

PLAN DIRECTEUR DES  
**DÉPLACEMENTS  
CYCLABLES**



**PROJET**

POUR CONSULTATION

MAI 2018

AVEC LE SOUTIEN  
DE VÉLO QUÉBEC

longueuil  




# TABLE DES MATIÈRES

---

<b>INTRODUCTION</b>	<b>5</b>
<b>OBJECTIFS</b>	<b>5</b>
<b>ÉTAT DE LA SITUATION ET DIAGNOSTIC</b>	<b>6</b>
<b>UTILISATION DU VÉLO À LONGUEUIL</b>	<b>6</b>
<b>LE RÉSEAU CYCLABLE DE LONGUEUIL</b>	<b>7</b>
Étendue et typologie	7
<b>PRINCIPAUX AXES ET ITINÉRAIRES CYCLABLES</b>	<b>9</b>
Achalandage du réseau	11
Autres particularités	13
<b>DESSERTE DU TERRITOIRE</b>	<b>14</b>
Population desservie	14
Secteurs non desservis	14
<b>PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS</b>	<b>16</b>
Qu'est-ce qu'un générateur de déplacements ?	16
Analyse des usages et des fonctions	16
Résultats	17
Desserte des pôles	19
<b>CONTINUITÉ DU RÉSEAU CYCLABLE</b>	<b>19</b>
Barrières et franchissements	19
Discontinuités dans le réseau	21
Liens avec les municipalités voisines	23
<b>QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES</b>	<b>23</b>
Sécurité des aménagements cyclables	23
<b>ÉCLAIRAGE</b>	<b>26</b>
Confort des aménagements cyclables	28
Qualité de la signalisation	31
<b>OFFRE EN STATIONNEMENT VÉLO</b>	<b>31</b>
Principaux constats	31

<b>VISION DES DÉPLACEMENTS CYCLABLES</b>	<b>32</b>
<b>CIBLES</b>	<b>33</b>
<b>PLAN D'ACTION</b>	<b>34</b>
<b>1. CONSOLIDER LE RÉSEAU CYCLABLE</b>	<b>35</b>
<b>2. DÉVELOPPER LE RÉSEAU</b>	<b>38</b>
<b>3. BONIFIER L'OFFRE EN STATIONNEMENT VÉLO</b>	<b>40</b>
<b>ÉCHÉANCIER</b>	<b>43</b>
<b>ANNEXES</b>	
<b>ANNEXE 1 - TYPOLOGIE DES VOIES CYCLABLES</b>	<b>A/1</b>
Typologie	A/2
<b>ANNEXE 2 - LISTE DES ENJEUX RELEVÉS</b>	<b>A/11</b>
Voies non conformes	A/12
Éclairage à améliorer	A/12
Enjeu de partage de l'espace avec les piétons	A/12
<b>ANNEXE 3 - OUTIL DE PRIORISATION DES PROJETS</b>	<b>A/14</b>
Priorisation des projets de mise aux normes des aménagements cyclables sur rue non conformes	A/15
Priorisation des projets de développement du réseau cyclable	A/16
<b>ANNEXE 4 - LISTE DES PROJETS PAR PRIORITÉ</b>	<b>A/19</b>
Liste des projets de développement du réseau	A/20
Liste des projets de mise aux normes des aménagements cyclables sur rue non conformes	A/23
Liste des Projets d'amélioration du réseau	A/25
Liste des projets de vélostations	A/26
<b>ANNEXE 5 - PLANIFICATION DU FINANCEMENT</b>	<b>A/27</b>
Répartition des investissements	A/28
Financement des Interventions	A/29
Résumé du financement des interventions	A/30
Liste des projets d'aménagements cyclables à l'intérieur de 0 à 7 ans	A/31
Projets de vélostations à l'intérieur de 7 à 12 ans	A/34



## INTRODUCTION

Depuis quelques années, on prend la mesure de l'importance des transports actifs dans les déplacements urbains. Les aménagements cyclables autrefois voués aux loisirs conjuguent dorénavant plusieurs vocations. Le vélo peut être associé à une activité sportive légère ou intensive, à pratiquer seul, en groupe ou en famille. Surtout, il représente de plus en plus un moyen de transport complémentaire au réseau de transport en commun et au réseau routier.

Cette tendance est observée partout en Amérique du Nord et un nombre grandissant de villes adoptent des mesures favorables au déplacement à vélo. En 2013, la Ville de Longueuil s'est positionnée en faveur des déplacements actifs avec l'adoption d'un Plan de mobilité active (PMA).

Le Plan directeur des déplacements cyclables vise à dresser un portrait lucide des aménagements cyclables existants sur l'ensemble du territoire de la ville de Longueuil tout en établissant une vision cohérente du développement du réseau pour les années à venir.

## OBJECTIFS

Nous sommes d'avis que la qualité d'un réseau cyclable ne se mesure pas seulement en termes de kilomètres. Un tout petit lien manquant peut avoir un impact important sur la qualité de l'expérience cycliste, sans compter la qualité du revêtement, la largeur des voies, la traversée des intersections, le marquage et la signalisation.

En plus d'étendre son réseau, la Ville de Longueuil souhaite donc agir sur ces aspects en dressant, à travers le Plan directeur des déplacements cyclables, un constat complet et transparent de l'état du réseau et des défis qui se présentent à la Ville de Longueuil pour l'améliorer.

### A. ÉTAT DE LA SITUATION ET DIAGNOSTIC

- + Dresser un portrait du réseau cyclable existant.
- + Connaître les forces et les faiblesses des infrastructures qui permettent les déplacements cyclables.
- + Mesurer la continuité du réseau actuel.

### B. VISION DE DÉVELOPPEMENT

- + Identifier les améliorations à apporter au réseau cyclable existant.
- + Développer une vision de développement du réseau en tenant compte du diagnostic.
- + Bonifier les infrastructures qui favorisent la pratique du vélo.
- + Établir un plan d'action par priorité.

# ÉTAT DE LA SITUATION ET DIAGNOSTIC

## UTILISATION DU VÉLO À LONGUEUIL

Selon une étude réalisée en 2015 par l'organisme Vélo Québec<sup>1</sup>, Longueuil compte 135 000 cyclistes de tous âges. C'est donc 55 % de la population longueuilloise qui affirme pratiquer le vélo. De ce nombre, 81 000 pédalent chaque semaine, soit 60 % des cyclistes.

Les analyses montrent que le vélo est un moyen de transport que les Longueuillois sont susceptibles d'utiliser s'ils bénéficient d'aménagements conviviaux adaptés aux besoins des déplacements cyclables.

De plus, par rapport aux grandes villes du Québec, Longueuil fait bonne figure quant au nombre de kilomètres de voies cyclables qu'on y offre par 1 000 habitants.

Une étude de potentiel de transfert modal réalisée par la Chaire de recherche Mobilité de l'École polytechnique de Montréal a permis d'identifier que 20,8 % des déplacements en véhicules motorisés seraient transférables au vélo<sup>2</sup>.

Actuellement, le tiers des travailleurs longueuillois habite à moins de 5 km de leur lieu de travail, ce qui représente un déplacement cyclable d'environ 25 minutes<sup>3</sup>.

Le potentiel de développement du vélo comme mode de transport se montre donc significatif. Pour encourager les citoyens à adopter la mobilité cyclable, il faut améliorer et bonifier les aménagements existants.

Ville de Longueuil	Moyenne du Québec	
58 %	52 %	Population adulte qui pratique le vélo
59 %	40 %	Taux d'adultes qui utilisent le vélo pour des fins de transport
61 %	65 %	Proportion qui fait du vélo une fois par semaine ou plus
71 %	62 %	Vélo comme mode de transport chez les cyclistes de 6 à 17 ans
84 %	85 %	Jeunes de 6 à 17 ans qui affirment pratiquer le vélo

Source : Vélo Québec (2016). *L'état du vélo au Québec en 2015*

1. Vélo Québec. *L'état du vélo à Longueuil en 2015*, 11 p.

2. Morency, Verreault et Frappier (2016). *Estimating Latent Cycling and Walking Trips in Montreal*, 13 p.

3. Vélo Québec. *L'état du vélo à Longueuil en 2015*, p. 8.

# LE RÉSEAU CYCLABLE DE LONGUEUIL

## Étendue et typologie

La Ville de Longueuil a jeté les bases de son réseau cyclable dans les années 1980. Depuis, le réseau s'est développé pour atteindre aujourd'hui un total de 168 km sur le territoire de la municipalité.

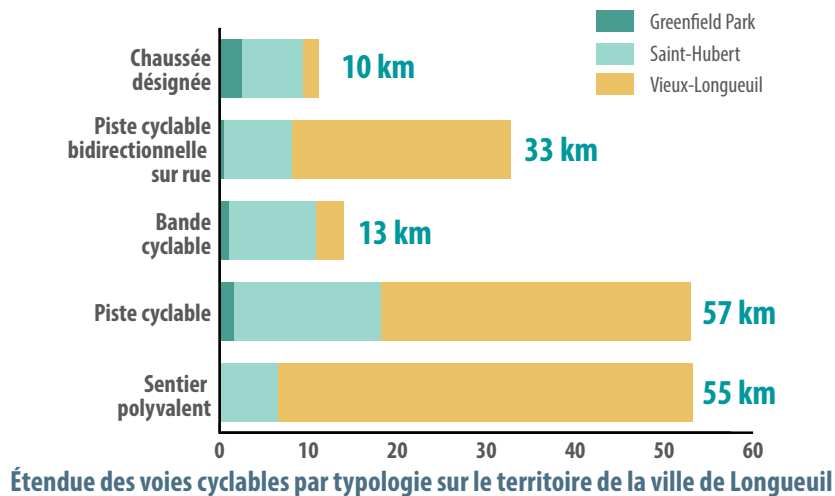
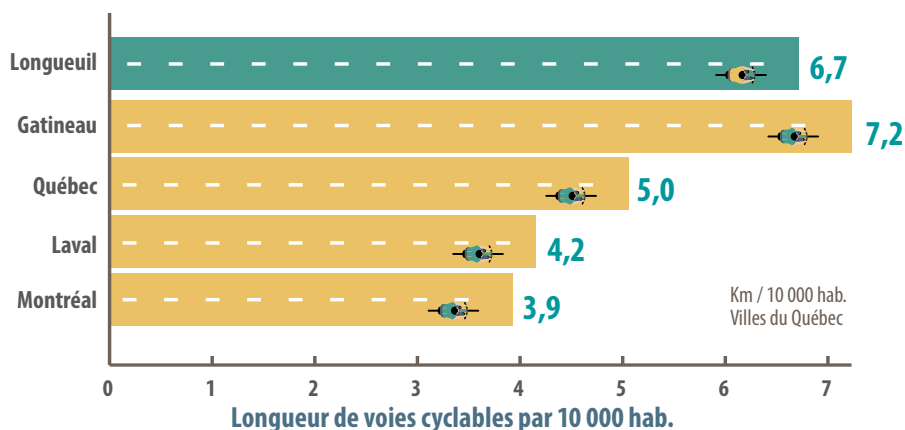
*Ce réseau cyclable place Longueuil en deuxième position parmi les grandes villes du Québec (derrière Gatineau) pour la longueur du réseau en fonction de la population.*

Parmi les arrondissements de la ville, l'arrondissement du Vieux-Longueuil offre le réseau le plus développé en raison d'une approche municipale de planification, antérieure aux fusions entre municipalités, qui a toujours favorisé la mise en place de liens cyclables et piétonniers dans les quartiers

émergents. Dans les autres arrondissements, les réseaux actifs n'ont pas fait l'objet d'une planification aussi soutenue au même rythme que le développement du territoire.

Le réseau qui s'est vu consolidé dans la dernière décennie pour ces secteurs a donc été davantage développé à même la chaussée existante. Dans Saint-Hubert, c'est une proportion de 18 % du réseau qui est déployée en bandes cyclables et 13 % en chaussées désignées. Dans le Vieux-Longueuil, les chaussées désignées représentent seulement 2 % du réseau qui est caractérisé majoritairement par des pistes cyclables (32 %) et des sentiers polyvalents (42 %). Le dernier quart se décline majoritairement en pistes cyclables bidirectionnelles sur rue.

Pour l'ensemble du réseau cyclable de la ville de Longueuil, on constate que plus de 2 km sur 3 offrent un parcours cyclable complètement séparé de la circulation véhiculaire.



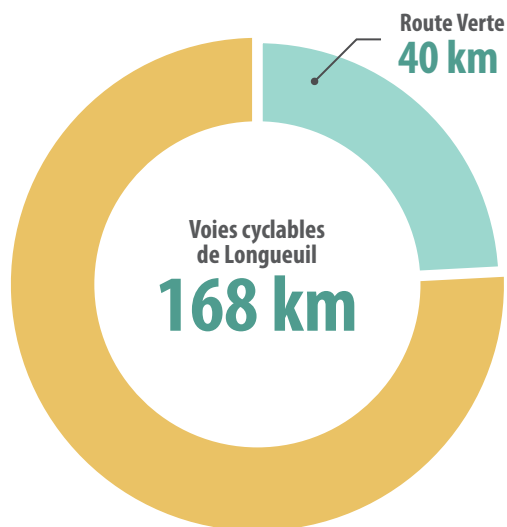


## PRINCIPAUX AXES ET ITINÉRAIRES CYCLABLES

### LA ROUTE VERTE

La Route verte inscrit Longueuil dans un itinéraire cyclable provincial de 5 300 km traversant plusieurs régions du Québec : d'ouest en est depuis le Témiscamingue et l'Outaouais jusqu'à la Gaspésie; et du nord au sud depuis l'Abitibi, les Laurentides, le Saguenay–Lac-Saint-Jean vers le Centre-du-Québec et l'Estrie.

La Route verte à Longueuil représente 40 km, soit environ 1 km du réseau sur quatre. Longueuil est traversé par l'axe 1 et l'axe 3 de la Route verte du Québec.



Étendue de la Route verte sur le territoire de la ville de Longueuil

### LE SENTIER OKA–MONT-SAINT-HILAIRE

Le projet d'un sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire représente un des cinq grands projets métropolitains créés par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) pour amorcer la mise en place de la Trame verte et bleue du Grand Montréal inscrite au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

D'une longueur totale de 144 km, ce sentier :

- + reliera les trois parcs nationaux de la région de Montréal (parc d'Oka, parc des Îles-de-Boucherville et le parc national du

Mont-Saint-Bruno) ainsi que le Centre de la Nature du Mont Saint-Hilaire (partie de la Réserve de biosphère de l'UNESCO);

- + traversera 17 municipalités;
- + représentera plus de 13 km à Longueuil, intégrant une piste cyclable construite le long du fleuve Saint-Laurent pour relier la promenade René-Lévesque au Club d'aviron de Boucherville.

### LA RIVERAINE ET LA MONTÉE DU CHEMIN DE CHAMBLY

Ce lien cyclable qui traverse la Montérégie offre un parcours récréotouristique de 80 km pour les cyclistes de tout niveau. La piste cyclable La Riveraine traverse les municipalités de Varennes, Longueuil, Saint-Lambert, Brossard, La Prairie, Candiac et Sainte-Catherine. Ce parcours varie entre milieux fortement urbanisés et paysages naturels.

### LE PONT JACQUES-CARTIER

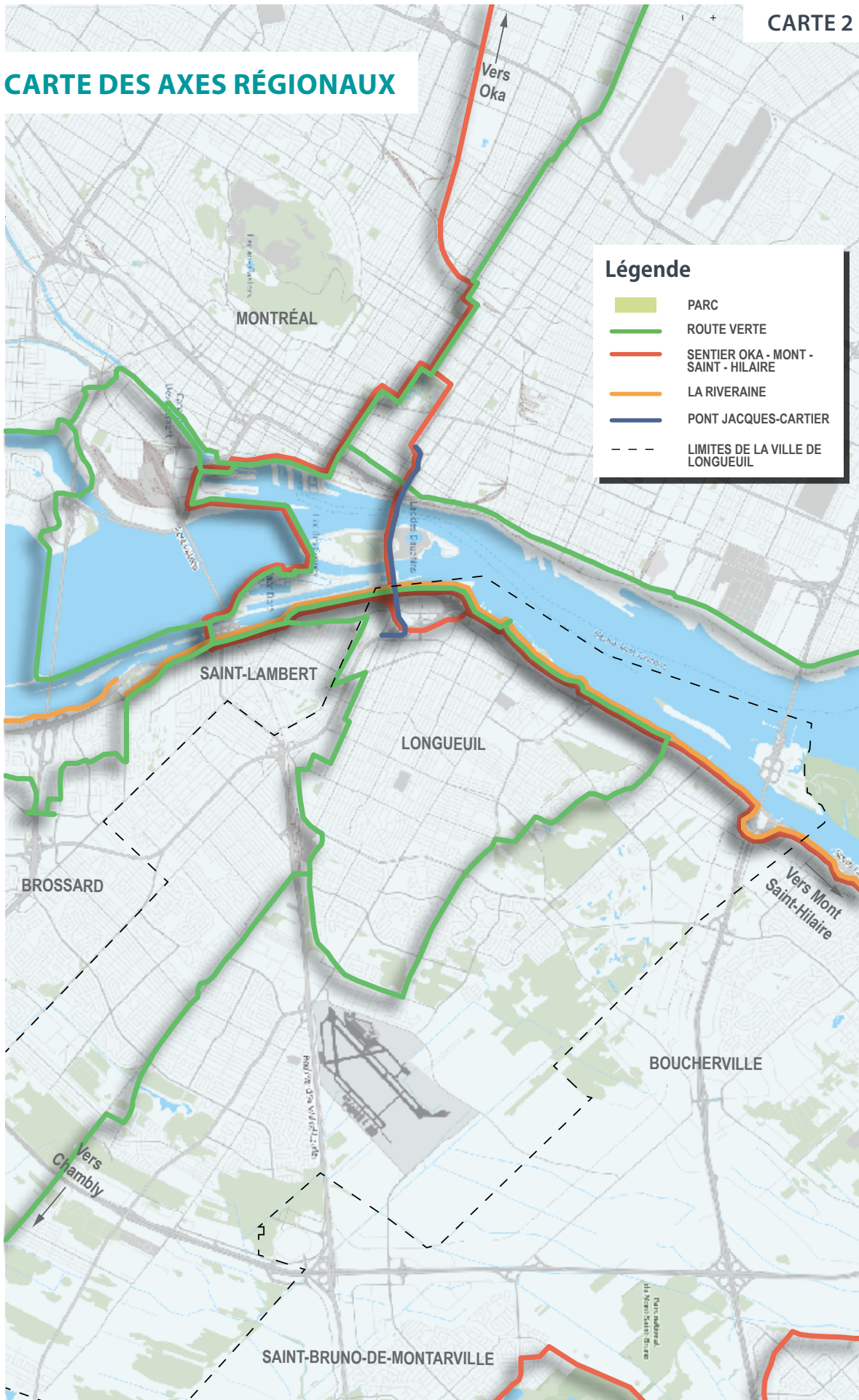
La piste cyclable située sur le pont Jacques-Cartier est un lien cyclable majeur permettant une liaison vers Montréal. Seulement deux autres axes cyclables permettent de rejoindre Montréal depuis la Rive-Sud, soit le pont de la Concorde (via l'île Notre-Dame) et l'estacade du pont Champlain.



Le pont Jacques-Cartier permet d'atteindre la métropole à vélo



# CARTE DES AXES RÉGIONAUX



## Achalantage du réseau

Quelques compteurs automatiques sont installés sur le territoire de la ville de Longueuil et permettent d'avoir un aperçu de l'achalandage cycliste sur différents axes cyclables. Des comptages manuels effectués en 2015 permettent de compléter ce portrait.

À la hauteur du parc Marie-Victorin, sur l'axe 3 de la Route verte, tout comme sur la passerelle qui permet de traverser la route 112-116, ce sont généralement les week-ends où l'on observe le plus fort achalandage de cyclistes. Lors des belles journées estivales, il n'est pas rare de compter plus de 1 000 passages par jour à ces points de comptage. Plus de 100 000 cyclistes circulent chaque année à chacun de ces endroits.

Durant la belle saison, on estime à environ 2 500 la moyenne journalière de cyclistes qui effectuent la traversée du fleuve Saint-Laurent par le pont Jacques-Cartier. Sur une base annuelle, c'est plus de 410 000 cyclistes qui franchissent le pont, malgré sa fermeture en saison hivernale.

