges. Celle-ci traverse Lasalle et Verdun. La liaison vers le Canal de Lachine par les rues Henri-Duhamel et d'Argenson est encore manquante, mais elle est en partie planifiée pour une réalisation à l'été 2001.

Le Canal de Lachine est intégré au Réseau vélo métropolitain, permettant un tracé alternatif ou une boucle avec la piste des Berges. Le tracé traverse ensuite le Vieux-Port et rejoint la rue Berri. L'axe Fluvial se poursuit sur l'actuelle piste le long du boulevard René-Lévesque qui se prolonge le long

de la rue Notre-Dame. Le ministère des Transports a d'importants projets de transformation de la rue Notre-Dame, qui comprennent le maintien et l'amélioration de la piste actuelle. Jusqu'à l'intersection avec la rue Sainte-Catherine, cette piste ne pose aucun problème sérieux. Ensuite, elle utilise le trottoir nord, puis le trottoir sud à partir de la rue Dikson, et ce jusqu'au tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine. Cette section n'est pas très attrayante et mériterait une importante remise aux normes. Dans le même secteur, un tracé alternatif est partiellement réalisé. Dans le corridor de la rue Souigny, entre la rue Dikson et l'A-25, le ministère des Transports a construit une piste. Celle-ci, quand elle sera raccordée à la rue Notre-Dame lors des travaux de réfection de cette dernière, permettra un tracé en site propre, se poursuivant au-delà de l'A-25, dans le corridor de la voie ferrée du Canadien National.

À l'est de l'A-25, le parc de la promenade Bellerive est un attrait majeur de l'est de Montréal. Actuellement, le parc est relié au réseau par la piste de la rue Notre-Dame. Si le tracé alternatif le long de la voie ferrée du Canadien National est retenu, un raccordement devra être prévu pour que le parc demeure relié au réseau. C'est d'autant plus important qu'on y retrouve le quai de la navette fluviale permettant de rejoindre l'île Charron et le parc des îles de Boucherville.

À l'est de la promenade Bellerive, le tracé actuel est très satisfaisant, sauf à son extrémité est. Dans Pointe-aux-Trembles, la section entre la 81^e avenue et le pont Legardeur fait partie des projets prioritaires de la Ville de Montréal.

Le pont Legardeur, actuellement en travaux, accueillera un trottoir élargi qui permettra aux cyclistes de rejoindre Repentigny.

4.3.3

Axe des Prairies

MUNICIPALITÉS ET ARRONDISSEMENTS TRAVERSÉS :

Sainte-Anne-de-Bellevue, Senneville, Kirkland, Sainte-Geneviève, Île-Bizard, Pierrefond, Dollard-des-Ormeaux, Roxboro, Saint-Laurent, Ahuntsic-Cartierville, Montréal-Nord, Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles.

Dans l'ouest de l'île, deux tracés sont proposés pour l'axe des Prairies. Le premier passe dans le corridor des boulevards Pierrefonds et Gouin et le second relie le parc nature du Bois-de-Liesse au parc nature de l'Anse-à-l'Orme, dans l'axe du boulevard Salaberry.

Entre le pont Galipeau et le parc nature du Cap Saint-Jacques, l'axe reste entièrement à réaliser. De l'entrée du parc vers l'est, le tracé est en chaussée désignée jusqu'au boulevard Pierrefond. Cette section devrait être retravaillée pour répondre aux critères du Réseau vélo métropolitain. Le long du boulevard Pierrefond, le tracé est réalisé. De l'extrémité est du boulevard jusqu'au parc nature du Bois-de-Liesse, le tracé est discontinu ou ne répond pas aux critères. Les municipalités disposent de très peu d'emprise le long du boulevard Gouin, ce qui complique les choses. La gare de Roxboro-Pierrefonds, qui se trouve à proximité de ce tronçon, n'est pas reliée au réseau.