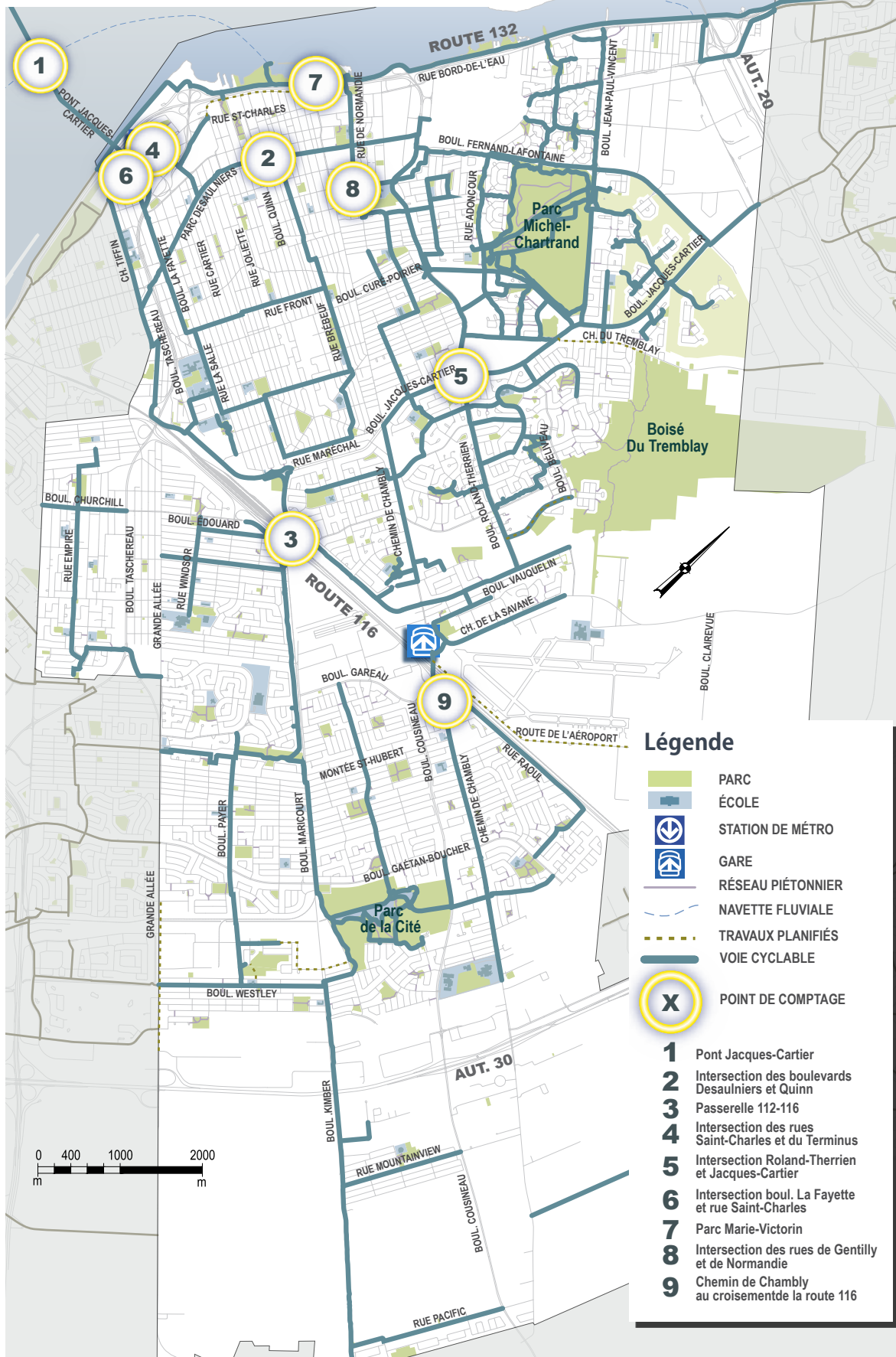


La route verte à Longueuil est fréquentée par plus de 100 000 visiteurs annuellement

POINTS DE COMPTAGE	ACHALANDAGE ANNUEL	TYPE DE COMPTAGE	ANNÉE
1 Pont Jacques-Cartier	411 000	Automatique – achalandage réel	2016
2 Intersection des boulevards Desaulniers et Quinn	191 000	Manuel – achalandage estimé	2015
3 Passerelle 112-116	137 000	Automatique – achalandage réel	2016
4 Intersection des rues Saint-Charles et du Terminus	133 000	Manuel – achalandage estimé	2015
5 Intersection Roland-Therrien et Jacques-Cartier	123 000	Manuel – achalandage estimé	2015
6 Intersection boul. La Fayette et rue Saint-Charles	113 000	Manuel – achalandage estimé	2015
7 Parc Marie-Victorin	112 000	Automatique – achalandage réel	2016
8 Intersection des rues De Gentilly et de Normandie	111 000	Manuel – achalandage estimé	2015
9 Chemin de Chambly au croisement de la route 116	38 000	Manuel – achalandage estimé	2015



POINTS DE COMPTAGE





## Autres particularités

Certaines particularités qui distinguent le réseau cyclable de Longueuil méritent d'être soulignées.

### LE VÉLO EN LIBRE-SERVICE

Longueuil compte 70 vélos en libre-service BIXI sur son territoire. Ces derniers sont répartis dans 6 stations entre la station de métro Longueuil–Université-de-Sherbrooke et le Cégep Édouard-Montpetit. Les vélos sont en service du mois d'avril au mois de novembre chaque année.

### LES NAVETTES FLUVIALES

Des services de navettes fluviales au départ de Longueuil relient Montréal, le parc de l'Île-Charron et le parc des Îles-de-Boucherville et accueillent les cyclistes en saison estivale pour un tarif modique.

### LE RÉSEAU BLANC

Depuis 2013, la Ville de Longueuil déneige un segment de 4,5 km de voies cyclables entre le Cégep Édouard-Montpetit et la station de métro Longueuil–Université-de-Sherbrooke. Ce projet pilote a permis de mesurer l'intérêt des cyclistes longueuillois pour la pratique du vélo durant la saison froide tout en permettant le test de diverses méthodes de déneigement hivernal.

Plusieurs usagers ont salué l'initiative tout en souhaitant bénéficier d'un accès cyclable au pont Jacques-Cartier durant toute l'année, ainsi que d'un réseau cyclable déneigé plus étendu.



**Le système de vélo-partage Bixi favorise les mouvements actifs entre Longueuil et la métropole**



**Des navettes fluviales permettent la liaison avec Montréal, la plage municipale de l'île Charron et le parc des Îles-de-Boucherville**

## DESSERTE DU TERRITOIRE

### Population desservie

Il est possible de mesurer la desserte de la population longueuilloise par le réseau cyclable en calculant le nombre d'habitants qui résident à proximité d'un lien cyclable.

En 2016, environ 71 % des habitants de la ville résidaient à 250 m ou moins d'un axe cyclable<sup>4</sup>. En termes de superficie, c'est 51 % du territoire de la ville qui est desservi par le réseau cyclable.

### Secteurs non desservis

D'une manière générale, on remarque que la desserte du territoire par le réseau cyclable est plus faible dans les secteurs à l'est de la route 112-116 que dans l'arrondissement du Vieux-Longueuil.

Le réseau cyclable est fortement sous-développé dans l'arrondissement de Greenfield Park et ne représente seulement que 1,5 % du réseau cyclable de la ville. L'arrondissement Saint-Hubert présente également plusieurs grands secteurs non desservis.

Du côté de l'arrondissement du Vieux-Longueuil, malgré une desserte généralement supérieure au reste du territoire, on constate que la desserte est plus faible dans certains quartiers centraux notamment le secteur patrimonial du Vieux-Longueuil.

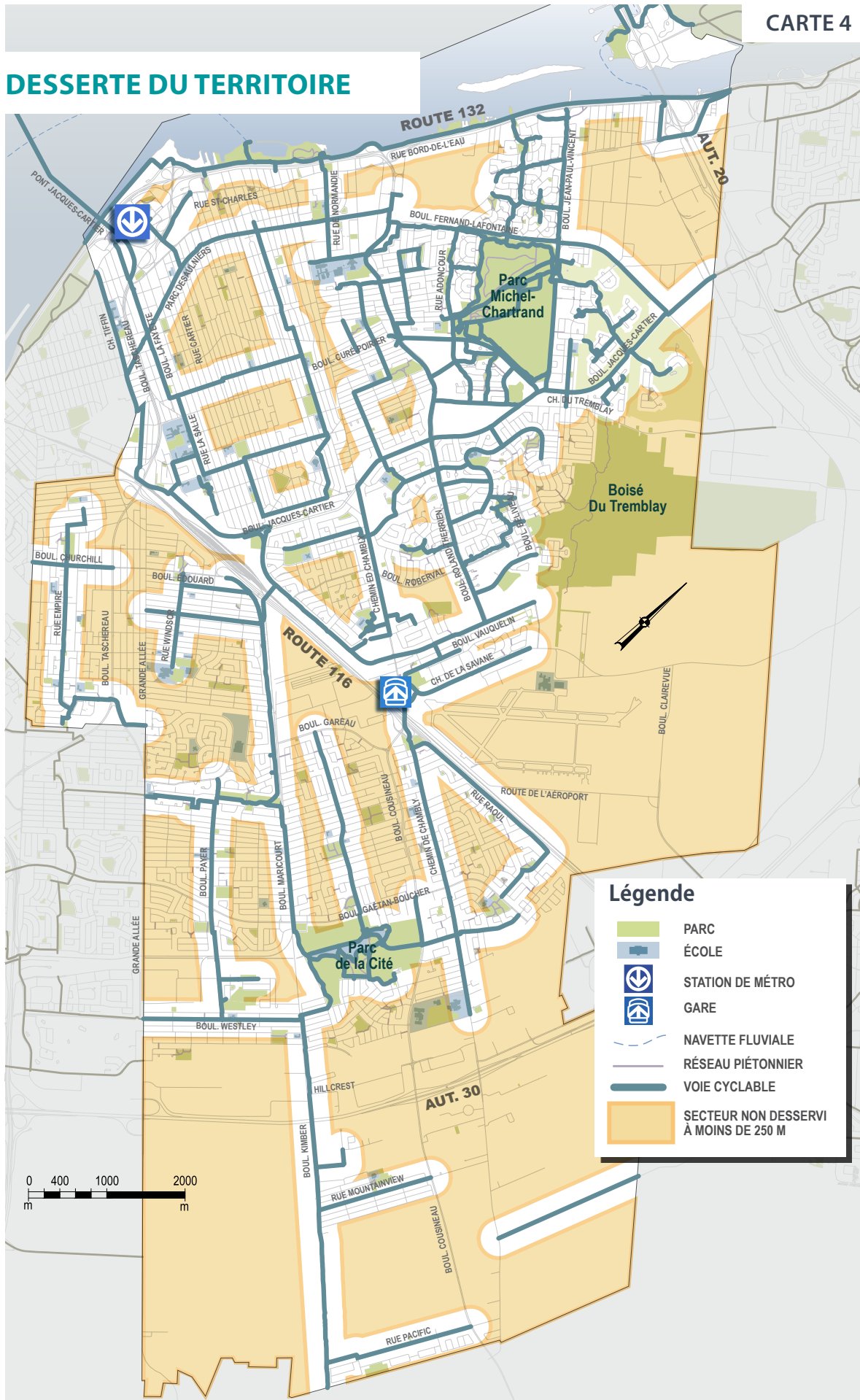
Enfin, mentionnons la faible desserte dans les quartiers industriels de la ville. Ces secteurs industriels sont peu desservis par les réseaux de transport actif malgré le fait qu'ils rassemblent souvent des milliers de travailleurs quotidiens. L'absence de trottoirs et de voies cyclables sécuritaires rend la pratique de la mobilité active presque impossible en plus de la forte présence de véhicules lourds sur le réseau routier.



**Cyclistes sur le chemin de Chambly dans le secteur Saint-Hubert**

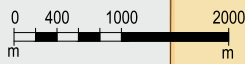
4. La distance de 250 m réfère aux critères d'évaluation de la desserte des arrêts du Réseau de transport de Longueuil (*Plan stratégique du RTL 2013-2022* (2014), 116 p.). Dans le cas du présent Plan directeur, le même critère est retenu dans un objectif de corrélation entre les modes de transport alternatifs à l'automobile.

DESSERTE DU TERRITOIRE



**Légende**

-  PARC
-  ÉCOLE
-  STATION DE MÉTRO
-  GARE
-  NAVETTE FLUVIALE
-  RÉSEAU PIÉTONNIER
-  VOIE CYCLABLE
-  SECTEUR NON DESSERVI À MOINS DE 250 M



## PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

Un réseau cyclable de qualité doit fournir des liens continus, confortables et les plus directs possibles vers les pôles générateurs de déplacements pour en faciliter l'accès pour les cyclistes. Toutefois, pour établir les actions à prendre, il importe d'identifier clairement les endroits qui sont les plus susceptibles d'attirer des cyclistes.

### Qu'est-ce qu'un générateur de déplacements ?

En regard de la planification d'un réseau cyclable, un pôle générateur de déplacements ne doit pas être identifié seulement en termes de nombre d'emplois qu'on y trouve, mais plutôt en fonction des déplacements qu'il génère quotidiennement et de son potentiel à générer des déplacements à vélo. Pour un nombre similaire d'emplois, deux pôles peuvent générer un volume de déplacement fort différent. À titre d'exemple, un pôle comprenant 5 000 emplois tout en intégrant un terminus d'autobus d'importance, provoquera beaucoup plus de déplacements qu'un autre pôle d'emploi de taille similaire.

En ce sens, les pôles d'emplois identifiés aux documents de planification du territoire de la ville de Longueuil sont ici repris et classifiés en fonction de leur potentiel pour les déplacements cyclables.

Deux catégories sont créées, soient les pôles principaux et les pôles secondaires. La section suivante décrit la méthode utilisée pour établir cette classification selon les usages du sol que l'on retrouve dans chacun des pôles.

### Analyse des usages et des fonctions

Une pondération est attribuée aux usages du sol selon leur potentiel à générer des déplacements à vélo. Pour les fins de cette analyse, nous retenons quatre types de fonctions : les secteurs d'emplois, les établissements d'enseignement, les pôles de transport en commun ainsi que les équipements et les établissements municipaux. La pondération qui suit permet d'attribuer un score à chacun des pôles.

## CRITÈRES ET PONDÉRATION\*

### Critère 1 – Secteurs d'emploi et de commerce

- + Secteur commercial à vocation supra-régionale – **1 point**
- + Entre 0 et 5 000 emplois – **1 point**
- + Entre 5 000 et 10 000 emplois – **2 points**
- + Plus de 10 000 emplois – **3 points**

*\*1 point par élément jusqu'à concurrence de 3 points*

### Critère 2 – Établissements d'enseignement ou de santé

- + Enseignement primaire – **1 point**
- + Enseignement secondaire ou professionnel – **2 points**
- + Centre hospitalier – **2 points**
- + Enseignement universitaire ou collégial – **3 points**

*\*1 point par élément jusqu'à concurrence de 3 points*

### Critère 3 – Pôles de transport en commun

- + Terminus d'autobus – **1 point**
- + Gare de l'AMT – **2 points**
- + Station de métro – **3 points**

*\*1 point par élément jusqu'à concurrence de 3 points*

### Critère 4 – Établissements ou équipements municipaux

- + Bibliothèque
- + Centre culturel
- + Salle de concert
- + Centre sportif ou parc de voisinage avec équipements sportifs
- + Hôtel de ville
- + Palais de justice
- + Marché public
- + Autre lieu d'intérêt public

*\*1 point par élément jusqu'à concurrence de 3 points*

## Résultats

Cette analyse nous permet de distinguer les pôles principaux des pôles secondaires sur le territoire. Les pôles principaux sont composés des deux importants pôles de transport en commun, soit le secteur de la station de métro Longueuil–Université-de-Sherbrooke (Place Charles–Le Moyne) et la gare de train de banlieue Longueuil–Saint-Hubert. Des secteurs institutionnels complètent la liste avec les secteurs du Cégep Édouard-Montpetit et les centres hospitaliers Pierre-Boucher et Charles-Le Moyne.

En regard de leur capacité à générer des déplacements à vélo, les autres secteurs d'emplois sont considérés comme des pôles secondaires. Il est à noter que les axes commerciaux identifiés au Plan de mobilité active (PMA) et au Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'agglomération, soit le boulevard Taschereau, le chemin de Chambly et le boulevard Cousineau devraient également être considérés comme des pôles secondaires.

PÔLE	EMPLOI / COMMERCE	ENSEIGNEMENT / SANTÉ	TRANSPORT EN COMMUN	ÉQUIPEMENTS	TOTAL		
	CRITÈRE 1	CRITÈRE 2	CRITÈRE 3	CRITÈRE 4			
<b>PÔLES PRINCIPAUX</b>	A. Place Charles-Le Moyne	2	3	3	0	<b>8</b>	
	B. Cégep Édouard-Montpetit	1	3	0	3	<b>7</b>	I
	C. Gare Longueuil – Saint-Hubert	1	0	2	3	<b>6</b>	II
	D. Hôpital Pierre-Boucher	1	3	0	2	<b>6</b>	III
	E. Hôpital Charles-Le Moyne	3	2	0	0	<b>5</b>	IV
<b>PÔLES SECONDAIRES</b>	F. Parc industriel Longueuil	3	1	0	0	<b>4</b>	V
	G. Secteur Pratt & Whitney	2	0	0	0	<b>2</b>	
	H. Zone aéroportuaire	1	1	0	0	<b>2</b>	VI
	I. Parc industriel Gérard-Leclerc (A30)	1	0	0	0	<b>1</b>	
	J. Parc industriel Saint-Hubert (A30)	1	0	0	0	<b>1</b>	

### COMMENTAIRES :

I. Théâtre, centre sportif, aréna, centre d'exposition

II. Marché public, hôtel de ville, parc de quartier

III. Palais de justice, centre hospitalier, école professionnelle, école primaire, centre sportif

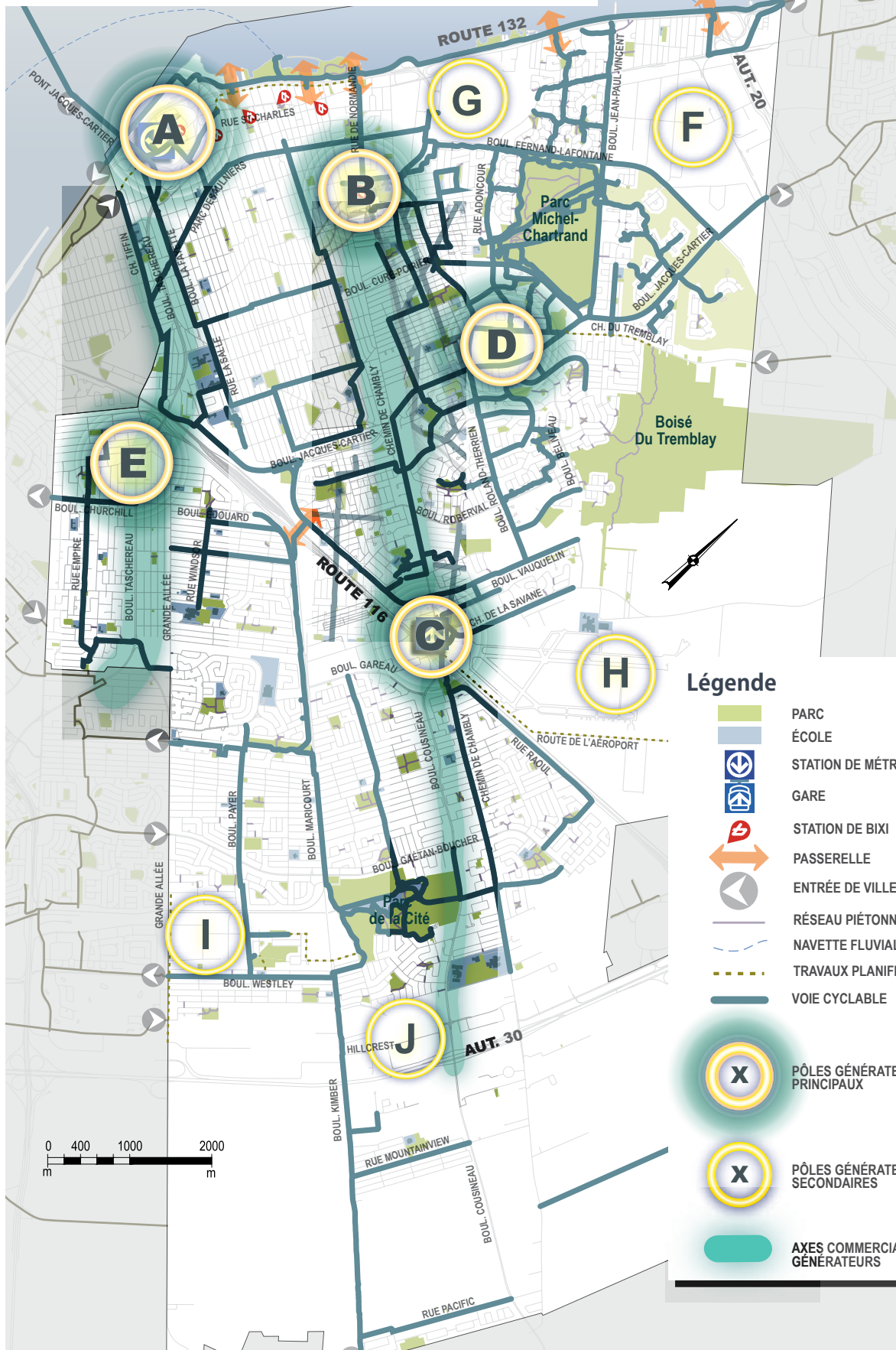
IV. Centre hospitalier, secteur commercial suprarégional

V. École primaire

VI. École nationale d'aérotechnique (ÉNA) — Cégep Édouard-Montpetit

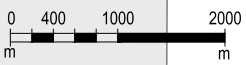


# PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS



### Légende

- PARC
- ÉCOLE
- STATION DE MÉTRO
- GARE
- STATION DE BIXI
- PASSERELLE
- ENTRÉE DE VILLE
- RÉSEAU PIÉTONNIER
- NAVETTE FLUVIALE
- TRAVAUX PLANIFIÉS
- VOIE CYCLABLE
- PÔLES GÉNÉRATEURS PRINCIPAUX
- PÔLES GÉNÉRATEURS SECONDAIRES
- AXES COMMERCIAUX GÉNÉRATEURS



## Desserte des pôles

L'analyse de la desserte des pôles générateurs de déplacements par le réseau cyclable nous mène à certains constats :

- + **Cégep Édouard-Montpetit et Centre hospitalier Pierre-Boucher** : ces secteurs sont desservis par plus d'un axe cyclable. Cependant, ces axes sont peu reliés aux autres secteurs du métro et du pont Jacques-Cartier.
- + **Place Charles-Le Moyne et le métro** : le pôle est desservi par le réseau cyclable, mais il est difficilement accessible en raison des nombreuses bretelles autoroutières qui ceinturent le secteur. Les points d'accès y sont limités, particulièrement à vélo ou à pied. Le nombre d'accès et le confort des aménagements cyclables devaient être bonifiés.
- + **Gare (AMT) Longueuil–Saint-Hubert et pôle civique central** : la gare est difficilement accessible pour les cyclistes. Depuis l'est, les cyclistes doivent se rabattre sur un trottoir partagé étroit pour franchir le passage dénivelé sous la route 112-116. Par la suite, aucune connexion directe avec la gare n'est présente.
- + **Parc industriel de Longueuil** : ce grand secteur d'emploi est bordé par des axes cyclables. Toutefois, aucun lien cyclable ne dessert l'intérieur du parc industriel.
- + **Centre hospitalier Charles-Le Moyne** : il s'agit du pôle le moins bien desservi du territoire parmi les pôles principaux. Comme le reste de l'arrondissement Greenfield Park, il est peu connecté aux autres secteurs alors que plusieurs frontières à la mobilité cyclable complexifient sa desserte.

Certains pôles ne comptent aucun axe cyclable à proximité :

- + Hôpital Charles-Le Moyne;
- + Secteur de l'aéroport;
- + Parc industriel Saint-Hubert;
- + Parc industriel Gérard-Leclerc.

## CONTINUITÉ DU RÉSEAU CYCLABLE

### Barrières et franchissements

Le territoire de Longueuil présente plusieurs barrières aux déplacements des cyclistes. Une barrière est un élément qui rend difficile le passage des cyclistes ou qui force ceux-ci à faire un détour important. Une barrière peut être un élément anthropique (autoroute, boulevard, chemin de fer, etc.) ou naturel (réseau hydrographique, escarpement, etc.).

Le territoire de Longueuil compte deux types de barrières :

#### 1. Barrières majeures (infranchissables)

- + Route 112/116;
- + Autoroute René-Lévesque (route 132);
- + Autoroute 20;
- + Autoroute 30;
- + Échangeurs autour de la Place Charles-Le Moyne;
- + Boulevard Taschereau (section surélevée);
- + Voie ferrée boulevards Kimber/Maricourt.

#### 2. Barrières secondaires (franchissables)

- + Boulevard Taschereau (section au sol, à l'est de la route 112/116);
- + Chemin de Chambly;
- + Boulevard Cousineau;
- + Boulevard Curé-Poirier;
- + Boulevard Gaétan-Boucher;
- + Autres boulevards importants.

Des points de franchissement permettent de traverser les barrières aux déplacements des cyclistes. Ces points peuvent être des intersections, des viaducs, des passages à niveau ou encore des passerelles. Il est important d'avoir accès à de fréquents points de franchissement en présence de barrières, afin d'éviter les longs détours pour les traverser. Les points de franchissement peuvent être classés en fonction du niveau de service qu'ils offrent aux cyclistes :

1. Point franchissable > aménagé pour les cyclistes;
2. Point franchissable > non aménagé pour les cyclistes;
3. Point infranchissable > aménagement à prévoir.

# BARRIÈRES ET FRANCHISSEMENTS





Sur le territoire de Longueuil, certaines barrières sont de plus grande importance pour les cyclistes alors que certains points de franchissement pourraient être ajoutés pour les traverser.

## ÉCHANGEURS ROUTIERS – SECTEUR PLACE CHARLES-LE MOYNE

Cette barrière complique l'accès au plus important pôle générateur de déplacements de la ville de Longueuil pour les cyclistes en provenance de toutes les directions. Les franchissements présents sont généralement peu conviviaux pour les cyclistes.

- + Mesures pour bonifier la convivialité des franchissements existants.
- + Nécessité de franchissements aménagés additionnels.

## ROUTE 112-116

Cette barrière, combinée à la voie ferrée, sépare le territoire de la ville de Longueuil en deux. Une passerelle aménagée pour les vélos permet de la traverser dans l'axe du boulevard Kimber. Cependant, un important nœud se présente au croisement du chemin de Chambly et de la route 112-116. La configuration du viaduc conjuguée à la densité de la circulation rend le croisement de cette intersection difficile à améliorer. En raison de la présence de la gare de train de Saint-Hubert et du pôle central de Longueuil qui accueille l'hôtel de Ville et le marché public, il importe de bonifier les aménagements qui favoriseraient le transport actif dans ce nœud structurant.

- + Amélioration de la convivialité du franchissement dans l'axe du chemin de Chambly.

Un enjeu de liaison se présente aussi dans l'axe du boulevard Taschereau alors que le viaduc autoroutier prive les piétons et les cyclistes d'un lien actif continu dans l'axe du boulevard Taschereau. Le passage à niveau de la rue Saint-Georges représente à l'heure actuelle un lien efficace de contournement, que ce soit en termes de durée et distance du trajet, de confort et de potentiel d'achalandage. Des comptages journaliers ont permis de mesurer à environ 300 le passage des cyclistes à cet endroit.

- + Mesures pour un franchissement amélioré dans le secteur du boulevard Taschereau par la mise à niveau du passage ferroviaire Saint-Georges.

## PONT JACQUES-CARTIER

À la sortie de la piste cyclable du pont Jacques-Cartier, les usagers qui atteignent le réseau routier de Longueuil sont souvent désorientés malgré la présence d'un lien cyclable sur la rue La Fayette qui permet de poursuivre le parcours. À cet endroit, la continuité du parcours n'est pas intuitive.

- + Nécessité d'un raccordement plus convivial et plus clair entre la piste du pont Jacques-Cartier, celle du boulevard La Fayette et le secteur de la Place Charles-Le Moyne.

## ROUTE 132

La route 132 représente une barrière infranchissable importante entre plusieurs quartiers de Longueuil et la piste cyclable en bordure du fleuve. Cette dernière constitue un axe de transit important vers les municipalités voisines. De plus, elle borde un important parc, le parc Marie-Victorin, et les parcs riverains qui permettent de côtoyer les rives du fleuve Saint-Laurent. Plusieurs passerelles sont déjà existantes et certaines sont aménagées pour faciliter le passage des vélos. Néanmoins, des franchissements additionnels permettraient d'éviter des détours importants aux cyclistes.

- + Nécessité de points de franchissement supplémentaires, particulièrement dans le secteur du nouveau centre-ville et dans le prolongement du boulevard Roland-Therrien.
- + Besoin pour des aménagements permettant d'accommoder les vélos sur chacune des passerelles.

## Discontinuités dans le réseau

Par endroits, le réseau cyclable longueillois montre des discontinuités importantes. Il s'agit de segments du réseau qui présentent des axes cyclables incomplets, qui ne sont pas connectés, ou mal connectés, au reste du réseau cyclable.

Pour assurer des déplacements cohérents et sécuritaires, un réseau cyclable doit présenter la meilleure connectivité possible pour permettre des chemins clairs, sans interruptions et sécuritaires.

La carte 7 montre les discontinuités identifiées comme étant à corriger sur le réseau.



Il est à noter qu'à une plus petite échelle d'intervention, les intersections peuvent présenter également des problématiques de continuité des déplacements. Un conflit potentiel avec les véhicules pour les cyclistes qui doivent emprunter l'intersection peut engendrer en enjeu pour des déplacements efficaces et sécuritaires.

## Liens avec les municipalités voisines

De nombreux liens relient Longueuil aux villes voisines. L'axe Jacques-Cartier vers le boulevard de Mortagne à Boucherville offre un lien utilitaire direct et continu pour les déplacements à vélo.

Entre Saint-Bruno-de-Montarville et Longueuil, il n'y a actuellement pas de liens cyclables. Les usagers sont nombreux à demander une meilleure connectivité entre les deux municipalités.

Vers Saint-Lambert, le lien en bordure du fleuve entre le chemin de la Rive et la rue Riverside offre un parcours linéaire continu le long du fleuve Saint-Laurent. Il permet de rejoindre la métropole via le parc Jean-Drapeau et le pont de la Concorde. Cependant, à la hauteur de la voie maritime, le trajet est régulièrement intercepté pendant de longues minutes par la traversée des bateaux aux écluses de la voie maritime de Saint-Lambert. Un lien est également à consolider dans l'axe de la rue Riverside et de la rue Saint-Charles Ouest pour offrir une meilleure connexion au pôle Charles-Le Moyne.

L'axe cyclable qui longe la route 132 en bordure du fleuve Saint-Laurent permet de relier plusieurs municipalités de la Rive Sud et de rejoindre également Montréal en traversant par un bateau passeur aménagé pour accueillir les cyclistes. En effet, un lien fluvial est disponible pour les cyclistes entre le Vieux-Port de Montréal, le parc Jean-Drapeau et le port de plaisance Réal-Bouvier. La navette maritime rejoint aussi le parc de la Promenade-Bellerive dans l'est de Montréal.

Enfin, soulignons également les nombreuses possibilités de connexion avec le réseau cyclable dans des secteurs fortement urbanisés de la Ville de Brossard, au sud de l'agglomération de Longueuil.

## QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES

### Sécurité des aménagements cyclables

#### CONFORMITÉ DES AMÉNAGEMENTS

Une partie des axes cyclables de la Ville de Longueuil est constituée de pistes cyclables bidirectionnelles sur rue. Ce type d'aménagement est surtout présent dans l'arrondissement du Vieux-Longueuil où l'on retrouve le trois-quarts des voies de ce type. Au total, ce sont 25 km, soit 22 % des voies cyclables du Vieux-Longueuil, qui sont constitués de pistes cyclables bidirectionnelles sur rue, 7,5 km (16 %) dans Saint-Hubert et 0,5 km dans Greenfield Park (8 %).

Or, les normes n'admettent pas ce type d'aménagement cyclable s'il n'est pas séparé physiquement des voies de circulation par un mail de béton ou autres barrières infranchissables par une voiture. En effet, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) recommande d'éviter ce type d'aménagement et ses normes stipulent qu'en règle générale, en milieu urbain, les pistes cyclables doivent être unidirectionnelles et situées de part et d'autre de la rue où elles sont implantées.

#### PROBLÉMATIQUE DE SÉCURITÉ – PISTES CYCLABLES BIDIRECTIONNELLES SUR RUE

Dans les aménagements bidirectionnels sur rue, il se présente souvent des obstacles sur le parcours du cycliste, tels une voiture stationnée de manière irrégulière dans les voies cyclables ou un autobus à l'arrêt qui embarque des passagers près du trottoir. Le cycliste qui roule en direction opposée à la circulation automobile se trouve alors dans une situation inconfortable et potentiellement dangereuse. Pour poursuivre son trajet, il doit éviter l'obstacle en circulant sur la voie véhiculaire à contresens. Dans cette configuration, les automobilistes peuvent difficilement anticiper la présence du cycliste qui circule à sens contraire.

La présence de multiples intersections ou accès à des commerces ou à des résidences de plus de six logements sur le parcours d'aménagements bidirectionnels est aussi jugée non sécuritaire. Bien souvent, les véhicules doivent s'avancer sur la voie cyclable pour obtenir une visibilité suffisante afin de s'engager vers la voie véhiculaire. Les cyclistes sont alors forcés de s'arrêter, de contourner le véhicule ou de freiner au dernier moment si le conducteur et le cycliste n'ont pas eu le temps d'établir un contact visuel à l'avance.

Pour ajouter à l'ensemble des problématiques reliées à ce type d'aménagement, l'inventaire détaillé des voies cyclables réalisé durant le printemps 2015 a révélé que la majorité de ces aménagements présente une largeur nettement insuffisante. En effet, 64 % des pistes cyclables bidirectionnelles sur rue évaluées offrent une largeur trop restreinte (moins de 3 m) pour une circulation confortable. Dans certains cas, comme sur le chemin Tiffin, la largeur des voies totalise 2 m, ce qui rend ce tronçon particulièrement problématique pour les cyclistes et les usagers qui empruntent la Route verte à cet endroit.

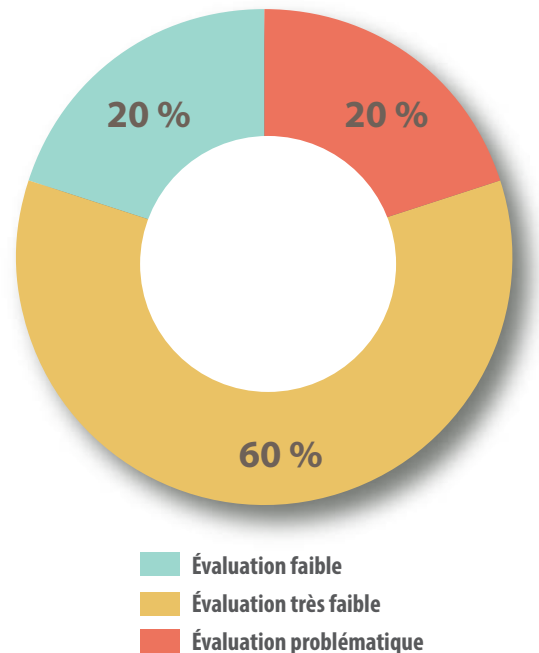
En ce sens, la transformation des voies cyclables bidirectionnelles aménagées à même la chaussée, sans séparation physique, constitue l'intervention prioritaire à mettre en œuvre pour améliorer les aménagements existants.

## RÉFECTIONS PRIORITAIRES

Il importe d'identifier les aménagements cyclables non conformes qui représentent un enjeu de sécurité particulier pour les cyclistes. En effet, l'enjeu sécuritaire est particulièrement significatif dans les contextes suivants :

- + le débit de circulation est élevé;
- + le volume de camionnage est élevé;
- + des arrêts d'autobus sont situés dans la piste cyclable;
- + la piste croise un grand nombre d'intersections ou d'entrées charretières;
- + en présence d'usagers vulnérables tels que des écoliers.

En fonction de ces critères, une classification des pistes cyclables non conformes a été dressée afin d'identifier les segments qui devraient être reconfigurés en priorité (voir annexe 4).



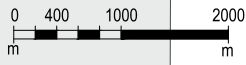
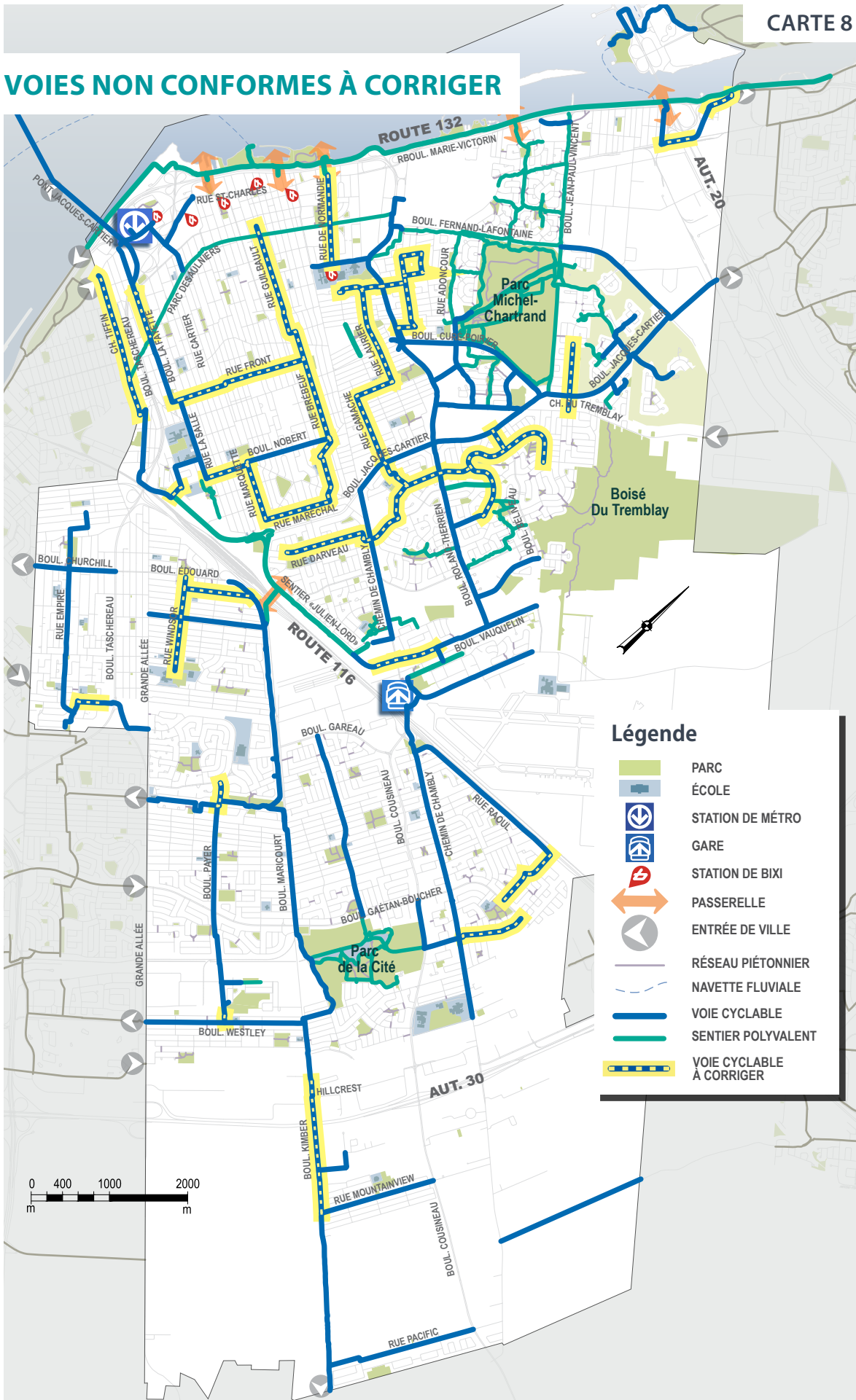
**Évaluation des pistes cyclables bidirectionnelles sur rue**



**Chemin Tiffin**  
Exemple d'un aménagement non conforme et conflictuel



# VOIES NON CONFORMES À CORRIGER



### Légende

- PARC
- ÉCOLE
- STATION DE MÉTRO
- GARE
- STATION DE BIXI
- PASSERELLE
- ENTRÉE DE VILLE
- RÉSEAU PIÉTONNIER
- NAVETTE FLUVIALE
- VOIE CYCLABLE
- SENTIER POLYVALENT
- VOIE CYCLABLE À CORRIGER

## ÉCLAIRAGE

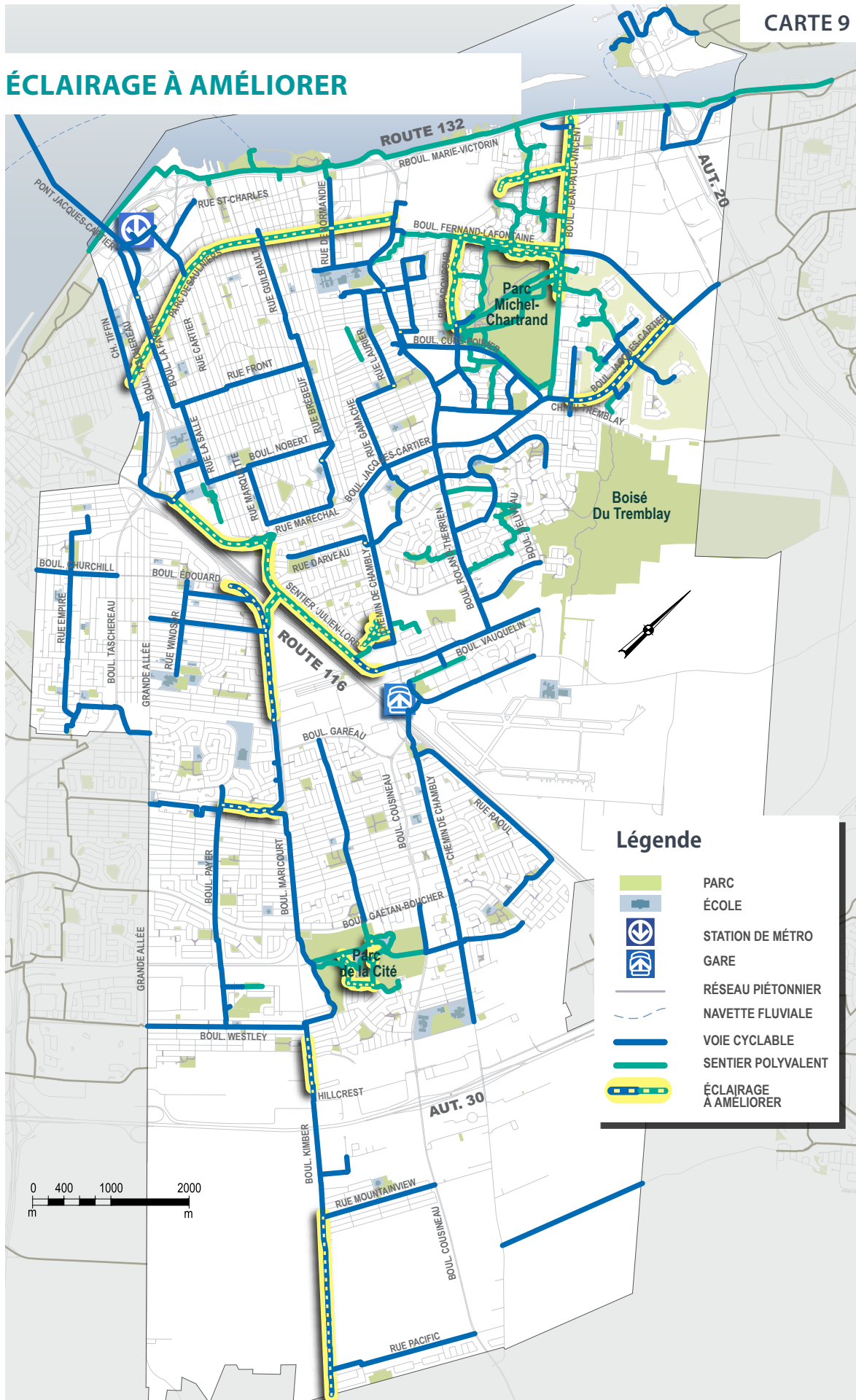
L'absence d'éclairage ou l'éclairage inadéquat sur une partie du réseau de sentiers polyvalents est identifié comme une problématique de sécurité sur le territoire de Longueuil. De plus, le caractère isolé des promenades linéaires peut accroître le sentiment d'insécurité des citoyens. Pas toujours éclairés et éloignés du réseau routier, il apparaît inconfortable de circuler sur ses axes après la tombée du jour.

Avec son Plan d'action pour l'amélioration de la sécurité en milieu urbain, la Ville de Longueuil s'est dotée d'objectifs qui visent à poursuivre, à accentuer et à mieux coordonner ses efforts pour faire en sorte que les lieux publics sur son territoire soient accessibles et que tous les citoyens puissent les utiliser en toute quiétude. La municipalité exprime ainsi sa volonté d'améliorer le cadre urbain pour le rendre plus sécuritaire, pour réduire les risques et pour favoriser le sentiment de sécurité des citoyens.