Le tracé sud est entièrement complété à partir d'un point situé à 200 mètres du bois de l'Anse-à-l'Orme jusqu'au parc

carte île de Montréal

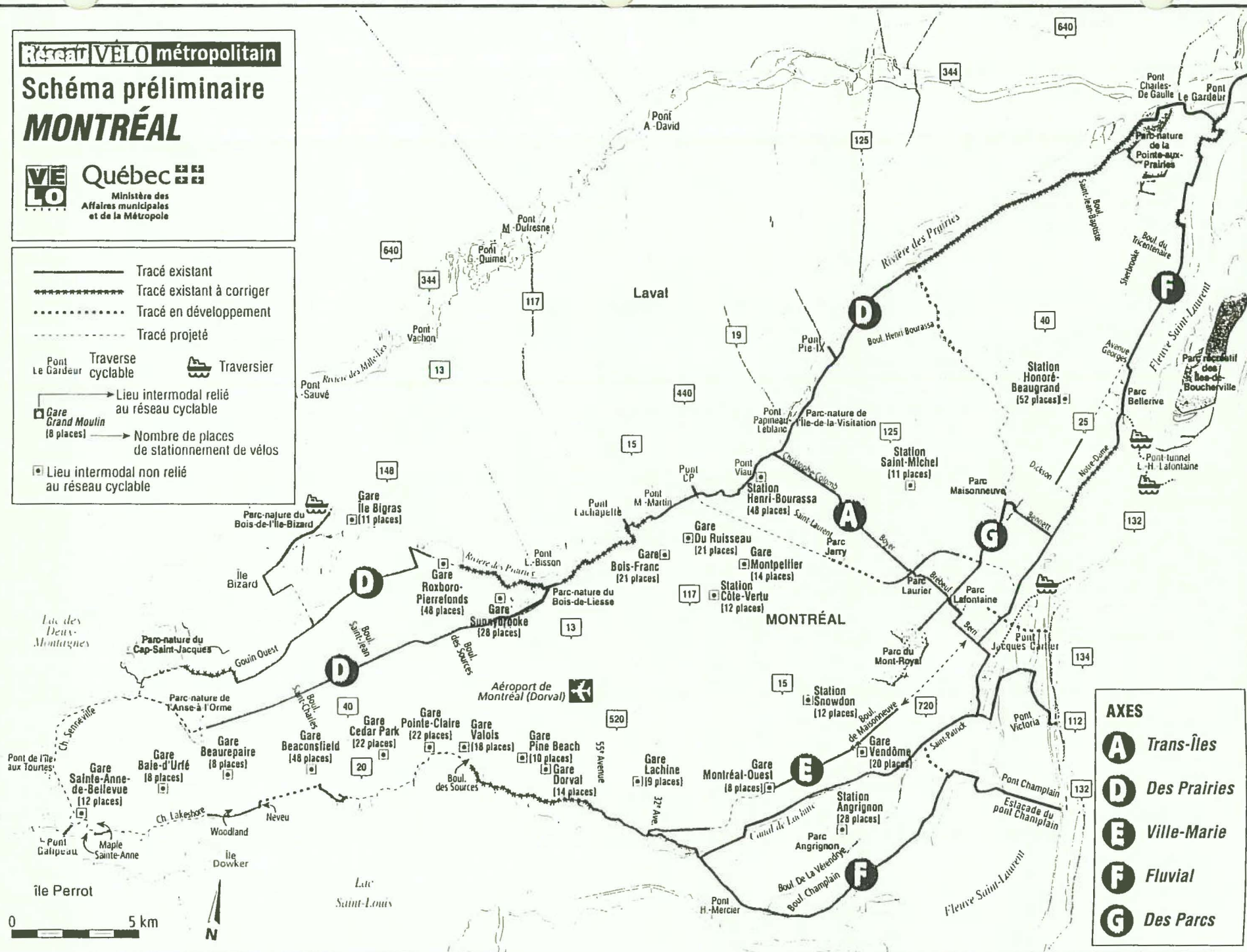
Réseau VELO métropolitain

Schéma préliminaire MONTRÉAL



Québec
Ministère des
Affaires municipales
et de la Métropole

- Tracé existant
 - - - - - Tracé existant à corriger
 - Tracé en développement
 - - - - - Tracé projeté
- Traverser cyclable
 Traversier
- Lieu intermodal relié au réseau cyclable
 Nombre de places de stationnement de vélos
 Lieu intermodal non relié au réseau cyclable



- ### AXES
- A** Trans-Îles
 - D** Des Prairies
 - E** Ville-Marie
 - F** Fluvial
 - G** Des Parcs



nature du Bois-de-Liesse, dans l'axe du boulevard Salaberry et de l'emprise d'Hydro-Québec. Le long du chemin de l'Anse-à-l'Orme jusqu'au chemin Senneville, le tracé reste à réaliser.