Les travaux menés autour de la consultation publique sur la sécurité des aménagements en milieu urbain ont notamment soulevé plusieurs enjeux liés à l'éclairage des sentiers piétonniers sur le territoire. Parmi l'ensemble des enjeux adressés à la Ville par les citoyens, 30 % étaient relatifs à l'éclairage des lieux publics.

La **carte 9** présente les liens dont l'éclairage est à améliorer et une liste détaillée des liens est présentée à l'**annexe 2**.

# ÉCLAIRAGE À AMÉLIORER



## Légende

-  PARC
-  ÉCOLE
-  STATION DE MÉTRO
-  GARE
-  RÉSEAU PIÉTONNIER
-  NAVETTE FLUVIALE
-  VOIE CYCLABLE
-  SENTIER POLYVALENT
-  ÉCLAIRAGE À AMÉLIORER

# Confort des aménagements cyclables

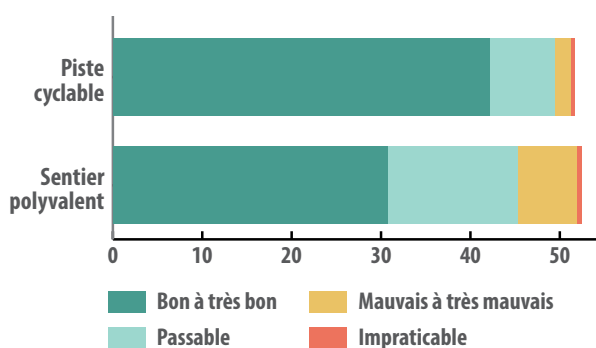
## ÉTAT DE LA SURFACE DE ROULEMENT

L'état de la surface de roulement influence grandement le confort des cyclistes sur les axes cyclables. La plupart des pistes cyclables offrent un revêtement d'asphalte (88 %) et l'état de ces chaussées est jugé bon à très bon dans une importante proportion, soit 4 km sur 5. En ce qui concerne les sentiers polyvalents, environ la moitié des surfaces sont revêtues de poussière de pierre et l'autre d'asphalte.

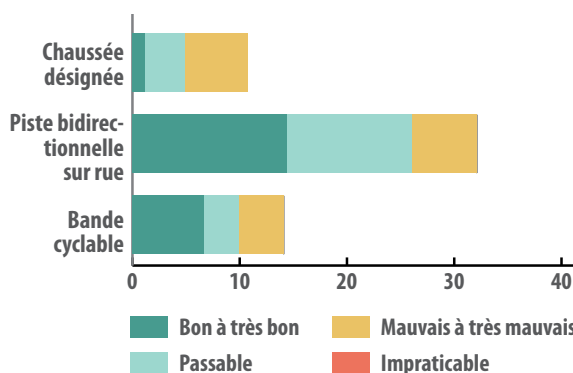
Pour tous types d'aménagement confondus, 16 % du réseau présente des surfaces jugées de mauvaises à impraticables. C'est particulièrement le cas pour les aménagements sur chaussée qui sont intimement liés à la qualité du revêtement du réseau routier. Sur ces voies, le cycliste est tenté de contourner les trous, fissures et bosses et se voit bien souvent obligé de circuler dans la voie véhiculaire plutôt que dans la zone qui lui est réservée pour assurer sa sécurité. Dans ce contexte, les voies cyclables sur chaussée sans séparation physique exposent le cycliste à un risque considérable de collision avec un véhicule.



**Sentier polyvalent qui présente une surface de roulement usée**



**État des surfaces hors chaussée**



**État des surfaces sur chaussée**



## PARTAGE DE L'ESPACE AVEC LES PIÉTONS

Sur les sentiers polyvalents, la cohabitation entre piétons, cyclistes et autres usagers est parfois difficile, particulièrement sur les axes très fréquentés. Des problématiques sont aussi rapportées en milieu urbanisé lorsque le sentier polyvalent remplace le trottoir, surtout lorsqu'il s'agit d'usagers à mobilité réduite ou présentant une déficience visuelle.

Sur les pistes cyclables, la cohabitation devient un enjeu lorsque la voie cyclable est aménagée à l'extrémité de l'emprise, car les piétons se réfugient naturellement sur ces voies pour s'éloigner de la circulation automobile. De ce fait, lorsqu'une piste cyclable est située dans l'emprise d'une rue, on doit favoriser le positionnement des piétons, usagers les plus vulnérables sur la rue, à l'extrémité de l'emprise routière. Les pistes cyclables doivent donc préféralement être implantées entre les voies automobiles et le trottoir.

La **carte 10** présente les voies où un enjeu de partage avec les piétons est observé. Une liste détaillée des liens peut être consultée à l'**annexe 2**.



**Exemple d'un enjeu de partage de l'espace en l'absence d'aménagements dédiés aux piétons**



## Qualité de la signalisation

Une signalisation de qualité aide les cyclistes à s'orienter facilement sur le réseau cyclable et contribue au confort de leur cheminement. Or, différents axes du réseau présentent des manques en matière de signalisation :

- + Un marquage au sol fréquemment effacé sur les axes cyclables;
- + Un balisage inadéquat de la Route verte;
- + L'absence de carte du réseau et des éléments d'intérêt aux points d'entrée sur le territoire;
- + Une difficulté d'orientation, particulièrement lors des changements de tracés.

Certains éléments sont notamment importants pour une signalisation de qualité sur le réseau cyclable :

- + Un marquage au sol bien visible pour les aménagements cyclables sur rue;
- + Un balisage fréquent et clair permettant de suivre des itinéraires définis (par exemple, la Route verte);
- + Une signalisation de destination permettant de rejoindre les principaux points d'intérêt à proximité du réseau cyclable.



Stationnement vélo au terminus Longueuil

## OFFRE EN STATIONNEMENT VÉLO

La disponibilité du stationnement vélo aux lieux de destination est un élément primordial pour favoriser la pratique du vélo sur le territoire d'une ville.

Les endroits à desservir en priorité sont les pôles générateurs de déplacements, notamment les pôles de transport en commun, ainsi que les bâtiments et les équipements municipaux.

### Principaux constats

Les règlements d'urbanisme de la Ville de Longueuil ne contiennent pas de normes sur les places de stationnement vélo dans les bâtiments privés. Certaines municipalités et arrondissements possèdent de telles normes, qui exigent une quantité minimale de places de stationnement vélo dans les nouvelles constructions, selon le type d'usage du sol.

Dans le secteur de la Place Charles-Le Moyne, le terminus Longueuil offre 620 places et plusieurs espaces supplémentaires ont récemment été ajoutés face à la station de métro Longueuil – Université de Sherbrooke. De plus, une nouvelle vélostation de 80 places a été inaugurée au printemps 2016 dans les locaux de l'Université de Sherbrooke grâce à un partenariat entre la Ville de Longueuil, l'Université de Sherbrooke et le Réseau de transport métropolitain (RTM).

Outre ces données sur les supports disponibles à la Place Charles-Le Moyne, on doit souligner la faible disponibilité de données sur l'offre de stationnement vélo sur le territoire municipal. Un inventaire exhaustif de l'ensemble des supports vélos serait à effectuer.

# VISION DES DÉPLACEMENTS CYCLABLES

---

Longueuil a la volonté ferme d'accroître les déplacements à vélo sur son territoire. Favoriser la mobilité active des citoyens, des travailleurs et des visiteurs sur l'ensemble du territoire s'inscrit comme un engagement fondamental de la municipalité en faveur du développement durable.

Pour relever ce défi, nous avons établi des cibles ambitieuses, mais réalisables. Les actions que la Ville de Longueuil entend mettre en œuvre permettront d'offrir à la collectivité des aménagements cyclables plus conviviaux et plus sécuritaires et de déployer un réseau cyclable qui s'étende sur tout le territoire pour atteindre les pôles générateurs de déplacement tout en créant des liens actifs au sein des quartiers. Les futurs aménagements devront permettre des déplacements accrus en toute saison et l'offre en stationnement vélo se verra bonifier pour faciliter les déplacements des cyclistes.

En s'engageant à mettre à la disposition des citoyens des aménagements favorables aux déplacements cyclables, la Ville de Longueuil souhaite permettre à tous de choisir le vélo comme alternative convaincante au transport automobile.

# CIBLES

Les cibles visent à doter Longueuil d'un réseau cyclable qui favorise les déplacements à vélo pour les cyclistes de tous âges sur l'ensemble de son territoire. Ce sont des cibles quantifiables qui outilleront les décideurs et permettront de mesurer dans le temps les actions entreprises en faveur du vélo. Trois grandes stratégies d'intervention chapeautent les cibles à atteindre :

## 1. CONSOLIDER LE RÉSEAU CYCLABLE

- + **33 km** de pistes cyclables bidirectionnelles sur rue non conformes sont mis aux normes.
- + L'éclairage et la sécurité sont améliorés sur **27 km** de sentiers polyvalents et pistes cyclables.
- + La qualité des surfaces et des aménagements est améliorée sur **22 km** du réseau cyclable.
- + **9,5 km** de sentiers polyvalents sont élargis pour augmenter le confort des usagers.

**45 %**  
du réseau cyclable  
existant consolidé

## 2. DÉVELOPPER LE RÉSEAU

- + **95 %** des résidences de la ville sont situées à 250 m ou moins du réseau cyclable.
- + Des liens cyclables directs et confortables desservent l'ensemble des pôles générateurs de déplacements.
- + Des points de franchissement améliorés sont aménagés pour chacune des barrières majeures suivantes :
  - » Route 112/116    » route 132    » Autoroute 20
  - » Accès au secteur Place Charles-Le Moyne
- + **50 %** du réseau cyclable est déneigeable et praticable à l'année.

**137 km**  
de voies cyclables  
ajoutées, une augmen-  
tation de 45 % du réseau  
existant

## 3. BONIFIER L'OFFRE EN STATIONNEMENT VÉLO

- + Un inventaire exhaustif du stationnement vélo sur le territoire municipal est fait et un système de suivi en continu de l'utilisation des espaces est mis en place.
- + Des normes minimales de places de stationnement vélo, selon les types d'usages, sont intégrées aux règlements d'urbanisme.
- + Tous les édifices municipaux et les équipements récréatifs sont équipés de supports à vélo.
- + Des vélostations sont installées aux pôles majeurs de transport collectif.
- + Des espaces de stationnement pour vélos sont disponibles à l'ensemble des pôles générateurs de déplacements et le long des axes de transports en commun.

# PLAN D'ACTION

---

Pour atteindre les cibles du Plan directeur des déplacements cyclables (PDDC) d'ici les 15 prochaines années, un plan d'action concret détaille l'ensemble des projets à réaliser et identifie le niveau de priorité à accorder à ces projets tout en tenant compte de la capacité de réalisation de la Ville.

En ce sens, il est important de noter que l'exercice de priorisation présenté dans le Plan d'action ne vise pas uniquement à déterminer l'ordre exact dans lequel les projets seront réalisés. Il constitue un outil de prise de décision pour faciliter la mise en œuvre des actions pour atteindre les cibles de ce plan. L'évaluation détaillée de la faisabilité des projets, les opportunités créées par des projets de réfection de la voirie ou de développement du territoire, les programmes de subvention et les ressources financières disponibles sont tous des facteurs pouvant influencer l'ordre de réalisation des projets. De façon générale, les projets qui ont un impact potentiel élevé ou qui sont les moins coûteux et complexes à mettre en œuvre se verront réaliser plus rapidement.

Le Plan d'action se décline en trois grandes stratégies d'intervention au sein desquelles sont identifiés des projets ainsi que le niveau de priorité qui y est associé. Il comprend également un échéancier de mise en œuvre pour chaque projet envisagé.





## La mise aux normes des aménagements cyclables sur rue non conformes

Cible : 33 km

Priorité +++

Parmi les projets de consolidation du réseau, la priorité devrait être accordée aux projets où les aménagements cyclables existants sont non conformes aux normes existantes et où un enjeu de sécurité pour les cyclistes a été relevé. L'ensemble des aménagements cyclables non conformes devra faire l'objet d'une correction à court terme. Afin de déterminer l'ordre d'intervention, les projets sont priorisés selon le niveau de risque actuellement présent pour les cyclistes sur les voies cyclables concernées.

Plus spécifiquement, les critères suivants ont guidé l'exercice de priorisation. La méthodologie d'analyse se trouve à l'**annexe 3**.

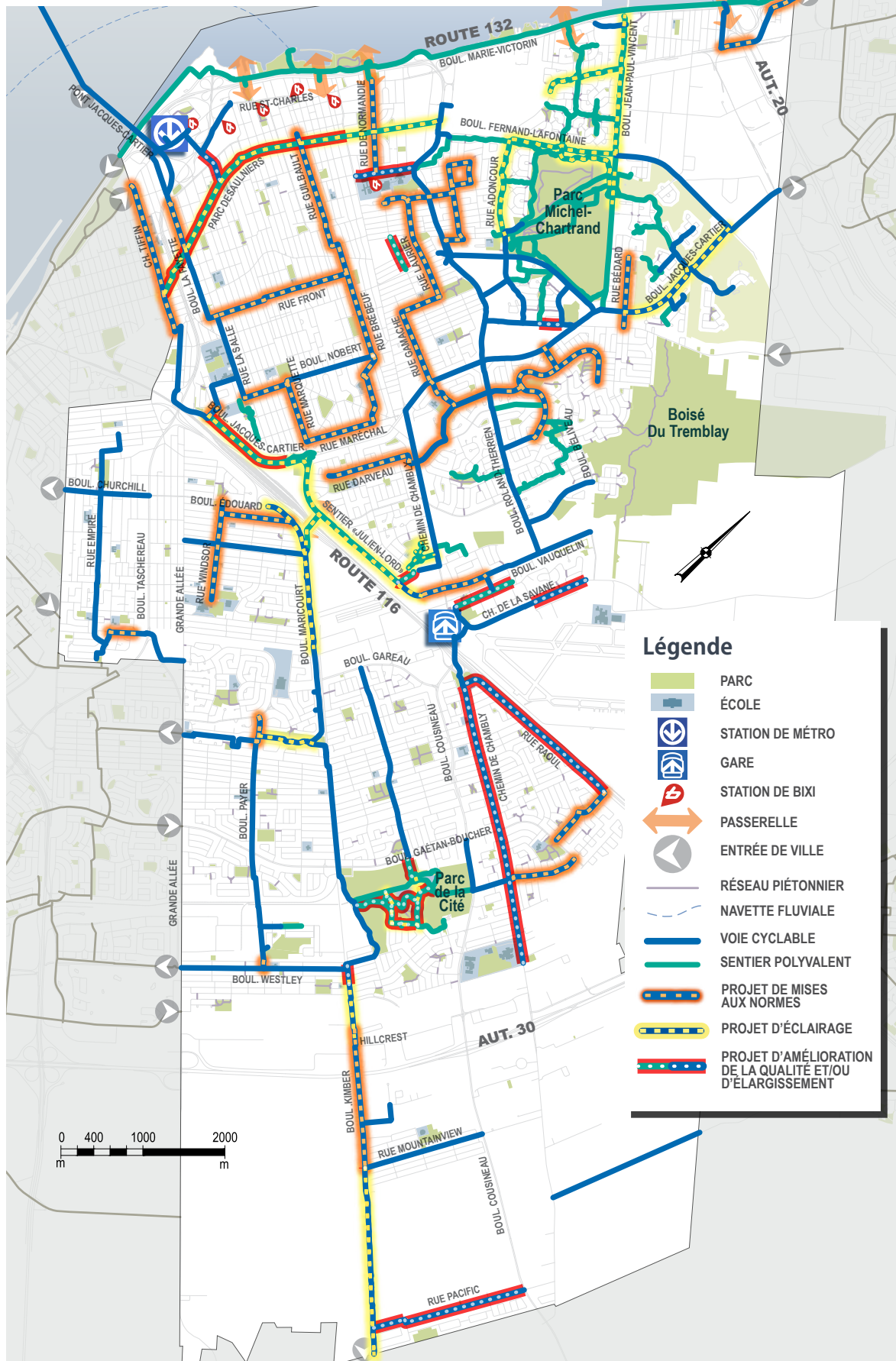
### CONSOLIDER LE RÉSEAU CYCLABLE

Dans cette section figurent les projets de réfection et d'amélioration d'axes cyclables existants sur le territoire. Ces projets de réfection doivent être priorisés selon leur potentiel pour augmenter la sécurité et le confort des cyclistes. Cette première stratégie d'intervention pour améliorer les déplacements cyclables ne vise pas la simple correction du pavage. Elle a pour objectif d'améliorer le confort, la convivialité et la sécurité des déplacements à vélo à Longueuil. Ainsi, les projets de réfection seront priorisés selon leur potentiel pour augmenter la sécurité et le confort des cyclistes.

La **carte 11** montre l'ensemble des projets de consolidation du réseau. La liste détaillée des projets se trouve à l'**annexe 4**.

CRITÈRE	VALEUR
Volume de circulation sur la route	++++
Présence d'arrêts d'autobus à même la piste cyclable	+++
Largeur de l'aménagement cyclable	+++
Type de séparation avec la circulation automobile	++
Fréquence des intersections et entrées charretières	++
Sens de la circulation automobile	++
État de la surface de roulement	+
Homologation Route verte	+

# PROJETS DE CONSOLIDATION DU RÉSEAU





## L'amélioration de la qualité des aménagements

Cible : 22 km

Priorité ++

Afin d'améliorer le confort des cyclistes, il est requis de procéder à la réfection de plusieurs surfaces de roulement. Les correctifs à apporter concernent à la fois des pistes cyclables et des sentiers polyvalents. Les travaux à prévoir touchent principalement des liens aménagés hors rue.

Il est également requis de procéder à des améliorations sur des voies cyclables qui sont conformes aux normes de sécurité, mais dont les aménagements gagneraient à être bonifiés. Par exemple, par le traitement des intersections, l'ajout de signalisations ou l'ajout de feux dédiés aux cyclistes.

## La bonification de l'éclairage

Cible : 27 km

Priorité ++

Le Plan d'action identifie 27 km de sentiers polyvalents et pistes cyclables où des bonifications de l'éclairage sont nécessaires. La priorité est accordée aux tronçons où l'éclairage est inexistant et aux endroits où des problématiques de sécurité ont été rapportées.

Les investissements à prévoir s'inscrivent dans la démarche d'amélioration de la sécurité en milieu urbain entamée en 2015 par la Ville de Longueuil.

## L'élargissement des sentiers polyvalents

Cible : 9,5 km

Priorité +

Certains sentiers polyvalents sur le territoire de la ville présentent des largeurs sous-standards. Dans de tels cas, la priorité d'élargissement est accordée aux sentiers où l'achalandage des piétons et des cyclistes est élevé et où des problématiques de cohabitation entre les usagers sont rapportées.

De plus, différentes stratégies peuvent être mises de l'avant pour pallier les problématiques de conflits d'usages souvent rapportés. Prenons à titre d'exemple la création de liens cyclables dédiés exclusivement aux vélos sur des axes routiers à proximité du sentier polyvalent.

## UN RÉSEAU ACCESSIBLE PLUS LONGTEMPS

La réglementation actuelle empêche la circulation sur certaines voies cyclables sur chaussée en période hivernale afin de permettre le stationnement véhiculaire.

Afin de rendre accessible plus longtemps le réseau cyclable durant l'année, il est requis de modifier la réglementation pour un réseau accessible plus tôt et plus tard en saison.

## POSITIONNEMENT DU TROTTOIR

Sur les pistes cyclables, la cohabitation devient un enjeu lorsque la voie cyclable est aménagée à l'extrémité de l'emprise, car les piétons se réfugient naturellement sur ces voies pour s'éloigner de la circulation automobile. Pour remédier à cette situation, les axes de circulation pour les piétons devraient toujours être positionnés à l'extrémité de l'emprise routière. Les pistes cyclables doivent être préférablement implantées entre les voies automobiles et le trottoir.

Au fur et à mesure des projets de réfection routière, il est recommandé de revoir la configuration *voie cyclable / trottoir* sur les axes identifiés comme problématiques

## DES INTERSECTIONS À AMÉLIORER

Aux intersections, des interventions devront être intégrées dans les projets d'amélioration et de développement du réseau cyclable. Lorsqu'une voie cyclable traverse une intersection, une attention particulière devra être apportée à la configuration des aménagements par des mesures diverses qui favoriseront la sécurité et le confort des usagers. Par exemple, l'intégration de mesures d'apaisement de circulation (avancées de trottoirs, rétrécissement des voies de circulation automobile, ajout de plantations, etc.), ou l'ajout de feux dédiés aux cyclistes.



## DÉVELOPPER LE RÉSEAU

Afin de faciliter les déplacements des cyclistes sur le territoire de Longueuil, le présent Plan d'action prévoit l'ajout de **137 km** de voies cyclables. À terme, le réseau cyclable, dont la longueur sera presque doublée, desservira efficacement l'ensemble du territoire et de ses lieux générateurs de déplacements.

Tout comme les projets de mise aux normes des aménagements cyclables non conformes, les projets de développement du réseau ont été soumis à un exercice de priorisation basé sur plusieurs critères. Les projets ont été classés en quatre niveaux de priorité, le niveau 1 étant le plus haut niveau de priorité. Les critères suivants ont guidé l'exercice de priorisation.

CRITÈRE	VALEUR
Desserte d'un pôle générateur de déplacements	+++
Franchissement de barrières	+++
Accès au transport collectif	++
Densité de la population	++
Parachèvement du réseau	+
Desserte du territoire	+

Lien avec une municipalité voisine	+
Homologation Route verte	+

La **carte 12** montre les projets de développement du réseau. La liste détaillée des projets figure à l'**annexe 4** et la méthodologie d'analyse peut être consultée à l'**annexe 3**.

## ÉTENDRE LE RÉSEAU DE VÉLOS EN LIBRE-SERVICE

Dans cette optique, il est souhaitable de poursuivre le développement du réseau de vélo en libre-service sur le territoire de la ville de Longueuil en priorisant les pôles générateurs de déplacements.

Plusieurs critères devront être considérés, lesquels incluent notamment la densité de population desservie et la distance d'implantation entre les stations de manière à assurer un réseau continu. Pour assurer le succès de cette entreprise, il est également requis d'analyser des critères de performance alors que chaque station génère des transactions qui influencent les retombées d'exploitation.

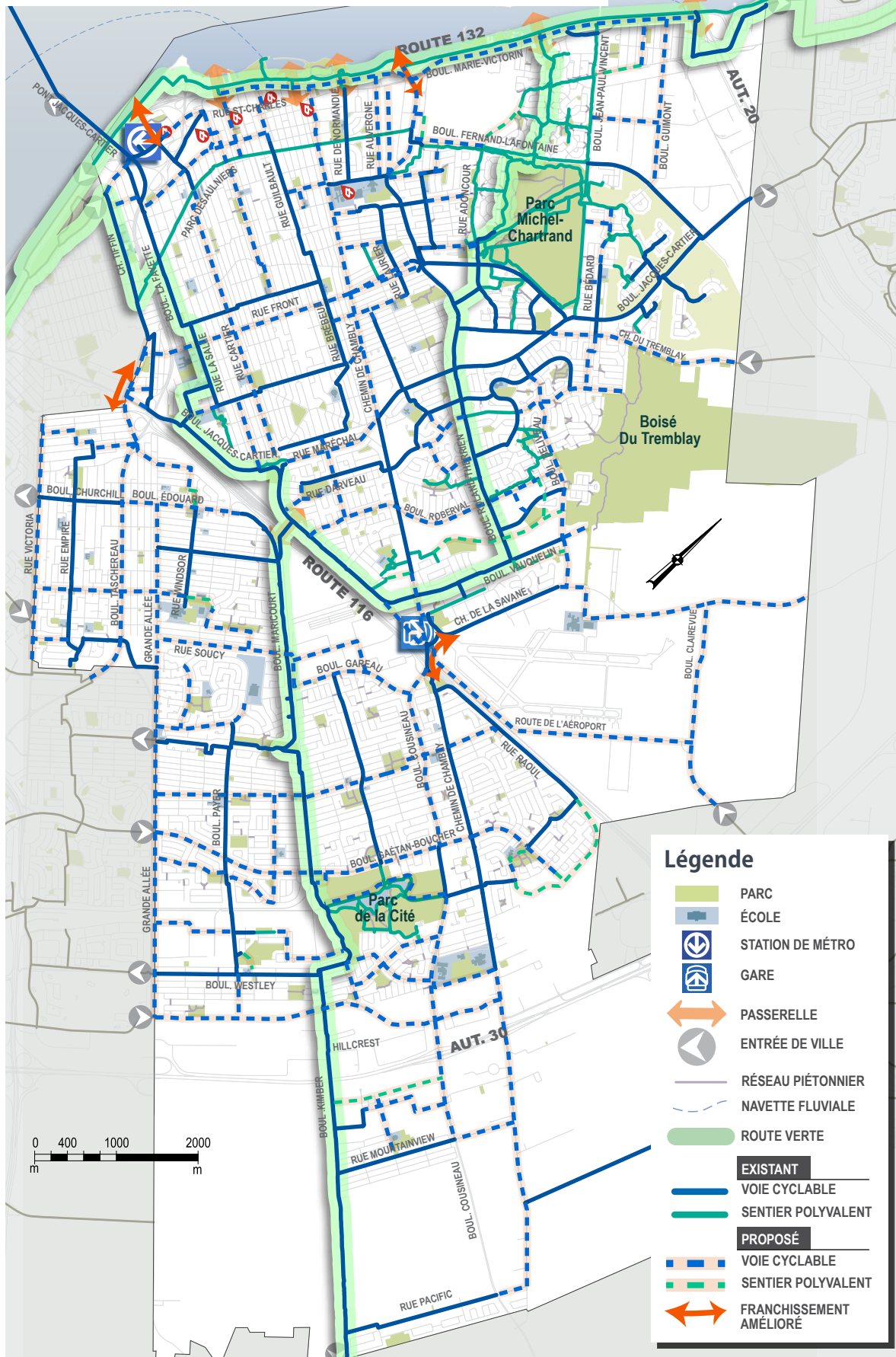
CRITÈRE	VALEUR
Desserte d'un pôle générateur de déplacements	+++
Densité de la population	++
Écart moyen entre les stations (entre 300 m et 500 m)	++
Présence de liens cyclables	+

## DÉVELOPPER UN RÉSEAU PRATICABLE EN TOUTE SAISON

L'accessibilité au réseau cyclable en période hivernale peut contribuer à renforcer la part modale du vélo. Pour ce faire, le réseau doit être conçu de manière à être déneigeable, en facilitant les opérations de dégagement de la neige par des aménagements fonctionnels.

D'autre part, les techniques et les équipements devront être adaptés pour entretenir le réseau hivernal de manière efficiente.

# PROJETS DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU





## BONIFIER L'OFFRE EN STATIONNEMENT VÉLO

La disponibilité de stationnement vélo influence positivement la pratique du vélo. Il est donc important de prévoir une offre suffisante de supports à vélo sur le territoire de la ville pour répondre aux besoins des cyclistes.

À cette fin, la desserte des lieux qui ont le potentiel d'attirer beaucoup de déplacements à vélo doit être bonifiée en priorité. On entend ici les pôles générateurs de déplacements précédemment identifiés sur la **carte 5** ainsi que les bâtiments municipaux et les équipements. Une attention particulière doit être portée aux points d'accès au transport collectif, dans le but de favoriser l'intermodalité. De plus, la Ville souhaite augmenter le nombre de supports à vélo implantés sur le domaine public dans les secteurs commerciaux pour y faciliter l'accès de cyclistes aux commerces.

Pour y arriver, la Ville de Longueuil déploiera une stratégie d'implantation de supports à vélo s'étendant sur quelques années. Simultanément, un monitoring de l'utilisation de ces supports sera fait pour s'assurer de l'adéquation entre l'offre et la demande.

## Inventaire et normes minimales

Priorité +++

La première étape de la stratégie d'implantation sera d'effectuer un inventaire complet des supports à vélo existants sur le domaine public ainsi qu'aux lieux générateurs de déplacements à vélo. L'achalandage y sera également mesuré. Un tel inventaire permettra de bien évaluer la capacité existante par rapport à la demande.

L'inclusion aux règlements d'urbanisme de la Ville de Longueuil de normes minimales de places de stationnement vélo pour certains types de nouvelles constructions sera également réalisée à court terme.

## Implantation de supports à vélo et monitoring de leur utilisation

Priorité ++

Suite à l'inventaire des supports existants, la Ville déploiera une stratégie d'implantation de supports à vélo sur le domaine public, et ce, sur plusieurs années. Les lieux générant beaucoup de déplacements à vélo seront priorisés, soit:

- + les bâtiments municipaux, incluant les équipements récréatifs;
- + les pôles générateurs de déplacements identifiés à la **carte 5**;
- + une attention particulière sera portée aux points d'accès au transport collectif, dans le but de favoriser l'intermodalité et les secteurs commerciaux pour y faciliter l'accès des cyclistes aux commerces.

Suite à l'implantation de supports, la Ville mettra en place un système de monitoring de l'utilisation des supports à vélo. Ainsi, des relevés seront effectués plusieurs fois par année afin d'évaluer si l'offre répond toujours à la demande. Au besoin, la capacité sera augmentée.



## NORME MINIMALE DE CAPACITÉ EN STATIONNEMENT VÉLO

Les ratios suggérés de stationnement vélo selon les usages du sol dans le guide *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes* de Vélo Québec permettent de guider l'implantation de stationnements sur le territoire. Ces ratios représentent un nombre minimal de supports et peuvent être augmentés en fonction de l'achalandage observé.

FONCTION	NOMBRE DE PLACES RECOMMANDÉ (min.)
Résidentiel	1 ou plus par 2 logements
Enseignement	1 par 5 à 20 élèves
Travail	1 par 10 à 40 employés
Services	1 par 25 à 100 usagers
Commerce isolé	2 ou plus
Rue commerçante	5 par 100 m de façade
Centre commercial	1 par 100 m <sup>2</sup>



Exemple d'une vélostation abritée dans les locaux de l'université de Sherbrooke à Longueuil

## Implantation de vélostations

Priorité +

Afin d'assurer une offre accrue en stationnement vélo à certains points d'accès au transport collectif, un réseau de stationnements vélo sera déployé selon deux niveaux de services.

Dans une première phase, des vélostations (type secondaire) seront aménagées à des points d'accès stratégique au transport en commun de manière à favoriser l'usage des transports alternatifs. Ces vélostations offriront un nombre significatif de places de stationnement ainsi que des commodités minimales aux usagers telles que du mobilier, un point d'eau et des aménagements accessibles.

Puis dans une seconde phase, des vélostations (type primaire) seront progressivement implantées sur le territoire municipal. Ces stations offriront un très grand nombre de places, seront couvertes et auront généralement un accès sécurisé. Le confort des cyclistes et la sécurité du stationnement y seront ainsi bonifiés.

L'attractivité très élevée de la station de métro Longueuil – Université de Sherbrooke ainsi que de la gare de train Longueuil – Saint-Hubert y justifie l'aménagement prioritaire de vélostations. D'autres vélostations seront également aménagées à d'autres points d'accès au transport collectif, notamment à des endroits stratégiques aux abords des circuits d'autobus les plus fréquentés.

La **carte 13** montre l'emplacement des vélostations implantées en relation avec le réseau de transport collectif. L'**annexe 4** détaille les projets.



## ÉCHÉANCIER

La grande majorité des projets du Plan d'action sera réalisée sur une période de dix ans. Certains projets prioritaires seront réalisés dès les premières années suivant l'adoption du Plan. Cependant, la réalisation de certains projets à gouvernance partagée, notamment les projets qui relèvent de la gouvernance du MTMDET, pourraient nécessiter plus de temps. Un échéancier étalé sur dix à quinze ans est fixé pour ces projets.

		CIBLES	0-3 ANS	3-5 ANS	5-10 ANS	10-15 ANS
<b>CONSOLIDER LE RÉSEAU CYCLABLE</b>	Mise aux normes des aménagements non conformes		■	■		
	Amélioration de la qualité des aménagements		■	■		
	Éclairage des sentiers polyvalents non éclairés		■	■	■	
	Bonification de l'éclairage – sentiers polyvalents			■	■	
	Élargissement des sentiers polyvalents – projets prioritaires			■	■	
	Élargissement des sentiers polyvalents – projets non prioritaires			■	■	
	Projets de gouvernance partagée				■	■
<b>DÉVELOPPER LE RÉSEAU</b>	Projets de développement – niveau de priorité 1		■	■		
	Projets de développement – niveau de priorité 2			■	■	
	Projets de développement – niveau de priorité 3				■	■
	Projets de développement – niveau de priorité 4				■	■
	Projets de gouvernance partagée					■
<b>BONIFIER L'OFFRE EN STATIONNEMENT</b>	Inventaire des supports existants		■			
	Modification des règlements d'urbanisme		■			
	Implantation de stationnements vélo sur le domaine public		■	■	■	
	Implantation des vélostations primaires			■	■	
	Implantation des vélostations secondaires				■	■
	Monitoring de l'utilisation des supports et ajustement de l'offre		■	■	■	■





## **ANNEXE 1**

---

# **TYPOLOGIE DES VOIES CYCLABLES**

---

## Typologie

Les voies cyclables du territoire ont été classées en grande catégorie de manière à s'appuyer sur un langage commun et universel pour définir les aménagements qui permettent les déplacements cyclables. De cette manière, la prise de décision est facilitée par une compréhension commune qui s'appuie sur les grandes normes déjà établies par les organisations et les instances gouvernementales responsables des déplacements cyclables.

C'est la classification typologique qui guide également l'application de la réglementation sur le territoire. Ainsi, les services de sécurité utilisent la désignation afin de faire assurer le respect des normes et règlements par tous.

Finalement, la typologie des aménagements représente un outil de conception essentielle afin de choisir l'aménagement adapté au contexte. Les concepteurs en bénéficient dans toutes les phases de mise en œuvre des projets, de la planification à la réalisation jusqu'aux responsables des opérations qui s'en servent pour planifier l'entretien continu d'un réseau efficient.

## Catégories

### CHAUSSÉE DÉSIGNÉE

- + Voie cyclable partagée avec la circulation automobile.

### BANDE CYCLABLE

- + Voie cyclable réservée aux cyclistes, aménagée à l'intérieur de la chaussée véhiculaire par marquage au sol.

### PISTE CYCLABLE

- + Voie de circulation à l'usage exclusif des cyclistes, séparée des autres voies de circulation.

### SENTIER POLYVALENT

- + Voie cyclable en site propre qui est partagée avec plusieurs type d'usagers.



Illustration de la promenade cyclable reliant Longueuil à Boucherville, inscrite dans le tracé du sentier cyclable et pédestre Oka–Mont-Saint-Hilaire

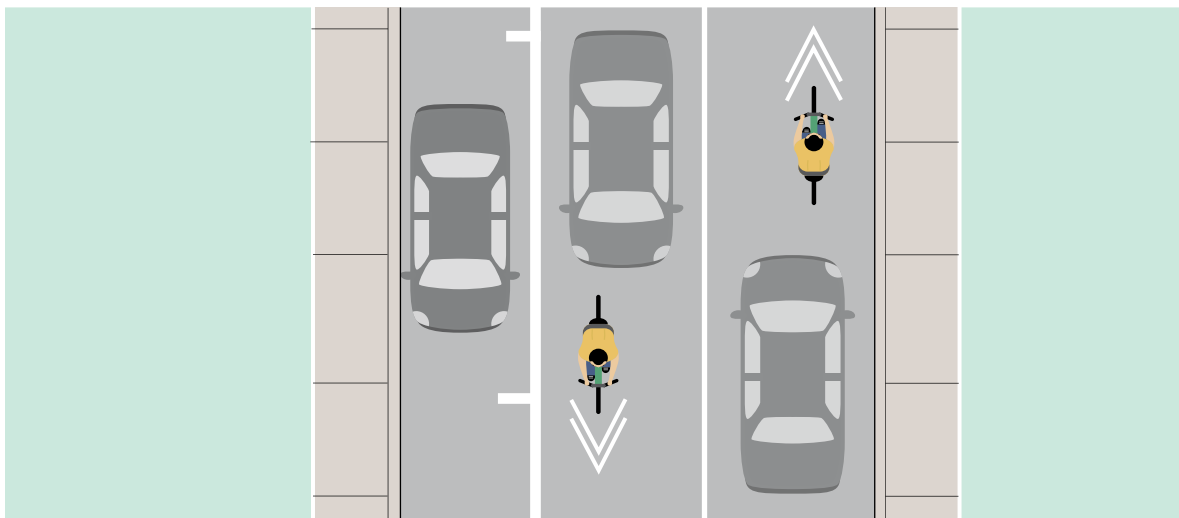
## Chaussée désignée

Voie cyclable partagée avec la circulation automobile sans séparation physique ou délimitation. La présence de cyclistes est signalée aux automobilistes par un symbole sur la voie de circulation et par des panneaux de signalisation.

Ce type d'aménagement est conseillé de préférence dans les rues locales où le débit de circulation est faible à modéré et où la limite de vitesse est égale ou inférieure à 50 km/h, idéalement à 30 km/h.



Chaussée désignée, rue Marquette, Vieux-Longueuil



## Bande cyclable

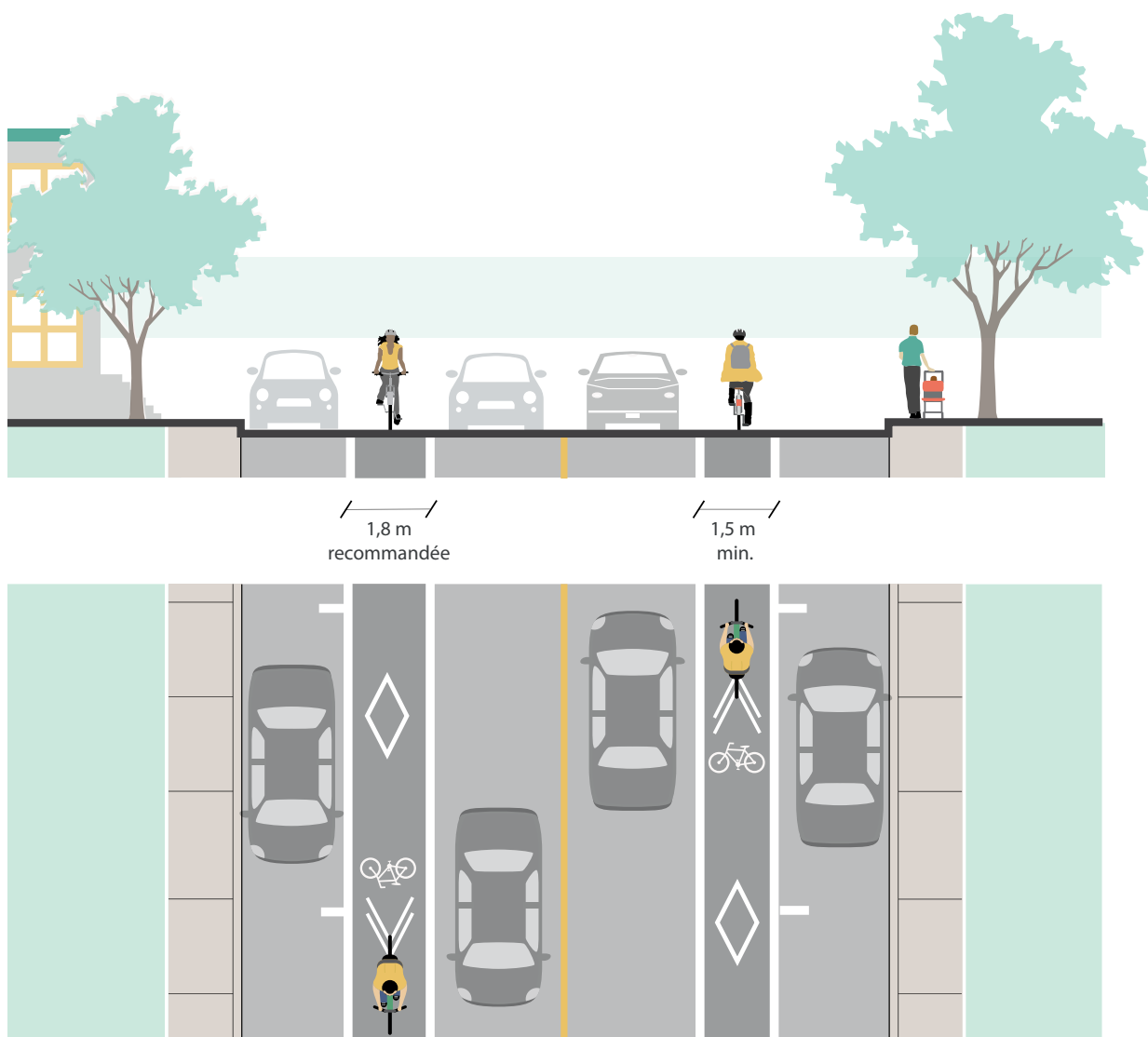
Voie cyclable unidirectionnelle réservée aux cyclistes, aménagée à même la chaussée. Elle est implantée à la droite des voies de circulation, délimitée par une ligne peinte au sol et du marquage. Les automobilistes peuvent la franchir pour accéder à une entrée véhiculaire ou pour stationner le véhicule en bordure de rue.

Ce type d'aménagement est conseillé de préférence dans les rues où le débit est modéré et où la limite de vitesse est égale ou inférieure à 50 km/h. Sa largeur varie entre 1,5 et 2,0 m.

## SUR RUE AVEC STATIONNEMENT

La bande cyclable est aménagée entre la voie de circulation automobile et la voie de stationnement lorsque celui-ci est autorisé. Une surlargeur doit être prévue pour permettre la circulation des cyclistes à l'écart de la zone d'ouverture des portières.

Une largeur de 1,8 m est recommandée.





## SUR RUE SANS STATIONNEMENT

La bande cyclable est implantée en bordure de rue lorsque le stationnement est interdit. Elle peut être distinguée des voies automobiles par une ligne peinte au sol, une zone hachurée ou un revêtement d'une couleur différente. Des délinéateurs peuvent être placés à intervalles réguliers sur le marquage pour rendre la bande cyclable plus visible pour les automobilistes.

Une largeur de 1,5 m est recommandée.

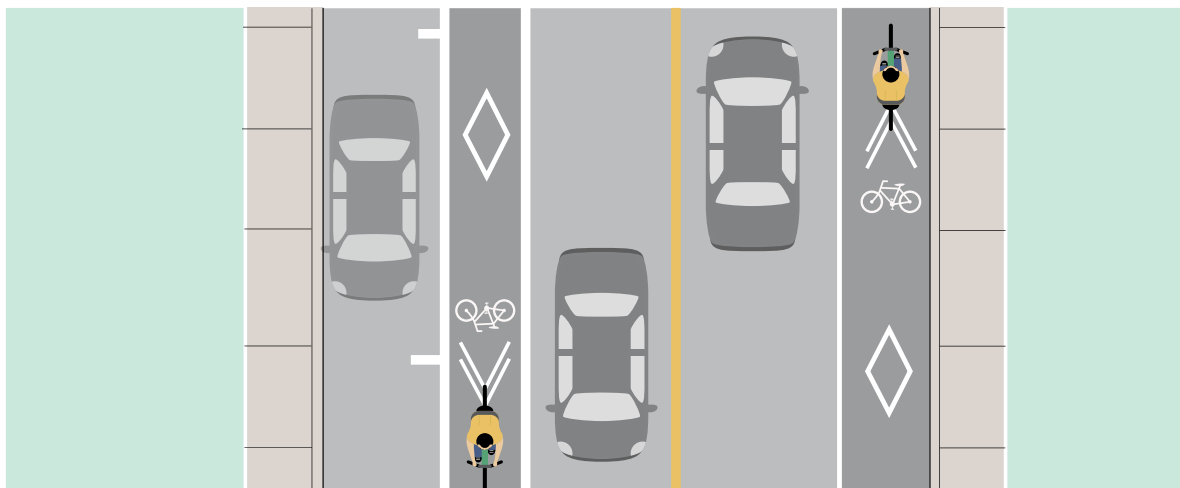


Bande cyclable, rue Boucher, Vieux-Longueuil



1,5 m  
min.