À l'est du parc nature du Bois-de-Liesse le tracé se poursuit en partie en chaussée désignée, en partie en bandes ou pistes cyclables. Les parties en chaussée désignée devraient être retravaillées pour répondre aux critères généralement admis.

Du pont Lachapelle à l'extrémité est de Pointe-aux-Trembles, le tracé est entièrement réalisé. À l'est de Montréal-Nord, la piste du boulevard Gouin est d'une qualité très inégale. De nombreux tronçons, construits sur le trottoir en raison du manque d'espace sur la chaussée, ne sont pas conformes aux critères de conception habituellement acceptés. Une section traverse le parc régional de la Rivière-des-Prairies. L'axe des Prairies rejoint l'axe Fluvial à proximité du pont Legardeur.

4.3.4 Axe des Parcs

MUNICIPALITÉS ET ARRONDISSEMENTS TRAVERSÉS :

Plateau-Mont-Royal-Centre-Sud, Rosemont-Petite-Patrie, Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Anjou, Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles.

L'axe des Parcs relie une dizaine de parcs entre le Mont-Royal et la rivière des Prairies. Réalisée en bordure de la rue Rachel entre le Mont-Royal et le parc Maisonneuve, la piste ne dévie de cette rue qu'aux abords de l'avenue Papineau. Là, un détour est imposé aux cyclistes, mais il est peu respecté et les cyclistes continuent leur chemin sur la chaussée. Le problème de configuration de l'intersection Rachel/Papineau reste donc entier. La piste se poursuit ensuite jusqu'au Jardin botanique.

Une extension de l'axe des Parcs permet de relier le Jardin Botanique et le parc Maisonneuve aux parcs Morgan et Champêtre, en bordure de la rue Notre-Dame.

À l'est du parc Maisonneuve, l'axe des Parcs reste à réaliser. Il utiliserait une succession de parcs et d'espaces non construits, d'abord derrière les pyramides olympiques, puis derrière l'hôpital Maisonneuve-Rosemont et en bordure du bois des pères Franciscains. Il traverserait ensuite l'intersection Lacordaire et Rosemont pour se poursuivre dans le parc Cabrini jusqu'à la rue Beaubien. Une courte section sur la rue Beaubien vers l'est permettrait de rejoindre le parc Félix-Leclerc. L'axe traverserait le parc, puis se prolongerait sur un remblais au nord de celui-ci. L'autoroute métropolitaine pourrait être traversée par une bretelle surdimensionnée dans l'axe de la rue Champ-d'Eau. L'axe pourrait se poursuivre le long de cette rue, traverser le parc Lucie-Bruneau et rejoindre le secteur d'Anjou-sur-le-Lac. De là, le tracé longerait le lac pour rejoindre le ruisseau de Montigny. Le passage requis pour traverser le boulevard Henri-Bourassa et la voie ferrée du Canadien National existe déjà. Le tracé se poursuivrait en site propre à la limite des terrains du collège Marie-Victorin puis de l'hôpital Rivière-des-Prairies, soit le long du ruisseau de Montigny ou dans l'emprise de la ligne à haute tension d'Hydro-Québec. Le tracé rejoindrait l'axe des Prairies à la hauteur du boulevard Gouin.

4.3.5 Axe Ville-Marie

MUNICIPALITÉS ET ARRONDISSEMENTS TRAVERSÉS :

Lachine, Montréal-Ouest, Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, Westmount, Ville-Marie.

L'axe Ville-Marie dessert le centre-ville de Montréal. Il doit traverser le centre des affaires d'est en ouest, offrant un accès encore inexistant au centre-ville. Il permettrait de plus aux résidents des quartiers de Notre-Dame-de-Grâce et Montréal-Ouest de rejoindre l'est de la ville par un accès sécuritaire et agréable, ce qui n'est pas possible en ce moment.

Commençant à la hauteur de la 32^e avenue à Lachine, l'axe Ville-Marie est construit sur une distance de 1,5 km le long de la rue Victoria. Le tracé pourrait rejoindre Montréal-Ouest en passant dans des emprises de voies ferrées et par la rue des Érables.