1,5 m  
min.



## DOUBLE SENS CYCLABLE

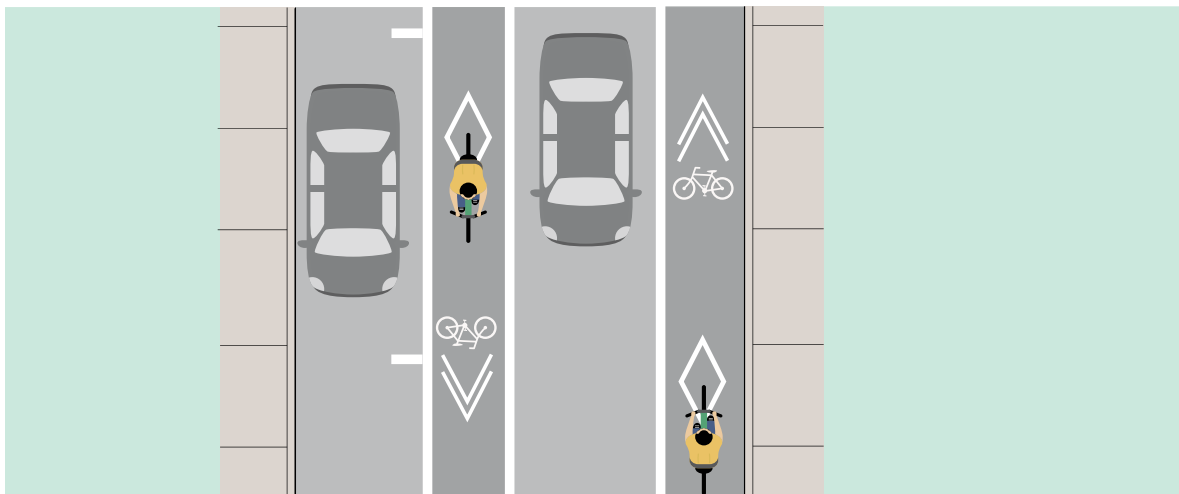
Rue à sens unique pour les automobiliste qui présente une voie cyclable dans chaque direction pour les vélos. Depuis janvier 2011, le Code de la sécurité routière autorise la circulation des bicyclettes à contresens sur les rues à sens unique, à condition de l'indiquer clairement par une signalisation installée aux intersections de la voie de circulation.



Double sens cyclable, rue Laurier, Montréal



1,5 m  
min.



## Piste cyclable

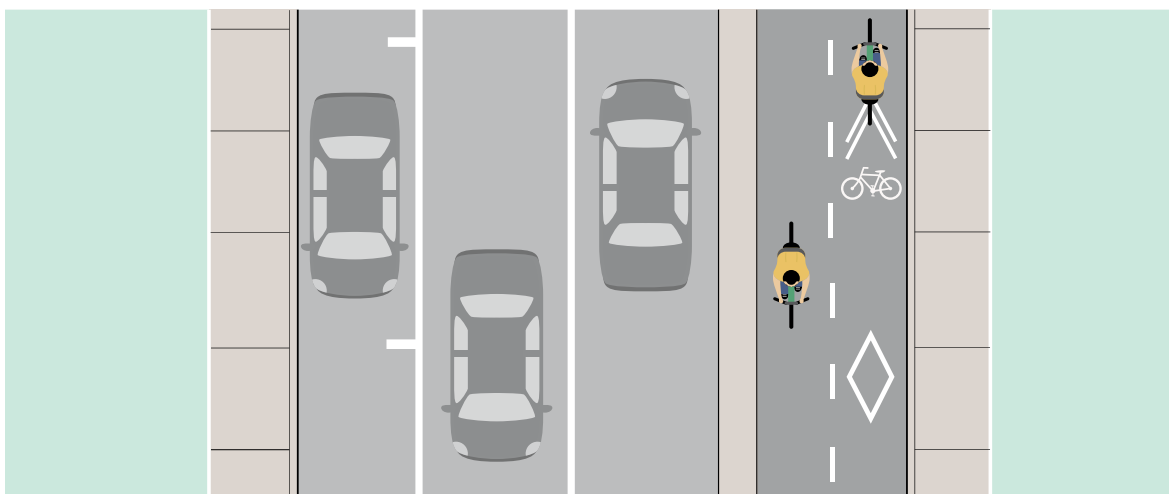
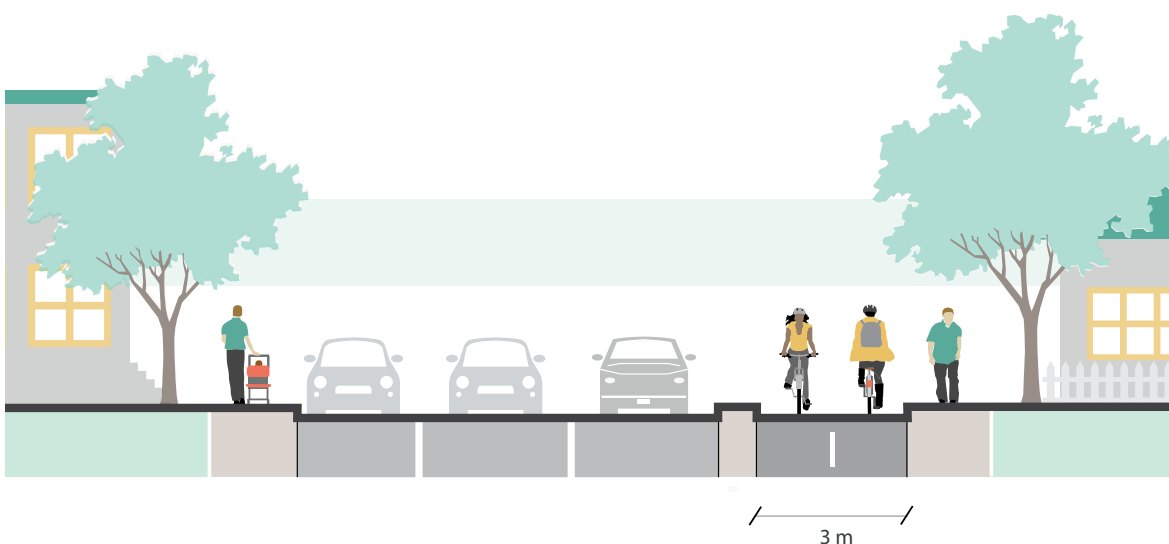
La piste cyclable constitue une voie de circulation à l'usage exclusif des cyclistes, séparée des autres voies de circulation (automobile ou piéton). Elle offre un aménagement sécuritaire dans les rues où le débit de circulation est plus élevé et permet un confort accru sur un axe cyclable d'importance. Sa largeur varie entre 1,5 et 2,0 m.

**La piste cyclable est unidirectionnelle ou bidirectionnelle.**

## AU NIVEAU DE LA RUE

Piste cyclable aménagée sur rue, au même niveau que la chaussée véhiculaire. La voie cyclable est distinguée de la circulation véhiculaire par une barrière physique constituée d'une bordure bétonnée, de délinéateurs ou d'un mail aménagé.

En présence de stationnement, une zone tampon de 0,5 m est requise pour permettre l'ouverture des portières. Cet espacement permet également d'entreposer la neige en hiver ou d'y implanter la signalisation routière.



## À MI-NIVEAU

La piste est située à mi-niveau entre le trottoir et la chaussée. Elle est séparée de part et d'autre de la circulation automobile et piétonne par une bordure basse, parfois biseautée. Elle permet aux cyclistes de quitter aisément l'axe cyclable pour contourner un obstacle, effectuer un dépassement ou accéder à une destination tout en restreignant l'accès des véhicules sur la voie cyclable.



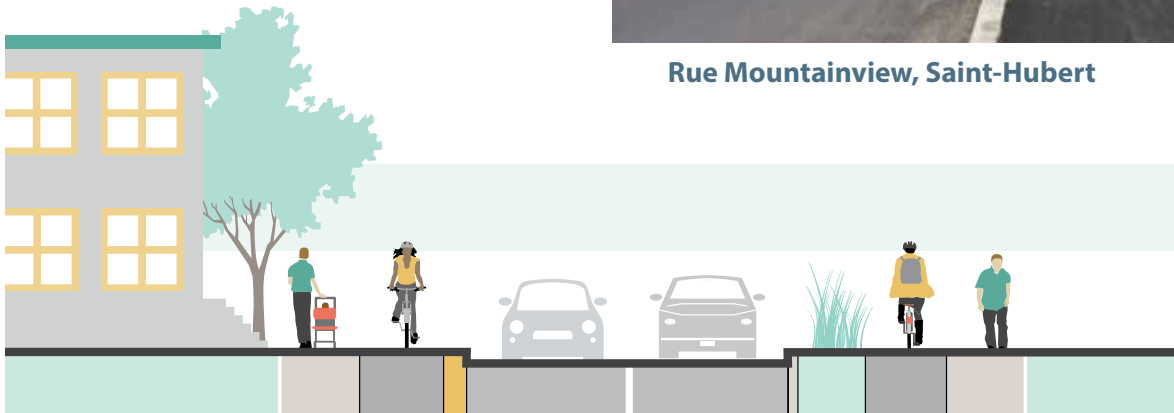
Rue Saint-Charles O., Vieux-Longueuil

## AU NIVEAU DU TROTTOIR

La piste est séparée de la chaussée, aménagée au même niveau que le trottoir. Les aménagements cyclables réservés aux vélos sont distingués par le type de revêtement, du marquage au sol, du mobilier ou des plantations. La voie cyclable est facilement identifiable pour les usagers non voyants grâce à une zone texturée entre la voie cyclable et le trottoir (0,3 m min., 0,6 m de préférence).

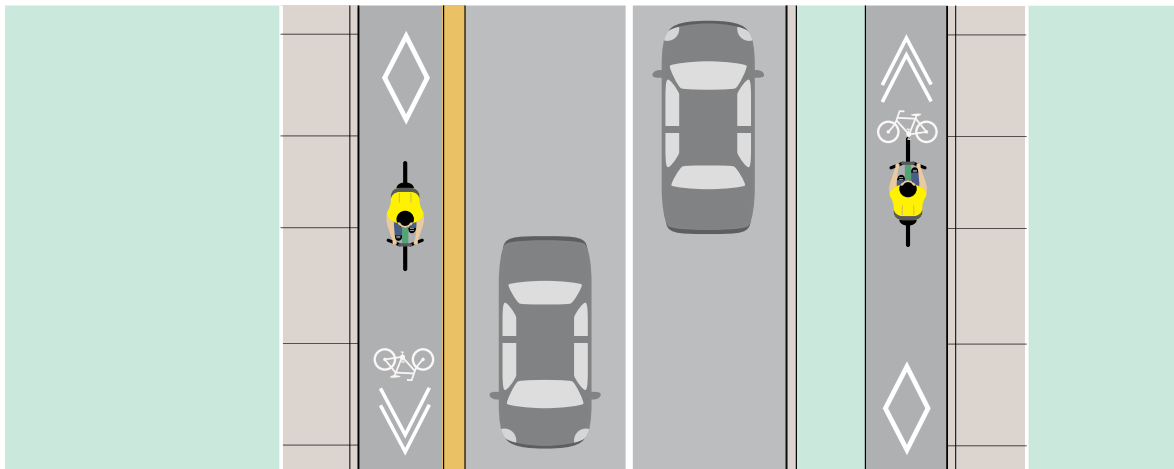


Rue Mountainview, Saint-Hubert



1,5 m  
min. 0,6 m

1,5 m  
min.





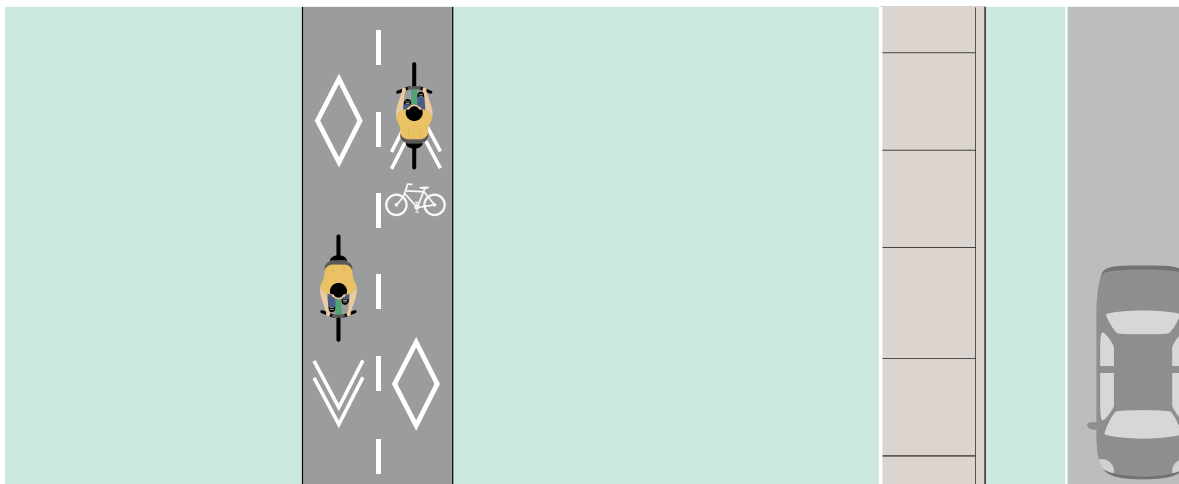
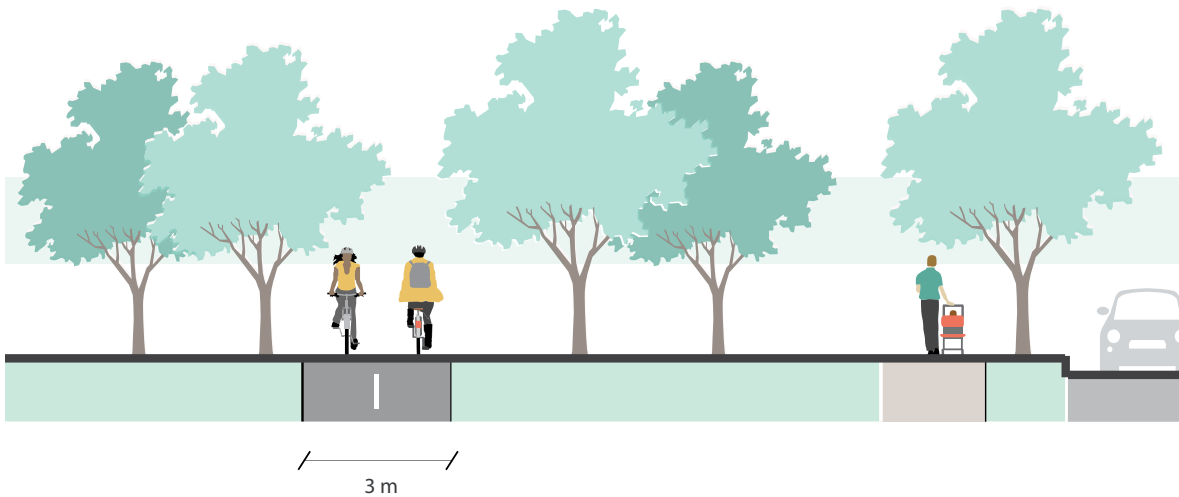
## EN SITE PROPRE

Piste cyclable aménagée à l'extérieur de la chaussée, indépendamment du réseau de circulation automobile. La piste cyclable en site propre est aménagée à une certaine distance du trottoir ou dans un corridor vert sans lien avec le réseau routier. Elle présente généralement des voies bidirectionnelles.

Ce type d'aménagement cyclable est privilégié dans les parcs, les espaces verts linéaires ou le long des cours d'eau. Les normes recommandent son implantation à l'extérieur du réseau routier ou le long des rues qui présentent des intersections espacées d'au moins 300 m.



**Parc Gérard-Carmel, Saint-Hubert**



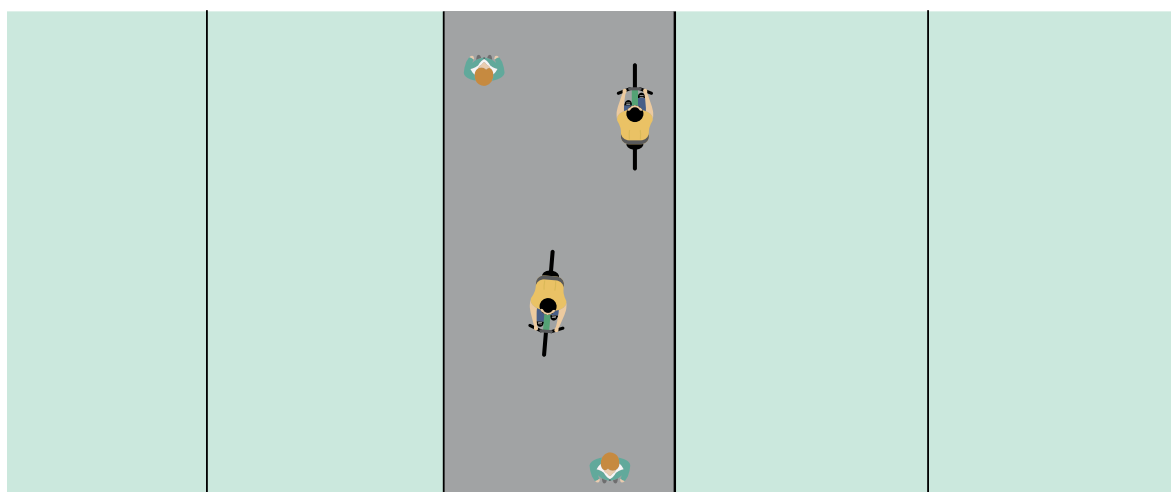
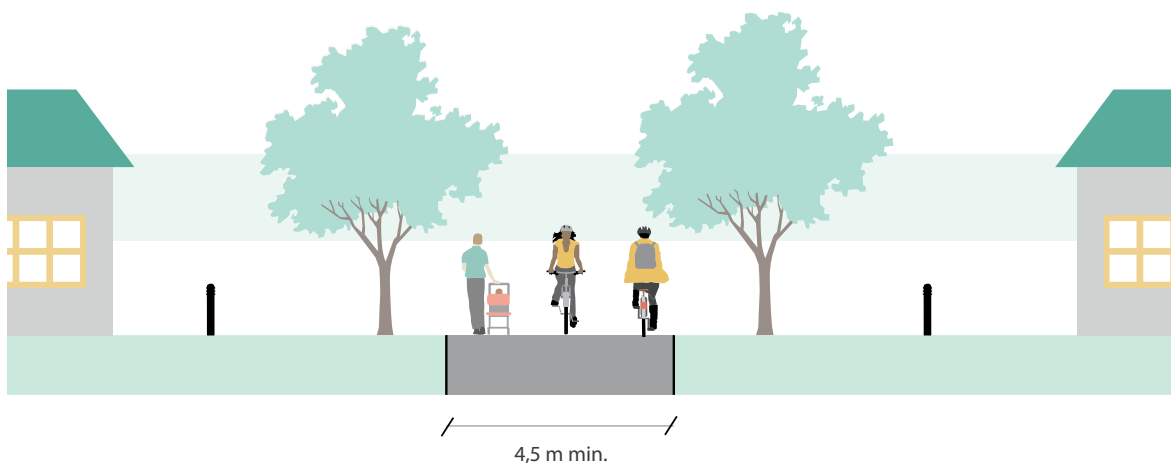
## Sentier polyvalent

Voie cyclable en site propre qui permet divers modes de déplacement en même temps. Le sentier polyvalent est aménagé pour permettre le partage de la voie entre les cyclistes et les piétons et peut accommoder des usages tels que le patin, la planche à roulettes ou la trottinette. Les voies de circulation présentent un minimum de 1,5 m. Une voie supplémentaire de 1,5 m adjacente dédiée aux piétons peut être aménagée le long des voies cyclables pour faciliter la cohabitation des usagers. Le sentier polyvalent est généralement aménagé dans un parc ou pour relier des rues, simplifiant ainsi le parcours des piétons dans les secteurs où les voies automobiles sont curvilignes et/ou limitées.

**La largeur du sentier polyvalent est de 4,5 m.**



**Parc Michel-Chartrand, Vieux-Longueuil**



## **ANNEXE 2**

---

# **LISTE DES ENJEUX RELEVÉS**

---

## **VOIES NON CONFORMES**

TABLEAU À VENIR

## **ÉCLAIRAGE À AMÉLIORER**

TABLEAU À VENIR

## **ENJEU DE PARTAGE DE L'ESPACE AVEC LES PIÉTONS**

TABLEAU À VENIR

## **ANNEXE 3**

---

# **OUTIL DE PRIORISATION DES PROJETS**

---



# PRIORISATION DES PROJETS DE MISE AUX NORMES DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES SUR RUE NON CONFORMES

Le présent outil vise à définir une priorisation des **55 projets** prévus au Plan d'action de consolidation du réseau cyclable impliquant la conversion de pistes cyclables sur rue non conformes. Au total, les projets de conversion de pistes cyclables bidirectionnelles sur rue représentent 33 km. L'ordre de priorité sera établi selon le contexte d'implantation des voies cyclables actuelles. Certains contextes sont susceptibles d'entraîner des enjeux de sécurité pour les cyclistes.

## MÉTHODOLOGIE

L'analyse de priorisation des interventions est basée sur les 10 critères suivants. La liste détaillée des projets ainsi que leur niveau de priorité respectif sont présentés à l'**annexe 4**.

CRITÈRE	VALEUR
Volume de circulation sur la route	++++
Présence d'arrêts d'autobus à même la piste cyclable	+++
Largeur de l'aménagement cyclable	+++
Type de séparation avec la circulation automobile	++
Fréquence des intersections et entrées charretières	++
Route désignée comme route de camionnage	++
Sens de la circulation automobile	++
État de la surface de roulement	+
Présence d'un corridor scolaire	+
Homologation Route verte	+

Pour chacun des 10 critères, une échelle de points a été définie. Certains critères, plus importants que d'autres, permettent d'obtenir jusqu'à 3 points. À l'inverse, d'autres critères ne permettent d'obtenir qu'un ou deux points.