Par la suite, l'axe Ville-Marie est déjà existant en bordure du boulevard Maisonneuve jusqu'à la rue Clark. La piste dessert la station de métro Vendôme, point de correspondance entre le métro et le train de banlieue Montréal-Rigaud. Une courte section, entre la limite de Westmount et le boulevard Décarie, est en chaussée désignée et ne répond pas aux normes généralement admises.

Dans le centre-ville, le tracé reste à déterminer. Il doit relier Westmount à l'axe Trans-Îles sur la rue Berri sur plus de 3,5 km. L'importance de cet axe qui traverse le centre-ville est cruciale pour les déplacements utilitaires. L'axe du boulevard Maisonneuve constitue, pour l'instant, le scénario le plus prometteur.

4.3.6 Lien avec l'aéroport de Dorval

Aucun lien cyclable n'existe actuellement avec l'aéroport de Dorval, bien qu'il existe un itinéraire suggéré via le boulevard Fénélon, l'avenue Cardinal et la rue Albert-de-Niverville qui permet d'éviter l'échangeur Dorval. L'établissement d'un lien réel et permanent entre l'aérogare Dorval et l'axe Fluvial est à inscrire à l'agenda du Réseau vélo métropolitain.

4.4

Montréal

Trois axes sillonnent la Montérégie. L'un d'eux est spécifique à cette région : l'axe Montérégien, en bordure du fleuve. Les deux autres traversent la région de Montréal dans sa totalité. Il s'agit de l'axe Fluvial et de l'axe Trans-Îles

4.4.1 Axe Trans-Îles

MUNICIPALITÉS TRAVERSÉES :

Longueuil, Saint-Lambert, Saint-Hubert, Carignan, Chambly.

Le tracé de l'axe Trans-Îles se superpose à celui de l'axe #1 de la Route verte.

Deux tracés sont proposés pour cet axe, un long et un court. Le tracé long débute à la passerelle reliant la promenade René-Lévesque au réseau récréatif de Longueuil, à la hauteur des îlets Verts. En suivant le réseau récréatif, le tracé traverse le parc régional, la rue Adoncour, le boulevard Rolland-Therrien, le boulevard Julien-Lord et le boulevard Vauquelin. Ce tracé est complété.

Le tracé court longe le chemin Tiffin, puis les rues Desaulniers, Lasalle, Norbert et Marquette. Le tracé rejoint la passerelle 112/116.

De l'autre côté de la passerelle, le tracé de l'axe Trans-Îles est existant sur une longueur de 10,7 km à Saint-Hubert, dans le corridor de la voie ferrée du Canadien National. Il ne manque que 2,2 km pour que le tracé soit complet jusqu'à la limite de Carignan. Cette section devrait être réalisée en 2001.

Le tracé à Carignan est lui aussi en cours de réalisation à l'été 2001. Il manque 2,2 km entre la limite de Carignan et le Canal de Chambly. La piste se poursuit le long du chemin de halage du canal.

4.4.2 Axe Montérégien

MUNICIPALITÉS TRAVERSÉES :

Sainte-Catherine, Delson, Candiac, La Prairie, Brossard, Saint-Lambert, Longueuil, Boucherville, Varenne, Verchère, Contrecoeur.

Tableau 13 : État d'avancement du réseau, Montérégie

	réalisé	% réalisé	en travaux	projeté	Chaînon manquant	km
Axe Montérégien	37,7	95 %	0	1,9	Chemin de la Rive et Pierre-Dupuis	1,4
					Promenade René-Lévesque (depuis Adoncourt à la limite de Boucherville)	0,5
Axe Fluvial	14,4	56 %	0,0	11,1	Pointe des Cascades à Vaudreuil-Dorion	7,7
					Pin court Île Perrot	3,4
					Île Bizard	1,6
Axe Trans-Îles	29,5	76 %	2,3	6,8	Axe de la voie ferrée à la limite de Carignan	2,3
					Carignan	4,6
					Chambly (limite Carignan au canal)	2,2
TOTAL	81,6	79 %	2,3	19,8		