L'exercice a permis d'attribuer un score à chacun des projets, ceux avec le plus de points étant considérés prioritaires. Les projets ont par la suite été séparés en trois classes comptant un nombre équivalent de projets auxquels fut attribué un niveau de priorité de 1 (priorité élevée) à 3 (priorité moyenne).

### Critère 1 – Type de rue

Ce critère accorde un pointage selon la catégorie de rue sur laquelle est implanté l'aménagement cyclable visé. En ce sens, les aménagements cyclables situés sur des routes à fort débit de circulation sont plus problématiques que lorsque situés sur des rues à faible débit.

- + Voie cyclable située sur une artère – **3 points**
- + Voie cyclable située sur une collectrice – **2 points**
- + Voie cyclable située sur une rue locale – **1 point**

### Critère 2 – Arrêts d'autobus

La présence d'arrêts d'autobus à même une piste cyclable bidirectionnelle sur rue peut forcer les cyclistes à circuler à contresens dans les voies de circulation automobile lorsqu'un autobus s'immobilise dans la piste.

Des points sont attribués lorsque des arrêts d'autobus sont situés sur les voies cyclables analysées.

- + Présence d'arrêts d'autobus à même la piste – **3 points**
- + Absence d'arrêts d'autobus à même la piste – **0 point**

### Critère 3 – Largeur des voies cyclables

Certaines des pistes cyclables bidirectionnelles sur rue présentent des largeurs de voies sous-standards. De telles situations accentuent les risques pour les cyclistes.

- + Largeur inférieure à 2,5 m – **3 points**
- + Largeur entre 2,5 et 3,0 m – **2 points**
- + Largeur conforme (3,0 m et +) – **0 point**

## Critère 4 – Type de séparation

Des points sont attribués selon le type de séparation entre la piste cyclable et les voies de circulation automobile.

- + Aucune séparation – **2 points**
- + Présence de délinéateurs – **1 point**
- + Bordure de béton – **0 point**

## Critère 5 – Fréquence des intersections

Ce critère évalue la fréquence des intersections avec des rues ou des entrées charretières commerciales que croise la piste cyclable. Lorsque le nombre de croisements est élevé, le risque de conflits entre voitures et cyclistes est plus grand.

- + Fréquence des intersections < 300 m – **2 points**
- + Fréquence des intersections > 300 m – **0 point**

## Critère 6 – Route de camionnage

La présence de véhicules lourds sur les routes où sont situées des pistes cyclables bidirectionnelles sur rue peut accroître le risque de conflits avec les cyclistes.

- + Voie cyclable située sur une route de camionnage – **2 points**
- + Voie cyclable qui n'est pas située sur une route de camionnage – **0 point**

## Critère 7 – Sens de la circulation

Des pistes cyclables bidirectionnelles situées sur des rues à double sens de circulation pour les voitures augmentent les risques de conflits entre cyclistes et automobilistes.

- + Rue à double sens de circulation pour les voitures – **2 points**
- + Rue à sens unique pour les voitures – **1 point**

## Critère 8 – État de la surface de roulement

Un point est accordé aux voies cyclables lorsque l'état de la surface de roulement peut s'avérer problématique pour les cyclistes.

- + État de la surface de roulement « mauvais », « très mauvais » ou « impraticable » – **1 point**
- + État de la surface de roulement « passable », « bon » ou « très bon » – **0 point**

## Critère 9 – Corridors scolaires

Plusieurs des pistes cyclables bidirectionnelles sur rue à l'étude sont situées le long de corridors scolaires, où des usagers plus vulnérables circulent fréquemment.

- + Voie cyclable située dans un corridor scolaire – **1 point**
- + Absence de corridor scolaire – **0 point**

## Critère 10 – Tronçon de la Route verte

La Route verte étant un itinéraire important et particulièrement achalandé, on accorde un point de priorisation aux aménagements non conformes qui s'y trouvent.

- + Voie cyclable située sur la Route verte – **1 point**
- + Voie cyclable hors Route verte – **0 point**

# PRIORISATION DES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE

Le présent outil vise à définir une priorisation des projets de développement du réseau cyclable prévus au Plan d'action. L'ordre de priorité sera établi selon l'impact potentiel de chacun des projets envisagés sur la pratique du vélo, avec un accent sur les déplacements utilitaires. L'impact potentiel a été évalué en utilisant la méthodologie décrite à la section ci-dessous. Les résultats sont présentés à l'**annexe 4**.

Il est important de mentionner que la priorisation des projets ne définira pas de manière exacte l'ordre de réalisation des projets. D'une manière générale, les projets ayant un impact potentiel élevé sur la pratique du vélo seront réalisés en priorité. Néanmoins, des contraintes financières et techniques peuvent parfois nécessiter des échéanciers de réalisation à plus long terme, particulièrement lorsque des projets nécessitent des infrastructures majeures ou un financement important.

L'analyse des priorités pourra donc aider à justifier les investissements requis pour réaliser les projets plus coûteux et complexes mais très prometteurs pour la pratique du vélo.

## MÉTHODOLOGIE

Dans le cadre de l'analyse des priorités, les voies cyclables projetées au Plan directeur des déplacements cyclables (PDDC) et non réalisées ont été identifiées comme des projets. Au total, 86 projets ont été identifiés au Plan d'action, pour un total de **137 km** de voies cyclables.

Les 86 projets ont ensuite été analysés selon huit critères.

CRITÈRE	VALEUR
Desserte d'un pôle générateur de déplacements	+++
Franchissement de barrières	+++
Accès au transport collectif	++
Densité de la population	++
Parachèvement du réseau	+
Desserte du territoire	+
Lien avec une municipalité voisine	+
Présence de parcs et écoles	+

Les critères et leur pondération sont décrits en détail à la section suivante. Ceci a permis d'attribuer un score à chacun des 86 projets, ceux avec le plus de points étant considérés prioritaires. Les projets ont par la suite été séparés en quatre classes comptant un nombre similaire de projets (quartiles) auxquels fut attribué un niveau de priorité de 1 (priorité élevée) à 4 (priorité faible).

Pour chacun des critères, une échelle de points a été définie. Puisque certains critères ont été jugés plus importants que d'autres, l'échelle de points a été ajustée en conséquence. Ainsi, certains critères très importants permettent de récolter jusqu'à six points alors que d'autres ne permettent d'amasser qu'un point.

### Critère 1 – Desserte des pôles générateurs de déplacements

Ce critère évalue si l'aménagement projeté améliore la desserte des principaux pôles générateurs de déplacements sur le territoire de la ville.

Des points sont attribués selon le type de pôle desservi par les axes cyclables, tel que défini à la **carte 5**.

- + Desserte d'au moins un pôle principal – **6 points**
- + Desserte d'au moins un pôle secondaire – **4 points**
- + Desserte d'au moins un axe commercial – **2 points**

*Les points pour ce critère ne sont pas cumulables.*

- > *Données à utiliser : Localisation et typologie des pôles générateurs de déplacements.*

### Critère 2 – Franchissement de barrières

Ce critère évalue si l'aménagement projeté facilite le franchissement de barrières aux déplacements cyclables (autoroute, boulevard, chemin de fer) ou naturels (cours d'eau).

Des points sont attribués selon le type de barrières qui pourront être franchies par l'aménagement cyclable projeté, tel que défini à la **carte 6**.

- + Franchissement d'au moins une barrière principale – **6 points**
- + Franchissement d'au moins une barrière secondaire – **4 points**
- + Aucun franchissement – **0 point**

*Les points pour ce critère ne sont pas cumulables*

- > *Données à utiliser : Localisation et typologie des barrières.*

### Critère 3 – Accès au transport collectif

Ce critère évalue si l'aménagement projeté permet de rejoindre un point d'accès au transport collectif.

Des points sont attribués selon le type d'accès au transport collectif qui sera desservi par l'aménagement cyclable projeté.

- + Accès au terminus Longueuil et à la station de métro – **3 points**
- + Accès à la gare de train de banlieue Longueuil – Saint-Hubert – **2 points**

- + Accès à un axe primaire de transport collectif – **1 point**

*Les points pour ce critère ne sont pas cumulables.*

- > *Données à utiliser : Localisation et typologie des points d'accès au transport collectif.*

#### **Critère 4 – Densité de la population**

Ce critère évalue la part de la population qui sera desservie par un aménagement projeté, compte tenu de la longueur de l'axe cyclable.

La densité de population est relevée dans une zone tampon de 250 m d'un aménagement cyclable et on lui attribue un pointage selon des seuils déterminés.

- + Densité forte à très forte dans un rayon de 250 m – **3 points**
- + Population au km<sup>2</sup> dans un rayon de 250 m  $\geq A^*$  et  $< B$  – **2 points**
- + Population au km<sup>2</sup> dans un rayon de 250 m  $< A^*$  – **1 point**

*Les points pour ce critère ne sont pas cumulables.*

- > *Donnée à utiliser : Population par aire de diffusion (AD) ou secteurs de recensement (SR), Recensement 2011, Statistique Canada.*

#### **Critère 5 – Parachèvement du réseau**

Ce critère évalue si l'axe cyclable projeté comble une discontinuité dans le réseau et en augmente la connectivité.

Un point bonus est attribué à un aménagement projeté si ce dernier est situé dans un secteur discontinu du réseau cyclable, tel qu'identifié à la **carte 7**. L'axe cyclable projeté doit se connecter au réseau cyclable pour obtenir le point.

- + Projet situé dans un secteur discontinu – **1 point bonus**
- > *Donnée à utiliser : Réseau cyclable existant.*

#### **Critère 6 – Desserte du territoire**

Ce critère évalue si l'aménagement projeté augmente la desserte totale du réseau cyclable.

Un point bonus est attribué à un aménagement projeté si ce dernier est situé dans un secteur non

desservi par le réseau cyclable, tel qu'identifié à la **carte 4**. On doit ainsi comparer la desserte du territoire de l'axe projeté (rayon de 250 m autour de l'axe cyclable) à la desserte du réseau cyclable existant.

- + Projet situé partiellement ou complètement en zone non desservie – **1 point bonus**
- > *Donnée à utiliser : Desserte du réseau cyclable existant.*

#### **Critère 7 – Liens avec les municipalités voisines**

Ce critère évalue si l'aménagement projeté permet de rejoindre le réseau cyclable d'une municipalité voisine.

Un point bonus est attribué à un aménagement projeté si ce dernier crée une connexion avec un aménagement cyclable existant dans une municipalité connexe à Longueuil.

- + Connexion avec un réseau cyclable hors de la municipalité – **1 point bonus**
- > *Données à utiliser : Réseaux cyclables des municipalités voisines.*

#### **Critère 8 – Parcs et écoles**

Ce critère évalue si l'aménagement projeté permet de rejoindre un parc ou une école.

Un point bonus est attribué à un aménagement projeté si ce dernier dessert un parc ou une institution scolaire.

- + Desserte d'un parc ou d'une école – **1 point bonus**
- > *Données à utiliser : Localisation des parcs et des écoles primaires et secondaires.*

## **ANNEXE 4**

---


# **LISTE DES PROJETS PAR PRIORITÉ**

---



# LISTE DES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU

Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4	No projet	Description	De :	À :	Longueur approx. (m)
				DA01	Cousineau	Chemin de Chambly / 116	Mountainview	5 410
				DA02	Place Charles-Le Moyne	Taschereau	Saint-Charles	265
				DA03	Bord-de-l'Eau	Joliette	Parc Le Moyne	630
				DA04	Chemin du Tremblay	Rue du Trianon	Limite Ville de Boucherville	1 810
				DA05	Chemin du Tremblay	Jacques-Cartier	Rue du Trianon	1 300
				DA06	Route de l'Aéroport / Clairevue	De la Savane	Clairevue (Saint-Bruno-de-Montarville)	850
				DA07	Saint-Laurent	Guilbault	La Fayette	4 445
				DA08	Chemin de Chambly	Cuvillier	Cousineau / 116	1 810
				DA09	Elm / King-Edward / Jeannette	Saint-Charles	René-Philippe	1 040
				DA10	Édouard	Taschereau	Windsor	1 390
				DA11	Édouard	Windsor	Elizabeth	650
				DA12	Collège / Lamarre	Lavallée	Laurier	680
				DA13	Chemin de Chambly	Jacques-Cartier	Saint-Charles	4 010
				DA14	Gentilly / Saint-Thomas	Chemin de Chambly	Guilbault	600
				DA15	Roland-Therrien	Geoffrion	Promenade René-Lévesque	615
				DA16	Bord-de-l'Eau	Parc Le Moyne	Roland-Therrien	945
				DA17	Montcalm / William	Saint-Georges	Windsor	1 265
				DA18	Taschereau	Limite Brossard	Saint-Georges	5 600
				DA19	Saint-Georges	Taschereau	Saint-Louis	1 000
				DA20	Saint-Georges	Saint-Louis	Jacques-Cartier	925
				DA21	Marie-Victorin	Roland-Therrien	Lafrance	3 660
				DA22	Curé-Poirier / Saint-Thomas	Chemin de Chambly	Saint-Georges	2 660
				DA22	Saint-Charles	Tiffin	La Fayette	500
				DB01	Gaétan-Boucher	Muscaris	Chemin de Chambly	1 560
				DB02	Gaétan-Boucher	Chemin de Chambly	Kimber	1 800
				DB03	Gaétan-Boucher	Kimber	Payer	1 600
				DB04	Gaétan-Boucher	Payer	Grande Allée	1 000
				DB05	Grande Allée	Place de la Couronne	Chemin de fer du CN	1 800

 Projet de gouvernance partagée

 Projet planifié

Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4	No projet	Description	De :	À :	Longueur approx. (m)
				DB06	Grande Allée	Chemin de fer du CN	Bellevue	2 200
				DB07	Grande Allée	Bellevue	Montcalm	3 200
				DB08	Auvergne	Saint-Charles	Gentilly	1 070
				DB09	Future rue (pôle Roland-Therrien)	De Gentilly / Roland-Therrien	Saint-Charles	1 095
				DB10	Bellerive / Louis-Hébert	Roland-Therrien	Maple	500
				DB12	Chemin de Chambly	Terrasse du Centre	Montée Daniel	2 850
				DB13	Bellevue / Parklane	Payer	Grande Allée	2 025
				DB14	Cartier	Jacques-Cartier	Beaudoin	3 365
				DB15	Gardenville / Jean-Béliveau	Front	Joliette	2 115
				DB16	Jacques-Cartier	Chemin de Chambly	Julien-Lord	1 420
				DB17	Béliveau	Beauharnois	Samares	1 510
				DB18	Des Ormeaux / Mousseau / Montpetit	Toulouse	Roland-Therrien	1 720
				DB19	Futur boul. Moïse-Vincent	Chemin de Chambly	Grande Allée	3 370
				DB20	Gareau / Kimber	Cousineau	Soucy	1 880
				DB21	Payer	Westley	Futur boul. Moïse-Vincent	375
				DB22	Clairevue	Route de l'Aéroport	De la Savane	1 575
				DC01	Régent	Victoria	Grande Allée	1 490
				DC02	Curé-Poirier / Frontenac	Chemin de Chambly	Roland-Therrien	1 765
				DC03	Guimond / Province	Jean-Paul-Vincent	Marie-Victorin	2 895
				DC04	Roberval	Béliveau	Richmond	3 330
				DC05	Coderre / Paré / Redmond	Raoul	Maricourt	3 965
				DC06	Des Samares (arrière-lots)	Roland-Therrien	Parc Fonrouge	1 735
				DC07	Soucy	Kimber	Grande Allée	1 650
				DC08	Benoit	Laurier	Brébeuf	950
				DC09	De la Savane	Montarville (limite Boucherville)	Rue du R-100	4 500
				DC10	Joliette	Desaulniers	Saint-Laurent	210
				DC11	Terrasse du Centre	Cousineau	Chemin de Chambly	775
				DC12	Claude / Émond	Jean-Paul-Vincent	Bord-de-l'Eau	1 185
				DC13	Fréchette	Maple	Boisé Bellerive	575
				DC14	Chemin du R-100	De la Savane	Vauquelin	600

Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4	No projet	Description	De :	À :	Longueur approx. (m)
				DC15	Allée-des-Sorbiers / Pommetiers / Lavoie	Parc des Sorbiers	Julien-Bouthillier	1 340
				DC16	Murray / Edgar / Régent	Soucy	Grande Allée	2 110
				DC17	Ramsay	Grande Allée	Payer	1 035
				DC18	Adoncour	Fernand-Lafontaine	Pluviers	775
				DC19	Robin / Bédard / Grou / Caribou	Braille	Caribou	1 710
				DC20	Chemin du Lac	Roland-Therrien	Adoncour	515
				DC21	Lyon	Roberval	Maréchal	1 015
				DC22	Nobert	Séguin	Lasalle	330
				DD01	Julien-Bouthillier	Ovila-Hamel (parc de la Cité)	Futur boul. Moise-Vincent	538
				DD02	Ovila-Hamel / Pierre-Thomas-Hurteau	Cousineau	Julien-Bouthillier	2 390
				DD03	Boisé Terroir	Amandiers	Cornwall	205
				DD04	Fernand-Lafontaine	Roland-Therrien	Adoncour	875
				DD05	Parc Racine (arrière-lot)	Chemin de Chambly	De Lyon	800
				DD06	Raoul	Lucien-Milette	Saint-Bruno-de-Montarville	450
				DD07	Boisvert / Beauséjour / Grenier	Grande Allée	Redmond	2 875
				DD08	Muscaris (arrière-lot)	Lucien-Milette	Joseph-Daigneault	1 975
				DD09	Vauquelin	Chemin du R-100	Boisé Du Tremblay	370
				DD10	Braille	Parc Cantin	Des Ormeaux	1 340
				DD11	Wilson	Nobert	Chemin de Chambly	235
				DD12	Victoria	Limite de Saint-Lambert	Limite Brossard	3 425
				DD13	Bernard-Hubert	Arlington	Cousineau	1 175
				DD14	Duvivier / Duhamel	Julien-Lord (voie cyclable)	Darveau	855
				DD15	Sainte-Hélène	Jacques-Cartier	Nobert	895
				DD16	Losh / Thibault	Kimber	Gareau	1 190
				DD17	Gervais	Mountainview	Bernard-Hubert	550
				DD18	Monaco	Jacques-Marcil	Parc Marcel-Simard	275
				DD19	Mountainview	Chemin de Chambly	Cousineau	750

# LISTE DES PROJETS DE MISE AUX NORMES DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES SUR RUE NON CONFORMES

Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	No projet	Description	De :	À :	Longueur approx. (m)
			NA01	Tiffin	Boudreau	Saint-Charles	1375
			NA02	Brébeuf	Briggs	Sainte-Foy	163
			NA03	Brébeuf	Sainte-Foy	Nobert	1260
			NA04	Briggs	Daniel	Brébeuf	78
			NA05	Tiffin	Jean-Bariteau	Boudreau	489
			NA06	Bellerive	Maple	Laviolette	260
			NA07	Darveau	Duvivier	Duclos	994
			NA08	Maple	Lac	Bellerive	929
			NA09	Kimber	Hampton	Hillcrest	190
			NA10	Windsor	Édouard	Pine	1058
			NA11	Belcourt	Bagot	Boucher	835
			NA12	Nobert	Marquette	La Salle	551
			NA13	Vauquelin	Louis-Dufresne	Chemin de Chambly	540
			NA14	Lucien-Milette	Raoul	Maisonneuve	430
			NA15	Dubuc	Laurier	Gamache	498
			NB01	Kimber	Hillcrest	Mountainview	1498
			NB02	Chemin du Lac	Roland-Therrien	Maple	216
			NB03	La Fayette	Desaulniers	Saint-Laurent	583
			NB04	Normandie	De Gentilly	Saint-Charles	1120
			NB05	Payer	Westley	Cornwall	75
			NB06	Collège	Lavallée	Bruges	335
			NB07	Front	Bourassa	Brébeuf	687
			NB08	Laurier	Bruges	Dubuc	1250
			NB09	Marie-Victorin	Route 132	Boucherville	349
			NB10	Beauharnois	Béliveau	Braille	901
			NB11	Bruges	Roland-Therrien	Collège	269
			NB12	Francis	Laviolette	Maple	240
			NB13	Fréchette	Maple	Roland-Therrien	305
			NB14	Front	Sainte-Hélène	Joliette	640

Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	No projet	Description	De :	À :	Longueur approx. (m)
			NB15	Maréchal	Dover	Marquette	849
			NB16	Toulouse	Des Ormeaux	Roland-Therrien	936
			NB17	Bagot	Roland-Therrien	Beauharnois	432
			NB18	Bédard	Du Tremblay	Germain	854
			NC01	Nobert	Jacques-Cartier	Séguin	156
			NC02	Maisonneuve	Lucien-Milette	Gaétan-Boucher	442
			NC03	Beauharnois	Bagot	Béliveau	636
			NC04	Des Ormeaux	Duclos	Toulouse	532
			NC05	Dover	Wilson	Maréchal	620
			NC06	Duclos	Des Ormeaux	Darveau	123
			NC07	Gamache	Dubuc	Jacques-Cartier	922
			NC08	Laviolette	Bellerive	Francis	259
			NC09	Marquette	Maréchal	Nobert	744
			NC10	Périgny	Jacques-Cartier	Pasteur	150
			NC11	Wilson	Nobert	Dover	274
			NC12	Guilbault	Saint-Laurent	Bienville	993
			NC13	Marie-Victorin	Lafrance	Jean-Neveu	353
			NC14	Jacques-Marcil	Chemin de Chambly	Gaétan-Boucher	815
			NC15	Périgny	Pépin	Toulouse	146
			NC16	Vauquelin	Chemin de Chambly	Julien-Lord	238
			NC17	Béliveau	Beauharnois	Jacques-Cartier	310
			NC18	Daniel	Bienville	Briggs	318
			NC19	Gustave-Désourdy	Windsor	Édouard	850
			NC20	Lawrence	Campell	Taschereau	461