carte Montérégie

Varenes

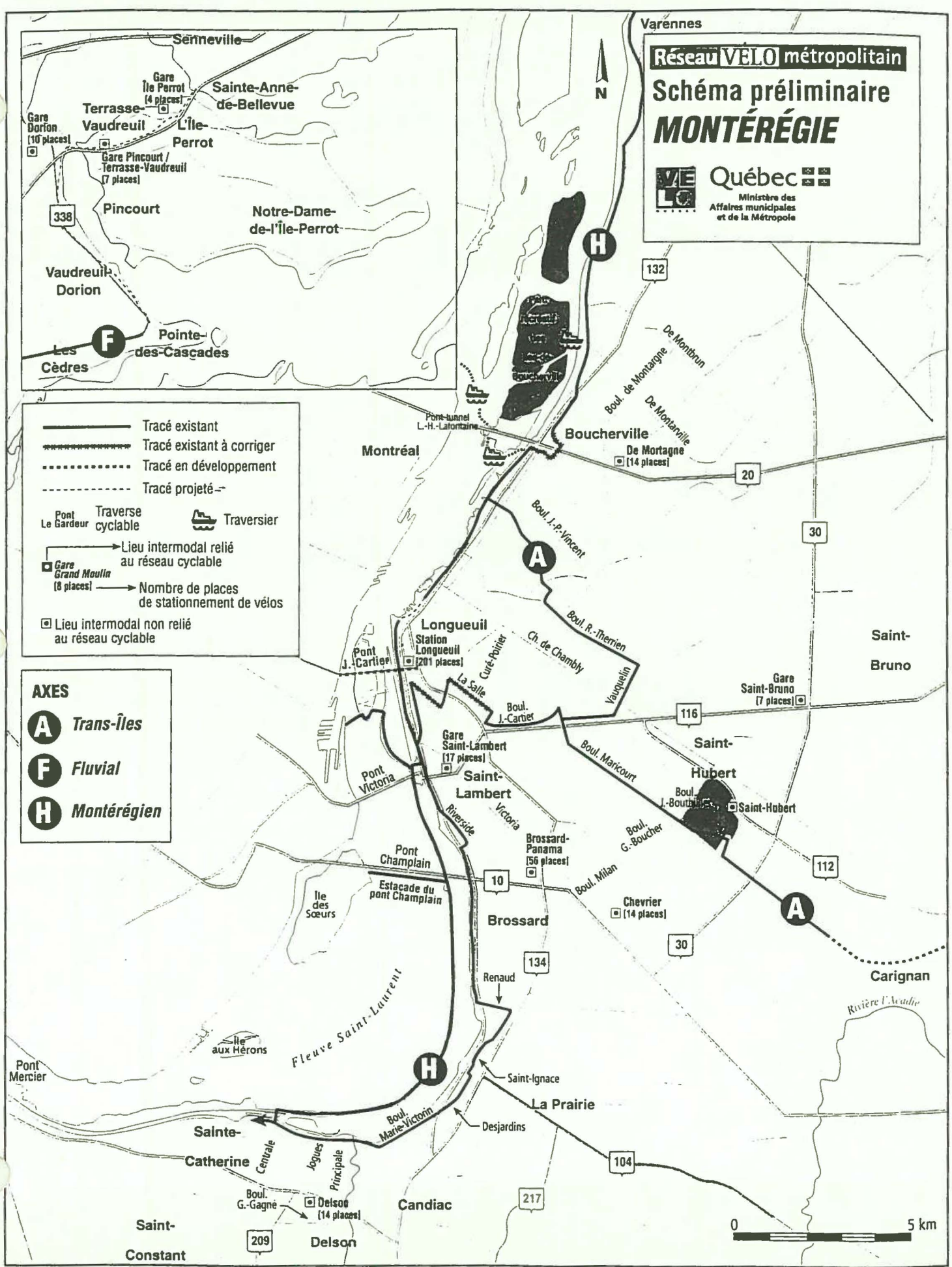
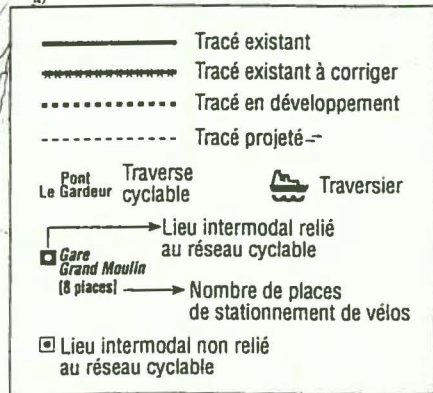
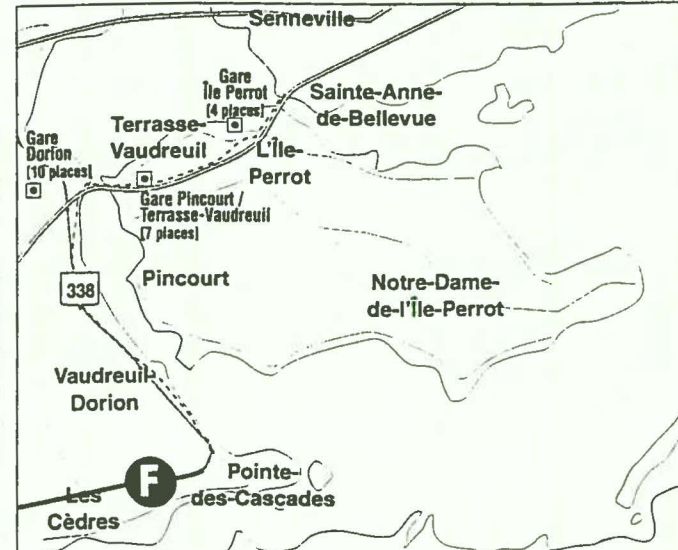
Réseau VÉLO métropolitain

Schéma préliminaire MONTÉRÉGIE



Québec

Ministère des
Affaires municipales
et de la Métropole



L'axe Montérégien débute aux écluses de Sainte-Catherine. Cet axe est réalisé à 94 %.

Entre les écluses et le parc de la Commune à Varenne, le tracé sur la piste La Riveraine est entièrement réalisé et ne compte que deux sections incomplètes : une première entre la rue Pierre-Dupuis et la marina de Longueuil; une seconde entre la fin de la promenade René-Lévesque et la limite de Boucherville.

Deux navettes fluviales relient Longueuil. La première, en provenance du Vieux-Port de Montréal, accoste à la marina de Longueuil. La seconde relie l'île Charron à la promenade René-Lévesque.

Au-delà du parc de la Commune vers l'est, le tracé n'est pas réalisé.

4.4.3

Axe Fluvial

MUNICIPALITÉS TRAVERSÉES :

Les Cèdres, Pointe-des-Cascades, Vaudreuil-Dorion, Pincourt, terrasse-Vaudreuil, Île-Perrot.

L'axe Fluvial rejoint la région de Montréal par la piste Soulange. Entre la piste du canal et le pont Taschereau qui mène à l'île Perrot, le lien est encore inexistant. Ce lien a le potentiel pour rejoindre la gare ferroviaire de Vaudreuil-Dorion sur la ligne Montréal-Rigaud.

Le pont Taschereau comporte une piste sur le trottoir sud. Sur l'île-Perrot, plusieurs tracés sont à l'étude, mais aucune traversée complète n'existe actuellement. Une bande cyclable bidirectionnelle existe sur la 5^e Avenue et constitue une des alternatives étudiées. Le tracé rejoint ensuite l'île de Montréal par le pont Galipeau pourvu d'une piste cyclable du côté nord.

4.5

Ponts et traverses

Montréal est au cœur d'un archipel dont les principales îles sont aussi les principaux centres de population. Longtemps, les traverses ont été des obstacles quasi insurmontables pour les cyclistes.

Dans ce dossier, l'évolution a été très marquée au cours des dernières années et les traverses sont maintenant nombreuses. Que se soit par navette, par traversier, sur une passerelle ou un trottoir de pont élargi à cette fin, les traverses sécuritaires existent dans la plupart des axes.

Le ministère des Transports a contribué de façon substantielle à ces progrès en intégrant à ses projets de réfection des ponts des aménagements pour les cyclistes. Deux projets en cours viendront compléter ces traverses : le pont Legardeur et le pont Athanase-David. Les travaux en cours sur le pont Jacques-Cartier viennent confirmer l'importance de cet ouvrage pour les cyclistes et feront de celui-ci un lien majeur entre les deux rives du fleuve.

Les progrès sont grands, mais il reste du travail, en particulier sur les accès aux différents ponts qui ne sont pas toujours achevés. De même, certaines traverses existantes vont prendre de l'importance avec le développement du réseau cyclable et devront être réaménagées. On pense ici au trottoir du pont du Canadien Pacifique entre Laval et Montréal qui deviendra un lien important entre les deux villes quand l'axe Nord-Sud de Laval sera terminé. Certaines traverses existantes, comme la passerelle du pont Victoria, devraient voir leur saison d'exploitation et les heures d'ouverture allongées pour mieux accommoder les cyclistes.