# LISTE DES PROJETS D'AMÉLIORATION DU RÉSEAU

Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Éclairage	Qualité	Élargissement	No projet	Description	De :	À :	Longueur approx. (m)
						AA01	Julien-Lord	Vauquelin	Passerelle 112-116	1 650
						AA02	Parc linéaire Desaulniers	Chemin de Chambly	Tiffin	3 645
						AA03	Julien-Lord	Passerelle 112-116	Jacques-Cartier / Sainte-Hélène	1 145
						AA04	Marquette	Desaulniers	Saint-Laurent	260
						AA05	Place Charles-Le Moyne	Saint-Laurent	Taschereau	250
						AA06	Chemin de Chambly	Jacques-Marcil	Martineau (parc Joseph-Vincent)	2 455
						AA07	Jacques-Cartier Ouest	Sainte-Hélène	Nobert	1 380
						AA08	Vauquelin	Chemin du R-100	Roland-Therrien	675
						AA09	Jacques-Cartier Est	Fernand-Lafontaine	Lincourt	1 500
						AA10	Kimber	Cornwall	Kensington	220
						AA11	Parc linéaire Desaulniers	Roland-Therrien	Chemin de Chambly	1 250
						AB01	Jean-Paul-Vincent	Renne	Gray	453
						AB02	Rigaud (arrière-lots)	Lyon	Julien-Lord	240
						AB03	Emprise Hydro / Maricourt	Stratton	Passerelle 112/116	383
						AB04	Kimber	Kensington	Hampton	600
						AB05	Parc Racine			795
						AB06	Gentilly Est	Roland-Therrien	Chemin de Chambly	730
						AB07	Legault	Legault (courbe)	Bishop	315
						AB08	Westley	Maricourt	Grande Allée	2 085
						AB09	Adoncour (boisé Bellerive)	Chemin du Lac	Fernand-Lafontaine	1 621
						AB10	Raoul	Chemin de Chambly	Lucien-Milette	2 270
						AB11	Jean-Paul-Vincent	Fernand-Lafontaine	Marie-Victorin	1 743
						AB12	Fernand-Lafontaine	Jean-Paul-Vincent	Adoncour	1 332
						AC01	Kimber	Mountainview	Limites municipales	2 278
						AC02	Parc de la Cité	Secteur Sud et Ouest		2 415
						AC03	De la Savane	Suzor	Chemin du R-100	530
						AC04	Adoncour	Pluvier	Jean-Paul-Vincent	1 045
						AC05	Emprise Hydro / Maricourt	Émerie/Édouard	Soucy	1 085
						AC06	Rue de l'Île-Charron	Parc de l'Île-Charron	Terrain usine d'épuration	745
						AC0	Julien-Bouthillier	Sydney	Cornwall	1 160

Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Éclairage	Qualité	Élargissement	No projet	Description	De :	À :	Longueur approx. (m)
						AC07	Parc Michel-Chartrand	Chemin du Lac	Fernand-Lafontaine	1 693
						AC08	Parc Gérard-Carmel	Maricourt	Payer	1 030
						AC09	Chemin du Tremblay	Parc Central	Colisée	250
						AC10	Pacific	Cousineau	Maricourt	2 270
						AC11	Lavallée	Lamarre	Frontenac	435

## LISTE DES PROJETS DE VÉLOSTATIONS

Station primaire	Station secondaire	No projet	Description	Intersection 1	Intersection 2
		VA01	Vélostation Roland-Therrien A	Boul. Roland-Therrien	Rue De Gentilly
		VA02	Vélostation Place Charles-Le Moyne	Secteur du métro	Place Charles-Le Moyne
		VA03	Vélostation Gare Saint-Hubert	Gare Saint-Hubert	Gare Saint-Hubert
		VA04	Vélostation Roland-Therrien B	Boul. Roland-Therrien	Boul. Jacques-Cartier
		VA05	Vélostation Boul. Taschereau A	Boul. Taschereau	Boul. Marie
		VA06	Vélostation Ch. de Chambly A	Ch. de Chambly	Boul. Jacques-Cartier
		VB07	Vélostation Boul. Nobert	Boul. Nobert	Rue Joliette
		VB08	Vélostation Boul. Taschereau B	Boul. Taschereau	Boul. Desaulniers
		VB09	Vélostation Ch. de Chambly B	Ch. de Chambly	Mtée Saint-Hubert
		VB10	Vélostation Montée Saint-Hubert	Mtée Saint-Hubert	Boul. Payer
		VB11	Vélostation Boul. Cousineau	Boul. Cousineau	Pierre-Thomas-Hurteau
		VB12	Vélostation Grande Allée	Grande Allée	Boul. Gaétan-Boucher

## **ANNEXE 5**

---

# **PLANIFICATION DU FINANCEMENT**

---

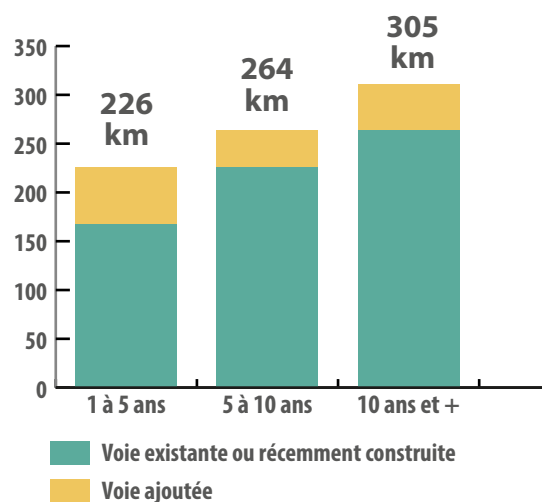
## RÉPARTITION DES INVESTISSEMENTS

La réalisation des projets d'intervention sur le réseau cyclable s'échelonne sur trois grandes périodes de mise en œuvre sur un horizon s'étalant sur une période de plus de quinze ans.

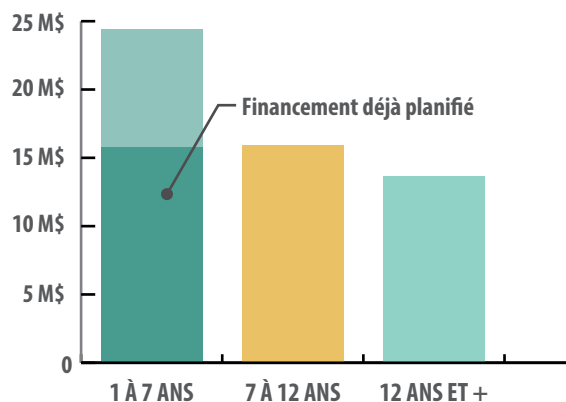
Le plan d'action devra être révisé tous les cinq ans afin d'assurer le suivi des actions et la mise à jour des interventions à prévoir.

### Planification 0 à 7 ans

- + La première période de réalisation inclut un bon nombre de projets d'amélioration du réseau existant en priorisant les projets de mises aux normes des aménagements non conformes.
- + La sécurité des aménagements existants est renforcée par l'éclairage des sentiers polyvalents et des pistes cyclables isolées.
- + Les projets inscrits au Plan directeur du Réseau vélo métropolitain de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) mobilisent également les ressources pour réaliser plusieurs nouveaux kilomètres de voies cyclables, dont plusieurs liens très attendus par la population de Longueuil. La phase 1 du réseau métropolitain, le sentier Oka–Mont-Saint-Hilaire qui relie 17 villes, représente une importante proportion des budgets d'investissement de cette période de réalisation.
- + Dès l'adoption du Plan directeur des déplacements cyclables, des groupes de travail devront être mis en place pour améliorer la réglementation pour des normes minimales de stationnement, mais aussi pour la révision de l'ensemble des règlements qui touchent les aménagements cyclables. Un comité interdirections impliquant les services de sécurité civile devra notamment étudier les modes de déplacement autorisés sur les voies cyclables en fonction de leur typologie.
- + Durant le premier cycle d'investissement, des projets de génie civil visant un réaménagement majeur de rues et boulevards permettront de reconstruire, d'améliorer et de développer le réseau cyclable.



Nombre de voies ajoutées en km



Répartition des investissements

- + La bonification de l'offre en stationnement vélo sur le domaine public est rapidement mise en œuvre par l'ajout de supports à vélo sur l'ensemble du territoire.
- + Cette période sera également l'occasion de mettre en action de manière significative les engagements en faveur de l'intermodalité en aménageant les premières vélostations.
- + En conclusion, le réseau est grandement bonifié dans ce premier cycle d'investissement avec la réalisation de **42 %** des nouveaux liens proposés à l'échéance 2025. Des budgets d'urbanisation du territoire et des projets inscrits au nouveau programme triennal d'immobilisation en faveur du réseau cyclable prévoient déjà des investissements de près de **10,2 M\$** à court terme.
- + Des opportunités de financement pourraient se présenter pour faciliter la mise sur pied de projets avec le déploiement de la phase 2 du Plan directeur du réseau métropolitain de la CMM.

## Planification 7 à 12 ans

- + Le deuxième grand cycle de réalisation visera majoritairement le développement du réseau en ciblant les niveaux de priorité 3 et 4 de même que les projets d'amélioration du réseau non prioritaires.
- + L'ensemble des projets de mises aux normes des aménagements non conformes devra être complété afin que le réseau existant témoigne de la volonté de la Ville d'offrir aux citoyens des déplacements cyclables qui soient en priorité sécuritaires.
- + La mise en place de la phase 2 de déploiement des vélostations sera amorcée.

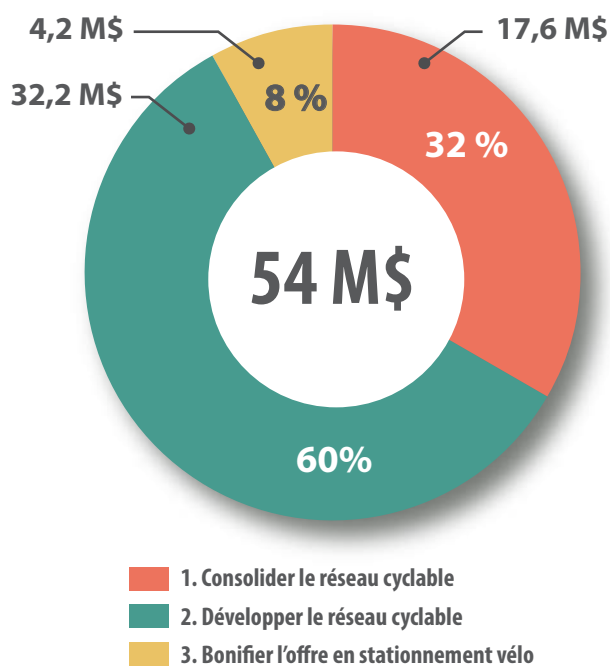
## Planification 12 ans et plus

- + À plus long terme, on retrouve essentiellement des projets qui requièrent des réfections majeures de rues et boulevards dont la nécessité de réhabilitation demeure inconnue.
- + Plusieurs projets relèvent de gouvernance partagée, notamment avec le MTMDET. La Ville de Longueuil exprime dans son Plan directeur des déplacements cyclables sa volonté de voir ces axes favorisés pour les déplacements à vélo.

## FINANCEMENT DES INTERVENTIONS

Plusieurs projets devront être mis de l'avant à travers le programme triennal d'immobilisation (PTI) alors que plusieurs sont déjà inscrits dans les différents outils de planification du territoire. Par exemple, les futurs secteurs de développement font l'objet de Plans d'intégration architecturale (PIA) où la volonté d'intégrer des voies cyclables est déjà établie. Par ailleurs, les projets d'urbanisation de rues et boulevards à venir permettront d'intégrer systématiquement bon nombre d'aménagements cyclables comme ce fut le cas dans la réfection récente du boulevard Roland-Therrien.

D'autres opportunités de financement permettront aussi de maintenir le rythme de réalisation. C'est le cas des projets cyclables qui s'inscrivent dans le vaste réseau vélo métropolitain dont la première phase est en déploiement par la réalisation du sentier cyclable et pédestre reliant Oka à Mont-Saint-Hilaire.



Budget par axe d'intervention



# RÉSUMÉ DU FINANCEMENT DES INTERVENTIONS

## Échéancier étalé sur 0 à 7 ans

STRATÉGIES /CIBLES	COÛTS 0-7 ans	DONNÉES 0-7 ans
<b>1. CONSOLIDER LE RÉSEAU CYCLABLE</b>	<b>11,1 M\$</b>	
Mise aux normes des aménagements cyclables + <i>Totalité des voies non conformes</i>	2,4 M\$	33 km
Amélioration de la qualité des aménagements	3 M\$	7,4 km
Bonification de l'éclairage	5,7 M\$	17,2 km
<b>2. DÉVELOPPER LE RÉSEAU CYCLABLE</b>	<b>12,9 M\$</b>	
Ajout de voies cyclables + <i>42 % des 137 km à ajouter</i> + <i>10,2 M\$ déjà programmés dans la planification budgétaire</i>	12,9 M\$	57 km
<b>3. BONIFIER L'OFFRE EN STATIONNEMENT VÉLO</b>	<b>400 000 \$</b>	
Inventaire des supports à vélo	n/a	
Bonification de l'offre en stationnement vélo	300 000 \$	300 supports
Étude pour l'implantation de vélostations	100 000 \$	
<b>TOTAL DES COÛTS (0-7 ans)</b>	<b>24,4 M\$</b>	
Financement déjà planifié (PTI, projets d'infrastructures et de développement du territoire)	15,8 M\$	111 projets
Total supplémentaire à financer (sur 7 ans)	8,2 M\$	

# LISTE DES PROJETS D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES À L'INTÉRIEUR DE 0 À 7 ANS

No	1. Développement	2. Mise aux normes	3. Amélioration	Code de projet	Description	De :	À :	Longueur approx. (m)
1				DA03	Bord-de-l'Eau	Joliette	Parc Le Moyne	1 810
2				DA06	Route de l'Aéroport / Clairevue	De la Savane	Clairevue (Saint-Bruno-de-Montarville)	4 445
3				DA02	Place Charles-Le Moyne	Taschereau	Saint-Charles	265
4				AA01	Julien-Lord	Vauquelin	Passerelle 112-116	1 650
5				AA02	Parc linéaire Desaulniers	Chemin de Chambly	Tiffin	3 645
6				NA01	Tiffin	Boudreau	Saint-Charles	1 375
7				NA02	Brébeuf	Briggs	Sainte-Foy	163
8				NA03	Brébeuf	Sainte-Foy	Nobert	1 260
9				NA04	Briggs	Daniel	Brébeuf	78
10				NA05	Tiffin	Jean-Bariteau	Boudreau	489
11				NA06	Bellerive	Maple	Laviolette	260
12				NA07	Darveau	Duvivier	Duclos	994
13				NA08	Maple	Lac	Bellerive	929
14				NA09	Kimber	Hampton	Hillcrest	190
15				NA10	Windsor	Édouard	Pine	1 058
16				NA11	Belcourt	Bagot	Boucher	835
17				NA12	Nobert	Marquette	La Salle	551
18				NA13	Vauquelin	Louis-Dufresne	Chemin de Chambly	540
19				NA14	Lucien-Milette	Raoul	Maisonneuve	430
20				NA15	Dubuc	Laurier	Gamache	498
21				AA03	Julien-Lord	Passerelle 112-116	Jacques-Cartier / Sainte-Hélène	1 145
22				AA04	Marquette	Desaulniers	Saint-Laurent	260
23				NB01	Kimber	Hillcrest	Mountainview	1 498
24				AA05	Place Charles-Le Moyne	Saint-Laurent	Taschereau	250
25				DA20	Saint-Georges	Saint-Louis	Jacques-Cartier	925
26				AA06	Chemin de Chambly	Jacques-Marcil	Martineau (parc Joseph-Vincent)	2 455

 Projet planifié au PTI en vigueur

No	1. Développement	2. Mise aux normes	3. Amélioration	Code de projet	Description	De :	À :	Longueur approx. (m)
27				DA04	Chemin du Tremblay	Rue du Trianon	Limite Ville de Boucherville	1300
28				DA05	Chemin du Tremblay	Jacques-Cartier	Rue du Trianon	850
29				DA07	Saint-Laurent	Guilbault	La Fayette	1 810
30				DA08	Chemin de Chambly	Cuvillier	Cousineau / 116	1 040
31				DA15	Roland-Therrien	Geoffrion	Promenade René-Lévesque	615
32				DA09	Elm / King-Edward / Jeannette	Saint-Charles	René-Philippe	1 390
33				DA16	Bord-de-l'eau	Parc Le Moyne	Roland-Therrien	945
34				DA10	Édouard	Taschereau	Windsor	650
35				DA11	Édouard	Windsor	Elizabeth	680
36				DA12	Collège / Lamarre	Lavallée	Laurier	1 000
37				DA14	Gentilly / Saint-Thomas	Chemin de Chambly	Guilbault	600
38				AA07	Jacques-Cartier Ouest	Sainte-Hélène	Nobert	1 380
39				AA08	Vauquelin	Chemin du R-100	Roland-Therrien	675
40				DA17	Montcalm / William	Saint-Georges	Windsor	1 265
41				DA23	Saint-Charles	Tiffin	La Fayette	500
42				DA19	Saint-Georges	Taschereau	Saint-Louis	1 000
43				AA09	Jacques-Cartier Est	Fernand-Lafontaine	Lincourt	1 500
44				AA10	Kimber	Cornwall	Kensington	220
45				AA11	Parc linéaire Desaulniers	Roland-Therrien	Chemin de Chambly	1 250
46				DB03	Gaétan-Boucher	Kimber	Payer	1 600
47				DB05	Grande Allée	Place de la Couronne	Chemin de fer du CN	1 800
48				NB02	Chemin du Lac	Roland-Therrien	Maple	216
49				NB03	La Fayette	Desaulniers	Saint-Laurent	585
50				NB04	Normandie	Gentilly	Saint-Charles	1 120
51				NB05	Payer	Westley	Cornwall	75
52				NB06	Collège	Lavallée	Bruges	335
53				NB07	Front	Bourassa	Brébeuf	687
54				NB08	Laurier	Bruges	Dubuc	1 253
55				NB09	Marie-Victorin	Route 132	Limite de Boucherville	349
56				AB04	Kimber	Kensington	Hampton	600

No	1. Développement	2. Mise aux normes	3. Amélioration	Code de projet	Description	De :	À :	Longueur approx. (m)
57				AB05	Parc Racine			795
58				AB06	Gentilly Est	Roland-Therrien	Chemin de Chambly	730
59				NB10	Beauharnois	Béliveau	Braille	901
60				NB11	Bruges	Roland-Therrien	Collège	269
61				NB12	Francis	Laviolette	Maple	240
62				NB13	Fréchette	Maple	Roland-Therrien	305
63				NB14	Front	Sainte-Helene	Joliette	640
64				NB15	Maréchal	Dover	Marquette	849
65				NB16	Toulouse	Des Ormeaux	Roland-Therrien	936
66				NB17	Bagot	Roland-Therrien	Beauharnois	432
67				NB18	Bédard	Du Tremblay	Germain	854
68				AB07	Legault	Legault (courbe)	Bishop	315
69				DB06	Grande Allée	Chemin de fer du CN	Bellevue	2 200
70				DB07	Grande Allée	Bellevue	Montcalm	3 200
71				DB08	Auvergne	Saint-Charles	Gentilly	1 070
72				DB09	Future rue (pôle Roland-Therrien)	Gentilly/Roland-Therrien	Saint-Charles	1 095
73				DB10	Bellerive / Louis-Hébert	Roland-Therrien	Maple	500
74				DB13	Bellevue / Parklane	Payer	Grande Allée	2 025
75				DB14	Cartier	Jacques-Cartier	Beaudoin	3 365
76				DB15	Gardenville / Jean-Béliveau	Front	Joliette	2 115
77				DB16	Jacques-Cartier	Chemin de Chambly	Julien-Lord	1 420
78				DB17	Béliveau	Beauharnois	Samares	1 510
79				DB18	Des Ormeaux / Mousseau / Montpetit	Toulouse	Roland-Therrien	1 720
80				DB20	Gareau / Kimber	Cousineau	Soucy	1 880
81				AB10	Raoul	Chemin de Chambly	Lucien-Milette	2 270
82				NC01	Nobert	Jacques-Cartier	Séguin	156
83				NC02	Maisonneuve	Lucien-Milette	Gaétan-Boucher	442
84				NC03	Beauharnois	Bagot	Béliveau	636
85				NC04	Des Ormeaux	Duclos	Toulouse	532

No	1. Développement	2. Mise aux normes	3. Amélioration	Code de projet	Description	De :	À :	Longueur approx. (m)
86				NC05	Dover	Wilson	Maréchal	620
87				NC06	Duclos	Des Ormeaux	Darveau	123
88				NC07	Gamache	Dubuc	Jacques-Cartier	922
89				NC08	Laviolette	Bellerive	Francis	259
90				NC09	Marquette	Maréchal	Nobert	744
91				NC10	Périgny	Jacques-Cartier	Pasteur	150
92				NC11	Wilson	Nobert	Dover	274
93				NC12	Guilbault	Saint-Laurent	Bienville	993
94				NC13	Marie-Victorin	Lafrance	Jean-Neveu	353
95				NC14	Jacques-Marcil	Chemin de Chambly	Gaétan-Boucher	815
96				NC15	Périgny	Pépin	Toulouse	146
97				NC16	Vauquelin	Chemin de Chambly	Julien-Lord	238
98				NC17	Béliveau	Beauharnois	Jacques-Cartier	310
99				NC18	Daniel	Bienville	Briggs	318
100				NC19	Gustave-Désourdy	Windsor	Édouard	850
101				NC20	Lawrence	Campell	Taschereau	461
102				AB01	Jean-Paul-Vincent	Renne	Gray	453
103				AB02	Rigaud (arrière lots)	Lyon	Julien-Lord	240
104				AB03	Emprise Hydro / Maricourt	Saintratton	Passerelle 112/116	383
105				DC01	Régent	Victoria	Grande Allée	1 490
106				DC04	Roberval	Béliveau	Richmond	3 330
107				DC05	Coderre / Paré / Redmond	Raoul	Maricourt	3 965
108				DC06	Des Samares (arrière-lots)	Roland-Therrien	Parc Fonrouge	1 735
109				DD03	Boisé Terroir	Amandiers	Cornwall	205
110				AC02	Parc de la Cité	Secteur Sud et Ouest		2 415
111				AC10	Chemin du Tremblay	Parc Central	Colisée	250