4.6

Lieux intermodaux

Différents lieux d'intermodalité ont été cartographiés dans le cadre de ce document : les différentes gares de trains de banlieue, les têtes de ligne de métro, les grands stationnements incitatifs et les terminus d'autobus d'importance.

On constate une grande disparité dans la disponibilité de places de stationnement aux différents lieux d'intermodalité. Dans la plupart des cas, c'est l'AMT qui est responsable de l'installation des stationnements pour vélos. Dans sa politique de développement de l'intermodalité vélo/transports en commun, l'AMT indique que son objectif est d'installer un nombre de supports représentant 125 % de la demande de pointe observée lors de deux comptages annuels en mai et en juillet. On peut donc supposer que le nombre de places actuellement disponibles reflète dans la plupart des cas la demande.

Plusieurs facteurs semblent pouvoir expliquer les disparités dans la demande. Le fait qu'une station soit accessible ou non par un réseau cyclable ou par un parcours sécuritaire semble jouer un rôle important. L'environnement dans lequel le lieu d'intermodalité s'inscrit joue aussi un rôle important.

Un lieu se démarque : la station de métro Longueuil. Elle compte plus de 300 places de stationnements pour vélos. Bien qu'il n'existe pas d'accès aménagé pour les cyclistes, la Ville de Longueuil est bien pourvue en pistes cyclables pouvant amener les cyclistes jusqu'aux abords de la station.

D'autres lieux comme la gare de Deux-Montagnes, qui compte 56 places de stationnements, sont dans une catégorie à part.

La possibilité de relier les secteurs résidentiels directement aux stations de train ou de métro par un parcours confortable et sécuritaire semble avoir une incidence importante sur l'utilisation du vélo en complémentarité avec les transports en commun.

À Montréal, selon l'étude sur la complémentarité produite par Vélo Québec en 1999², il y a plus de 1 100 places de stationnement aux différentes stations de métro et près de 550 aux gares de trains de banlieue. Leur utilisation est très variable, mais dépasse la capacité à certains endroits. De plus, un nombre important de cyclistes préfèrent accrocher leur vélo ailleurs que sur les supports, notamment sur les poteaux, clôtures et mobilier urbain des alentours, ce qui laisse croire que ceux-ci ne répondent pas toujours à leurs besoins.

² Complémentarité entre le vélo et les transports publics, Vélo Québec, 1999

4.7

Accès aux transports en commun

Les cyclistes de la région de Montréal ont un accès limité aux transports en commun. Les vélos sont admis dans le métro en dehors des heures de pointe et la capacité est limitée à quatre vélos par rame, dans la première voiture seulement. Deux lignes de trains de banlieue sur quatre permettent un accès limité aux vélos. Il s'agit des lignes Montréal-Dorion/Vaudreuil et Montréal-Deux-Montagnes. Les vélos sont admis dans un nombre limité de gares, avec un maximum de quatre vélos par train, du 1^{er} mai au 30 octobre. Les vélos sont interdits sur les trains à l'heure de pointe dans le sens de la pointe.

Les vélos n'ont pas accès aux autobus dans la région de Montréal. Une expérience a été tentée en 1984 par la STRSM, mais elle a été abandonnée parce qu'elle n'a pas connu de succès immédiat et qu'une mauvaise conception du support utilisé a causé quelques dommages aux vélos et aux autobus.

Un projet de complémentarité entre le vélo et le taxi est en cours à Montréal depuis le mois de mai 2001. Lancé par Vélo Québec, ce projet équipe une centaine de taxis de la région de supports. Lorsque l'on considère la combinaison de différents modes de transport des personnes en milieu urbain, le taxi est un incontournable. Il est un ingrédient indispensable de ce qu'il est maintenant convenu d'appeler « le cocktail transport ». Le vélo et le taxi ensemble sont des modes qui se complètent bien. Pour les cyclistes, le transport par taxi permet d'augmenter le rayon de déplacement du vélo, en offrant en plus un type de service à domicile que les transports publics ne proposent pas. Pour la compagnie de taxis, les cyclistes constituent une clientèle déjà acquise à certaines périodes de l'année, mais qu'il est possible de fidéliser davantage par l'offre d'un service sur mesure.